



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 16 lutego 2024 r.

Poz. 1405

UCHWAŁA NR XCIII/1359/24 RADY MIEJSKIEJ W ZAWIERCIU

z dnia 31 stycznia 2024 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Zawiercie zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego z perspektywą do roku 2030”

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 13 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 2778), na wniosek Prezydenta Miasta, po wysłuchaniu opinii właściwej komisji

Rada Miejska w Zawierciu uchwała

§ 1. Przyjąć „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Zawiercie zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego z perspektywą do roku 2030” w brzmieniu określonym w załączniku, stanowiącym integralną część uchwały.

§ 2. Uchylić uchwałę Nr XLV/460/14 Rady Miejskiej w Zawierciu z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Zawiercie zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Zawiercie.

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

Przewodnicząca Rady Miejskiej

Beata Chawuła

Załącznik do uchwały Nr XCIII/1359/24
Rady Miejskiej w Zawierciu
z dnia 31 stycznia 2024 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie z perspektywą do roku 2030



KWIECIEŃ 2023

Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie z perspektywą do roku 2030” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

Spis treści

Użyte skróty i akronimy	6	5.1. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym	44
1. Wstęp.....	9	5.2. Najważniejsze generatory ruchu	45
1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	10	5.3. Prognoza potrzeb przewozowych.....	46
1.2. Cel planu transportowego	10	6. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań ankietowych	48
1.3. Zakres Planu transportowego	11	6.1. Metryka respondentów	48
1.4. Metodologia tworzenia Planu transportowego	11	6.2. Analiza wyników badań	50
1.6. Konsultacje społeczne	13	7. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	55
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym	14	7.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych	55
2.1. Informacje ogólne	14	7.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Zawiercie.....	56
2.2. Demografia	15	7.3. Rentowność linii komunikacyjnych	59
2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze... ..	20	8. Sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	60
2.4. Podsumowanie uwarunkowań społeczno-gospodarczych.....	22	8.1. Charakterystyka planowanej sieci	60
2.5. Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi	23	8.2. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	61
2.6. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko	25	8.2.1. Informacje ogólne.....	61
3. Sieć komunikacyjna na obszarze objętym Planem transportowym.....	27	8.2.2. Standardy w zakresie wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej.....	62
3.1. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej....	27	8.2.3. Dostępność przystanków komunikacyjnych.....	62
3.2. Sieć kolejowa	30	8.2.4. Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego - rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych.....	64
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym	32	8.2.5. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	64
4.1. Projekty związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego.....	32	8.2.6. Gwarantowany komfort podróży.....	66
4.2. Zagospodarowanie przestrzenne.....	36	8.2.7. Integracja transportu publicznego z innymi środkami transportu.....	66
4.3. Układ drogowy	39		
4.4. Układ dróg pieszo-rowerowych	41		
4.5. Układ kolejowy	43		
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	44		

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	68
10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów	70
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	72
12. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	76
Spis tabel	78
Spis rysunków	78
Spis wykresów	79

Użyte skróty i akronimy

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673).

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miasto / Miasto Zawiercie / Zawiercie / Gmina / Gmina Zawiercie – Gmina Miasto Zawiercie.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo

minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie z perspektywą do 2030.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego / Plan transportowy dla powiatu - Uchwała Nr LV/676/14 Rady Powiatu Zawierciańskiego z dnia 25 września 2014 roku w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego.

PTZ / publiczny transport zbiorowy – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu.

P&R - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

PM2.5 – pył zwieszony o średnicy nie większej niż 2.5 µm, który według Światowej Organizacji Zdrowia jest najbardziej szkodliwy spośród wszystkich zanieczyszczeń występujących w powietrzu, gdyż jego niewielki rozmiar sprawia, że może trafić bezpośrednio do krwioobiegu.

PM10 – mieszanina zawieszonych w powietrzu cząsteczek, których średnica nie przekracza 10 mikrometrów. PM10 wpływa negatywnie przede wszystkim na układ oddechowy, a szczególnie niebezpieczny jest dla osób z chorobami takimi jak astma (wywołuje ataki kaszlu i świszczący oddech). Obciążenie organizmu pyłem zawieszonym zwiększa również ryzyko udaru mózgu oraz zawału serca.

Rekompensata - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

Rozporządzenie 1370/2007 - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.).

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

Studium - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zawiercie przyjęte uchwałą Nr LVII/523/18 Rady Miejskiej w Zawierciu z dnia 30 maja 2018 r.

System dynamicznej informacji pasażerski (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych- ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2022 poz. 1083 t.j.).

UPTZ/ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2023 poz. 40 t.j.).

Ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2022 poz.2201 t.j.)

Ustawa Prawo Przewozowe - Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U.2020.0.8 t.j.)

WHO - Światowa Organizacja Zdrowia.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

WWA - Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

Wzkm – wozokilometr.

1. Wstęp

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 UPTZ, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać plany transportowe. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w UPTZ przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla Organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze Planu. Jednocześnie przed uchwaleniem Organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadującymi jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Miasto Zawiercie wypełnia funkcje organizatorskie dla zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego na sieci miejskich przewozów użyteczności publicznej obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Miasta Zawiercie oraz gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne w sprawie organizacji publicznego transportu.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje zatem Gminę Zawiercie do opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie z perspektywą do roku 2030” z uwagi na to, że Gmina Zawiercie wykonuje zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym pomimo tego, iż ludność Gminy Zawiercie nie przekracza 50 000, to zobowiązuje Gminę do opracowania z uwagi na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Nadto podmiot odpowiedzialny za opracowanie Planu transportowego zobowiązany jest do jego aktualizacji w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Niniejszy dokument obejmuje przewozy realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego, które UPTZ definiuje jako „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”.

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy spełniający oczekiwania pasażerów, w celu minimalizacji wykluczenia transportowego mieszkańców Gminy Zawiercie.

1.2. Cel planu transportowego

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zawiercie” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Zawiercie oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Gminy.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Gminy Zawiercie - Zawiercie 2030 r.”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy:

- ❖ zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- ❖ zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- ❖ konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- ❖ redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- ❖ efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Zawiercie będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnić będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno z niepełnosprawnościami i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Gminy Zawiercie.

Plan transportowy obejmuje¹:

- ❖ sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ❖ ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- ❖ planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- ❖ zasady organizacji rynku przewozów,
- ❖ organizację systemu informacji dla pasażera,
- ❖ przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- ❖ planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- ❖ linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

1.4. Metodologia tworzenia Planu transportowego

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Gminy Zawiercie wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miejskiego w Zawierciu, dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny oraz informacje pochodzące z ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Gminy Zawiercie jest dokumentem składającym się z:

- ❖ **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- ❖ **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- ❖ plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Zawierciańskiego² i Marszałka Województwa Śląskiego³,
- ❖ przewozy pasażerskie,

¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

² Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego, Uchwała LV/676/14 Rady Powiatu Zawierciańskiego z dnia 25 września 2014 r. w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Zawierciańskiego". Katowice, dnia 6 października 2014 r. poz. 4993.

³ Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego, Uchwała nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Śląskiego”. Katowice, dnia 14 września 2015 r. poz. 4654.

- ❖ studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Zawiercie,
- ❖ miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Gminy Zawiercie,
- ❖ sytuację społeczno-gospodarczą,
- ❖ wpływ transportu na środowisko,
- ❖ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

1.6. Konsultacje społeczne

2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym

2.1. Informacje ogólne

Gmina Zawiercie jest gminą miejską oraz siedzibą władz powiatu zawierciańskiego położoną we wschodniej części województwa śląskiego. Zawiercie położone jest w środkowej części Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej u źródeł rzeki Warty

Gmina graniczy z trzema gminami powiatu zawierciańskiego: **Poręba**, **Łazy**, **Ogrodzieniec**, **Kroczyce**, **Włodowice** oraz z jedną gminą powiatu myszkowskiego – Myszków.

Liczba ludności:

47 220

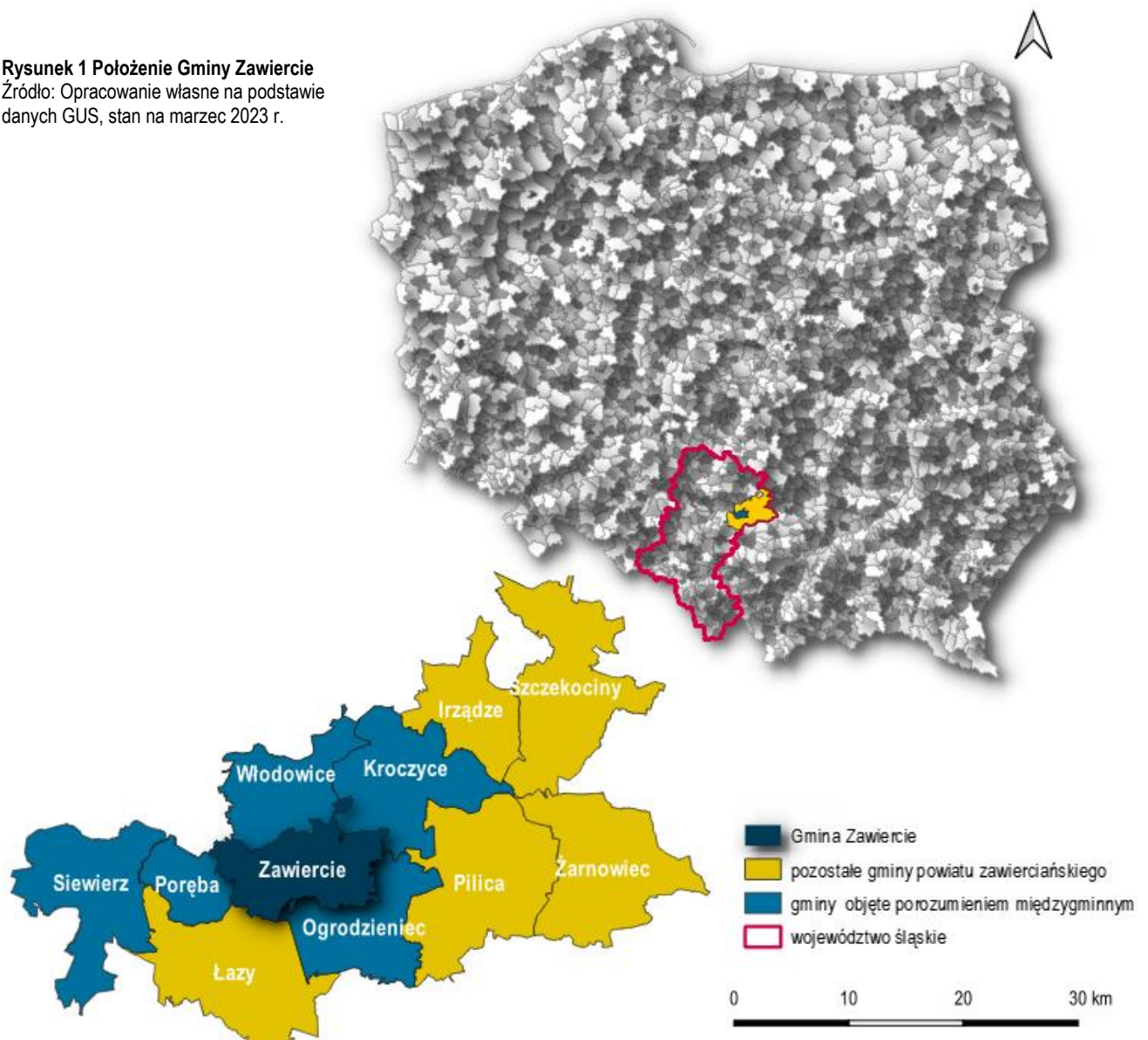
(GUS, 2021 r.)

Powierzchnia:

85 km²

(GUS, 2021 r.)

Rysunek 1 Położenie Gminy Zawiercie
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, stan na marzec 2023 r.



2.2. Demografia

Liczba ludności i gęstość zaludnienia

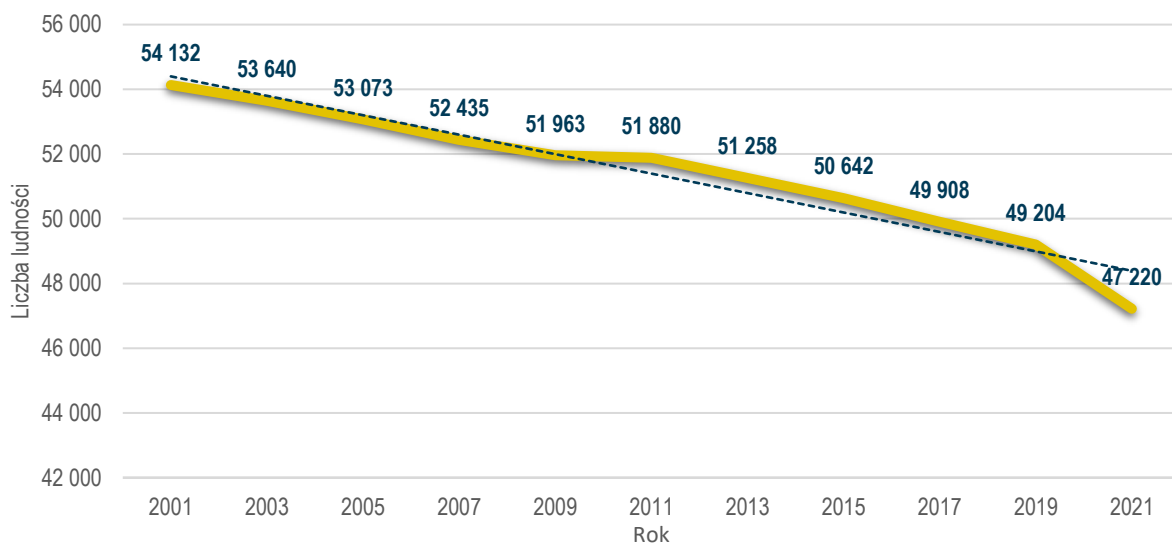


25 034



22 186

Gmina Zawiercie jest zamieszkiwana przez 47 220 mieszkańców. Od 2001 roku zaobserwowano spadek liczby mieszkańców Gminy o 6 912 osób, a więc o 12,77 %. Gęstość zaludnienia w Gminie kształtuje się na poziomie 554 os/km².⁴

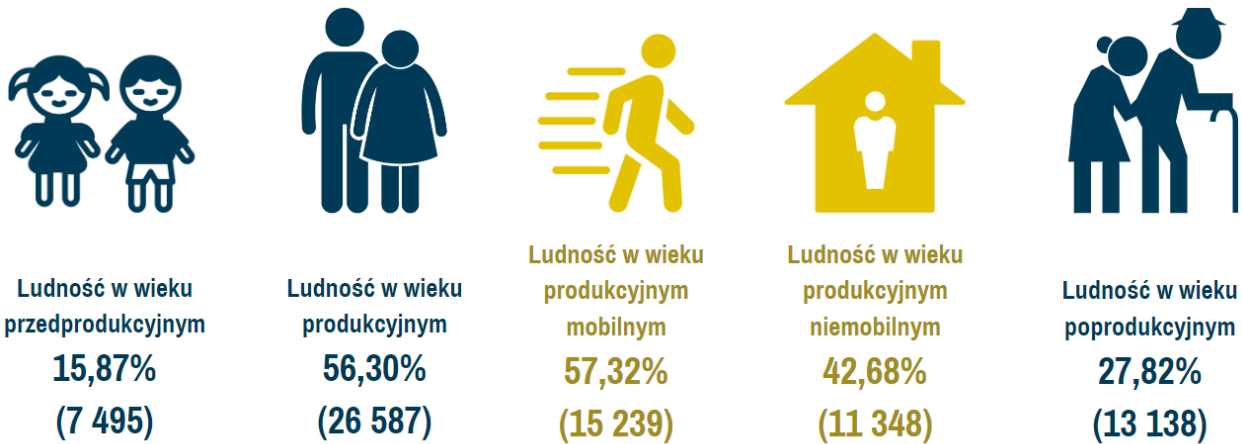


Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Zawiercie w latach 2001-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

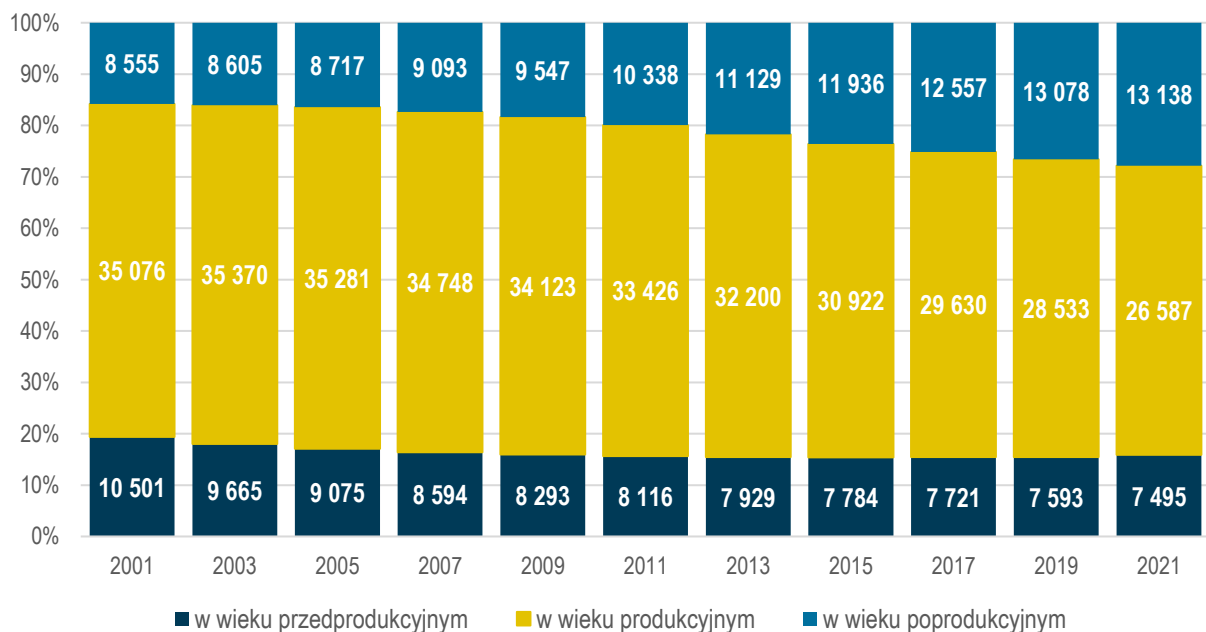
⁴ Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r.

Struktura funkcjonalna ludności



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. W ostatnich latach odnotowywany jest spadek liczby mieszkańców, któremu towarzyszy roczny wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, co wpływa na

kształtowanie się niekorzystnej struktury wiekowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Gminy wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2021 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 15,87% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 56,30%, zaś w wieku poprodukcyjnym 27,82%⁵.



Wykres 2 Zmiana struktury ludności na terenie Gminy Zawiercie w latach 2011-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

⁵ GUS. Stan na 31.12.2021 r.

Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe. Tendencje te wskazują na potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Miasta i w ofercie przewozowej,

w szczególności w zakresie tras i częstotliwości kursowania.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Zawiercie nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się” społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.

Ruch naturalny i wędrownkowy

Na terenie Gminy Zawiercie dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. W przypadku salda migracji wewnętrznych dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem

mieszkańców z Gminy. W ostatnich latach występowało natomiast dodatnie saldo migracji zewnętrznych, jednakże są to niewielkie wartości.

Tabela 1 Ruch naturalny i wędrownkowy na obszarze Gminy Zawiercie w latach 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
<i>urodzenia żywe</i>	400	378	367	353	318
<i>zgony</i>	693	671	667	769	815
<i>przyrost naturalny</i>	-293	-293	-300	-416	-497
<i>zameldowania w ruchu wewnętrznym</i>	286	375	373	234	287
<i>wymeldowania w ruchu wewnętrznym</i>	454	456	424	390	409
<i>saldo migracji wewnętrznych</i>	-168	-81	-51	-156	-122
<i>zameldowania z zagranicy</i>	9	14	18	9	10
<i>wymeldowania za granicę</i>	0	3	4	2	6
<i>saldo migracji zagranicznych</i>	+9	+11	+14	+7	+4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

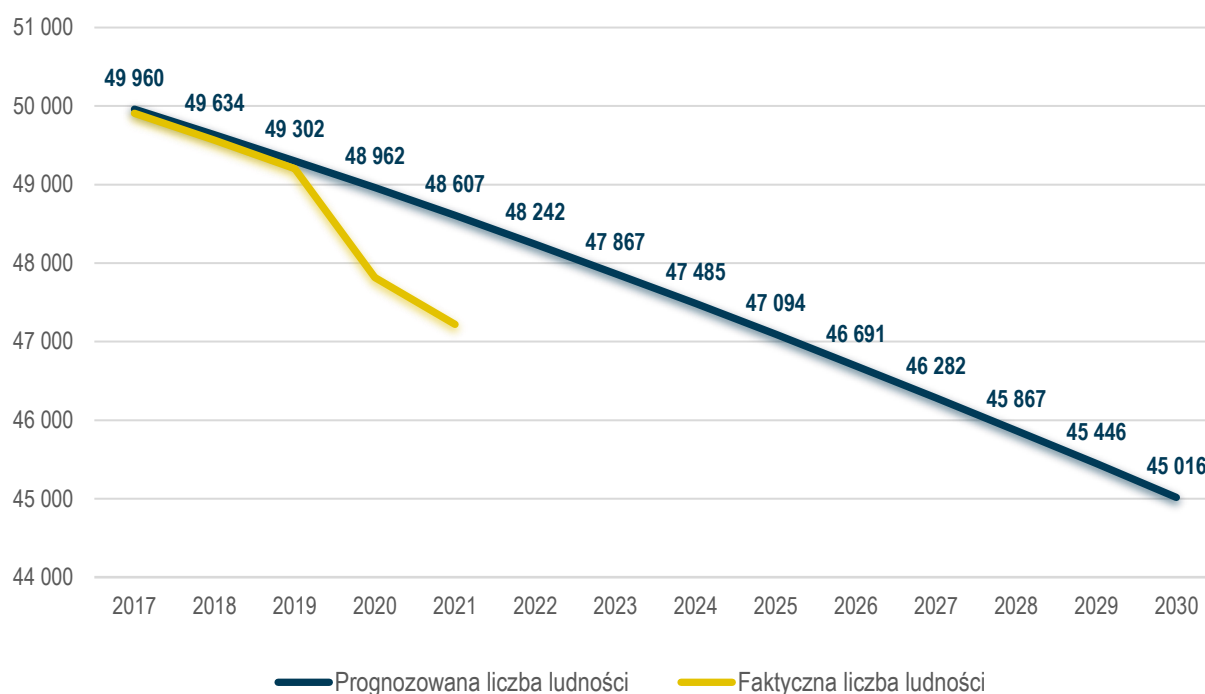
Prognoza liczby i struktury ludności

W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar.

