

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA LEGIONOWO



Legionowo, grudzień 2013

Spis treści

Spis treści.....	2
1.Wstęp.....	3
2. Determinanty rozwoju transportu publicznego.....	4
2.1 Demografia.....	4
2.2. Edukacja.....	7
2.3. Rynek pracy.....	8
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne.....	9
2.5. Motoryzacja.....	11
3. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem nie jest Gmina Miejska Legionowo.....	13
3.1. Transport kolejowy.....	13
3.3. Transport autobusowy.....	16
4. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Gmina Miejska Legionowo.....	18
5. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej realizowanej przez przewoźników prywatnych.....	21
6. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	21
7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, gdzie organizatorem będzie Gmina Miejska Legionowo.....	23
8. Finansowanie rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	23
9.Organizacja rynku przewozów.....	24
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	25
11. Źródła.....	29

1. Wstęp.

Obowiązek opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Gminy Miejskiej Legionowo wynika z zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13). Zgodnie z Ustawą Plan sporządzany jest przez Gminę o liczbie mieszkańców wynoszącej co najmniej 50.000 osób w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z art. 9 Ustawy Plan jest aktem prawa miejscowego.

Na mocy Porozumienia miasto powierzyło większość zadań własnych z zakresu transportu zbiorowego m.st. Warszawie. Dlatego też Legionowo objęte będzie także planem sporządzonym przez tego organizatora.

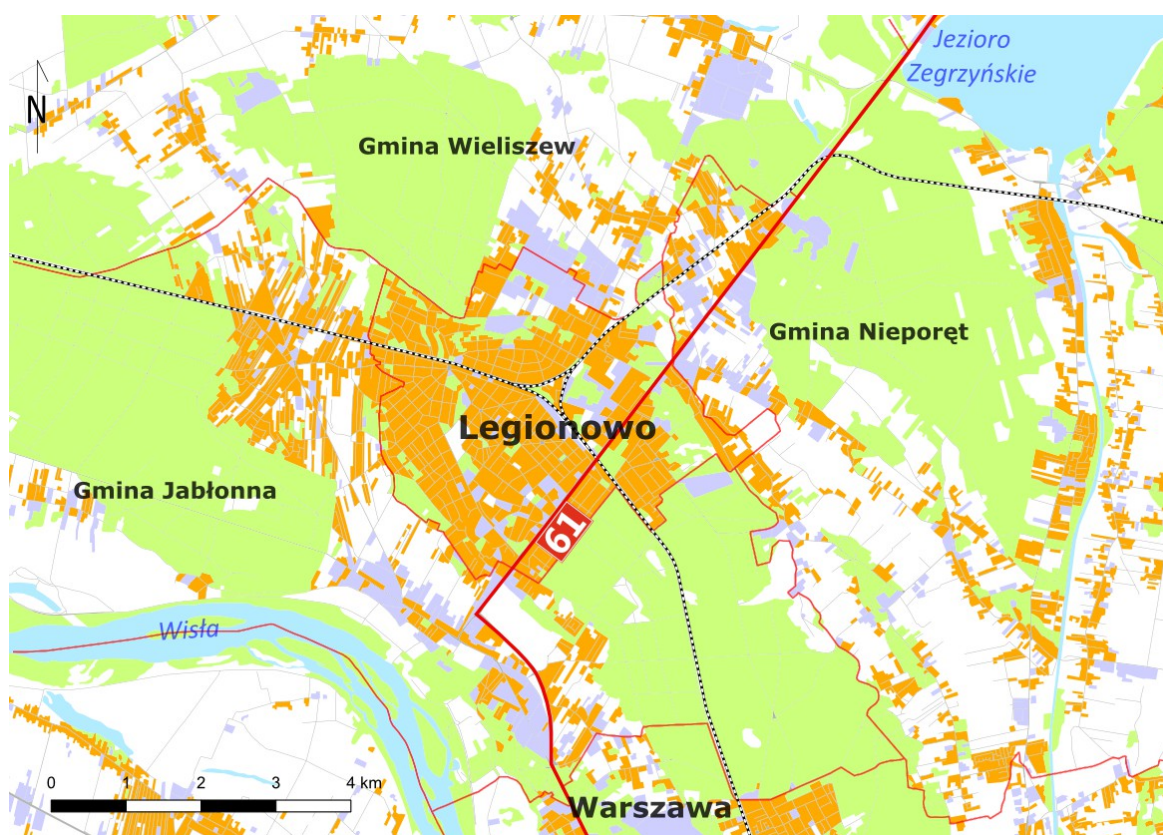
Z punktu widzenia formalnego zatem Plan opracowywany jest dla linii komunikacyjnych, dla których rolę organizatora pełni Gmina, a ich parametry są bezpośrednio związane z układem linii komunikacyjnych, organizowanych przez m. st. Warszawa na wniosek Gminy Legionowo. Dlatego też niniejszy dokument przedstawia uwarunkowania i kierunki polityki transportowej Gminy w odniesieniu do całej sieci komunikacyjnej o charakterze użytku publicznego, funkcjonującej na jej terenie.

2. Determinanty rozwoju transportu publicznego.

2.1 Demografia

Miasto Legionowo jest gminą miejską położoną w centralnej części województwa mazowieckiego i oddalone jest ok. 20 km na północ od centrum Warszawy. Legionowo jako stolica powiatu sąsiaduje z gminami Jabłonna, Nieporęt oraz Wieliszew.

Mapa 1. Położenie Legionowa.

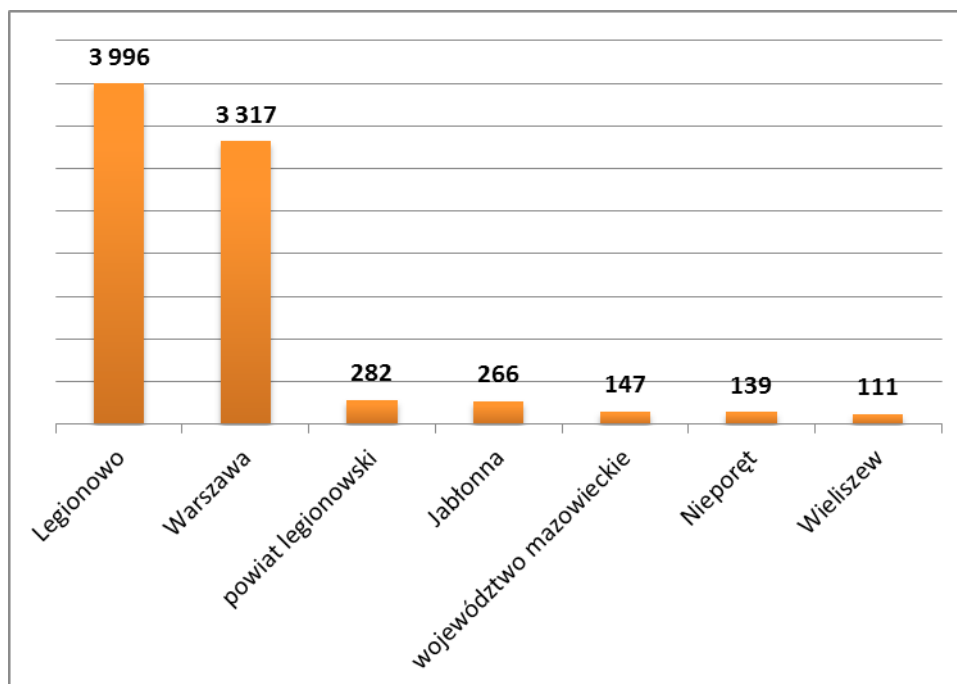


Źródło: opracowanie własne

Miasto stanowi element układu osadniczego aglomeracji warszawskiej i obok Warszawy i Pruszkowa jest największą, pod względem liczby ludności, jednostką miejską w tym zespole. Legionowo należy do jednych z najgęściej zaludnionych miast w Polsce a średnia gęstość wynosi 3996 os./km² przy powierzchni wynoszącej 13,54 km². Zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2012 r.¹ zamieszkiwało tu 54 109 osób. Odpowiednio dla Warszawy jest to 3317 os./km², a średnia dla powiatu legionowskiego wynosi 282 os./km².

¹ Bank Danych Lokalnych – Główny Urząd Statystyczny

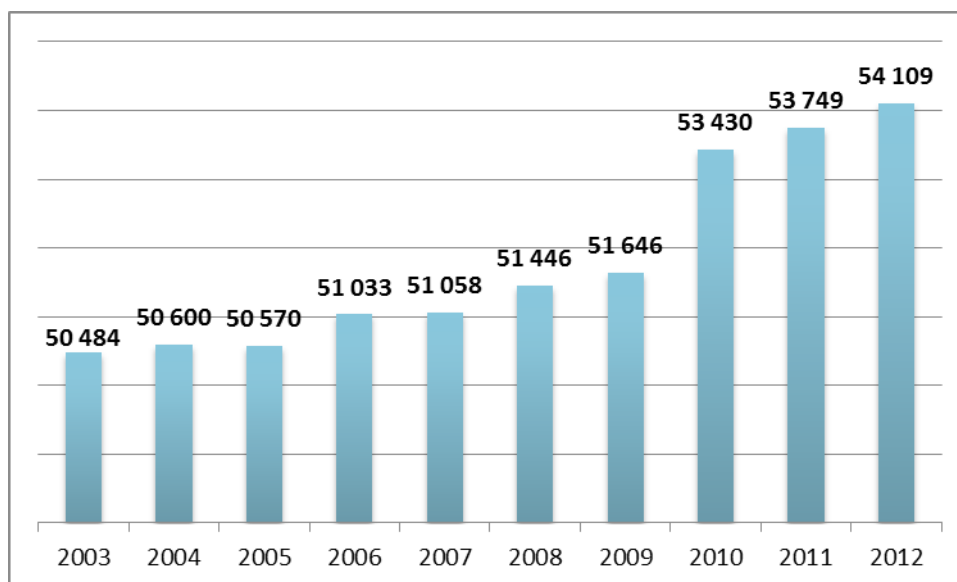
Wykres 1. Gęstość zaludnienia wybranych jednostek administracyjnych w os/km².



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analiza zmian liczby ludności w latach 2004-2012 wykazuje konsekwentny wzrost liczby osób zameldowanych w mieście.

