PODSTRATEGIA - PROMOWANIE ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU I USUWANIE NIEDOBORÓW PRZEPUSTOWOŚCI W DZIAŁANIU NAJWAŻNIEJSZYCH INFRASTRUKTUR SIECIOWYCH NA LATA 2016 - 2025

MIKOŁÓW, LUTY 2016

Spis treści

1 Wprowadzenie 4
2 Wizja i cel 7
3 Analiza SWOT 10
3.1 Transport drogowy 11
3.2 Transport kolejowy 12
3.3 Transport publiczny 12
3.4 Transport rowerowy 13
3.5 Podsumowanie 13
4 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego 15
4.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego 16
4.1.1 Cel planu 17
4.1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego 17
4.2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego 18
4.2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem 19
4.2.2 Zagospodarowanie przestrzenne 22
4.2.3 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru 27
4.2.4 Układ drogowy i kolejowy 32
4.2.5 Transport kolejowy dostępny na terenie powiatu mikołowskiego 36
4.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 37
4.3.1 Obecna sieć komunikacyjna 38
4.3.2 Plany transportowe wyższego szczebla i jednostek sąsiadujących 47
4.3.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 48
4.4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mikołowskiego 51
4.4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej 52
4.4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mikołowskiego 58
4.4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mikołowskiego w zależności od czasu ich występowania 64
4.4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego 65

4.4.5 Podsumowanie 66
4.5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych 67
4.5.1 Źródła i formy finansowania 68
4.5.2 Koszty, z jakimi może wiązać się uruchomienie planowanych przewozów użyteczności publicznej 68
4.6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 71
4.6.1 Wskaźnik motoryzacji 72
4.6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu mikołowskiego badań marketingowych - ankietowych 73
4.7 Zasady organizacji rynku przewozów 86
4.7.1 Powiat mikołowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego 87
4.7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego 88
4.7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat mikołowski 89
4.7.4 Przygotowanie oferty przewozowej 90
4.8 Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 91
4.8.1 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną 92
4.8.2 Pożądany standard infrastruktury przystankowej 94
4.9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera 101
4.10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mikołowskiego 103
4.10.1 Promocja usług transportu 104
4.10.2 Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu zbiorowego w powiecie jak i gminach 104
4.10.3 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego 105
4.10.4 System dynamicznej informacji pasażerskiej 106
4.10.5 Modernizacja i budowa nowych przystanków 106
4.10.6 Modernizacja / remonty dróg 107
4.10.7 Centra przesiadkowe w gminach: Mikołów, Orzesze, Łaziska Górne oraz Wyry 109
4.10.8 Poprawa bezpieczeństwa – redukcja liczby wypadków o ograniczenia ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu 111
4.11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego 113
4.12 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego 115
5 Ścieżki rowerowe 117
5.1 Kryteria wyboru rodzaju drogi rowerowej 118

5.2 Parametry techniczne projektowania 119
5.3 Proponowane nawierzchnie dróg rowerowych 120
6 Plan Operacyjny dla realizacji podstrategii 121
6.1 Zasady realizacji podstrategii 122
6.2 Inwestycje przewidziane do realizacji w powiecie mikołowskim 123
6.3 Źródła finansowania 125
7 Monitoring podstrategii 126
8 Spis map, tabel i wykresów 128
8.1.1 Spis map 129
8.1.2 Spis tabel 129
8.1.3 Spis wykresów 130

1 WPROWADZENIE

Podstrategia- Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego- na lata 2016 – 2025 opracowano w ramach projektu pod nazwą „J-ednolita S- trategia T- terytorialna = spójny obszar funkcjonalny powiatu mikołowskiego poprzez wzmacnianie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpraca z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego finansowane wspólnie w stronę zrównoważonego rozwoju".

Projekt jest finansowany ze środków Mechanizmu Finansowanego EOG 2009-2014.

W skład obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego wchodzą następujące jednostki:

- Powiat Mikołowski
- Gminy Powiatu Mikołowskiego:
  - Mikołów
  - Orzesze
  - Łaziska Górne
  - Ornontowice
  - Wyry

Mapa 1. Obszar funkcjonalny powiatu mikołowskiego

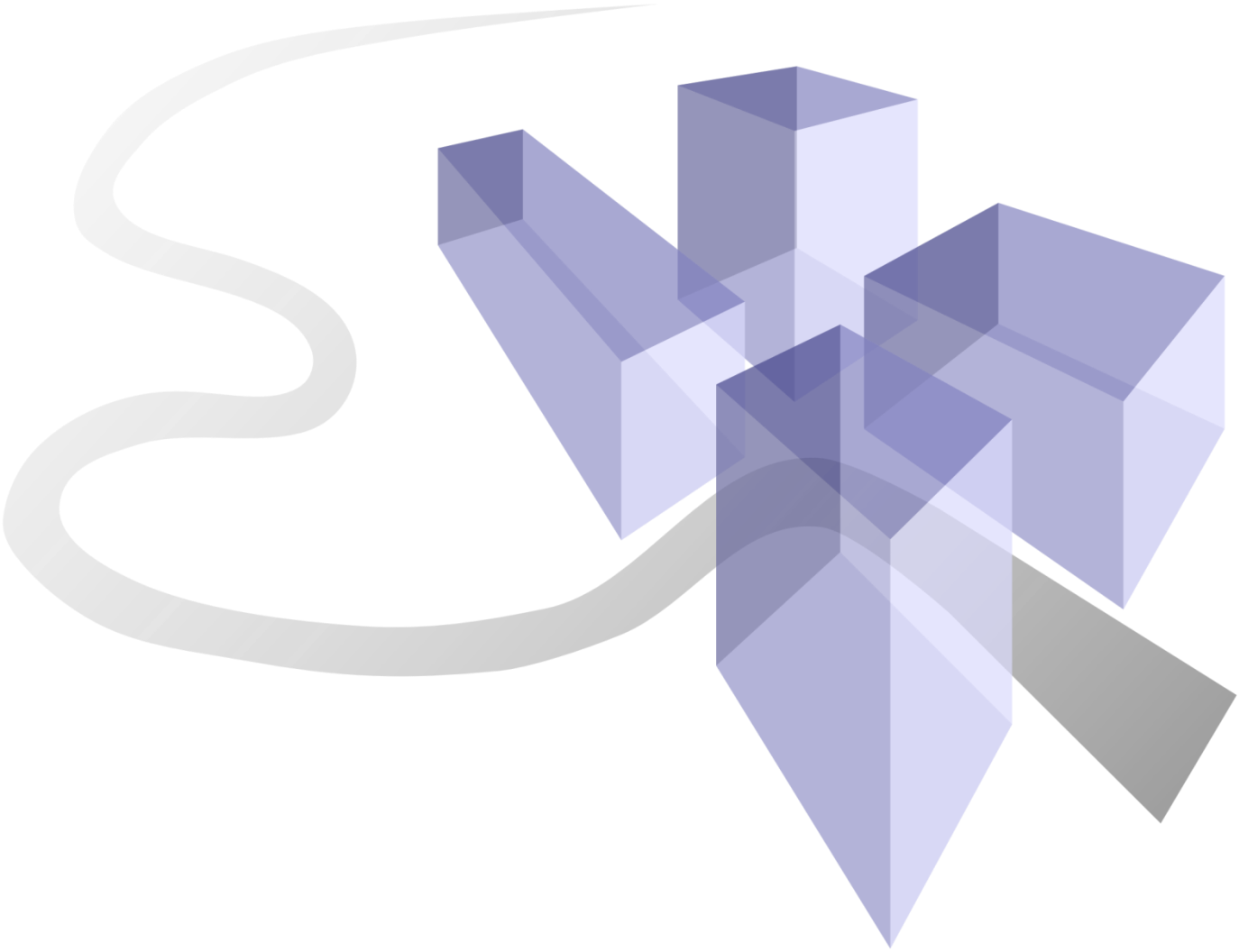
Źródło: opracowanie własne

Dokument opracowano w celu określenia potrzeb związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju z uwzględnieniem usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. A także zaplanowanie wspólnych działań inwestycji związanych z infrastrukturą transportową.

Przedstawiony dokument jest zgodny z założeniami dokumentów wyższego rzędu, między innymi z:

- Białą Księgą Transportu,
- Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”,
- Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Śląskiego.

2 WIZJA I CEL



Podstrategia - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury rowerowej.

Wizja:

System komunikacyjny na obszarze powiatu mikołowskiego do roku 2025 umożliwi mieszkańcom swobodę przemieszczania się, bez względu na wybrany środek transportu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

Cel główny:

Stworzenie na obszarze powiatu mikołowskiego efektywnego systemu transportu, który będzie umożliwiał sprawne przemieszczanie się mieszkańców obszaru z uwzględnieniem odpowiedniego standardu usług dostosowanego do możliwości ekonomicznych jednostek.

Obszar powiatu mikołowskiego to teren, przyjazny zarówno dla mieszkańców jak i przedsiębiorców, który powinien cechować się wysoką jakością systemu komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Na obszarze powiatu powinien być zapewniony dogodny dostęp do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki. Planuje się, że system transportowy na obszarze powiatu mikołowskiego w roku 2025 będzie się cechował:

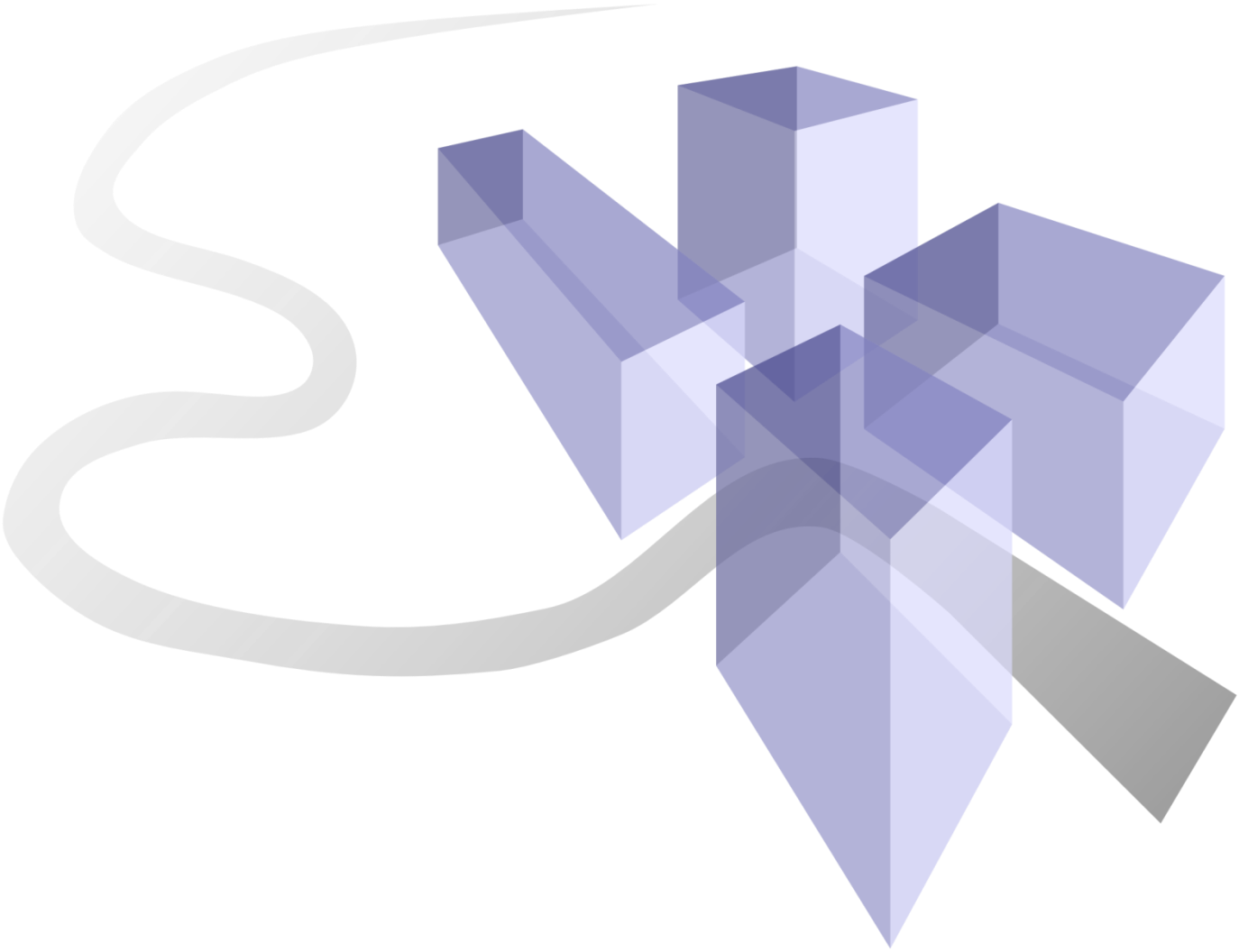
- Nowoczesnością – wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii; zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również zastosowania nowoczesnego i ekologicznego taboru, przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poruszania się.
- Atrakcyjnością – dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców i turystów.
- Konkurencyjnością – system komunikacji publicznej będzie konkurencyjny w zakresie cenowym i czasowym, będzie charakteryzował się wysoką jakością obsługi i oferowanych usług.
- Efektywnością – system będzie zoptymalizowany pod kątem wykorzystania infrastruktury oraz organizacji ruchu, co zapewni sprawne i bezpieczne przemieszczanie się osób na obszarze powiatu.
- Spójnością – zagwarantowanie dostępności komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo lub miejscowość – siedziba gminy.
- Możliwością integracji – sposobność powiązania systemu komunikacji publicznej działającej na terenie powiatu mikołowskiego z innym systemem komunikacji publicznej, innych jednostek wyższego szczebla.

Ze względu na to, że podstrategia dotyczy powiatu mikołowskiego wraz z gminami wchodzącymi w skład powiatu powyższy cel ma charakter jednolity dla wszystkich jednostek wchodzących w skład powiatu mikołowskiego.

Podstrategia będzie stanowiła podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie systemu transportu na obszarze powiatu mikołowskiego oraz ma ułatwić samorządom lokalnym przygotowanie i realizację wspólnych przedsięwzięć w oparciu o zasoby własne, jak i pojawiające się różnorodne możliwości wsparcia zewnętrznego. Rozpoczęcie realizacji działań zapisanych w podstrategii będzie poprzedzone szczegółowymi projektami, które będą poddawane ocenie oddziaływania na środowisko.

Podjęcie przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które będą mogły przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu na obszarze powiatu mikołowskiego zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywie czasowej do 2025 roku.

3 ANALIZA SWOT



W tabeli poniżej przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane w ramach systemu transportu. Podstawą zestawienia były wyniki badań natężenia ruchu na wskazanych liniach autobusowych, obserwacje oraz analiz dokumentów (analiza SWOT została podzielona na 4 obszary: transport drogowy, transport zbiorowy: kolejowy i drogowy, transport rowerowy).

3.1 TRANSPORT DROGOWY

TRANSPORT DROGOWY	
Czynniki wewnętrzne	**Czynniki wewnętrzne**
Mocne Strony	**Słabe Strony**
• Gęsta sieć drogowa • Przebieg przez obszar powiatu mikołowskiego dróg krajowych nr 44 – droga łącząca Gliwice z Krakowem oraz nr 81 – połączenie między Katowicami a drogą ekspresową S1 w Harbutowicach • Dobre skomunikowanie z autostradami A1 i A4 • Dobre skomunikowanie z siedzibą województwa- miastem Katowice oraz miastami wchodzącymi w skład aglomeracji śląskiej • Lokalizacja na obszarze powiatu mikołowskiego dużych zakładów pracy • Łatwy dostęp do dróg dla wszystkich użytkowników • Dobry stan techniczny dróg krajowych i wojewódzkich • Wykształcona sieć powiązań drogowych o różnych funkcjach i różnym znaczeniu	• Skończona przepustowość układu drogowego • Obecność wielu miejsc o znaczącym natężeniu ruchu • Brak koordynacji w zarządzaniu infrastrukturą drogową (gmina – powiat) • Wywieranie presji na środowisko (hałas, zanieczyszczenia powietrza, fragmentacja przestrzeni) • Stan dróg powiatowych i gminnych wymagający poprawy • Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych i postojowych • Brak wystarczających środków własnych na remonty i inwestycje
Czynniki zewnętrzne	**Czynniki zewnętrzne**
Szanse	**Zagrożenia**
• Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich • Zaprogramowanie działań dotyczących wdrażania inteligentnych systemów transportowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg • potencjał gospodarczy obszaru powiatu mikołowskiego	• Skomplikowane procedury zamówień publicznych powodujące opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wpływające na ich jakość • Ograniczenie możliwości finansowania dróg lokalnych z funduszy unijnych • Ograniczone budżety samorządów lokalnych (rosnące wydatki bieżące) • Szybki wzrost liczby samochodów osobowych i ciężarowych • Zagrożenie dla środowiska spowodowane przeciążeniem ruchu drogowego • Wzrost liczby wypadków • Rosnące koszty funkcjonowania transportu • Duże ośrodki przemysłowe w powiatach ościennych - konkurencja w przyciąganiu inwestorów

3.2 TRANSPORT KOLEJOWY

TRANSPORT KOLEJOWY	
Czynniki wewnętrzne	**Czynniki wewnętrzne**
Mocne Strony	**Słabe Strony**
• Bezpieczeństwo przewozów • Mniejsza uciążliwość dla środowiska • Obecność generatorów ruchu towarowego • Przebieg przez powiat • Powiązanie sieci kolejowej z przewozami drogowymi	• Stan techniczny infrastruktury kolejowej wymagający poprawy • Ograniczona przepustowość linii kolejowych • Hałas w otoczeniu infrastruktury kolejowej • Brak koordynacji między połączeniami kolejowymi • Brak bezpośredniego wpływu powiatu mikołowskiego na ofertę
Czynniki zewnętrzne	**Czynniki zewnętrzne**
Szanse	**Zagrożenia**
• Zmiany w prawie umożliwiające regionalizację (np. przejęcie przez samorządy dworców) • Wyczerpująca się przepustowość dróg kołowych • Możliwość uruchomienia większej liczby połączeń między głównymi ośrodkami w województwie a powiatem mikołowskim • Wzrost znaczenia kolei w lokalnym i regionalnym ruchu pasażerskim	• Lobby transportu drogowego • Postępująca degradacja infrastruktury • Niestabilna oferta przewozowa