Eksperymentalna Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 została opracowana na podstawie długoterminowych założeń Prognozy ludności Polski na lata 2014 – 2050 oraz Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014 – 2050⁶. Przygotowana przez GUS Prognoza ludności dla gmin na lata 2017 -

2030 wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Gminy Zawierci. Jednakże w rzeczywistości liczba mieszkańców spada w szybszym tempie niż zakładała to Prognoza i obecnie Gminę zamieszkuje liczba osób na przewidywanym poziomie z przełomu 2024 i 2025 r.

Niekorzystna sytuacja demograficzna jest mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całej Gminy.



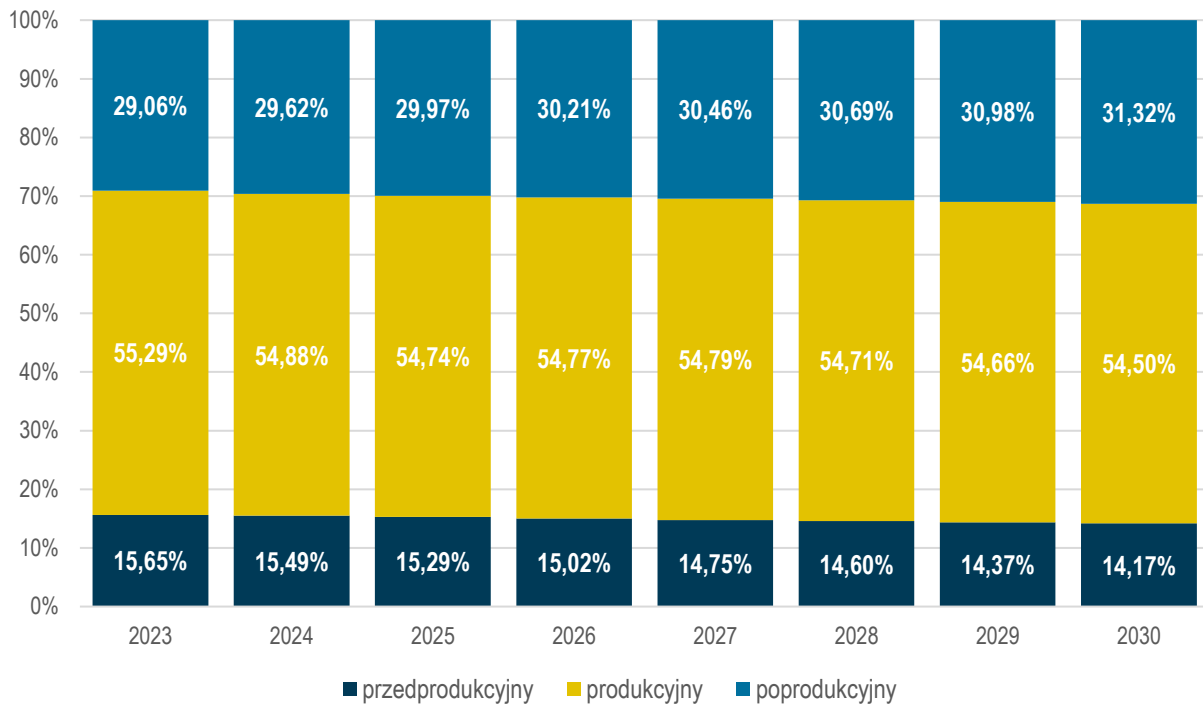
Wykres 3 Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie Gminy Zawiercie do 2030 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r.

Przywołana wyżej Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 przewiduje, iż w Gminie Zawiercie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2030 r. będzie stanowił 14,17 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 31,32 % wszystkich mieszkańców Gminy. Maleć będzie również udział mieszkańców w wieku produkcyjnym.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców gmin objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem do 2030 r. liczby pasażerów nabywających w komunikacji miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

⁶ Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 (opracowanie eksperymetalne), Główny Urząd Statystyczny / Obszary tematyczne / Ludność / Prognoza ludności / Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 (opracowanie eksperymetalne)



Wykres 4 Progowane zmiany w strukturze ludności na terenie Gminy Zawiercie do 2030 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r.

Prognoza ruchu naturalnego i wędrownego

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok maleć przy wzroście liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym.

Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie utrzymywało się w dalszym ciągu na ujemnym poziomie, podobnie jak saldo migracji zewnętrznych.

Tabela 2 Prognoza ruchu naturalnego i wędrownego na terenie Gminy Zawiercie do 2030 r.

Rok	Urodzenia	Zgony	Przyrost naturalny	Napływ wewnętrzny	Odływ wewnętrzny	Saldo wewnętrzne	Imigracje zagraniczne	Emigracje zagraniczne
2023	356	626	-270	270	358	-88	9	26
2024	345	626	-281	267	352	-85	10	26
2025	336	626	-290	262	347	-85	10	26
2026	326	629	-303	258	343	-85	11	26
2027	320	634	-314	257	338	-81	12	26
2028	313	630	-317	250	334	-84	12	26
2029	307	631	-324	246	329	-83	12	26
2030	302	637	-335	244	325	-81	12	26

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r

2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obywatelskie. Z tego też powodu zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.

Na koniec 2021 r. liczba bezrobotnych w Gminie Zawiercie wyniosła 894 osoby, co stanowiło 3,4% udziału w liczbie ludności w wieku produkcyjnym.

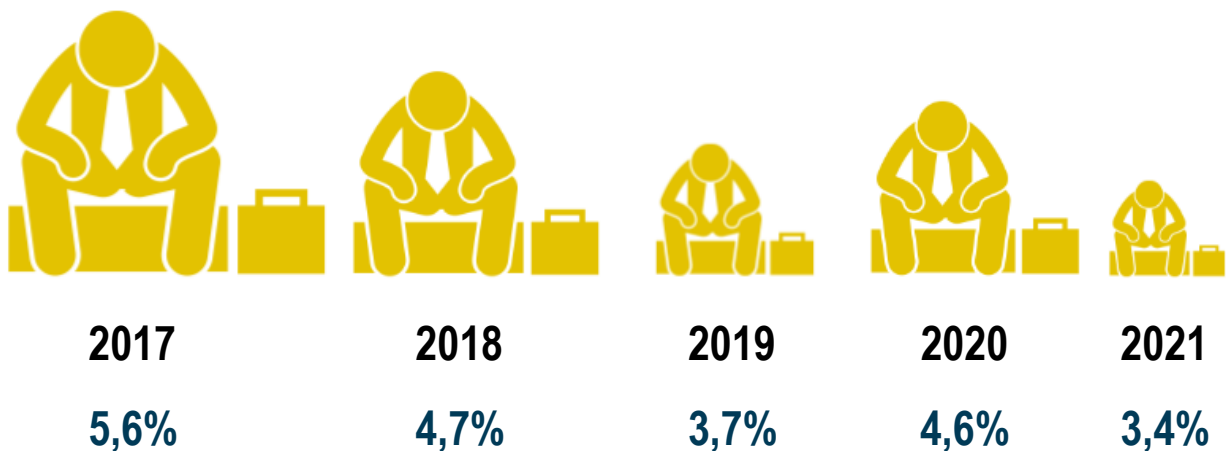
Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Zawiercia 2 675 osób wyjeżdża do pracy do innych miast, a 3 311 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi 636.

27,5% aktywnych zawodowo mieszkańców Zawiercia pracuje w sektorze rolniczym, 33,4% w przemyśle i budownictwie, a 13,6% w sektorze oraz 1,5% pracuje w sektorze finansowym.⁷

Tabela 3 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Zawiercie w latach 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Pracujący [osoba]	13 165	13 561	13 650	13 647	13 999
Bezrobotni zarejestrowani [osoba]	1 670	1 378	1 042	1 252	894

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

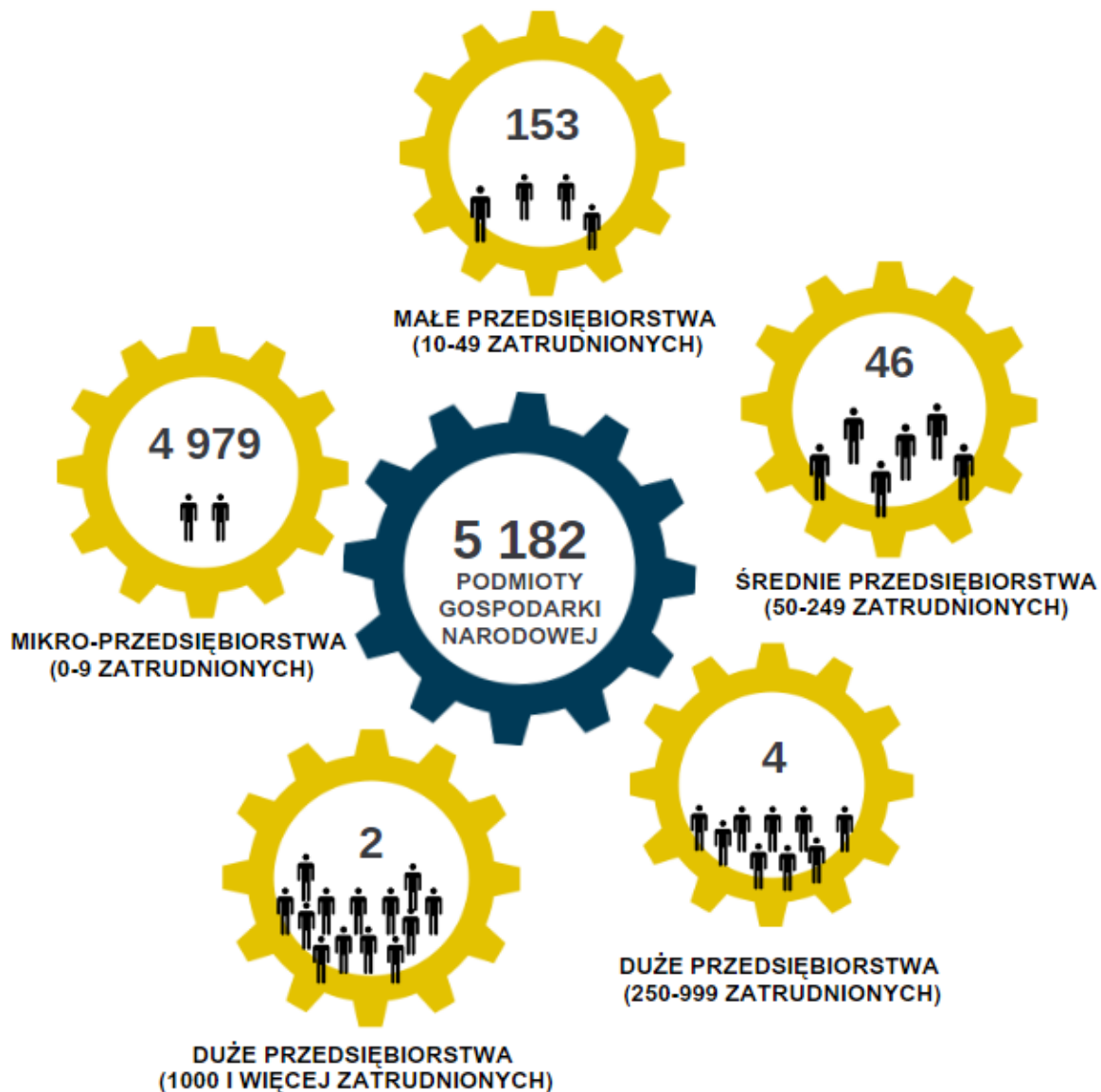


Rysunek 2 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym [%] w Gminie Zawiercie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

⁷ <https://www.polskawliczbach.pl/Zawiercie>.

Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON^{8 9}



Rysunek 3 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON według klas wielkości w 2021 r. w Gminie Zawiercie

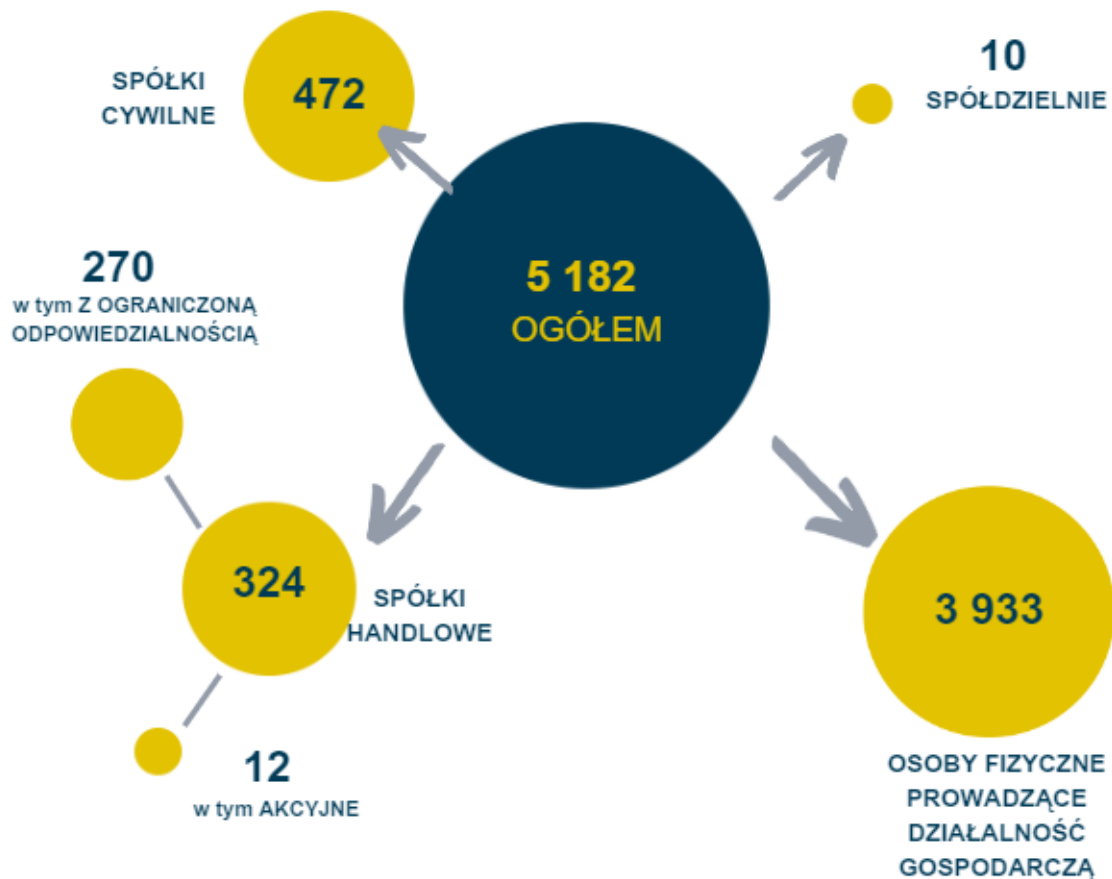
Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.polskawliczbach.pl/Zawiercie>

Liczba podmiotów w rejestrze REGON w 2021 r. w Gminie Zawiercie wyniosła 5 184. W 2021 r. zostało zarejestrowanych 314 nowych podmiotów, a 171 podmiotów zostało wyrejestrowanych, co składa się na pozytywny dodatni bilans.

Na terenie objętym Planem transportowym wzrasta liczba podmiotów gospodarczych, a wzrost ten dotyczy głównie osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Takie zjawisko ma bezpośredni wpływ na zapotrzebowanie na przewozy publicznym transportem zbiorowym, gdyż osoby prowadzące własną działalność gospodarczą najczęściej korzystają z transportu indywidualnego.

⁸ W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

⁹ <https://www.polskawliczbach.pl/Zawiercie>.



Rysunek 4 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON według form prawnych w 2021 r. w Gminie Zawiercie
 Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.polskawliczbach.pl/Zawiercie>.

2.4. Podsumowanie uwarunkowań społeczno-gospodarczych

Podsumowanie

Sytuacja demograficzna Gminy Zawiercie oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- ❖ liczbę mieszkańców Gminy,
- ❖ strukturę wiekową mieszkańców Gminy,
- ❖ wielkość i kierunki migracji ludności.

Jak wskazują przywołane w rozdziale 2.2 prognozy liczby ludności, stan zaludnienia Gminy będzie stale malał, szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Przywołane powyżej tendencje społeczno-demograficzne będą

skutkować koniecznością dostosowania sieci komunikacji miejskiej do wymagań pasażerów. Przedstawione zjawiska mogą spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. 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. Istotną z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała, przez co również należy spodziewać się zmniejszenia sumy dopłat do biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży, a wzrostu sumy dopłat do biletów osób powyżej 65 roku życia.

2.5. Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi

Gmina miejska Poręba, od wschodu granicząca z Gminą Zawiercie, obejmuje powierzchnię 40 km². Gęstość zaludnienia wynosi 206 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 8 250 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Poręba o 3,86%, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 56,70 % wszystkich mieszkańców. Gmina Poręba odnotowuje dodatnie saldo migracji +4. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -7,27‰.



Gmina miejsko - wiejska Włodowice, od północy granicząca z Gminą Zawiercie, obejmuje powierzchnię 77 km². Gęstość zaludnienia wynosi 67 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 5 167 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Włodowice o 1,34 %, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 58,22 % wszystkich mieszkańców. Gmina Włodowice odnotowuje ujemne saldo migracji -21. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -9,29‰.

Gmina wiejska Kroczyce, od północno-wschodu granicząca z Gminą Zawiercie, obejmuje powierzchnię 110 km². Gęstość zaludnienia wynosi 56 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 6 115 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Kroczyce o 3,46 %, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 59,71 % wszystkich mieszkańców. Gmina Kroczyce odnotowuje dodatnie saldo migracji +12. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -5,40‰.





Gmina miejsko-wiejska Ogródzieniec, od południowo-wschodu granicząca z Gminą Zawiercie, obejmuje powierzchnię 85 km². Gęstość zaludnienia wynosi 106 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 8 962 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Ogródzieniec o 2,37 %, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 58,25 % wszystkich mieszkańców. Gmina Kroczyce odnotowuje dodatnie saldo migracji +26. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -13,95%.

Gmina miejsko-wiejska Siewierz, położona w powiecie będzińskim, niegranicząca z Gminą Zawiercie, obejmuje powierzchnię 114 km². Gęstość zaludnienia wynosi 112 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 12 712 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano **przyrost** liczby ludności obszaru gminy Siewierz o 2,60 %, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika odwrotny trend, iż liczba ludności będzie się zmniejszać. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 57,27 % wszystkich mieszkańców. Gmina Kroczyce odnotowuje dodatnie saldo migracji +76. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -5,43%.

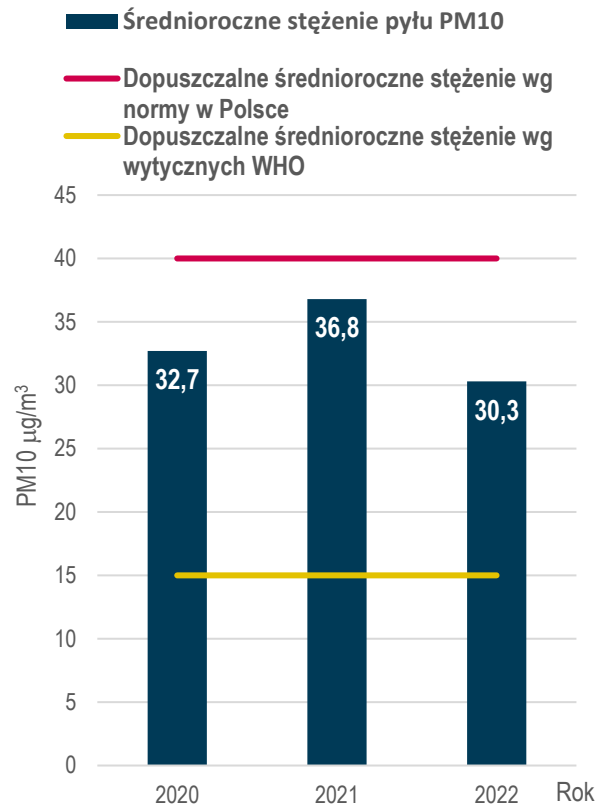


2.6. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko

Spośród form ochrony przyrody na terenie Gminy Zawiercie wyróżnić można:

- ❖ Park krajobrazowy Orlich Gniazd - 3423 ha, co stanowi 40,1% powierzchni całkowitej Miasta.
- ❖ Specjalny obszar ochrony (SOO) Obszar Natura 2000 - Ostoja Kroczycka – 173 ha,
- ❖ Pomnik przyrody - 2 Klony pospolite przy szkole podstawowej nr 1 w Zawierciu,
- ❖ Obszar chronionego krajobrazu - Otulina Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd i Parku Krajobrazowego Stawki.