Wykres 2. Liczba mieszkańców Legionowa w latach 2003-2012.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W w/w okresie liczba mieszkańców wzrosła o ponad 7% (blisko 4 000 osób) co w porównaniu do wielu innych gmin aglomeracji jest wartością mniejszą. Przykładowo, w tym samym czasie na terenie Gminy Jabłonna zmiana wyniosła ponad 53% (ponad 6 000 osób) a w całym powiecie

legionowskim ponad 18% (blisko 17 000 osób). Legionowo podobnie jak cała strefa podmiejska Warszawy przechodzi przez fazę szybkiej urbanizacji, będącej elementem procesu suburbanizacji Warszawy. Prognozy prowadzone przez ośrodki badawcze²³ wykazują przewidywany wzrost liczby ludności obszaru metropolitalnego Warszawy w kolejnych latach. Jednak nic nie wskazuje na to, aby powyższa tendencja polegająca na stopniowym zwiększaniu się liczby mieszkańców ominęła, Legionowo co bezpośrednio będzie przekładać się na kontynuację wzrostu liczby codziennych podróży odbywanych na terenie miasta. Migracje będą głównym czynnikiem mającym wpływ na dodatni przyrost rzeczywisty. W ostatnich latach w Legionowie odnotowywany jest dodatni przyrost naturalny, ale przewiduje się, że to tylko trend czasowy. Biorąc pod uwagę dotychczasowe zmiany należy spodziewać się, że wciąż intensywniej będą rozwijać się gminy sąsiednie, które dysponują dużymi terenami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową. Takiej sytuacji sprzyja również obecna „moda” na posiadanie własnego domu jednorodzinnego. Co ważne, w tym samym okresie prognozuje się ogólny spadek liczby ludności w Polsce.

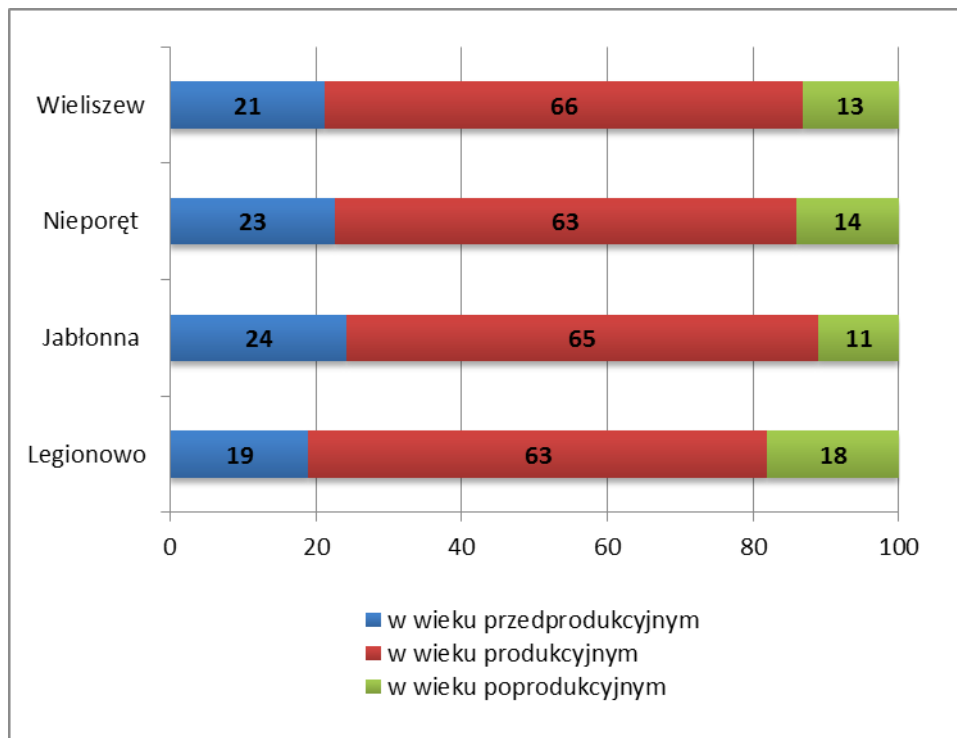
Analizując strukturę demograficzną ludność miasta można obecnie uważać za stosunkowo młodą. Udział grup wiekowych w ogóle mieszkańców jest zbliżony do tego na poziomie krajowym jak i wojewódzkim. Jednocześnie w Warszawie odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym jest mniejszy (16%) a osób w wieku poprodukcyjnym wyraźnie większy (22%). Większe różnice występują w porównaniu z gminami sąsiednimi, które w ostatnich latach przeżywają znacznie większy procentowy wzrost liczby mieszkańców. W ich przypadku grupa osób w wieku poprodukcyjnym jest znacznie mniejsza niż osób w wieku przedprodukcyjnym.

Biorąc pod uwagę, że w przyszłości prognozowany przyrost naturalny będzie niewielki lub nawet ujemny, a jednocześnie kolejne pokolenia powojennych wyżów demograficznych będą wkraczały w wiek poprodukcyjny, w kolejnych latach będziemy obserwować generalnie starzenie się społeczeństwa. Odsetek osób starszych będzie miał zasadniczy wpływ na funkcjonowanie takich miast jak Legionowo, w tym na potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

² „Aktualne i spodziewane tendencje demograficzne w rozwoju Obszaru Metropolitalnego Warszawy” – doc. dr hab. Przemysław Śleszyński – Warszawa, czerwiec 2010

³ „Prognoza ludności na lata 2008-2035”- Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009

Wykres 3. Struktura mieszkańców wybranych gmin w %.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2. Edukacja

W 2012 r. na terenie Legionowa do szkół podstawowych uczęszczało łącznie 3583 dzieci i w stosunku do roku 2003 liczba uczniów na tym poziomie wzrosła o 9%. Do szkół gimnazjalnych uczęszczało 1734 dzieci, ale w stosunku do roku 2002 nastąpił spadek o blisko 14%. Można się spodziewać, że w kolejnych latach sytuacja odwróci się. Obecni uczniowie szkół podstawowych zaczną uczęszczać do gimnazjum, ale spadający przyrost naturalny wpłynie na zmniejszenie dopływu dzieci do szkół elementarnych. Legionowo jest znaczącym ośrodkiem szkolnictwa ponad gimnazjalnego. W 2012 r. w legionowskich szkołach znajdowało się 1115 uczniów liceów, 226 uczniów techników oraz 100 uczniów szkół zawodowych. Warto jednak podkreślić, że ze względu na lokalizację miasta znaczny odsetek młodzieży z Legionowa korzysta z oferty szkół ponad gimnazjalnych zlokalizowanych na terenie Warszawy. Jednocześnie wielu uczniów szkół legionowskich zamieszkuje na terenie sąsiednich gmin, co generuje codzienne podróże zarówno z jak i do Legionowa.

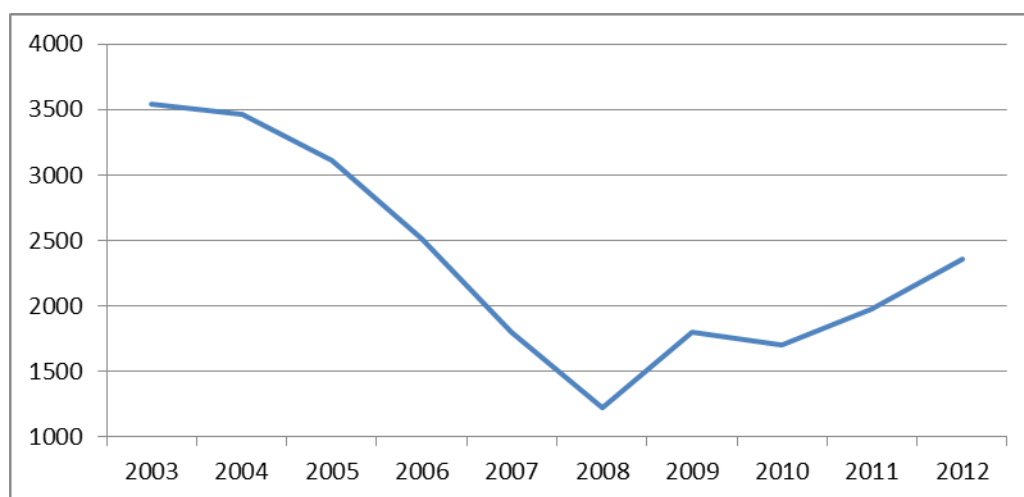
Legionowo nie posiada szkół wyższych, jednak największa w Polsce oferta szkolnictwa wyższego w Warszawie w pełni zaspokaja potrzeby mieszkańców w tym zakresie. Warto dodać, że udział

mieszkańców z wykształceniem wyższym, na tle całego kraju, jest w Legionowie większy i wynosił w 2011 ponad 20% (całkowitej liczby mieszkańców) a średnia dla Polski wyniosła ok. 15%⁴.

2.3. Rynek pracy

Jednym z najważniejszych czynników wpływającym na liczbę podróży oraz na zapotrzebowanie na usługi transportowe jest aktywność zawodowa mieszkańców oraz dostępność miejsc pracy. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba bezrobotnych mieszkańców Legionowa znacząco spadła (o blisko 33%). Jednak od 2008 zauważalny jest wzrost liczby bezrobotnych. Powiat legionowski posiada jeden z najwyższych poziomów stopy bezrobocia ze wszystkich powiatów wokółwarszawskich i w 2012 r. wyniosła ona 15%. Jest to znacznie wyższy poziom niż w Warszawie (4,4%), ale także wyższy niż odnotowany w województwie mazowieckim (10,8%) oraz w całym kraju (13,4%). W samym Legionowie występuję znacznie mniejsza stopa bezrobocia.

Wykres 4. Liczba bezrobotnych mieszkańców Legionowa.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Legionowo stanowi stosunkowo ważny, lokalny rynek pracy. W 2012 r. na terenie miasta pracowało blisko 7000 osób (bez podmiotów zatrudniających do 9 osób). Legionowo skupia zatem blisko 49% miejsc pracy w powiecie legionowskim. Jednak w porównaniu do wielu innych gmin podwarszawskich, rynek pracy nie jest mocno rozwinięty w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców. Przykładowo w Gminie Raszyn, zamieszkałej przez ok. 21 000 osób w 2012 r. zatrudnionych było ponad 7 800 osób. W Pruszkowie, na ok. 59 000 mieszkańców, przypadało blisko 15 500 zatrudnionych. Zatem Legionowo pełni funkcję miasta satelickiego, którego głównym rynkiem pracy jest Warszawa co jest typową relacją funkcjonalną pomiędzy jednostkami w