3.3 TRANSPORT PUBLICZNY

TRANSPORT PUBLICZNY	
Czynniki wewnętrzne	**Czynniki wewnętrzne**
Mocne Strony	**Słabe Strony**
• Konkurencyjność kosztowa Transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego • Funkcjonowanie i organizacja transportu publicznego w formie związków i porozumień komunalnych, będących wyrazem woli współpracy samorządów, a także rozdzielanie funkcji organizatora i operatora • Dostępność transportu publicznego • Łatwość rozbudowania infrastruktury punktowej • Wzrost świadomości decydentów w zakresie transportu publicznego	• Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego • Niedostatki w integracji między poszczególnymi przewoźnikami i organizatorami transportowymi • Brak integracji między różnymi środkami transportu - brak centrów przesiadkowych • Brak wspólnych biletów wśród wszystkich przewoźników występujących na obszarze powiatu mikołowskiego • Trudności w zakresie utrzymania informacji pasażerskiej na przystankach • Ograniczenia budżetowe
Czynniki zewnętrzne	**Czynniki zewnętrzne**
Szanse	**Zagrożenia**
• Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji (w tym taborowych), w tym ze środków funduszy europejskich • Rosnące koszty transportu indywidualnego • Realizacja wytycznych UE w zakresie polityk miejskich	• Niedostatek integracji na poziomie polityk transportowych wszystkich szczebli • Rosnące koszty organizowania i korzystania z komunikacji publicznej • Tendencja spadkowa w zakresie popytu - tendencje demograficzne oraz zmiana

• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów • Możliwość integracji komunikacji publicznej drogowej i kolejowej • Możliwość ujednolicenia informacji pasażerskiej • Możliwość stosowania oszczędniejszego taboru	preferencji ludności • Rosnące oczekiwania pasażerów w stosunku do transportu publicznego • Wzrost kosztów w transporcie publicznym (wynikający z rosnących wymagań dotyczących m.in. bezpieczeństwa i ekologii) • Rosnący ruch samochodowy oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu - głównie samochodu

3.4 TRANSPORT ROWEROWY

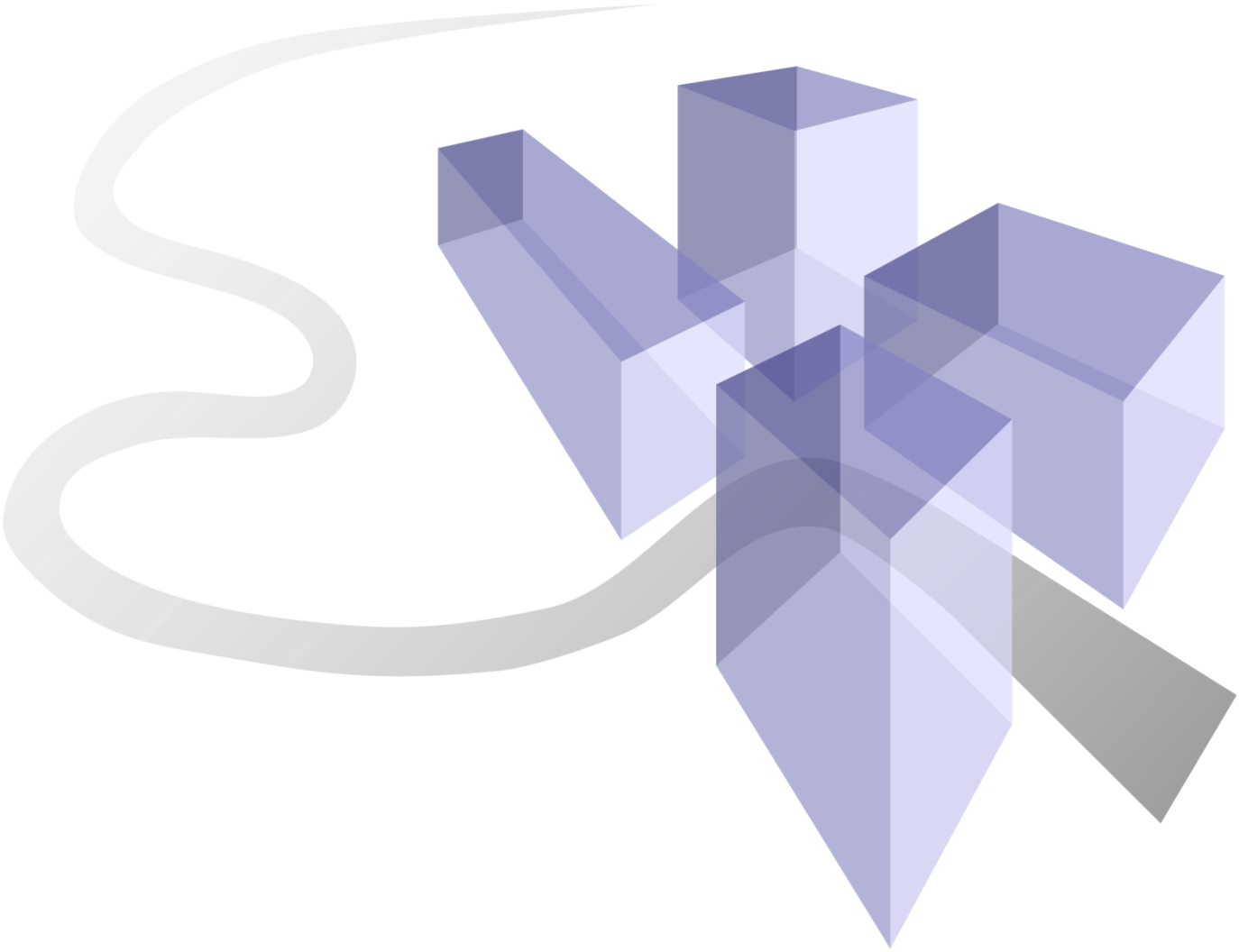
TRANSPORT ROWEROWY	
Czynniki wewnętrzne	**Czynniki wewnętrzne**
Mocne Strony	**Słabe Strony**
• Prośrodowiskowy charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportu • Niska wrażliwość na kongestię • Brak problemu z parkowaniem	• Brak spójności przestrzennej tras rowerowych • Fragmentaryczność tras rowerowych o charakterze ponadlokalnym • Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych • Stan techniczny tras uniemożliwiający lub znacznie utrudniający przejazd
Czynniki zewnętrzne	**Czynniki zewnętrzne**
Szanse	**Zagrożenia**
• Przyjęcie przez wszystkich jednolitych standardów oznakowania • Stworzenie mechanizmów zachęcających wszystkie jednostki do współpracy przy przygotowywaniu tras rowerowych • Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, w tym ze środków funduszy europejskich • Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym -efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu • Wzrost świadomości ekologicznej • Wzrost cen paliw	• Warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój infrastruktury rowerowej • Wąski przekrój pasa drogowego dróg istniejących, nie pozwalający na budowę tras rowerowych • Wrażliwość na pogodę

3.5 PODSUMOWANIE

Przeprowadzona analiza pokazuje ogólne cechy poszczególnych rodzajów transportu w ujęciu lokalnym - powiatu mikołowskiego. Transport drogowy z zasady cechuje się większą dostępnością niż kolejowy, jednakże powoduje to większą nieprzewidywalność czasów jazdy i zakłóceń w ruchu. W powiecie mikołowskim nakłada się na to dodatkowo z jednej strony wysoki potencjał przemysłowy i gospodarczy, a z drugiej skończona przepustowość układu drogowego oraz wiele miejsc o znacznym natężeniu ruchu. Transport kolejowy ponadto w porównaniu z transportem drogowym jest mniej uciążliwy dla środowiska naturalnego. Infrastruktura techniczna transportu kolejowego w powiecie mikołowskim wymaga jednak poprawy. Przez powiat przebiega tylko jedna czynna w ruchu pasażerskim linia, co z kolei ogranicza możliwość wykonywania podróży i przemawia za transportem kołowym. W zakresie transportu publicznego uwagę zwraca fakt, że w dużej mierze mocne strony i szanse wynikają nie z zalet transportu publicznego, ale ze słabości pozostałych form. Główną przeszkodą

w rozwoju transportu zbiorowego są trudności w utrzymaniu stabilnej oferty zintegrowanej pomiędzy przewozami różnych organizatorów. Rozwój transportu rowerowego wynika z jednej strony z rozwoju infrastruktury, a z drugiej – ze świadomości korzyści wynikających z wykorzystania roweru i mody. Wzrost udziału transportu rowerowego jest możliwy przy pozytywnych zmianach obu tych aspektów. Należy pamiętać, że transport rowerowy na szeroką skalę w Polsce jest realny tylko przez kilka miesięcy w roku.

4 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU MIKOŁOWSKIEGO



4.1 CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU MIKOŁOWSKIEGO

4.1.1 CEL PLANU

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu mikołowskiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu mikołowskiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

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

4.1.2 METODOLOGIA TWORZENIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU MIKOŁOWSKIEGO

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,

- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Mikołowie, Powiatowego Urzędu Pracy w powiecie mikołowskim i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

4.2 PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU MIKOŁOWSKIEGO

4.2.1 CHARAKTERYSTYKA JEDNOSTEK ADMINISTRACYJNYCH OBJĘTYCH PLANEM

4.2.1.1 Powiat mikołowski

Powiat mikołowski położony jest w centralnej części województwa śląskiego. Zajmuje powierzchnię 233 km^2 i liczy 98 182 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje trzy miasta: Łaziska Górne, Mikołów i Orzesze, a także dwie gminy wiejskie: Ornontowice i Wyry.

Powiat mikołowski graniczy z 7 powiatami: od północy z miastem Ruda Śląska (powiat grodzki), od północnego zachodu z powiatem gliwickim, od zachodu z powiatem rybnickim, od południowego zachodu z miastem Żory (powiat grodzki), od południa z powiatem pszczyńskim, zaś od wschodu z miastami Tychy (powiat grodzki) oraz Katowice (powiat grodzki).

Mapa 2. Powiat mikołowski

Źródło: opracowanie własne

4.2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu mikołowskiego

Miasto Łaziska Górne

Miasto położone w centrum powiatu mikołowskiego.

Sąsiaduje z 3 gminami: od północy z miastem Mikołów, od zachodu z miastem Orzesze, zaś od południowego wschodu z gminą Wyry.

Powierzchnia miasta to 20 km^2, co klasyfikuje je na 56 miejscu wśród największych miast województwa śląskiego i stanowi 8,58% powierzchni powiatu mikołowskiego.

Łaziska Górne zamieszkuje 22 419 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Miasto Mikołów

Mikołów znajduje się w północnej części powiatu mikołowskiego.

Graniczy z 8 gminami: od zachodu z gminą Ornontowice, od południa z miastami Orzesze i Łaziska Górne oraz gminą Wyry, od południowego wschodu z miastem Tychy, od wschodu z miastem Katowice, od północy z miastem Ruda Śląska, zaś od północnego wschodu z gminą Gierałtowice (powiat gliwicki).

Miasto zajmuje powierzchnię 79 km^2, co klasyfikuje je na 17 miejscu wśród największych miast województwa śląskiego i stanowi 33,91% powierzchni powiatu mikołowskiego.

Liczba ludności Mikołowa to 39 795 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Miasto Mikołów, jako jedno z nielicznych miast w Polsce, dzieli się na sołectwa.

Miasto Orzesze

Miasto położone jest w południowo – zachodniej części powiatu mikołowskiego.

Orzesze graniczy z 8 gminami: od wschodu z gminą Wyry oraz miastem Łaziska Górne, od północy z miastem Mikołów oraz gminą Ornontowice, od zachodu z gminą Czerwionka-Leszczyny (powiat rybnicki), od południowego zachodu z miastem Żory, od południa z gminą Suszec (powiat pszczyński), zaś od południowego wschodu z gminą Kobiór (powiat pszczyński).

Powierzchnia miasta to 84 km^2, co klasyfikuje je na 14 miejscu wśród największych miast województwa śląskiego i stanowi 36,05% powierzchni całego powiatu mikołowskiego.

Orzesze zamieszkuje 20 194 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Miasto Orzesze, jako jedno z nielicznych miast w Polsce, dzieli się na sołectwa.

Gmina Ornontowice

Gmina położona w północno-zachodniej części powiatu mikołowskiego.

Sąsiaduje z 4 gminami: od południa z miastem Orzesze, od wschodu z miastem Mikołów, od północy z gminą Gierałtowice (powiat gliwicki), zaś od zachodu z gminą Czerwionka-Leszczyny (powiat rybnicki).

Gmina Ornontowice zajmuje powierzchnię 15 km^2 (6,44% powierzchni powiatu mikołowskiego). Na terenie gminy mieszkają 5 963 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się ze wsi Ornontowice.

Gmina Wyry

Gmina Wyry znajduje się w południowo – wschodniej części powiatu mikołowskiego.

Gmina graniczy z 5 gminami: od północy z miastem Mikołów, od północnego zachodu z miastem Łaziska Górne, od zachodu z miastem Orzesze, od południa z gminą Kobiór (powiat pszczyński), zaś od wschodu z miastem Tychy.

Powierzchnia gminy to 35 km^2 (15,02% powierzchni powiatu mikołowskiego), zaś liczba mieszkańców wynosi 7 736 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzą 2 miejscowości: Wyry oraz Gostyń.

4.2.2 ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Jednym z elementów uwarunkowań uwzględnianych podczas planowania transportu zbiorowego jest analiza zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru. W przypadku powiatu istotnymi elementami są:

- sieć transportowa,
- lokalizacja i charakter terenów mieszkaniowych oraz przemysłowych.

Czynniki te analizowane są w zakresie stanu istniejącego oraz kierunków rozwoju.

Analizie poddano dokumenty planistyczne na szczeblu:

- krajowym,
- wojewódzkim,
- powiatowym oraz gminnym.

4.2.2.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r.

Dokument ten określa następujące cele dotyczące działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.

2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu *Koncepcji* – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.

3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

4.2.2.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ramach celu szczegółowego nr 2 – budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazanym kierunkiem działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków

wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmacnianie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W dokumencie przewiduje się także, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego i systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz do zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

4.2.2.3 Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

W dokumencie tym jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy P&R itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania zjawiska kongestii poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi),
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób,
- promocję ruchu pieszego i rowerowego,
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

4.2.2.4 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

Głównymi elementami systemu osadniczego województwa śląskiego, wyznaczonymi w *Planie Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+* (dalej jako Plan 2020+), są Metropolia Górnośląska (do której należy powiat mikołowski) oraz Aglomeracje: Bielska, Częstochowska i Rybnicka.

Uwarunkowania wskazują, że Obszar Metropolii Górnośląskiej jest specyficzny nie tylko w skali kraju, ale także w skali europejskiej. Metropolia Górnośląska to silny ośrodek naukowy i badawczo-rozwojowy. Ma także duże znaczenie w sferze gospodarczej oraz w zakresie zaspokojenia dostępu do usług publicznych wyższego rzędu. Obszar ten na przestrzeni lat zmienił się z przemysłowego w obszar postindustrialny, metropolitalny o dobrze rozwiniętym przemyśle oraz sektorze usług. Proces ten wciąż trwa i badany obszar ze względu na swą skalę wymaga wsparcia i kontynuacji działań ukierunkowanych na metropolizację, poprawę warunków inwestycyjnych, dalszy rozwój jego potencjału rynkowego oraz wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej, a także poprawę stanu środowiska i przeciwdziałanie problemom społecznym.

Jednym z podstawowych czynników rozwoju miast są uwarunkowania demograficzne i społeczne. W związku z tym, że Metropolia Górnośląska jest największym i najbardziej zurbanizowanym obszarem w Polsce, to wszelakie procesy zachodzące w miastach najbardziej widoczne są na tym obszarze. Nasilają się procesy demograficzne i społeczne typowe dla wielu miast na terenie kraju oraz występujące w państwach Europy Zachodniej. Do procesów tych należy zmiana modelu rodziny, wydłużanie przeciętnego trwania życia, migracje wewnętrzne i zagraniczne, zmiany demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa, przenoszenie się ludności miejskiej do strefy podmiejskiej. „Kurczenie się" miast i suburbanizacja mają niekorzystny wpływ na przestrzeń, powodują zamieranie centrów miast, degradację przestrzeni publicznych oraz sprzyjają tendencji do segmentacji przestrzeni miejskich, natomiast obszary śródmiejskie podlegają dezurbanizacji, przejawiającej się m.in. depopulacją i dekapitalizacją zasobów budowlanych.

Na potrzeby analiz w Planie 2020+ dokonano również delimitacji obszaru województwa na inne obszary funkcjonalne. Dwie z gmin powiatu mikołowskiego – Ornontowice oraz Wyry – zostały zaliczone do wiejskiego obszaru funkcjonalnego. Obszar ten skupia tereny wiejskie położone w gminach wiejskich oraz miejsko-wiejskich województwa śląskiego. Obszary te charakteryzują się dużą powierzchnią użytków rolnych oraz znaczną liczbą ludności utrzymującej się z pracy w rolnictwie. Użytki rolne stanowią ponad połowę gruntów w województwie śląskim, jednak wartość ta w ostatniej dekadzie spadła o ponad 40 tys. ha. Zwiększeniu uległ natomiast udział terenów zabudowanych i zurbanizowanych – o prawie 38 tys. ha. Ponadto wzrosła powierzchnia gruntów leśnych, zadrzewionych i zakrzewionych o ponad 13 tys. ha. Obszary rolnicze cechują się znacznym zróżnicowaniem funkcji obejmującym zarówno funkcje rolnicze jak i pozarolnicze, co wynika ze specyfiki sieci osadniczej i profilu gospodarczego regionu. W znacznej części są to obszary o funkcjach mieszanych i przejściowych, czyli takie, które tracą swój pierwotny charakter rolniczy w wyniku procesów urbanizacyjnych, w tym postępującej suburbanizacji. Rozwój terenów wiejskich opiera się na ochronie rolniczej przestrzeni produkcyjnej w obszarach występowania gleb o najwyższej przydatności dla rozwoju rolnictwa, a także na rozwoju agroturystyki, i pozarolniczych usług dla społeczności lokalnej i turystów w obszarach o niskim potencjale produkcji rolnej. Wiejskie obszary funkcjonalne można podzielić na dwa typy o przeciwstawnym charakterze w relacji do procesów rozwoju w skali regionu:

– obszary wiejskie uczestniczące w procesach rozwojowych,

– obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych.