Pomiary jakości powietrza realizowane są w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, na stacji automatycznej, zlokalizowanej na ul. K.I.Gałczyńskiego 3. Obecnie na stacji w Zawierciu badane są tylko pyły zawieszone PM10. Dodatkowo w 2021 r. na terenie Gminy funkcjonował wąż system do pomiaru i wizualizacji jakości powietrza obejmujący 18 czujników w ramach Systemów Monitorowania Jakości Powietrza (Airly), zlokalizowanych na obiektach użyteczności publicznej. Stacje te wykonują stałe pomiary jakości powietrza w zakresie stężeń pyłów PM10 i PM2,5 oraz temperatury powietrza, wilgotności powietrza, ciśnienia atmosferycznego, kierunku i prędkości wiatru. Miasto Zawiercie podobnie jak i praktycznie całe Województwo Śląskie, boryka się z problemem nadmiernej emisji pyłów. Normy jakości powietrza są często przekraczane, zwłaszcza biorąc pod uwagę wytyczne WHO. Na wykresie poniżej przedstawiono Średnioroczne stężenie pyłu PM10 zarejestrowanego w latach 2020-2022 na stacji Państwowego Monitoringu Środowiska na ul. K.I.Gałczyńskiego 3.



Wykres 5 Stężenia pyłu PM10 w Gminie Zawiercie w latach 2020-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Poważnym źródłem zanieczyszczeń jest transport, czyli pojazdy spalinowe. Transport przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka. Negatywne oddziaływanie na środowisko szczególnie odczuwalne jest w pobliżu dróg charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu kołowego. Sektor transportu charakteryzuje się bardzo dużą dynamiką zmian, zarówno w zakresie liczby pojazdów poruszających się po drogach i jakości tych pojazdów. Jednocześnie Miasto nieustannie poprawia stan istniejącej infrastruktury szukając nowych rozwiązań w transporcie zarówno po stronie systemowej komunikacji publicznej jak i infrastruktury drogowej. Duże znaczenie ma również tzw. emisja wtórna z powierzchni dróg, która zależy w dużej mierze od warunków meteorologicznych.

Głównymi zanieczyszczeniami emitowanymi w związku z ruchem samochodowym są:

- ❖ tlenek i dwutlenek węgla,
- ❖ węglowodory,
- ❖ tlenki azotu,
- ❖ pyły zawierające metale ciężkie,
- ❖ pyły ze ścierania się nawierzchni dróg i opon samochodowych.

W 2021 r. na 1000 mieszkańców powiatu zawierciańskiego przypadało 610,9 samochodów osobowych, co stanowiło wartość porównywalną do wartości dla województwa śląskiego, mniej od wartości dla całej Polski oraz wynik większy niż w wielu miastach Europy Zachodniej. Najbardziej uciążliwe są pojazdy z silnikami diesla, odpowiadają one za znaczną część całkowitej emisji pyłu zawieszzonego, a także za pewną część emisji WWA. Pozytywną zmianą jest trend zmierzający w kierunku zwiększania udziału pojazdów o napędzie hybrydowych i elektrycznym zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym.

3. Sieć komunikacyjna na obszarze objętym Planem transportowym

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

Obecnie na terenie Zawiercia kursują linie autobusowe organizowane przez Miasto Zawiercie. W poniższej tabeli przedstawiono linie, które obsługuje spółka ZKM w Zawierciu sp. z o.o.

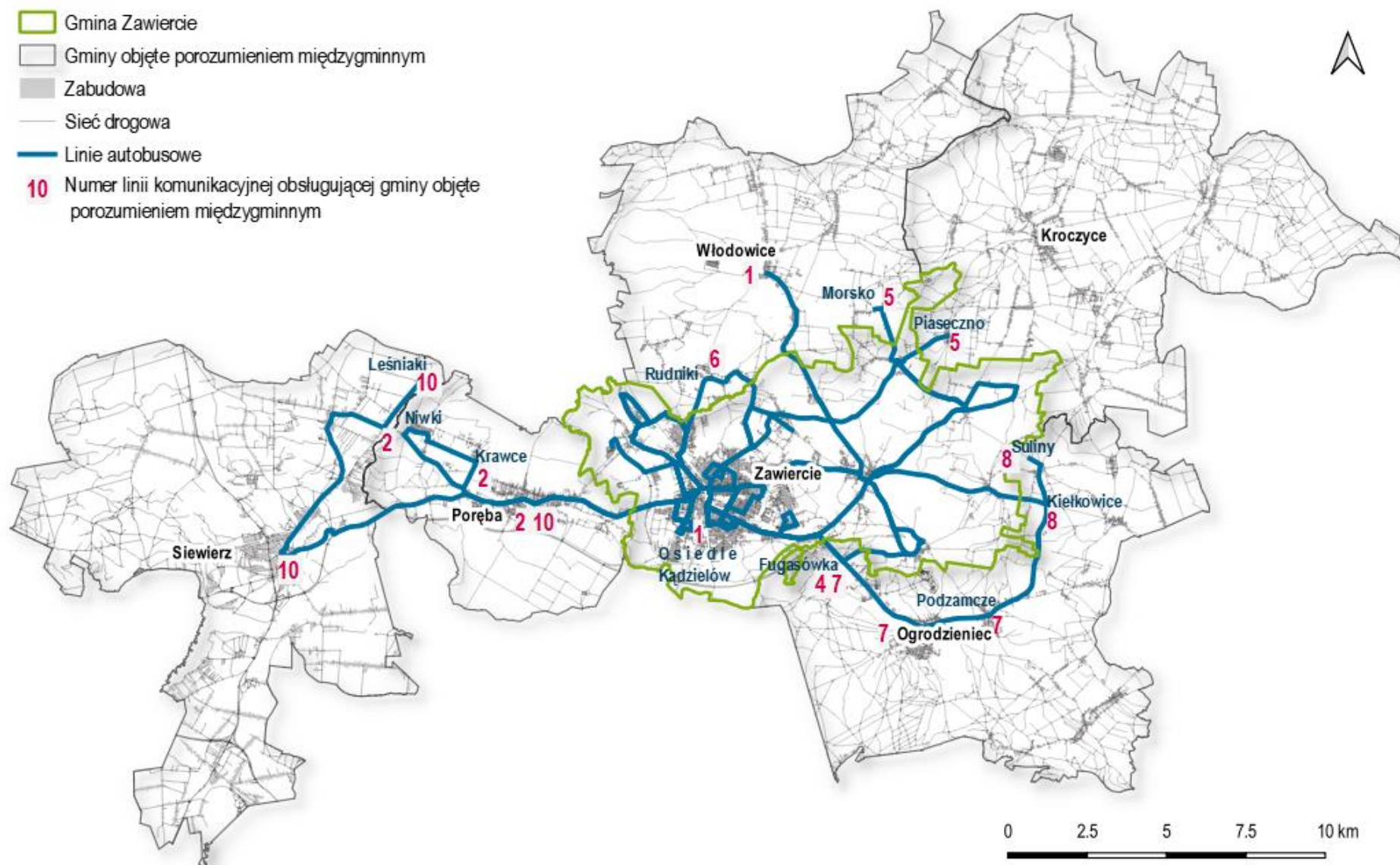
Tabela 4 Wykaz linii autobusowych obsługiwanych przez ZKM Zawiercie

Linia	Trasa	Obsługiwana gmina
0	Dw. PKP – Równa – Polska – Piłsudskiego Żabki – Kościuszki – Powstańców Śl. – Dw. PKP	Zawiercie
1	Włodowice – Blanowice – Zawiercie Dw. PKP – Kądziałów	Zawiercie, Włodowice
2	Dw. PKP – Piłsudskiego Żabki – Stary Rynek – Obrońców Poczty Gdańskiej – Miodowa I – Poręba Centrum – Poręba Niwki Kopernika	Zawiercie, Poręba
3	Kalinówka – Kromolów I Centrum – Daszyńskiego – Kopernika – Marciszowska – Mrzygłódzka	Zawiercie
4	Dw. PKP – Paderewskiego – Okólna – Fugasówka – Kromolów I Centrum	Zawiercie, Ogrodzieniec
5	Dw. PKP – Piłsudskiego – Łośnicka – Kromolów — Zagonowa – Skarżycka – Włodowice	Zawiercie, Kroczyce, Włodowice
6	Dw. PKP – Piłsudskiego – Gliniana – Rudniki – Oświatowa – Rolnicza – Sikorskiego – Dw. PKP	Zawiercie, Włodowice
7	Dw. PKP – Piłsudskiego Żabki – Paderewskiego – Ogrodzieniec – Podzamcze – Ogrodzieniec Kielkowiec Bukowiec	Zawiercie, Ogrodzieniec
8	Dw. PKP – Piłsudskiego – Kromolów – Karlin – Ogrodzieniec – Suliny – Kalinówka	Zawiercie, Ogrodzieniec
9	Zawiercie Dw. PKP – Kormoranów – Miodowa – Obrońców Poczty Gdańskiej – Stary Rynek – Kościuszki –Dw. PKP	Zawiercie
10	Siewierz – Poręba – Wojska Polskiego – Miodowa – Rzemieśnicza – Dw. PKP	Zawiercie, Poręba, Siewierz
12	Technologiczna – Rolnicza – Dw. PKP – Piłsudskiego – Polska	Zawiercie

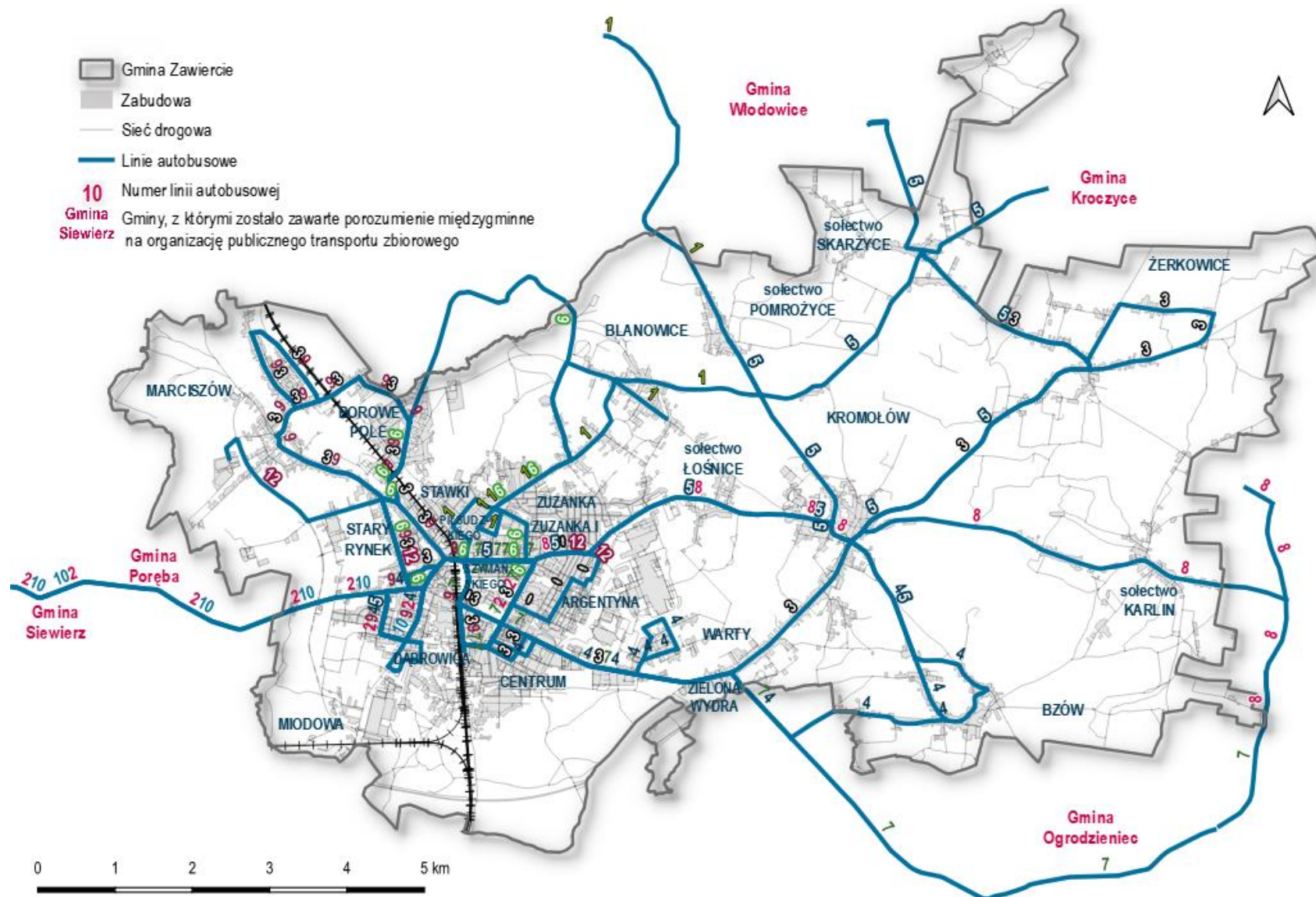
Źródło: opracowanie własne.

Jak wskazuje powyższa tabela mieszkańcy mają dostęp do sieci autobusowej niemal w całym mieście. Istotną zaletą jest również fakt, że transport autobusowy nie jest ograniczony do granic administracyjnych Miasta, lecz linie mają zasięg ponad lokalny, co oznacza, że

mieszkańcy mają szansę podróżować do okolicznych gmin, jak i również mieszkańcy okolicznych gmin mogą podróżować do Zawiercia, co wpływa na zmniejszanie się liczby pojazdów osobowych na terenie Zawiercia.



Rysunek 5 Linie komunikacyjne obsługujące gminy objęte porozumieniem międzygminnym
Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r.



Rysunek 6 Schemat linii komunikacji miejskiej w Gminie Zawiercie
 Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r.

3.2. Sieć kolejowa

Przez teren Zawiercia przebiegają strategiczne linie kolejowe dla całej Polski. Dzięki temu mieszkańcy Zawiercia i gmin ościennych mogą podróżować transportem kolejowym w każdym kierunku, co bez wątplenia wpływa bardzo pozytywnie na jakość życia w Mieście.

Na terenie Zawiercia znajdują się następujące stacje kolejowe:

- ❖ Zawiercie
- ❖ Zawiercie Borowe Pole

Na podstawie danych publikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w poniższej tabeli przedstawiono dane charakterystyczne dla poszczególnych stacji.

Tabela 5 Dane eksploatacyjne dla stacji kolejowych w Zawierciu

	Wymiana pasażerska [liczba osób]	Linie kolejowe	Średni dobowa liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów
Zawiercie	3200	001, 004, 160, 182, 186	95	35
Zawiercie Borowe Pole	100-149	001	42	Od 2 do 5

Źródło: Wymiana Pasażerska 2021, Urząd Transportu kolejowego.

Powyższa tabela wskazuje, że znacznie więcej mieszkańców podróżuje z głównej stacji w Zawierciu, jest to podkrotowane przede wszystkim większą liczbą odjazdów ze stacji Zawiercie, a do tego jest ona lepiej skomunikowana poprzez transport miejski.

Przez Zawiercie przebiegają następujące linie kolejowe:

- ❖ 001 – Warszawa Zachodnia – Katowice,
- ❖ 004 – Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie tzw. Centralna Magistrala Kolejowa,
- ❖ 160 – Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice,
- ❖ 182 – Tarnowskie Góry – Zawiercie (eksploatowana jedynie częściowo w ruchu towarowym, obecnie remontowana),
- ❖ 186 – Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice.

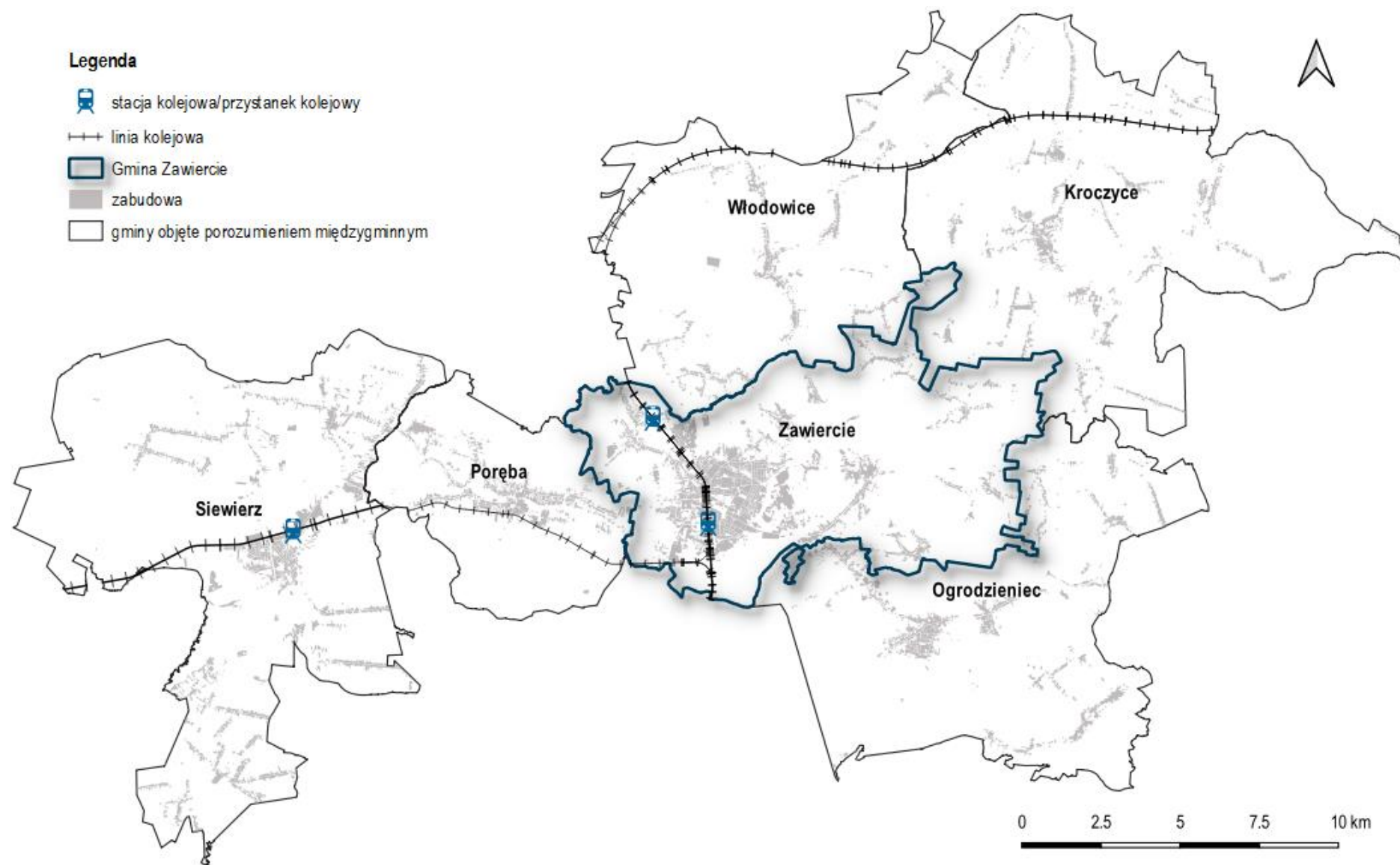
Jak wyżej wspomniano, mieszkańcy Zawiercia mają szanse na podróżowanie transportem kolejowym niemal w każdym kierunku Polski, z przesiadkami bądź bez.

Poniżej przedstawiono kierunki w którym mieszkańcy mogą udać się bez przesiadek, są to min.:

- ❖ Katowice
- ❖ Gliwice
- ❖ Sosnowiec

- ❖ Wałbrzych
- ❖ Jelenie Góra
- ❖ Warszawa
- ❖ Częstochowa
- ❖ Tychy
- ❖ Łódź
- ❖ Gdynia
- ❖ Gdańsk
- ❖ Toruń
- ❖ Sopot
- ❖ Olsztyn
- ❖ Ciechanów
- ❖ Bielsko Biała
- ❖ Poznań Główny
- ❖ Kraków
- ❖ Białystok
- ❖ Lublin

Zgodnie z powyższą listą widać, że mieszkańcy mają możliwość podróży do głównych ośrodków miejskich w całej Polsce, podróżą bezpośrednią. Jednak biorąc pod uwagę możliwość przesiadki, można uznać, że mieszkańcy mają dostęp niemal do całej sieci kolejowej w Polsce.



Rysunek 7 Transport kolejowy w Gminie Zawiercie oraz w gminach objętych porozumieniem międzygminnym
Źródło: opracowanie własne.

4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym

4.1. Projekty związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu publicznego na

obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa śląskiego i powiatu

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 to najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący planowania przestrzennego. Stanowi element zintegrowanego systemu planowania rozwoju w Polsce i Europie. Wizja Polski w 2030 r. opiera się na pięciu pożądanym cechach przestrzeni:

- ❖ konkurencyjności i innowacyjności,
- ❖ spójności wewnętrznej,
- ❖ bogactwie i różnorodności biologicznej,
- ❖ bezpieczeństwie,
- ❖ ładzie przestrzennym.

Celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie do 2030 r. jest

efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie. W odniesieniu do systemu transportowego ogromne znaczenie dla prognozowanego w dokumencie wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe ma koncentracja ludności i działalności gospodarczej na obszarach silnie zurbanizowanych, w miastach i obszarach metropolitalnych, które powiększają się poprzez zjawisko silnej suburbanizacji zachodzące w większości dużych ośrodków miejskich.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego

Wśród problemów występujących na obszarze województwa śląskiego dostrzega się osłabienie tempa wzrostu gospodarczego względem innych regionów. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest duże uzależnienie śląskiej gospodarki od tradycyjnego przemysłu górniczego i hutniczego.