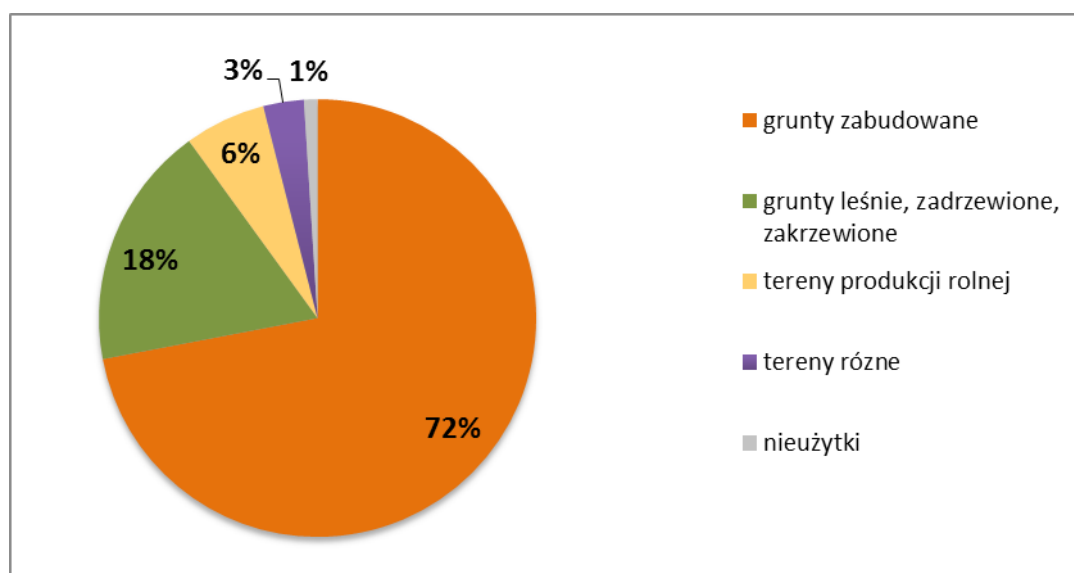
⁴ Dane Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań 2011

monocentrycznych aglomeracjach miejskich. Wg badań⁵ w 2006 stosunek liczby mieszkańców Legionowa pracujących w Warszawie do liczby osób w nim zatrudnionych był jednym z najwyższych wśród gmin aglomeracji warszawskiej.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

Wg stanu na 2007 r. w użytkowaniu gruntów na terenie miasta przeważają tereny zabudowane i zurbanizowane (72%). Marginalne znaczenie mają tereny produkcji rolniczej ale udział terenów leśnych, zadrzewionych i zakrzewionych osiąga 18%. Wśród obszarów zabudowanych przeważają tereny mieszkaniowe.

Wykres 5. Użytkowanie gruntów w Legionowie.



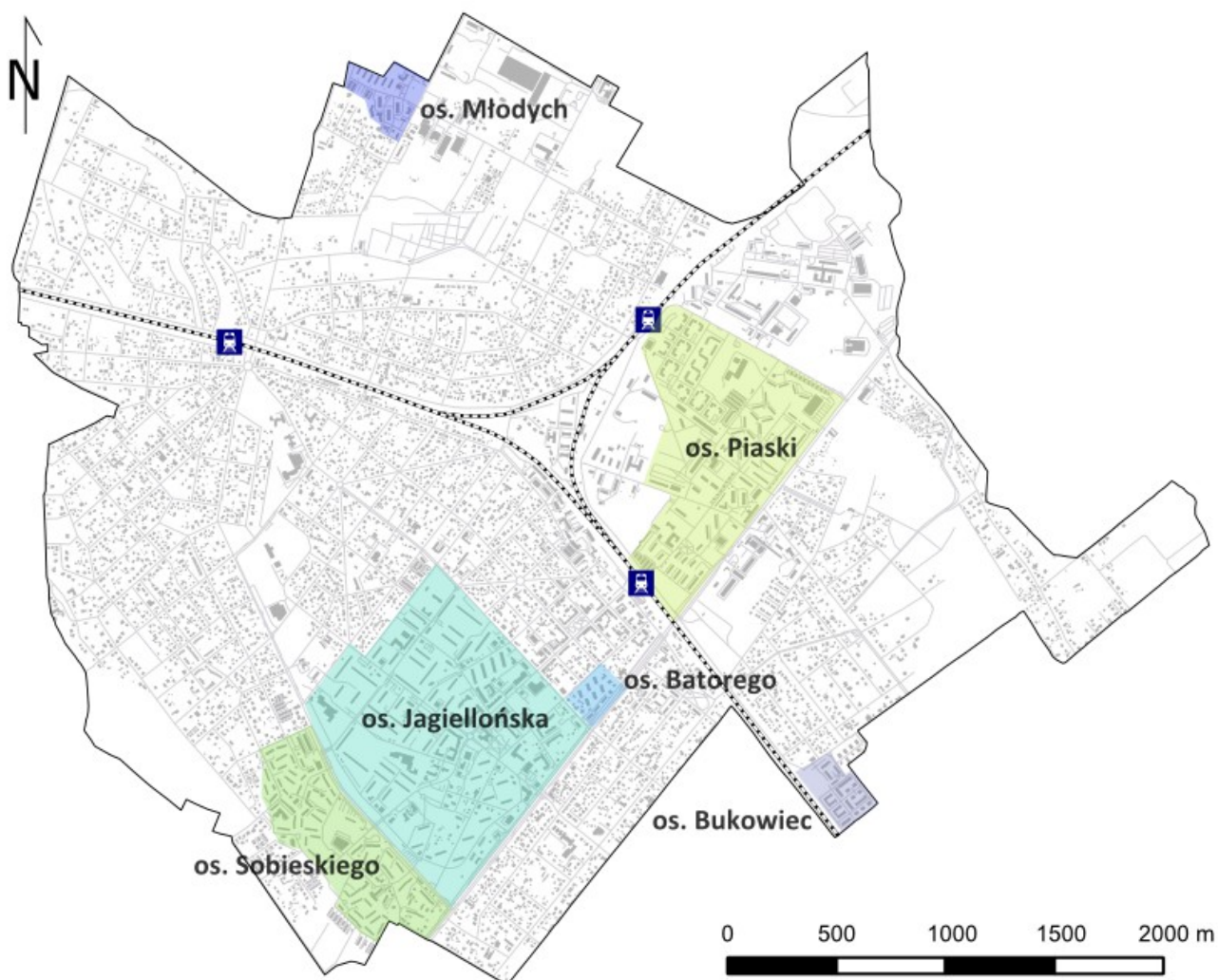
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SUIKZP Legionowa

Znaczna część obszarów mieszkaniowych ma charakter ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej. Jednak większość mieszkańców miasta zamieszkuje osiedla bloków wielorodzinnych tj. Os. Sobieskiego, Os. Jagiellońska, Os. Piaski, Os. Batorego i Os. Młodych. W przeciwieństwie do gmin sąsiednich Legionowo w swych granicach nie posiada wielu wolnych obszarów mogących stanowić potencjalne tereny rozbudowy. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Legionowa zabudowa jednorodzinna będzie rozwijała się głównie w północno-zachodniej oraz we wschodniej części miasta. Na pozostałych terenach dotychczasowa zabudowa jednorodzinna będzie dogęszczana. W przypadku zabudowy

⁵ „Dojazdy do pracy w Polsce”- Główny Urząd Statystyczny, Poznań 2010

wielorodzinnej rozwój będzie skupiał się na wykorzystywaniu istniejących rezerw terenowych osiedla Piaski i w części śródmiejskiej Legionowa oraz poprzez dogęszczanie istniejącej zabudowy osiedli Jagiellońska i Sobieskiego.

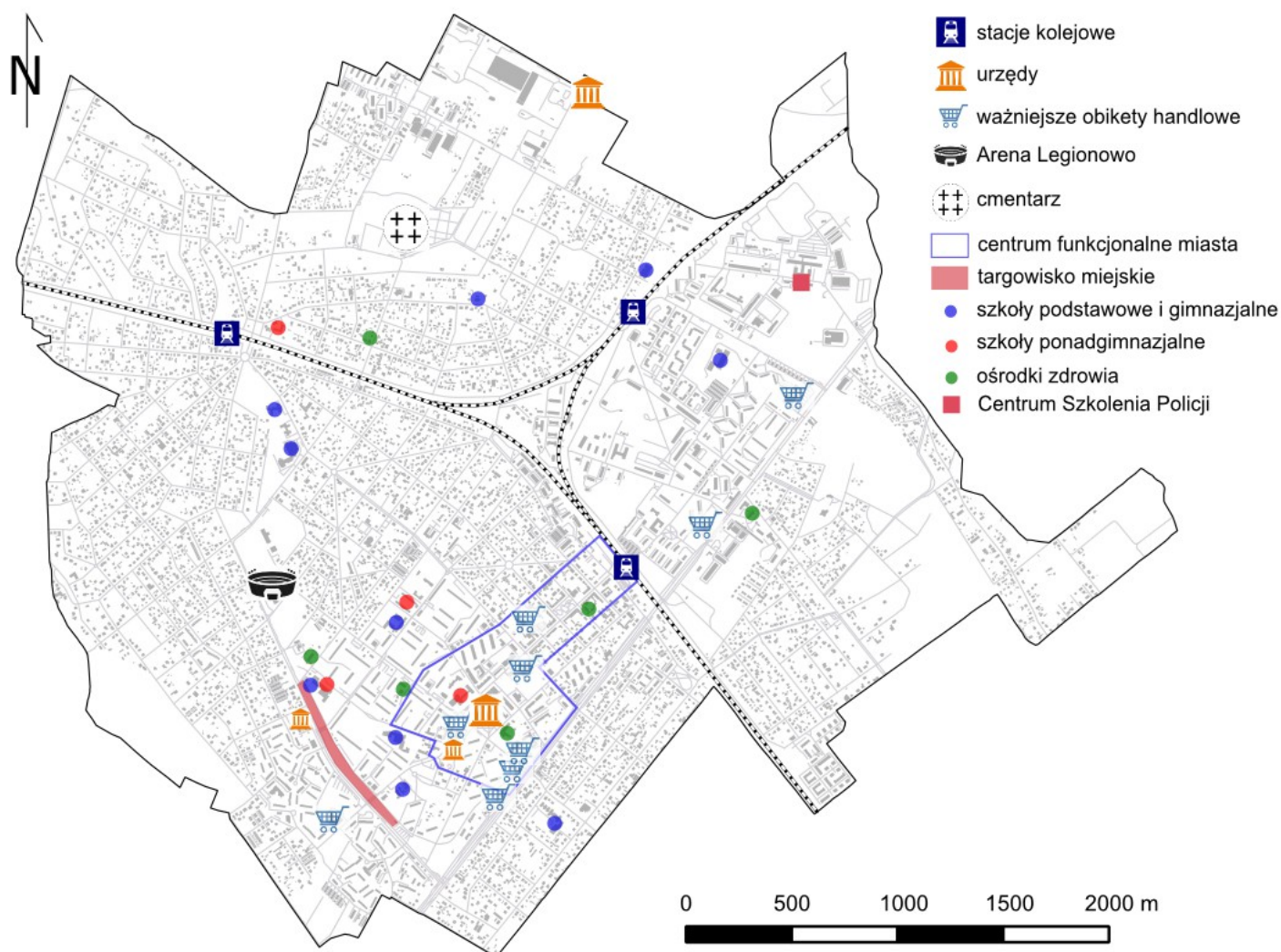
Mapa 2. Lokalizacja obszarów zabudowy wielorodzinnej.



Źródło: opracowanie własne

Mapa 3 przedstawia lokalizację obiektów użyteczności publicznej, które należą do głównych generatorów ruchu na terenie miasta. Wyraźnie widoczne jest centrum funkcjonalne miasta zlokalizowane na południowy zachód od stacji PKP Legionowo wzdłuż ul. Piłsudskiego. Na obszarze tym koncentrują się liczne punkty usługowe m. in. sklepy czy banki. Na uwagę zasługuje fakt zlokalizowania Starostwa Powiatowego na północnym skraju miasta.