Do pierwszego typu należą gminy wiejskie położone w sąsiedztwie dużego miasta czy miejskiej aglomeracji. Charakteryzują się one:

- położeniem w strefie silnego oddziaływania ośrodków miejskich,
- specjalizacją wynikającą z bliskości miasta,
- dostępem do miejsc pracy poza rolnictwem,
- dostępem do zatrudnienia w ośrodkach miejskich,
- dostępem do podstawowych usług publicznych,
- dostępnością komunikacyjną do usług wyższego rzędu,
- dobrym potencjałem rolniczym.

Do tej grupy zostały zaliczone gminy Ornontowice oraz Wyry.

Ostatnim obszarem funkcjonalnym, do którego zostały zaliczone gminy powiatu mikołowskiego, to obszar wymagający rewitalizacji. W tej grupie znalazły się miasta: Mikołów, Łaziska Górne oraz Orzesze. Są to tereny znajdujące się w stanie kryzysowym z powodu koncentracji negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, przestrzenno-funkcjonalnych lub technicznych. Obszary zdegradowane obejmują liczne osiedla robotnicze, zespoły zabudowy przemysłowej, tereny i obiekty postindustrialne, wyrobiska po eksploatacji surowców (zwały, piaskownie i żwirownie), wysypiska, zapadliska oraz tereny pokolejowe oraz powojskowe.

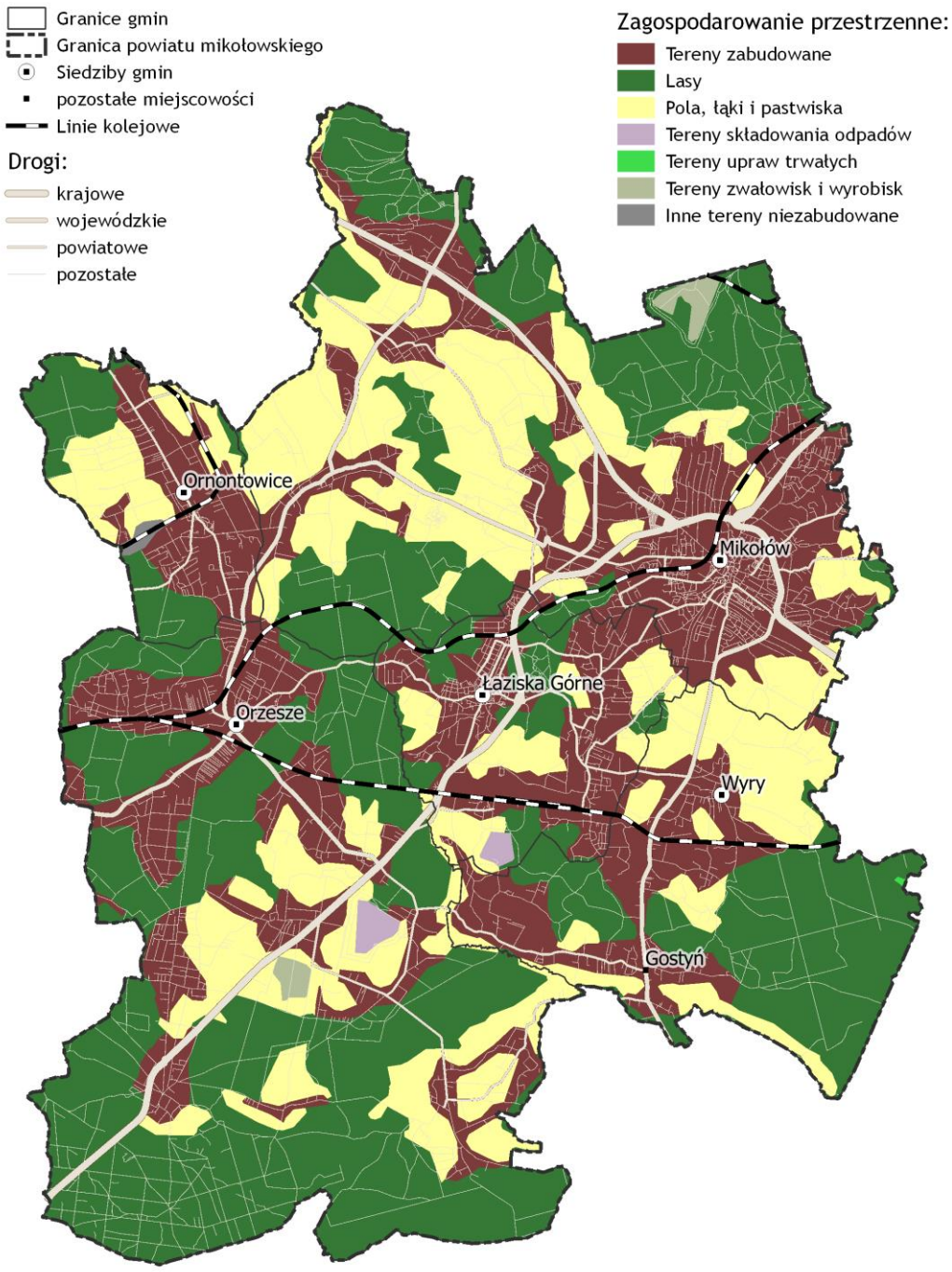
Kluczowym pozostaje zawsze aspekt społeczny terenów zdegradowanych. Upadek tradycyjnych gałęzi przemysłu i brak z tym związanych procesów restrukturyzacyjnych oraz lokowanie inwestycji na nowych terenach powoduje odpływ ludności, wyludnianie dzielnic oraz degradację tkanki zabudowy mieszkaniowej. Efektem niskiej przedsiębiorczości i słabej dynamiki miejsc pracy na tych terenach jest segregacja przestrzenna mieszkańców i powstawanie dzielnic biedy i wykluczenia społecznego. Główne wyzwania dla tych obszarów będą dotyczyć przywrócenia im funkcji użytkowych poprzez nowe zagospodarowanie o wysokich walorach architektury i urbanistyki, uwzględniające zagadnienia efektywności energetycznej i poszanowania energii, ukierunkowane na ochronę dziedzictwa kulturowego i kształtujące struktury pod kątem poprawy jakości środowiska zamieszkania. Istotna jest integracja przestrzenna i społeczna terenów zdegradowanych oraz kreowanie miejsc przestrzeni publicznej ukierunkowane na podniesienie jakości życia mieszkańców.

Jednym ze sposobów integracji przestrzennej obszarów wskazanych powyżej jest określenie w niniejszym dokumencie takiej siatki połączeń o charakterze użyteczności publicznej, która będzie zaspokajała potrzeby transportowe mieszkańców powiatu i będzie wspomagała procesy zapobiegające wykluczeniu społecznemu mieszkańców obszarów o słabszej dostępności komunikacyjnej.

4.2.2.5 Zagospodarowanie przestrzenne na poziomie gmin

Na podstawie analiz dokumentów planistycznych gmin powiatu mikołowskiego sporządzono mapę pokazującą zagospodarowanie przestrzenne badanego obszaru. Na szczeblu powiatowym istotne jest rozmieszczenie obszarów zabudowanych – mieszkalnych oraz przemysłowych, wraz z siecią drogową.

Zagospodarowanie przestrzenne w powiecie mikołowskim w formie graficznej i tabelarycznej przedstawione jest poniżej.



Mapa 3. Zagospodarowanie przestrzenne w powiecie mikołowskim

Źródło: opracowanie własne

Tabela 1. Grunty w powiecie mikołowskim według kierunków wykorzystania

	Powiat mikołowski	Mikołów	Łaziska Górne	Orzesze	Ornontowice	Wyry
	Powierzchnia [ha]					
powierzchnia ogółem	23 314	7 921	2 007	8 379	1 545	3 462

użytki rolne	11 027	4 372	910	3 094	860	1 791
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione	8 713	2 247	219	4 467	422	1 358
grunty pod wodami	45	21	0	13	4	7
grunty zabudowane i zurbanizowane, w tym:	3 157	1 115	797	732	251	262
tereny mieszkaniowe	1 352	527	263	352	75	135
tereny przemysłowe	594	113	301	78	78	24
nieużytki	192	83	50	14	8	37
tereny różne	180	83	31	59	0	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Użytki rolne w granicach powiatu mikołowskiego stanowią niecałe 50%. Udział zbiorowisk leśnych w powiecie stanowi ok. 37% powierzchni ogółem. Zdecydowanie największym udziałem terenów przemysłowych charakteryzuje się miasto Łaziska Górne, natomiast terenów mieszkaniowych – miasto Mikołów.

Wsie występujące w granicach powiatu mikołowskiego charakteryzują się zabudową o typie ulicówki.

4.2.3 SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU

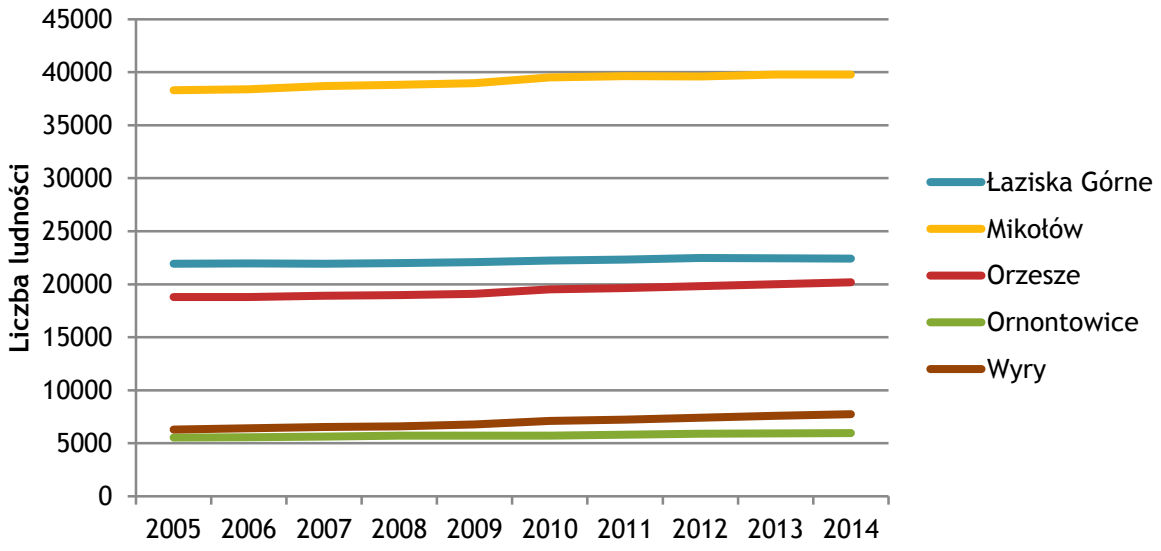
4.2.3.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego, powiat mikołowski liczył pod koniec 2014 r. 96 107 mieszkańców. W poniższej tabeli oraz na poniższym wykresie przedstawiono, jak w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach zmieniała się liczba ludności.

Tabela 2. Liczba ludności w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005 - 2014

Jednostka terytorialna	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat mikołowski	90853	91112	91706	92098	92655	94096	94661	95217	95769	96107
Łaziska Górne	21949	21957	21942	21983	22088	22252	22322	22467	22460	22419
Mikołów	38289	38398	38698	38821	38974	39513	39629	39597	39776	39795
Orzesze	18789	18795	18907	18971	19090	19514	19654	19823	20000	20194
Ornontowice	5540	5556	5626	5729	5715	5721	5822	5912	5941	5963
Wyry	6286	6406	6533	6594	6788	7096	7234	7418	7592	7736

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Liczba ludności w gminach powiatu mikołowskiego w latach 2005 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

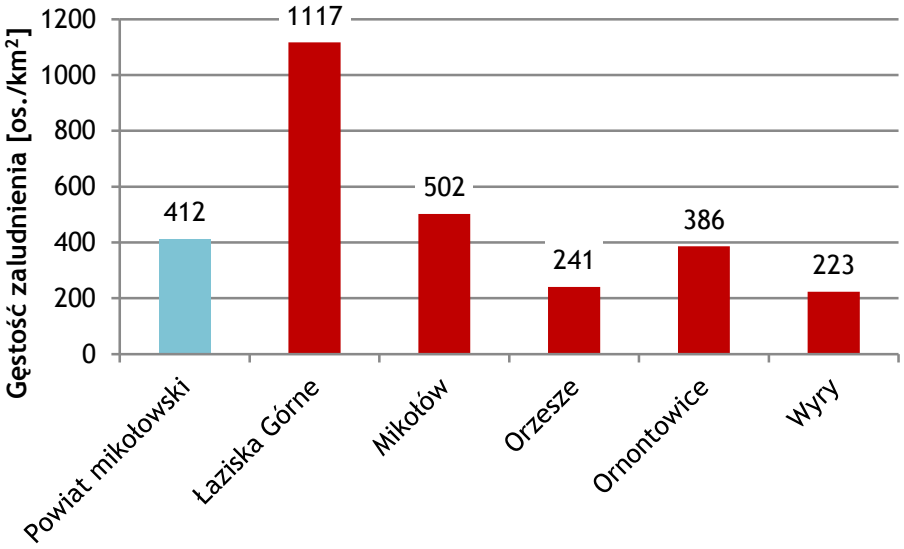
W porównaniu do roku 2005, w roku 2014 liczba mieszkańców w powiecie mikołowskim wzrosła o 5 254 osoby. Wzrost liczby mieszkańców nastąpił we wszystkich gminach powiatu, jednak największy przyrost miał miejsce w mieście Mikołów (1506 osób). Niewiele mniejszy wzrost zanotowano w gminie Wyry (1450 osób) oraz w mieście Orzesze (1405 osób).

Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają, jak w ciągu ostatnich 10 lat zmieniała się gęstość zaludnienia w powiecie oraz w jego poszczególnych gminach.

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka administracyjna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
Powiat mikołowski	392	404	412
Łaziska Górne	1087	1109	1117
Mikołów	485	499	502
Orzesze	227	233	241
Ornontowice	367	370	386
Wyry	182	205	223

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największa gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w mieście Łaziska Górne (1117 os./km^2). Gęstość zaludnienia w Mikołowie wyniosła 502 os./km^2, w gminie Ornontowice gęstość zaludnienia wyniosła 386 os./km^2, w gminie Orzesze 241 os./km^2, zaś w gminie Wyry 223 os./km^2. Ponadto w gminie Wyry doszło do największego wzrostu gęstości zaludnienia – w latach 2005 – 2014 gęstość zaludnienia wzrosła o 41 os./km^2. W całym powiecie mikołowskim w 2014 roku gęstość zaludnienia wyniosła 412 os./km^2.

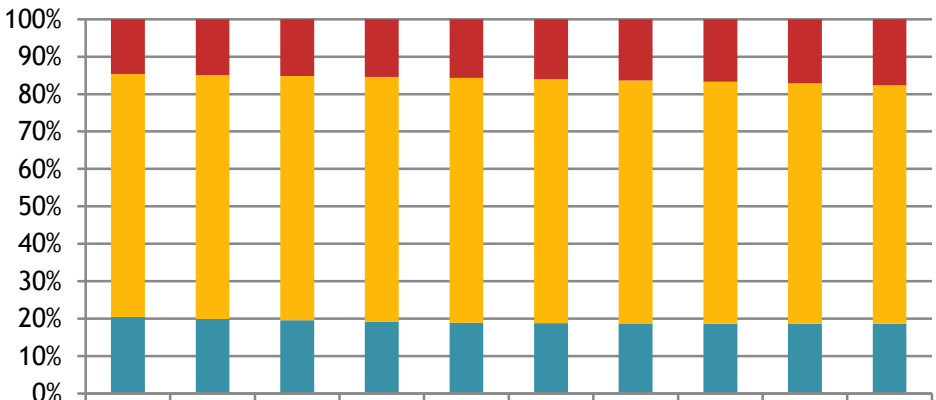
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

4.2.3.2 Struktura funkcjonalna ludności

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

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

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



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Poprodukcyjny	14,7%	14,9%	15,2%	15,4%	15,7%	16,0%	16,4%	16,7%	17,2%	17,6%
Produkcyjny	64,9%	65,2%	65,2%	65,4%	65,3%	65,2%	64,9%	64,7%	64,2%	63,7%
Przedprodukcyjny	20,4%	19,9%	19,6%	19,1%	18,9%	18,8%	18,7%	18,6%	18,6%	18,6%

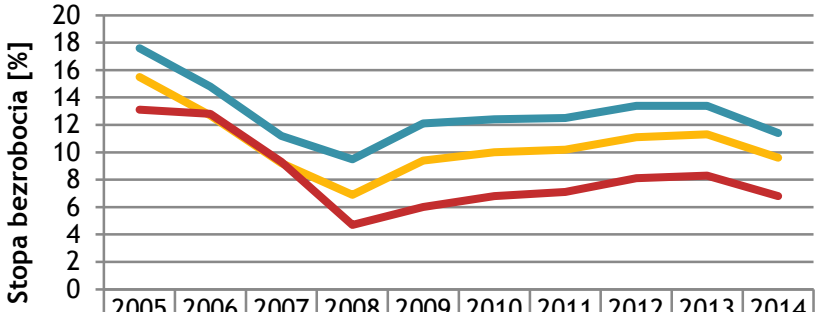
Wykres 3.Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie mikołowskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie mikołowskim, tak jak i w Polsce oraz Europie, ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. W latach 2005 – 2014, udział osób w wieku poprodukcyjnym zwiększył się o 3 punkty procentowe kosztem osób w wieku produkcyjnym oraz przedprodukcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzenia planu transportowego – zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

4.2.3.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie mikołowskim, województwie śląskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	17,6	14,8	11,2	9,5	12,1	12,4	12,5	13,4	13,4	11,4
woj. śląskie	15,5	12,7	9,2	6,9	9,4	10,0	10,2	11,1	11,3	9,6
powiat mikołowski	13,1	12,8	9,3	4,7	6,0	6,8	7,1	8,1	8,3	6,8