W celu poprawy sytuacji na Śląsku niezbędne jest przyspieszenie transformacji jego profilu gospodarczego,

np. poprzez rozwój innowacyjnych i wysoko produktywnych sektorów gospodarki. Województwo śląskie potrzebuje również wsparcia zarówno w zakresie ograniczenia niskiej emisji związanej z emisjami zanieczyszczeń powietrza z sektora bytowo-komunalnego m.in. poprzez kompleksową termomodernizację i wymianę źródeł ciepła w domach jednorodzinnych oraz bardziej zrównoważoną i niskoemisyjną politykę transportową.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemu transportowego oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby

mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Jednym z postulowanych kierunków interwencji jest zatem budowanie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci komunikacyjnej służącej konkurencyjnej gospodarce – w tym zakresie przewiduje się działania dotyczące transportu miejskiego i aglomeracyjnego jako elementu zintegrowanego systemu transportowego.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego sygnalizuje powiat zawierciański oraz częstochowski, jako powiat o najniższej wartości wskaźnika cząstkowego w województwie śląskim. Wskaźnik cząstkowy określa szanse rozwojowe mieszkańców mierząc wysokość dochodów mieszkańców, jakość kształcenia, dostępność do ośrodków opieki dla najmłodszych dzieci, stan rynku pracy, tendencje demograficzne oraz dostęp do instytucji ochrony zdrowia.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” jako szanse wskazuje m.in. na:

- ❖ wzrost znaczenia transportu publicznego, w tym kolejowego,
- ❖ ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. poprzez wspieranie rozwiązań ograniczających emisję zanieczyszczeń i hałasu,
- ❖ integracje systemów transportowych.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego uwzględnia założenia polityki przestrzennej państwa zawarte w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Dokument jest również silnie powiązany ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego jest podstawą formułowania zasad określających politykę przestrzenną województwa i organizujących jego strukturę przestrzenną.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego wskazuje szczególnie na istotne znaczenie transportu kolejowego w transporcie zbiorowym. Przedstawiając go jako przyjazny środowisku i posiadający największe perspektywy rozwoju.

W związku z czym w dokumencie wskazuje się na potrzebę działań modernizacyjnych znajdującej się aktualnie w złym stanie technicznym sieci kolejowej. Sprezycowaniem tych działań dotyczących obszaru opracowania jest m.in.: rewitalizacja linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Pyrzowice (dojazd do lotniska) – Zawiercie oraz poprawa stanu technicznego linii kolejowej nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno - Szczakowa.

Poza transportem kolejowym Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego podkreśla braki rozwiązań systemowych dotyczących ruchu rowerowego w miastach – opartych na istniejącym układzie transportowym. W celu rozwoju komunikacji rowerowej

dokument wskazuje na budowę infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych, wskazanie miejsc parkingowych, węzłów przesiadkowych oraz utworzenie zintegrowanego systemu wypożyczania rowerów.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego zawarto również plany, obecnie już trwającej, budowy obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 odc. Siewierz – Poręba – Zawiercie (Kromolów). Zgodnie z projektem budowa obwodnicy ma się zakończyć w III kwartale 2024 r.

Poza ww. działaniami dokument wskazują również na:

- ❖ zmniejszenie oddziaływania transportu na ludzi i środowisko w osiedlach i korytarzach transportowych,
- ❖ wspieranie zintegrowanego systemu transportu multimodalnego,
- ❖ rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego w obrębie miejskich obszarów funkcjonalnych i pomiędzy nimi,
- ❖ rozwijanie niskoemisyjnego transportu publicznego,
- ❖ tworzenie centrów przesiadkowych, w tym budowa systemów „Park and Ride”, „Park and Bike” i „Park and Walk”, w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych,
- ❖ stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zawiercie

W *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zawiercie* na podstawie przeprowadzonych sformułowano, że obecny system transportowy Gminy dość dobrze zaspakaja podstawowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców i gospodarki. Istotnym problemem są natomiast szeroko rozumiane standardy funkcjonowania tego systemu i obsługi jego użytkowników, obejmujące wyposażenie i stan infrastruktury, dostępność do dróg i przystanków oraz poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Studium wskazuje również na potrzebę modernizacji istniejących dróg przelotowych, a docelowo wyprowadzenie najbardziej uciążliwych kierunków komunikacyjnych poza

obszar śródmieścia na obrzeża miasta w celu usprawnienie ruchu tranzytowego przechodzącego przez obszar śródmieścia. Studium sygnalizuje również potrzebę modernizacji i rozbudowy sieci drogowo-ulicznej układu wewnętrznego i wzbogacanie jej odcinkami nowymi, szczególnie w powiązaniach dzielnic z centrum oraz w samych dzielnicach. Przedmiotowy dokument postuluje również o wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarze śródmieścia i niektórych dzielnicach w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz jakości przestrzeni publicznych. Studium wskazuje również na występujący deficyt miejsc parkingowych na terenie Miasta.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego został opracowany w 2014 r. w celu zapewnienia zrównoważonego procesu rozwoju uwzględniającego oczekiwania społeczne oraz zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Plan transportowy dla powiatu wskazuje na wieloletnie zaniedbania, które doprowadziły do zniechęcenia mieszkańców powiatu zawierciańskiego do korzystania z transportu publicznego. Przedmiotowy dokument stawia na oferowanie przez organizatorów prostej sieci połączeń i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom

każdej z grup pasażerskich. Jako konieczne wskazuje również na zachowanie równowagi pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym w celu zapewnienia odpowiednich warunków życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg. Zgodnie z przedmiotowym dokumentem istotną kwestią w wypełnieniu tego celu jest uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu drogowym. Taka priorytetyzacja ma się również przyczynić do podniesienia jakości podróżowania transportem publicznym w stosunku do własnego samochodu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego jako główny kierunek rozwoju transportu przedstawia integrację komunikacji, które powinno polegać przede wszystkim na:

- ❖ zintegrowaniu sieci komunikacyjnej,
- ❖ zintegrowaniu rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- ❖ wprowadzeniu jednego biletu elektronicznego dla wszystkich rodzajów komunikacji publicznej (autobusowej) na terenie powiatu niezależnie od tego, jaka jednostka jest organizatorem (przy zachowaniu odrębnych dla każdego organizatora cen biletów),
- ❖ utworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- ❖ obniżeniu kosztów komunikacji i obniżeniu cen biletów.

Plan transportowy dla powiatu jako pozostałe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w powiecie zawierciańskim przedstawia:

- ❖ zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej,
- ❖ zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych,
- ❖ minimalizację negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu,

- ❖ dążenie do poprawy wizerunku powiatu,
- ❖ stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazd komunikacją wszystkich przewoźników;
- ❖ poprawę dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego,
- ❖ tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego,
- ❖ poprawę integralności systemu transportu,
- ❖ łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu,
- ❖ budowę i przebudowa zatok i wiat przystankowych,
- ❖ wspieranie projektów dotyczących zastosowania priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem,
- ❖ poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach,
- ❖ wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie,
- ❖ wprowadzenie elektronicznego systemu nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów.

4.2. Zagospodarowanie przestrzenne¹⁰

Transport i stan zagospodarowania przestrzennego to elementy ściśle od siebie zależne, chociażby ze względu na występowanie odległości pomiędzy działalnościami, co powoduje konieczność przemieszczania się zarówno ludzi, jak i towarów. Nadto obecnie obserwowany trend „rozlewania się” miast powoduje zwiększanie odległości pomiędzy różnymi działalnościami, a zatem także zwiększanie mobilności mieszkańców. Zapotrzebowanie na transport jest zatem wypadkową sposobu rozmieszczenia w przestrzeni różnego typu działalności

gospodarczej i społecznej. Niezwykle ważne jest zatem zapewnienie równowagi pomiędzy motoryzacją indywidualną a transportem zbiorowym, z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego. Przewaga ruchu samochodów osobowych nad transportem zbiorowym może doprowadzić do obniżenia standardów jakości życia mieszkańców Miasta ze względu na pogorszony stan środowiska naturalnego i wysoki poziom hałasu.



Rysunek 8 Wpływ zagospodarowania przestrzennego na potrzeby transportowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie P. Borkowski, J. Burniewicz, A. Koźlak, B. Pawłowska, A. Ważna, „Transport a organizacja przestrzeni w życiu społeczno-gospodarczym”, Uniwersytet Gdański

Jednostkami pomocniczymi funkcjonującymi na terenie Gminy jest 18 osiedli: Argentyna, Blanowice, Borowe Pole, Bzów, Centrum, Dąbrowica, Kromołów, Marciszów, Miodowa, Piłsudskiego, Stary Rynek, Stawki, Szymańskiego, Warty, Wydra Zielona, Zuzanka, Zuzanka I, Żerkowice, oraz 4 sołectwa: Karlin, Łośnice, Pomrożyce i Skarżyce.

Stan zagospodarowania przestrzennego na terenie Miasta Zawiercia regulują przede wszystkim miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Są one realizacją polityki przestrzennej zawartej w wyżej opisanym Studium. Według stanu na styczeń 2022 r. na terenie Gminy Zawiercia obowiązują 34 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Pokrycie planami dla terenu Miasta wynosi ponad 95% jego powierzchni. Obowiązujące plany pokrywają obszary położone w bezpośrednim sąsiedztwie względem siebie, przez co tworzą zwarty kompleks w granicach Miasta. Bez pokrycia planem pozostaje obszar położony

w południowo-zachodnim fragmencie miasta, którego 70% zajmują lasy.

Największy udział w ogólnej strukturze użytkowania gruntów miasta stanowią użytki rolne (56 % powierzchni miasta). Udział powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych wynosi 21%, a gruntów leśnych i zadrzewionych 22%. Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe zajmują zaledwie 0,5% powierzchni miasta.

Przestrzeń Miasta jest wyraźnie podzielona na dwie części:

zachodnią – położoną nad rzeką Wartą, obejmującą centralną część miasta z dominującą zabudową wielorodzinną i dobrze rozwiniętym przemysłem.

wschodnią – obejmującą w przeważającej części tereny rolne i leśne, które są częścią Parku Krajobrazowego

¹⁰ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zawiercie przyjęte uchwałą Nr LVIII/523/18 Rady Miejskiej w Zawierciu z dnia 30 maja 2018 r.

„Orlich Gniazd”, stanowiąc zaplecze rekreacyjne dla całego regionu.

Przemysłowy charakter Miasta (przemysł ciężki, szklarski, odlewniczy, włókienniczy) miał duży wpływ na obecną strukturę funkcjonalno-przestrzenną Miasta. Układ przestrzenny Zawiercia jest zróżnicowany i nie w pełni skryształizowany. W części centralnej Miasta dominuje zabudowa wielorodzinna, zaś na obrzeżach i w pozostałej części Miasta – jednorodzinna.

Wskazuje się w przestrzeni Miasta trzy strefy funkcjonalne:

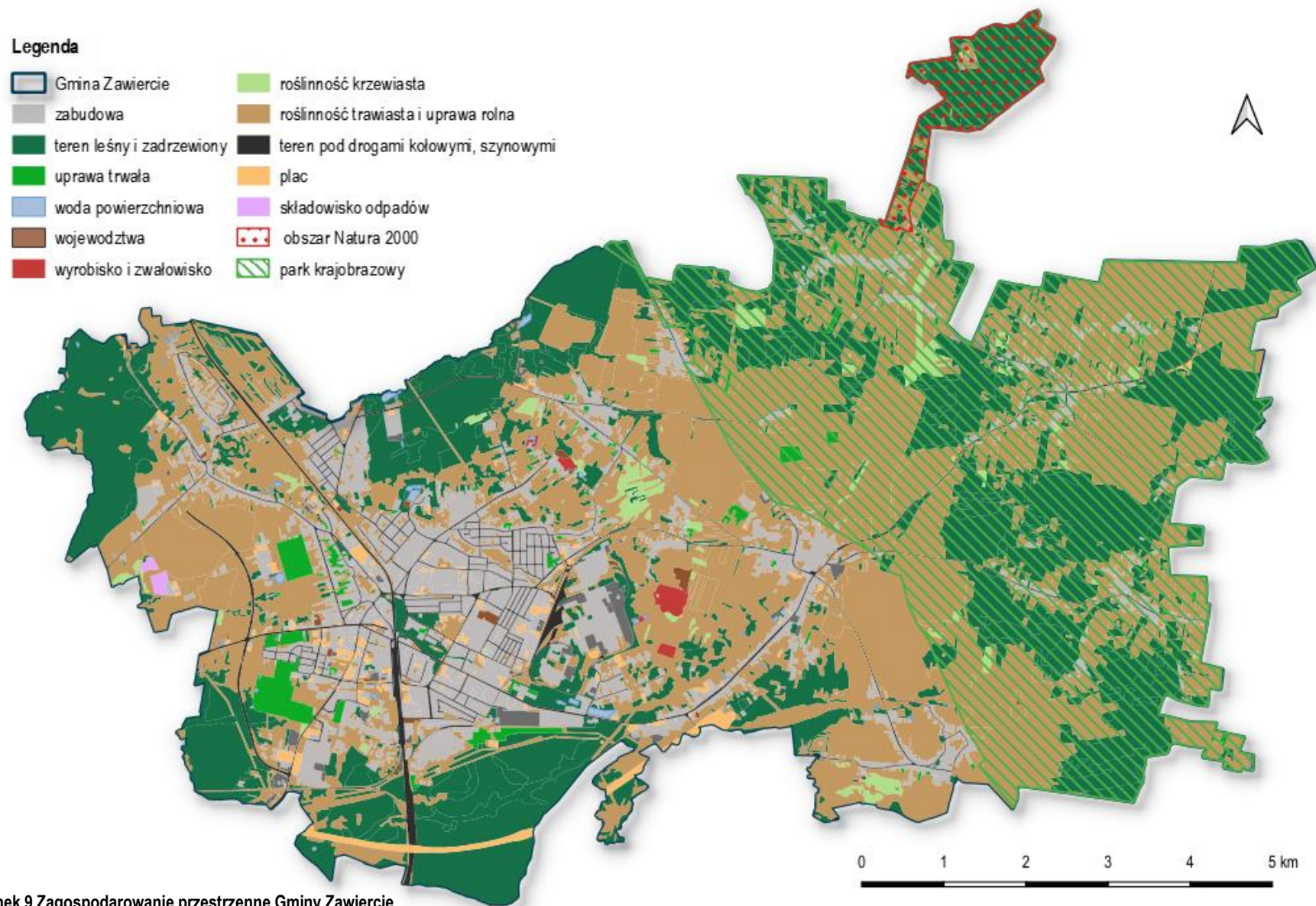
- ❖ **A – miejską** – obejmującą najstarszą wielofunkcyjną, intensywnie zagospodarowaną część Zawiercia,
- ❖ **B – podmiejską** – obejmującą przylegające do strefy miejskiej, mniej intensywnie wykorzystywane tereny mieszkaniowe, produkcyjne, usługowe. Zaliczono do niej następujące fragmenty Miasta: Marciszów, Kosowska Niwa, Łośnice oraz fragmenty obrębów geodezyjnych Zawiercie (peryferyjne), Kromolów, Blanowice,
- ❖ **C – przyrodniczą** – obejmującą przede wszystkim wschodnią, wchodzącą w skład parku krajobrazowego część Miasta, wykorzystywaną inwestycyjnie głównie na cele mieszkaniowe

i turystyczne. Zaliczono do niej następujące fragmenty miasta: Bzów, Żerkowice, Skarżyce, Karlin, Pomrożyce oraz fragmenty obrębów geodezyjnych Kromolów i Blanowice.

Zasób terenów pod inwestycje to niewątpliwym atut Miasta. Dzięki utworzeniu stref aktywności gospodarczej Zawiercie może się rozwijać zarówno jako miejsce osiedlania się nowych mieszkańców, jak i miejsce przyciągające inwestorów tworzących miejsca pracy.

Na terenie Miasta wyróżnia się dwa główne obszary inwestycyjne:

- ❖ **Strefa Aktywności Gospodarczej „A”** - obszary zlokalizowane w obrębie ulic: Wojska Polskiego, Myśliwskiej, Podmiejskiej, Inwestycyjnej, Technologicznej. Jest to obszar przeznaczony pod realizację obiektów produkcyjnych, składów, magazynów i usług,
- ❖ **Strefa Aktywności Gospodarczej „B”** - obszary zlokalizowane w dzielnicach Blanowice i Kromolów, położone w otulinie Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd. Jest to teren inwestycyjny pod budownictwo mieszkaniowe, o charakterze ekologicznym, usługi turystyki związane z zakwaterowaniem, usługi sportu, rekreacji, rozrywki, handlu, gastronomii, mieszkania, parkingi, garaże, budynki gospodarcze.



Rysunek 9 Zagospodarowanie przestrzenne Gminy Zawiercie

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Układ drogowy

Gmina Zawiercie jest zarządcą 395 dróg publicznych i 59 dróg wewnętrznych o łącznej długości 192 km.

Przez teren Miasta przebiega **droga krajowa nr 78** relacji (granica z Czechami) Chałupki – Wodzisław Śląski – Rybnik – Gliwice – Zabrze – Bytom – Tarnowskie Góry - **Pyrzowice Airport Katowice** – Siewierz – Poręba – Zawiercie – Szczekociny – Jędrzejów – Chmielnik.

Sieć **dróg wojewódzkich** tworzy:

- ❖ droga wojewódzka nr 791 relacji Trzebinia-Kolonia Poczesna,
- ❖ droga wojewódzka nr 796 relacji Zawiercie-Dąbrowa Górnicza.

Sieć **dróg powiatowych** tworzy¹¹:

- ❖ droga powiatowa nr 1701 S ul.: Blanowska, Wyspiańskiego,
- ❖ droga powiatowa nr 1703 S ul.: Górnośląska, Towarowa, Brata Alberta, Rzemieślnicza, Miodowa,
- ❖ droga powiatowa nr 1704 S ul.: Broniewskiego, Zaparkowa,
- ❖ droga powiatowa nr 1706 S ul.: Źródłana, Strumień,
- ❖ droga powiatowa nr 1707 S ul.: Gliniana, Górnicza (granica Miasta – gmina Włodowice),
- ❖ droga powiatowa nr 1709 S ul.: (granica Miasta – gmina Poręba) Myśliwska, Marciszowska, Borowe Pole, Borowa, Przyjaźni, Skarżycka, Turystyczna, Skalną Górnicza (granica Miasta – gmina Kroczyce),
- ❖ droga powiatowa nr 1713 S ul.: 11 Listopada, Włowska, Oświatowa (granica Miasta – gmina Włodowice),
- ❖ droga powiatowa nr 1718 S ul.: Kamienna, Sportowa,
- ❖ droga powiatowa nr 1719 S ul.: Szeroka, Królowej Jadwigi, Andersa,
- ❖ droga powiatowa nr 1724 S łącząca Ogrodzieniec ze Staryni Kielkowicami, na krótkim odcinku przebiegająca wzdłuż granicy Zawiercia,
- ❖ droga powiatowa nr 1725 S ul.: (granica Miasta – gmina Włodowice) Wołodajowskiego, Turystyczna, Okiennik, Szymonowicza (granica Miasta – gmina Pilica),

- ❖ droga powiatowa nr 1726 S ul. Piłsudskiego (od ronda na Osiedlu Żabki), Łośnicka, Karlińska (granica Miasta – gmina Pilica), łącząca centrum Miasta z terenami mieszkaniowymi i przemysłowymi, w tym dojazd do Huty „Zawiercie”),
- ❖ droga powiatowa nr 1730 S ul.: (granica Miasta – gmina Ogrodzieniec) Żołnierska, Harcerską, Filaretów, Zagonowa, Pomrożycka (granica Miasta – gmina Włodowice),
- ❖ droga powiatowa nr 1740 S ul.: Lepeckiego, Poległych, Biały Kamień i Suliny (granica Miasta – gmina Ogrodzieniec),
- ❖ droga powiatowa nr 1742 S ul.: Mrzygłodzka,
- ❖ droga powiatowa nr 1773 S ul.: Jurajska (granica Miasta – gmina Kroczyce).

Drogi o nawierzchni twardej stanowią 79 % długości dróg publicznych.

W 2020r. zakończono budowę zachodniej obwodnicy Zawiercia łączącej ul. Mrzygłodzką przez ul. Wojska Polskiego z ul. Obrońców Poczty Gdańskiej. Powstała obwodnica umożliwi przejazd w osi północ-południe z drogi wojewódzkiej nr 791 do drogi 796 z pominięciem centrum miasta, w tym osiedla Marciszów. Obwodnica prowadzi przez Strefę Aktywności Gospodarczej, co umożliwi rozwój tej strefy oraz wyprowadzenie transportu ciężarowego poza tereny koncentracji ludności.

Obecnie trwa budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 odc. Siewierz – Poręba – Zawiercie (Kromolów). Budowa obwodnicy została podzielona na dwa odcinki:

- ❖ Odcinek I: Siewierz – Poręba – Zawiercie (Kromolów) – od km 105+836 do km 122+500,
- ❖ Odcinek II: odcinek w m. Zawiercie (Kromolów – Żerkowice) – od km 122+500 do km 130+135.

¹¹ <https://bip.pzd.zawiercie.powiat.finn.pl>.

Obwodnica Poręby i Zawiercia będzie przebiegała przez powiaty będziński i zawierciański oraz przez miejscowości Siewierz, Poręba, Łazy, Zawiercie i Ogrodzieniec. Budowana obwodnica będzie drogą dwujezdniową, która połączy się z obwodnicą Siewierza. Powstająca obwodnica umożliwi wyprowadzenie części

ruchu samochodowego, szczególnie ruchu pojazdów ciężarowych z centrum Miasta, co wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców Zawiercia. Zgodnie z projektem budowa obwodnicy ma się zakończyć w III kwartale 2024 r.

Parking

Na terenie Zawiercia łączna powierzchnia miejsc parkingowych wynosi 44 626 m². Wśród największych funkcjonujących parkingów wyróżnić należy:

- ❖ ul. Wierzbowa DH - 3 000 m²,
- ❖ węzeł przesiadkowy przy dworcu PKP – 2 650 m²,
- ❖ pl. J. Dąbrowskiego – 2 650 m²,
- ❖ parking przy boisku w Kromoławie – 2500 m²,
- ❖ ul. 3 Maja – 1 960 m²,
- ❖ ul. Wierzbowa – 1 800 m²,
- ❖ ul. Nad Wartą – 1 630 m²,
- ❖ ul. 11 Listopada 1 301 m²,
- ❖ ul. Smutna – 1 200 m²,
- ❖ ul. Hudczyńskiego – 1 140 m²,

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zawiercia wskazuje na

zmniejszenie udziału komunikacji indywidualnej w podróżach poprzez ograniczenie miejsc parkingowych przede wszystkim na obszarze:

- ❖ śródmieścia, po obu stronach linii kolejowej w obszarze ograniczonym ulicami Piłsudskiego, Leśną, Sikorskiego, Brata Alberta, Obrońców Poczty Gdańskiej, Apteczną i Stary Rynek,
- ❖ osiedla Piłsudskiego pomiędzy ulicami Piłsudskiego, Błanowską, Zaparkową i Broniewskiego,
- ❖ centrum Kromołowa pomiędzy ulicami Jurajską i Filaretów.