Mapa 3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.



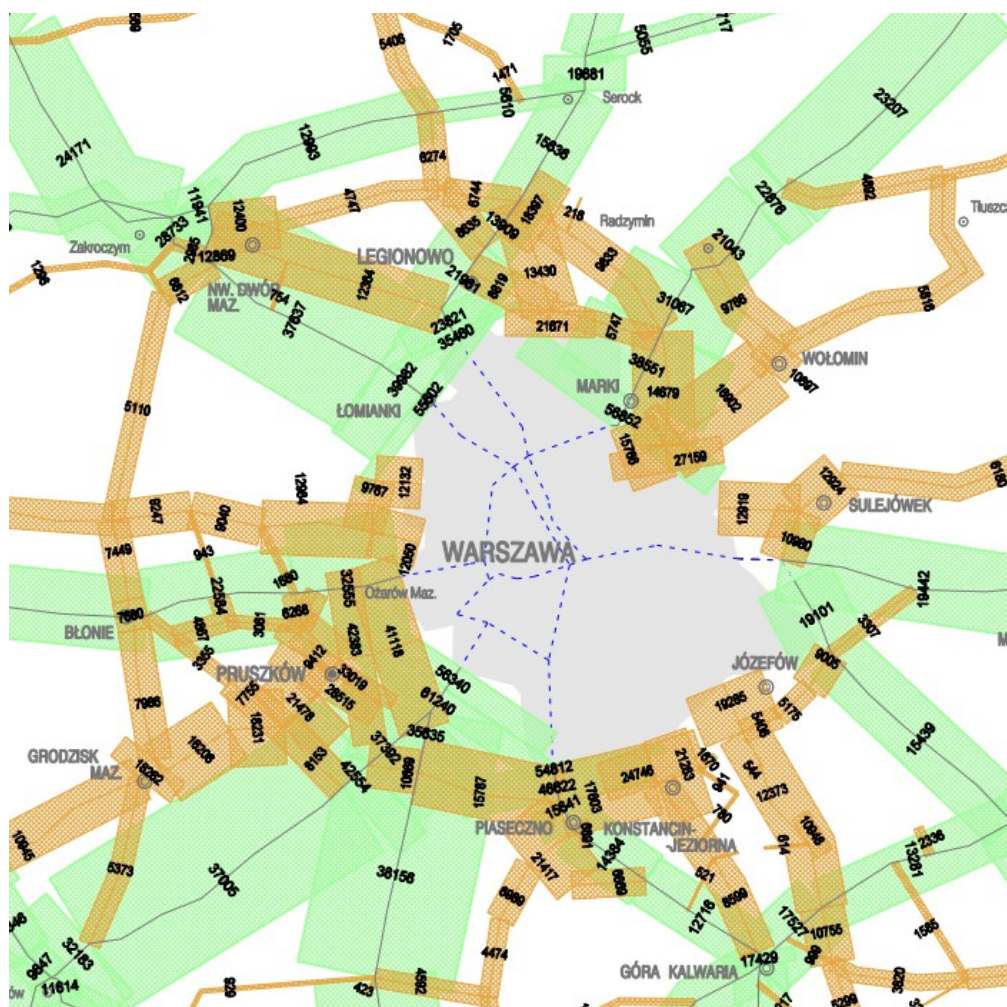
Źródło: opracowanie własne

2.5. Motoryzacja

Przez Legionowo przebiega droga krajowa nr 61 (Augustów – Warszawa), która jest jedną z dwóch najważniejszych dróg wjazdowych do Warszawy z kierunku północnego. Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r., średni dobowy ruch pojazdów na odcinku w granicach Legionowa jest większy niż obciążenie wlotów drogi krajowej nr 2 lub nr 17 do Warszawy i wynosi blisko 22 000 pojazdów. W ostatnim czasie zakończyła się przebudowa drogi nr 61 na znacznym odcinku w Legionowie (do 2 pasów ruchu w każdą stronę) co przynajmniej czasowo usprawniło przejazd przez miasto i poruszanie się po nim. Obecnie mocno odczuwalny jest brak zrealizowanej inwestycji udrażniającej przejazd drogowy przez miasto Legionowo, polegającej na dokończeniu

poszerzenia DK nr 61 na odcinku pomiędzy wiaduktem ul. Zegrzyńskiej w Legionowie a rondem DW 631 w Zegrzu Południowym.

Mapa 4. Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 na drogach krajowych i wojewódzkich w regionie warszawskim.

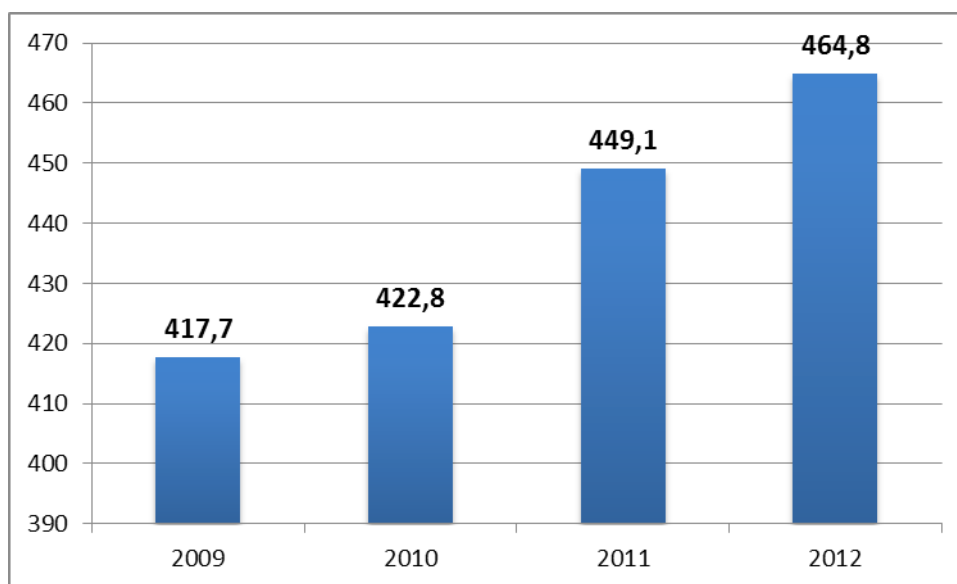


Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Jednakże od wielu lat zauważalny jest szybki wzrost liczby wszystkich pojazdów na terenie powiatu legionowskiego i w okresie od 2009 do 2012 r. wzrosła ona o 11% (blisko 68 tys.). Równie szybko rośnie wskaźnik motoryzacji określany przez liczbę samochodów osobowych na 1000 mieszkańców i wynosi on obecnie 464,8, podczas gdy w roku 2009 wynosił 417,7. W kolejnych latach przewiduje się dalszy wzrost tego wskaźnika, co będzie miało bezpośredni wpływ na obciążanie dróg w rejonie Legionowa jak i w samym mieście, a zwłaszcza w ciągu drogi krajowej 61. Przewidywany wzrost liczby mieszkańców również przyczyni się do ogólnego pogorszenia sytuacji ruchowej na drogach w

okolicy, szczególnie w dojeździe do Warszawy. Na terenie powiatu, w realnej perspektywie czasowej, nie planuje się obecnie budowy nowych, znaczących i usprawniających ruch ciągów komunikacyjnych.

Wykres 6. Wskaźnik motoryzacji w powiecie legionowskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, wskaźnik liczby pojazdów przypadających na każde 1000 mieszkańców

3. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem nie jest Gmina Miejska Legionowo.

Gmina Legionowo przekazała część swoich zadań własnych z zakresu transportu zbiorowego m.st. Warszawie, które reprezentowane jest przez Zarząd Transportu Miejskiego. Zasady współpracy reguluje, podpisywane corocznie, porozumienie międzygminne. Linie komunikacyjne obsługujące obszar Legionowa pełnią dwojaką funkcję. Z jednej strony zapewniają połączenie obszaru Gminy z m.st. Warszawą, które jest głównym celem podróży mieszkańców a z drugiej strony zaspokajają lokalne potrzeby transportowe wewnątrz miasta.

3.1. Transport kolejowy

Przez teren Legionowa przechodzą linie kolejowe, zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe, po których prowadzony jest ruch pasażerski. Są to linie nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny) oraz linia nr 10 (Legionowo – Tłuszcz). Na terenie miasta znajdują się dwie stacje

kolejowe tj. Legionowo oraz Legionowo Piaski a także przystanek osobowy Legionowo Przystanek (nazywane dalej „stacjami”).

Mapa 5 prezentuje dostępność stacji kolejowych na terenie Legionowa. Widać zatem, że dwa największe osiedla mieszkaniowe: Jagiellońska i Sobieskiego leżą w znacznej odległości od nich tj. poza optymalną strefą dojścia pieszego wynoszącą ok. 800 m.

Na rynku przewozów kolejowych funkcjonuje obecnie 3 operatorów kolejowych tj. PKP Intercity, Koleje Mazowieckie oraz Szybka Kolej Miejska. PKP Intercity jest operatorem połączeń dalekobieżnych, który pełni marginalną rolę w obsłudze Legionowa (kilka połączeń w dobie w kierunku Gdyni i Warszawy). Dwaj pozostali operatorzy tworzą podstawową ofertę kolejową dla mieszkańców miasta.

Spółka Koleje Mazowieckie jest regionalnym operatorem kolejowym, który działając na podstawie umowy z ich właścicielem i organizatorem tj. Samorządem Województwa Mazowieckiego. Operator ten wykonuje przewozy w relacjach do Modlina, Ciechanowa czy Działdowa (w kierunku północnym) oraz do Warszawy Zachodniej przez Warszawę Gdańską i Warszawy Lotniska Chopina przez Warszawę Wschodnią (w kierunku południowym). Choć formalnym organizatorem tych połączeń jest województwo to na terenie aglomeracji warszawskiej (w tym Legionowa) Koleje Mazowieckie honorują wybrane bilety Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Są to bilety dobowe, trzydniowe, 30-dniowe i 90-dniowe oraz wszystkie uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych ZTM. Tzw. oferta „Wspólny Bilet” jest dofinansowania także przez Gminę Legionowo na podstawie porozumienia międzygminnego z m.st. Warszawą. W zależności od edycji rozkładu jazdy, spółka KM uruchamia również połączenia kolejowe w kierunku Tłuszcza przez Legionowo Piaski.

