



# DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

---

Katowice, dnia 6 października 2014 r.

Poz. 4993

## UCHWAŁA NR LV/676/14 RADY POWIATU ZAWIERCIAŃSKIEGO

z dnia 25 września 2014 r.

### w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 595 z późn. zm.) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 oraz art.12 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 5, poz. 13 z 2011 roku z późn. zm.) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (tekst jednolity Dz. U. Nr 197, poz. 1172 z 2011 roku z późn. zm.) –

#### **RADA POWIATU ZAWIERCIAŃSKIEGO uchwala, co następuje:**

§ 1. Uchwalić „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu zawierciańskiego” w brzmieniu załącznika do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Zawierciańskiemu.

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

Przewodniczący Rady Powiatu Zawierciańskiego

**mgr inż. Adam Rozlach**

Załącznik do Uchwały Nr LV/676/14  
Rady Powiatu Zawierciańskiego  
z dnia 25 września 2014 roku

## **PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU ZAWIERCIAŃSKIEGO**

### **SPIS TREŚCI:**

1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Zawierciańskiego
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Zawierciańskim
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla
4. Charakterystyka Powiatu Zawierciańskiego
  - 4.1 Transport publiczny i jego problemy
  - 4.2 Położenie geograficzne
  - 4.3 Charakterystyka sieci drogowej
  - 4.4 Sytuacja społeczno – gospodarcza
  - 4.5 Struktura demograficzna
  - 4.6 Komunikacja indywidualna
  - 4.7 Komunikacja publiczna
    - 4.7.1 Infrastruktura kolejowa
    - 4.7.2 Infrastruktura drogowa
      - 4.7.2.1 Dworce autobusowe
      - 4.7.2.2 Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności do osób niepełnosprawnych
    - 4.7.3 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu
5. Stan zagospodarowania przestrzennego
  - 5.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju
  - 5.2 Plan zagospodarowania województwa śląskiego
  - 5.3 Plan zagospodarowania Gminy Zawiercie
  - 5.4 Plan zagospodarowania Gminy Poręba
  - 5.5 Plan zagospodarowania Gminy Łazy
  - 5.6 Plan zagospodarowania Gminy Ogrodzieniec
  - 5.7 Plan zagospodarowania Gminy Pilica
  - 5.8 Plan zagospodarowania Gminy Szczekociny
  - 5.9 Plan zagospodarowania Gminy Irządze
  - 5.10 Plan zagospodarowania Gminy Kroczyce
  - 5.11 Plan zagospodarowania Gminy Włodowice
  - 5.12 Plan zagospodarowania Gminy Żarnowiec
6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych
7. Sieć komunikacyjna Powiatu Zawierciańskiego
  - 7.1 Linia nr U/2416/1 - Zawiercie – Łazy
  - 7.2 Linia nr U/2416/2 - Zawiercie – Włodowice
  - 7.3 Linia nr U/2416/3 - Zawiercie – Poręba
  - 7.4 Linia nr U/2416/4 - Zawiercie – Żarnowiec
  - 7.5 Linia nr U/2416/5 - Zawiercie – Szczekociny
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych
10. Zasady organizacji rynku przewozów
11. Standardy usług przewozowych
12. System informacji dla pasażerów
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
14. Podsumowanie

## **1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Zawierciańskiego**

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Zawierciańskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13 ze zmianami) oraz przepisy wykonawcze wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 12 ust. 5 tej ustawy (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – Dz. U. nr 117, poz. 684).

Powyższe akty prawne zasadniczo zmieniły dotychczasowy sposób funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Ustanowiono przede wszystkim, że wykonywanie regularnego przewozu osób będzie odbywało się w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie leży w gestii właściwego organizatora. Przewozy te nazwano „przewozami o charakterze użyteczności publicznej”. Organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu ponosi odpowiedzialność za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości. Jednakże organizatorom tym dano jednocześnie możliwość korzystania z pewnych instrumentów, dzięki którym mogą interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie), tak by zapewnić świadczenie usług niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego, których wykonywanie na zasadach rynkowych jest nieopłacalne. Zgodnie z ustawą przewozy fizycznie wykonuje operator publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Usługi te świadczy na podstawie zawartej z organizatorem umowy. Należy zaznaczyć, że ustawa wyraźnie rozróżnia wykonywanie usług przez operatora od usług świadczonych przez przewoźnika (przedsiębiorcę), który wykonuje przewozy „komercyjne” niestanowiące przewozów o charakterze użyteczności publicznej, za które nie otrzymuje się dofinansowania.

Podstawę organizowania przewozów wykonywanych przez operatora stanowi dokument zwany Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, zwany w dalszej części opracowania „planem transportowym”.

Plan transportowy został opracowany w celu zapewnienia zrównoważonego procesu rozwoju uwzględniającego oczekiwania społeczne oraz zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Stworzenie takiego planu jest bardzo istotne, gdyż jakość systemu transportowego w decydujący sposób wpływa na rozwój gospodarczy obszaru objętego planem, a tym samym na jakość życia jego mieszkańców.

Plan transportowy ma za zadanie ułatwić władzom samorządowym (organizatorom transportu) podejmowanie decyzji, które wpłyną na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu. Wykonywanie zadań związanych z transportem publicznym wynika nie tylko z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ale także z ustaw „ustrojowych” wszystkich szczebli samorządu. Tak więc jednym z zadań powiatu, które zostało określone w art. 4 ustawy o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 roku, nr 142, poz. 1592 ze zmianami) jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu zbiorowego. Sprowadza się to do zaspokajania potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji pomiędzy miejscowościami znajdującymi się w danym powiecie (z wyłączeniem gmin, które utworzyły w tym celu związek międzygminny). Przewozy powiatowe mają pozwolić przemieszczać się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, jak również kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz zasadniczo obniża jakość życia mieszkańców.

W dużych aglomeracjach charakteryzujących się wysokim rozwojem publicznego transportu drogowego osób, przewozy pasażerskie stanowią nadal około 75% całego transportu osób. Tak wysoki wynik jest konsekwencją dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuacja w Powiecie Zawierciańskim jest niestety odmienna. W wyniku wieloletnich zaniedbań i braku systemowych rozwiązań społeczeństwo zostało skutecznie zniechęcone do korzystania z transportu publicznego poprzez systematyczną likwidację kursów oraz złą jakość taboru, którym przewozy były obsługiwane. Owa polityka realizowana była między innymi przez największego przewoźnika na rynku przewozów w Powiecie Zawierciańskim - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zawierciu S.A., które zakończyło swoją działalność w marcu 2011 r., dodatkowo powodując dużą dezorientację pasażerów. Obecnie przewozy regularne w Powiecie Zawierciańskim są obsługiwane przez kilkunastu przewoźników, głównie taboru typu „bus” należącym do małych, kilkusobowych firm prywatnych.

Wyżej wymienione czynniki powodują, iż odbudowa zaufania do publicznego transportu drogowego będzie powolnym procesem i w decydującej mierze zależeć będzie od przejrzystej oraz sprawnej realizacji zadań zarówno przez wyższe, jak i niższe szczeble władzy samorządowej (powiaty i gminy).

Opracowując plan transportowy należy w głównej mierze mieć na uwadze jego szczegółowe cele:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów;
- integrację systemu transportowego;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki danego obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa polegającą na redukcji liczby wypadków oraz poprawę bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z powyższym plan powinien określać:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Opracowując plan transportowy należy w szczególności uwzględnić:

- ✓ koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- ✓ plan zagospodarowania przestrzennego województwa;
- ✓ miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- ✓ sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem;
- ✓ 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;
- ✓ rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano również inne źródła i informacje, do których należą:

- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną powiatu zawierciańskiego;
- dane z urzędów gmin, urzędu pracy, ośrodków pomocy społecznej, szkół i innych instytucji;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji powiatu zawierciańskiego;
- publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe:
  - Powiatu Zawierciańskiego: [www.zawiercie.powiat.pl](http://www.zawiercie.powiat.pl)
  - Głównego Urzędu Statystycznego: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)
  - Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)

## **2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Zawierciańskim**

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze powiatu zawierciańskiego wykonywać ma Starosta

Zawierciański. Niemniej jednak zaznaczyć należy, że będą one dotyczyć tylko i wyłącznie komunikacji powiatowej z wyłączeniem wewnętrznej komunikacji gminnej, dla której organizatorami winny być właściwe jednostki samorządu gminnego.

Biorąc pod uwagę zarówno potrzeby i oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, jak również możliwości ekonomiczne, organizacyjne, administracyjne organizatora ustalono, iż sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej obejmie obszar następujących gmin powiatu zawierciańskiego:

- ◆ Zawiercie,
- ◆ Poręba,
- ◆ Łazy,
- ◆ Ogrodzieniec,
- ◆ Pilica,
- ◆ Szczekociny,
- ◆ Kroczyce,
- ◆ Włodowice,
- ◆ Żarnowiec,
- ◆ Irządze.



Podstawową funkcją przewozów wykonywanych na obszarze gmin objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Zawiercie, w którym znajduje się znaczna część instytucji generujących ruch pasażerów. Ponadto, w związku z obserwowanym ciężeniem mieszkańców gminy Łazy w kierunku Dąbrowy Górniczej i gminy Poręba w kierunku Siewierza, przewozy będą wykonywane również do sąsiednich powiatów. W tym celu konieczne jest zawarcie przez Powiat Zawierciański porozumień z Dąbrową Górniczą – miastem na prawach powiatu oraz z Powiatem Będzińskim, które pozwolą na realizację transportu publicznego na wybranych liniach komunikacyjnych na obszarze sąsiednich powiatów.

Plan sieci komunikacyjnej w przewozach powiatowych został przedstawiony w dalszej części niniejszego opracowania.

Sieć komunikacyjna ma za zadanie zagwarantować:

- dostęp do usług transportu publicznego wszystkim osobom (w tym przede wszystkim niepełnosprawnym);
- poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców, a także wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu;
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek powiatu;
- uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

### 3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, należy wziąć pod uwagę ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Jednakże, z uwagi na fakt, iż Marszałek Województwa Śląskiego nie ogłosił jeszcze planu transportowego, niniejszy plan nie uwzględnia zapisów planów wyższego szczebla.

## 4. Charakterystyka Powiatu Zawierciańskiego

### 4.1 Transport publiczny i jego problemy

W ostatnim dziesięcioleciu widoczny jest znaczny rozwój motoryzacji w Polsce. Zatłoczone, pełne pojazdów ulice, brak miejsc parkingowych, utrudniony ruch pojazdów stały się codziennością. Sytuacja ta wpływa negatywnie na jakość powietrza oraz na wzrost wypadków drogowych. Niestety dynamiczny rozwój motoryzacji nie współgra z rozwojem infrastruktury. Budowa nowych dróg, odciążających centra miast, jest kapitałochłonna i długotrwała, a czasem ze względu na istniejącą zabudowę oraz wymogi związane z ochroną środowiska, praktycznie niemożliwa. Niedostosowanie to spowodowało spadek zapotrzebowania na tego typu przewozy. Efektem takiego stanu rzeczy są zmiany organizacyjne oraz wynikające z nich zmiany metod zarządzania transportem publicznym. Zmiany metod zarządzania zostały wywołane potrzebą szybkiego reagowania i dostosowania się do wymagań rynku.

Właściwie funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego powinien spełniać następujące wymagania:

- zapewniać powszechny dostęp do usług przewozowych,
- na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajając potrzeby przewozowe społeczności.

Zadaniem organizatora transportu zbiorowego jest dążenie do tego, by transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w tym również w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich) był przyjazny dla pasażerów, przede wszystkim poprzez:

- możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- zapewnienie sprzyjających pasażerom godzin podróży, poprzez właściwe ułożenie rozkładów jazdy,
- zapewnienie odpowiedniego standardu świadczonych usług w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat Zawierciański, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązany wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprosta potrzebom przewozowym mieszkańców gmin powiatu zawierciańskiego, tym samym uwzględniając możliwości finansowe budżetu Powiatu oraz możliwości techniczne przewoźników – operatorów. Należy nadmienić, iż oczekiwania mieszkańców ciągle wzrastają, natomiast możliwości finansowe i techniczne operatora nie zawsze za nimi nadążają. Niewątpliwie podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Niemniej jednak często związane jest to ze wzrostem cen za przejazd, które stanowią najważniejszy element usług przewozowych w publicznym transporcie. Ogół wymienionych uwarunkowań powoduje, że bardzo trudno jest spełnić oczekiwania w zakresie stosowania niskich taryf za korzystanie z usług transportu publicznego.

## 4.2 Położenie geograficzne

Powiat zawierciański jest powiatem ziemskim znajdującym się w południowo-wschodniej części województwa śląskiego. Sąsiaduje z powiatem częstochowskim, myszkowskim, będzińskim oraz miastem na prawach powiatu Dąbrowa Górnicza (należącymi do województwa śląskiego), a także powiatami olkuskim i miechowskim (położonymi w województwie małopolskim) oraz powiatem włoszczowskim i jędrzejowskim (położonymi w województwie świętokrzyskim).

Łączna powierzchnia powiatu wynosi 1003 km<sup>2</sup>, co stanowi około 8% powierzchni województwa i tym samym plasuje go na trzeciej pozycji, po częstochowskim i żywieckim w województwie śląskim.

Powiat zawierciański swoim zasięgiem obejmuje dziesięć gmin:

- **dwie gminy miejskie:** Zawiercie, Poręba;
- **cztery gminy miejsko-wiejskie:** Łazy, Ogrodzieniec, Pilica, Szczekociny;
- **cztery gminy wiejskie:** Kroczyce, Irządze, Włodowice, Żarnowiec.

Obszar powiatu zawierciańskiego obejmuje 6 miast oraz 167 miejscowości.

W powiecie zawierciańskim swoje źródło mają trzy rzeki: Czarna Przemsza, Warta i Pilica, które są dopływami głównych rzek Polski.

Powiat zawierciański jest powiatem o charakterze rolniczo-turystyczno-przemysłowym. Dzięki unikalnej rzeźbie terenu Jury Krakowsko-Częstochowskiej rozwija się tu turystyka i rekreacja, a walory krajobrazowe takie jak jaskinie, kompleksy skalne, zabytki historyczne czy duża lesistość (ok. 30% powierzchni powiatu) tego terenu tworzą doskonałe warunki do wypoczynku. Podstawą rozwoju gospodarczego na terenie powiatu zawierciańskiego jest rolnictwo, które zarazem stanowi główne źródło zatrudnienia tutejszej ludności. Użytki rolne zajmują ponad 62% powierzchni powiatu, z czego około 75% to grunty orne, ponad 14% to łąki, około

5% to sady. Największy udział użytków rolnych znajduje się w południowo- wschodniej oraz południowej części powiatu (gm. Pilica, Żarnowiec) oraz na terenach gmin Szczekociny, Łazy, Kroczyce.

Przemysł w powiecie zawierciańskim rozwija się w umiarkowanym tempie. Jego największa koncentracja występuje w zachodniej części powiatu, przede wszystkim na obszarze największych miast (Zawiercie, Poręba, Łazy). Największą rolę w rozwoju gospodarczym powiatu odgrywają takie gałęzie jak: hutnictwo, przemysł metalowy i budowlany.

Z punktu widzenia transportu drogowego oraz kolejowego miasto Zawiercie, będące stolicą powiatu, posiada korzystne położenie komunikacyjne, gdyż jego odległość od dużych aglomeracji miejskich jakimi są Katowice, Kraków czy Częstochowa wynosi odpowiednio: 43 km, 67 km i 45 km. Natomiast najbliższy port lotniczy (Pyrzowice) znajduje się w odległości 28 km od Zawiercia.

Położenie geograficzne powiatu oraz poszczególnych gmin ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Powiat Zawierciański bowiem przy ustalaniu przebiegu poszczególnych linii należy uwzględnić szereg istotnych uwarunkowań m.in. takich jak:

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej,
- rynek pracy,
- edukację,
- ochronę zdrowia,
- kulturę, turystykę i sport.

#### 4.3 Charakterystyka sieci drogowej

W powiecie zawierciańskim powiązania komunikacyjne są realizowane za pomocą:

- drogi krajowej,
- dróg wojewódzkich,
- dróg powiatowych,
- dróg gminnych.

Droga krajowa (nr 78) przebiegająca przez powiat ma długość 53 km. Sieć dróg wojewódzkich ma łączną długości 100 km (zgodnie z porozumieniem pomiędzy Zarządem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, a Zarządem Powiatu Zawierciańskiego przyjęto do utrzymania 92,3 km dróg wojewódzkich znajdujących się w granicach powiatu zawierciańskiego), z czego długość poszczególnych dróg wynosi:

Lp.	Numer drogi	Droga / odcinek	Długość w km
1.	<b>DW 790</b>	od granicy miasta Dąbrowa Górnicza przez Ogrodzieniec do DW 794 (Pilica)	24,3
2.	<b>DW 791</b>	od granicy powiatu zawierciańskiego do granicy województwa małopolskiego	13,5
3.	<b>DW 794</b>	od DK 46 (powiat częstochowski) do granicy województwa małopolskiego	31,2
4.	<b>DW 795</b>	od granicy województwa świętokrzyskiego do DK 78 (Szczekociny)	10,1
5.	<b>DW 796</b>	od DK 78 (Zawiercie) do granicy miasta Dąbrowa Górnicza	12,9

Sieć dróg powiatowych ma łączną długość 561,7 km, z czego w poszczególnych gminach odpowiednio:

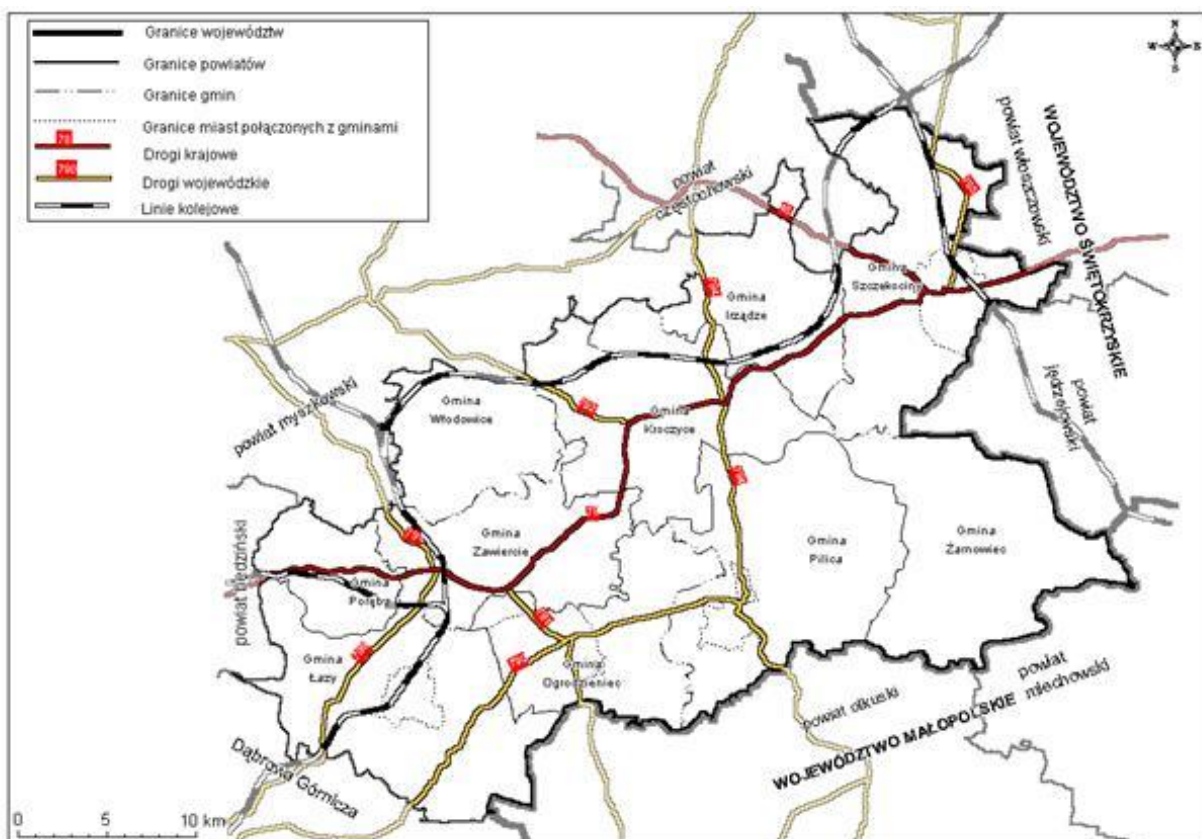
- Zawiercie - 69,8 km;
- Poręba - 10,9 km;
- Łazy - 74,4 km;
- Ogrodzieniec - 45,8 km;
- Pilica - 97,6 km;
- Szczekociny - 43,4 km;
- Kroczyce - 35,6 km;
- Włodowice - 48,4 km;

- Żarnowiec - 104,9 km;
- Irządze - 30,8 km.

Drogi gminne mają łączną długość 460 km (we wszystkich gminach powiatu).

Infrastruktura drogowa ulega stopniowej poprawie za sprawą unijnych i rządowych dotacji przeznaczonych na prowadzone w powiecie remonty i modernizacje dróg.

### Powiązania dróg komunikacyjnych w Powiecie Zawierciańskim



#### 4.4 Sytuacja społeczno – gospodarcza

Obszar powiatu zawierciańskiego zamieszkiwany jest przez 122 325 mieszkańców (wg danych GUS, stan na dzień 31.12.2012 r.), co oznacza iż gęstość zaludnienia wynosi 122 osoby na km<sup>2</sup>.

W powiecie zawierciańskim zarejestrowanych było 10 833 podmiotów gospodarczych (dane GUS, stan na dzień 31.12.2012 r.), z czego znaczny odsetek stanowiły podmioty sektora prywatnego (96,6%). Wśród wszystkich działających na terytorium powiatu podmiotów gospodarczych najwięcej jest prowadzonych przez osoby fizyczne (80,9%), następnie spółki cywilne (6,8%) oraz handlowe (3,8%).

Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych było w Zawierciu – 5013, Łazach – 1 665 i Ogrodzieńcu - 941, a najmniej w Żarnowcu - 267 i Irządach - 127.

Analizując strukturę zatrudnienia według grup sekcji można zauważyć, że większość ludności powiatu zawierciańskiego znajduje zatrudnienie w przemyśle i budownictwie - 33,1% oraz rolnictwie i leśnictwie - 28,9%.

#### Struktura bezrobocia

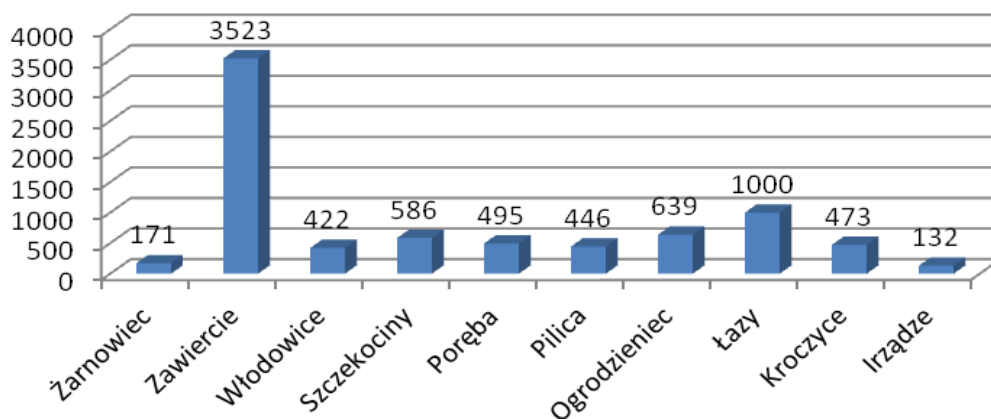
Zjawisko bezrobocia to jeden z głównych problemów, przed którymi stanęła nie tylko polska gospodarka, ale także (w skali mikro) samorządy lokalne. Starają się one ograniczać negatywny wzrost poziomu bezrobocia poprzez organizowanie różnych form aktywizacji lokalnego rynku pracy. Dzięki tym działaniom przeciwdziałano



się długotrwałemu pozostawaniu bez zatrudnienia, które może prowadzić do ubożenia się społeczeństwa, a nawet do wykluczenia społecznego.

Poziom bezrobocia w gminach powiatu zawierciańskiego kształtuje się w następujący sposób:

## Liczba bezrobotnych w gminach powiatu zawierciańskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Zawierciu za miesiąc grudzień 2012 r.

W poszczególnych gminach powiatu zawierciańskiego największy udział osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym zaobserwowano w gminach Włodowice (12,4%) i Kroczyce (12,1%), a najmniejszy w gminach Żarnowiec (5,9%) oraz Irządze (7,9%).

W skali całego powiatu zawierciańskiego według danych GUS bezrobotnych na koniec 2012 r. było 7887 osób, co daje stopę bezrobocia równą 18,2 %. Natomiast w sąsiednich powiatach lub miastach na prawach powiatu sytuacja przedstawia się następująco:

- powiat częstochowski - 9090 bezrobotnych (stopa bezrobocia 20,5%);
- powiat myszkowski - 5005 bezrobotnych (stopa bezrobocia 19,7%);
- powiat będziński - 7993 bezrobotnych (stopa bezrobocia 15,8%);
- miasto Dąbrowa Górnicza - 7166 bezrobotnych (stopa bezrobocia 12,6%);
- powiat olkuski - 7592 bezrobotnych (stopa bezrobocia 16,1%);
- powiat miechowski - 2433 bezrobotnych (stopa bezrobocia 11,3%);
- powiat jędrzejowski - 4934 bezrobotnych (stopa bezrobocia 13,9%);
- powiat włoszczowski - 2965 bezrobotnych (stopa bezrobocia 14,3%).

Wśród ościennych powiatów jedynie dwa: częstochowski i myszkowski charakteryzują się wyższą stopą bezrobocia w porównaniu do powiatu zawierciańskiego.

Z danych Powiatowego Urzędu Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety (50,3% bezrobotnych),
- bezrobociem dotknięte są osoby głównie młode w wieku 25-34 lata (a więc w okresie pełnej zdolności do pracy), z wykształceniem zasadniczym zawodowym, policealnym i średnim zawodowym
- bezrobotnymi są głównie osoby z krótkim stażem pracy lub bez stażu pracy, w wieku mobilnym, a więc podatne jeszcze na różne formy przekwalifikowania zawodowego, co jednak ogranicza perspektywy młodych mieszkańców powiatu, którzy migrują szukając zatrudnienia.

### 4.5 Struktura demograficzna

Obszar powiatu zawierciańskiego z końcem 2012 r. zamieszkiwany był przez 122 325 mieszkańców, w tym 63 122 kobiet (51,6% ludności), co oznacza, że na 100 mężczyzn przypadało 107 kobiet.

Największy odsetek ludności zamieszkującej obszar powiatu była w wieku od 55 do 64 lat oraz od 30 do 39 lat, a najmniejszy odsetek to dzieci od 0 do 9 roku życia. W populacji powiatu można zauważyć negatywne zmiany jakimi są spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście osób w wieku poprodukcyjnym.

**Ludność w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w powiecie zawierciańskim w latach 2010-2012 (stan na dzień 31.12.2012 r.)**

Powiat zawierciański	2010	2011	2012
<b>Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym</b>	20.410	20.178	19.923
<b>Liczba osób w wieku produkcyjnym</b>	79.021	78.110	77.250
<b>Liczba osób w wieku poprodukcyjnym</b>	23.795	24.468	25.152

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

**Ludność gmin powiatu zawierciańskiego z podziałem na grupy wiekowe (stan na 31.12.2012 r.)**

Gmina											
Wiek	Gmina Zawiercie	Gmina Poręba	Gmina Łazy	Gmina Ogrodzieniec	Gmina Włodowice	Gmina Pilica	Gmina Szczekociny	Gmina Kroczy-ce	Gmina Irządze	Gmina Żarno-wiec	Razem powiat
<b>0-4</b>	2367	412	719	411	266	423	328	338	109	286	5659
<b>5-9</b>	2174	375	676	397	218	352	325	311	126	241	5195
<b>10-14</b>	2110	385	658	410	259	418	406	359	156	271	5432
<b>15-19</b>	2426	445	804	420	299	551	454	409	165	296	6269
<b>20-24</b>	3024	464	953	587	369	652	542	442	233	305	7571
<b>25-29</b>	3692	602	1204	696	412	682	609	435	211	387	8930
<b>30-34</b>	4094	739	1296	749	401	633	588	458	183	361	9502
<b>35-39</b>	4163	693	1251	750	385	636	575	475	183	332	9443
<b>40-44</b>	3344	588	1033	603	343	602	477	450	155	271	7866
<b>45-49</b>	3165	544	1066	608	323	542	453	416	183	266	7566
<b>50-54</b>	3827	640	1276	714	417	629	620	450	195	305	9073
<b>55-59</b>	4539	770	1385	783	438	677	710	393	176	364	10235
<b>60-64</b>	4420	694	1216	674	361	559	630	434	174	321	9483
<b>65-69</b>	2786	432	731	511	256	420	413	317	144	189	6199
<b>70 i więcej</b>	5557	1050	1852	1138	542	1148	959	646	415	595	13902

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba dzieci i młodzieży, czyli osób najczęściej korzystających z komunikacji publicznej, kształtowała się w następujący sposób (podział ze względu na wiek, dane GUS za 2012 r.):

- 7 - 12 lat – 7233 osób,
- 13 - 15 lat – 3454 osób,
- 16 - 21 lat – 8058 osób.

### Gęstość zaludnienia

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. Analizując dane informujące, ile osób mieszka na danym terenie można właściwie ułożyć przebieg

linii komunikacyjnych oraz właściwie dobrać rodzaj środków transportu, którymi komunikacja publiczna jest realizowana. Ma to duży wpływ na rentowność przewozów.

W powiecie zawierciańskim gęstość zaludnienia wynosi 122 osoby/km<sup>2</sup>, natomiast w województwie śląskim na 1 km<sup>2</sup> przypadają 374 osoby, natomiast w kraju 123 osoby. Kształtowanie się wskaźnika gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach należących do powiatu zawierciańskiego ukazuje poniższa tabela.

**Liczba ludności oraz wskaźnik gęstości zaludnienia z podziałem na gminy powiatu zawierciańskiego (stan na dzień 31.12.2012 r.)**

Lp.	Gmina	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia (liczba osób na 1 km <sup>2</sup> )
1.	Zawiercie	51688	606
2.	Poręba	8833	221
3.	Łazy	16120	121
4.	Ogrodzieniec	9451	111
5.	Włodowice	5289	69
6.	Pilica	8924	63
7.	Szczekociny	8089	60
8.	Kroczyce	6333	58
9.	Irządze	2808	40
10.	Żarnowiec	4790	38

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największe zagęszczenie ludności występuje w gminach Zawiercie i Poręba, natomiast najmniejsze w gminie Irządze i Żarnowiec. W gminach, w których gęstość zaludnienia była największa (Zawiercie, Poręba, Łazy) zamieszkiwało ok. 63% mieszkańców powiatu, z kolei w gminach o najmniejszej gęstości zaludnienia (Kroczyce, Irządze, Żarnowiec) jedynie 11,4% ludności.

Poniżej przedstawiono szczegółowe dane odrębnie dla każdej gminy.

**Gmina Zawiercie:**

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
Karlin	454	6,09	75 os/km <sup>2</sup>
Łośnice	541	3,18	170 os/km <sup>2</sup>
Pomrożyce	293	2,55	115 os/km <sup>2</sup>
Skarżyce	352	5,91	60 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Pilica:**

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
Biskupice	267	4,36	61 os/km <sup>2</sup>
Cisowa	210	2,68	78 os/km <sup>2</sup>
Dobra	286	3,56	80 os/km <sup>2</sup>
Dobra Kolonia	136	3,43	48 os/km <sup>2</sup>
Dobraków	435	7,2	60 os/km <sup>2</sup>
Dzwonowice	409	6,98	59 os/km <sup>2</sup>
Dzwono-Sierbowice	142	1,64	87 os/km <sup>2</sup>
Jasieniec	37	1,84	20 os/km <sup>2</sup>
Kidów	234	5,69	41 os/km <sup>2</sup>

<b>Kleszczowa</b>	339	9,38	36 os/km <sup>2</sup>
<b>Kocikowa</b>	502	6,63	76 os/km <sup>2</sup>
<b>Podleśna</b>	42	4,28	10 os/km <sup>2</sup>
<b>Przychody</b>	158	5,53	29 os/km <sup>2</sup>
<b>Siadcza</b>	167	5,28	32 os/km <sup>2</sup>
<b>Sierbowice</b>	191	6,68	29 os/km <sup>2</sup>
<b>Sławniów</b>	854	7,16	119 os/km <sup>2</sup>
<b>Smoleń</b>	261	4,66	56 os/km <sup>2</sup>
<b>Solca</b>	159	9,31	17 os/km <sup>2</sup>
<b>Szyce</b>	370	9,82	38 os/km <sup>2</sup>
<b>Wierbka</b>	822	3,99	206 os/km <sup>2</sup>
<b>Wierzbica</b>	336	7,37	46 os/km <sup>2</sup>
<b>Zarzeczce</b>	198	0,91	217 os/km <sup>2</sup>
<b>Złożeniec</b>	374	14,68	25 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Łazy:**

<b>Nazwa sołectwa</b>	<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>Powierzchnia w km<sup>2</sup></b>	<b>Gęstość zaludnienia na 1 km<sup>2</sup></b>
<b>Turza</b>	303	4,908	61 os/km <sup>2</sup>
<b>Kuźnica Masłońska</b>	134	2,582	51 os/km <sup>2</sup>
<b>Mitręga</b>	34	3,062	11 os/km <sup>2</sup>
<b>Rokitno Szlacheckie</b>	1113	17,011	65 os/km <sup>2</sup>
<b>Hutki Kanki</b>	66	3,714	17 os/km <sup>2</sup>
<b>Grabowa</b>	747	14,637	51 os/km <sup>2</sup>
<b>Niegowoniczki</b>	549	7,386	74 os/km <sup>2</sup>
<b>Niegowonice</b>	1905	18,243	104 os/km <sup>2</sup>
<b>Trzebyczka</b>	78	7,665	10 os/km <sup>2</sup>
<b>Chruszczobród</b>	1677	22,640	74 os/km <sup>2</sup>
<b>Chruszczobród-Piaski</b>	225	4,348	51 os/km <sup>2</sup>
<b>Wiesiółka</b>	274	1,810	151 os/km <sup>2</sup>
<b>Wysoka</b>	1127	7,273	154 os/km <sup>2</sup>
<b>Ciągowice</b>	662	8,143	81 os/km <sup>2</sup>
<b>Kazimierówka</b>	20	0,525	38 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Ogrodzieniec:**

<b>Nazwa sołectwa</b>	<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>Powierzchnia w km<sup>2</sup></b>	<b>Gęstość zaludnienia na 1 km<sup>2</sup></b>
<b>Fugasówka</b>	731	4,71	155 os/km <sup>2</sup>
<b>Gieblo i Gieblo Kolonia</b>	683	7,32	93 os/km <sup>2</sup>
<b>Gulzów</b>	290	2,07	140 os/km <sup>2</sup>
<b>Kielkowice</b>	449	5,61	80 os/km <sup>2</sup>
<b>Mokrus</b>	308	4,53	68 os/km <sup>2</sup>
<b>Podzamcze</b>	1028	11,87	87 os/km <sup>2</sup>
<b>Ryczów i Ryczów</b>	1216	14,63	83 os/km <sup>2</sup>

<b>Kolonia</b>			
<b>Żelazko</b>	210	3,01	70 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Szczekociny:**

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
Bonowice	283	7,99	35 os/km <sup>2</sup>
Bógdał	71	4,82	15 os/km <sup>2</sup>
Brzostek	109	4,88	22 os/km <sup>2</sup>
Chalupki	54	0,63	86 os/km <sup>2</sup>
Drużykowa	256	8,11	32 os/km <sup>2</sup>
Goleniowy	751	11,76	64 os/km <sup>2</sup>
Grabiec	215	4,44	48 os/km <sup>2</sup>
Gustawów-Malachów	126	2,78	45 os/km <sup>2</sup>
Oludza	304	7,03	43 os/km <sup>2</sup>
Przyłęk	132	9,18	14 os/km <sup>2</sup>
Rędziny	53	1,25	42 os/km <sup>2</sup>
Rokitno	893	20,26	44 os/km <sup>2</sup>
Siedliska	251	4,39	57 os/km <sup>2</sup>
Starzyny	285	16,6	17 os/km <sup>2</sup>
Szyszki	17	1,98	9 os/km <sup>2</sup>
Tęgobórz	225	5,12	44 os/km <sup>2</sup>
Wólka Oludzka	118	3,15	37 os/km <sup>2</sup>
Wólka Starzyńska	136	2,59	53 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Irządze:**

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
Bodziejowice	209	4,02	52 os/km <sup>2</sup>
Irządze	515	21,07	24 os/km <sup>2</sup>
Mikołajewice	101	1,63	62 os/km <sup>2</sup>
Sadowie	259	5,56	47 os/km <sup>2</sup>
Wilgoszcza	161	2,75	59 os/km <sup>2</sup>
Wilków	256	6,53	39 os/km <sup>2</sup>
Witów	484	9,08	53 os/km <sup>2</sup>
Woźniki	110	2,07	53 os/km <sup>2</sup>
Wygielzów	168	5,73	29 os/km <sup>2</sup>
Zawada Pilicka	382	9,62	40 os/km <sup>2</sup>
Zawadka	133	3,32	40 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Kroczyce:**

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
Biała Błotna	164	4,65	35 os/km <sup>2</sup>
Browarek	44	2,81	16 os/km <sup>2</sup>

<b>Dzibice</b>	542	7,27	75 os/km <sup>2</sup>
<b>Dobrogoszczyce</b>	189	5,1	37 os/km <sup>2</sup>
<b>Gołuchowice</b>	330	9,93	33 os/km <sup>2</sup>
<b>Huta Szklana</b>	73	1,81	40 os/km <sup>2</sup>
<b>Kostkowice</b>	355	2,93	121 os/km <sup>2</sup>
<b>Kroczyce Okupne i Stare</b>	1872	19,14	97 os/km <sup>2</sup>
<b>Lgota Murowana</b>	441	7,64	58 os/km <sup>2</sup>
<b>Lgotka</b>	97	2,05	47 os/km <sup>2</sup>
<b>Podlesice</b>	323	4,09	79 os/km <sup>2</sup>
<b>Piaseczno</b>	95	3,57	27 os/km <sup>2</sup>
<b>Pradła</b>	189	13,65	14 os/km <sup>2</sup>
<b>Przyłubsko</b>	193	5,1	38 os/km <sup>2</sup>
<b>Siamoszyce</b>	206	4,35	47 os/km <sup>2</sup>
<b>Siedliszowice</b>	330	8,04	41 os/km <sup>2</sup>
<b>Siemierzycy</b>	203	3,09	66 os/km <sup>2</sup>
<b>Szypowice</b>	264	4,24	62 os/km <sup>2</sup>
<b>Trzciniac</b>	15	0,69	22 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Włodowice:**

<b>Nazwa sołectwa</b>	<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>Powierzchnia w km<sup>2</sup></b>	<b>Gęstość zaludnienia na 1 km<sup>2</sup></b>
<b>Góra Włodowska</b>	555	11,12	5 os/km <sup>2</sup>
<b>Rudniki</b>	1343	7,74	174 os/km <sup>2</sup>
<b>Hucisko</b>	312	3,62	86 os/km <sup>2</sup>
<b>Zdów</b>	536	8,29	65 os/km <sup>2</sup>
<b>Skalka</b>	203	2,94	69 os/km <sup>2</sup>
<b>Parkoszowice</b>	246	4,05	61 os/km <sup>2</sup>
<b>Włodowice</b>	1178	23,52	50 os/km <sup>2</sup>
<b>Rzędkowice</b>	541	10,0	54 os/km <sup>2</sup>
<b>Morsko</b>	310	5,57	56 os/km <sup>2</sup>

**Gmina Żarnowice:**

<b>Nazwa sołectwa</b>	<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>Powierzchnia w km<sup>2</sup></b>	<b>Gęstość zaludnienia na 1 km<sup>2</sup></b>
<b>Brzeziny</b>	170	5,58	30 os/km <sup>2</sup>
<b>Chlina</b>	744	13,14	57 os/km <sup>2</sup>
<b>Jeziorowice</b>	224	11,83	19 os/km <sup>2</sup>
<b>Koryczany</b>	454	14,29	32 os/km <sup>2</sup>
<b>Łany Małe</b>	238	5,09	47 os/km <sup>2</sup>
<b>Łany Średnie</b>	269	4,47	60 os/km <sup>2</sup>
<b>Łany Wielkie</b>	295	16,73	18 os/km <sup>2</sup>
<b>Małoszyce</b>	318	8,55	37 os/km <sup>2</sup>
<b>Otola</b>	410	9,17	45 os/km <sup>2</sup>
<b>Otola Mała</b>	51	0,71	72 os/km <sup>2</sup>
<b>Udórz</b>	273	8,35	33 os/km <sup>2</sup>
<b>Wola Libertowska</b>	526	11,12	47 os/km <sup>2</sup>

<b>Zabrodzie</b>	127	3,38	38 os/km <sup>2</sup>
<b>Żarnowiec</b>	681	12,42	55 os/km <sup>2</sup>

Gęstość zaludnienia powinna stanowić bardzo istotny czynnik zarówno przy doborze taboru autobusowego podczas ustalania sieci przewozowej, a także przy ustalaniu ilości przystanków autobusowych na danym obszarze. Im większa gęstość zaludnienia, tym ilość przystanków powinna być większa. Z przeprowadzonej analizy można wywnioskować, że obecne rozlokowanie przystanków poprawnie zaspakaja potrzeby mieszkańców.

#### 4.6 Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w powiecie zawierciańskim w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

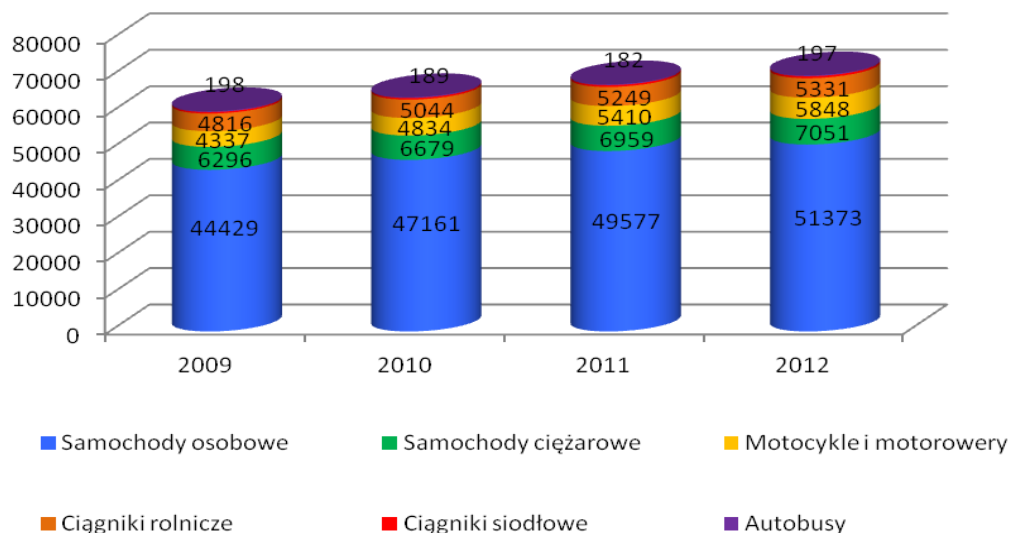
##### 1. Zarejestrowane pojazdy mechaniczne

Rodzaj pojazdu	Rok			
	2009	2010	2011	2012
<b>Samochody osobowe</b>	44429	47161	49577	51373
<b>Samochody ciężarowe</b>	6296	6679	6959	7051
<b>Autobusy</b>	198	189	182	197
<b>Motocykle i motorowery</b>	4337	4834	5410	5848
<b>Ciągniki siodłowe</b>	425	456	505	556
<b>Ciągniki rolnicze</b>	4816	5044	5249	5331
<b>RAZEM</b>	<b>60501</b>	<b>64363</b>	<b>67882</b>	<b>70356</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dane te przedstawiono na poniższym wykresie:

**Liczba pojazdów w powiecie zawierciańskim w latach 2009-2012**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

##### 2. Liczba samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i motorowerów na 1.000 mieszkańców:

- 2009 r. – 359,9 samochodów osobowych, 54,4 ciężarowych oraz 14,7 motocykli i motorowerów,
- 2010 r. – 382,7 samochodów osobowych, 57,9 ciężarowych oraz 15,8 motocykli i motorowerów,
- 2011 r. – 403,9 samochodów osobowych, 60,8 ciężarowych oraz 17,2 motocykli i motorowerów,
- 2012 r. – 420 samochodów osobowych, 62,2 ciężarowych oraz 18,4 motocykli i motorowerów.

Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców stale rośnie (w 2012 r. nastąpił 16% wzrost w porównaniu z 2009 r.). Najmniejszy wzrost zanotowano w ilości samochodów ciężarowych na 1000 mieszkańców (ok. 14%), zaś największy wzrost daje się zauważyć w liczbie motocykli i motorowerów (ok. 25%). Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów.

Pomimo dynamicznie rozwijającej się komunikacji indywidualnej nie jest ona w stanie zastąpić komunikacji publicznej. Zwiększająca się wciąż ilość pojazdów indywidualnych jest przyczyną utrudnień komunikacyjnych oraz negatywnie wpływa na ekologię. Tylko szybki i zrównoważony rozwój komunikacji publicznej zapewnia komfortowe i dogodne przemieszczanie się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy w powiecie.

#### 4.7 Komunikacja publiczna

Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w powiecie zawierciańskim można podzielić na:

- komunikację międzyregionalną i regionalną- połączenia powiatu zawierciańskiego z miastami spoza województwa śląskiego i z miastami województwa śląskiego:
  - Katowice - Kielce;
  - Dąbrowa Górnicza - Siewierz;
  - Szczekociny - Włoszczowa;
  - Sędziszów - Szczekociny;
  - Częstochowa - Kraków;
  - Szczekociny - Częstochowa;
  - Łazy - Dąbrowa Górnicza;
  - Biała Podlaska - Gliwice;
  - Katowice - Busko Zdrój;
  - Biała Podlaska - Katowice;
  - Katowice - Zawiercie;
  - Zawiercie - Pyrzowice;
  - Zawiercie - Tychy;
  - Zawiercie - Wolbrom;
  - Myszków - Katowice;
  - Szczekociny - Dąbrowa Górnicza;
  - Szczekociny - Kraków;
  - Żarnowiec - Miechów.
- komunikację lokalną - linie komunikacyjne w granicach powiatu oraz wykraczające do powiatów ościennych (powiat częstochowski, powiat myszkowski, powiat będziński, miasto Dąbrowa Górnicza, powiat olkuski, powiat miechowski, powiat jędrzejowski, powiat włoszczowski).

Obecnie pasażerski przewóz regularny na liniach komunikacyjnych o zasięgu lokalnym wykonują:

1. Zakład Komunikacji Miejskiej w Zawierciu z siedzibą w Zawierciu przy ulicy Polskiej 21 (ZKM),
2. MKS Szczekociny S.C. Stanisław Fabjański, Marcin Derek, Rafał Królicza z siedzibą w Szczekocinach przy ulicy Jana Pawła II 10B/6, linia:
  - Szczekociny - Zawiercie,
  - Siedliszowice - Zawiercie,
3. Anna Jaworska Firma przewozowa JAW-BUS z Ogrodzieńca z siedzibą w Podzamczu przy ulicy Wojska Polskiego 21A, linie:
  - Zawiercie - Gulzów,
  - Zawiercie - Śrubarnia,
4. P.P.H.U. „UNI-METAL” Joanna Michalska z siedzibą w Koniecpolu przy ulicy Różanej 6/1, linia:
  - Szczekociny - Zawiercie,
5. GONPOL Szczepan Goncerz, Kamil Goncerz Spółka jawna z Pilicy z siedzibą w Złożeńcu 74, linie:
  - Zawiercie - Wierbka,
  - Pradła - Żarnowiec,
  - Dzwonosierbowice - Zawiercie,
  - Zawiercie - Jasieniec,
  - Zawiercie - Rokitno,
  - Zawiercie - Żarnowiec,



6. Edyta Żurek Usługi Transportowe i Przewóz Osób „MATI- TRANS” z siedzibą w Porębie przy ulicy Aksamitnej 68, linie:
  - Zawiercie – Góra Włodowska,
  - Zawiercie – Dzibice,
  - Zawiercie – Kroczyce,
  - Zawiercie – Zdów,
  - Zawiercie – Kostkowice,
7. Aleksander Szczerbiński „MINIBUS” z Pilicy z siedzibą w Złożeńcu 50a, linia:
  - Złoženiec – Zawiercie - Złoženiec,
8. Sebastian Mroziński CAR-BIS z siedzibą w Zawierciu przy ulicy Weneckiej 38, linia:
  - Łazy – Zawiercie - Łazy,
9. PRZEWÓZ OSÓB RAFAŁ PAŁASZ z siedzibą w Niegowonicach przy ulicy Zbożowej 6, linie:
  - Chruszczobród – Zawiercie - Chruszczobród,
  - Łazy – Zawiercie – Łazy.

Analizując powyższe dane można stwierdzić, iż rynek przewozowy na obszarze Powiatu Zawierciańskiego jest mocno rozdrobniony (nie mamy tutaj do czynienia z podmiotem, który odgrywa rolę dominującą i obsługuje większą część powiatu). Sytuacja taka może być niekomfortowa dla pasażerów, ponieważ każdy z przewoźników stosuje odmienne taryfy oraz systemy biletowe, co komplikuje przemieszczanie się po obszarze powiatu (konieczność przesiadek oraz nabywania biletów u każdego przewoźnika osobno).

#### 4.7.1 Infrastruktura kolejowa

Na terenie powiatu zawierciańskiego znajdują się dwa dworce kolejowe: w Zawierciu przy ulicy 3 Maja 2 oraz w Łazach przy ulicy Dworcowej 1. Dworzec kolejowy w Zawierciu jest jednym z największych w województwie śląskim. Przez miasto Zawiercie przebiega Centralna Magistrala Kolejowa. Oprócz tego przez stację przechodzą takie linie jak:

- Warszawa Centralna - Katowice;
- Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice;
- Tarnowskie Góry – Zawiercie (obecnie nie eksploatowana w ruchu pasażerskim, jednak w przyszłości linia ta może zostać odnowiona i uruchomiona na potrzeby pasażerskie)
- Częstochowa – Gliwice;
- Gliwice – Bytom - Zawiercie.

Można powiedzieć, że kolej na terenie powiatu zawierciańskiego spełnia poniekąd rolę środka transportowego na poziomie ponadlokalnym.

Aktualnie ponad stuletni zabytkowy dworzec kolejowy w Zawierciu został gruntownie zmodernizowany. Pojawiły się w nim systemy zabezpieczeń, monitoring, instalacja centralnego ogrzewania, pomieszczenia dla opiekuna z dzieckiem, nowy, bardziej przyjazny system informacji wizualnej i miejsca postojowe dla samochodów osobowych, co zapewne udogodni pasażerom podróżowanie i oczekiwanie na pociąg. Po renowacji dworzec został także przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych, gdyż brak podjazdów i wind stanowił ogromną barierę, uniemożliwiającą osobom niepełnosprawnym ruchowo korzystanie z kolei. Podobnie dworzec kolejowy na terenie miasta Łazy przeszedł rewitalizację. Wewnątrz przygotowano lokale usługowo - handlowe oraz izbę tradycji. Na terenie powiatu zawierciańskiego znajdują się przystanki kolejowe:

- Zawiercie,
- Zawiercie Borowe Pole,
- Chruszczobród,
- Łazy,
- Wiesiołka.

Przez wschodnią część powiatu zawierciańskiego, a dokładniej teren miasta i gminy Szczekociny przebiega trasa relacji Kozłów-Koniecpol (stacje Szczekociny, Starzyny), która ma podrzędne znaczenie dla komunikacji powiatowej.

Dla sprawnego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu zawierciańskiego istotne jest powiązanie połączeń autobusowych oraz kolejowych z Zawiercia i Łaz.

#### 4.7.2 Infrastruktura drogowa

Najistotniejszym elementem z punktu widzenia pasażera są dworce i przystanki autobusowe, gdyż z nich korzysta się bezpośrednio. Prawidłowo przygotowane przystanki autobusowe powinny spełniać następujące wymagania:

- być oznaczone zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy Prawa o ruchu drogowym,
- zawierać czytelną informację o rozkładzie jazdy z uwzględnieniem godzin odjazdów, rodzaju komunikacji oraz operatorów zgodnie z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym,
- być oznaczone prawidłowo dobraną nazwą,
- zapewniać dostęp dla osób niepełnosprawnych.

#### 4.7.2.1 Dworce autobusowe

W stolicy powiatu obecnie nie ma dworca autobusowego. Dawny dworzec po likwidacji PKS S.A. w Zawierciu przejął jego właściciel, czyli PKP S.A. Obecnie obsługa pasażerów odbywa się na przystanku znajdującym się niedaleko dworca PKP. Na terenie dawnego dworca zostały rozebrane żelazne przystanki oraz wiaty przystankowe. Sytuacja ta spowodowała, że w Zawierciu nie ma miejsca na obsługę pasażerów. Brakuje kas biletowych oraz pomieszczeń socjalnych dla pasażerów i kierowców. Brak jest także placu manewrowego oraz parkingu dla autobusów. Szansą na zmianę tego stanu rzeczy jest fakt, iż miasto Zawiercie planuje nabyć od PKP S.A. działkę pod budowę zajezdni autobusowej. Zgodnie z koncepcją zagospodarowania przestrzennego teren ten jest przeznaczony pod budowę centrum przystankowego dla komunikacji autobusowej.

**Pozostałe gminy:** – nie posiadają dworców autobusowych.

#### 4.7.2.2. Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych

Analizując punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) powiatu zawierciańskiego dokonano jej podziału, tworząc umowne kategorie (od I do IV) obrazujące jej stan według zagrożeń i dostępności dla osób niepełnosprawnych.

**Kategoria I** dotyczy miejsc stanowiących największe zagrożenie i najmniejszą dostępność dla osób niepełnosprawnych. Są to głównie przystanki, które nie posiadają nie tylko zatoki autobusowej, ale i utwardzonego pobocza. W obrębie tych przystanków brak jest jakiegokolwiek miejsca, gdzie osoba niepełnosprawna mogłaby bezpiecznie oczekiwać na autobus. Problem mogą mieć tu nie tylko niepełnosprawni na wózkach, ale nawet całkowicie zdrowi ludzie, gdyż na autobus trzeba oczekiwać na jezdni, lub poza jej krawędzią, gdzie zwykle znajduje się stroma skarpa, grożąca upadkiem. Co więcej w miejscach tych zazwyczaj występuje duże natężenie ruchu, co jeszcze potęguje zagrożenie. Przystanki objęte tą kategorią powinny być w pierwszej kolejności przystosowane do obsługi pasażerów zarówno pełnosprawnych, jak i tych o ograniczonej sprawności ruchowej.

**Kategoria II** obejmuje miejsca, które nie stanowią tak dużego niebezpieczeństwa dla osób jak wymienione w kategorii I, jednak odbiegają one od prawidłowych standardów. Z reguły wokół takich przystanków rozpościera się trawiaste, bądź gruntowe pobocze, które pozwala uniknąć koniczności oczekiwania na autobus na jezdni, jednakże nie zapewnia właściwego komfortu. Miejsca takie powinny zostać doprowadzone do właściwego standardu w drugiej kolejności.

**Kategoria III** dotyczy miejsc, gdzie nie narażając się na potrącenie przez samochód można oczekiwać na autobus, aczkolwiek osoba niepełnosprawna może mieć duże trudności z dotarciem na to miejsce. Jest to związane w głównej mierze z utrudnionym dojazdem po jednej lub obydwu stronach (wyniesiony krawężnik, pobocze wysypane łupkiem, w którym grzęzną koła wózka, zniszczona, nierówna kostka brukowa utrudniająca jazdę). Przystanek ten można relatywnie małym nakładem środków doprowadzić do właściwego stanu.

**Kategoria IV** obejmuje miejsca, gdzie można oczekiwać na autobus nie narażając się na niebezpieczeństwo, a osoba niepełnosprawna może bez większych trudności korzystać z komunikacji autobusowej.

Poniżej przedstawiono przystanki, które będą obsługiwane przez powiatowe przewozy użyteczności publicznej, zlokalizowane na obszarze gmin: Zawiercie, Poręba, Łazy, Pilica, Ogrodzieniec, Szczekociny, Kroczyce, Żarnowiec, Włodowice, Irządze.

**Gmina Zawiercie:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Zawiercie Dworzec PKP	ul. Sikorskiego	powiatowa nr 1701	IV
Zawiercie Miodowa Szpital	ul. Miodowa	powiatowa nr 1703	III
Zawiercie Miodowa Szkoła	ul. Miodowa	powiatowa nr 1703	II
Zawiercie Wojska Polskiego	ul. Wojska Polskiego	krajowa nr 78	IV
Zawiercie Stary Rynek	ul. Stary Rynek	powiatowa nr 1726	IV
Zawiercie Leśna MOK	ul. Leśna	powiatowa nr 1700	IV
Zawiercie Piłsudskiego Telekomunikacja	ul. Piłsudskiego	powiatowa nr 1726	III
Zawiercie Żabki	ul. Piłsudskiego	powiatowa nr 1726	III
Zawiercie 11 Listopada Urząd Pracy	ul. 11 listopada	powiatowa nr 1713	III
Zawiercie 11 Listopada Szkoła	ul. 11 Listopada	powiatowa nr 1713	II
Zawiercie Oświatowa	ul. Oświatowa	powiatowa nr 1713	II
Zawiercie Kościuszki	ul. Kościuszki	powiatowa nr 1701	IV
Zawiercie Paderewskiego cmentarz	ul. Paderewskiego	krajowa nr 78	IV
Zawiercie Warty	ul. Paderewskiego	krajowa nr 78	III
Zawiercie Wydra Zielona	ul. Paderewskiego	krajowa 78	III
Zawiercie Żerkowice Remiza	ul. Aleksandra Fredry	krajowa 78	IV
Zawiercie Kromolów Pałacyk	ul. Targowa	gminna	IV

**Gmina Włodowice:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Rudniki	ul. Kościuszki	powiatowa nr 1713	II
Rudniki Zajazd	ul. Kościuszki	powiatowa nr 1713	III
Kopaniny I	Kopaniny przy lesie	powiatowa nr 1713	I
Włodowice	ul. Rynek	gminna	IV

**Gmina Poręba:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Poręba Kierszula I	ul. Armii Krajowej	krajowa nr 78	IV
Poręba Kierszula II	ul. Armii Krajowej	krajowa nr 78	II
Poręba kościół I	ul. Ludowego Wojska Polskiego	krajowa nr 78	IV
Poręba sezam	ul. Ludowego Wojska Polskiego	krajowa nr 78	IV

Poręba Wyzwolenia	ul. Wyzwolenia	krajowa nr 78	III
Poręba szkoła	ul. Wyzwolenia	krajowa nr 78	IV
Poręba cmentarz	ul. Armii Ludowej	krajowa nr 78	IV
Poręba Dworcowa	ul. Dworcowa	gminna	III

**Gmina Irządze:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Zawada Pilicka (Remiza OSP)	-	powiatowa nr 1783	II
Wilków (skrzyżowanie)	-	powiatowa nr 1790	II
Irządze	-	powiatowa nr 1783	III

**Gmina Szczekociny:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Bonowice 2	-	krajowa nr 78	II
Grabiec 1	-	krajowa nr 78	II
Szczekociny Dworzec PKS	ul. Marii Konopnickiej	gminna	III

**Gmina Kroczyce:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Biała Błotna	Skrzyżowanie DW 794 z drogą przez wieś	wojewódzka nr 794	II
Pradła Nr 3	ul. Wyzwolenia	krajowa nr 78	II
Gołuchowice Nr 2	-	krajowa nr 78	II
Siemierzycy Nr 1	-	krajowa nr 78	III
Lgota Murowana Nr 2	-	krajowa nr 78	II
Lgota Murowana Nr 1	-	krajowa nr 78	II
Kroczyce Nr 1	ul. 1 Maja	krajowa nr 78	III

**Gmina Żarnowiec:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Udórz I	-	powiatowa nr 1767	II
Wola Libertowska II	-	powiatowa nr 1767	I
Żarnowiec I (Rynek)	Rynek	gminna	IV

**Gmina Pilica:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Kleszczowa Nr 1	-	powiatowa nr 1767	I
Sławniów	ul. Długa	powiatowa nr 1767	II
Sławniów II	ul. Długa	powiatowa nr 1767	II
Sławniów III	ul. Długa	powiatowa nr 1767	IV
Sławniów IV	ul. Długa	powiatowa nr 1767	II
Biskupice	-	wojewódzka nr 790	I
Kocikowa	-	wojewódzka nr 790	II
Pilica Rynek	Rynek- Plac Mickiewicza	wojewódzka nr 794	IV

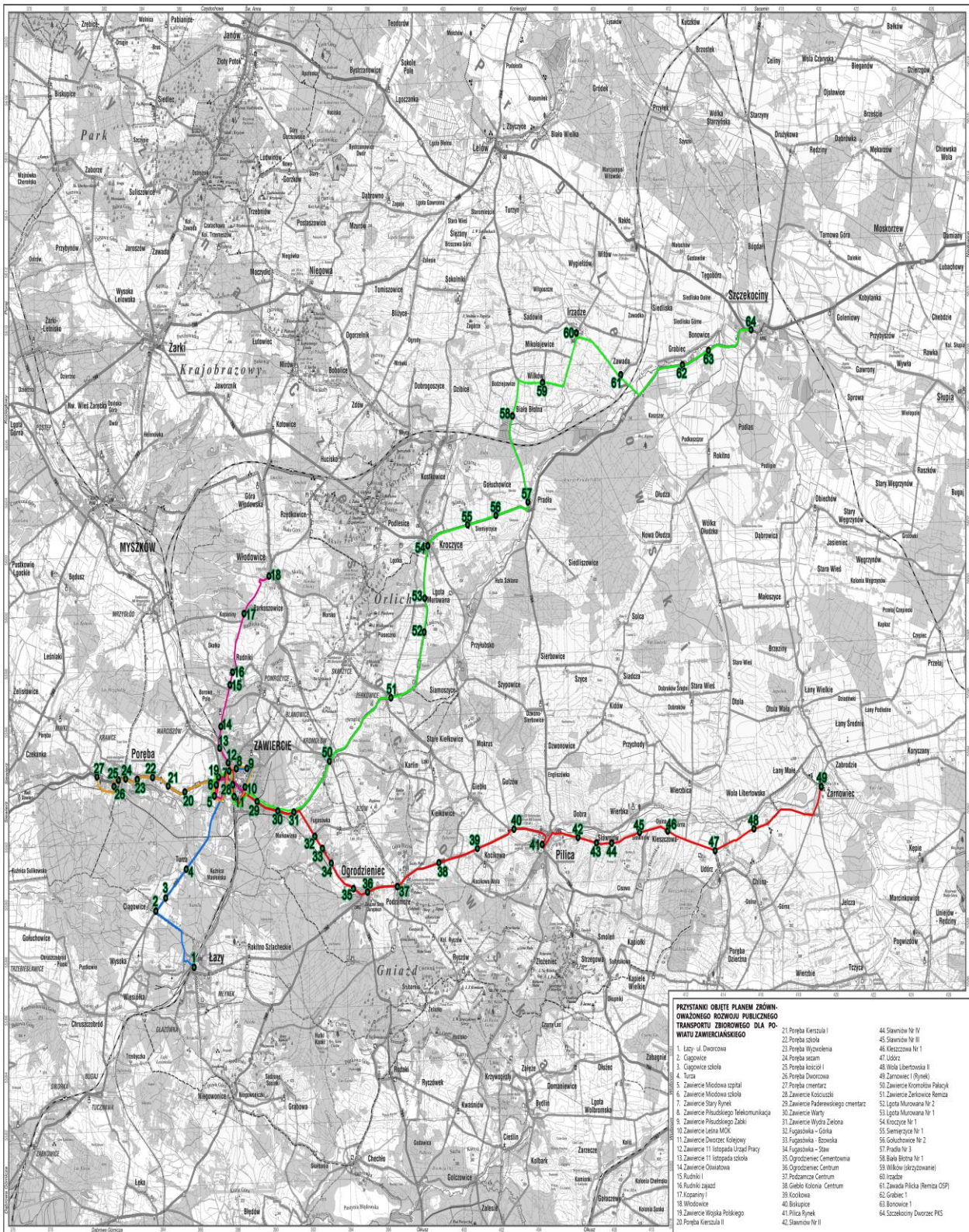
**Gmina Ogrodzieniec:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Giebło Kolonia Centrum	ul. Zawierciańska	wojewódzka nr 790	II
Podzamcze- Centrum	ul. Wojska Polskiego	wojewódzka nr 790	II
Fugasówka- Skrzyżowanie	ul. Poniatowskiego	wojewódzka nr 791	III
Fugasówka- Górka	ul. Poniatowskiego	wojewódzka nr 791	II
Fugasówka- Staw	ul. Poniatowskiego	wojewódzka nr 791	III
Ogrodzieniec- Centrum	ul. Kościuszki	wojewódzka nr 791	IV
Ogrodzieniec - Cementownia	ul. Kościuszki	wojewódzka nr 791	IV

**Gmina Łazy:**

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Ciągowice	ul. Obrońców Poczty Gdańskiej	wojewódzka nr 796	III
Ciągowice szkoła	ul. Obrońców Poczty Gdańskiej	wojewódzka nr 796	II
Turza	ul. Obrońców Poczty Gdańskiej	wojewódzka nr 796	III
Łazy	ul. Dworcowa	gminna	IV

Wszystkie wymienione przystanki zostały przedstawione na poniższej mapie.