Wykres 4. Stopa bezrobocia w Polsce, województwie śląskim oraz w powiecie mikołowskim w latach 2005 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

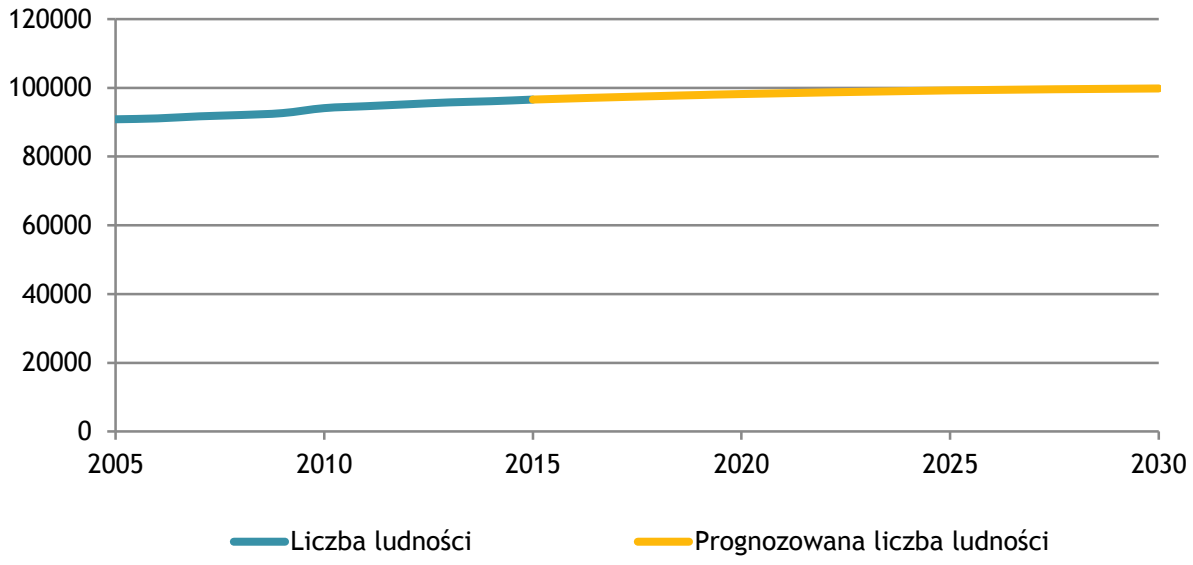
W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie mikołowskim była niższa zarówno od stopy bezrobocia w województwie śląskim, jak i w Polsce. W latach 2005 – 2008 stopa bezrobocia w powiecie mikołowskim charakteryzowała się tendencją malejącą, jednak lata 2008 – 2013 to jej ponowny wzrost. Od roku 2013 obserwuje się ponowny spadek stopy bezrobocia.

Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży.

4.2.3.4 Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie mikołowskim do 2030 roku.

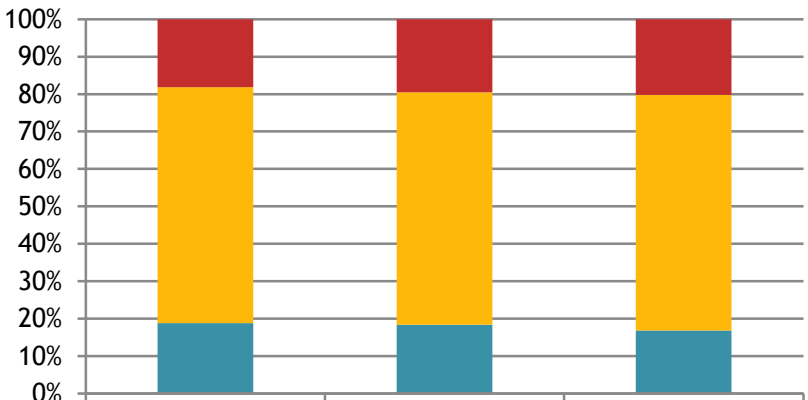


Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu mikołowskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS, liczba ludności w powiecie mikołowskim będzie rosła. W porównaniu do roku 2015, liczba ludności w powiecie mikołowskim wzrośnie o ponad 3000 osób.

Poniższy wykres przedstawia, jak zmienią się funkcjonalne struktury wiekowe w powiecie mikołowskim do 2030 roku.



	2020	2025	2030
Poprodukcyjny	18,1%	19,5%	20,2%
Produkcyjny	63,1%	62,1%	62,9%
Przedprodukcyjny	18,8%	18,4%	16,8%

Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie stale spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym, takie szacunki w połączeniu ze zmniejszającą się liczbą ludności sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie – do szkoły i pracy.

4.2.3.5 Podsumowanie

Powiat mikołowski składa się z trzech miast oraz dwóch gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie rosła i taki trend będzie się utrzymywał. Powiat charakteryzuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia w powiecie jest niższa niż w województwie śląskim oraz Polsce. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

4.2.4 Układ drogowy i kolejowy

Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu mikołowskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają dwie drogi krajowe: DK nr 44 oraz DK nr 81.

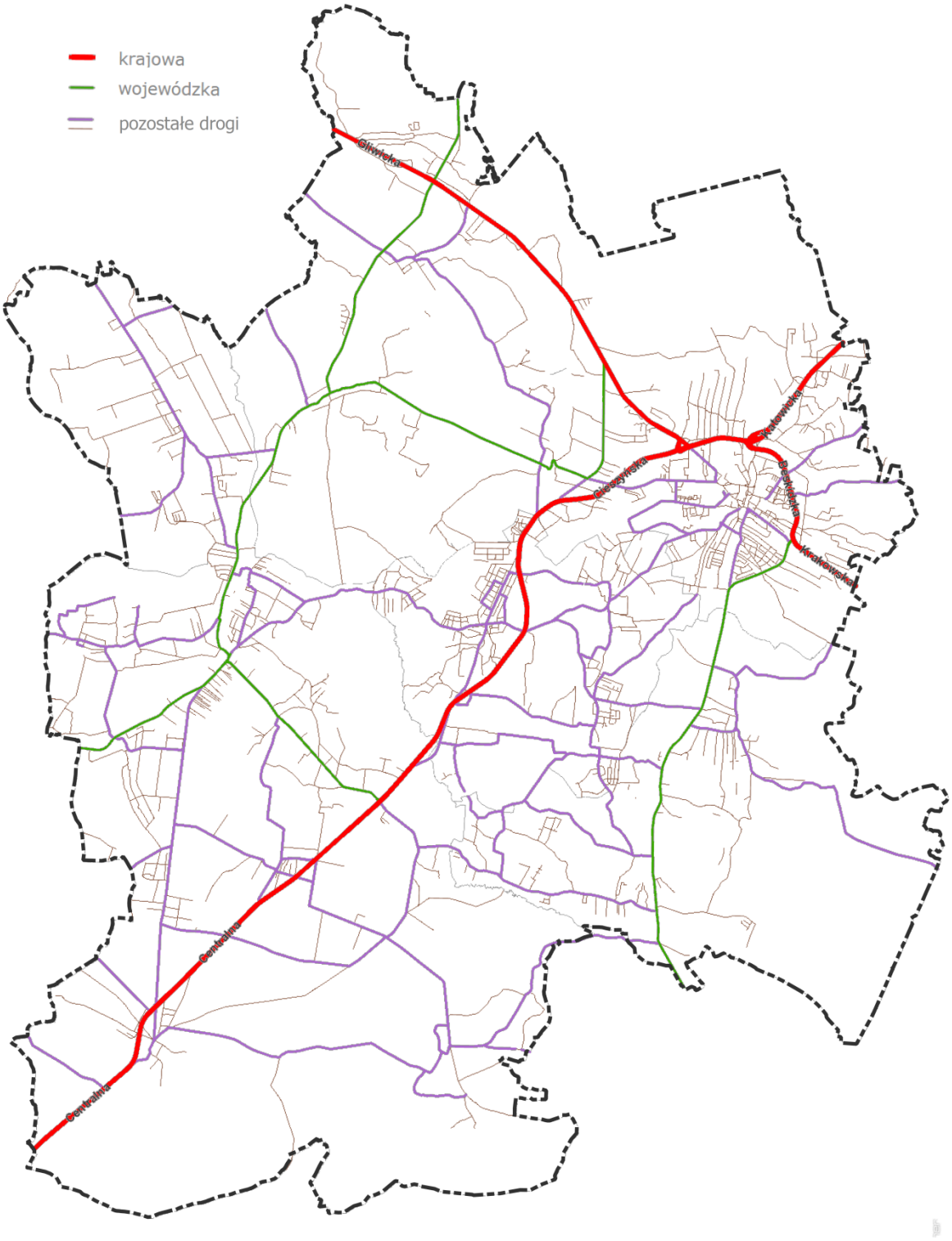
- Droga krajowa nr 44 – droga łącząca Gliwice z Krakowem. Przecinając powiat mikołowski, droga przebiega przez miasto Mikołów.
- Droga krajowa nr 81 – połączenie między Katowicami a drogą ekspresową S1 w Harbutowicach. Na terenie powiatu mikołowskiego droga przebiega przez miasta Orzesze, Łaziska Górne oraz Mikołów.

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu mikołowskiego to DW nr 925, DW nr 926, DW nr 927 oraz DW nr 928.

- Droga wojewódzka nr 925 – droga łącząca Rybnik z Bytomiem. Na terenie powiatu droga prowadzi przez gminy Orzesze, Ornontowice oraz Mikołów.
- Droga wojewódzka nr 926 – droga w całości znajduje się w Orzeszu. Łączy centrum Orzesza z drogą krajową nr 81.
- Droga wojewódzka nr 927 – stanowi połączenie drogi wojewódzkiej nr 925 w oraz drogi krajowej nr 44. Na terenie powiatu mikołowskiego, droga w całości znajduje się w Mikołowie.
- Droga wojewódzka nr 928 – łączy Mikołów z Kobiórem. Przecinając powiat mikołowski, droga przebiega przez miasto Mikołów oraz gminę Wyry.

Uzupełnieniem sieci dróg w powiecie mikołowskim są drogi powiatowe oraz gminne.

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową powiatu mikołowskiego.



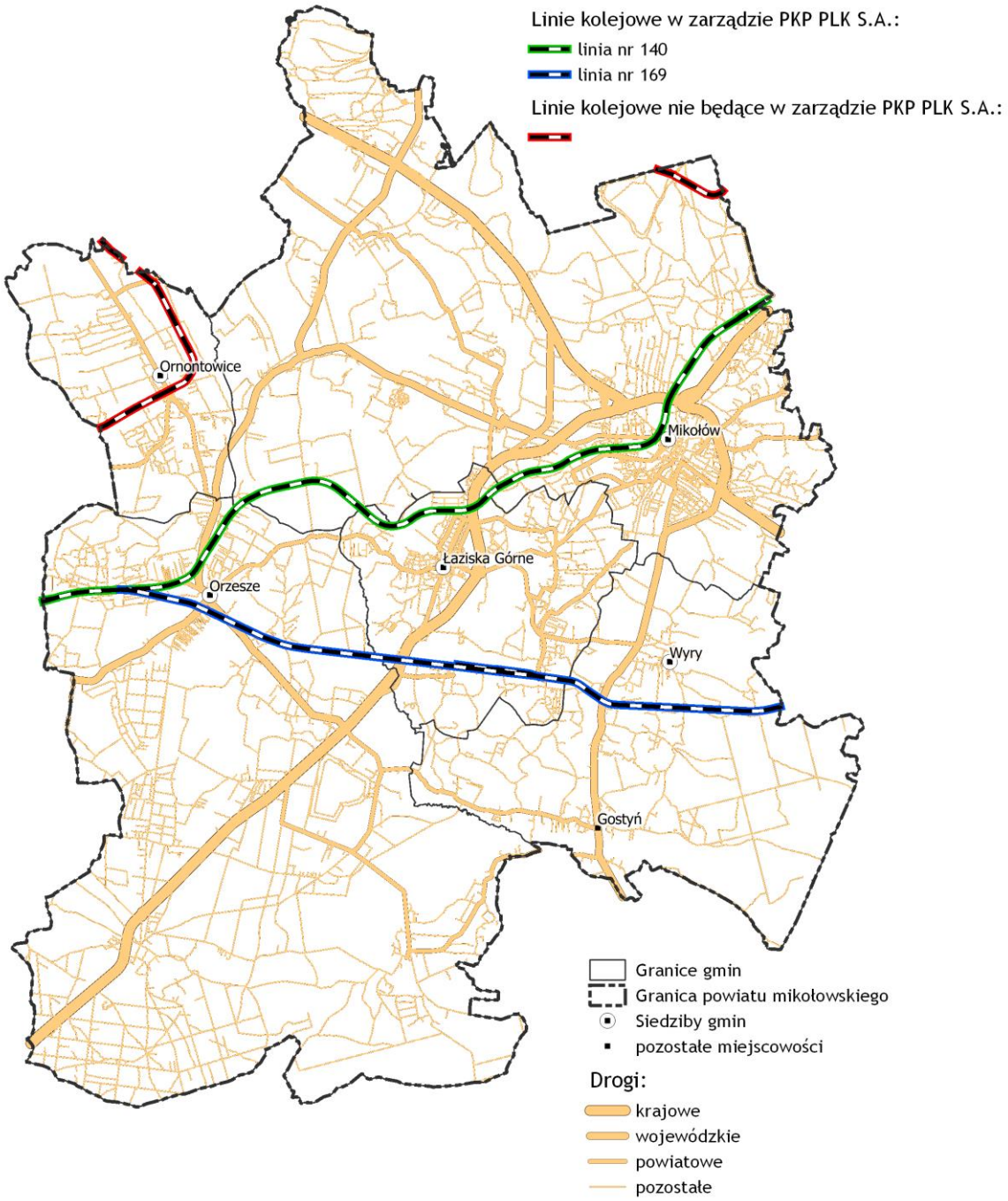
Mapa 4. Sieć drogowa powiatu mikołowskiego

Źródło: www.gis.mikolov.eu

Sieć kolejowa

Przez powiat mikołowski przebiegają dwie linie zarządzane przez PKP PLK S.A.: linia nr 140 oraz linia nr 169.

- Linia kolejowa nr 140 – linia łącząca Katowice oraz Nędzę. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie mikołowskim to: Mikołów Jamna, Mikołów, Łaziska Górne, Łaziska Górne Brada, Orzesze oraz Orzesze Jaśkowice.
- Linia kolejowa nr 169 – łączy stację Orzesze Jaśkowice oraz Tychy. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie mikołowskim to: Orzesze Jaśkowice, Orzesze Miasto, Orzesze Zawiść, Łaziska Huta, Łaziska Średnie oraz Wyry. Na tej linii nie są obecnie wykonywane przewozy pasażerskie, jednak planuje się rewitalizację linii nr 169, co zostało zapisane w dokumencie „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku", uchwalonym przez Radę Ministrów we wrześniu 2015r.



Mapa 5. Sieć kolejowa w powiecie mikołowskim

Źródło: opracowanie własne

4.2.5 TRANSPORT KOLEJOWY DOSTĘPNY NA TERENIE POWIATU MIKOŁOWSKIEGO

Według rozkładu jazdy pociągów na okres 13.12.2015 – 12.3.2016, przez obszar powiatu mikołowskiego w dni robocze przejeżdżają pociągi trzech przewoźników:

- PKP Intercity S.A.
- Koleje Śląskie sp. z o.o.
- Przewozy Regionalne sp. z o.o.

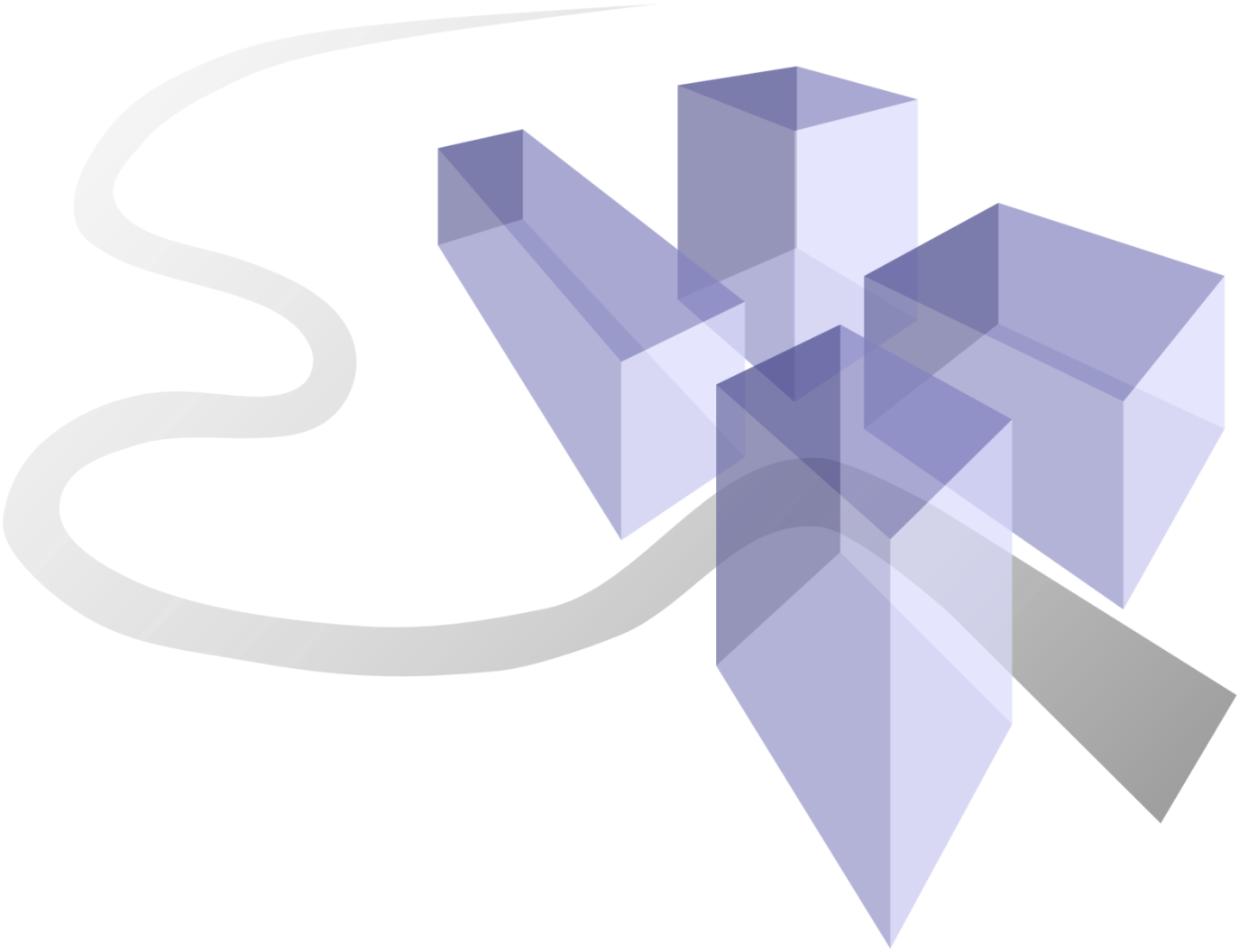
Pociągi PKP Intercity zatrzymują się tylko na stacji Mikołów. Połączenia dostępne ze stacji w Mikołowie to:

- 1 para połączeń Express InterCity/EuroCity „PRAHA" relacji Warszawa Wschodnia – Praha Hlavni Nadrazi,
- 1 para połączeń Express InterCity/EuroCity „PORTA MORAVICA" relacji Warszawa Wschodnia – Praha Hlavni Nadrazi,
- 1 para połączeń Express InterCity/EuroCity „COMENIUS" relacji Warszawa Wschodnia – Ostrava Svinov.