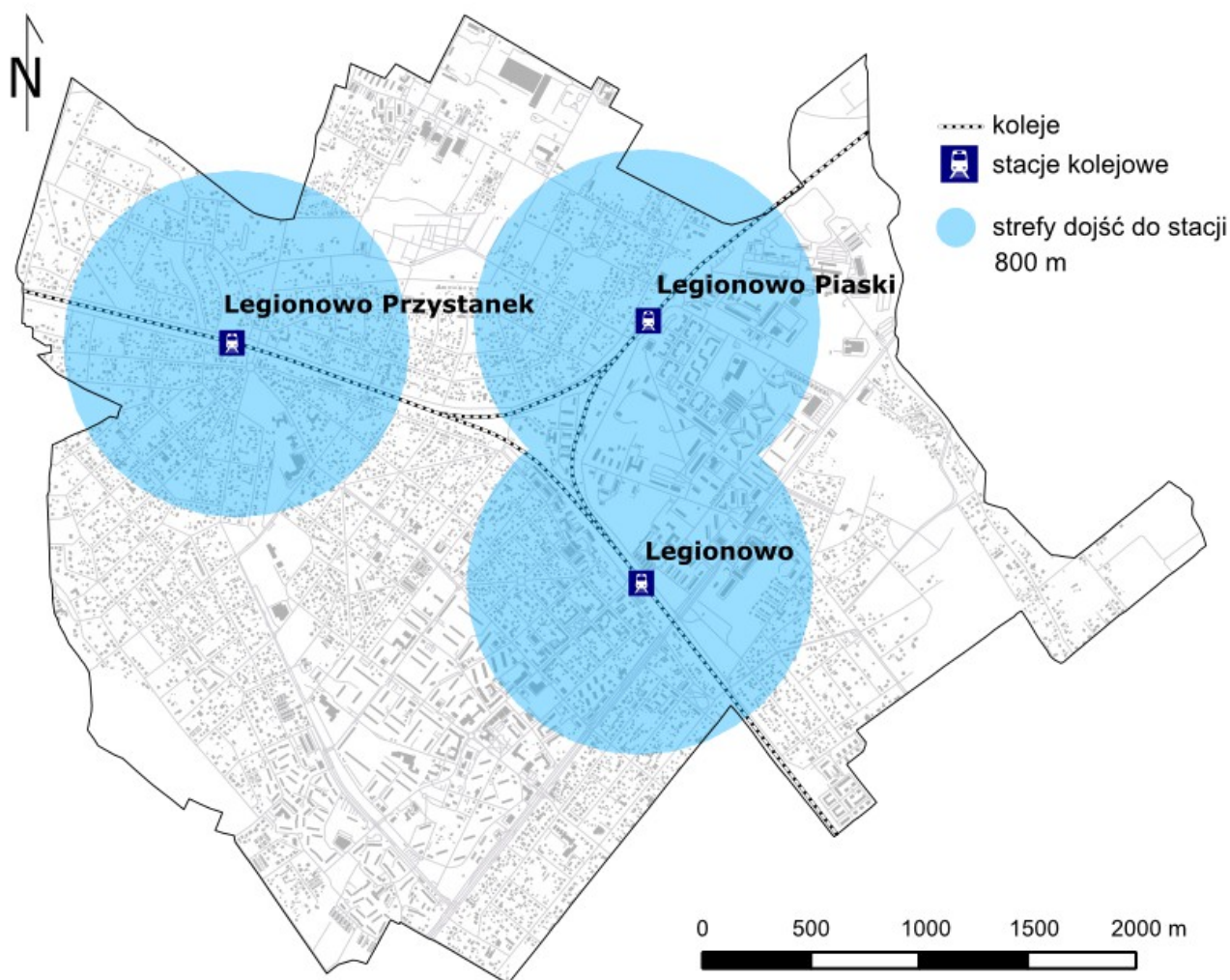
Szybka Kolej Miejska, to drugi z operatorów będący własnością m.st. Warszawy, wykonujący przewozy na dwóch liniach komunikacyjnych tj:

- **S3** na trasie (Wieliszew) – Legionowo Piaski – Legionowo – Warszawa Centralna - Warszawa Lotnisko Chopina
- **S9** na trasie (Wieliszew) – Legionowo Piaski – Legionowo – Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia

SKM, jako przewoźnik komunalny, honoruje wszystkie rodzaje biletów ZTM a jej kursowanie do Legionowa jest współfinansowane przez Gminę na podstawie Porozumienia międzygminnego. Obecnie, podstawowo linia S9 kursuje wyłącznie w dni robocze, natomiast linia S3 przez cały tydzień. Obie linie kursują z częstotliwością wynoszącą ok. 60 minut.

Dzięki działaniom Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie oferta obu przewoźników jest ze sobą skoordynowana w możliwie najlepszy sposób, uwzględniając aktualne natężenie ruchu pociągów, umożliwiając tym samym maksymalne wykorzystanie potencjału przewozowego linii kolejowych. Wspólna oferta Kolei Mazowieckich oraz linii SKM S9 na kierunku do stacji Warszawa Gdańska (średni czas jazdy wynosi ok. 23 min.) obejmuje ok. 50 połączeń w dni powszednie ze stacji Legionowo. Stacja Warszawa Gdańska pełni rolę węzła przesiadkowego z I linią metra warszawskiego. W przypadku bezpośrednich połączeń do Śródmieścia Warszawy tj. stacji Warszawa Centralna (średni czas jazdy wynosi ok. 26 -32 min.) jest to ok. 37 połączeń na dobę. Należy podkreślić, że pasażerowie przy regularnych podróżach mogą korzystać z jednego biletu honorowanego u obu operatorów. Poniższa mapa prezentuje dostępność stacji kolejowych na terenie Legionowa. Widać zatem, że dwa duże osiedla mieszkaniowe Jagiellońska i Sobieskiego leżą poza optymalną strefą dostępności (powyżej 800 m). W układzie docelowym należy zapewnić taki układ połączeń kolejowych by największa ich liczba kursowała w relacji Legionowo – Warszawa Gdańska/Warszawa Zachodnia, uzyskując możliwie najlepszą częstotliwość. Szczególnie będzie to ważne dla kierunku powrotnego (do Legionowa) - obecnie pasażerowie mają „rozbitą” ofertę na 2 różne stacje, w efekcie czas oczekiwania na następny pociąg jest stosunkowo długi.

Mapa 5. Dostępność stacji kolejowych.



Źródło: opracowanie własne

3.3. Transport autobusowy

Legionowo posiada bardzo rozbudowaną sieć połączeń autobusowych nadzorowanych i uruchamianych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie (Mapa 6), których funkcjonowanie jest współfinansowane przez Gminę Legionowo. Są to linie:

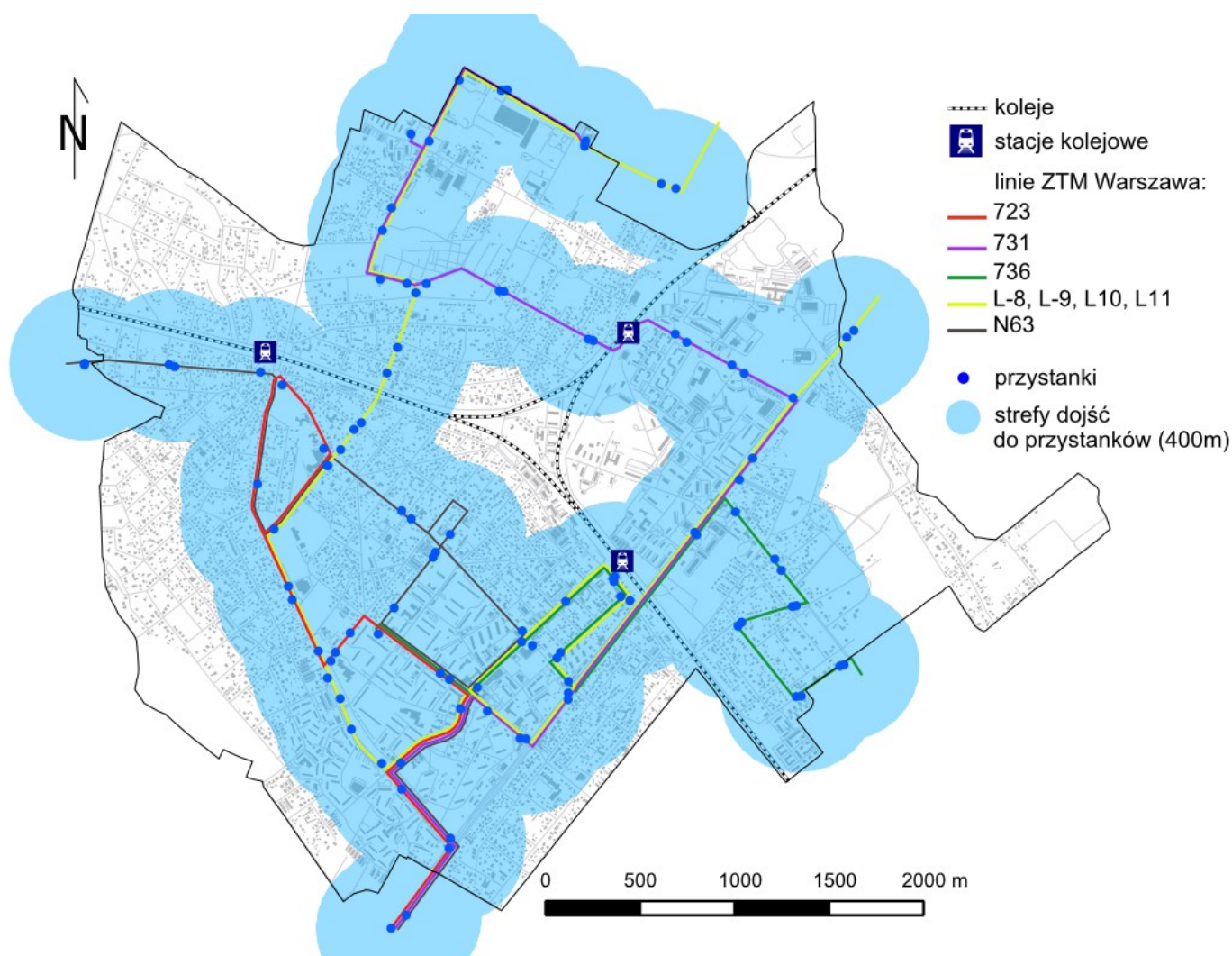
- **723** na trasie Żerań FSO – Legionowo/PKP Legionowo Przystanek/, z kursami skróconymi do pętli Mickiewicza
- **731** na trasie Żerań FSO – Legionowo/Osiedle Młodych/ z kursami wariantowymi do pętli Starostwo Powiatowe
- **736** na trasie Żerań FSO – Legionowo/Mickiewicza/
- lina nocna **N63** na trasie Dworzec Centralny – Chotomów – Legionowo/Os. Jagiellońska/

Liczba kursów i częstotliwości kursowania linii ZTM są zróżnicowane. W przypadku linii 723 autobusy w godzinach szczytu kursują co ok. 10 minut (na odcinku Mickiewicza – Żerań FSO), poza tymi godzinami i w dni wolne od pracy co ok. 40 minut. Dla linii 731 jest to odpowiednio ok. 30 i 40 minut. Na wspólnym odcinku tras w/w linii (Urząd Miasta – Żerań FSO) rozkłady jazdy obu linii dają wypadkową częstotliwość kursowania wynoszącą ok. 7-10 minut w godzinach szczytów komunikacyjnych oraz ok. 20 minut poza tymi godzinami. Pozostałe linie kursują znacznie rzadziej: linia 736 - 16 par kursów w dni powszednie i 9 w weekendy, linia nocna N63 – codzienne 4 kursy w każdym kierunku. Linie te realizują potrzeby zgłaszane przez Miasto, które wspólnie z UG Jabłonna (723, 731, N63) oraz UG Nieporęt (736) ma bezpośredni wpływ na ich parametry eksploatacyjne (częstotliwość, trasa, przystanki).