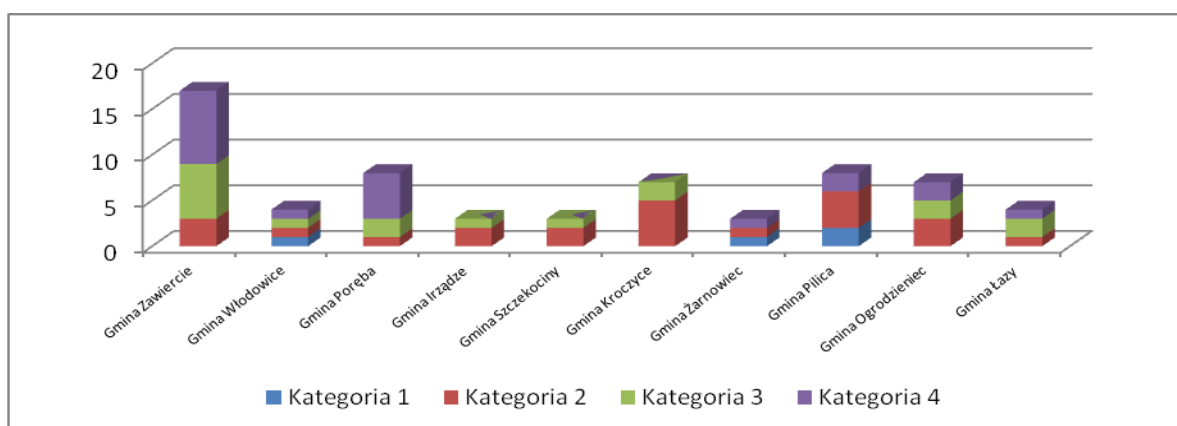


Liczba przystanków z podziałem na poszczególne kategorie zagrożeń dla osób niepełnosprawnych przedstawia się następująco:

Gmina	Gmina Zawiercie	Gmina Włodowice	Gmina Poręba	Gmina Irządze	Gmina Szczekociny	Gmina Kroczyce	Gmina Żarnowiec	Gmina Plika	Gmina Ogrodzieniec	Gmina Łazy
<b>Kategoria I</b>	0 (0%)	1 (25%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (33,3...%)	2 (25%)	0 (0%)	0 (0%)
<b>Kategoria II</b>	3 (18%)	1 (25%)	1 (12,5%)	2 (67%)	2 (67%)	5 (71%)	1 (33,3...%)	4 (50%)	3 (43%)	1 (25%)
<b>Kategoria III</b>	6 (35%)	1 (25%)	2 (25%)	1 (33%)	1 (33%)	2 (29%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (28,5%)	2 (50%)
<b>Kategoria IV</b>	8 (47%)	1 (25%)	5 (62,5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (33,3...%)	2 (25%)	2 (28,5%)	1 (25%)
<b>Razem</b>	<b>17</b> <b>(100%)</b>	<b>4</b> <b>(100%)</b>	<b>8</b> <b>(100%)</b>	<b>3</b> <b>(100%)</b>	<b>3</b> <b>(100%)</b>	<b>7</b> <b>(100%)</b>	<b>3</b> <b>(100%)</b>	<b>8</b> <b>(100%)</b>	<b>7</b> <b>(100%)</b>	<b>4</b> <b>(100%)</b>

Kategoria przystosowania przystanku dla osób niepełnosprawnych	Liczba przystanków w powiecie zawierciańskim
Kategoria I	4
Kategoria II	23
Kategoria III	17
Kategoria IV	20

oraz na wykresie:



Biorąc pod uwagę dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych na terenie gmin powiatu zawierciańskiego należy zauważyć, iż większa ich część (57,8%) mieści się w kategoriach III i IV, czyli względnie odpowiada oczekiwaniom wyżej wymienionej grupy użytkowników komunikacji. Natomiast stosunkowo mała liczba przystanków (6,3%) mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. Największy odsetek (35,9%) stanowią przystanki kategorii II. W gminach, w których

najwięcej jest przystanków kategorii I i II (Kroczyce, Pilica) priorytetem winna być jak najszybsza poprawa infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). Z kolei największy procentowy udział przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych zauważamy w gminie Poręba oraz Zawiercie - odpowiednio 62,5% oraz 47%. Pomimo, że w realiach powiatu zawierciańskiego z komunikacji publicznej nie korzysta zbyt wiele osób o znacznym ograniczeniu sprawności ruchowej na wózkach (choć nie wiadomo, czy jest to spowodowane tym, że nie mają oni takich potrzeb, czy też powodem jest właśnie stan infrastruktury), właściciele przystanków powinni jak najszybciej podjąć działania zmierzające do poprawy warunków na przystankach, gdzie zagrożenie jest największe (kategoria I) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II i III. Tym bardziej, że jak wspomniano już wyżej, przystanki zakwalifikowane do kategorii I stwarzają zagrożenie nawet dla ludzi pełnosprawnych.

Powinno także dążyć się do tego, aby jak największa ilość wykorzystywanych autobusów była przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. Wskazane są tu nie tylko takie pojazdy, których szerokość drzwi i ich wysokość umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich), ale także pojazdy posiadające systemy informacji dla pasażerów, które dzięki wyświetlaniu komunikatów oraz przekaz foniczny pozwalają głuchym i niewidomym pasażerom na prawidłową orientację, co do miejsca położenia oraz pozwalają wysiąść na właściwym przystanku.

Dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych jest obecnie ogromnym problemem, gdyż jak wynika z wstępnych danych Narodowego Spisu Powszechnego 2011 dotyczących liczby osób niepełnosprawnych w Polsce w 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych ogółem wynosiła blisko 4,7 mln, w tym około 3,1 mln posiadało prawne potwierdzenie faktu niepełnosprawności. Według wyników kwartalnego reprezentacyjnego Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL) prowadzonego przez GUS liczba osób niepełnosprawnych w wieku 16 lat i więcej systematycznie spada i w 2011 roku wynosiła około 3,4 mln osób (dokładnie 3384 tys.). Oznacza to, że 10,8% ludności w wieku 15 lat i więcej posiada prawne orzeczenie niepełnosprawności. W 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych prawnie w wieku produkcyjnym wynosiła około 2,0 mln (dokładnie 2024 tys.), co stanowiło 8,4% ludności w tym wieku.

Najczęstszą przyczynę niepełnosprawności stanowią schorzenia układu krążenia, narządów ruchu oraz schorzenia neurologiczne. Relatywnie niższy udział procentowy osób z uszkodzeniami narządu wzroku i słuchu, z chorobą psychiczną i upośledzeniem umysłowym w zbiorowości osób niepełnosprawnych dotyczy jednak tysięcy osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym.

Znaczna część osób niepełnosprawnych, by prawidłowo funkcjonować i nie zamykać się w przysłowiowych czterech ścianach winna być aktywna zawodowo. Nie każdy niepełnosprawny posiada własny środek transportu, dlatego ważne jest, by infrastruktura była dopasowana do ich potrzeb. Na ulicach niwelowanie barier architektonicznych powinno dotyczyć ciągów komunikacyjnych, miejsc parkingowych i chodników. Minimalna szerokość ciągów komunikacyjnych powinna wynosić 1,50 m, a lokalne zwężenia nie powinny być mniejsze niż 1 m. Natomiast progi i zjazdy nie mogą przekraczać 2 cm. Rozporządzenia zawierają wymagania odnośnie liczby, usytuowania, wymiarów i oznakowania stanowisk postojowych. Przykładowo stanowisko parkingowe dla samochodu osoby niepełnosprawnej powinno mieć szerokość 3,60 m. Na przejściach dla pieszych powinny być instalowane pochylnie (w tym wypadku są to specjalne zjazdy niwelujące różnice poziomów pomiędzy krawężnikiem a jezdnią), których minimalna szerokość powinna wynosić 1,50 m. Wytyczne dotyczą także maksymalnego pochylenia chodników, ciągów pieszych i pochylni oraz wymiarów przystanków autobusowych, które powinny być usytuowane w odległości 1,50 m od krawędzi zatoki przystankowej. Tak więc istotne jest dostosowanie transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowe autobusy). Natomiast osobom niepełnosprawnym wzrokowo należy zapewnić się odpowiednią powierzchnię platformy o wysokim kontraście wizualnym, co poprawi dostępność dla tej grupy użytkowników i przyczynić się do lepszego postrzegania przystanków przez wszystkich pasażerów. Odległość pomiędzy platformą, a podłogą autobusu powinna być możliwie najmniejsza (np. tak, aby wózki inwalidzkie mogły ją płynnie pokonać). Rozwiązania takie jak krawężnik „Kassel”, który jest specjalnym rodzajem krawężnika naprowadzającym autobus na przystanek bez uszkodzania ściany opony pomaga kierowcom ograniczyć przerwę tak, by optymalnie wykorzystała istniejącą infrastrukturę.

Póki co, powyższe zalecenia są zawarte głównie w normach i aktach prawnych, tymczasem rzeczywisty stan dostosowania obiektów użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest z reguły odmienny od wyżej przytoczonych standardów.



### 4.7.3 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)

Do największych generatorów ruchu podróźnych należą obiekty użyteczności publicznej, to znaczy ogólnodostępne obiekty przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, turystyki, sportu oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, a także obsługi pasażerów w transporcie. Ich rozmieszczenie jest nieprzypadkowe, powinno bowiem spełniać określone warunki w zależności od charakteru realizowanych zadań. Planując komunikację publiczną na danym obszarze, należy skupić się w szczególności na tym, aby zapewniała ona obsługę miejsc, w pobliżu których obiekty takie są zlokalizowane. Chcąc zapewnić pełną funkcjonalność komunikacji ważne jest, aby łączyła ona poszczególne miejsca w sposób celowy dla mieszkańców danego regionu. Oznacza to, że linie komunikacyjne powinny być ustalone w taki sposób, aby zapewniały dostęp do istotnych ośrodków interesów życiowych mieszkańców, np. łącząc dane osiedla mieszkaniowe ze szkołami, urzędami i miejscami pracy, czy też ośrodkami sportu i rekreacji.

Ze względu na charakter obiektów użyteczności podzielono je na następujące kategorie:

- ◆ obiekty edukacyjne,
- ◆ obiekty administracyjne,
- ◆ szpitale, przychodnie specjalistyczne,
- ◆ obiekty sportowe,
- ◆ targowiska,
- ◆ dworce.

Dla ustalenia potrzeb transportowych należało ustalić hierarchię obiektów, które generują zapotrzebowanie transportowe.

**Obiekty edukacyjne** – generują bez wątpienia największe zapotrzebowanie transportowe. W niniejszym planie w pierwszej kolejności przyjęto szkoły na poziomie szczebla ponadgimnazjalnego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe.

Przy ocenie zapotrzebowania transportowego analizowano także transport obsługujący szkoły podstawowe i ponadpodstawowe, gdyż taki jest także realizowany w gminach.

Liczba uczniów w poszczególnych szkołach ponadgimnazjalnych przedstawia się następująco:

<b>Szkoły ponadgimnazjalne</b>		
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>	<b>Liczba uczniów</b>
II Liceum Ogólnokształcące im. Heleny Malczewskiej	ul. Daszyńskiego 2 42-400 Zawiercie	<b>476</b>
Zespół Szkół Ogólnokształcących im. S. Żeromskiego w Zawierciu	ul. Wojska Polskiego 55 42-400 Zawiercie	<b>500</b>
Zespół Szkół im. Hugona Kołłątaja w Zawierciu	ul. Miodowa 1 42-400 Zawiercie	<b>546</b>
Zespół Szkół im. gen. Józefa Bema w Zawierciu	ul. Parkowa 7 42-400 Zawiercie	<b>251</b>
Zespół Szkół im. Oskara Langego w Zawierciu	ul. Rataja 30 42-400 Zawiercie	<b>390</b>
Zespół Szkół im. Stanisława Staszica w Zawierciu	ul. Rataja 29 42-400 Zawiercie	<b>231</b>
Zespół Szkół im. X. Dunikowskiego w Zawierciu	ul. Rataja 7 42-400 Zawiercie	<b>303</b>
Zespół Szkół i Placówek Specjalnych im. M. Grzegorzewskiej w Zawierciu	ul. Rataja 29a 42-400 Zawiercie	<b>155</b>
Zespół Szkół w Pilicy	ul. Zamkowa 7 42-436 Pilica	<b>172</b>
Zespół Szkół w Porębie	ul. Zakładowa 1 42-480 Poręba	<b>256</b>

Zespół Szkół Rolnicze Centrum Kształcenia Ustawicznego w Żarnowcu	ul. Krakowska 25 42-439 Żarnowiec	<b>307</b>
Zespół Szkół im R. Gostkowskiego w Łazach	ul. Fabryczna 1a 42-450 Łazy	<b>332</b>
Zespół Szkół w Szczekocinach	ul. Spacerowa 12 42-445 Szczekociny	<b>214</b>
<b>Razem</b>		<b>4 133</b>

Niezwykle ważnym czynnikiem w ustalaniu przebiegu linii użyteczności publicznej oraz częstotliwości kursowania autobusów jest zapewnienie dzieciom i młodzieży dojazdu do szkół. Należy przy tym uwzględnić fakt, iż uczniowie szkół ponadgimnazjalnych stanowią największą grupę pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Tak więc konieczne jest takie zorganizowanie komunikacji, aby zachęcić uczniów do podejmowania nauki w szkołach położonych na obszarze powiatu zawierciańskiego. Dogodny dojazd jest jednym z ważniejszych czynników branych pod uwagę w momencie wyboru szkoły ponadgimnazjalnej. Zważając na zasady przyznawania subwencji oświatowej (pieniądz „idzie” za uczniem) organizatorzy transportu, poprzez właściwe określenie sieci komunikacyjnej oraz ułożenie rozkładów jazdy mogą mieć istotny wpływ na kondycję finansową szkolnictwa w powiecie.

Natomiast liczba uczniów w ważniejszych placówkach szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego kształtuje się następująco (wg danych GUS na 2012 r.):

<b>Gmina Zawiercie</b>		
Nazwa szkoły	Adres	
Szkoła Podstawowa nr 4 im. Mikołaja Kopernika	ul. Powstańców Śląskich 18 42-400 Zawiercie	
Szkoła Podstawowa nr 5 im. Adama Mickiewicza	ul. Paderewskiego 49 42-400 Zawiercie	
Szkoła Podstawowa nr 6 im. Janusza Korczaka	ul. Wierzbowa 4 42-400 Zawiercie	
Szkoła Podstawowa nr 7 im. Marii Konopnickiej	ul. Oświatowa 55 42-400 Zawiercie	
Szkoła Podstawowa nr 8	ul. Wojska Polskiego 55 42-400 Zawiercie	
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Marii Dąbrowskiej	ul. Piłsudskiego 117 42-400 Zawiercie	
Szkoła Podstawowa nr 11	ul. Zarzecze 2 42-400 Zawiercie	
Zespół Szkół Gimnazjum nr 6 Szkoła Podstawowa nr 13	ul. Filaretów 9 42-400 Zawiercie	
Gimnazjum nr 1 im. Tadeusza Kościuszki	ul. 11 Listopada 22 42-400 Zawiercie	
Gimnazjum nr 2 im. Stanisława Szymańskiego	ul. Niedziałkowskiego 21 42-400 Zawiercie	
Gimnazjum nr 3	ul. M.C. Skłodowskiej 16 42-400 Zawiercie	
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>		<b>2532/1452</b>

<b>Gmina Poręba</b>	
Nazwa szkoły	Adres
Miejski Zespół Szkół w Porębie	ul. LWP 4 42-480 Poręba

Szkoła Podstawowa nr 2	ul. Wiedzy 3 42-480 Poręba
Szkoła Podstawowa nr 3	ul. Generała Jerzego Ziętka 44 42-480 Poręba
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>	
<b>419/217</b>	

<b>Gmina Łazy</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Szkolna 2, 42 – 450 Łazy
Szkoła Podstawowa nr 3	ul. 19 Stycznia, 42-450 Łazy
Szkoła Podstawowa im. ks. Stefana Joniaka w Zespole Szkół nr 2	Niegowonice, ul. Szkolna 11, 42 – 450 Łazy
Szkoła Podstawowa im. Gabriela Taszyckiego w Zespole Szkół nr 3	Chruszczobród, ul. Mickiewicza 113, 42 – 450 Łazy
Szkoła Podstawowa im. Józefy Jabczyńskiej	Wysoka, ul. Mickiewicza 8, 42 – 450 Łazy
Gimnazjum nr 1 w Zespole Szkół nr 1	ul. Szkolna 2, 42-450 Łazy
Gimnazjum w Zespole Szkół nr 2	Niegowonice, ul. Szkolna 11, 42-450 Łazy
Gimnazjum w Zespole Szkół nr 3	Chruszczobród, ul. Mickiewicza 113, 42-450 Łazy
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>	
<b>711/376</b>	

<b>Gmina Szczekociny</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Szkoła Podstawowa Nr 1 w Szczekocinach	ul. Senatorska 22 42-445 Szczekociny
Zespół Szkół: Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Rokitnie	Rokitno 57a 21-504 Rokitno
Zespół Szkół: Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Goleniowach,	ul. T. Kościuszki 20 42-445 Goleniowy
Gimnazjum im. ks. Tadeusza Jarmundowicza	ul. Senatorska 22 42-445 Szczekociny
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>	
<b>430/259</b>	

<b>Gmina Ogrodzieniec</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Gimnazjum w Ogrodzieńcu	oś. Elizy Orzeszkowej 13 42-440 Ogrodzieniec
Zespół Szkolno-Przedszkolny Szkoła Podstawowa nr 1 im. Stefana	ul. Kościuszki 67 42-440 Ogrodzieniec

Żeromskiego w Ogrodzieńcu	
Szkoła Podstawowa w Gieble	ul. Edukacyjna 6 42-440 Ogrodzieniec
Szkoła Podstawowa w Ryczowie	ul. Armii Krajowej 26 42-440 Ogrodzieniec
Szkoła Podstawowa Fundacji „Elemantarz” w Podzamczu	ul. Szkolna 6 42-440 Ogrodzieniec
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>	
	<b>534/231</b>

<b>Gmina Pilica</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Zespół Szkół w Pilicy: Szkoła Podstawowa Nr 1 i Gimnazjum Nr 1	ul. 17 Stycznia 2A 42-436 Pilica
Zespół Szkół w Wierbce: Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Henryka Sienkiewicza i Gimnazjum Nr 2	Wierbka, ul. Szkolna 3 42-436 Pilica
Szkoła Podstawowa Nr 3 w Dzwono-Sierbowicach	Dzwono-Sierbowice 42-436 Pilica
Szkoła Podstawowa Nr 4 w Sławniowie	Sławniów, ul. Długa 9 42-436 Pilica
Zespół Szkół w Pilicy: Liceum Ogólnokształcące im. Królowej Elżbiety w Pilicy w Pilicy i Technikum im. Królowej Elżbiety w Pilicy w Pilicy	Pilica, ul. Zamkowa 7 42-436 Pilica
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/ gimnazjum)</b>	
	<b>407/292</b>

<b>Gmina Kroczyce</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Gimnazjum w Kroczycach	ul. Sienkiewicza 7 42-425 Kroczyce
Szkoła Podstawowa w Pradłach	Pradła ul. Batalionów Chłopskich 14 42-425 Kroczyce
Szkoła Podstawowa	ul. Kościuszki 29 42-425 Kroczyce
Szkoła Podstawowa	Siamoszyce 53 42-425 Kroczyce
Szkoła Podstawowa	Dzibice 62 42-425 Kroczyce
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/ gimnazjum)</b>	
	<b>374/220</b>

<b>Gmina Włodowice</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Szkoła Podstawowa we Włodowicach	ul. Krakowska 13 42 - 421 Włodowice
Gimnazjum we Włodowicach	ul. Krakowska 13 42 - 421 Włodowice
Szkoła Podstawowa w Rudnikach	ul. Szkolna 11 Rudniki 42 - 421 Włodowice

Szkoła Podstawowa w Zdowie	ul. Topolowa 1 Zdów 42 - 421 Włodowice
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>	
<b>262/130</b>	

<b>Gmina Żarnowiec</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Gimnazjum Publiczne im. Jana Pawła II w Żarnowcu	ul. Krakowska 23 42-439 Żarnowiec
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Żarnowcu	ul. Krakowska 23 42-439 Żarnowiec
Szkoła Podstawowa im. Haliny Grabowskiej "ZETY" w Chlinie	Chlina 135a 42-439 Żarnowiec
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/gimnazjum)</b>	
<b>300/153</b>	

<b>Gmina Irządze</b>	
<b>Nazwa szkoły</b>	<b>Adres</b>
Szkoła Podstawowa z Oddziałem „0” w Irządzach	Irządze 126 42-446 Irządze
Gimnazjum w Irządzach	Irządze 126 42-446 Irządze
<b>Razem liczba uczniów (szkoła podstawowa/ gimnazjum)</b>	
<b>151/107</b>	

Z uwagi na fakt, iż zazwyczaj odległość szkół podstawowych i gimnazjalnych od miejsca zamieszkania jej uczniów jest niewielka, nie korzystają oni masowo z komunikacji publicznej. Jednakże przy organizowaniu transportu należy brać pod uwagę ich potrzeby, ponieważ jest to dość pokaźna liczba potencjalnych pasażerów (w gminie Zawiercie około 4000 osób). Dlatego, aby zachęcić ich do korzystania z komunikacji publicznej powinno dopasować dogodne połączenia i właściwe rozkłady jazdy do rozkładu zajęć lekcyjnych w szkołach. Istotnym rozwiązaniem będzie również zapewnienie tym uczniom preferencyjnych cen biletów oraz możliwości dokonywania zakupu biletów miesięcznych bezpośrednio w szkołach.