Pociągi spółki Przewozy Regionalne zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze. Dostępna jest jedna para połączeń „KAROLINKA" na trasie Rybnik – Kraków.

Połączenia spółki Koleje Śląskie to połączenia regionalne. Pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze 10 par połączeń na trasie Katowice – Racibórz, 7 par połączeń na trasie Katowice – Chałupki oraz 1 parę połączeń na trasie Katowice – Rybnik.

4.3 SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE BĘDZIE WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ



4.3.1 Obecna sieć komunikacyjna

4.3.1.1 Powiatowe przewozy pasażerskie

Powiatowe przewozy pasażerskie, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie". Powiat mikołowski nie jest członkiem związku powiatów oraz nie posiada porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami; a także nie organizuje obecnie żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (to znaczy nie posiada operatora, który wykonywałby połączenia na zlecenie powiatu). Przewozy zaspokajające potrzeby powiatowe realizowane są przez gminy na zasadzie porozumień międzygminnych – wszystkie gminy powiatu mikołowskiego podpisały porozumienie z miastem Tychy.

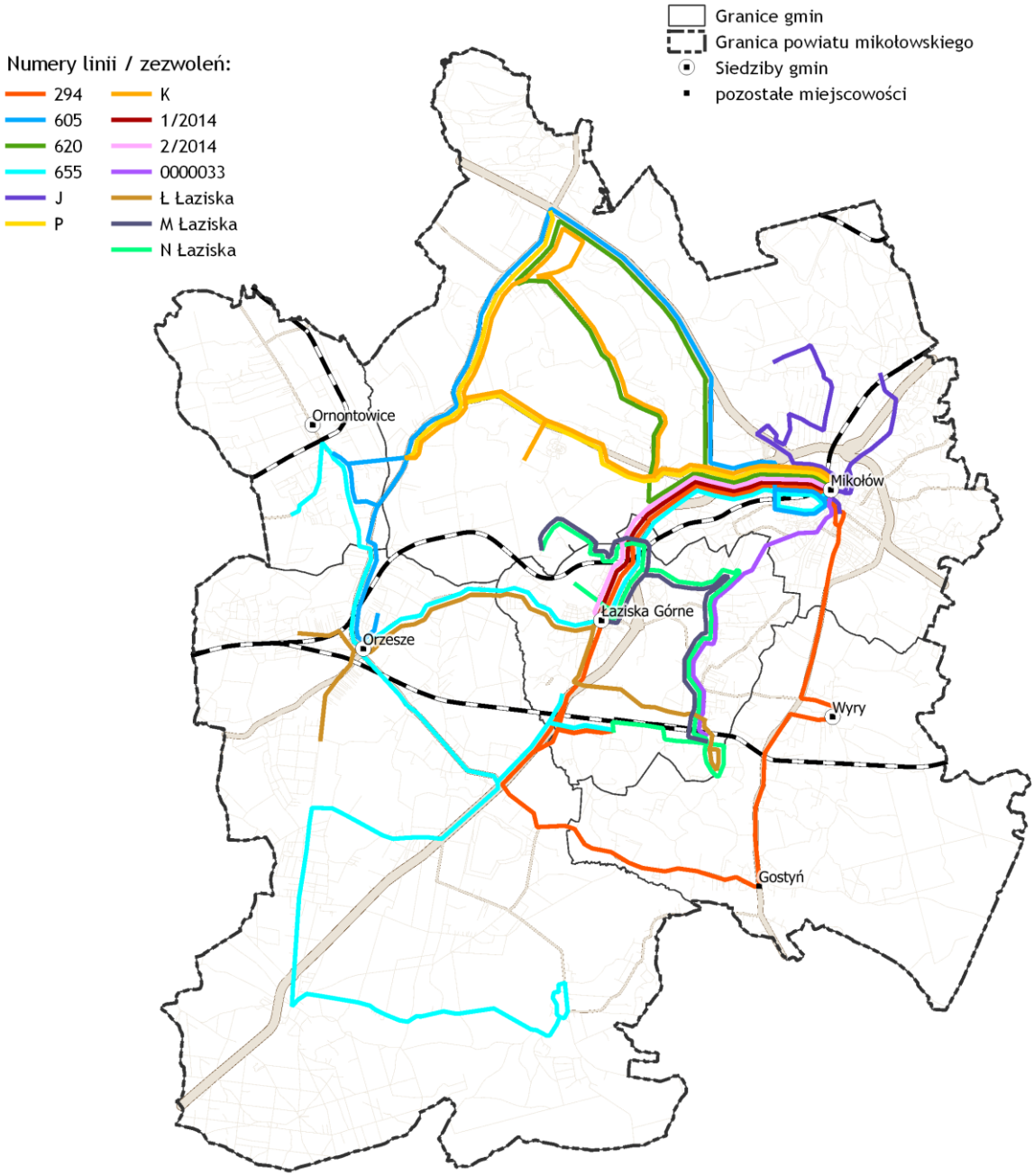
W poniższej tabeli znajduje się wykaz zezwoleń, które (ze względu na przebieg linii na obszarze powiatu) wydał starosta.

Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez starostę

Nr zezwolenia	Przewoźnik (organizator)	Nazwa linii
38	PKM Sp. z o.o. (MZK Tychy)	294 Mikołów – Wyry – Gostyń – Orzesze – Łaziska Górne – Mikołów
3/2014	PKM Sp. z o.o. (MZK Tychy)	655 Mikołów – Łaziska Górne – Orzesze – Ornontowice
4/2014	PKM Sp. z o.o. (MZK Tychy)	605 Orzesze – Ornontowice – Mikołów
1/2014	Przewóz osobowo-towarowy Andrzej Gaschi	Mikołów – Łaziska Górne
33	Lebda Usługi autokarowe Wiesław Lebioda	Mikołów dw. PKP – Łaziska Średnie dw. PKP
2/2014	Transbus Łukasz Goszczycki	Łaziska Górne Ratusz – Mikołów dworzec PKP

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Mikołowskiego

Na poniższej mapie przedstawiono przebieg linii powiatowych oraz gminnych.



Mapa 6. Przebieg linii powiatowych oraz gminnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń

Przewozy, dla których organizatorem jest MZK Tychy, są przewozami o charakterze użyteczności publicznej i funkcjonują na podstawie zawartego Porozumienia Międzygminnego, zgodnie z którym gminy wchodzące w skład porozumienia powierzyły Gminie Tychy zadanie planowania, zarządzania oraz organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich oraz przekazują środki (dotację) na realizację tego zadania. Linie organizowane przez Łaziska Górne również są przewozami użyteczności publicznej (bezpłatne linie dla pasażerów). Gmina Mikołów i gmina Orzesze powierzyła gminie Łaziska Górne na podstawie Porozumienia Międzygminnego nr 1/2015 zadanie planowania, zarządzania oraz

organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na liniach Ł Łaziska, N Łaziska, a gmina Łaziska Górne zadanie to przyjęła do wykonania. Gmina Mikołów i Gmina Orzesze przekazuje gminie Łaziska Górne roczną dotację budżetową na realizację powyższego zadania. Pozostałe przewozy są to przedsięwzięcia komercyjne, realizowane na ryzyko przewoźników.

Dodatkowej analizie zostały poddane linie nr 294, 605 i 655, które są gminnymi przewozami pasażerskimi obejmującymi swym zasięgiem obszar powiatu mikołowskiego, dla których organizatorem jest MZK Tychy. Poniżej w tabeli zostały przedstawione pomiary napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej. Tabele zostały opracowane na podstawie całodobowych badań napełnień wykonanych w październiku 2015 roku. W kolejnych kolumnach przedstawiono przebieg linii i dobową sumę pasażerów wsiadających i wysiadających w dzień roboczy na danym przystanku. Dodatkowo podano liczbę kursów wykonywanych na danej linii w danym kierunku (wyjątkiem jest linia 655, dla której ze względu na różne warianty tras podano liczbę zatrzymań na przystankach oraz pominięto kurs z 13:16 Łaziska Górne Kopanina – Ornontowice Żabik oraz z 14:08 Ornontowice Żabik – Zgoń Pętla ze względu na odmienny od podstawowej trasy przebieg).

Tabela 5. Wymiana pasażerska na linii 294 Mikołów - Łaziska Górne - Wyry - Mikołów

Lp.	LINIA 294	liczba kursów	12
		wsiadło	wysiadło
1	**Mikołów Dw. PKP**	157	0
2	Mikołów Fabryczna	29	11
3	Mokre Kolonia	0	4
4	Mokre Bar	12	6
5	Mokre Wapienniki	1	5
6	Łaziska Górne Leśna	4	4
7	Łaziska Górne Dw. PKP	13	21
8	Łaziska Górne Ratusz	68	88
9	Łaziska Górne Dyrekcja	6	12
10	Łaziska Górne Huta I	2	12
11	Łaziska Górne Huta II	1	1
12	Łaziska Górne Kopanina	4	36
13	Łaziska Górne Huta II	1	2
14	Zawiść Skrzyżowanie	2	1
15	Mościska Skrzyżowanie	2	22
16	Gostyń Wroni Kąt	9	12
17	Gostyń Drzymały	12	3
18	Gostyń Mamzera	11	7
19	Gostyń Motyla	12	8
20	Gostyń Szkoła	20	16
21	Gostyń Poczta	33	30
22	Gostyń Łuczników	9	1
23	Gostyń Pszczyńska	3	4
24	Wyry Przejazd Kolejowy	31	8
25	Wyry Urząd Gminy	20	4
26	Wyry Dąbrowszczaków	30	12

Lp.	LINIA 294	liczba kursów	12
		wsiadło	wysiadło
27	Wyry Skrzyżowanie	6	4
28	Wyry I	2	0
29	Mikołów Kolonia	10	2
30	Mikołów Kol. Wojewódzka	7	7
31	Mikołów Pl. 750-Lecia	10	81
32	**Mikołów Dw. PKP**	0	103

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Tabela 6. Wymiana pasażerska na linii 294 Mikołów - Wyry - Łaziska Górne - Mikołów

Lp.	LINIA 294	liczba kursów	12
		wsiadło	wysiadło
1	**Mikołów Dw. PKP**	79	0
2	Mikołów Pl. 750-Lecia	82	1
3	Mikołów Kol. Wojewódzka	4	8
4	Mikołów Kolonia	1	15
5	Wyry I	4	9
6	Wyry Skrzyżowanie	1	10
7	Wyry Dąbrowszczaków	7	22
8	Wyry Urząd Gminy	2	13
9	Wyry Przejazd Kolejowy	2	18
10	Gostyń Pszczyńska	2	8
11	Gostyń Łuczników	1	8
12	Gostyń Poczta	18	32
13	Gostyń Szkoła	22	12
14	Gostyń Motyla	4	10
15	Gostyń Mamzera	2	10
16	Gostyń Drzymały	8	10
17	Gostyń Wroni Kąt	4	9
18	Mościska Skrzyżowanie	6	3
19	Zawiść Skrzyżowanie	8	2
20	Łaziska Górne Huta II	3	1
21	Łaziska Górne Kopanina	33	3
22	Łaziska Górne Huta II	2	1
23	Łaziska Górne Huta I	8	2
24	Łaziska Górne Dyrekcja	22	14
25	Łaziska Górne Ratusz	83	52
26	Łaziska Górne Dw. PKP	27	11
27	Łaziska Górne Leśna	11	6
28	Mokre Wapienniki	3	2
29	Mokre Bar	14	9

Lp.	LINIA 294	liczba kursów	12
		wsiadło	wysiadło
30	Mokre Kolonia	4	1
31	Mikołów Fabryczna	9	48
32	**Mikołów Dw. PKP**	0	126

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Tabela 7. Wymiana pasażerska na linii 605 Mikołów - Orzesze

Lp.	LINIA 605	liczba kursów	10
		wsiadło	wysiadło
1	**Mikołów Dw. PKP**	97	0
2	Mikołów Fabryczna	40	11
3	Mokre Kolonia	1	2
4	Mokre Bar	5	11
5	Mokre Łączna	0	1
6	Śmiłowice Łączna	1	1
7	Śmiłowice Szkoła	8	5
8	Śmiłowice Stracona Wioska	0	3
9	Śmiłowice Las	0	0
10	Nowa Wygoda	5	5
11	Wygoda Skrzyżowanie	45	6
12	Paniowy Darwina	10	22
13	Paniowy Kąty	0	1
14	Bujaków Osiedle	1	2
15	Bujaków Kościół	9	20
16	Bujaków Ośrodek Zdrowia	2	2
17	Bujaków Dworcowa	3	6
18	Ornontowice Polna	1	6
19	Ornontowice Szkoła	12	16
20	Ornontowice Centrum	14	38
21	Ornontowice Zespół Szkół	6	8
22	Ornontowice Bujakowska	2	7
23	Orzesze Huta Szkła	30	14
24	Orzesze Szpital	13	6
25	Orzesze Kościół	2	81
26	Orzesze Urząd Miasta	0	6
27	**Orzesze Szkoła**	0	27

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Tabela 8. Wymiana pasażerska na linii 605 Orzesze - Mikołów

Lp.	LINIA 605	liczba kursów	11
		wsiadło	wysiadło
1	**Orzesze Szkoła**	13	0
2	Orzesze Urząd Miasta	2	0
3	Orzesze Kościół	88	1
4	Orzesze Szpital	5	20
5	Orzesze Huta Szkła	24	31
6	Ornontowice Bujakowska	2	4
7	Ornontowice Zespół Szkół	2	5
8	Ornontowice Centrum	24	8
9	Ornontowice Szkoła	45	16
10	Ornontowice Polna	11	3
11	Bujaków Dworcowa	2	3
12	Bujaków Ośrodek Zdrowia	1	2
13	Bujaków Kościół	1	8
14	Bujaków Osiedle	13	11
15	Paniowy Kąty	1	3
16	Paniowy Darwina	1	2
17	Wygoda Skrzyżowanie	18	21
18	Nowa Wygoda	9	14
19	Śmiłowice Las	2	2
20	Śmiłowice Stracona Wioska	1	0
21	Śmiłowice Szkoła	5	0
22	Śmiłowice Łączna	5	1
23	Mokre Łączna	1	2
24	Mokre Bar	10	4
25	Mokre Kolonia	4	2
26	Mikołów Fabryczna	5	33
27	Mikołów Fabryczna I	1	15
28	Mikołów Hubera	6	15
29	Mikołów Żwirki i Wigóry	0	6
30	**Mikołów Dw. PKP**	0	70

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Tabela 9. Wymiana pasażerska na linii 655 Zgoń - Mikołów

Lp.	LINIA 655	Liczba zatrzymań	wsiadło	wysiadło
1	**Zgoń Pętla**	12	15	0
2	Zgoń Skrzyżowanie	12	7	0
3	Królówka Sołtys	12	10	0
4	Królówka GS	12	10	0

Lp.	LINIA 655	Liczba zatrzymań	wsiadło	wysiadło
5	Królówka Las	12	4	0
6	Woszczyce Szkoła	12	16	7
7	Woszczyce Centrum	12	12	2
8	Woszczyce Skrzyżowanie	12	11	1
9	Zazdrość I	12	15	2
10	Zazdrość Szkoła	12	9	1
11	Zazdrość Las	12	1	0
12	Gardawice Wojska Polskiego	12	11	3
13	Gardawice SKR	12	26	5
14	Gardawice Piekarnia	12	18	7
15	Zawiść Skrzyżowanie	12	14	4
16	Zawiść Szkoła	12	24	1
17	Orzesze Las	12	27	5
18	Orzesze Mikołowska	12	14	28
19	Ornontowice Żabik	4	20	0
20	Ornontowice Leśna	4	3	0
21	Ornontowice Kop. Budryk	4	4	0
22	Ornontowice Centrum	4	5	15
23	Ornontowice Zespół Szkół	4	11	1
24	Ornontowice Ogródki Działkowe	4	1	0
25	Ornontowice Górka	4	0	0
26	Orzesze Huta Szkła	4	15	1
27	Orzesze Szpital	4	13	2
28	Orzesze Kościół	17	126	64
29	Orzesze I	17	26	9
30	Orzesze II	17	10	3
31	Brada Las	17	11	2
32	Brada I	17	29	2
33	Brada Orzeska	17	12	1
34	Łaziska Górne Ratusz	17	145	73
35	Łaziska Górne Dw. PKP	17	49	24
36	Łaziska Górne Leśna	17	16	18
37	Mokre Wapienniki	17	4	2
38	Mokre Bar	17	13	6
39	Mokre Kolonia	17	5	5
40	Mikołów Fabryczna	16	39	79
41	Mikołów Fabryczna I	1	1	67
42	Mikołów Hubera	1	0	39
43	Mikołów Żwirki i Wigury	1	0	3
44	**Mikołów Dw. PKP**	17	0	320

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Tabela 10. Wymiana pasażerska na linii 655 Mikołów - Zgoń

Lp.	LINIA 655	Liczba zatrzymań	wsiadło	wysiadło
1	**Mikołów Dw. PKP**	17	432	0
2	Mikołów Żwirki i Wigury	3	1	0
3	Mikołów Hubera	3	9	0
4	Mikołów Fabryczna	17	87	11
5	Mokre Kolonia	17	3	2
6	Mokre Bar	17	20	10
7	Mokre Wapienniki	17	1	7
8	Łaziska Górne Leśna	17	13	21
9	Łaziska Górne Dw. PKP	17	23	58
10	Łaziska Górne Ratusz	17	105	176
11	Brada Orzeska	17	0	6
12	Brada I	17	5	34
13	Brada Las	17	2	20
14	Orzesze II	17	5	23
15	Orzesze I	17	10	12
16	Orzesze Kościół	17	84	131
17	Orzesze Targowisko	2	0	0
18	Orzesze Szpital	4	5	16
19	Orzesze Huta Szkła	4	5	13
20	Ornontowice Górka	4	0	1
21	Ornontowice Ogródki Działkowe	4	0	4
22	Ornontowice Zespół Szkół	4	2	46
23	Ornontowice Centrum	4	4	11
24	Ornontowice Kop. Budryk	4	1	6
25	Ornontowice Leśna	4	0	1
26	Ornontowice Żabik	4	0	5
27	Orzesze Mikołowska	13	43	16
28	Orzesze Las	13	6	30
29	Zawiść Szkoła	13	11	29
30	Zawiść Skrzyżowanie	13	2	37
31	Gardawice Piekarnia	13	21	34
32	Gardawice SKR	13	7	20
33	Gardawice Wojska Polskiego	13	2	7
34	Zazdrość Las	13	5	15
35	Zazdrość Szkoła	13	14	14
36	Zazdrość I	13	3	24
37	Woszczyce Skrzyżowanie	13	0	14
38	Woszczyce Centrum	13	1	18
39	Woszczyce Szkoła	13	9	9
40	Królówka Las	13	2	3
41	Królówka GS	13	0	9
42	Królówka Sołtys	13	0	12
43	Zgoń Skrzyżowanie	13	0	8
44	**Zgoń Pętla**	13	0	30

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Łącznie w trakcie dnia pomiarowego z linii 294 skorzystały 1003 osoby, z linii 605 skorzystało 609 osób, a z linii 655 skorzystało 1745 osób. W poniższej tabeli zawarto przystanki z największą wymianą pasażerską.