Dodatkowo na terenie miasta funkcjonują linie ZTM, których kursowanie współfinansowane jest przez Gminy Nieporęt i Wieliszew posiadające w tym zakresie stosowne porozumienie międzygminne z ZTM. Są to linie:

- **L-8** na trasie PKP Dąbkowizna – PKP Legionowo
- **L-9** na trasie Komornica Szkoła – PKP Legionowo
- **L10** na trasie Wieliszew-Plaża – PKP Legionowo
- **L11** na trasie Nowy Dwór Mazowiecki – PKP Legionowo

Mapa 6. Przebieg i dostępność linii autobusowych ZTM Warszawa.



Źródło: opracowanie własne

4. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Gmina Miejska Legionowo.

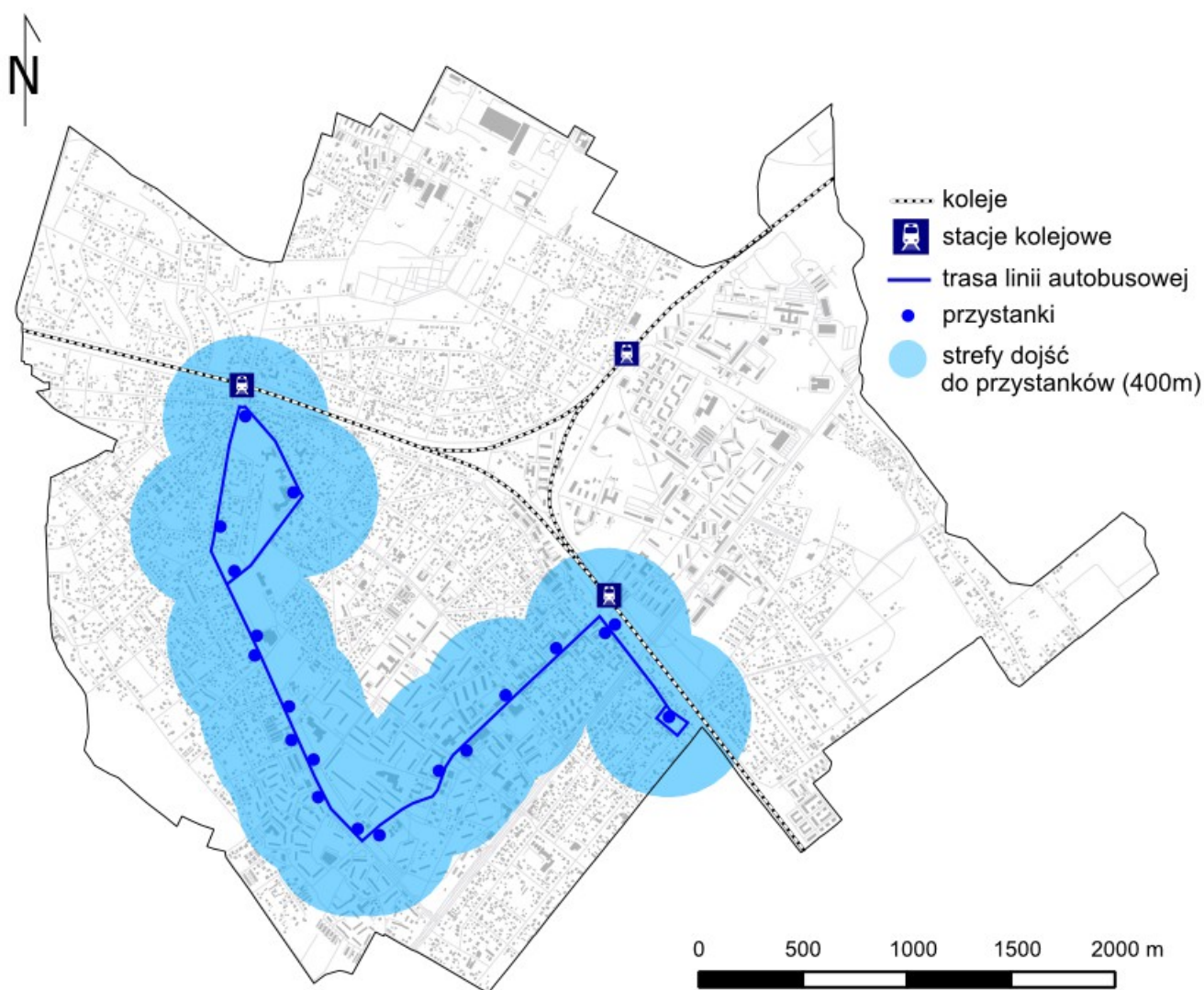
Miasto jest obecnie organizatorem dwóch linii autobusowych mających za zadanie uzupełnianie sieci komunikacyjnej, której organizatorem na obszarze Legionowa jest m.st. Warszawa oraz Samorząd Województwa Mazowieckiego.

Linia nr 1 na trasie PKP Legionowo Przystanek – PKP Legionowo /Pl. Kościuszki/

Funkcjonowanie tej linii ma na celu zapewnienie dostępności połączeń pociągów linii SKM lub KM ze stacji Legionowo. Trasa linii obejmuje przede wszystkim zachodnie rejony miasta, które są

znacznie oddalone od stacji kolejowych. Rozkład jazdy linii jest skoordynowany z wybranymi pociągami SKM/KM w kierunku Warszawy - podstawowo w godzinach porannych oraz z przyjazdami pociągów z Warszawy – w godzinach popołudniowych i ulega aktualizacji w momencie wprowadzaniu zmian lub korekt w kolejowym rozkładzie jazdy.

Mapa 7. Przebieg i dostępność linii na trasie PKP Legionowo Przystanek – PKP Legionowo/ - Pl. Kościuszki.



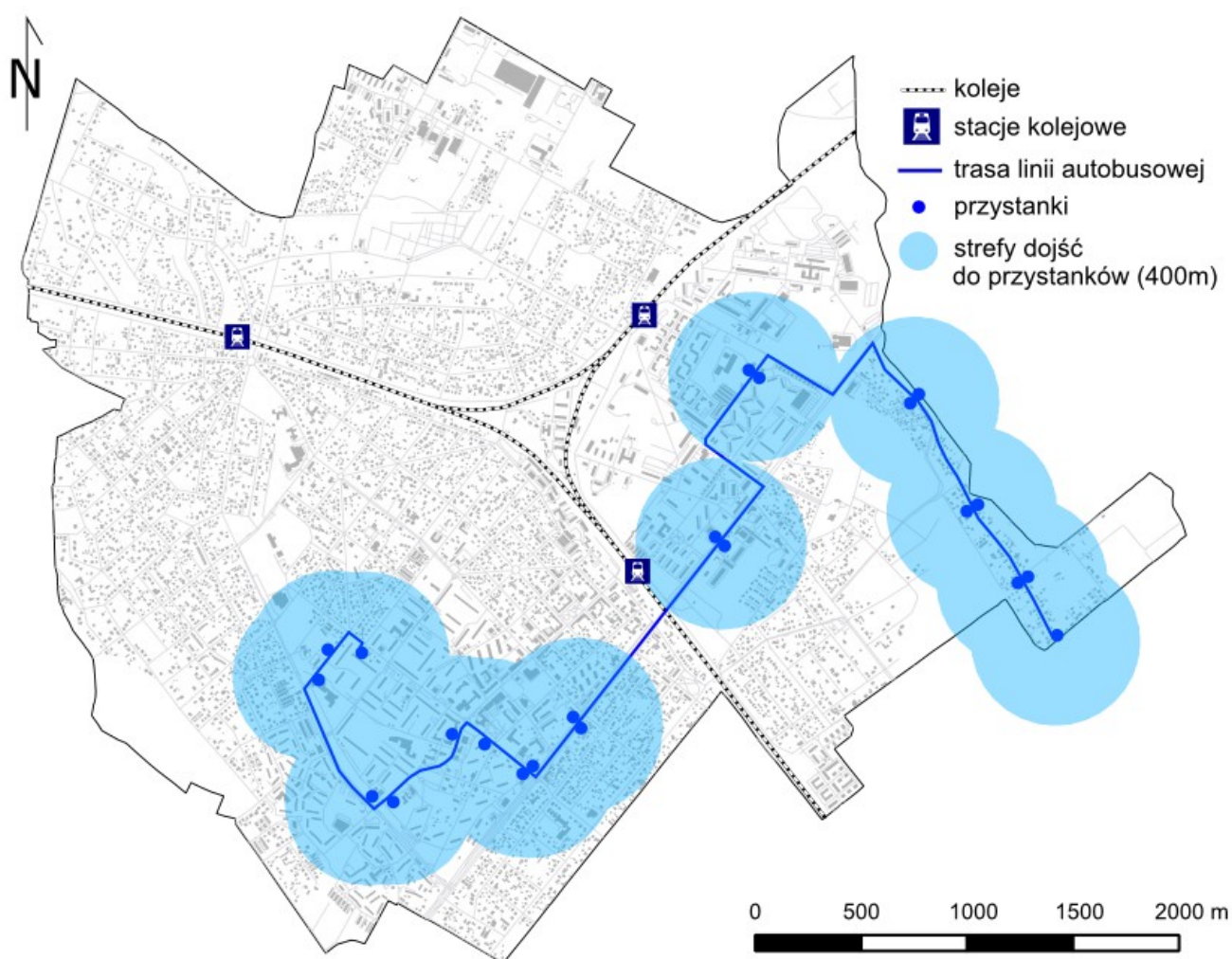
Źródło: opracowanie własne

Linia kursuje wyłącznie w dni powszednie a na jej trasie realizowanych jest 20 par kursów w każdym kierunku. Kursowanie linii odbywa się w ramowych godzinach od ok. 5:30 do godz. 19:30.

Linia nr 2 na trasie Józefów/Grudzie/ – Legionowo Mickiewicza

Linia autobusowa łączy oddalone rejony osiedla Grudzie (ciąg ul. Grudzie) z centrum Legionowa. W dni powszednie odbywa się 14 kursów linii w godzinach od ok. 6:30 – 20:00 a dodatkowo w soboty, w celu skomunikowania z targowiskiem miejskim, uruchamiane jest 7 par kursów w ramowych godzinach od ok. 6:30 do godz. 13:00.

Mapa 8. Przebieg i dostępność linii na trasie Wspólna - Mickiewicza.