Obecnie w Zawierciu nie funkcjonuje żaden parking typu Park&Ride i Kiss&Rid.

Na terenie Miasta Zawiercie nie ma wyznaczonych stref płatnego parkowania.

4.4. Układ dróg pieszo-rowerowych

Coraz bardziej istotnymi elementami infrastruktury w Zawierciu jest infrastruktura rowerowa. Zawiercie dzięki swojemu położeniu na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej stanowi idealne miejsce do rozwoju rekreacji rowerowej.

Rower jako środek transportu służący w codziennych podróżach gwarantuje znacznie mniejsze nakłady finansowe na utrzymanie infrastruktury, mniejsze zatłoczenia na ulicach oraz zmniejszenie emisji substancji szkodliwych emitowanych podczas spalania paliw kopalnych w silnikach spalinowych.

Strategia Rozwoju Gminy Zawiercie – Zawiercie 2030 zakłada:

- ❖ rozwijanie infrastruktury rowerowej w tym we współpracy z gminami ościennymi w celu utworzenia spójnej sieci połączeń rowerowych,
- ❖ wzmacnianie współpracy z Lasami Państwowymi celem tworzenia leśnych przestrzeni rekreacyjnych (zwłaszcza poprzez tworzenie leśnych szlaków i ścieżek rowerowych),
- ❖ uruchomienie aplikacji związanej z turystyką rowerową (mapa tras rowerowych).

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zawiercia wskazuje na potrzebę kształtowania przestrzeni publicznych, szczególnie w centrum Zawiercia, pod kątem jej udostępniania przede wszystkim dla pieszych i rowerzystów. Przyjęto następujące zasady kształtowania sieci dróg rowerowych:

- ❖ zapewnienie powiązań rejonów mieszkalnych z miejscami pracy, szkołami, handlem i usługami oraz terenami atrakcyjnymi turystycznie i rekreacyjnie,
- ❖ wyposażenie dróg układu podstawowego i wybranych układu uzupełniającego w ścieżki rowerowe lub pieszo-rowerowe, albo pasy rowerowe,
- ❖ dopuszczenie ruchu rowerowego na jezdniach pozostałych dróg o mniejszym ruchu, na zasadach ogólnych, wspólnie z ruchem pojazdów samochodowych,
- ❖ tworzenie miejsc do przechowywania i parkowania rowerów, szczególnie przy szkołach, obiektach handlowych i usługowych.

Na terenie Miasta wg stanu na koniec 2020 r. znajdowało się 11 km ścieżek rowerowych, a w 2021 oddano do użytku 26 km wraz z infrastrukturą Bike&Ride, dzięki realizacji projektu pn. "Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą Bike&Ride oraz wdrożenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (DIP) w Zawierciu". W ramach inwestycji powstały trasy rowerowe oraz 4 Zintegrowane Centra Przesiadkowe wyposażone w elementy małej architektury (wiaty, ławki, stanowiska rowerowe, latarnie, kosze na śmieci, kosze na psie odchody, stacje naprawy rowerów, gabloty informacyjne z przebiegiem tras). Szlaki komunikacyjne tworzą pętle, dzięki której rowerzyści mogą jechać do Zamku Bąkowiec jedną trasą i wrócić do punktu początkowego drugą.

Trasa rowerowa NR 1
szlak komunikacyjny o długości
14,65 km oznakowany kolorem niebieskim

Zawiercie (dworzec PKP)

Kolonia Ręby

Blanowice

Pomrożyce

Skarżyce

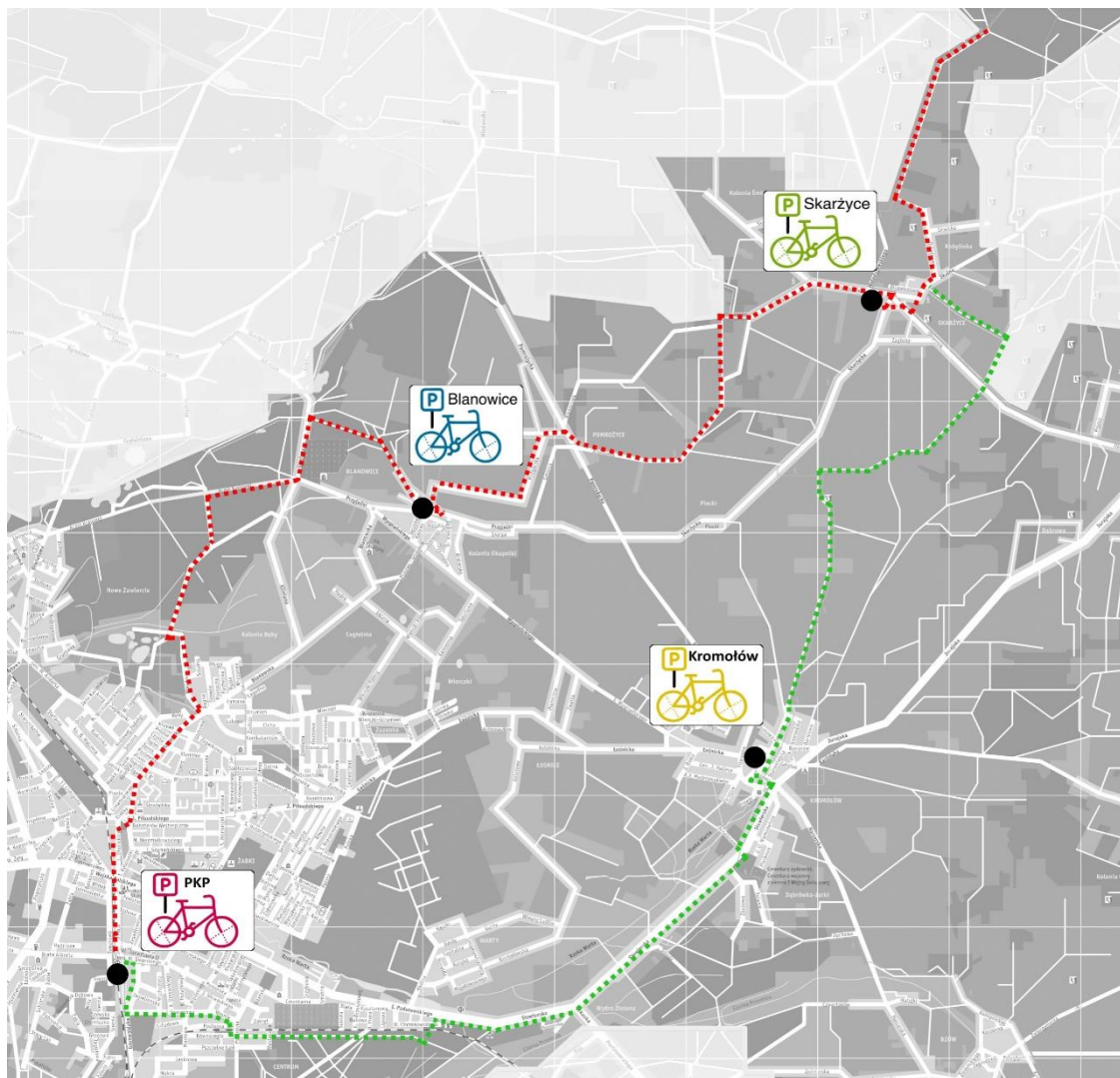
Zamek Bąkowiec

Trasa rowerowa NR 2
szlak komunikacyjny o długości
12,36 km oznakowany kolorem zielonym

Zawiercie

Kromołów

Skarżyce



Rysunek 10 Trasy rowerowe zrealizowane w ramach projektu pn. "Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą Bike&Ride oraz wdrożenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (DIP) w Zawierciu"

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Zawiercie.

4.5. Układ kolejowy

Miasto Zawiercie stanowi istotny punkt kolejowy jako jeden z większych w województwie śląskim węzłów kolejowych.

Miasto skomunikowane jest z największymi miastami Polski, w tym ze stolicą kraju m.in. poprzez bezpośrednie połączenie kolejowe. Czas podróży koleją z Zawiercia do Warszawy wynosi około 2h.

Linie kolejowe

Przez teren miasta przebiega kilka linii kolejowych przedstawionych w rozdziale 3.2 niniejszego opracowania.

Infrastruktura kolejowa

- ❖ stacja kolejowa – **Zawiercie**,
- ❖ przystanek kolejowy – **Zawiercie Borowe Pole**. Stacja prowadzi ruch lokalny do Katowic, Zawiercia, Częstochowy,
- ❖ przystanek kolejowy (w budowie) - **Zawiercie Kądziałów**. Obiekt powstaje w ramach projektu „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”. Planowana data otwarcia przystanku to IV kwartał 2023 roku.

W ramach ww. projektu jest obecnie realizowana rewitalizacja i elektryfikacja ok. 48 km linii kolejowej nr 182 relacji Tarnowskie góry-Zawiercie. Powstająca linia będzie częścią szybkiej kolei łączącej Katowice z lotniskiem portu lotniczego „Katowice Airport” w Pyrzowicach i Zawierciem.

Dotychczas został zmodernizowany 30-kilometrowy odcinek linii między Tarnowskimi Górami a Siewierzem, gdzie po 30 latach przywrócono ruch towarowy.

Obecnie trwają prace na odcinku Siewierz – Zawiercie, gdzie wymiany jest tor i trwa budowa sieci trakcyjnej. Powstają również perony na obecnie nieczynnej stacji kolejowej Poręba i trwa budowa nowego przystanku Zawiercie Kądziałów. Wszystkie perony na trasie przejazdu będą dostosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Przewidywany czas jazdy z Zawiercia do lotniska w Pyrzowicach ma wynosić 23 minuty. Zakończenie inwestycji zaplanowane jest w IV kwartale 2023 roku.

Dzięki realizacji projektu zwiększy się w regionie dostępność do kolei, w znaczący sposób poprawi się skomunikowanie lotniska w Pyrzowicach z miastami województwa śląskiego oraz wzrośnie znaczenie kolei w przewozach towarowych.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym

Popyt na transport zbiorowy określono na podstawie wyników badań przeprowadzonych w 2019 roku. Podczas badań przeprowadzono badania w 3 dni robocze oraz jedną sobotę i jedną niedzielę. W tabeli przedstawiono ilość osób na danej linii w ciągu całego dnia oraz z podziałem na liczbą osób przypadającą na jeden wozokilometr.

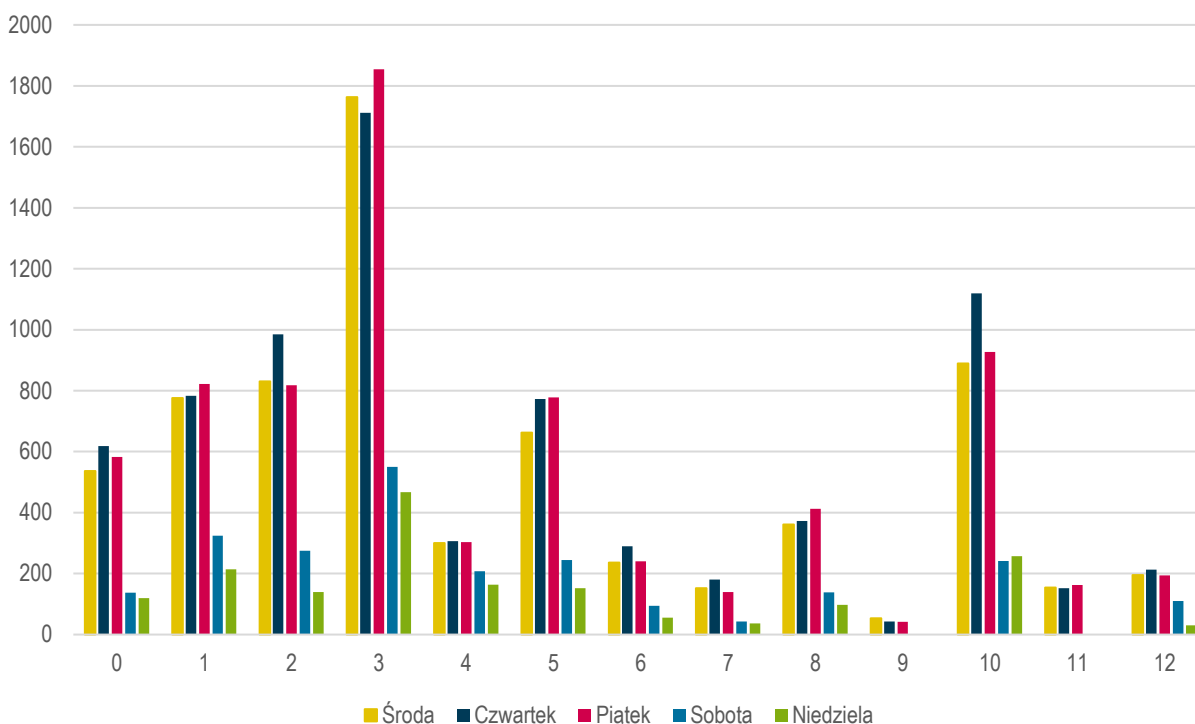
Tabela 6 Efektywność linii autobusowych – liczba osób oraz liczba osób w przeliczeniu na jeden wozokilometr

Numer linii	Środa		Czwartek		Piątek		Sobota		Niedziela	
	Osób	Osób/wzkm	Osób	Osób/wzkm	Osób	Osób/wzkm	Osób	Osób/wzkm	Osób	Osób/wzkm
0	536	2,64	618	3,05	583	2,88	137	1,05	119	0,91
1	776	1,27	783	1,28	822	1,34	324	0,58	214	0,39
2	830	2,01	985	2,39	818	1,98	275	1,34	139	0,68
3	1763	1,84	1711	1,78	1854	1,93	550	1,54	467	1,31
4	300	1,08	306	1,11	303	1,09	208	1,03	164	0,81
5	662	1,26	773	1,47	778	1,48	245	0,84	152	0,52
6	236	1,15	290	1,42	240	1,17	94	0,9	55	0,53
7	152	0,81	180	0,96	139	0,74	43	0,66	37	0,57
8	361	0,98	373	1,02	412	1,12	138	0,59	97	0,41
9	53	1,05	43	0,85	42	0,83	--	---	---	----
10	889	1,4	1119	1,76	927	1,46	241	0,9	257	0,95
11	154	0,54	152	0,54	163	0,58	---	---	---	---
12	195	2,47	213	2,69	194	2,45	110	2,76	30	1,51
Razem	6907	1,43	7546	1,55	7275	1,5	2365	0,96	1731	0,7

Źródło: Badania potoków pasażerskich na liniach ZKM Zawiercie 23.10-27.10.2019.

W powyższej tabeli na zielono zaznaczono najwyższe wartości, na czerwono najniższe, innymi kolorami wartości pośrednie. Widać, że największa liczba pasażerów nie przekłada się wprost na efektywność linii wyrażonej w liczbie pasażerów na jeden wozokilometr. Najwięcej pasażerów w dni robocze jak i w weekend przewozi linia nr 3, która jest linią miejską i nie wychodzi poza granice miasta. Jednak w przeliczeniu na ilość pasażerów na jeden wozokilometr najwyższe wyniki osiąga linia nr 0. Dobrym wynikiem charakteryzuje się

również linia nr 12, pomimo że łączna liczba pasażerów przewiezionych jest na średnim poziomie, jednak długość linii jest dosyć mała oraz linia ma małą liczbę kursów. W weekend wskaźnik efektywności (liczba pasażerów na jeden wozokilometr) jest najwyższy dla linii nr 12, pomimo małej liczby pasażerów. W weekend linia nr 9 oraz 11 ma zawieszony kursy. W dni robocze najmniejszą liczbę pasażerów przewozi linia nr 9, w weekend jest to linia nr 7.



Wykres 6 Liczba pasażerów na liniach autobusowych

Źródło: Badania potoków pasażerskich na liniach ZKM Zawiercie 23.10-27.10.2019.

5.2. Najważniejsze generatory ruchu

Mieszkańcy jako społeczność lokalna posiadają swoje potrzeby mobilności wynikające zarówno z obowiązków służbowych lub edukacyjnych jak i z potrzeb rozrywki lub towarzyskich. Rolą Organizatora PTZ jest zaspokajanie potrzeb przemieszczania się przez mieszkańców nie tylko na podstawowym poziomie. Należy dążyć do systemu, gdzie mieszkańcy będą wykorzystywać publiczny transport zbiorowy w swoich codziennych potrzebach, tak aby minimalizować udział transportu indywidualnego tzn. zmniejszenie udziału samochodów osobowych w codziennych podróżach. Transport indywidualny ma wiele negatywnych skutków które wpływają na środowisko, jakość życia mieszkańców oraz infrastrukturę. Im większy udział transportu zbiorowego w podziale modalnym środków transportu, tym większa korzyść dla mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że mieszkańcy będą skłonni do korzystania ze środków transportu zbiorowego tylko wtedy, kiedy będzie on spełniał ich potrzeby. Rozkład jazdy będzie ułożony w sposób optymalny, liczba kursów linii

komunikacyjnych będzie wysoka, środki transportu zbiorowego będą nowoczesne oraz czyste, a linie komunikacyjne będą obsługiwać miejsca zainteresowania mieszkańców, czyli tzw. generatory ruchu, którymi są osiedla mieszkaniowe, szkoły, urzędy, placówki medyczne, zakłady pracy obiekty sportowe.

Na terenie Miasta funkcjonuje 1 publiczny żłobek, 9 przedszkoli, 11 szkół podstawowych.

Głównym rynkiem pracy dla mieszkańców Zawiercia jest miasto, w którym zamieszkują. Miejsca pracy zapewnia produkcja, przetwórstwo, oświata, administracja, służba zdrowia oraz punkty handlowo-usługowe. Mimo to znaczna część aktywnych zawodowo pracuje poza granicami miasta. Wysoki odsetek osób fizycznych prowadzi działalność gospodarczą.

Podstawową opiekę medyczną uzyskać można w licznych zakładach opieki zdrowotnej, w których

skład wchodzi przychodnie, ośrodki zdrowia i poradnie. Opiekę w zakresie specjalistycznym uzyskać można w Szpitalu Powiatowym w Zawierciu. Obecnie takie obiekty zlokalizowane są w Zawierciu przy ul. Miodowej 14, ul. Powstańców Śląskich 8 oraz ul. Piłsudskiego 80).

Zadania z zakresu kultury realizowane są w głównej mierze przez Miejski Ośrodek Kultury „Centrum”. Dostęp do usług związanych ze sportem i rekreacją zapewnia Ośrodek Sportu i Rekreacji w Zawierciu z bazą obiektów na terenie miasta

Budując sieć komunikacyjną, należy zapewnić dojazd do ww. obiektów. Pamiętać jednak należy, że z ich usług korzystają przeważnie ludzie starsi i niepełnosprawni, którzy nie dysponują własnym środkiem transportu. Bardzo ważny jest również odpowiednio ułożony rozkład jazdy, dostosowany tabor oraz infrastruktura przystankowa do potrzeb tej grupy pasażerów.

5.3. Prognoza potrzeb przewozowych

Jednym z głównych czynników kształtujących popyt na usługi komunikacji miejskiej w Zawierciu jest rosnąca mobilność mieszkańców zarówno Miasta, jak i mieszkańców gmin ościennych. Zwiększona dostępność transportowa powinna być motorem działań zmierzających do rozszerzania oferty przewozowej. Potrzeby przewozowe wynikają również ze zmian parametrów demograficznych. W planowaniu sieci komunikacyjnej istotne jest również uwzględnienie rosnącego wskaźnika motoryzacji. Na popularność przewozów w ramach PTZ wpływa także kształtowanie atrakcyjnej oferty biletowej. Nie można pomijać również aspektu satysfakcji z podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym.

Rozważając powyższe aspekty w prognozie potrzeb przewozowych nie przewiduje się istotnych zmian w porównaniu do stanu obecnego, a czynniki powodujące spadki w liczbie pasażerów takie jak: spadek liczby ludności, szczególnie w wieku przedprodukcyjnym oraz wzrost wskaźnika motoryzacji, będą się równoważyć z czynnikami powodującymi wzrost liczby pasażerów. Do takich czynników należy wzrost mobilności mieszkańców oraz popularyzacja komunikacji miejskiej m.in. poprzez poprawę jakości i dostępności transportu zbiorowego.

Największe zakłady przemysłowe to:

- ❖ BSK RETURN S.A.,
- ❖ CMC POLAND Sp. z o.o.,
- ❖ RIPOK zarządzana przez ZGK Sp. z o.o.,
- ❖ ALURON Sp. z o.o.
- ❖ Promar Sp. z o.o.,
- ❖ GRUPA VIRTU,
- ❖ AXA Stenman S.A.,
- ❖ EE Odlewnia żeliwa S.A.,
- ❖ HARSCO Metal Polska Sp. z o.o.,
- ❖ P.P.H.U. KOTLEX S.J.,
- ❖ ANRO Firma Poligraficzno – Handlowa Sp. z o.o.,
- ❖ Zakłady Produkcyjne B-D S.A.,
- ❖ Zakład Walcowniczy – Walcownia Bruzdowa Sp. z o.o.,
- ❖ Zakład Produkcyjno – Remontowo – Handlowy PROHUTREM Sp. z o.o.

Czynnikiem działającym negatywnie na liczbę pasażerów, który trzeba wziąć pod uwagę w prognozie potrzeb przewozowych, jest również proces „starzenia się” społeczeństwa, w którym następuję odpływ największej grupy pasażerów charakteryzującej się podróżami obowiązkowymi. Dla osób starszych transport publiczny często staje się jedynym ze środków transportu, ponieważ osoby te często nie są w stanie podróżować pojazdami transportu indywidualnego jako kierowcy ze względu na zdrowie, a wraz z wiekiem zmniejszają się również potrzeby i cele podróżowania. Poznanie potrzeb komunikacyjnych osób starszych jest szczególnie trudne nie tylko z uwagi na charakter potrzeb fakultatywnych, wśród których dominują usługi medyczne, spotkania towarzyskie i zakupy, ale także z tego powodu, że jest to niejednorodna grupa pod względem poziomu sprawności, stanu zdrowia oraz stylu życia. Należy mieć na uwadze, że w związku ze zwiększającą się liczbą osób starszych, rozkłady jazdy powinny uwzględniać potrzeby transportowe tych osób, a co za tym idzie podróże będą w przyszłości bardziej równomiernie rozłożone w ciągu całego dnia w stosunku do obecnych podróży w szczytach komunikacyjnych.