**Obiekty administracyjne** – analizując zapotrzebowanie transportowe uwzględniono tylko te instytucje, które realizują zadania oraz zaspakajają potrzeby wszystkich mieszkańców powiatu, a także mieszkańców gmin objętych planem. Podkreślić należy, iż poniższa tabela nie uwzględnia wielu instytucji. Nie miało to na celu pomniejszania ich rangi i znaczenia dla mieszkańców powiatu, lecz nie generują one większego zapotrzebowania transportowego.

<b>Nazwa urzędu lub instytucji</b>	<b>Adres</b>
Starostwo Powiatowe	ul. Sienkiewicza 34; ul. Włodowska 21 42-400 Zawiercie
Urząd Skarbowy	ul. Leśna 8 42-400 Zawiercie
Zakład Ubezpieczeń Społecznych	Inspektorat w Zawierciu ul. Blanowska 2 42-400 Zawiercie
Sąd Rejonowy	ul. Leśna 4 42-400 Zawiercie
Powiatowy Urząd Pracy	ul. 11 Listopada 2 42-400 Zawiercie
Prokuratura Rejonowa	ul. Ignacego Paderewskiego 12 42-400 Zawiercie

Komenda Powiatowa Policji	ul. Kasprowicza 9 42-400 Zawiercie
Dom Pomocy Społecznej	ul. Rzemieślnicza 9 42 - 400 Zawiercie
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Daszyńskiego 4 42-400 Zawiercie
Urząd Miejski w Zawierciu	ul. Leśna 2 42-400 Zawiercie
Urząd Miejski w Porębie	ul. Dworcowa 1 42-480 Poręba
Urząd Miasta i Gminy Łazy	ul. Traugutta 15 42-450 Łazy
Urząd Miasta i Gminy Ogrodzieniec	Plac Wolności 25 42-440 Ogrodzieniec
Urząd Miasta i Gminy Pilica	ul. Żarnowiecka 46a 42-436 Pilica
Urząd Miasta i Gminy Szczekociny	ul. Senatorska 2 42-445 Szczekociny
Urząd Gminy Kroczyce	ul. Batalionów Chłopskich 29 42-425 Kroczyce
Urząd Gminy Włodowice	ul. Krakowska 26 42-421 Włodowice
Urząd Gminy Żarnowiec	ul. Krakowska 34 42-439 Żarnowiec
Urząd Gminy Irządze	Irządze 124 42-446 Irządze

Biorąc pod uwagę rozmieszczenie wyżej wymienionych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze powiatu. Najważniejsze z nich znajdują się w Zawierciu i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Ze względów społecznych mieszkańcom gmin powiatu zawierciańskiego należy zorganizować dojazd do właściwych urzędów gmin, mimo że nie generują one tak wielkiego popytu, jak urzędy obejmujące swoim działaniem obszar całego powiatu. Z przyczyn ekonomicznych działanie to powinno być jednak realizowane jedynie w ramach komunikacji gminnej, bez udziału powiatu.

**Szpital, przychodnie specjalistyczne** – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Zawierciu (ulica Miodowa 14, ulica Powstańców Śląskich 8 oraz ulica Piłsudskiego 80). Analizując omówione wcześniej tendencje demograficzne (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby osób niepełnosprawnych) znaczenie tych obiektów, jako generatorów ruchu będzie stale rosło. Dlatego budując sieć komunikacyjną, należy zapewnić do nich dojazd. 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.

**Obiekty sportowe** – najważniejsze obiekty sportowe w powiecie zawierciańskim, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza powiatu, to:

Nazwa obiektu	Adres	Rodzaj obiektu
Ośrodek Sportu i Rekreacji w Zawierciu I	ul. Stanisława Moniuszki 10 42-400 Zawiercie	całoroczny
OSiR II	ul. Blanowska 40 42-400 Zawiercie	całoroczny
OSiR III	ul. Piłsudskiego 73a 42-400 Zawiercie	całoroczny
OSiR Boisko Wielofunkcyjne (zimną lodowisko)	ul. Wierzbowa 42-400 Zawiercie	całoroczny

OSiR Kryta Pływalnia ze SPA	ul. Pomorska 61 42-400 Zawiercie	całoroczny
Park Wodny JURA	ul. Kościuszki 46 42-450 Łazy	całoroczny
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji Poręba	ul. Zakładowa 13 42-480 Poręba	letni
Centrum Rozrywki JURA	ul. Kościuszki 107 42-440 Ogrodzieniec	całoroczny

Ruch generowany przez te obiekty nie jest znaczący, co wynika z faktu, iż z ich oferty korzysta się zazwyczaj w godzinach wieczornych, kiedy częstotliwość prowadzonej komunikacji jest mniejsza lub w weekendy, kiedy komunikacja prowadzona jest w ograniczonym zakresie. Decyduje to o wyborze transportu indywidualnego przez ich użytkowników. Niemniej organizując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dowozu do tych obiektów.

**Targowiska** – dokonując oceny potoków pasażerskich na potrzeby niniejszego opracowania zaobserwowano, że targowiska zlokalizowane we wszystkich gminach powiatu zawierciańskiego (oprócz gminy Irządze) generują zapotrzebowanie na usługi transportowe. Dni targowe w poszczególnych gminach przedstawiają się następująco:

- Zawiercie: czwartek, niedziela godz. 7-13;
- Łazy: środa, sobota, godz. 7-13;
- Kroczyce: piątek, godz. 6-11;
- Ogrodzieniec: środa, godz. 7-11;
- Pilica: wtorek, piątek, godz. 7-11;
- Poręba: piątek, godz. 6-12;
- Szczekociny: środa, godz. 6-12;
- Włodowice: wtorek, piątek, godz. 7-12;
- Żarnowiec: poniedziałek, godz. 7-12.

W godzinach przedpołudniowych występuje zwiększone napełnienie środków transportu, co świadczy o tym, że mieszkańcy gmin objętych planem transportowym korzystają z komunikacji publicznej, w celu dotarcia na targowiska. Planując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dojazdu do tych obiektów i właściwie ułożyć rozkłady jazdy (przede wszystkim należy zapewnić powrót w godzinach 11:00 – 13:00). Jest to istotne także ze względów społecznych, gdyż dość duża grupa osób robiących zakupy na targowiskach to pasażerowie komunikacji publicznej, którzy z uwagi na ograniczenia finansowe lub wiek nie mogą sobie pozwolić na zakup samochodu.

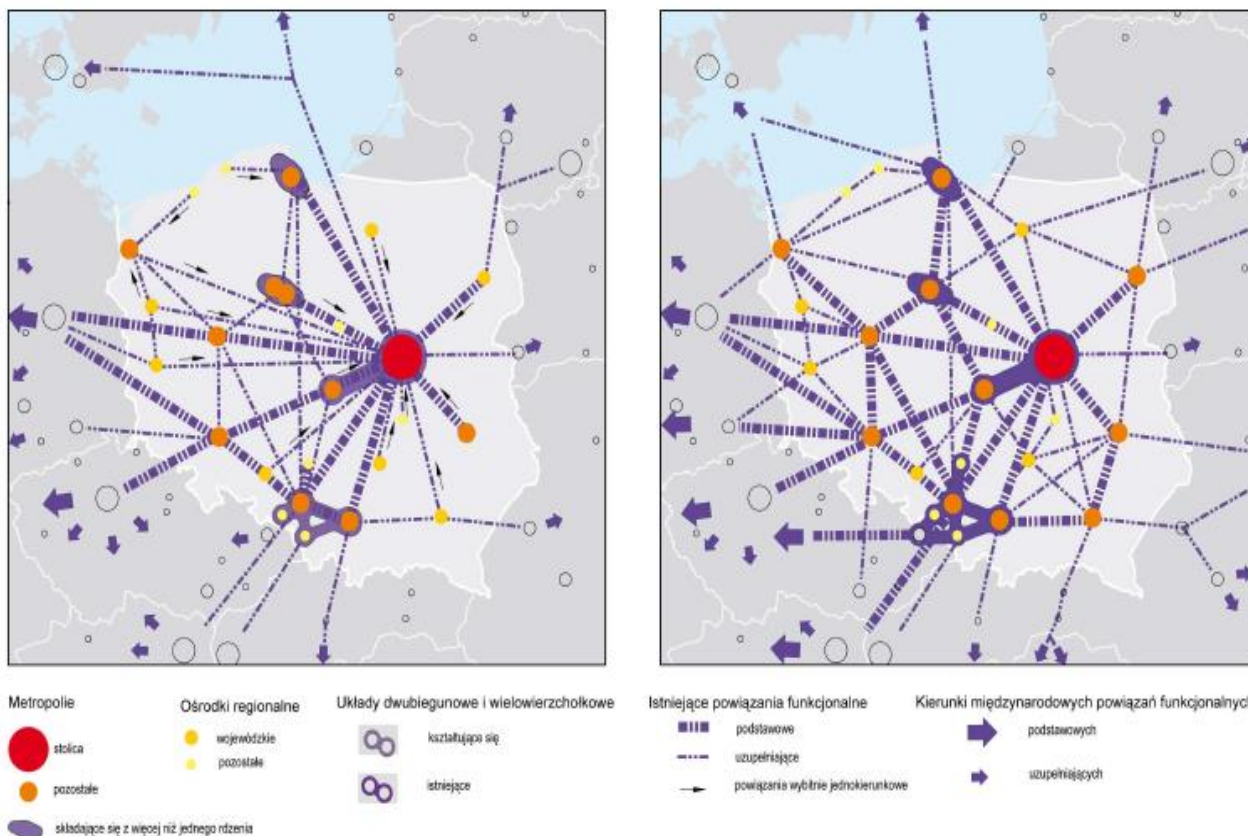
**Dworce** – w chwili obecnej opisane wcześniej dworce kolejowe w Zawierciu i Łazach nie stanowią istotnych generatorów ruchu pasażerskiego. Sytuacja może ulec zmianie w przypadku planowanego stworzenia węzła przesiadkowego pociąg- autobus w Zawierciu (centrum przesiadkowe dla komunikacji autobusowej przy dworcu PKP). Wtedy dworzec mógłby się stać punktem integracji sieci transportu gminnego i powiatowego z regionalnymi międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym). W celu ułatwienia dostępu należy zapewnić pasażerom jak najłatwiejsze i możliwie najkrótsze drogi przejścia pomiędzy peronem, a przystankami autobusowymi oraz między samymi przystankami. Dodatkowym atutem są powstałe nowe miejsca parkingowe dla podróżnych oraz parking dla rowerów przed samym dworcem, co z pewnością zachęci do zmiany środka transportu indywidualnego na publiczny.

## 5. Stan zagospodarowania przestrzennego

### 5.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. W pierwszej kolejności nastąpi przededefiniowanie hierarchii priorytetów inwestycyjnych w transporcie, które określone są w średniookresowych dokumentach strategicznych. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju, w tym zwłaszcza zapewnienie jak

## Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



najlepszych połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitarnymi, oraz w samym obrębie ich obszarów funkcjonalnych. W kontekście zapewniania spójności Polski duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z głównymi węzłami metropolii sieciowej. Przy czym metropolia sieciowa to sieć dobrze powiązanych i współpracujących ze sobą miast. Współpraca ta stanowi warunek dla dynamizowania rozwoju kraju, umożliwi pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w równych częściach kraju, sprzyja również osiąganiu spójności terytorialnej i stanowi przeciwwagę dla szybko rosnącej dominacji stolicy kraju. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem przestaną być przedsięwzięcia służące wyłącznie transytowi, zwłaszcza drogowemu. W wypadku ośrodków położonych peryferyjnie ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskają wyższą rangę niż trasy łączące je między sobą. Dla wspomagania procesów rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę i modernizację dostępu do obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych. Planuję się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich.

Drugim kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie powinno następować sukcesywnie, począwszy od 2015 roku, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:



- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem nowej sieci kolei dużych prędkości oraz zmodernizowanych fragmentów obecnej sieci,
- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

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

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służy uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych środków transportu alternatywnych, w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury.

Najważniejszym działaniem służącym poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego będzie integracja systemów transportu publicznego. Realizacji celu służyć też będzie doprowadzenie do obowiązkowej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego, wprowadzenie systemu opłat drogowych oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”. W lokalnych dokumentach planistycznych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do pracy transportem publicznym lub w systemie „parkuj i jedź”, a także zasięgu wspomnianych dojazdów do pracy w kilometrach (z podaniem gmin lub miejscowości).

Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi nastąpi poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu, uwzględnienie kosztów i korzyści funkcjonowania różnych typów transportu w kontekście ogólnorozwojowym oraz rozbudowa inteligentnych systemów transportowych. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miała budowa i rozbudowa terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu, dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym oraz integracja sieci lotnisk z istniejącą i planowaną siecią dróg oraz połączeń kolejowych w relacjach krajowych regionalnych i metropolitalnych. W obszarach aglomeracyjnych preferowane będzie stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego. Jednocześnie wprowadzone zostaną preferencje administracyjne dla rozwiązań intermodalnych.

Na podstawie wskazanych celów i kierunków działań został nakreślony zakres inwestycji niezbędnych do realizacji. Założenia dla przewidywanych inwestycji drogowych, kolejowych i lotniskowych zostały określone zgodnie z paradygmatem zintegrowanego systemu rozwoju, łączącym planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym. Wdrożenie ustalonego pakietu inwestycyjnego pozwoli na zbudowanie sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, które tworzą otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. W ramach proponowanego zakresu inwestycji zakłada się realizację obecnych planów rządowych, określonych w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych operacyjnych regulujących założenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu.

## 5.2 Plan zagospodarowania województwa śląskiego

Zgodnie z Planem zagospodarowania miasto Zawiercie należy do ważniejszych ośrodków w strukturze przestrzennej województwa śląskiego. Pełni funkcję miasta zwornikowego o znaczeniu ponadlokalnym, a w krajowej sieci osadniczej wyróżnione jest jako regionalny ośrodek równoważenia rozwoju. Zawiercie polaryzuje rozwój obszarów położonych na kierunku ich głównych powiązań z sąsiednimi miastami aglomeracji, co prowadzi do tworzenia się wzdłuż dróg korytarzy transportowo- osiedleńczych. W zakresie transportu plan ten zakłada kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

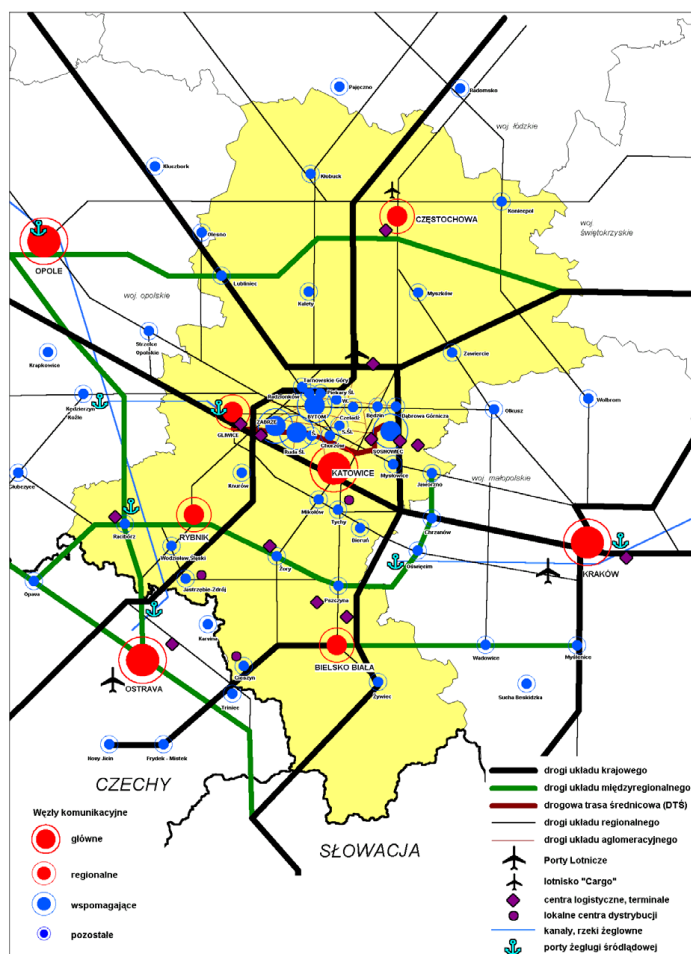
Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego poprzez budowę, rozbudowę i modernizację linii kolejowych;
- organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

W zakresie komunikacji o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym przewiduje się podniesienie rangi drogi krajowej nr 78 węzeł „Pyrzowice” (na autostradzie A1) - Siewierz - Zawiercie - Szczekociny - Jędrzejów S7 do drogi klasy ekspresowa lub budowa obwodnic (miejscowości Zawiercie, Kroczyce, Pradła, Szczekociny) w ciągu tej drogi dla poprawy jakości połączeń z regionem środkowo-wschodnim Polski oraz w celu segregacji ruchu samochodowego tranzytowego i lokalnego poza tereny o gęstej zabudowie.

W zakresie transportu kolejowego przewiduje się budowę i rozbudowę linii kolejowej nr E 65 : Gdańsk – Warszawa - Katowice – Zebrydowice – Praha/Wiedeń, dla osiągnięcia prędkości min.  $V=250$  km/h (w ruchu pasażerskim) na odcinku Zawiercie - Katowice – Zebrydowice - granica państwa oraz tworzenie powiązań z portem lotniczym Katowice w Pyrzowicach (modernizacja linii kolejowej Zawiercie – Mierzęcice-MPL „Katowice” - Tarnowskie Góry).

Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.



Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja

### 5.3 Plan zagospodarowania Gminy Zawiercie

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenie miasta występuje Strefa Aktywności Gospodarczej podzielona na dwa

obszary: A i B. Część A znajduje się we zachodniej części miasta (ul. Myśliwska, Podmiejska i Cerefisko), przeznaczona jest pod działalność produkcyjną i usługową oraz część B zlokalizowaną we wschodniej części miasta w dzielnicy Blanowice z przeznaczeniem pod budownictwo mieszkaniowe (zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna). Część terenów gminy przeznaczona jest pod działalność usługową z zakresu sportu, turystyki i rekreacji oraz mieszkalnictwa w zakresie obsługi turystyki. Jednak przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróży.

#### **5.4 Plan zagospodarowania Gminy Poręba**

Gmina Poręba nie posiada obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.

#### **5.5 Plan zagospodarowania Gminy Łazy**

Gmina Łazy jest obecnie w trakcie opracowywania nowego planu zagospodarowania przestrzennego. Planuje się utworzenie strefy ekonomicznej znajdującej się w Ciągowicach. Występują tereny przeznaczone pod działalność przemysłową. Gminny plan przewiduje możliwość zabudowy mieszkaniowej domów jednorodzinnych na niektórych terenach niezurbanizowanych, natomiast nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

#### **5.6 Plan zagospodarowania Gminy Ogrodzieniec**

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróży.

#### **5.7 Plan zagospodarowania Gminy Pilica**

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Na obszarze gminy występują tereny przeznaczone pod działalność przemysłową, baz i składów. W najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

#### **5.8 Plan zagospodarowania Gminy Szczekociny**

Gmina Szczekociny jest obecnie w trakcie opracowania zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy w zakresie:

- a) potrzeb inwestycyjnych (obszar ok. 284 ha) dla zlokalizowania inwestycji w miejscowościach takich jak:
  - Siedliska;
  - Tęgobórz;
  - Gustawów- Małachów.
- b) potrzeb inwestycyjnych dotyczących obrębu Szczekociny (obszar ok. 311 ha) dla lokalizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej, przemysłowej, usługowej, rekreacji, sportu, stawów hodowlanych, urządzeń elektroenergetycznych, fotowoltaiki, terenów rolnych, użytków zielonych, leśnych, komunikacji i infrastruktury technicznej.

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróży.

#### **5.9 Plan zagospodarowania Gminy Irządze**

W Gminie Irządze występuje jedynie częściowy plan zagospodarowania przestrzennego, który nie przewiduje rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenie gminy występuje jedynie zabudowa jednorodzinna zagrodowa dla rolników. W najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

### **5.10 Plan zagospodarowania Gminy Kroczyce**

Gmina Kroczyce nie posiada strefy ekonomicznej. Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

### **5.11 Plan zagospodarowania Gminy Włodowice**

Na terenie gminy Włodowice znajduje się strefa ekonomiczna oznaczona 1P2 – strefa zainwestowana i strefa 2P2, 5P2 – strefa częściowo zainwestowana, bądź przeznaczona pod zainwestowanie. Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Włodowice przeznaczenie terenu głównie jest pod mieszkalnictwo jednorodzinne, rolnictwo, lasy. Gmina Włodowice nie planuje budowy nowych osiedli mieszkaniowych. Przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróży.

### **5.12 Plan zagospodarowania Gminy Żarnowiec**

Gmina Żarnowiec nie posiada aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego.