Tabela 11. Przystanki z największą wymianą pasażerską

Przystanek	wsiadło	wysiadło	suma
Mikołów Dw. PKP	765	619	1384
Łaziska Górne Ratusz	401	389	790
Orzesze Kościół	300	277	577
Mikołów Fabryczna	209	193	402
Łaziska Górne Dw. PKP	112	114	226
Mikołów Pl. 750-Lecia	92	82	174
Orzesze Huta Szkła	74	59	133
Mokre Bar	74	46	120
Ornontowice Centrum	47	72	119
Gostyń Poczta	51	62	113
Orzesze Mikołowska	57	44	101

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy

Dla podanych linii 11 przystanków osiągnęło wymianę pasażerską na poziomie co najmniej 100 osób. Najpopularniejszym przystankiem na całym obszarze jest Mikołów dworzec PKP – wynika to z faktu, że spotykają się tam niemal wszystkie linie autobusowe kursujące w i przez powiat, a także istnieje możliwość przesiadki autobus – pociąg. Suma pasażerów wsiadających i wysiadających na poziomie blisko 1400 osób oznacza, że aż około 20% wymiany pasażerskiej na analizowanych liniach odbywa się właśnie w tym miejscu.

4.3.1.2 Inne niż powiatowe przewozy pasażerskie dostępne na obszarze powiatu mikołowskiego

Inne niż powiatowe przewozy pasażerskie to:

- przewozy funkcjonujące w granicach jednej gminy powiatu mikołowskiego;
- przewozy przekraczające granice gmin powiatu mikołowskiego a nieprzekraczające granicy powiatu – organizowane na podstawie porozumień międzygminnych;
- przewozy przekraczające granicę powiatu mikołowskiego.

W pierwszej grupie znajdują się gminne przewozy pasażerskie w mieście Mikołów (zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wydaje Prezydent Miasta Tychy), oraz gminne przewozy pasażerskie w gminie Łaziska Górne (bezpłatne dla pasażerów), czyli linie:

- „J" Mikołów Jamna – Mikołów Śmiłowice Pętla przez Mikołów Storczyków;
- „K" Mikołów dworzec PKP – Mikołów dworzec PKP przez Bujaków Kościół;
- „M Łaziska" Łaziska Górne Ratusz – Łaziska Średnie dworzec PKP;
- „P" Mikołów dworzec PKP – Mikołów Wygoda skrzyżowanie przez Mikołów Mokre boisko;
- 620 Mikołów dworzec PKP – Mikołów dworzec PKP przez Mikołów Mokre bar.

W drugiej grupie znajdują się linie, które organizuje gmina Łaziska Górne na podstawie porozumień z gminami Mikołów i Orzesze:

- „N Łaziska" Mikołów Kolonia Huta – Łaziska Górne Kopanina
- „Ł Łaziska" Orzesze Kościół – Łaziska Średnie Plac autobusowy

W trzeciej grupie znajdują się przewozy organizowane przez trzech organizatorów: MZK Tychy, KZK GOP oraz MZK Jastrzębie Zdrój. Linie MZK Tychy przekraczające granice powiatu mikołowskiego to:

- 29 Katowice Kopernika Dworzec – Orzesze Zgoń Pętla;
- 33 Gliwice Plac Piastów – Tychy Nexteer;
- 45 Katowice Kopernika Dworzec – Łaziska Średnie dworzec PKP;
- 69 Mikołów dworzec PKP – Żory dworzec autobusowy;
- 75 Mikołów dworzec PKP – Tychy Paprocany Wiadukt;
- 82 Ruda Śląska Halemba Kopalnia – Tychy Paprocany Wiadukt;
- 157 Mikołów Dworzec PKP – Tychy szpital wojewódzki;
- 245 Mikołów dworzec PKP – Tychy Nexteer;
- 268 Mikołów dworzec PKP – Tychy Paprocany Wiadukt;
- E-2 Gliwice Plac Piastów – Tychy Paprocany Osiedle (przyśpieszony).

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego prowadzi przewozy na liniach:

- 37 Katowice dworzec – Mikołów dworzec PKP;
- 41 Gliwice Plac Piastów – Mikołów Nowa;
- 120 Katowice Andrzeja dworzec – Szczygłowice Kopalnia;
- 636 Knurów Wojska Polskiego – Orzesze Szkoła;
- 653 Brynów Pętla – Reta Auchan;
- 669 Gliwice Plac Piastów – Bykowina Grzegorzka;
- 695 Szopienice Szpital Geriatryczny – Mikołów dworzec PKP;
- 982 Orzegów Waniora – Mikołów dworzec PKP;
- 905N Katowice dworzec – Mikołów dworzec PKP (nocny).

Miasto Jastrzębie Zdrój jest organizatorem dla trzech linii:

- 309 Ornontowice Centrum – Rybnik Śródmieście dworzec kolejowy;
- 310 Koksownia Dębieńsko – Orzesze Apteka;
- 311B Ornontowice centrum – Rybnik Orzepowice Borki.

Wszystkie wyżej wymienione linie są przewozami o charakterze użyteczności publicznej, finansowanymi przez gminy w formie bezpośredniej (przewozy organizowane przez gminę Łaziska Górne) lub pośredniej (przekazywanie środków na organizację przewozów do innych organizatorów).

4.3.2 Plany transportowe wyższego szczebla i jednostek sąsiadujących

Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr V/11/9/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 roku przyjął Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego. Planowana wojewódzka sieć komunikacyjna opiera się na transporcie kolejowym realizowanym przede wszystkim przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. Oferta przewozowa ma zostać ustabilizowana na obecnym poziomie, zwiększanie częstotliwości lub uruchomienie nowych tras zostało uzależnione od obniżenia stawki dopłaty do pracy przewozowej, a utworzenie nowych linii zostało dodatkowo uzależnione od wybudowania lub zmodernizowania infrastruktury kolejowej

przez jej zarządcę. W praktyce oznacza to utrzymanie w najbliższych latach oferty kolejowej w postaci linii łączących Katowice przez Mikołów z Rybnikiem, Raciborzem, Wodzisławem Śląskim i Chałupkami na poziomie około 18 par połączeń w dzień roboczy.

W planie wojewódzkim miasto Mikołów zostało wskazane jako zintegrowany węzeł przesiadkowy łączący transport kolejowy i drogowy.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach przyjęty uchwałą nr CXIX/12/2013 Zgromadzenia Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach z dnia 25 kwietnia 2013 roku ustala dążenie do zachowania obecnie funkcjonujących połączeń autobusowych o charakterze wojewódzkim lub powiatowym. W przypadku obszaru objętego niniejszym planem są to dokładnie wszystkie linie wymienione w punkcie 4.3.1.2 w wypunktowaniu dotyczącym przewozów KZK GOP. Jedynym warunkiem jest udział finansowy jednostek samorządów terytorialnych leżących na tych liniach, a nienależących do KZK GOP, na podstawie stosownych porozumień bądź w inny zgodny z prawem sposób.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy został przyjęty uchwałą nr III/22/14 Rady Miasta Tychy z dnia 11 grudnia 2014 roku. Wszystkie obecnie realizowane linie na obszarze powiatu mikołowskiego przez MZK Tychy znalazły się w planowanej sieci linii komunikacyjnych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przyjęty uchwałą nr 3/VI/2013 Zgromadzenia Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju z dnia 10 października 2013 roku nie precyzuje układu linii, a jedynie ogranicza się do stwierdzenia, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą odbywały się na obszarze, na którym Związek jest organizatorem komunikacji zbiorowej oraz na obszarze powiatów lub gmin, których teren będą obejmowały stosowne porozumienia.

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

Zadaniem powiatu mikołowskiego jest realizacja przewozów o charakterze powiatowym. Ze względu na bliskość dużych ośrodków miejskich przez obręb powiatu przechodzi wiele linii komunikacyjnych, które jednocześnie zaspokajają potrzeby mieszkańców powiatu w zakresie funkcjonowania połączeń łączących poszczególne gminy z miastem Mikołów. Artykuł 11. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat mikołowski nie planuje uruchamiania linii o relacjach zaplanowanych przez marszałka. Marszałek Województwa Śląskiego zaplanował jedną linię przechodzącą przez obszar powiatu – linię kolejową z Katowic do Raciborza i Wodzisławia Śląskiego, która wybiórczo i w minimalnym stopniu zaspokaja powiatowe potrzeby przewozowe na trasie Mikołów – Łaziska Górne - Orzesze. Część powiatowych potrzeb przewozowych jest zaspokajana przez przewozy aglomeracyjne, tradycyjnie organizowane przez gminy. Powiat mikołowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów.

Planowana sieć komunikacyjna została zaplanowana w trzech wariantach. Wariant pierwszy – podstawowy, przeiwduje połączenie siedzib gmin z miastem powiatowym Mikołów. Wariant drugi – uzupełniający, jest rozwinięciem wariantu podstawowego o linie łączące między sobą gminy i wprowadza linie okólne. Wariant trzeci – międzypowiatowy, umożliwia wprowadzenie linii wychodzących poza granice powiatu. Linie wariantu podstawowego zostaną uruchomione obligatoryjnie w przypadku zaprzestania funkcjonowania innych przewozów na wymienionych trasach, pod warunkiem zabezpieczenia przez powiat środków w budżecie na ten cel. Linie wariantu uzupełniającego zostaną uruchomione w przypadku ustania funkcjonowania innych przewozów na wskazanych trasach oraz posiadania przez powiat (przy współudziale odpowiednich gmin) środków finansowych pozwalających na uruchomienie przewozów. Na podobnych zasadach mogą zostać uruchomione przewozy na liniach okreslonych w wariancie międzypowiatowym. Numeracja linii zastosowana w tabelach poniżej została stworzona na potrzeby dokumentu. W przypadku faktycznego uruchomienia linii może ona zostać zastosowana, możliwe jest jednak również zastosowanie innej numeracji (możliwe jest przejmowanie nru linii po linii, która na danej trasie została zlikwidowana – ułatwi to odbiór oferty wśród pasażerów). Poszczególne warianty mogą być uruchamiane częściowo, uruchamianie poszczególnych linii (wariantów) nie jest warunkowane uruchamianiem innych linii (wariantów).

Wariant podstawowy składa się z dwóch linii (opcjonalnie można je połączyć w jedną). Wykaz linii zawiera poniższa tabela.

Tabela 12. Linie wariantu podstawowego planowanej sieci komunikacyjnej

Nr linii	Trasa	Długość trasy [km]	Minimalna liczba par połączeń w:		
			dzień roboczy	sobotę	niedzielę
P1	Mikołów dworzec PKP – Łaziska Górne dworzec PKP – Łaziska Górne Ratusz – Orzesze Kościół – Ornontowice Centrum – Ornontowice Żabik	14	6	2	2
P2	Mikołów dworzec PKP – Mikołów Kolonia – Wyry Urząd Gminy	6	10	5	5

Źródło: opracowanie własne

Wariant uzupełniający został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 13. Linie wariantu uzupełniającego planowanej sieci komunikacyjnej

Nr linii	Trasa	Długość trasy [km]	Minimalna liczba par połączeń w:		
			dzień roboczy	sobotę	niedzielę
P10	Mikołów dworzec PKP – Mikołów Mokre Bar – Mikołów Mokre boisko – Ornontowice szkoła –Ornontowice Urząd gminy – Ornontowice Granica	17	10	5	5
P11*	Mikołów dworzec PKP – Mikołów Mokre Bar – Łaziska Górne dworzec PKP – Łaziska Górne Ratusz – Orzesze Zawiść skrzyżowanie - Wyry Gostyń Poczta – Wyry Urząd Gminy – Mikołów dworzec PKP	25	10	5	5

Nr linii	Trasa	Długość trasy [km]	Minimalna liczba par połączeń w:		
			dzień roboczy	sobotę	niedzielę
P12	Mikołów dworzec PKP – Mikołów Mokre Bar – Mikołów Wygoda skrzyżowanie – Ornontowice Bujakowska – Orzesze Szpital – Orzesze Mikołowska – Orzesze Zawiść skrzyżowanie – Wyry Gostyń Poczta – Wyry Urząd Gminy – Mikołów dworzec PKP	37	8	4	4
P13	Mikołów dworzec PKP – Mikołów Mokre Bar – Łaziska Górne dworzec PKP – Łaziska Górne Ratusz – Orzesze Kościół - Orzesze Zawiść skrzyżowanie – Orzesze Zazdrość – Orzesze Zgoń	30	8	4	4
P14	Mikołów dworzec PKP – Wyry Urząd gminy – Łaziska Średnie szkoła – Łaziska Górne Ratusz – Orzesze Kościół	16	6	3	3
**** linia nr P11 może zastapić linię nr P2***					

Źródło: opracowanie własne

Wariant międzypowiatowy umożliwia połączenia miasta Mikołów z powiatami sąsiednimi, tj. z Katowicami, gliwickim, rybnickim, Żorami, pszczyńskim i Tychami.

Część graficzna planu transportowego znajduje się w rozdziale 4.12.

Podstawowym węzłem przesiadkowym powiatowej sieci komunikacyjnej będzie Mikołów dworzec PKP. Jest to miejsce styku wszystkich linii sieci powiatowej oraz sieci wojewódzkiej z siecią powiatową. W ramach programu „System transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy Mikołów – budowa Centrum Przesiadkowego wraz z przebudową dróg dojazdowych i skrzyżowań" finansowanego z RPO WSL 2014-2020 przewidywane jest powstanie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego. W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, planuje się budowę Węzła Przesiadkowego w rejonie byłego dworca PKP, przy ul. Dworcowej w Orzeszu. Ponadto planuje się budowę Centrów Przesiadkowych w Łaziskach Górnych oraz w gminie Wyry.

4.4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mikołowskiego

4.4.1 LOKALIZACJA OBIEKTÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

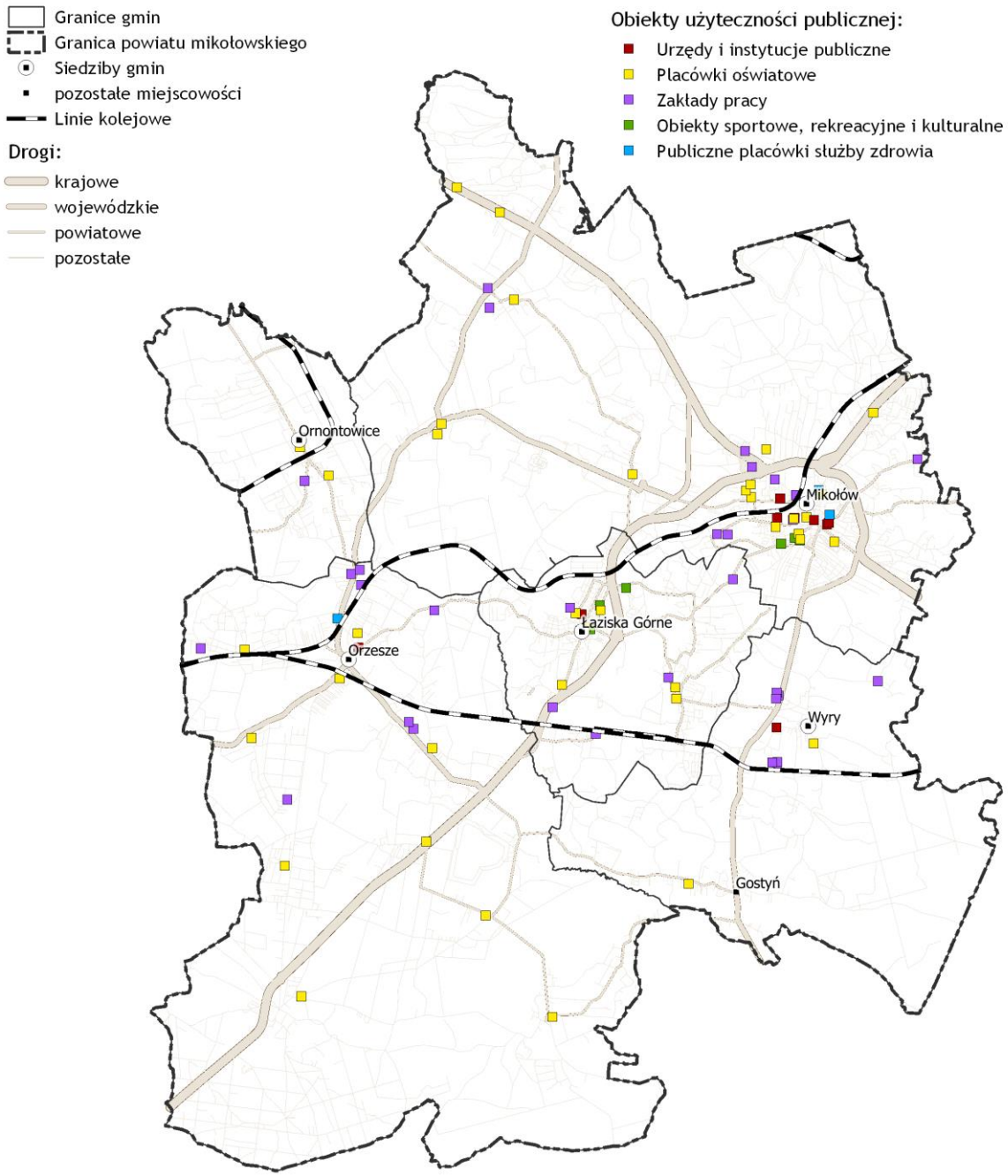
Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, oświaty, sportu i rekreacji, kultury i opieki zdrowotnej. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

Poniższa mapa przedstawia lokalizację najważniejszych generatorów ruchu, które zostały wypisane w poniższych podrozdziałach.