Należy mieć na uwadze, że powstający nowy przystanek kolejowy Zawiercie Kądziałów może wpłynąć na sposób poruszania się mieszkańców Zawiercia oraz mieszkańców okolicznych gmin. Obecnie w okolicy planowanego kursuje jedna linia autobusowa, w miarę możliwości powinno się rozważyć wydłużenie linii w okolicę przystanku kolejowego, jeżeli infrastruktura będzie umożliwiać zawracanie pojazdu. Dodatkowym czynnikiem, który może mieć wpływ na kształt siatki połączeń transportu zbiorowego są inwestycje w Strefie Aktywności Gospodarczej, w okolicach ulic Technologicznej, Myśliwskiej, Inwestycyjnej i Podmiejskiej. W połączeniu z nowym przystankiem kolejowym zlokalizowanym przy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej możliwe będzie bezpośrednie połączenie przystanku kolejowego wraz ze Strefą Aktywności Gospodarczej, wymaga to jednak rozpoznania potrzeb pracowników strefy tj. godzin pracy, kierunków podróży oraz liczby potencjalnych pasażerów. Strefa Aktywności gospodarczej powinna być w sposób kompleksowy obsługiwana poprzez transport zbiorowy z uwagi na fakt, że istnieje ryzyko zwiększenia ruchu pojazdów indywidualnych w związku z zatrudnianiem większej liczby pracowników, transport zbiorowy powinien odpowiadać na ich potrzeby transportowe. Dodatkowym

czynnikiem, który wskazuje na potencjalny wzrost liczby pasażerów w zachodniej części miasta jest również rozwój usług w okolicach ulic Zagłębiowskiej oraz Wojska Polskiego. Prognozuje się, że w związku z budową nowego przystanku kolejowego, rozwoju usług na ul. Zagłębiowskiej i Wojska Polskiego, a dodatkowo rozbudowie zakładów pracy w Strefie Aktywności Gospodarczej przebiegi linii autobusowych oraz ich rozkłady jazdy będą wymagały optymalizacji aby odpowiedzieć na potrzeby mieszkańców oraz pracowników.

W toku prac nad dokumentem ustalono, że liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym będzie rosła z biegiem lat. Przełoży się to na potrzeby organizowania transportu w miejsca, gdzie obecnie autobusy nie kursują, z uwagi na fakt, że będą tam mieszkać potencjalni pasażerowie. Prawdopodobne będzie uruchomienie linii autobusowych do osiedli domów jednorodzinnych np. ul. Wiśniowa, Pszczelna, Mostowa. Celem Gminy Zawiercie powinien być także wzrost liczby pasażerów do stanu sprzed pandemii Covid-19, która w 2020 r. spowodowała znaczny odpływ pasażerów oraz zmianę zachowań komunikacyjnych na niekorzyść transportu zbiorowego m.in. poprzez zmniejszenie potrzeb podróży obowiązkowych.

6. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań ankietowych

6.1. Metryka respondentów

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej oraz zachowań komunikacyjnych przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Gminy Zawiercie. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 15.03.2023 r. do 04.04.2023 r. Ankieta miała formę e - ankiety, która została umieszczona na stronach internetowych Gminy.

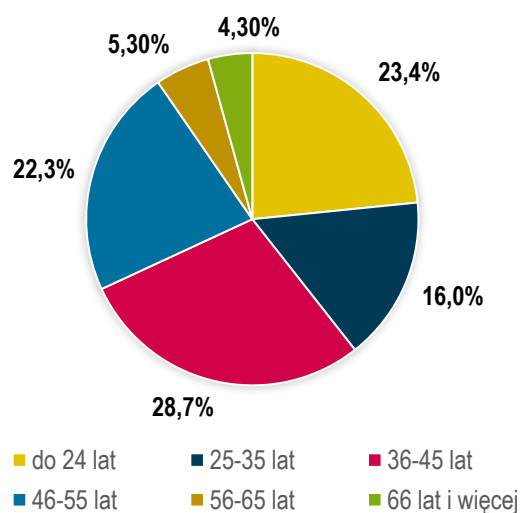


53,2%



46,8%

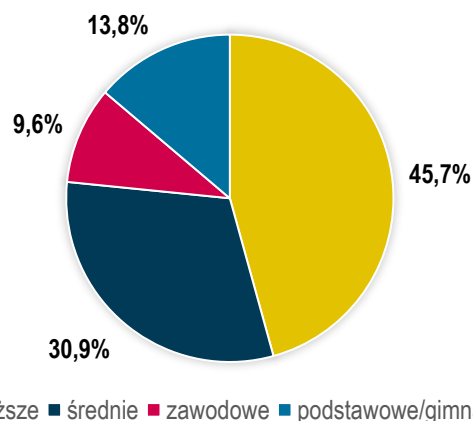
Najliczniejszą grupą wśród respondentów (28,7%) były osoby w przedziale wiekowym 36-45 lat. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku do 24 lat, stanowiąc 23,4% przebadanych osób. Najmniejsze zainteresowanie ankietą odnoszącą się do rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostało odnotowane wśród osób powyżej 66 lat i wynosiło 4,3% wszystkich respondentów, jednakże mogło to wynikać z formy przeprowadzonego badania ankietowego.



Wykres 7 Wiek respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

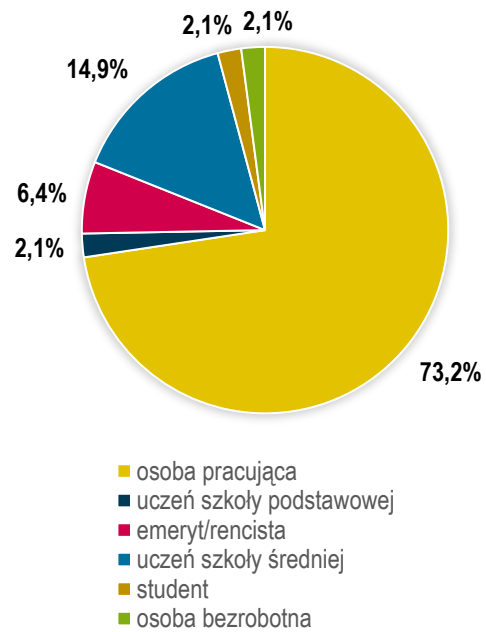
Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem wyższym (45,7%), po nich osoby z wykształceniem średnim (30,9%) i podstawowym/gimnazjalnym (13,8%). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie zawodowe (9,6%).



Wykres 8 Wykształcenie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród podróżujących mają osoby pracujące (72,3%). Drugą dużą grupą są uczniowie szkół średnich (14,9%). Osoby stanowiące najliczniejszą grupę respondentów, czyli osoby pracujące i uczące się mają potrzeby transportowe związane zarówno z dojazdami do/z pracy/szkoły, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż ważną grupę wśród respondentów stanowią osoby po 60/65 roku życia, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych. Wśród podróżujących znalazły się też osoby bezrobotne, które stanowiły 2,1% respondentów.

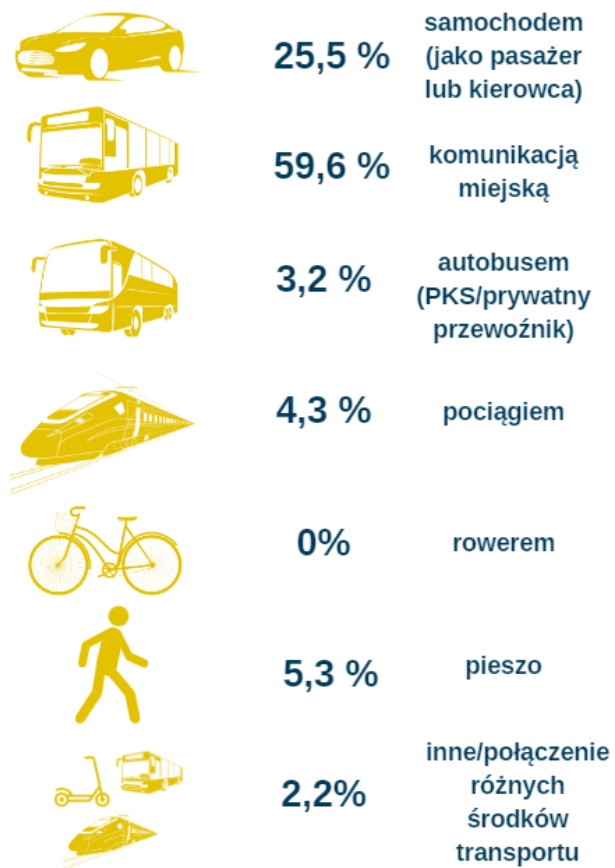


Wykres 9 Status zawodowy respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

6.2. Analiza wyników badań

Preferencje komunikacyjne



W pierwszej kolejności respondenci zostali poproszeni o odpowiedź, jakimi środkami transportu najczęściej podróżują. Wśród ankietowanych największą część stanowili użytkownicy komunikacji miejskiej (59,6%). 25,5% ankietowanych codzienne podróże odbywa samochodem osobowym, zarówno jako kierowcy, jak i pasażerowie.

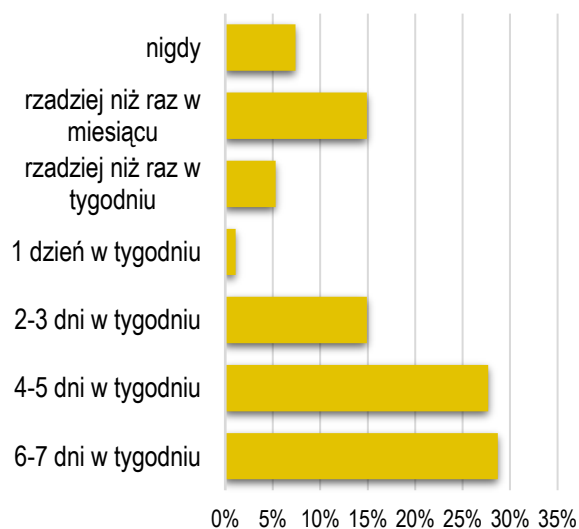
Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym powodem był brak alternatywy (33,0%), koszt podróży (23,4%) i korzystna prędkość podróży (13,8%).



Wykres 10 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

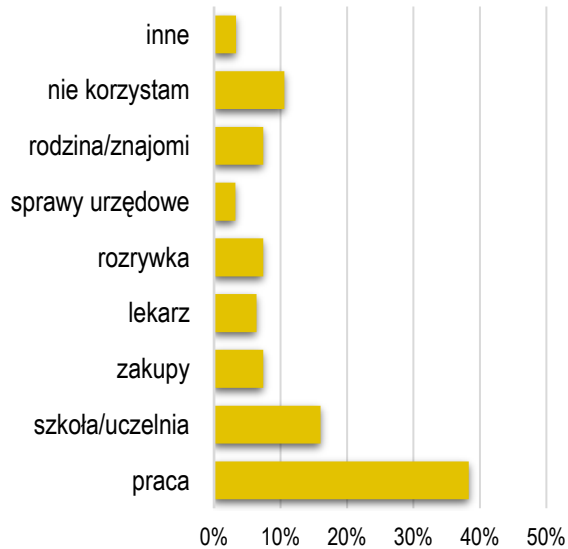
Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją 6-7 dni w tygodniu (38,7%). 27,7% badanych zadeklarowało, że podróżuje od 4 do 5 dni w tygodniu lub 2-3 dni w tygodniu (14,9%). W sumie 24,9% osób odpowiedziało, że podróżuje rzadziej niż raz w tygodniu, rzadziej niż raz w miesiącu lub nigdy.



Wykres 11 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca (38,2%), szkoła/uczelnia (16,0%), spotkania z rodziną i znajomymi (7,4%), zakupy (7,4%) oraz rozrywka (7,4%). Pozostałe osoby najczęściej podróżują do lekarza (6,4%) i w celach załatwiania spraw urzędowych (3,2%).



Wykres 12 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Ocena komunikacji autobusowej

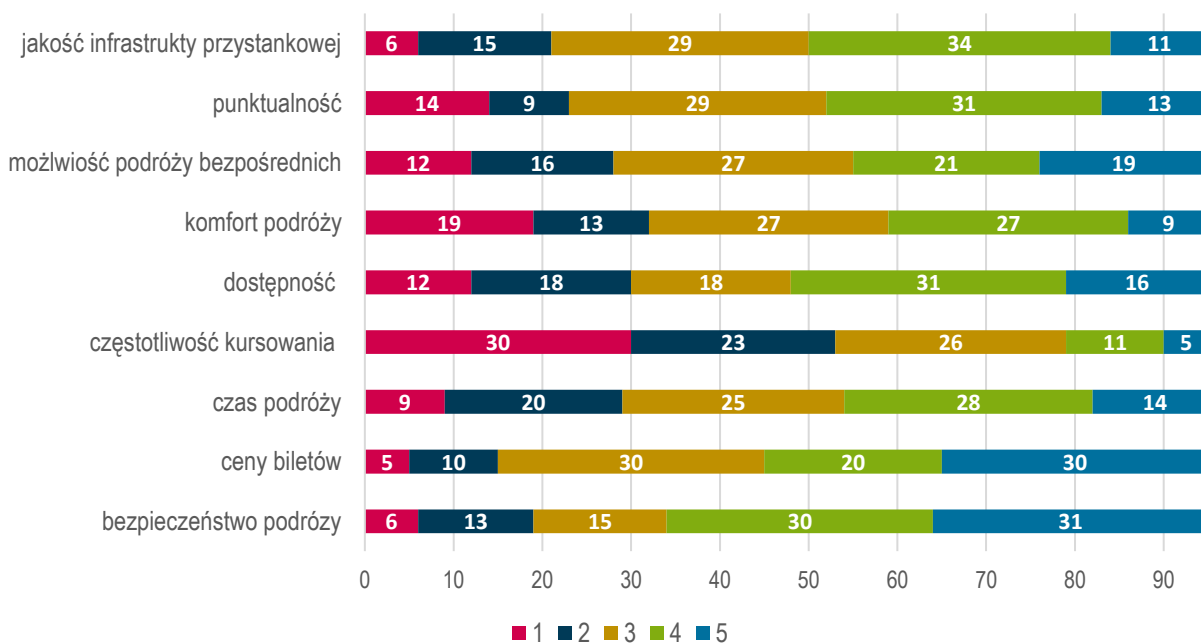
W odpowiedzi na pytanie, czy w Zawierciu są miejsca, do których nie dociera komunikacja miejska, lub dociera jednak bardzo rzadko? 40,4% ankietowanych nie wyraziło zdania na ten temat lub stwierdziło, że obecny kształt funkcjonowania komunikacji miejskiej w Zawierciu jest wystarczający. Wśród odpowiedzi twierdzących najczęściej wskazywana była poprawa dostępności komunikacyjnej osiedli: Zuzanka – 10,7%, Ogrodzieniec – 8,9%, Borowe Pole – 8,9% i Argentyna – 7,1%.



Wykres 13 Pytanie: Czy w Zawierciu są miejsca do których nie dociera komunikacja miejska, lub dociera jednak bardzo rzadko?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

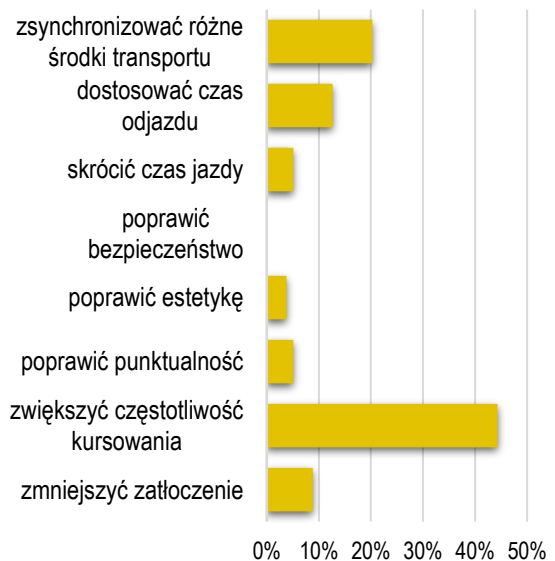
Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).



Wykres 14 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostało ocenione bezpieczeństwo podróży (średnia ocena: 3,71) i ceny biletów (średnia ocena: 3,63). Na dobrym poziomie oceniono również jakość infrastruktury przystankowej (średnia ocena: 3,31) oraz punktualność (średnia ocena: 3,21). Aspektem, który oceniono najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 2,35). Respondenci nie byli zadowoleni również z komfortu podróży (średnia ocena: 2,94).

Ostatnie pytanie skierowane do pasażerów miało na celu poznanie opinii, jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej była oceniana jakość komunikacji miejskiej? Najczęściej wskazywaną odpowiedzią w pytaniach zamkniętych była „większa częstotliwość kursowania” – 37,1% oraz „zsynchronizowanie różnych środków transportu” – 17,0%. Istotnymi kwestiami do poprawy dla mieszkańców Zawiercia są: dostosowanie czasów odjazdów do pracy/szkoły – 10,6%, zmniejszenie zatłoczenia – 7,4%. Pozostałe kwestie zostały ocenione na podobnym poziomie.



Wykres 15 Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

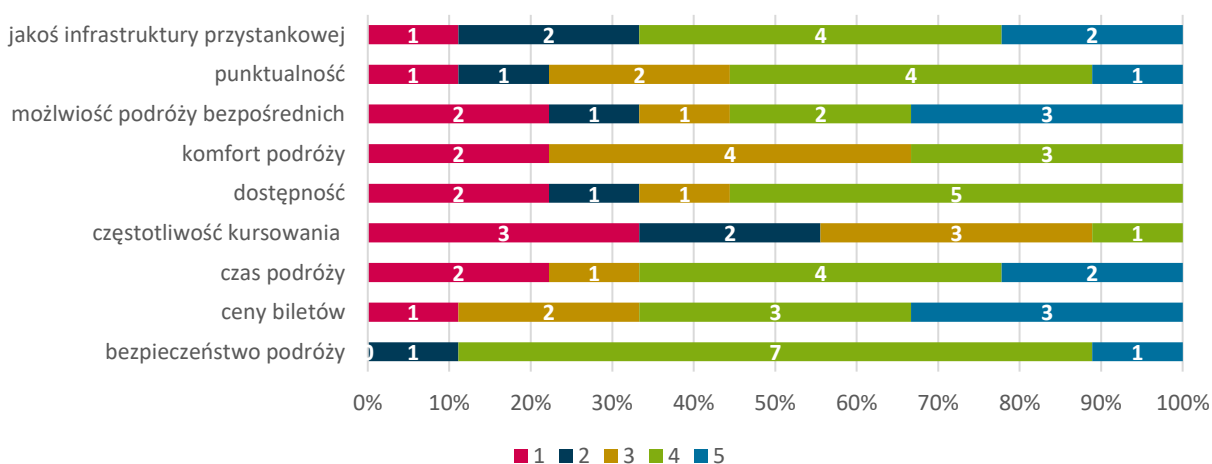
Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną.

Odpowiedzi wskazują głównie na: lepsze skomunikowanie Miasta ze szpitalem powiatowym, w tym poprzez połączenia bezpośrednie, szczególnie z osiedlem Borowe Pole oraz z przychodnią przy ul. Polskiej. Mieszkańcy postulują również o pojawienie się połączeń z pozostałymi gminami ościennymi, które obecnie nie uczestniczą w porozumieniach międzygminnych oraz o zwiększenie częstotliwości kursowania pomiędzy mniejszymi miejscowościami w gminach, które obsługuje komunikacja miejska, a Zawierciem. Brak lub bardzo mała liczba kursów do sąsiednich gmin jest sytuacją szczególnie uciążliwą dla osób starszych oraz tych, bez alternatywnego środka transportu. Osoby starsze często potrzebują regularnego transportu publicznego do istotnych miejsc takich jak: lekarz, apteka, sklep spożywczy, urzędy, ośrodki spotkań i kultury. Zwiększenie częstotliwości komunikacji miejskiej może zapewnić im łatwiejszy dostęp do ww. miejsc, a co za tym idzie, poprawić ich jakość życia. Powyżej przedstawione postulaty mogły być zrealizowane m.in. poprzez:

- ❖ wydłużenie trasy kursowania linii nr 0, która w trakcie jednego przejazdu połączyłaby szpital z dwoma przychodniami znajdującymi się na terenie Miasta,
- ❖ zwiększenie częstotliwości kursowania linii nr 9, dzięki czemu zwiększyłaby się dostępność komunikacyjna mieszkańców osiedla Borowe Pole oraz poprawiłby się dojazd do szpitala powiatowego,
- ❖ wydłużenie lub dodanie wariantu przejazdu linii nr 0 obejmującego osiedle Zuzanka, dzięki czemu mieszkańcy osiedla uzyskali by lepsze skomunikowanie z centrum Miasta,
- ❖ zwiększenie częstotliwości kursowania linii nr 7, co poprawiłoby skomunikowanie gminy Ogrodzieniec z Zawierciem.

Istotnym aspektem do rozważania, w związku z prognozowanym zwiększeniem liczby mieszkańców w wieku emerytalnym lub przedemerytalnym, jest analiza ich potrzeb. Do osobnej analizy poddano grupę mieszkańców w wieku 56-65 lat oraz 66 i więcej.

22% badanych osób podróżuje samochodem osobowym, a 78% komunikacją miejską, co wskazuje, że więcej ludzi w wieku emerytalnym bądź przedemerytalnym podróżuje komunikacją miejską względem ogółu badanych. Aż 55% wskazało, że podróżuje komunikacją miejską z uwagi na brak alternatywy, co wskazuje, że w tej grupie osób transport zbiorowy jest konieczny do codziennego funkcjonowania. Mieszkańcy wskazali typowe cele podróży dla podróży nie obligatoryjnych, tj. lekarz, zakupy, rodzina/znajomi. Poniższy wykres przedstawia oceny konkretnych aspektów.