## **6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych**

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Zawierciański nastawione będą głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gmin powiatu. Opierając się na przeprowadzonej analizie sytuacji społeczno-demograficznej ww. gmin można jednoznacznie stwierdzić, iż proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna będzie miała za zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół i zakładów pracy położonych w Zawierciu, Łazach, Dąbrowie Górniczej, Siewierzu i Katowicach.

Na podstawie danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu szacuje się, że 70% pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej na terenie gmin to uczniowie i młodzież uczęszczająca do szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Pozostałe 30% pasażerów to osoby dorosłe, które dojeżdżają do zakładów pracy oraz osoby korzystające z autobusu w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej i wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w gminach powiatu zawierciańskiego będą różne i uzależnione głównie od liczby mieszkańców oraz gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów powinna obejmować gminy najliczniej zamieszkałe to jest: Łazy, Ogrodzieniec, Pilica, Poręba i Szczekociny. W gminach tych liczba mieszkańców przekracza 8000 osób. Natomiast gminy o mniejszej liczbie mieszkańców będą obsługiwane w mniejszym zakresie, przede wszystkim pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych). Do takich gmin należą: Irządze, Żarnowiec i Włodowice. Część miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców np. Kopaniny, Wilków, Siemierzycy zyskają tym rozbudowany system połączeń wynikający z sieci obejmującej sąsiednie bardziej zaludnione miejscowości. Projektując rozkład jazdy organizator transportu powinien wziąć w szczególności pod uwagę zapewnienie dojazdu do szkół w Zawierciu, Łazach, Myszkowie, Dąbrowie Górniczej, Olkuszu i Siewierzu w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. W związku ze zróżnicowanymi godzinami zakończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczycie przewozowym niezbędne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości. Częstotliwość kursów nie powinna przekraczać 30 – 60 minut w zależności od potrzeb przewozowych, jakie wynikają z gęstości zaludnienia. Należy także zwrócić dużą uwagę na potrzeby przewozowe uczniów szkół podstawowych i gimnazjów. Dowóz dzieci szkół podstawowych i gimnazjum do placówek oświatowych komunikacją publiczną w wysokim stopniu wpływa na poprawę efektywności linii, jaki kursów mieszczących się w skrajnych godzinach szczytów przewozowych. Zarazem praktyka taka oswoja dzieci i młodzież z komunikacją autobusową. Stosowanie preferencyjnych cen biletów miesięcznych oraz ułatwienie związane z dystrybucją biletów (np. zorganizowanie sprzedaży biletów w szkołach) może stanowić zachętę dla tej grupy pasażerów.

Młodzieży należy także zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (OSiR Kryta Pływalnia ze SPA w Zawierciu, Park Wodny Jura w Łazach, MOSiR Poręba) oraz dużych placówek handlowych. Istotne jest, zwłaszcza dla starszych mieszkańców powiatu, zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Zawierciu, placówki handlowe, czy

targowiska. Do ww. obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 90 – 120 minut. Wartym podkreślenia elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja części kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych, w szczególności o ograniczonej sprawności ruchowej. Dotyczyć to będzie głównie linii, które swoim zasięgiem obejmują placówki służby zdrowia. Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców gmin powiatu zawierciańskiego związane będzie w szczególności z koniecznością zapewnienia przejazdów pomiędzy miejscem zamieszkania, a placówkami oświatowymi. Potrzeby te dotyczyć będą najliczniejszej grupy pasażerów, to jest dzieci i młodzieży. Biorąc pod uwagę strukturę demograficzną ludności powiatu oraz ilość uczniów w placówkach oświatowych szacuje się, iż w komunikacji powiatowej z biletów miesięcznych szkolnych korzystać będzie około 800 osób, co da napełnienie na poziomie 32 000 – 36 800 pasażerów miesięcznie.

Następną liczną grupą będą mieszkańcy powiatu zawierciańskiego korzystający z komunikacji w doraźnych dojazdach do instytucji użyteczności publicznej (urzędy, szpitale, sklepy, targowiska itp.) oraz w innych celach. Grupa ta stanowić będzie około 5 000 pasażerów miesięcznie. Najmniejszą grupą użytkowników osoby dojeżdżające z miejsca zamieszkania do miejsca zatrudnienia. Szacuje się, iż z biletów miesięcznych pracowniczych korzystać będzie bardzo mała grupa około 25- 40 osób, co da napełnienie na poziomie około 1 000 do 1 600 pasażerów miesięcznie. Tak znaczące różnice w strukturze pasażerów są skutkiem niewłaściwego prowadzenia polityki transportowej po 1989 roku. W następstwie ograniczania zakresu komunikacji i stałego spadku jakości usług firm transportowych ludzie dojeżdżający do zakładów pracy zmuszeni byli do poszukiwania alternatywnych możliwości dojazdu. W większości wybierali oni własny środek transportu indywidualnego (co znajduje odzwierciedlenie w przedstawionej w niniejszym opracowaniu liczbie zarejestrowanych pojazdów). Odwrócenie tego trendu będzie bardzo trudne. Niemniej jednak należy zachęcać tych potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu publicznego, poprzez zapewnienie w miarę stałej siatki połączeń, zadowalającej częstotliwości kursowania autobusów, a także atrakcyjnych cen biletów.

Szacuje się, że w dniu powszednim komunikacja powiatowa będzie obsługiwać średnio 1 900 pasażerów. Kulminacja pasażerów przypadnie pomiędzy godzinami 6:45 – 8:45 oraz 13:00 – 17:00. Szczyty przewozowe charakteryzuje zróżnicowane nasilenie kulminacji przewozów. W szczycie porannym obserwować będziemy gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45 w stosunku do godz. 9:00 – 13:00 (wzrost może być aż 4-krotny), przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:20 (dojazd do szkół na „pierwszą lekcję” oraz do zakładów pracy na godzinę 8:00), natomiast szczyt popołudniowy będzie charakteryzować się nieco łagodniejszym tempem wzrostu. Wypadnie on około godziny 14:45, co ma związek z faktem, iż pomiędzy godziną 14:30 a 15:30 największa grupa uczniów kończy zajęcia lekcyjne. Maksymalna liczba pasażerów podróżująca pomiędzy godzinami 14:15 – 17:00, będzie także około 4-krotnie większa od liczby pasażerów podróżujących pomiędzy godzinami 9:00-13:00 i średnio aż 10-krotnie wyższa od liczby pasażerów podróżujących po godzinie 17:00. W godzinach międzyszczytowych z usług przewozowych będzie szacunkowo korzystać około 20-30 pasażerów w ciągu godziny.

Natomiast w soboty kulminacja napełnienia przypadać będzie na godziny 8:00 – 9:00 oraz 13:30 – 14:00. Największą grupę pasażerów korzystających z komunikacji w soboty będą stanowiły osoby dojeżdżające do zakładów pracy oraz placówek handlowych. Łącznie z usług przewozowych w soboty korzystać będzie przeciętnie 40 pasażerów. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Szacuje się, iż w te dni z usług przewozowych korzystać będzie przeciętnie 10-30 pasażerów. Jeżeli założy się jej realizację będzie ona znacząco nierentowna. Ze względu na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja powiatowa w soboty, niedziele i święta powinna być wykonywana w ograniczonym zakresie. Jednakże, jeżeli połączenia komunikacyjne nie zostaną zapewnione przez organizatora publicznego, to nie można liczyć, że prywatni przewoźnicy poniosą koszty utrzymania linii nierentownych.

Bez wątplenia ilość pasażerów będzie także zależała od danej pory roku. Najbardziej efektywnymi miesiącami pod względem ilości przewożonych pasażerów są: marzec, kwiecień, wrzesień i październik, co związane jest z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych uczniów), okresem jesienno-zimowym (mieszkańcy w mniejszym stopniu korzystają z rowerów, motorowerów itp.) oraz małą ilością dni świątecznych w tych miesiącach. Szacuje się, iż w tym okresie napełnienie taboru może osiągać poziom 42 800 osób. Okresem, który jest najmniej rentowny dla komunikacji publicznej jest okres letni (lipiec, sierpień). Letnie wakacje szkolne oraz wiążące się z nimi wyjazdy urlopowe, jak również inne substytuty komunikacji autobusowej, jakimi są w tym okresie rowery i motorowery, powodują znaczny spadek zapotrzebowania na komunikację publiczną. Szacunkowo potrzeby przewozowe mogą kształtować się na

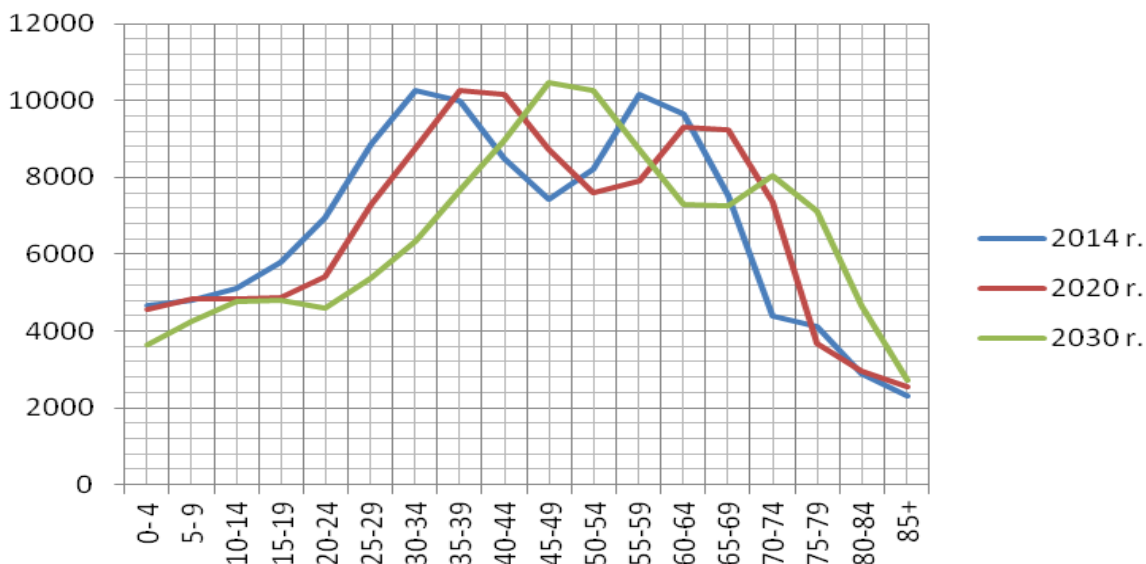
poziomie około 5 000 pasażerów. W pozostałych miesiącach roku potrzeby przewozowe będą kształtować się na poziomie około 38 000 osób.

Na prognozę popytu wpływ mają następujące czynniki:

- liczba i struktura mieszkańców;
- liczba wozokilometrów;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu okresowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik motoryzacji;
- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

Biorąc pod uwagę powyższe dane łączny popyt na usługi komunikacji powiatowej oszacowano na poziomie 410 tysięcy pasażerów rocznie. Założono, iż prognozowana wielkość popytu będzie w następnych latach miała tendencję spadkową związaną głównie z postępującym niżem demograficznym i wzrostem wskaźnika motoryzacji (średni wzrost liczby pojazdów rocznie wynosi około 2500 szt.). Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami wyniesie około 17% w ciągu najbliższych 8-10 lat. Założenia te są uzasadnione, gdyż to właśnie dzieci i młodzież stanowią największą liczbę pasażerów. W wyniku tych zmian w roku 2020 popyt kształtował się będzie na poziomie około 340 tysięcy pasażerów rocznie. Biorąc pod uwagę postępujące starzenie się społeczeństwa i związany z tym wzrost liczby zachorowań na schorzenia narządów ruchu, za parę lat osoby starsze oraz niepełnosprawne mogą stanowić większość pasażerów komunikacji zbiorowej. Niestety wzrost ten nie będzie w stanie pokryć ubytku wynikającego z malejącej liczby dzieci i młodzieży. Nie bacząc na to w niedalekiej przyszłości należy podjąć działania zmierzające do zapewnienia seniorom usług przewozowych na jak najwyższym poziomie. Powyższe analizy opierają się na szacownych przez GUS danych dotyczących struktury wiekowej ludności w powiecie zawierciańskim, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:

**Prognoza liczby ludności w powiecie zawierciańskim na lata 2014, 2020 i 2030**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Widać tutaj, że nastąpi zdecydowany wzrost liczby ludności w przedziale wiekowym 39-54 lat oraz 69-85 lat. Natomiast liczba ludności w wieku do 39 lat będzie gwałtownie maleć.

Poziom bezrobocia nie będzie znacząco wpływał na wielkość popytu na usługi komunikacji zbiorowej, co jest konsekwencją oparcia komunikacji głównie na dowozie uczniów do placówek oświatowych. Tak więc zmiana liczby osób bezrobotnych korzystających z komunikacji publicznej nie wpłynie zdecydowanie na zmiany popytu. Kluczowym elementem wpływającym na zmiany popytu są wskaźniki zmiany cen biletów jednorazowych i okresowych w stosunku do cen paliwa. Wartość wskaźników powinna być utrzymywana we właściwych proporcjach zapewniających atrakcyjność komunikacji publicznej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Duży wpływ na mobilność mieszkańców powiatu będzie miała także wielkość ich zarobków. Wzrastające z roku na rok ceny paliw przekładają się na wzrost cen biletów w komunikacji publicznej.

Jednakże porównując te zmiany do dynamiki wzrostu wynagrodzeń należy stwierdzić, iż są one nieproporcjonalne, co także jest czynnikiem negatywnie wpływającym na popyt w przewozach pasażerskich.

W celu przeciwdziałania planowanemu spadkowi popytu na usługi komunikacji publicznej Powiat Zawierciański może przyjąć dwa warianty prowadzenia polityki transportowej:

- pasywny lub
- aktywny.

Wariant polityki pasywnej zakłada podejmowanie przez władze Powiatu wyłącznie działań kształtujących wielkość oferty przewozowej na takim poziomie, który zapewni utrzymanie określonych przychodów ze sprzedaży biletów. Takie działania można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego wielkość liczby na 1 wozokilometr. W tym wariantcie zmiany popytu mogą być wyższe od przewidywanych, w przypadku większego od zakładanego tempa zmniejszenia pracy eksploatacyjnej.

Natomiast w wariantcie polityki aktywnej założono, iż podstawą działania władz Powiatu w zakresie kształtowania oferty przewozowej będzie działanie zmierzające do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez optymalizację oferty przewozowej, która przeciwdziałać będzie możliwości wystąpienia tzw. efektu mnożnikowego (spadku popytu spowodowanego czynnikami niezwiązanymi z podażą usług, który może ulec zwielokrotnieniu w rezultacie poszukiwania oszczędności finansowych i zmniejszania liczby wozokilometrów).

Proponuje się zastosowanie polityki aktywnej. Odpowiednio przygotowany i elastyczny rozkład jazdy, przejrzysta i prawidłowo skalkulowana taryfa, wybrany rzetelny operator będą wyrazem wysokiego poziomu przygotowania merytorycznego i praktycznego Powiatu Zawierciańskiego do pełnienia roli organizatora, co będzie się przekładać na efektywność komunikacji.

Spośród działań, które w największym stopniu wpłyną na wzrost popytu na usługi przewozowe organizowane przez Powiat Zawierciański wymienić należy:

- ◆ zmianę tras wybranych linii, zmniejszenie liczby wariantów tras i uproszczenie oferty przewozowej;
- ◆ zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt, zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji powiatowej;
- ◆ odejście od ustalania tras linii i rozkładów jazdy autonomicznie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej;
- ◆ synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne powiatu;
- ◆ wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez powiat;
- ◆ poprowadzenie tras linii komunikacyjnych przez obszary nie obsługiwane do tej pory przez komunikację zbiorową;
- ◆ poprowadzenie tras linii komunikacyjnych w pobliżu największych generatorów ruchu pasażerskiego (szkoły, obiekty użyteczności publicznej, placówki handlowe, targowiska i placówki kulturalno-oświatowe).

## 7. Sieć komunikacyjna Powiatu Zawierciańskiego

Analizując wszystkie determinanty dotyczące głównie:

- położenia geograficznego obszaru,
- gęstości zaludnienia,
- gospodarki, w tym rynku pracy i finansów publicznych,
- edukacji,
- ochrony zdrowia,
- kultury i sportu

oraz uwzględniając wcześniej analizowane aspekty dotyczące komunikacji publicznej i indywidualnej ustalono w efekcie:

- ◆ sieć komunikacyjną (układ linii komunikacyjnych) obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego (Powiat Zawierciański),
- ◆ linie komunikacyjne – połączenia komunikacyjne na sieci dróg publicznych,
- ◆ przystanki komunikacyjne – miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania na danej linii komunikacyjnej.

Biorąc pod uwagę opisane wcześniej prognozy potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjna powiatu zawierciańskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 5 linii komunikacyjnych.

Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze gmin objętych planem umożliwiając tym samym dojazd do najważniejszych generatorów ruchu.

Planowane linie komunikacyjne można podzielić na:

- komunikację lokalną nie wykraczającą poza granice powiatu,
- komunikację ponadlokalną wykraczającą poza granice powiatu zawierciańskiego (np. Siewierz, Myszków, Dąbrowa Górnicza), ale obsługującą przystanki tak, jak komunikacja lokalna.

Świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji ponadlokalnej warunkowane jest zawarciem porozumienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z ościennymi powiatami:

- ✓ powiatem częstochowskim;
- ✓ powiatem myszkowskim;
- ✓ powiatem będzińskim;
- ✓ miastem na prawach powiatu Dąbrowa Górnicza;
- ✓ powiatem olkuskim;
- ✓ powiatem miechowskim;
- ✓ powiatem jędrzejowskim;
- ✓ powiatem włoszczowskim.

Powiatowe przewozy użyteczności publicznej realizowane będą na następujących liniach komunikacyjnych:

- linia nr U/2416/1 – Zawiercie - Łazy
- linia nr U/2416/2 – Zawiercie - Włodowice
- linia nr U/2416/3 – Zawiercie - Poręba
- linia nr U/2416/4 – Zawiercie - Żarnowiec
- linia nr U/2416/5 – Zawiercie - Szczekociny

### 7.1. Linia nr U/2416/1 - Zawiercie - Łazy

Trasa linii: U/2416/1: ZAWIERCIE – ŁAZY

Długość trasy: 13 km

<b>Kierunek: Zawiercie- Łazy</b>	<b>Kierunek: Łazy- Zawiercie</b>
<input type="checkbox"/> Zawiercie Dworzec Kolejowy	<input type="checkbox"/> Łazy- ul. Dworcowa
<input type="checkbox"/> Zawiercie Leśna MOK	<input type="checkbox"/> Ciągowice
<input type="checkbox"/> Zawiercie Piłsudskiego Żabki	<input type="checkbox"/> Ciągowice szkoła
<input type="checkbox"/> Zawiercie Piłsudskiego Telekomunikacja	<input type="checkbox"/> Turza
<input type="checkbox"/> Zawiercie Stary Rynek	<input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szpital
<input type="checkbox"/> Zawiercie Wojska Polskiego	<input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szkoła
<input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szpital	<input type="checkbox"/> Zawiercie Stary Rynek
<input type="checkbox"/> Turza	<input type="checkbox"/> Zawiercie Piłsudskiego Telekomunikacja
<input type="checkbox"/> Ciągowice szkoła	<input type="checkbox"/> Zawiercie Piłsudskiego Żabki
<input type="checkbox"/> Ciągowice	<input type="checkbox"/> Zawiercie Leśna MOK
<input type="checkbox"/> Łazy- ul. Dworcowa	<input type="checkbox"/> Zawiercie Dworzec Kolejowy

Powyższa linia relacji: Zawiercie Dworzec Kolejowy – Łazy ul. Dworcowa ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Łazy. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Zawierciu trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Leśna, Piłsudskiego, Wojska Polskiego, Miodowa. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Miodowej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu, oraz dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości Turza oraz Ciągowice do miejscowości Łazy, gdzie centralnym przystankiem jest Dworzec PKP. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od



pory dnia oraz przewidywanych napełnień. W przypadku zawarcia stosownego porozumienia w kwestii finansowania komunikacji zbiorowej pomiędzy Gminą Łazy, a Powiatem Zawierciańskim można rozważyć wariant rozszerzenia obecnie proponowanej sieci komunikacyjnej o kolejne miejscowości.

### 7.2. Linia nr U/2416/2 - Zawiercie - Włodowice

Trasa linii: U/2416/2: ZAWIERCIE – WŁODOWICE

Długość trasy: 13 km

<b>Kierunek: Zawiercie- Włodowice</b>	<b>Kierunek: Włodowice - Zawiercie</b>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Dworzec Kolejowy</i>	<input type="checkbox"/> <i>Włodowice</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szpital</i>	<input type="checkbox"/> <i>Kopaniny I</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szkoła</i>	<input type="checkbox"/> <i>Rudniki zajazd</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Stary Rynek</i>	<input type="checkbox"/> <i>Rudniki I</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie 11 listopada Urząd Pracy</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Oświatowa</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie 11 listopada szkoła</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie 11 listopada szkoła</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Oświatowa</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Stary Rynek</i>
<input type="checkbox"/> <i>Rudniki I</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Wojska Polskiego</i>
<input type="checkbox"/> <i>Rudniki zajazd</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szpital</i>
<input type="checkbox"/> <i>Kopaniny I</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Dworzec Kolejowy</i>
<input type="checkbox"/> <i>Włodowice</i>	

Linia relacji: Zawiercie Dworzec Kolejowy – Włodowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Rudniki i Kopaniny. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji, to jest zapewnienia dowozu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. W Zawierciu trasa linii powinna rozpocząć swój bieg na ulicy Sikorskiego w centrum przesiadkowym, które miasto Zawiercie planuje utworzyć obok Dworca kolejowego. Dalej trasa prowadzić będzie ulicą Wojska Polskiego aż do ulicy Miodowej, na której znajdują się dwa przystanki: Zawiercie Miodowa szpital oraz Zawiercie Miodowa szkoła. Następnie trasa prowadzić będzie ulicą Apteczną i Stary Rynek obejmując przystanek Zawiercie Stary Rynek oraz ulicą 11 listopada, na której znajdują się przystanki Zawiercie 11 listopada Urząd Pracy i Zawiercie 11 listopada szkoła. W dalszej części trasa linii wiedzie przez ulicę Oświatową docierając do miejscowości Rudniki, gdzie znajdują się dwa przystanki: Rudniki I oraz Rudniki zajazd. Dalej trasa przebiega przez las, na którym usytuowany jest przystanek Kopaniny I. Trasa kończy się w miejscowości Włodowice na przystanku zlokalizowanym w ścisłym centrum. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Należy podkreślić, iż gmina Włodowice winna współfinansować ww. linię, ponieważ komunikacja realizowana poprzez obsługę ww. linii będzie zaspokajać tylko i wyłącznie potrzeby transportowe mieszkańców gminy. W przypadku zawarcia stosownego porozumienia w kwestii finansowania komunikacji zbiorowej pomiędzy gminą Włodowice, a Powiatem Zawierciańskim można rozważyć wariant rozszerzenia obecnie proponowanej sieci komunikacyjnej o kolejne miejscowości.