Mapa 7.Generatory ruchu w powiecie mikołowskim

Źródło: opracowanie własne

4.4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu mikołowskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 14. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie mikołowskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Mikołowie	ul. Żwirki i Wigury 4A, 43-190 Mikołów
2	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Chopina 8, 43-170 Łaziska Górne
3	Powiatowy Zarząd Dróg	ul. Chopina 8, 43-170 Łaziska Górne
4	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Chopina 8, 43-170 Łaziska Górne
5	Komenda Powiatowa Policji	ul. Rymera 1, 43-190 Mikołów
6	Urząd Skarbowy	ul. prof. Maksymiliana Hubera 4, 43-190 Mikołów
7	Sąd Rejonowy	ul. Ks. Kard. St. Wyszyńskiego 12/14, 43-190 Mikołów
8	Prokuratura Rejonowa	ul. Ks. Kard. St. Wyszyńskiego 13, 43-190 Mikołów
9	Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego	ul. Żwirki i Wigury 4a, 43-190 Mikołów
10	Urząd Miasta Mikołowa	Rynek 16, 43-190 Mikołów
11	Urząd Miejski Orzesze	ul. Św. Wawrzyńca 21, 43-180 Orzesze
12	Urząd Miejski w Łaziskach Górnych	Plac Ratuszowy 1, 43-170 Łaziska Górne
13	Urząd Gminy Wyry	ul. Dąbrowszczaków 133, 43-175 Wyry
14	Urząd Gminy Ornontowice	ul. Zwycięstwa 26a, 43-178 Ornontowice

Źródło: opracowanie własne

4.4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

Tabela 15. Placówki oświatowe w powiecie mikołowskim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
	Mikołów	
1	Szkoła Podstawowa nr 3 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. ks. bpa Władysława Bandurskiego 1, 43-190 Mikołów
2	Szkoła Podstawowa nr 4 im. Marii Konopnickiej	ul. Katowicka 122, 43-190 Mikołów
3	Szkoła Podstawowa nr 5 im. Gustawa Morcinka	ul. Katowicka 24, 43-190 Mikołów

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
4	Szkoła Podstawowa nr 7	ul. Zamkowa 1, 43-195 Mikołów-Mokre
5	Szkoła Podstawowa nr 8 im. Wojciecha Korfantego	ul. Wolności 27, 43-190 Mikołów-Paniowy
6	Zespół Szkolno-Przedszkolny - Szkoła Podstawowa nr 11	ul. Skalna 10, 43-190 Mikołów
7	Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich	ul. Konstytucji 3 Maja 20, 43-190 Mikołów
8	Gimnazjum nr 2	ul. Krakowska 30, 43-190 Mikołów
9	Zespół Szkół nr 3 - Szkoła Podstawowa nr 12 im. Józefa Janika oraz Gimnazjum nr 4	ul. Szkolna 1, 43-196 Mikołów-Bujaków
10	Zespół Szkół nr 2 - Szkoła Podstawowa nr 6 oraz Gimnazjum nr 3	ul. Gliwicka 299, 43-190 Mikołów Borowa-Wieś
11	I Liceum Ogólnokształcące im. Karola Miarki w Mikołowie	ul. Żwirki i Wigury 25, 43-190 Mikołów
12	II Liceum Ogólnokształcące im. rotmistrza Witolda Pileckiego w Mikołowie	ul. Pokoju 4, 43-190 Mikołów
13	Zespół Szkół Nr 1 Specjalnych w Mikołowie	ul. Gliwicka 366, 43-190 Mikołów
14	Zespół Szkół Nr 2 Specjalnych im. Marii Grzegorzewskiej w Mikołowie	ul. Pokoju 4a, 43 – 190 Mikołów
15	Zespół Szkół Technicznych w Mikołowie	ul. Rybnicka 44, 43-190 Mikołów
16	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Mikołowie	ul. Żwirki i Wigury 4, 43-190 Mikołów
17	Ognisko Pracy Pozaszkolnej w Mikołowie	ul. Karola Miarki 9, 43-190 Mikołów
Łaziska Górne		
1	Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Dworcowa 4, 43-170 Łaziska Górne
2	Zespół Szkół im. Piastów Śląskich	ul. Cieszyńska 12, 43-170 Łaziska Górne
3	Szkoła Podstawowa nr 5 im. Powstańców Śląskich	ul. Szkolna 4, 43-173 Łaziska Górne
4	Szkoła Podstawowa nr 6 im. Jana Pawła II	ul. Wyrska 4, 43-173 Łaziska Górne
5	Gimnazjum nr 1 im. Mikołaja Kopernika	ul. Ogrodowa 48, 43-170 Łaziska Górne
6	Gimnazjum nr 3 im. Przyjaciół Ziemi	ul. Powstańców 6, 43-173 Łaziska Górne
7	Zespół Szkół Energetycznych i Usługowych w Łaziskach Górnych	ul. Chopina 11B, 43-170 Łaziska Górne
Orzesze		

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Szkoła Podstawowa nr 2 im. St. Moniuszki	ul. Bukowina 19, 43-180 Orzesze
2	Szkoła Podstawowa nr 4 im. F. Stuska	ul. Stuska 10, 43-180 Orzesze-Jaśkowice
3	Szkoła Podstawowa nr 5 im. J. Korczaka	ul. Żorska 101, 43-188 Orzesze-Zazdrość
4	Szkoła Podstawowa nr 6	ul. Tysiąclecia 3, 43-187 Orzesze-Zawiść
5	Szkoła Podstawowa nr 8 im. B. Chrobrego	ul. Chrobrego 64, 43-186 Orzesze-Mościska
6	Szkoła Podstawowa nr 9 im. W. Broniewskiego	ul. Kobiórska 1, 43-188 Orzesze-Zgoń
7	Szkoła Podstawowa nr 10 im. G. Morcinka	ul. Norwida 2, 43-188 Orzesze-Woszczyce
8	Zespół Szkół im. Poległych na Pasternioku	ul. Karola Miarki 1a, 43-180 Orzesze
9	Gimnazjum nr 2 im. St. Ligonia	ul. Szkolna 44, 43-180 Orzesze-Zawada
10	Gimnazjum nr 3 im. H. Sienkiewicza	ul. Uczniowska 1, 43-186 Orzesze-Gardawice
Gmina Ornontowice		
1	Zespół Szkolno-Przedszkolny	ul. Zwycięstwa 7, 43-178 Ornontowice
2	Gimnazjum im. Noblistów Polskich	ul. Zwycięstwa 7C, 43-178 Ornontowice
3	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Ornontowicach	ul. Dworcowa 1, 43-178 Ornontowice
Gmina Wyry		
1	Zespół Szkół w Wyrach	ul. Puszkina 10, 43-175 Wyry
2	Zespół Szkół w Gostyni	ul. Rybnicka 141, 43-176 Gostyń

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zamieszczonych na stronie www.mikolowski.pl oraz na stronach poszczególnych gmin powiatu

4.4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. W poniższej tabeli przedstawiono istotniejsze zakłady pracy w powiecie mikołowskim.

Tabela 16. Istotne zakłady pracy w powiecie mikołowskim

Lp.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	Yazaki Automotive Products Poland Sp. z o.o.	ul. Wyzwolenia 27, 43-190 Mikołów
2	Schneider Electric Energy Poland Sp. z o. o	ul. Żwirki i Wigury 52, 43-190 Mikołów
3	FPM S.A.	ul. Towarowa 11, 43-190 Mikołów
4	SPYRA PRIMO Poland Sp. z o.o.	ul. Darwina 8, 43-190 Mikołów

5	LUMATECH	ul. Żwirki i Wigury 65, 43-190 Mikołów
6	Mifama	ul. Żwirki i Wigury 4, 43-190 Mikołów
7	Zakłady Mechaniczne Wiromet S.A.	ul. Wyzwolenia 27, 43-190 Mikołów
8	Kopalnia Doświadczalna "Barbara"	ul. Podleska 72, 43-190 Mikołów
9	Auchan	ul. Gliwicka 3, 43-190 Mikołów
10	Leroy Merlin	ul. Gliwicka 28, 43-190 Mikołów
11	Rolnik	ul. Przelotowa 7, 43-190 Mikołów
12	Kompania Węglowa S.A. Oddział KWK "Bolesław Śmiały"	ul. Pstrowskiego 12, 43-173 Łaziska Górne
13	TAURON Wytwarzanie Spółka Akcyjna - Oddział Elektrownia Łaziska w Łaziskach Górnych	ul. Wyzwolenia 30, 43-170 Łaziska Górne
14	Huta Łaziska S.A.	ul. Cieszyńska 23, 43-170 Łaziska Górne
15	ERG-System S.A.	ul. Chopina 15, 43-170 Łaziska Górne
16	Wilk Elektronik SA	ul. Mikołowska 42, 43-173 Łaziska Górne
17	Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. KWK "Budryk"	ul. Zamkowa 10, 43-178 Ornontowice
18	CP Glass S.A. Oddział Huta Szkła „Orzesze”	ul. Gliwicka 59, 43-180 Orzesze
19	LABARTA Sp. z o.o.	ul. Mikołowska 117, 43-187 Orzesze
20	Mirola sp. z o.o.	ul. Mikołowska 129, 43-180 Orzesze
21	Fabryka Materacy JANPOL sp. z o.o	ul. Cynkowa 2a, 43-180 Orzesze
22	BIELENDA Kosmetyki Naturalne Sp. z o.o.	ul. Szklarska 1, 43-180 Orzesze
23	IGLOLAND Aleksandra, Romuald, Tomasz Kotas spółka jawna	ul. Gliwicka 53, 43-180 Orzesze
24	Zakład Produkcyjno-Usługowo-Handlowy SKRAWMET	ul. Kawika 3b, 43-180 Orzesze
25	Zakłady Przeróbcze Surowców Chemicznych MIKROGRAN Sp. z o.o.	ul. Św. Wawrzyńca 80, 43-180 Orzesze
26	JMS Logistic Sp. z o.o.,	ul. Pszczyńska 167, 43-175 Wyry
27	WIROX R.	ul. Pszczyńska 36A, 43-175 Wyry
28	CARBOMA s.c.	ul. Pszczyńska 167, 43-175 Wyry
29	CERAMIKA EVA	ul. Pszczyńska 44, 43-175 Wyry
30	Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowe "ADW" Sp. z o.o.	ul. Zbożowa 2, 43-175 Wyry
31	Rafako S.A. - Oddział Wyry	ul. Pszczyńska 167B, 43-175 Wyry
32	Rawex PHU S.J.	ul. Pszczyńska 1, 43-175 Wyry

Źródło: opracowanie własne

4.4.1.4 Istotne obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 17. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w powiecie mikołowskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	KRYTA PŁYWALNIA "AQUA-PLANT"	ul. Konstytucji 3 Maja 22, 43-190 Mikołów
2	Ośrodek Rekreacyjny Planty (basen odkryty oraz wielofunkcyjne boisko – lodowisko i kort tenisowy)	ul. Konstytucji 3 Maja 38, 43-190 Mikołów
3	HALA SPORTOWA MOSiR	ul. bp. Bandurskiego 1a, 43-190 Mikołów
4	Powiatowa Biblioteka Publiczna	ul. Świerczewskiego 1, 43-170 Łaziska Górne
5	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Łaziskach Górnych	ul. Ogrodowa 50, 43-170 Łaziska Górne
6	Ośrodek Rekreacyjno-Sportowy „Żabka”	ul. Sportowa 1, 43-170 Łaziska Górne

Źródło: opracowanie własne

4.4.1.5 Istotne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Zostały one przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 18. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie mikołowskim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Szpital św. Józefa	ul. S. Okrzei 27 , 43-190 Mikołów
2	Centrum Zdrowia w Mikołowie	ul. Waryńskiego 2, 43-190 Mikołów
3	Szpital Chorób Płuc w Orzeszu	ul. Gliwicka 20, 43-180 Orzesze

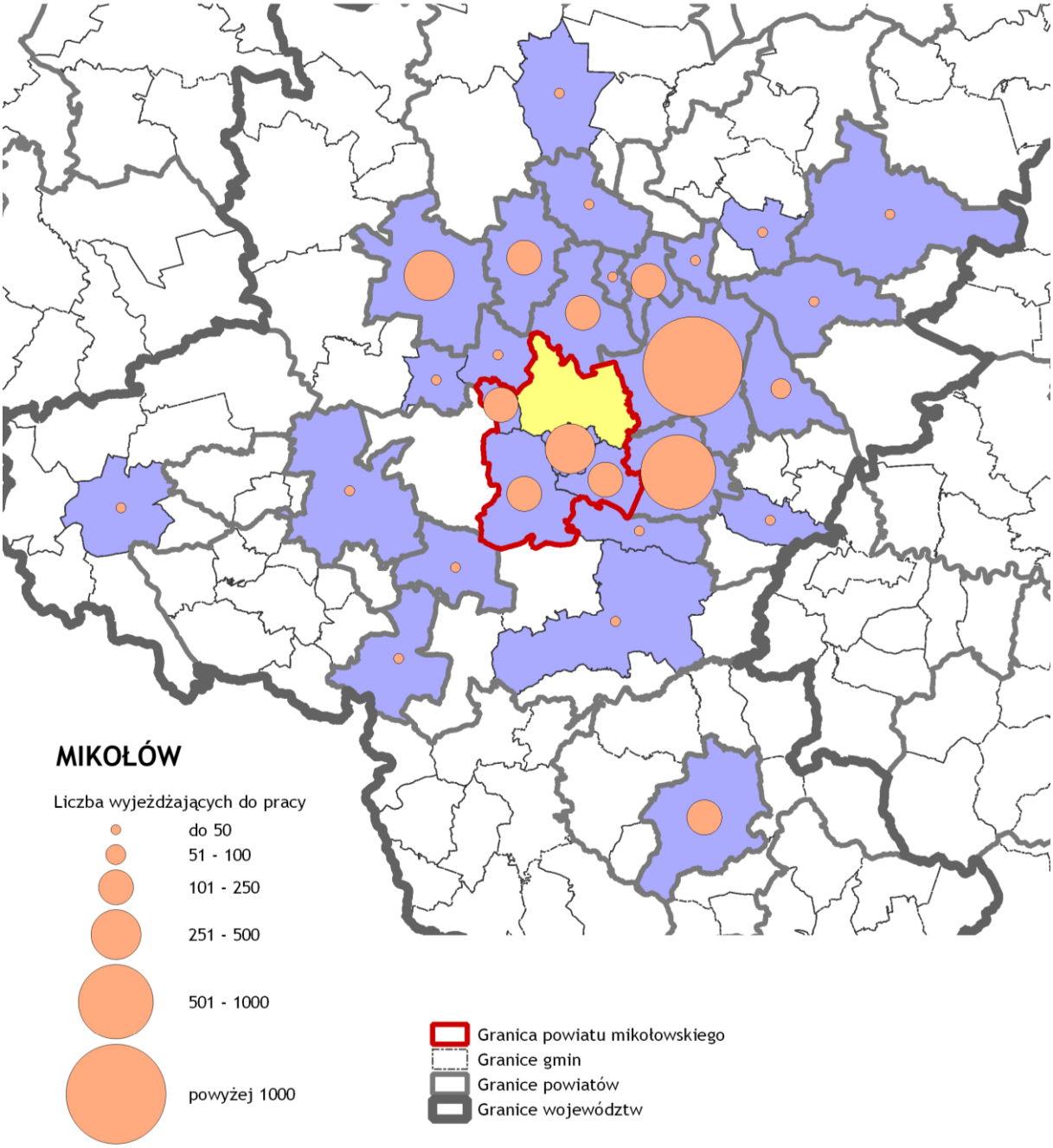
Źródło: opracowanie własne

4.4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mikołowskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mikołowskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego np. „Dojazdy do pracy – NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