Rysunek 11 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej? Odpowiedzi dla mieszkańców w wieku 56-65 lat oraz 66 lat i więcej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych



Częstotliwość kursów



Zmniejszenie zatłoczenia



Synchronizacja różnych środków transportu



Optymalizowanie czasów odjazdów



Poprawa połączeń z gminami ościennymi

7. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

7.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. Rekompensaty z tytułu:
 - ❖ utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - ❖ utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze

właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

- ❖ poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy - Prawo przewozowe,
- ❖ środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- ❖ udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ środki Unii Europejskiej,
- ❖ środki z innych źródeł.

7.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Zawiercie

Zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym finansowanie transportu zbiorowego na terenie Gminy Zawiercie należy do zadań własnych Gminy. Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Gminy Zawiercie, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów. Koszty działalności (w odniesieniu do realizacji usług przewozowych) w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora (ZKM Sp. z o.o.), któremu powierzono świadczenie usług, składają się z kosztów stałych – niezależnych od

wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzi m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Tabela 7 Cennik biletowy w kwietniu 2023 r.

Rodzaj biletu	Bilet normalny	Bilet ulgowy
CENY BILETÓW JEDNORAZOWYCH		
Przejazd w granicach administracyjnych jednej gminy z możliwością przesiadki do 60 minut od momentu skasowania	3,00 zł	1,50 zł
Przejazd na wszystkie linie na całej sieci komunikacji z możliwością przesiadki do 120 minut od momentu skasowania	3,60 zł	1,80 zł
Przejazd na wszystkie linie na całej sieci komunikacji z możliwością przesiadki ważny od momentu skasowania do godziny 24 tego samego dnia	10,00 zł	5,00 zł
Przejazd liniami specjalnymi: "0"	1,50 zł	1,50 zł
CENY BILETÓW OKRESOWYCH		
Bilet 30 dniowy imienny ważny na terenie jednej gminy	86,00 zł	43,00 zł
Bilet 30 dniowy imienny ważny na całej sieci	94,00 zł	47,00 zł
Bilet 90 dniowy imienny ważny na całej sieci	226,00 zł	113,00 zł
Bilet 7 dniowy imienny ważny na całej sieci	30,00 zł	-
Bilet 14 dniowy imienny ważny na całej sieci	50,00 zł	-
Bilet 14 dniowy na okaziciela ważny na całej sieci	54,00 zł	-
Bilet 30 dniowy na okaziciela ważny na całej sieci	112,00 zł	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych na stronie Operatora zkm-zawiercie.com.pl.

Tabela 8 Praca eksploatacyjna ZKM Sp. z o.o.

Rok	Gmina Zawiercie	Gmina Poręba	Gmina Siewierz	Gmina Włodowice	Gmina Ogrodzieniec	Gmina Kroczyce
	wzkm					
2021	1 135 189,21	126 981,20	83 362,40	36 442,60	35 078,00	4 572,00
2022	1 132 000,00	126 559,60	83 007,20	36 229,80	34 934,00	4 536,00
2023	1 175 000,00	127 000,00	83 300,00	36 300,00	35 000,00	4 600,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miejski w Zawierciu.

Praca eksploatacyjna na terenie Gminy Zawiercie w latach 2021-2022 nie uległa znaczącym zmianom, jednakże na 2023 rok planuje się zwiększenie liczby wykonywanych wozokilometrów o 43 000 w stosunku do

roku poprzedniego. W gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne praca eksploatacyjna w latach 2021-2022 oscylowała wokół

podobnych wartości oraz nie jest planowana zmiana w tym zakresie w roku 2023.

Poniższa tabela przedstawia strukturę finansowania przedstawionej pracy eksploatacyjnej, a także sposób finansowania nakładów inwestycyjnych na komunikację miejską w Gminie Zawiercie.

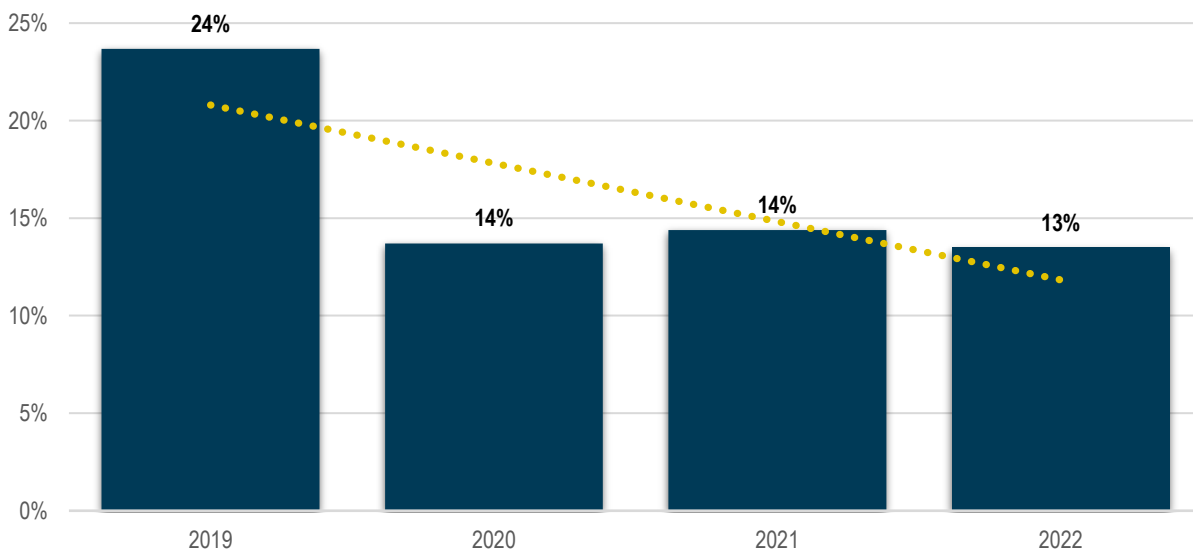
Tabela 9 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Zawiercie

Rok	Koszt utrzymania komunikacji miejskiej [tys. zł]	Sprzedaż biletów przejazdowych [tys. zł]	Rekompensata z budżetu Gminy Zawiercie [tys. zł]	Rekompensata gmin objętych porozumieniami międzygminnymi [tys. zł]	Wielkość wpływów z opłat dodatkowych [tys. zł]
2019	8 479,23	2 008,28	5 092,34	1 433,39	9,49
2020	8 997,71	1 232,93	5 092,34	1 329,33	15,52
2021	9 370,33	1 349,15	5 957,01	1 710,68	15,52
2022	12 416,58	1 675,31	7 244,80	1 854, 23	15,34

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miejski w Zawierciu.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększyły się na przestrzeni lat 2019-2022 o 46,44%. Jest to związane m.in. z koniecznością utrzymania rentowności taboru, kosztami napraw oraz z rosnącymi cenami paliw i energii.

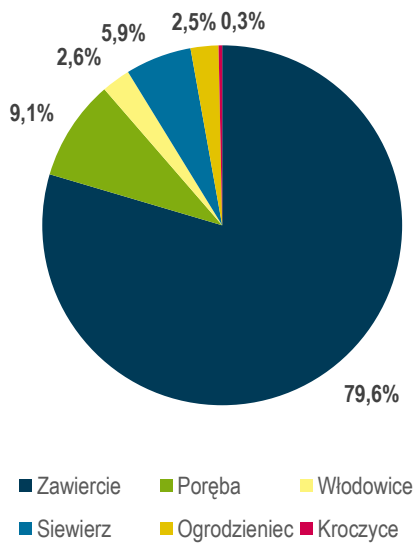
Dostrzec należy, iż w latach 2020-2022 nie nastąpił wzrost przychodów, a nawet ich znaczny spadek. Powyższa sytuacja wynika głównie z pandemii SARS CoV-2¹², w wyniku której szczególnie w latach 2020-2021 odnotowywano spadek popytu na komunikację miejską z uwagi na ochronę zdrowia i ogólnoswiatowe restrykcje.



Wykres 16 Pokrycie całkowitych kosztów ponoszonych na komunikację miejską przychodami ze sprzedaży biletów
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miejski w Zawierciu

Pokrycie kosztów poniesionych na komunikację miejską przychodami ze sprzedaży biletów od 2019 do 2022 roku zmniejszyło się z 24% do 13%.

¹² Wirus wywołujący chorobę koronawirusa COVID-19.



Wykres 17 Udziały poszczególnych Gmin w wypłacanej Operatorowi rekompensacie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miejski w Zawierciu.

Największy udział w wypłacanej Operatorowi rekompensacie z gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne ma Gmina Poręba (9,1%), natomiast najmniejszy Gmina Kroczyce 0,3%. Kwota wypłacanej rekompensaty wynika bezpośrednio z liczby wykonywanych wzkm na obszarze każdej z gmin.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, rekompensata przysługuje Operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem

uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych).

Organizator przekazuje Operatorowi rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku Operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez Organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną Operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,
- b) kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Mając na względzie powyżej przedstawione informacje i wyniki finansowe planuje się w najbliższych latach wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez ZKM Sp. z o.o. Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Gminy Zawiercie oraz innych gmin, z którymi Gmina Zawiercie będzie miało zawarte stosowne porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

7.3. Rentowność linii komunikacyjnych

Organizacja miejskiego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. **Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiągnięcie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i rodzaju taboru. Gmina Zawiercie, zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych, przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Gminy Zawiercie.

8. Sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Charakterystyka planowanej sieci

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Zawierciu ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej częstotliwości kursowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- ❖ skrócenie czasu podróży,
- ❖ zwiększenie częstotliwości kursowania,
- ❖ integrację usług przewozowych,
- ❖ koordynację usług przewozowych w skali regionalnej.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego, obejmować będzie:

- ❖ Miasto Zawiercie,
- ❖ gminy, które w ramach porozumienia międzygminnego prześlą Miastu zadanie własne

polegające na organizowaniu i wykonywaniu przewozów na wyznaczonych liniach komunikacyjnych.

Miasto Zawiercie planuje rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego polegający w szczególności na zwiększeniu zdolności przewozowej oraz skróceniu czasu podróży. W miarę możliwości Miasto planuje rozwój przestrzenny sieci komunikacyjnej w pierwszej kolejności polegający na wydłużeniu linii istniejących. W sytuacji, gdy nie będzie możliwości wydłużenia linii istniejących, pozwalających na zaspokojenie aktualnego i prognozowanego popytu, uruchamiane będą nowe linie komunikacyjne.

Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy.

Ponadto układ sieci komunikacyjnej ulegać będzie stopniowej modyfikacji, polegającej na dostosowywaniu przebiegu tras i linii komunikacyjnych do nowego układu drogowego. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

8.2. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.2.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny 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 publicznego 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 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 10 Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2030 roku

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Czas podróży	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozwój pasażerskiego transportu kolejowego. ✓ Nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej. ✓ Budowa lub wydzielenie buspasów.
Koszt podróży	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dostosowanie opłat taryfowych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe Organizatora - zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego po uprzednim przeprowadzeniu stosownych symulacji na podstawie wyników badań marketingowych popytu.
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej. ✓ Tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków. ✓ Likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróży.
Częstotliwość, rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie - udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%. ✓ Zapewnienie pełnego priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej. ✓ Budowa lub wydzielenie buspasów.
Wygoda, łatwość korzystania z systemu, komfort	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Budowa nowych wiat przystankowych.
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.
Dostępność informacji pasażerskiej (w tym o możliwych środkach podróży)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozwój udostępniania otwartych danych. ✓ Montaż tablic informacji pasażerskiej (SIP) na terenie Miasta. ✓ Utrzymanie całodobowego numeru informacyjnego w Centrali Ruchu.
Pewność realizacji usług	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.

Źródło: opracowanie własne.

Ponadto planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej należy pamiętać i uwzględniać również:

- ❖ ochronę środowiska naturalnego, w tym wymianę tabliczek przystankowych na tabliczki w technologii e-papieru,
- ❖ zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ ustandaryzowany model oznakowania pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej.

8.2.2. Standardy w zakresie wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej planuje się, aby pojazdy były w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie będą miały parametry taboru w zakresie:

- ❖ poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy z niską podłogą),
- ❖ zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- ❖ liczby siedzeń dostępnych z niskiej podłogi,
- ❖ 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, w tym,
 - zewnętrzne tablice informacji pasażerskiej informujące o kierunku jazdy pojazdu,
 - wewnętrzne tablice informacji pasażerskiej,
 - moduł zapowiedzi głosowej.

Pojazdy powinny być również wyposażone w taryfę przewozową informującą pasażerów o cenach biletów oraz regulamin przewozów.

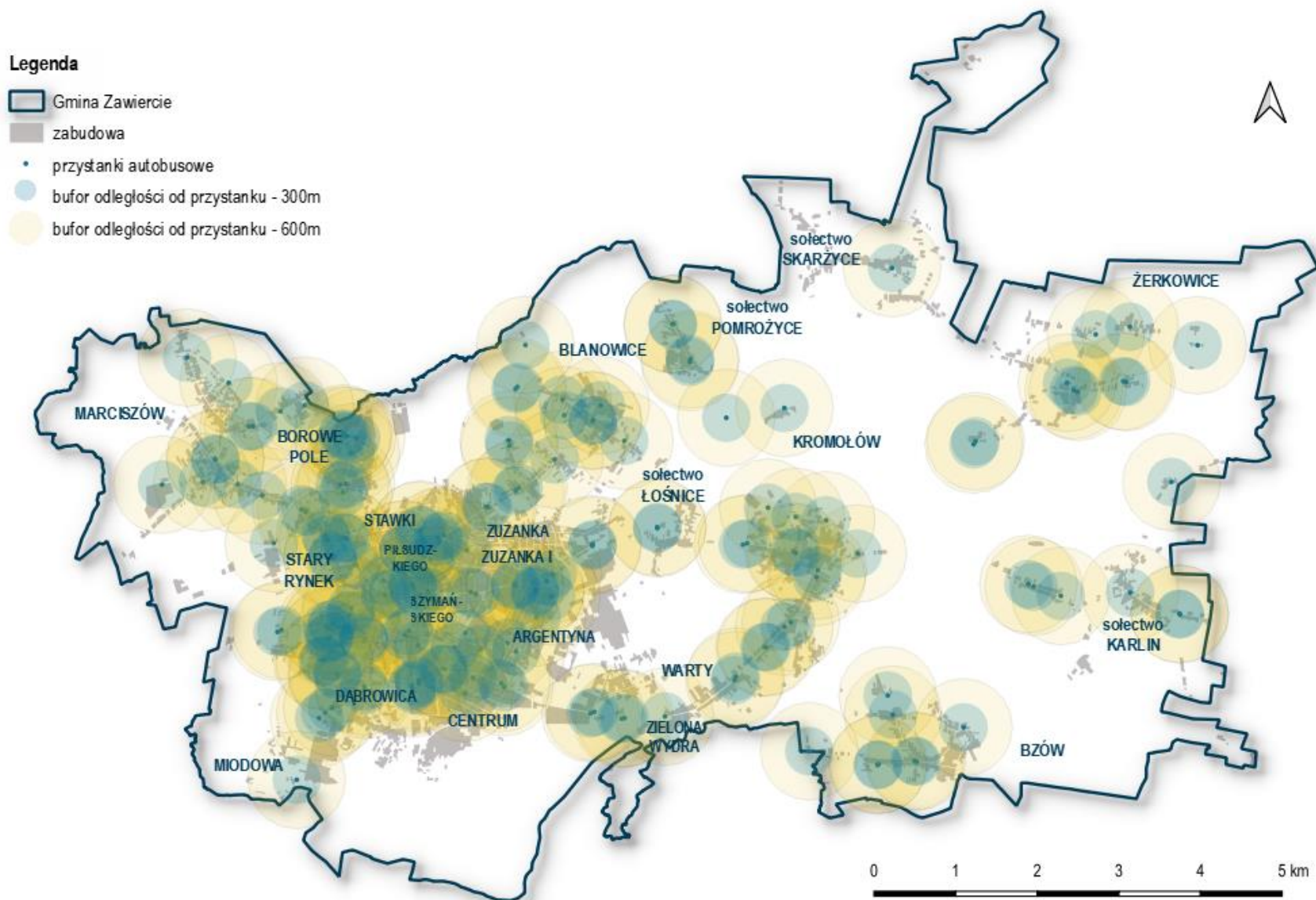
Należy również dążyć, aby pojemność oraz długość pojazdów była dostosowana do potoków pasażerskich w celu zwiększania komfortu podróży.

8.2.3 Dostępność przystanków komunikacyjnych

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych.

Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliższej generatorów ruchu.

Na kolejnym rysunku przedstawiono zasięg obsługi komunikacyjnej przystanków obsługiwanych przez ZKM Zawiercie sp. z o.o. z zaznaczonymi obszarami stref dojeżdża.



Rysunek 12 Dostępność przestrzenna do przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Zawiercie
Źródło: opracowanie własne

8.2.4 Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego - rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

Miasto Zawiercie poczyniło inwestycje w ekologiczny oraz zeroemisyjny transport zbiorowy. Aktualnie na terenie Zawiercia kursują 3 pojazdy napędzane energią elektryczną. Pojazdy zostały zakupione w ramach inicjatywy Gepard II łączącej wsparcie finansowe ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz środków krajowych w dyspozycji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Zakres inwestycji obejmował:

- ❖ zakup trzech autobusów elektrycznych,
- ❖ modernizacja sieci elektro-energetycznej na terenie zajezdni,
- ❖ zakup dwóch ładowarek typu plug-in, jednej ładowarki mobilnej oraz jednej ładowarki pantografowej.

Dodatkowo należy mieć na uwadze, że im większa ilość pasażerów transportu zbiorowego tym zużycie paliwa, energii elektrycznej jest niższe w przeliczeniu na jednego pasażera. Dodatkowo pewna część pasażerów może

zmienić swoje zachowania transportowe, tzn. przesiąść się z transportu indywidualnego na transport zbiorowy. Jednak, aby pasażerów było więcej oraz żeby mieszkańcy zmieniali swoje zachowania transportowe należy dążyć do ciągłego zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego. Oprócz nowoczesnego taboru należy dążyć do realizacji rozkładów jazdy, które są zgodne z oczekiwaniami mieszkańców, częstotliwość kursowania oraz kierunki linii powinny zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe. Dzięki dobrej ofercie przewozowej, czyli odpowiedniemu rozkładowi jazdy mieszkańcy będą chętnie korzystać z transportu zbiorowego, co przełoży się na mniejszą niską emisję pochodząca ze spalania paliw kopalnych. Należy mieć na uwadze, że atrakcyjność to również szybkość czasu przejazdu. Należy dążyć do rozwiązań infrastrukturalnych które w znaczny sposób mogą przyspieszyć poruszanie się transporterem zbiorowym np. buspasy, śluzy autobusowe lub priorytety na skrzyżowaniach.

8.2.5 Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy, powinien być dostępny dla osób z niepełnosprawnościami, umożliwiać aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, pomagać w przemieszczaniu się, zapewniać niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- ❖ autobusy z wysoką podłogą,
- ❖ przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- ❖ niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- ❖ parkowanie, szczególnie w centrum, czy przy urzędach i instytucjach,
- ❖ nieczytelne informacje przystankowe,
- ❖ niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego.

Odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji wyżej wymienionych barier:

- ❖ odpowiednich decyzjach dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej;

- ❖ usuwaniu barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży;
 - ❖ odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek;
 - ❖ stosowaniu systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.
- We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, rodzice z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez:
- ❖ zlikwidowanie przeszkód przestrzennych:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliższej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe;
 - ❖ zlikwidowanie przeszkód organizacyjnych:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku;
 - ❖ zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosowa i elektroniczna (wyświetlacze);
 - ❖ ułatwienia w korzystaniu z komunikacji miejskiej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.
- Oprócz zapewnienia mobilności osobom z niepełnosprawnościami, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

8.2.6 Gwarantowany komfort podróży

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako stopień zapelnienia pojazdu nie większy niż 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta. W momencie przekroczenia wskazanego stopnia napelnienia należy podjąć kroki w kierunku wymiany lub

zastąpienia taboru na większy lub utworzenie dodatkowego przejazdu („bis”), który umożliwi przewiezienie wszystkich pasażerów w komfortowych warunkach.

8.2.7 Integracja transportu publicznego z innymi środkami transportu

Integracja różnych systemów transportu publicznego, m. in. komunikacji miejskiej oraz systemu transportu podmiejskiego regionalnego i dalekobieżnego, to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny, który ma za zadanie poprawić atrakcyjność transportu publicznego. Celem takiego rozwiązania jest przede wszystkim wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- ❖ **taryfowym** poprzez wprowadzanie jednolitych systemów taryfowych,
- ❖ **rozkładów jazdy** poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- ❖ **infrastrukturalnym** poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach węzła przesiadkowego.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego drogowego i kolejowego na następujących poziomach:

- ❖ dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych,
- ❖ systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem,
- ❖ koordynacji linii oraz rozkładów jazdy,
- ❖ wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z **tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązujących w Unii Europejskiej**, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się

w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny.

Wszystkie linie komunikacyjne wyznaczone przez poszczególnych organizatorów tworzą na danym obszarze system transportowy, dlatego powinny się uzupełniać, dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Komunikacja miejska stanowi najmniejszy element tego systemu i uzupełnienie ofert organizatorów wyższego szczebla. Jednak na obszarze Miasta powinny dominować przewozy środkami komunikacji miejskiej. Należy bowiem dążyć do racjonalizacji przewozów komercyjnych w taki sposób, aby stanowiły one uzupełnienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zwłaszcza komunikacji miejskiej. Linie podmiejskie, realizowane przez autobusy przewoźników prywatnych, by sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej Miasta, powinny spełniać następujące warunki:

- ❖ zaczynać i kończyć swój bieg na dworcu kolejowym,
- ❖ w Mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach węzłowych (możliwość przesiadek),
- ❖ powinny realizować czytelną trasę przebiegu od dworca do punktu docelowego.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla Miasta i samego pasażera:

- ❖ wykorzystanie istniejących kursów przewoźników prywatnych dla obsługi linii podmiejskich,
- ❖ oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- ❖ dostępność z ościennej Gminy do centrum Miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

W celu integracji transportu miejskiego z regionalnym potrzebna jest współpraca władz Miasta i Powiatu.