### 7.3. Linia nr U/2416/3 - Zawiercie - Poręba

Trasa linii: U/2416/3: ZAWIERCIE – PORĘBA

Długość trasy: 12 km

<b>Kierunek: Zawiercie- Poręba</b>	<b>Kierunek: Poręba- Zawiercie</b>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Dworzec Kolejowy</i>	<input type="checkbox"/> <i>Poręba cmentarz</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Leśna MOK</i>	<input type="checkbox"/> <i>Poręba kościół I</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Piłsudskiego Żabki</i>	<input type="checkbox"/> <i>Poręba sezam</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Piłsudskiego Telekomunikacja</i>	<input type="checkbox"/> <i>Poręba Wyzwolenia</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Stary Rynek</i>	<input type="checkbox"/> <i>Poręba szkoła</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szpital</i>	<input type="checkbox"/> <i>Poręba Kierszula I</i>

- |                                                   |                                                                 |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szkoła | <input type="checkbox"/> Poręba Kierszula II                    |
| <input type="checkbox"/> Poręba Kierszula II      | <input type="checkbox"/> Zawiercie Wojska Polskiego             |
| <input type="checkbox"/> Poręba Kierszula I       | <input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szpital              |
| <input type="checkbox"/> Poręba szkoła            | <input type="checkbox"/> Zawiercie Stary Rynek                  |
| <input type="checkbox"/> Poręba Wyzwolenia        | <input type="checkbox"/> Zawiercie Piłsudskiego Telekomunikacja |
| <input type="checkbox"/> Poręba sezam             | <input type="checkbox"/> Zawiercie Piłsudskiego Żabki           |
| <input type="checkbox"/> Poręba Dworcowa          | <input type="checkbox"/> Zawiercie Leśna MOK                    |
| <input type="checkbox"/> Poręba cmentarz          | <input type="checkbox"/> Zawiercie Dworzec Kolejowy             |

Powyższa linia relacji: Zawiercie - Poręba ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Poręba w zakresie połączeń pomiędzy miejscowością będącą siedzibą gminy, a miastem powiatowym oraz pośrednio ze względu na swój przebieg potrzeby mieszkańców gminy Zawiercie. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji, to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Zawierciu trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Sikorskiego w planowanym centrum przesiadkowym, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Zawierciu. Dalej trasa prowadzić będzie ul. Leśną obejmując przystanek Zawiercie Leśna MOK, a następnie przez ulicę Piłsudskiego obejmując dwa przystanki: Zawiercie Piłsudskiego Żabki i Zawiercie Piłsudskiego Telekomunikacja. Stamtąd trasa prowadzi na ulicę Stary Rynek, na której znajduje się przystanek Zawiercie Stary Rynek. Dalej trasa biegnie w kierunku ulicy Miodowej, na której usytuowany jest Szpital Powiatowy oraz Zespół Szkół w Zawierciu. Następnie trasa prowadzić będzie ulicą Wojska Polskiego w kierunku Poręby. Taki przebieg trasy na terenie Zawiercia pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta, jak również zapewni dojazd do szpitala, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Zawiercia. W dalszej części trasa wiedzie do miejscowości Poręba obejmując takie przystanki jak: Poręba Kierszula I i II, Poręba szkoła, Poręba Wyzwolenia, Poręba sezam, Poręba Dworcowa. Poza odcinkiem na terenie miasta Zawiercie cała trasa linii prowadzona jest wzdłuż głównej drogi krajowej przebiegającej przez ww. miejscowość tj. DK 78. W Porębie bieg linii kończy się na przystanku Poręba cmentarz. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców Gminy Poręba. W przypadku zawarcia stosownego porozumienia w kwestii finansowania komunikacji zbiorowej pomiędzy Gminą Poręba, a Powiatem Zawierciańskim można rozważyć wariant rozszerzenia obecnie proponowanej sieci komunikacyjnej o kolejne miejscowości.

#### 7.4. Linia nr U/2416/4 - Zawiercie - Żarnowiec

Trasa linii: U/2416/4: ZAWIERCIE - ŻARNOWIEC

Długość trasy: 38 km

<b>Kierunek: Zawiercie- Żarnowiec</b>	<b>Kierunek: Zawiercie- Żarnowiec</b>
<input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szpital	<input type="checkbox"/> Żarnowiec I (Rynek)
<input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szkoła	<input type="checkbox"/> Wola Libertowska II
<input type="checkbox"/> Zawiercie Stary Rynek	<input type="checkbox"/> Udórz
<input type="checkbox"/> Zawiercie Kościuszki	<input type="checkbox"/> Kleszczowa Nr I
<input type="checkbox"/> Zawiercie Dworzec Kolejowy	<input type="checkbox"/> Sławniów Nr I
<input type="checkbox"/> Zawiercie Paderewskiego cmentarz	<input type="checkbox"/> Sławniów Nr III
<input type="checkbox"/> Zawiercie Warty	<input type="checkbox"/> Pilica Rynek
<input type="checkbox"/> Zawiercie Wydra Zielona	<input type="checkbox"/> Biskupice
<input type="checkbox"/> Fugasówka – Górka	<input type="checkbox"/> Kocikowa
<input type="checkbox"/> Fugasówka – Bzowska	<input type="checkbox"/> Giebło Kolonia Centrum
<input type="checkbox"/> Fugasówka – Staw	<input type="checkbox"/> Podzamcze Centrum
<input type="checkbox"/> Ogrodzieniec Cementownia	<input type="checkbox"/> Ogrodzieniec Centrum
<input type="checkbox"/> Ogrodzieniec Centrum	<input type="checkbox"/> Ogrodzieniec Cementownia
<input type="checkbox"/> Podzamcze Centrum	<input type="checkbox"/> Fugasówka – Staw

- |                                                        |                                                                  |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> <i>Giebło Kolonia Centrum</i> | <input type="checkbox"/> <i>Fugasówka - Bzowska</i>              |
| <input type="checkbox"/> <i>Kocikowa</i>               | <input type="checkbox"/> <i>Fugasówka - Górka</i>                |
| <input type="checkbox"/> <i>Biskupice</i>              | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Wydra Zielona</i>          |
| <input type="checkbox"/> <i>Pilica Rynek</i>           | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Warty</i>                  |
| <input type="checkbox"/> <i>Sławniów Nr II</i>         | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Paderewskiego cmentarz</i> |
| <input type="checkbox"/> <i>Sławniów Nr IV</i>         | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Dworzec Kolejowy</i>       |
| <input type="checkbox"/> <i>Kleszczowa Nr 1</i>        | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Kościuszki</i>             |
| <input type="checkbox"/> <i>Udórz</i>                  | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Stary Rynek</i>            |
| <input type="checkbox"/> <i>Wola Libertowska II</i>    | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Wojska Polskiego</i>       |
| <input type="checkbox"/> <i>Żarnowiec I (Rynek)</i>    | <input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szpital</i>        |

Linia relacji: Zawiercie Miodowa szpital – Żarnowiec (Rynek) ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości znajdujących się w gminach: Ogrodzieniec, Pilica i Żarnowiec. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji tj. zapewnienie przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Zawierciu trasa linii rozpoczyna swój bieg na ulicy Miodowej przy Szpitalu Powiatowym, co może być istotne dla starszych mieszkańców powiatu. Dalej trasa prowadzić będzie przez Dworzec Kolejowy, który ma być w przyszłości traktowane jako centrum przesiadkowe. Z Dworca PKP trasa biegnie przez ulicę Paderewskiego, w kierunku Fugasówki obejmując przystanki takie jak: Zawiercie Paderewskiego cmentarz, Zawiercie Warty, Zawiercie Wydra Zielona. W miejscowości Fugasówka zlokalizowane będą trzy przystanki znajdujące się przy drodze wojewódzkiej nr 791. Następnie trasa prowadzić będzie przez Ogrodzieniec do Podzamcza, gdzie znajduje się główna atrakcja gminy jaką jest Zamek Ogrodzieniecki przyciągający turystów z całej Polski. W dalszym ciągu trasa przebiegać będzie przez miejscowości Giebło, Kocikowa i Biskupice do przystanku w Pilicy zlokalizowanym w ścisłym centrum. Stamtąd trasa prowadzić będzie ulicą Długą przez miejscowość Sławniów aż do Kleszczowej. Na odcinku Kleszczowa- Żarnowiec trasa linii prowadzona jest wzdłuż drogi powiatowej nr 1767 przebiegającej przez miejscowości: Udórz i Wola Libertowska. W Żarnowcu trasa linii kończy się na przystanku Żarnowiec I (Rynek), który będzie traktowany jako główny przystanek autobusowy. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

### 7.5. Linia nr U/2416/5 - Zawiercie - Szczekociny

Trasa linii: U/2416/5: ZAWIERCIE - SZCEKOCINY

Długość trasy: 45 km

<b>Kierunek: Zawiercie- Szczekociny</b>	<b>Kierunek: Szczekociny- Zawiercie</b>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szpital</i>	<input type="checkbox"/> <i>Szczekociny Dworzec PKS</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Miodowa szkoła</i>	<input type="checkbox"/> <i>Bonowice 1</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Stary Rynek</i>	<input type="checkbox"/> <i>Grabiec 1</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Kościuszki</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawada Pilicka (Remiza OSP)</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Dworzec Kolejowy</i>	<input type="checkbox"/> <i>Irządze</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Paderewskiego cmentarz</i>	<input type="checkbox"/> <i>Wilków (skrzyżowanie)</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Warty</i>	<input type="checkbox"/> <i>Biała Błotna Nr 1</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Kromolów Pałacyk</i>	<input type="checkbox"/> <i>Pradła Nr 3</i>
<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Żerkowice Remiza</i>	<input type="checkbox"/> <i>Gołuchowice Nr 2</i>
<input type="checkbox"/> <i>Lgota Murowana Nr 2</i>	<input type="checkbox"/> <i>Siemierzyce Nr 1</i>
<input type="checkbox"/> <i>Lgota Murowana Nr 1</i>	<input type="checkbox"/> <i>Kroczyce Nr 1</i>
<input type="checkbox"/> <i>Kroczyce Nr 1</i>	<input type="checkbox"/> <i>Lgota Murowana Nr 1</i>
<input type="checkbox"/> <i>Siemierzyce Nr 1</i>	<input type="checkbox"/> <i>Lgota Murowana Nr 2</i>
<input type="checkbox"/> <i>Gołuchowice Nr 2</i>	<input type="checkbox"/> <i>Zawiercie Żerkowice Remiza</i>

- |                                                      |                                                           |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Pradła Nr 3                 | <input type="checkbox"/> Zawiercie Kromolów Palacyk       |
| <input type="checkbox"/> Biała Błotna Nr 1           | <input type="checkbox"/> Zawiercie Warty                  |
| <input type="checkbox"/> Wilków (skrzyżowanie)       | <input type="checkbox"/> Zawiercie Paderewskiego cmentarz |
| <input type="checkbox"/> Irządze                     | <input type="checkbox"/> Zawiercie Dworzec Kolejowy       |
| <input type="checkbox"/> Zawada Pilicka (Remiza OSP) | <input type="checkbox"/> Zawiercie Kościuszki             |
| <input type="checkbox"/> Grabiec 1                   | <input type="checkbox"/> Zawiercie Stary Rynek            |
| <input type="checkbox"/> Bonowice 1                  | <input type="checkbox"/> Zawiercie Wojska Polskiego       |
| <input type="checkbox"/> Szczekociny Dworzec PKS     | <input type="checkbox"/> Zawiercie Miodowa szpital        |

Powyższa linia relacji: Zawiercie Miodowa szpital – Szczekociny Dworzec PKS zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości gmin: Kroczyce, Irządze i Szczekociny. Podobnie jak w przypadku poprzednich linii ma ona za zadanie przede wszystkim zapewniać dojazd młodzieży szkolnej do placówek oświatowych. W tym celu na obszarze Zawiercia trasa została poprowadzona między innymi ulicami: Miodową, Stary Rynek, Kościuszki, Sikorskiego, Paderewskiego, w pobliżu których swoje siedziby mają szkoły ponadgimnazjalne Powiatu Zawierciańskiego. Dodatkowo linia ta zapewnia również dojazd do szpitala mającego siedzibę przy ulicy Miodowej oraz do placówek handlowych usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie ulicą Siewierską przez dzielnicę Kromolów, a następnie ulicę Jurajską przez dzielnicę Żerkowice. Na terenie gminy Kroczyce trasa linii przebiega przez miejscowości: Lgota Murowana, Kroczyce, Siemiędzyce, Gołuchowice, Pradła i Biała Błotna. Dalej trasa wiedzie przez miejscowości usytuowane w gminie Irządze: Wilków, Irządze oraz Zawada Pilicka. Dalsza część trasy biegnie drogą krajową nr 78 przez Grabiec i Bonowice, aż po końcowy przystanek linii - Szczekociny Dworzec PKS mieszczący się przy ulicy Marii Konopnickiej. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. W przypadku zawarcia stosownego porozumienia w kwestii finansowania komunikacji zbiorowej pomiędzy gminami obejmującymi powyższą linię (Gmina Kroczyce, Gmina Irządze, Gmina Szczekociny), a Powiatem Zawierciańskim można rozważyć wariant rozszerzenia obecnie proponowanej sieci komunikacyjnej o kolejne miejscowości.

## 8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Odpowiednie finansowanie usług przewozowych powinno zmierzać do jak najbardziej optymalnego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększając poziom zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjność względem przewozów indywidualnych, przy jak najbardziej racjonalnym poziomie wydatków dokonywanych z środków publicznych.

Kluczowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalenie rozkładu jazdy. Nie ulega wątpliwości, że istnieją takie kursy, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), ale nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji ze względu na interes społeczny, nie mniej jednak ich finansowanie należy do zadań organizatora przewozów i obciąża jego budżet.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnych określiła, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Natomiast źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa.

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki (np. pomocowe prorozwojowe pozyskane z fundacji lub różnego rodzaju programów unijnych). Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, daje możliwość udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. Przykładem takiej dotacji jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020, który przewiduje wsparcie między innymi w zakresie:

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób,
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniających się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- zakupu i modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych,
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszaniem ich jakości,
- pomocy na wznawianie przewozów nowoczesnymi środkami transportu szynowego na szlakach kolejowych, gdzie zlikwidowano przed laty przewozy pasażerskie,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,
- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed groźnymi niebezpieczeństwami.

W rzeczywistości jednak, z uwagi na aktualny stan finansów publicznych oraz panujący kryzys finansowy, należy stwierdzić, iż wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji, gdyż muszą one w ramach swego istniejącego budżetu zorganizować transport.

Powiat Zawierciański podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu w gminach należących do powiatu. W niniejszym planie proponuje się, aby Starosta Zawierciański został organizatorem komunikacji na 5 liniach, tak aby nowo tworzone linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar gmin, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów. Linie te powinny zostać poprowadzone także przez miejsca, gdzie komunikacja publiczna w ostatnim czasie została mocno ograniczona albo likwidowana. Jest to bardzo ważne, gdyż jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu. Jako, że linie te obsługują znaczne obszary gmin powiatu, wyręczając tym samym ich wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, do czego zobowiązuje ich między innymi ustawa o samorządzie gminnym, pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu powinny zostać zawarte porozumienia, na mocy których gminy te będą partycypować w kosztach organizacji przewozów powiatowych.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni. Podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wymusza takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom, z drugiej nie będzie pozwalać na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi. Dlatego należy podjąć działania zmierzające do ujednoczenia godzin prowadzenia zajęć lekcyjnych w placówkach oświatowych na terenie powiatu (głównie w szkołach ponadgimnazjalnych).

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (zwłaszcza galopujące ceny paliwa). Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucać na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich organizator powinien na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy, to znaczy co najmniej dwa razy w roku, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe.

Wykonywanie powiatowych przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Zawierciańskim przez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów, dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego

transportu zbiorowego (art. 53 w związku z art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Szacuje się, że w celu prawidłowego zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz w celu zapewnienia dojazdu do wszystkich najważniejszych generatorów ruchu na obszarze objętym planem, praca przewozowa nie może być mniejsza niż 540 000 wozokilometrów rocznie. Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową, przy takiej wysokości pracy przewozowej i przyjętej stawce rynkowej za 1 wozokilometr (5 zł brutto) zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 0,75. Oznacza to, że przewozy powiatowe nie będą rentowne. Taka sytuacja z punktu widzenia ekonomicznego nie jest korzystna dla organizatora. Nie można jednakże zapominać, że głównym zadaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest prawidłowe zaspokajanie potrzeb ludności, a dopiero później ewentualne przynoszenie zysków. Wysokość rekompensaty przekazywanej operatorowi uzależniona będzie głównie od stosowanego cennika opłat za bilety. Stosując taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 5,00 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 170,00 zł, należy złożyć rekompensatę na poziomie około 25 % wartości iloczynu liczby zaplanowanych wozokilometrów i stawki za jeden wozokilometr uzgodniony w umowie z operatorem.

Rekompensata powinna być finansowana zarówno przez Powiat Zawierciański, jak również przez gminy, na obszarze których komunikacja powiatowa jest organizowana. W tym celu organizator powinien zawrzeć porozumienia o udzielenie pomocy finansowej na organizację publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się, by kwota rekompensaty została podzielona na poszczególne gminy proporcjonalnie do ilości wozokilometrów wykonanych przez operatora na obszarze danej gminy.

Najbardziej korzystnym zarówno dla operatora, jak i organizatora rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów jest oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty. W celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS). Można ustalić wagowy wpływ ww. wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzacje można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora byłoby przeprowadzanie waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów najbardziej rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że średnioroczny wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji będzie wynosił około 5 %.

## 9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Transport możemy podzielić na:

- ◆ drogowy,
- ◆ kolejowy,
- ◆ wodny,
- ◆ lotniczy.

Wybierając środek transportu do obsługi komunikacji publicznej należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- koszty funkcjonowania,
- czas przewozu,
- niezawodność,
- dostępność przestrzenną,
- bezpieczeństwo.

Ze względu na uwarunkowania geograficzne oraz stan infrastruktury, przewozy pasażerów w powiecie zawierciańskim odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce powiatu, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców. Na korzyść tego rodzaju transportu przemawia też praktyczny brak jakiegokolwiek alternatywy. W powiecie zawierciańskim jedyną alternatywą (i to tylko w przypadku paru linii komunikacyjnych) mógłby być transport kolejowy. W rzeczywistości jednak, biorąc pod uwagę stan kolei (likwidacja linii kolejowych) obecnie jest to nierealne i wysoce nieekonomiczne. Jednakże w przypadku, gdyby wprowadzono rozbudowany rozkład jazdy pociągów

transport szynowy stałby się atrakcyjną alternatywą dla przewozów powiatowych, jednakże tylko dla mieszkańców gminy Zawiercie i Łazy.

Oczywiście dominacja transportu drogowego pociąga za sobą także negatywne zjawiska. Głównie są to:

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
- nadmierne obciążenie sieci drogowej i jej dewastacja (a także powstawanie korków w miastach regionu),
- wzrost poziomu zagrożenia życia obywateli poprzez wzrost wypadkowości.

Dlatego bardzo ważne jest, aby dokonać wyboru takich środków transportu, które ograniczą powstawanie negatywnych zjawisk. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na normy zużycia paliwa, poziom emisji spalin (normy Euro) oraz poziom emitowanego hałasu.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego to również określenie preferencji w zakresie wyboru środków transportowych. Zakładając realizację komunikacji w planowej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie gmin powiatu zawierciańskiego, stan i sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji powiatowej, infrastrukturę transportową itp.

W celu zapewnienia właściwych standardów realizowanej komunikacji, w umowie z operatorem należy określić przede wszystkim parametry taboru, jakimi mają być wykonywane usługi przewozowe, z określeniem szczegółów takich jak:

- szerokość drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych;
- pojemność autobusów – zapewniającą bezpieczny przewóz zakładanej ilości pasażerów.

Szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach wymaga stosowania taboru o szerokim przedziale pojemności. Proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności do 40 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, a także taboru o pojemności od 25 do 28 do obsługi komunikacji w godzinach wieczornych, w soboty, niedziele i święta oraz do obsługi komunikacji w godzinach międzyszczytowych. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia.

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 5 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 10 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących od 25 do 40, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO 2.