Źródło: opracowanie własne

5. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej realizowanej przez przewoźników prywatnych.

W związku z rozwojem połączeń kolejowych z Warszawą, na przestrzeni ostatnich lat, uległa znacznej redukcji oferta prywatnych przewoźników autobusowych kursujących do Śródmieścia Warszawy. Obecnie w relacji Legionowo – Warszawa kursują dwie regularne linie autobusowe firmy Translud:

Linia nr 1 Chotomów – Legionowo – Warszawa/Centrum/

Linia nr 7 Legionowo/Mickiewicza/ – Metro Młociny

Częstotliwość obu linii jest stosunkowo niewielka i wynosi obecnie dla linii nr 1 ok. 30 minut w szczycie i co ok. 40-60 minut poza tymi godzinami (razem 28 par kursów w dni robocze i ok. 14 w dni wolne od pracy), w przypadku linii nr 7 jej częstotliwość kursowania wynosi odpowiednio co ok. 40 minut w szczycie i co ok. 60 minut poza tymi godzinami (razem 17 par kursów w dni robocze i ok. 13 w dni wolne od pracy).

W relacji z Warszawą (Dw. Gdański, Dw. Zachodni) pozostałą część kursów realizują przedsiębiorstwa PKS: Ciechanów, Mława, Ostrołęka, Przasnysz (część z nich została sprywatyzowana) a także kilku prywatnych przewoźników kursujących m. in. do Pułtusza, Popowa Kościelnego czy Nasielska, których rozkłady jazdy nie stanowią poważnej alternatywy dla komunikacji ZTM, z uwagi na niewielką liczbę kursów w ciągu doby w rozkładzie jazdy każdego z przewoźników.

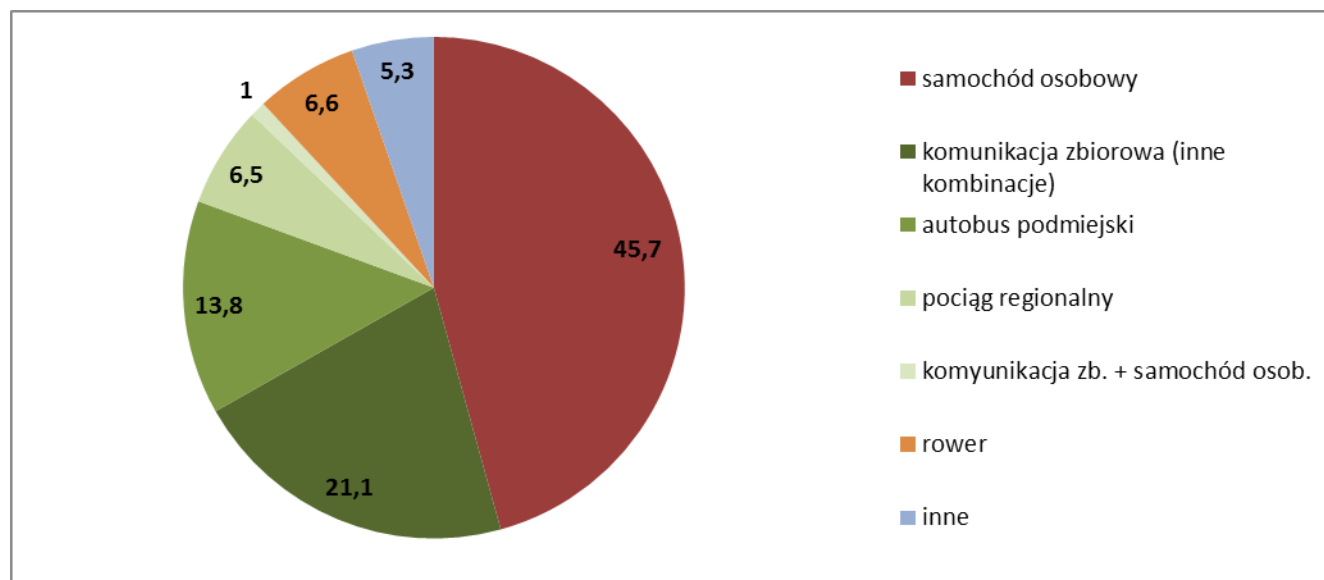
W Legionowie kończą również trasy autobusy prywatnych przewoźników w relacjach Serock – Legionowo oraz Dębe – Legionowo, kursujących głównie w godzinach szczytu.

6. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Ostatnie szczegółowe badania mobilności mieszkańców okolic Warszawy, w tym Legionowa, odbyły się w ramach Warszawskich Badań Ruchu w 2005 r. Choć są to dane uśrednione dla całej

aglomeracji warszawskiej wskazują one na generalne tendencje w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców okolic Warszawy.

Wykres 7. Podział zadań przewozowych w podróży nie pieszych mieszkańców okolic Warszawy w dni powszednie [%].



Źródło: opracowanie własne na podstawie Warszawskich Badań Ruchu 2005

Widać zatem, że ponad 45% podróży nie pieszych wykonywana było przy użyciu samochodu osobowego, podczas gdy w Warszawie było to tylko 29,6%. Jest to typowa dysproporcja wynikająca z mniejszej dostępności transportu publicznego poza Warszawą. Warto jednak zauważyć, że blisko 43% mieszkańców wykorzystuje komunikację zbiorową (w Warszawie 68,6%). Oczywiście uśrednienie danych dla wszystkich miejscowości podwarszawskich nie daje pełnego obrazu zachowań komunikacyjnych mieszkańców Legionowa. Jednak biorąc pod uwagę, że Legionowo posiada zwartą strukturę urbanistyczną a dostępność środków komunikacji zbiorowej (w tym transportu publicznego) jest bardzo duża, należy się spodziewać, że w roku bazowym (2005) udział transportu zbiorowego w podróży mieszkańców był większy niż wartość średnia. Jednocześnie na przestrzeni ostatnich lat, a zwłaszcza w okresie 2009-2012 oferta kolejowa z Legionowa w kierunku centrum Warszawy uległa niemal całkowitej odmianie. Zakończono remont linii kolejowej, wprowadzono ofertę „Wspólny Bilet ZTM-KM” oraz uruchomiono linie Szybkiej Kolei Miejskiej (S3 i S9). Z pewnością zatem w samym Legionowie udział kolei w podróży jest dużo większy niż w innych gminach podwarszawskich a obecnie na pewno większy niż w roku 2005. Wpływ na to miało także znaczne ograniczenie liczby kursów autobusowych linii strefowych ZTM (w tym likwidacji linii

801) organizowanych przez stołeczny Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie w momencie radykalnej poprawy oferty kolejowej. Modernizacja linii kolejowej E65 na odcinku pomiędzy Warszawą a Legionowem i wynikające z niej znaczne skrócenie czasu podróży z jednoczesnym zwiększeniem ogólnej liczby połączeń kolejowych wpłynęła na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców tj. na zwiększenie liczby podróży wykonywanych przy wykorzystaniu transportu zbiorowego, a zwłaszcza szynowego, z terenu Legionowa w stosunku do podróży samochodem osobowym.

7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, gdzie organizatorem będzie Gmina Miejska Legionowo.

W rozumieniu art. 4 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Gmina Miejska Legionowo planuje być organizatorem linii komunikacyjnych na własnym terenie administracyjnym. Dopuszcza się rozszerzenie obszaru świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej o inne gminy jeśli będzie to uzasadnione pod względem funkcjonalnym i finansowym. W takiej sytuacji konieczne będzie podpisanie porozumienia międzygminnego z zainteresowanymi gminami w celu przejęcia ich zadań własnych w tym zakresie.

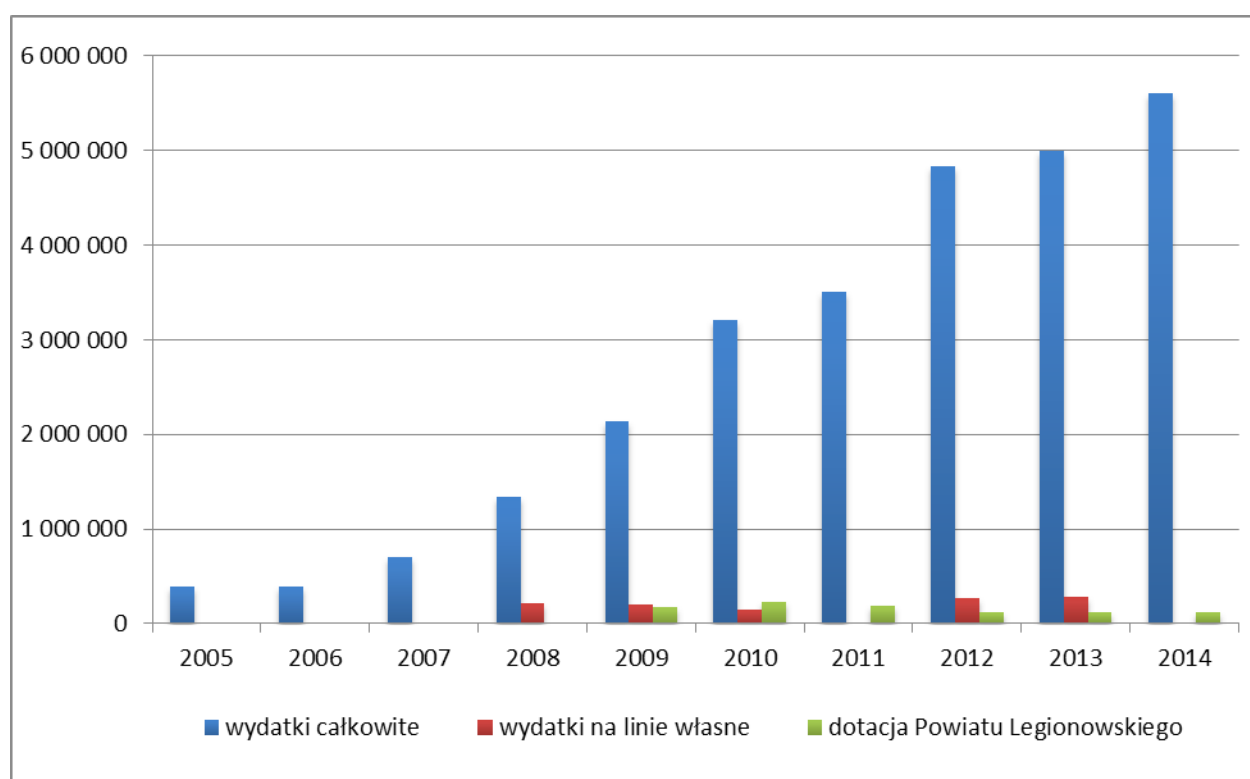
8. Finansowanie rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Obecnie nie są pobierane opłaty za korzystanie z linii autobusowych, których organizatorem jest Gmina. Dlatego też jedynym źródłem finansowania przewozów są środki przeznaczone na ten cel przez Radę Miasta w budżecie. Nie planuje się wprowadzenia odpłatności za korzystanie z linii uruchamianych przez Gminę.