Organizator wyższego szczebla w porozumieniu z pozostałymi organizatorami oraz przewoźnikami powinien zdecydować o wprowadzeniu zintegrowanego systemu taryfowo - biletowego.

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

- ❖ parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R),
- ❖ systemu informacji i zarządzania ruchem,
- ❖ systemu ścieżek rowerowych.

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

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” (P&R) - czyli na systemie, gdzie pasażer podejżdza swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu Miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także, jako karta parkingowa.

Dodatkowo należy dążyć do rozwoju sieci parkingów w Mieście w taki sposób, aby ich lokalizacja zachęcała do korzystania z komunikacji miejskiej. Miejsca parkingowe powinny być budowane na obrzeżach Miasta i w punktach pozwalających na dogodne przesiadki.

Realizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Zawiercia przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

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

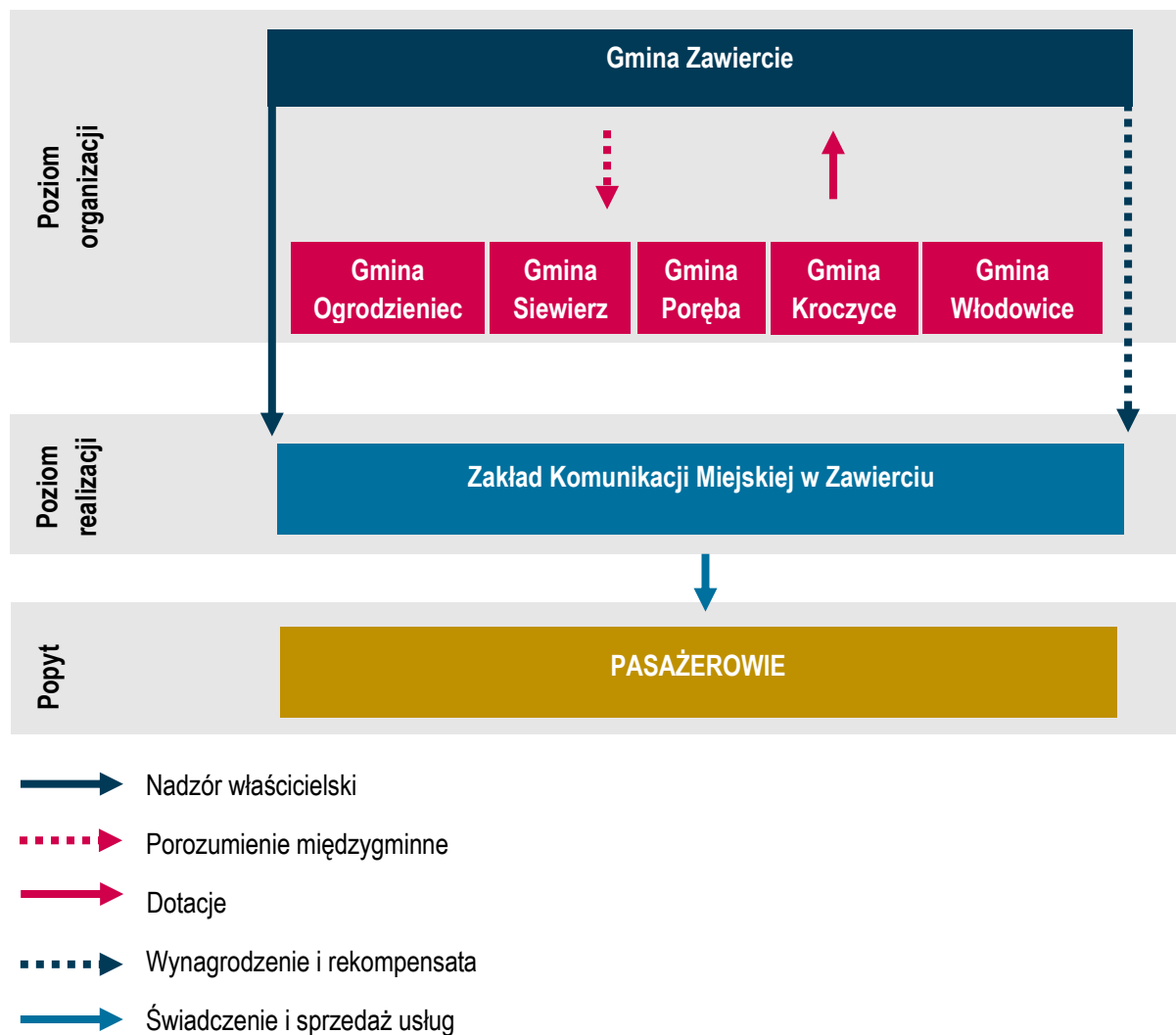
Wskazane jest także wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów w celu umożliwienia honorowania w przewozach pociągami regionalnymi na terenie Miasta biletów zgodnych z taryfą komunikacji miejskiej w Mieście. Sprowadza się to **do zaprojektowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego wraz ze wskazaniem metod rozliczeń pomiędzy organizatorami.**

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

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.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

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



Rysunek 13 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023 r.
Źródło: opracowanie własne.

Za organizację transportu publicznego w Gminie Zawiercie i gminach, z którymi podpisane zostało stosowne porozumienie w sprawie organizacji PTZ, odpowiada Gmina Zawiercie, reprezentowana przez Prezydenta Miasta Zawiercie. W imieniu Prezydenta,

określone w art. 15 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, wykonuje Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej.

Gmina Zawiercie jako organizator zleca zadania przewozowe Operatorowi - Zakładowi Komunikacji Miejskiej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Zawierciu, z siedzibą przy ul. Polskiej 21, 42-400 w Zawierciu. Jest to jednoosobowa spółka Gminy Zawiercie powołana 26 sierpnia 2016 r.

Poniższa tabela przedstawia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

Tabela 11 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej.
Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Określenie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej / Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Zawierciu
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.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej
Realizacji dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Zawierciu
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Gmina Zawiercie – Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej

10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- ❖ podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- ❖ podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- ❖ podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie

planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach komunikacji zbiorowej



w Internecie



poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych

Informacja pasażerska w pojazdach

Elementami Systemu Informacji Pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- ❖ oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu,
- ❖ oznaczenie numeru linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- ❖ informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- ❖ schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- ❖ informacja pasażerska w pojazdach – uproszczony schemat bieżącej, wykonywanej aktualnie linii – klient dzięki temu sam będzie mógł lokalizować swoje położenie,
- ❖ system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy etc. (w każdym pojeździe wprowadzanym do eksploatacji),
- ❖ oznaczenia Organizatora i Operatora.

Informacja pasażerska na przystankach komunikacyjnych

Elementami Systemu Informacji Pasażerskiej, funkcjonującej na przystankach komunikacyjnych, powinny być:

- ❖ nazwa przystanku i numer słupka,
- ❖ informacja o statusie przystanku (np. przystanek na życzenie),
- ❖ informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim,
- ❖ informacja taryfowa,
- ❖ regulamin przewozu,
- ❖ informacja dynamiczna o czasie przyjazdu na przystanek,
- ❖ rozkład jazdy:
 - zaalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki,
 - zawierający kierunek jazdy autobusów,

- wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,
- godziny odjazdów autobusów,
- nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii,
- okres obowiązywania rozkładu jazdy,
- legenda tłumacząca użyte w rozkładzie tłumaczenia,
- ❖ informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtowaniu sieci komunikacyjnej.

Obecnie System Informacji Pasażerskie obejmuje:

- ❖ rozkłady jazdy w wersji papierowej na przystankach autobusowych,
- ❖ rozkłady jazdy na wyświetlaczach Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zlokalizowanych przy 4 przystankach autobusowych na terenie Miasta Zawiercie,
- ❖ rozkłady jazdy w Internecie na stronie internetowej Operatora, pod adresem: www.zkm-zawiercie.com.pl/zkm_pokaz_rozklad_jazdy_1, jak i również na stronie internetowej KiedyPrzyjedzie.pl, pod adresem zawiercie.kiedyprzyjedzie.pl oraz google maps,
- ❖ rozkłady jazdy w aplikacji mobilnej – KiedyPrzyjedzie.

Rekomenduje się w dalszym ciągu wyposażanie przystanków komunikacyjnych o największej liczbie pasażerów w system dynamicznej informacji pasażerskiej składający się z elektronicznych tablic prezentujących rzeczywistą godzinę odjazdu autobusu, aktualną godzinę oraz komunikaty o zakłóceniach w ruchu. Potrzebę lokalizacji nowych tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej dostrzega się szczególnie na przystankach: przy ul. Piłsudzkiego, przy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej, w rejonie szpitala przy ul. Rzemieślniczej.

Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

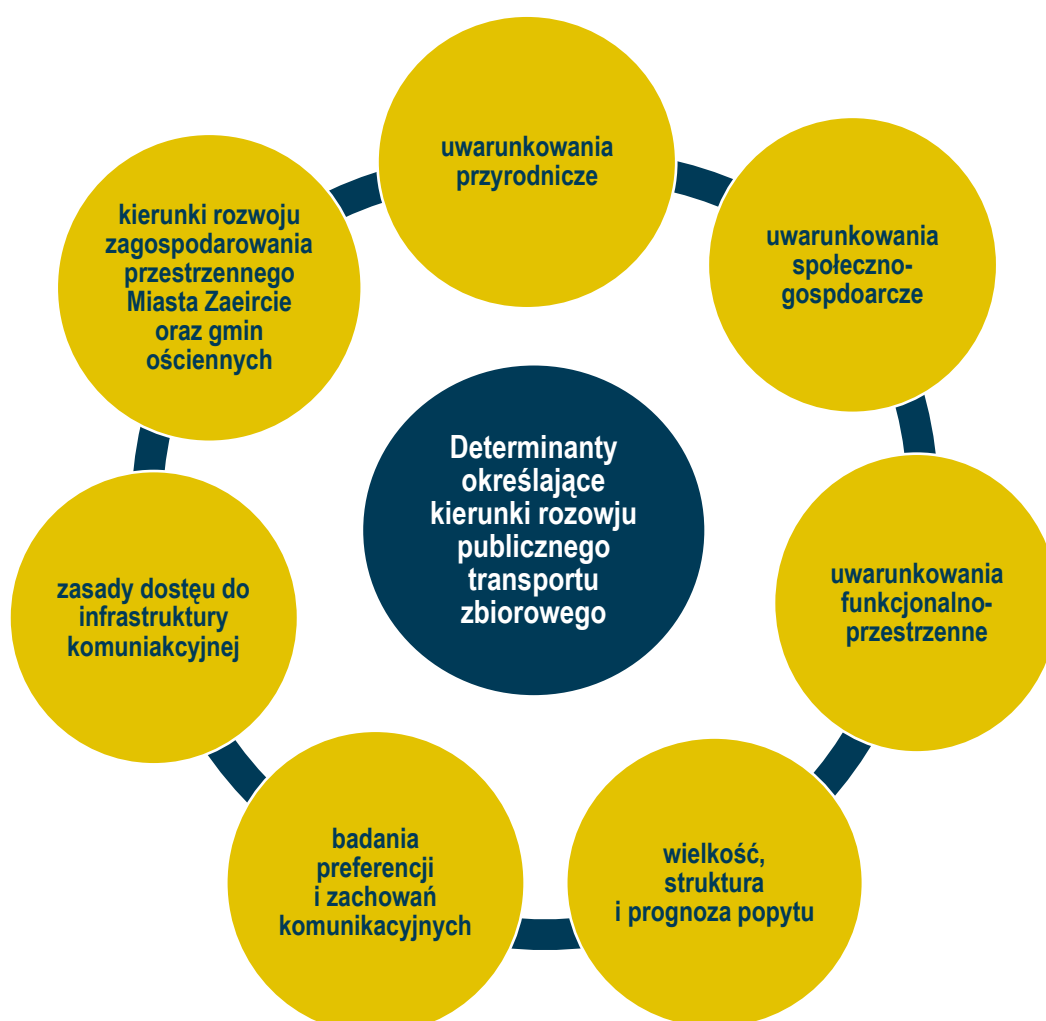
Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale

zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego powinny być zgodne ze zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania Miasta, który zakłada harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych przy zachowaniu walorów przyrodniczych, kulturowych oraz krajobrazowych obszaru objętego Planem transportowym.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Mieście są:



Rysunek 14 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Zawiercie
Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z założeniami idei zrównoważonego rozwoju, podczas rozbudowy lub modernizacji sieci komunikacyjnej Gminy Zawiercie uwzględnione zostaną oczekiwania użytkowników, wydajność ekonomiczna i minimalizacja negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Wśród kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zmierzających do podniesienia konkurencyjności i atrakcyjności Gminy, jest wzrost udziału komunikacji publicznej, pieszej i rowerowej w podróżach mieszkańców. Celem tych działań jest redukcja negatywnego wpływu indywidualnego transportu na środowisko i dostosowanie systemu transportowego do potrzeb mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym. Niniejszy cel zostanie

osiągnięty m.in. priorytetyzacją transportu publicznego oraz poprzez wdrożenie zeroemisyjnych autobusów. Takie rozwiązanie pozwoli podnieść konkurencyjność, jakość i komfort podróży.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gminy.

Tabor

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Zawiercie o autobusy niskoemisyjne lub zeroemisyjne. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien

być dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej (zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 8.2.5 niniejszego dokumentu).

Integracja systemu publicznego transportu zbiorowego



Integracja przestrzenna

Cel: zachowanie spójności przestrzennej

Sposób realizacji: dążenie do zachowania spójności, czytelności i zwartości ukształtowania



Integracja funkcjonalna

Cel: usprawnienie przesiadek, integracja z komunikacją dalekobieżną

Sposób realizacji: dążenie do skoordynowania rozkładu jazdy linii komunikacji miejskiej z rozkładem jazdy kolei i komunikacji autobusowej dalekobieżnej.



Integracja technologiczna

Cel: poprawa jakości świadczonych usług transportowych

Sposób realizacji: kompatybilność systemów informatycznych w urządzeniach sterowania

pasażerskich węzłów przesiadkowych.

Zaplanowanie rozkładów jazdy krzyżujących się lub częściowo pokrywających się kursów, zapewniając minimalizowanie oczekiwania na węzle przesiadkowym.

ruchem, w systemach łączności oraz w portalach informacji dla podróżnych.

Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego



W okresie planowania (do 2030 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- ❖ regularne prowadzenie badań marketingowych, minimum co 5 lat, dotyczących:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
 - rentowności kursów wykonywanych poza granice Gminy Zawiercie,
- ❖ prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym minimum co 5 lat,
- ❖ rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań

potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,

- ❖ realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Zawiercia korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również

odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W rozdziale 12 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Gminie Zawiercie, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji Planu transportowego.

12. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji Planu transportowego, a następnie jego aktualizacji. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością **raz do roku**. Podstawą monitorowania i oceny poziomu realizacji zamierzonych działań będą roczne raporty, które będą obejmować w szczególności:

- ❖ ogólną ocenę stopnia realizacji Planu transportowego,
- ❖ identyfikację problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego,
- ❖ sformułowanie zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji Planu transportowego.

Identyfikacja problemów związanych z realizacją zadań i celów zawartych w Planie transportowym będzie odbywać się poprzez wskazanie zrealizowanych oraz niezrealizowanych założeń. Koniecznym będzie w tym

miejscu wskazanie przyczyn niepowodzenia w realizacji Planu transportowego oraz propozycje ich rozwiązań.


Monitoring realizacji Planu transportowego zakończy się sformułowaniem zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji założeń w kolejnym roku.










Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji przedmiotowego dokumentu.

Zgodnie z wymogami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miejską Zawiercia.

Weryfikacja zapisów Planu transportowego nastąpi poprzez porównanie ustalonych mierników realizacji Planu, które zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 12 Zakres weryfikacji Planu Transportowego

<i>Badany element Planu transportowego</i>	<i>Miernik – zakres i narzędzie badania</i>	<i>Parametr / Jednostka</i>	<i>Źródło informacji</i>	<i>Pożądana tendencja do 2030 r.</i>
Niezawodność przewozów	Udział kursów odwołanych w stosunku do kursów zrealizowanych	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Zawiercie	
Punktualność przewozów	Udział kursów punktualnych w stosunku do kursów zrealizowanych (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone o 1 min lub opóźnione do 3 min w stosunku do rozkładu jazdy)	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Zawiercie	

Zapewnienie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych w taborze Operatora	%	Zakład Komunikacji Miejskie w Zawierciu	
	Usunięte bariery architektoniczne na drodze dojścia do/z przystanku autobusowego	ilość	Wizje lokalne, pomiary	
Rozkłady jazdy	Zsynchronizowane połączenia komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobiezną (pociągi, autobusy).	Liczba zsynchronizowanych połączeń [szt.]	Analiza porównawcza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników świadczących usługi na terenie Gminy Zawiercie	
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych mieszkańców	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba przebadanych respondentów [szt.]	Badania jakościowe i ilościowe w środkach publicznego transportu zbiorowego	
Liczba pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego	Wzrost liczby przewiezionych pasażerów	Liczba pasażerów [szt.]	Badanie popytu	
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Udział pojazdów zeroemisyjnych obsługujących teren Gminy	%	Zakład Komunikacji Miejskie w Zawierciu	
	Zanieczyszczenie powietrza pochodzące z sektora transportu	µg/m ³	Wydział Ochrony środowiska Urzędu Miejskiego w Zawierciu	
Integracja transportu	Parkingi (w tym Parkingi „Park&Ride i „Bike&Ride“)	Liczba użytkowników [szt.]	Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej Urzędu Miejskiego w Zawierciu	
Jakość transportu zbiorowego	Uprzywilejowanie dla pojazdów transportu zbiorowego	TAK / NIE	Referat Utrzymania Infrastruktury Miejskiej Urzędu Miejskiego w Zawierciu	-
	Liczba przystanków doposażonych w tablice informacyjne z dynamiczną informacją pasażerską	Liczba przystanków [szt.]	Zakład Komunikacji Miejskie w Zawierciu	

Spis tabel

Tabela 1 Ruch naturalny i wędrownkowy na obszarze Gminy Zawiercie w latach 2017-2021	17
Tabela 2 Prognoza ruchu naturalnego i wędrownkowego na terenie Gminy Zawiercie do 2030 r.	19
Tabela 3 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Zawiercie w latach 2017-2021	20
Tabela 4 Wykaz linii autobusowych obsługiwanych przez ZKM Zawiercie.....	27
Tabela 5 Dane eksploatacyjne dla stacji kolejowych w Zawierciu	30
Tabela 6 Efektywność linii autobusowych – liczba osób oraz liczba osób w przeliczeniu na jeden wozokilometr.....	44
Tabela 7 Cennik biletowy w kwietniu 2023 r.....	56
Tabela 8 Praca eksploatacyjna ZKM Sp. z o.o.....	56
Tabela 9 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Zawiercie	57
Tabela 10 Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2030 roku	61
Tabela 11 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem	69
Tabela 12 Zakres weryfikacji Planu Transportowego	76

Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Gminy Zawiercie	14
Rysunek 2 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym [%] w Gminie Zawiercie.	20
Rysunek 3 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON według klas wielkości w 2021 r. w Gminie Zawiercie	21
Rysunek 4 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON według form prawnych w 2021 r. w Gminie Zawiercie	22
Rysunek 5 Linie komunikacyjne obsługujące gminy objęte porozumieniem międzygminnym.....	28
Rysunek 6 Schemat linii komunikacji miejskiej w Gminie Zawiercie Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r.	29
Rysunek 7 Transport kolejowy w Gminie Zawiercie oraz w gminach objętych porozumieniem międzygminnym	31
Rysunek 8 Wpływ zagospodarowania przestrzennego na potrzeby transportowe.....	36
Rysunek 9 Zagospodarowanie przestrzenne Gminy Zawiercie.....	38
Rysunek 10 Trasy rowerowe zrealizowane w ramach projektu pn."Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą Bike&Ride oraz wdrożenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (DIP) w Zawierciu"	42
Rysunek 11 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej? Odpowiedzi dla mieszkańców w wieku 56-65 lat oraz 66 lat i więcej.	53
Rysunek 12 Dostępność przestrzenna do przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Zawiercie.....	63
Rysunek 13 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023 r. Źródło: opracowanie własne.....	68
Rysunek 14 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Zawiercie Źródło: opracowanie własne.....	72

Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Zawiercie w latach 2001-2021	15
Wykres 2 Zmiana struktury ludności na terenie Gminy Zawiercie w latach 2011-2021	16
Wykres 3 Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie Gminy Zawiercie do 2030 r.	18
Wykres 4 Prognozowane zmiany w strukturze ludności na terenie Gminy Zawiercie do 2030 r.	19
Wykres 5 Stężenia pyłu PM10 w Gminie Zawiercie w latach 2020-2022	25
Wykres 6 Liczba pasażerów na liniach autobusowych	45
Wykres 7 Wiek respondentów	48
Wykres 8 Wykształcenie respondentów	48
Wykres 9 Status zawodowy respondentów	49
Wykres 10 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?	50
Wykres 11 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?	50
Wykres 12 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?	51
Wykres 13 Pytanie: Czy w Zawierciu są miejsca do których nie dociera komunikacja miejska, lub dociera jednak bardzo rzadko? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.	51
Wykres 14 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?	52
Wykres 15 Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?	52
Wykres 16 Pokrycie całkowitych kosztów ponoszonych na komunikację miejską przychodami ze sprzedaży biletów	57
Wykres 17 Udziały poszczególnych Gmin w wypłacanej Operatorowi rekompensacie	58