Wszystkie ww. pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137) jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Stopniowo np. w okresie kolejnych 2 lat należy rozważyć wprowadzenie autobusów niskopodłogowych do obsługi wybranych kursów (np. obsługujących dojazdy do placówek służby zdrowia). Proponuje się również wprowadzenie ograniczenia wiekowego taboru realizującego przewozy na rzecz Powiatu Zawierciańskiego, np.:

- pojazdy nie mogą być starsze niż 10 lub 15 lat,
- właściwa wentylacja i czystość – które mają wpływ na wygodę podróży, w perspektywie kolejnych lat należy rozważyć wprowadzenie wymogu posiadania klimatyzacji,
- stan techniczny pojazdów oraz łączność kierowcy z dyspozytornią, policją, i pogotowiem ratunkowym, co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Jednocześnie operator musi zapewnić łączność (telefon komórkowy, radiotelefon, radio CB) z każdym z autobusów realizujących komunikację,
- normy emisji spalin (tzw. euro) – które mają wpływ na zużycie paliwa, a w konsekwencji na koszt realizowanego transportu. Normy te decydują również o poziomie wpływu środków transportu na środowisko. Tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum EURO 2. W kolejnych latach (np. co 3 lata) normy te winny być zaostrzane.

Należy nadmienić, że ww. pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Powiatu Zawierciańskiego, to baza taborowa pozwalająca sprawnie realizować potrzeby przewozowe przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego komfortu podróżowania. Ponadto wybór pojazdów o zaostrzonej normie emisji spalin przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Założyć należy także sukcesywne wprowadzanie i wyposażanie autobusów we wszystkie elementy poprawiające komfort przejazdu pasażerów (klimatyzowane wnętrza autobusu, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, dźwiękowy system informacyjny), jak również umożliwiające organizatorowi prowadzenie nadzoru nad realizacją zleconych zadań przewozowych – wprowadzenie systemu monitorowania pojazdu poprzez system GPS.

## 10. Zasady organizacji rynku przewozów

Ogólne zasady organizacji rynku przewozów określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z art. 19 wybór operatora świadczącego usługi przewozowe na obszarze właściwości danego organizatora może nastąpić w trybie:

- ✓ ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ✓ ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- ✓ bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, po spełnieniu wymogów określonych w art. 22 ustawy.

Samorząd powiatu może wybrać również alternatywną drogę poprzez powołanie własnej jednostki organizacyjnej zajmującej się transportem zbiorowym.

Z uwagi na powyższe założenia rynek przewozowy można ukształtować poprzez wykreowanie przez jednostkę samorządu własnej jednostki organizacyjnej lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, lub dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako forma rynku, która wyklucza występowanie na rynku zjawiska konkurencji, musi dawać gwarancję, że pojedyncza firma będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe na danym obszarze w sposób bardziej efektywny niż dwie lub więcej firm. Monopol może jednak prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa, co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście nawet utworzenie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zacznie komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Przewoźnicy prywatni mogą jednak zapewnić dwie wymierne korzyści: po pierwsze kapitał pozwalający ograniczyć bezpośrednio zaangażowanie środków publicznych w funkcjonowanie własnych jednostek komunalnych (np. ograniczenie inwestycji taborowych), po drugie wyższą efektywność świadczenia usług, a więc niższe koszty przy porównywalnej jakości usług. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji przyczyniają się do obniżenia kosztów i do poprawy jakości, w tym także do lepszego standardu taboru, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie powiatu zawierciańskiego będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi, która realizować będzie również obowiązki organizatora, lub jeden podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze ustawy Prawo zamówień publicznych, będący wykonawcą przewozów, a także realizujący na podstawie zawartej umowy część obowiązków organizatora, w szczególności w zakresie organizacji systemu informacji dla pasażerów. Takie rozwiązanie pozwoli jednostce samorządu na bezpośrednią kontrolę operatora. Samorządowy zakład budżetowy, lub przedsiębiorca wyłoniony w drodze przetargu uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od pasażerów na podstawie obowiązującej taryfy opłat uchwalonej przez samorząd powiatowy. Uzyskuje także dochody wynikające z refundacji stosowanych ulg ustawowych oraz dodatkowo rekompensatę, gdy przychody ze sprzedaży biletów nie są w stanie zapewnić pokrycia kosztów działalności. Sytuacja dotycząca wypłaty rekompensaty będzie miała miejsce wtedy, gdy ceny za usługi przewozowe będą ustalane na stosunkowo niskim poziomie, jako rezultat polityki społecznej i transportowej. W celu ograniczenia wysokości wydatków dokonywanych z budżetu jednostki samorządowej należy ograniczać stosowanie pozaustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, gdyż w znacznym stopniu obniżają one dochodowość świadczonych usług.



Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie ze względu na koszty nierealne i ekonomicznie nieuzasadnione.

Ze względu na wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, umowa na świadczenie usług przewozowych powinna być zawarta na dłuższy okres czasu (co najmniej 3 lata). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje wylonionemu w drodze przetargu operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (przygotowanie i wyposażenie autobusów, amortyzacja zakupionego taboru, przygotowanie zaplecza technicznego, pozyskanie odpowiednich pracowników).

## 11. Standardy usług przewozowych

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze powiatu zawierciańskiego.

Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

- **ochrony środowiska naturalnego** – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatacją przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin, które kategoryzowane są w skali od EURO 1 do EURO 5 (wdrożenie normy EURO 6 planowane jest w roku 2014). Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu zawierciańskiego, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania powiatowych przewozów użyteczności publicznej zostały omówione w rozdziale 9.
- **dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego** – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury (dworce, kasy, przystanki, tabor itp.), oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu winien kłaść nacisk na to, by operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:
  - zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by co najmniej jedne drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
  - wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.
- **dostęp podróżnych do infrastruktury przewozowej** – wszystkie przystanki komunikacyjne i towarzysząca infrastruktura przystankowa, jako miejsca przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, powinny spełniać przynajmniej minimalne wymagania

ustawowe. Ważne jest również, aby posiadały odpowiedni standard pozwalający na powszechny i bezpieczny dostęp do przystanku. Zadaniem organizatora winno być monitorowanie standardu ww. infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

## 12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego Powiatu Zawierciańskiego jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych czynności powinien być tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy. Winien on być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z ww. informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej. W tym celu proponuje się stworzenie odpowiedniego i dogodnie zlokalizowanego punktu informacyjnego – Punktu Obsługi Pasażera.

Punkt Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie będzie można między innymi:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Obecnie takim miejscem dla powiatu zawierciańskiego jest dworzec kolejowy w Zawierciu, który zlokalizowany jest w pobliżu mającego powstać centrum przesiadkowego. Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. Obecnie koordynacja taka praktycznie nie istnieje, gdyż przewoźnicy autobusowi działający na terenie powiatu zawierciańskiego nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż przedsiębiorcy ci obsługują różne części powiatu, co powoduje, że koordynacja taka była by bardzo trudna do realizacji. Ze względu na brak dworca autobusowego oraz jednego głównego przystanku koordynacja praktycznie możliwa jest wyłącznie w rejonie dworca kolejowego w Zawierciu (a w planowanej przyszłości w centrum przesiadkowym), gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w powiecie. Dodatkowo przez obszar powiatu prowadzone są w ograniczonym zakresie przewozy kolejowe. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi jest praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie kursów kolejowych.

Biorąc pod uwagę ogrom problemów można stwierdzić, że przed organizatorami transportu stoją duże wyzwania. Niewątpliwie należy jednak podjąć działania, które pozwolą, na choć zadowalające zintegrowanie przewozów wykonywanych na obszarze powiatu. Działania te sprawią, że komunikacja publiczna stanie się dla pasażera bardziej przyjazna.

Jak już wspomniano powyżej pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca skąd planuje i rozpoczyna podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który może funkcjonować jako słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż w Powiecie Zawierciańskim występuje kilku przewoźników transportu zbiorowego obsługującego linie komercyjne, władze powiatu powinny podjąć negocjacje w celu wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla wszystkich pasażerów. Rozkłady jazdy zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 ze zmianami) oraz rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451).

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się dalsze utrzymanie i udoskonalanie

informacji dotyczącej komunikacji publicznej organizowanej przez Powiat Zawierciański wyświetlanych na stronie internetowej [www.zawiercie.powiat.pl](http://www.zawiercie.powiat.pl) oraz na stronie operatora. Dodatkowo, należy rozważyć opracowanie:

- interaktywnego, internetowego rozkładu jazdy,
- internetowego rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe,
- internetowego organizera podróży, który poda pasażerowi potencjalną trasę do celu podróży, liczbę koniecznych przesiadek oraz szacowny czas trwania (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar powiatu zawierciańskiego, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Tworzy się ją po to, by zmniejszać zaangażowanie pasażerów w poszukiwanie informacji, oszczędzać ich czas i zwiększać wygodę. Wizualizacja informacji dla pasażera powinna być wizytówką organizatora i operatora i powinna przyciągać zarówno swoją szatą graficzną, jak i jasną i łatwo zrozumiałą treścią.

Stworzenie zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego sieć transportu zbiorowego w całym powiecie, powinno stać się jednym z głównych działań organizatora transportu.

System ten powinien głównie obejmować przyszłe centrum przesiadkowe, którego usytuowanie jest planowane w rejonie dworca PKP. System ten winien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
- tablice informacyjne na stanowiskach odjazdów,
- monitory z informacją zbiorczą,
- komunikaty głosowe na stanowiskach przystankowych,
- zegary.

Należałoby także wypracować jednolity system informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników. Dla komunikacji powiatowej i regionalnej proponuje się wprowadzenie następującego wzoru tabliczki przystankowej:

Organizator transportu:  
 POWIAT ZAWIERCIAŃSKI  
 tel. 32 672 10 45  
 e-mail: autobusy@zawiercie.pl

Rozkład jazdy ważny od ..... do .....

## ZAWIERCIE / DWORZEC KOLEJOWY

LINIA U/2416/2: ZAWIERCIE - WŁODOWICE									
PRZYSTANKI:	ZAWIERCIE DWORZEC KOLEJOWY	...	ZAWIERCIE 21 LISTOPADA URZĄD PRACY	...	RUDNIA ZAJĄZD	...	KOPANINY I	...	WŁODOWICE
ODLEGŁOŚĆ	0 km	...	5 km	...	8 km	...	10 km	...	13 km
CZAS PRZEJAZDU:	0	...	8 min.	...	12 min.	...	15 min.	...	20 min.
TARYFA	3,00 zł		5,00 zł		7,00 zł				
KIERUNEK	GODZINY ODJAZDÓW								
WŁODOWICE	5:30 D, 6:30 E, 7:45 D, 9:00 E, 12:00 E,								
	13:00 D, 14:40 E, 16:00 E, 18:20 E, 22:30 D,								

OZNACZENIA  
 D - KURSUJE OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT  
 E - KURSUJE OD PONIEDZIAŁKU DO SOBOTY OPRÓCZ ŚWIĄT

Powyższa tabliczka przystankowa zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu, podana została także taryfa opłat za bilety jednorazowe według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Zawiercie Dworzec PKP, Łazy Dworzec PKP, Włodowice Rynek,

Żarnowiec Rynek, itp.) należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Powiat Zawierciański powinien być wyposażony w tablicę informacyjną zawierającą podstawowe informacje dotyczące sieci komunikacyjnej:

- dane organizatora i operatora,
- schemat sieci komunikacyjnej z podziałem na linie (wraz z opisem przebiegu linii),
- taryfę opłat za bilety jednorazowe i miesięczne (wraz z cenami biletów ulgowych),
- zestawienie stosowanych ulg ustawowych i handlowych,
- wyciąg z przepisów porządkowych w powiatowym regularnym przewozie osób (regulamin), który powinien zostać określony w drodze uchwały Rady Powiatu.

Kształt, wielkość, wygląd graficzny oraz sposób zamontowania tablicy informacyjnej w autobusach może być różny w zależności od rodzaju taboru i powinien być uzgadniany z operatorem.

### **13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia pasażerom wygodnych warunków przemieszczania się. Dotyczy to szczególnie osób nieposiadających własnych środków lokomocji – z powodów ekonomicznych, zdrowotnych, ze względu na młody wiek, lub z jakichkolwiek innych przyczyn. Dodatkowym zadaniem transportu jest zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, takim jak wzrost zanieczyszczenia powietrza, wzrost poziomu hałasu, nadmierne zatłoczenie dróg i wypełnianie wszystkich wolnych przestrzeni w centrum miast przez parkujące pojazdy. Nowoczesny, ekologiczny, efektywny i relatywnie tani transport publiczny nie oznacza usług przewozowych na niskim poziomie jakościowym. Wymaga on od organizatora oferowania prostej sieci połączeń (bez nadmiernej ilości dublujących się linii) i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom każdej z grup pasażerskich. Utrzymanie równowagi pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym jest konieczne dla zachowania odpowiednich warunków życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg. Dbając o rozwój transportu publicznego nie można zatem pominąć elementów uprzywilejowania środków lokomocji w ruchu drogowym. Priorytet dla autobusów w ruchu drogowym jest najważniejszym czynnikiem podnoszącym jakość podróżowania transportem publicznym w stosunku do własnego samochodu. Inwestycje w zapewnienie tych priorytetów przyczyniają się do wzrostu udziału podróży transportem publicznym i jednocześnie do spadku zatłoczenia na drogach. Przyspieszenie przejazdu autobusów sprzyja również zmniejszeniu kosztów eksploatacji systemu transportu publicznego.

Kolejny aspekt, na który należy zwrócić uwagę, wiąże się z analizą zmian społeczno-demograficznych w Polsce. Otóż wszystkie wskaźniki pokazują, że stajemy się z roku na rok społeczeństwem coraz starszym. Biorąc to pod uwagę, bardzo ważnym aspektem rozwoju komunikacji publicznej jest stała troska o pasażerów starszych, niepełnosprawnych oraz wszystkich, którzy mają trudności w przemieszczaniu się, co będzie sprzyjać ich wychodzeniu ze społecznego wyizolowania.

Nie mniej ważnym aspektem jest również zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków oczekiwania na przystankach oraz wymiana taboru komunikacji na pojazdy dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wyrównanie poziomu peronów przystankowych z wysokością stopni wejściowych w pojazdach oraz ograniczenie innych uciążliwości na trasach dojazdów do przystanków od miejsc zamieszkania oraz od przystanków do podstawowych celów podróży (szpital, apteki, przychodnie, urzędy, kościoły, cmentarz).

Uwzględniając powyższe zasady, stwierdzono, że podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Zawierciańskim to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku powiatu;
5. stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników;
6. poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
7. tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
8. poprawa integralności systemu transportu;

9. poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
10. łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu;
11. budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
12. wspieranie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego w Zawierciu, w celu stworzenia miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej i regionalnej na miejską;
13. 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;
14. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
15. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;
16. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych z wyświetlaniem rozkładu jazdy na dworcu autobusowym, zastosowanie powinien znaleźć elektroniczny system nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych).

Jak już było wspomniane powyżej w Powiecie Zawierciańskim funkcjonuje kilka jednostek wykonujących usługi przewozowe. Są to:

- Zakład Komunikacji Miejskiej w Zawierciu- wykonuje przewozy na liniach miejskich w obrębie miasta Zawiercie oraz przyległych gmin;
- MKS Szczekociny S.C. Stanisław Fabjański, Marcin Derek, Rafał Królica- wykonuje komercyjne przewozy na trasie Szczekociny – Zawiercie oraz Siedliszowice - Zawiercie;
- Anna Jaworska Firma przewozowa JAW-BUS- wykonuje komercyjne przewozy na trasie Zawiercie – Gulzów i Zawiercie – Śrubarnia;
- P.P.H.U. „UNI-METAL” Joanna Michalska - wykonuje komercyjne przewozy na trasie Szczekociny – Zawiercie;
- GONPOL Szczepan Goncerz, Kamil Goncerz Spółka jawna- wykonuje komercyjne przewozy na trasie Zawiercie – Wierbka, Pradła – Żarnowiec, Dzwono – Zawiercie, Zawiercie – Jasieniec, Zawiercie – Rokitno i Zawiercie – Żarnowiec;
- Edyta Żurek Usługi Transportowe i Przewóz Osób „MATI- TRANS”- wykonuje przewozy komercyjne na trasie Zawiercie – Góra Włodowska, Zawiercie – Dzibice, Zawiercie – Kroczyce, Zawiercie – Zdów, Zawiercie – Kostkowice;
- Aleksander Szczerbiński „MINIBUS” - wykonuje komercyjne przewozy na trasie Złożeniec – Zawiercie – Złożeniec;
- Sebastian Mroziński CAR-BIS - wykonuje komercyjne przewozy na trasie Łazy – Zawiercie – Łazy;
- PRZEWÓZ OSÓB RAFAŁ PAŁASZ - wykonuje komercyjne przewozy na trasie Chruszczobród – Zawiercie – Chruszczobród i Łazy – Zawiercie – Łazy;
- inni przewoźnicy obsługujący komunikację ponadregionalną.

Z uwagi na powyższą różnorodność, głównym kierunkiem rozwoju transportu jest integracja komunikacji. Pozwoli to na kompleksowe dotarcie do mieszkańców i uczyni transport publiczny przyjaznym dla obywatela. Zintegrowanie komunikacji 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.

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu zawierciańskiego, będące przedmiotem opracowania niniejszego „Projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” pozwoliły w konsekwencji na określenie podstaw, które pozwolą na prowadzenie, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie Powiat Zawierciański.

Podkreślić należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” może podlegać aktualizacji w przypadku opublikowania planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego, a także w wyniku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie powiatowej, publicznej komunikacji pasażerskiej.

#### 14. Podsumowanie

Podstawowe zadania i cele związane z transportem zbiorowym zostały omówione we wcześniejszych rozdziałach poświęconych strategii i kierunkom rozwoju transportu.

Kluczowym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich przewoźników, jak również konieczność poprawy oznakowania istniejących przystanków (uzupełnienie brakujących znaków drogowych). Z kolei najważniejszym zadaniem zarządców dróg powinno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków lub budowa zatok autobusowych w szczególności w tych miejscach, które obecnie są niebezpieczne dla pasażerów, a osobom z ograniczeniami ruchowymi wręcz uniemożliwiają korzystanie z komunikacji.

W kolejnych etapach należy doprowadzić do zniesienia barier architektonicznych w miejscach, w których obecnie dostęp do transportu zbiorowego jest utrudniony. Etap ten powinien być cały czas monitorowany, w szczególności podczas przeprowadzania modernizacji dróg. Bardzo ważna może być tutaj współpraca samorządu z sektorem prywatnym. Podmioty gospodarcze budujące stacje benzynowe, domy handlowe, budynki biurowe, budynki mieszkalne, parkingi czy inne obiekty użyteczności publicznej, powinny partycypować w modernizacji i budowie infrastruktury drogowej przy tych obiektach, usprawniającej ich obsługę – mogą to być odcinki dróg i połączeń z istniejącymi drogami, skrzyżowania z wyposażeniem technicznym lub miejsca postojowe i manewrowe oraz także przystanki transportu publicznego wraz z wyposażeniem. Rozwiązania takie powinny obligatoryjnie wynikać z projektów budowlanych. Powinna to być infrastruktura drogowa służąca budowanym obiektom nie tylko bezpośrednio, ale także w pewnych odległościach.

Z kolei w celu usprawnienia obsługi pasażerów należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd lub zastosować system SMS-owego zakupu biletu.

W powiatowych przewozach pożądanymi byłyby rozważenie możliwości wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Poprawiłby on sytuację pasażerów, ponieważ większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

W dalszej perspektywie, po realizacji w/w zadań, dla uatrakcyjnienia podróży komunikacją publiczną, należy wdrożyć system elektronicznego nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych. Rozwiązaniem wpływającym na komfort podróży jest także stosowanie w autobusach monitorów oraz komunikatów głosowych, które znacznie ułatwiają podróżowanie osobom głuchoniemym i niewidomym. Takie rozwiązanie pozwala zarówno na komercyjne umieszczanie reklam, ale przede wszystkim ułatwia wszystkim pasażerom orientację w terenie oraz wskazuje następny cel podróży.

Powiat Zawierciański jako organizator transportu powinien rozważyć zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (spełniających najwyższe normy emisji spalin – Euro 5 oraz w przyszłości Euro 6) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy realizował takim taborzem. Takie rozwiązanie zapewnia korzyści nie tylko pasażerom i środowisku naturalnemu, ale wpływa również na aspekt finansowy realizowanej komunikacji, gdyż przedkłada się na mniejsze zużycie paliwa. Ma to niebagatelne znaczenie, biorąc pod uwagę stale rosnące ceny paliw. Można tutaj również rozważyć opłacalność stosowania autobusów z napędem elektrycznym, które już pojawiły się na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Najsłabszą stroną transportu zbiorowego w powiecie jest brak dworca (węzła przesiadkowego) w Zawierciu. Komplikuje to sytuację nie tylko samym przewoźnikom, ale przede wszystkim pasażerom, którzy obecnie są odprawiani w bardzo złych warunkach. Obecnie planuje się utworzenie węzła przesiadkowego, który miałby powstać przy Dworcu PKP. Władze powiatu oraz miasta powinny dążyć do tego, aby w Zawierciu takie centrum powstało możliwie jak najszybciej. W przypadku niezrealizowania tego celu powiat zawierciański stanie się mało istotnym ośrodkiem ponadlokalnym, co nie będzie sprzyjać jego rozwojowi.

Jak więc widać przed Powiatem Zawierciańskim jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety lata zaniedbań doprowadziły do degradacji transportu publicznego. Obecnie, by osiągnąć jego zadowalający poziom, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. W niektórych miejscach trzeba

---

praktycznie budować strukturę transportową od podstaw. Niestety działania takie wiążą się z koniecznością dokonywania bardzo dużych wydatków z środków publicznych. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakładając na jednostki samorządu tyle nowych zadań jednocześnie jasno określiła, z czego należy je finansować. Mają to być przede wszystkim środki własne danej jednostki.