Poniższy wykres przedstawia zestawienie wydatków Gminy na funkcjonowanie transportu zbiorowego w latach 2004-2014 (dla lat 2013-2014 wydatki planowane). Obejmują one zarówno udział Gminy w finansowaniu linii komunikacyjnych zgodnie z porozumieniem z m.st. Warszawy oraz wydatki na linie organizowane we własnym zakresie. Od 2009 r. Legionowo otrzymuje na ten cel dotację ze Starostwa Powiatowego w Legionowie, gdyż połączenia kolejowe KM i SKM zapewniają dojazd mieszkańców powiatu legionowskiego do i z Warszawy. Widoczny jest wyraźny

wzrost dotacji przekazywanej m.st. Warszawie wynikający zarówno z procentowego wzrostu udziału Gminy w ponoszonych przez ZTM wydatkach, wzrostu kosztów stałych operatorów (stawki za wozokilometr i pociągokilometr) a przede wszystkim z tytułu znacznego rozwoju oferty połączeń kolejowych tj. wprowadzenia „Wspólnego Biletu ZTM-KM” w 2009 r. oraz uruchomienia linii SKM od 2010 r. Koszt funkcjonowania połączeń organizowanych przez ZTM stanowi główne źródło wydatków na ten cel. Wydatki związane z organizacją linii we własnym zakresie (linia dowozowa do SKM/KM oraz linia Józefów – Legionowo) nie przekraczają 300 000 zł rocznie i zgodnie z umową obowiązującą z operatorem w 2013 r. wyniosą maksymalnie 280 000 zł brutto.

Wykres 8. Wydatki Legionowa na funkcjonowanie miejskiego transportu zbiorowego w latach 2005-2014.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BIP Urzędu Miasta Legionowo

9.Organizacja rynku przewozów.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. Gmina Miejska Legionowo będzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie wskazanym Planem. Do jej obowiązków należeć będzie:

- 1) planowanie rozwoju transportu;
- 2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W celu realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizator będzie wyłaniał operatora przewozów, z którym podpisana będzie umowa o świadczenie usług przewozowych. Przewiduje się, że zgodnie z Ustawą wybór operatora przewozów będzie odbywał się przede wszystkim w trybie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2013 Nr 907) na zasadach konkurencji regulowanej.

Na podstawie Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142. poz. 1591 ze zm.) przewiduje się także powierzenie innych zadań własnych z zakresu organizacji transportu zbiorowego m.st. Warszawie, zgodnie z treścią porozumienia międzygminnego, tak jak ma to miejsce dotychczas. Docelowo organizatorem tym będzie jednostka zarządzająca transportem na poziomie aglomeracyjnym.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Poniżej przedstawiono główne kierunki rozwoju transportu zbiorowego, które powinny być realizowane przez władze Gminy w następnych latach:

1. Kontynuacja współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie w zakresie realizacji połączeń kolejowych do Warszawy.

Ze względu na swoje położenie w aglomeracji warszawskiej Gmina musi kłaść szczególny nacisk na poprawną organizację transportu zbiorowego między Legionowem a Warszawą. Silne związki funkcjonalne ze stolicą w większości dziedzin życia (miejsca pracy, szkoły, rozrywki) sprawiają, że jest ona głównym celem podróży mieszkańców Legionowa. Brak rozwiązań prawnych regulujących funkcjonowanie transportu zbiorowego w obszarach metropolitalnych wymusza konieczność podejmowania inicjatywy w tym zakresie na poziomie gminnym. Sytuacja taka wiąże się jednak z potrzebą pokrywania części kosztów funkcjonowania takich działań z budżetu Gminy.

Konkurencyjność połączeń kolejowych względem transportu drogowego sprawia, że podstawowym środkiem transportowym w relacjach z centrum Warszawy powinien być transport szynowy i połączenia realizowane przez Szybką Kolej Miejską oraz Koleje Mazowieckie. Gmina będzie miała bezpośredni wpływ na integrację oferty obu przewoźników poprzez współfinansowanie oferty „Wspólny Bilet”, zapewniając optymalne wykorzystanie podaży miejsc w pociągach obu operatorów. W tym kontekście niezbędne będzie podejmowanie działań na rzecz powołania organizatora transportu na poziomie aglomeracyjnym.

2. Kontynuacja współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie w zakresie realizacji połączeń autobusowych.

Pomimo rozwoju oferty trakcji kolejowej, niezbędnym będzie dalsze funkcjonowanie połączeń autobusowych z Warszawą, które pełnią także ważną rolę w obsłudze transportowej samego Legionowa. Jednocześnie zapewniają one dojazd do innych celów podróży na terenie Warszawy, których nie mogą zapewnić linie kolejowe. Układ linii autobusowych ZTM może w przyszłości ulec optymalizacji poprzez utworzenie jednego, silnego połączenia z Warszawą (z zachodnich rejonów miasta) oraz układu linii wewnętrznych zapewniających podstawowo dojazd do poszczególnych stacji kolejowych jak i połączenia autobusowego z Warszawą. Linie wewnętrzne pełniłyby również podstawową rolę w obsłudze transportowej samego Legionowa, integrując ze sobą poszczególne dzielnice miasta Legionowo.

3. Kontynuacja organizacji wybranych połączeń przez Gminę Legionowo.

Konieczność objęcia siecią transportu zbiorowego całego obszaru Legionowa wymusza podejmowanie przez Gminę działań w tym zakresie. Rolą linii komunikacyjnych uruchamianych przez Gminę powinno być uzupełnianie oferty innych połączeń, których organizatorem na podstawie porozumienia międzygminnego jest m.st. Warszawa. Linie te powinny zapewniać zwiększenie dostępności pasażerów do centrum funkcjonalnego Miasta

a także dojazd do stacji kolejowych by umożliwić dalsze kontynuowanie podróży w kierunku centrum Warszawy przy wykorzystaniu transportu szynowego.

4. Budowa Centrum Komunikacyjnego oraz działania na rzecz integracji różnych środków transportu.

Szybki rozwój połączeń kolejowych z Legionowa w kierunku centrum Warszawy w ostatnich latach wpłynął istotnie na znaczenie Legionowa jako najważniejszego węzła przesiadkowego w powiecie legionowskim. Obecnie w okolicy stacji Legionowo codziennie zaparkowanych jest kilkaset samochodów. W większości są to samochody osób, które w codziennych podróżach łączą przejazd samochodem i transportem publicznym w tym również osób dojeżdżających z gmin ościennych a nawet spoza granic powiatu legionowskiego. Bezkonkurencyjny czas przejazdu pociągiem ze stacji Legionowo do Warszawy Gdańskiej lub Warszawy Centralnej, komfort podróży (nowoczesne składy), oraz stabilny i możliwie przewidywalny czas podróży, skłonił setki kierowców do wybrania właśnie tej stacji jako miejsca przesiadkowego. W taki niezaplanowany zatem sposób, okolice stacji stały się olbrzymim parkingiem typu „Parkuj i Jedź”. Z jednej strony sytuacja taka jest korzystna z punktu widzenia funkcjonowania całego systemu transportowego w aglomeracji warszawskiej, jednakże w skali lokalnej wiąże się ona z dużymi utrudnieniami. Duża część samochodów prywatnych parkuje bowiem nie tylko tuż przy stacji kolejowej, ale także na bardziej oddalonych ulicach w centrum Legionowa. Władze Miasta Legionowo podjęły zatem próbę regulacji tej sytuacji i dzięki pozyskaniu funduszy zewnętrznych z Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy trwa obecnie budowa Centrum Komunikacyjnego w bezpośrednim sąsiedztwie stacji Legionowo. Całkowite koszty budowy mają wynieść ok 30 mln zł. Zakres niniejszej inwestycji obejmuje:

- budowę obiektu dworca wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym peronów dla autobusów oraz parkingu dla samochodów osobowych,
- budowę garażu wielopoziomowego dla samochodów osobowych (820 miejsc),
- budowę połączenia drogowego – drogi stanowiącej dojazd do planowanego centrum

Jest to jedyna inwestycja tego typu w całej aglomeracji warszawskiej (poza Warszawą) budowana ze środków samorządowych. Dzięki niej nie tylko poprawi się sytuacja parkingowa w centrum miasta, ale także standardy obsługi podróżnych dzięki budowie nowego budynku dworcowego integrującego komunikację indywidualną z transportem publicznym (autobusowym i kolejowym). Centrum Komunikacyjne stanie się zatem w pełni funkcjonalnym multimodalnym węzłem przesiadkowym. W przypadku oddania do użytku w/w Centrum Komunikacyjnego i dalszego występowania problemów z nadmiernym zaparkowaniem ulic w okolicy dworca, należało będzie podjąć działania mające na celu utworzenie strefy płatnego parkowania w obszarze ścisłego centrum miasta, a być może, na wybranych ciągach komunikacyjnych konieczne będzie wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów osobowych z wyłączeniem pojazdów komunikacji publicznej, której oferta uległaby znacznej poprawie.

Zdjęcie 1. Wizualizacja Centrum Komunikacyjnego w Legionowie.



Źródło: <http://centrum-komunikacyjne.legionowo.pl>

5. Promocja publicznego transportu zbiorowego.

Gmina angażując środki własne w utrzymanie i rozwój sieci transportu zbiorowego powinna podejmować działania na rzecz popularyzacji korzystania z usług publicznych wśród mieszkańców. Bogata oferta połączeń zarówno w relacjach wewnątrzmijskich jak i w kierunku Warszawy oraz ich duża dostępność przestrzenna sprawia, że użytkowanie transportu publicznego w codziennych podróżach stanowi realną alternatywę dla samochodu prywatnego. Bardzo ważnym elementem promocji transportu jest kształtowanie świadomości komunikacyjnej wśród najmłodszych mieszkańców Gminy. Edukację transportową można prowadzić przy współpracy z operatorami promując m.in. bezpieczne zachowania komunikacyjne.

11. Źródła

1. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13)
2. „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Legionowo*” –Legionowo 2006
3. „*Zaktualizowana Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Legionowo do 2015 roku*”- Legionowo 2007
4. Bank Danych Lokalnych – Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl
5. „*Aktualne i spodziewane tendencje demograficzne w rozwoju Obszaru Metropolitalnego Warszawy*” – doc. dr hab. Przemysław Śleszyński – Warszawa, czerwiec 2010
6. „*Prognoza ludności na lata 2008-2035*”- Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009
7. Dane Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań 2011, www.stat.gov.pl
8. „*Dojazdy do pracy w Polsce*”- Główny Urząd Statystyczny, Poznań 2010
9. <http://legionowo.pl>
10. <http://centrum-komunikacyjne.legionowo.pl>

Przy tworzeniu map wykorzystano materiały pochodzące z serwisu Open Street Map (© autorzy OpenStreetMap) oraz serwisu Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska <http://www.eea.europa.eu>