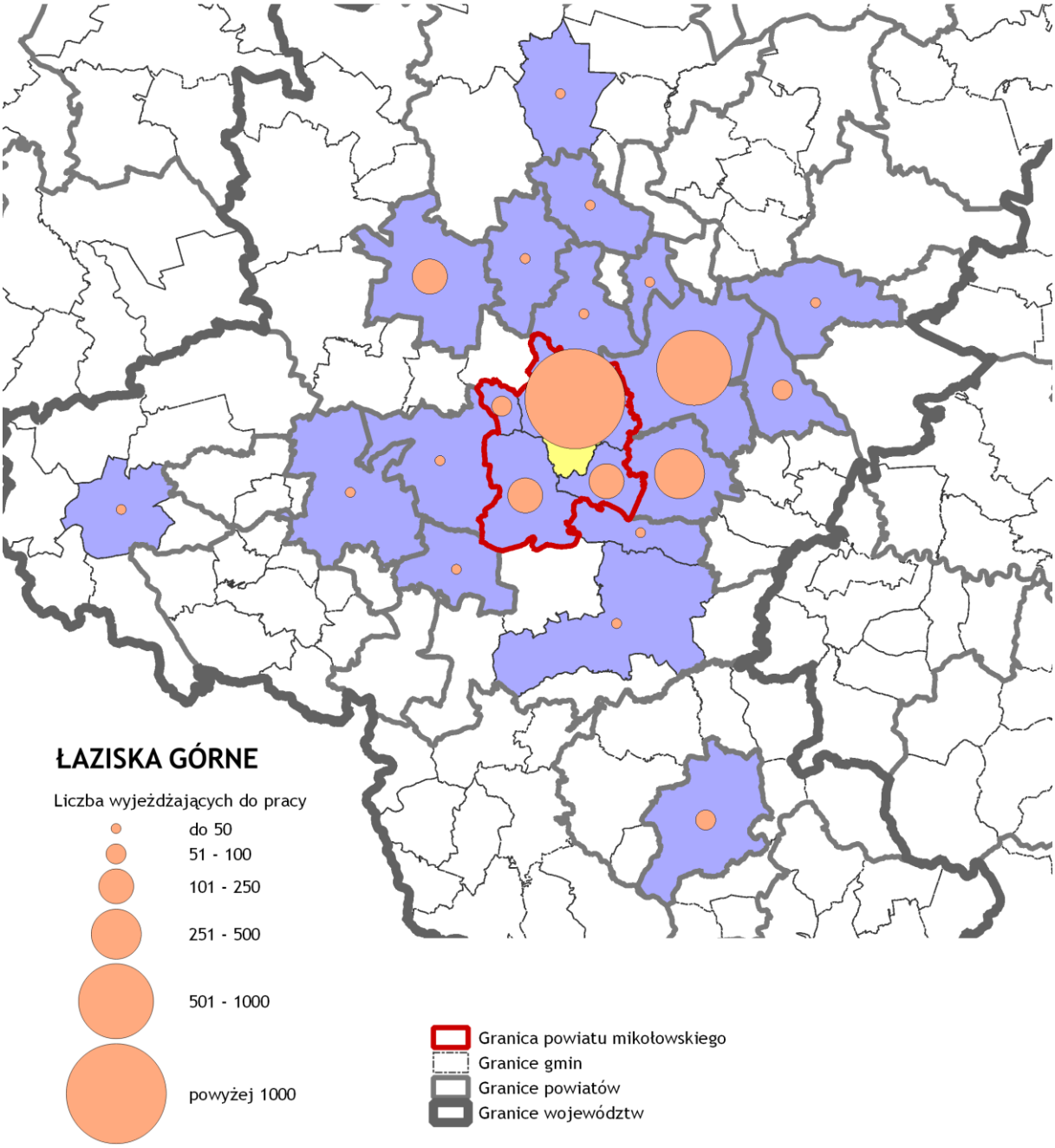
Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższe mapy pokazują, gdzie najchętniej wyjeżdżają do pracy mieszkańcy gmin powiatu mikołowskiego.



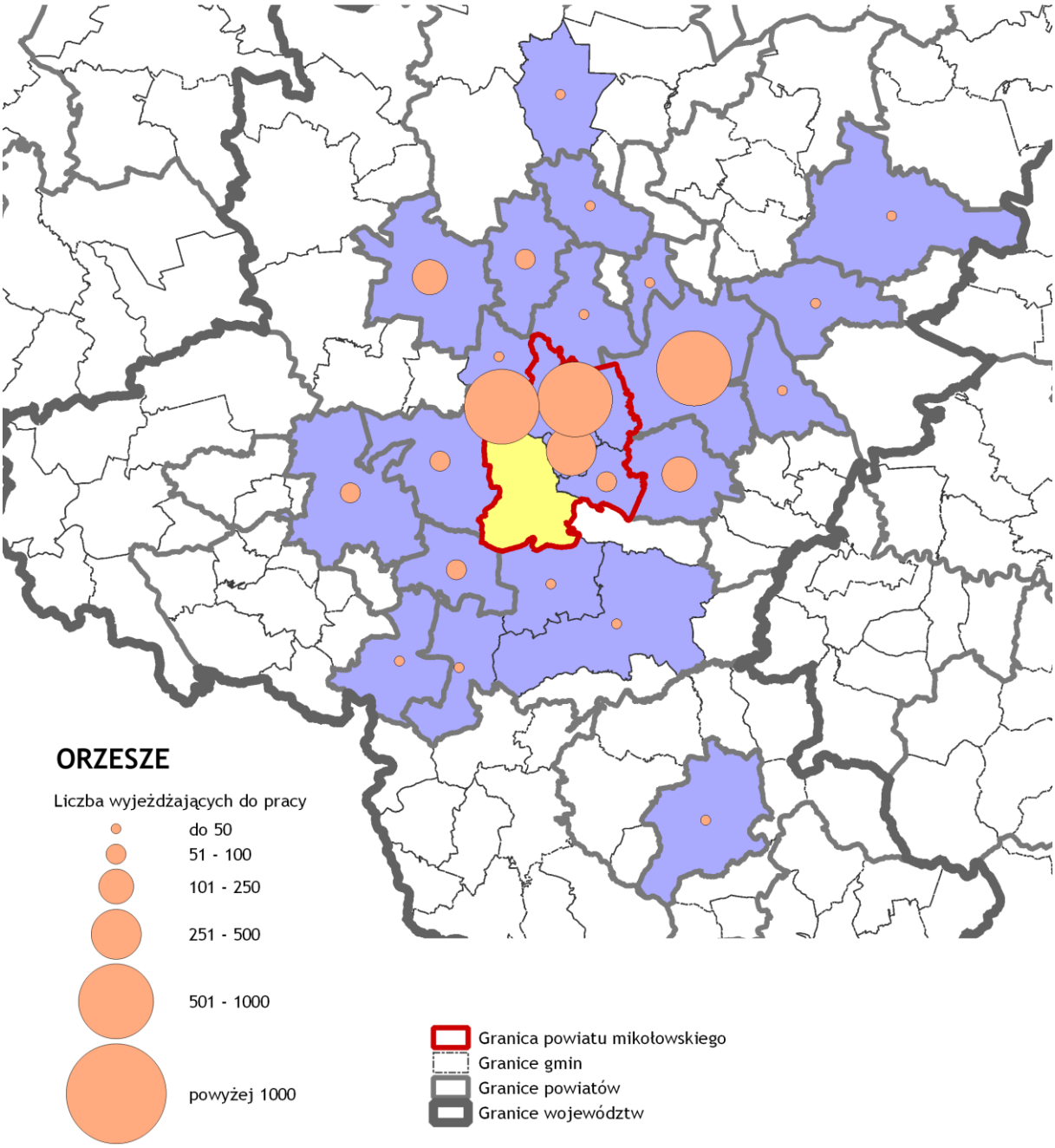
Mapa 8. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Mikołowa według gmin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



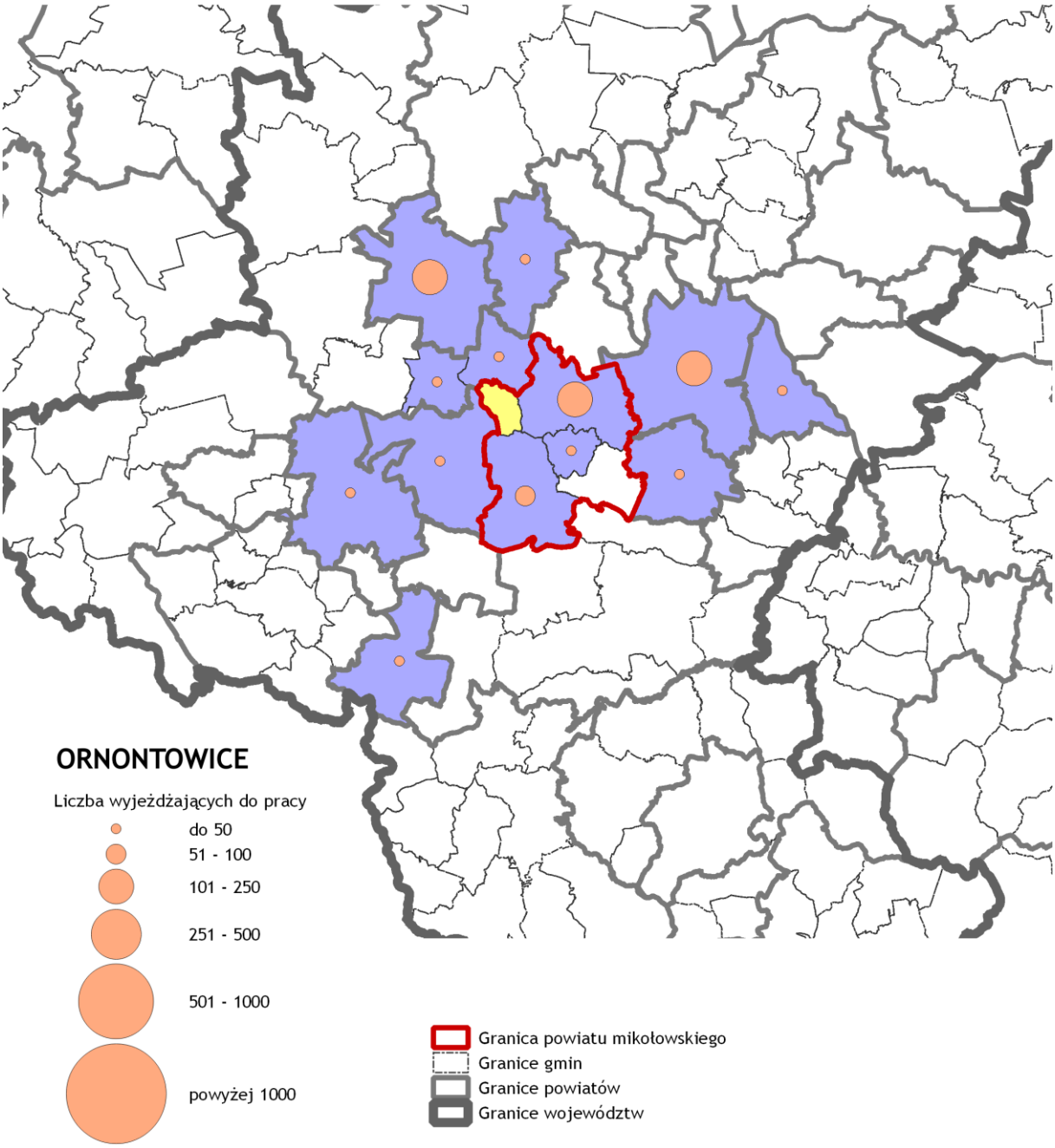
Mapa 9. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Łazisk Górnych według gmin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



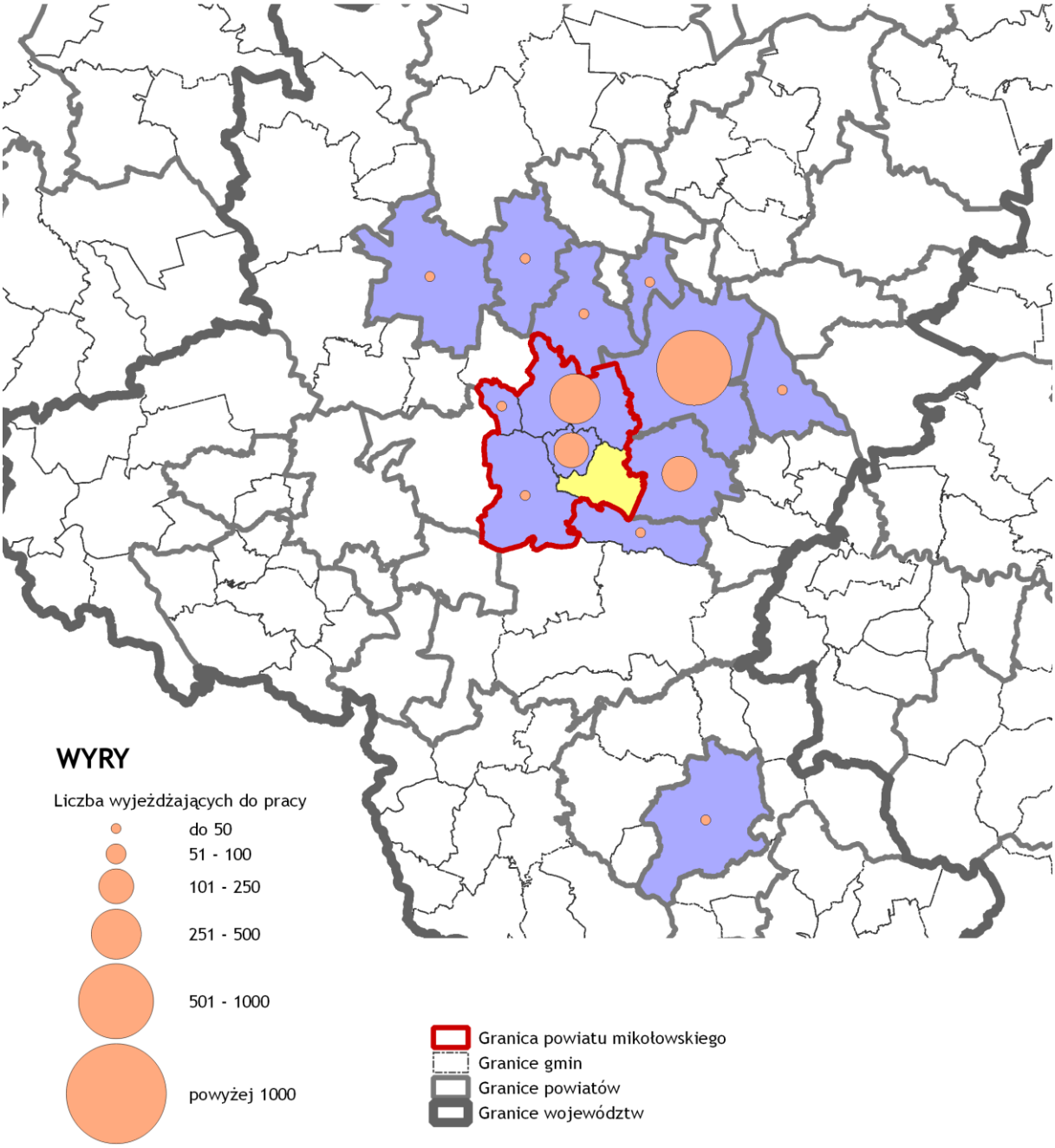
Mapa 10. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Orzesza według gmin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Mapa 11. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z gminy Ornontowice według gmin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Mapa 12. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z gminy Wyry według gmin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest miasto Katowice – według wyników badań w tym mieście pracuje 34% mieszkańców powiatu mikołowskiego pracujących poza gminą zamieszkania.

W powiecie mikołowskim, duży udział mieszkańców (wśród grupy pracującej poza gminą zamieszkania) znajduje zatrudnienie w Mikołowie (16%).

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach:

- Mikołów → Katowice,
- Łaziska Górne → Mikołów,
- Orzesze → Katowice,
- Łaziska Górne → Katowice,
- Mikołów → Tychy,
- Orzesze → Mikołów,
- Wyry → Katowice,
- Orzesze → Ornontowice.

4.4.3 ZMIANY POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU MIKOŁOWSKIEGO W ZALEŻNOŚCI OD CZASU ICH WYSTĘPOWANIA

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

4.4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

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

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

4.4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

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

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

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

4.4.4 ZAPEWNIENIE DOSTĘPU OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

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

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

- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie" (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

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

4.4.5 PODSUMOWANIE

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mikołowskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Mikołowie. We wszystkich gminach powiatu mikołowskiego znajdują się zakłady pracy, do których dojeżdża znaczna ilość mieszkańców powiatu mikołowskiego, pracujących poza gminą zamieszkania.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu mikołowskiego z Mikołowem, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest trasa Mikołów – Katowice. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie mikołowskim.

4.5 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

4.5.1 ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

Obecnie powiat mikołowski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez operatorów (działających na podstawie porozumień międzygminnych) i przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat mikołowski będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat mikołowski powierzy (w sposób opisany w pkt. 4.7 niniejszego dokumentu) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat mikołowski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
    - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
    - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu mikołowskiego, o ile zostały ustanowione, lub
    - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat mikołowski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu mikołowskiego,
- środki z budżetu państwa,
- środki przekazane przez inne jednostki samorządu terytorialnego (gminy powiatu mikołowskiego) w ramach pomocy finansowej.

4.5.2 KOSZTY, Z JAKIMI MOŻE WIĄZAĆ SIĘ URUCHOMIENIE PLANOWANYCH PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą wynikiem wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu mikołowskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu

koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowalne i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Innym możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym w przypadku nadmiernego obciążenia finansowego dla budżetu powiatu mikołowskiego organizacji publicznego transportu zbiorowego, powiat rozważy wybór operatora w modelu koncesyjnym, który po pierwsze daje możliwość nie zaangażowania środków budżetowych (zależne od sporządzonej umowy) a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe – brak wydatku dla budżetu powiatu – natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat mikołowski.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty wg wyżej przedstawionych modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 19. Przedstawienie kosztów, z jakimi może się wiązać uruchomienie publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy*” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 0,262 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w pkt. 4.3.3 **wynosi 87 168 km,** przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych 22 - soboty 4 - niedziele i święta 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

Wariant uzupełniający	Model „bezkosztowy*” dla budżetu	Szacowany koszt dla całej sieci to ok 1,969 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w pkt. 4.3.3 **wynosi 656 448 km,** przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych 22 - soboty 4 - niedziele i święta 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

**Bezkosztowy w przypadku odpowiednio sporządzonej umowy.*

Źródło: opracowanie własne

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

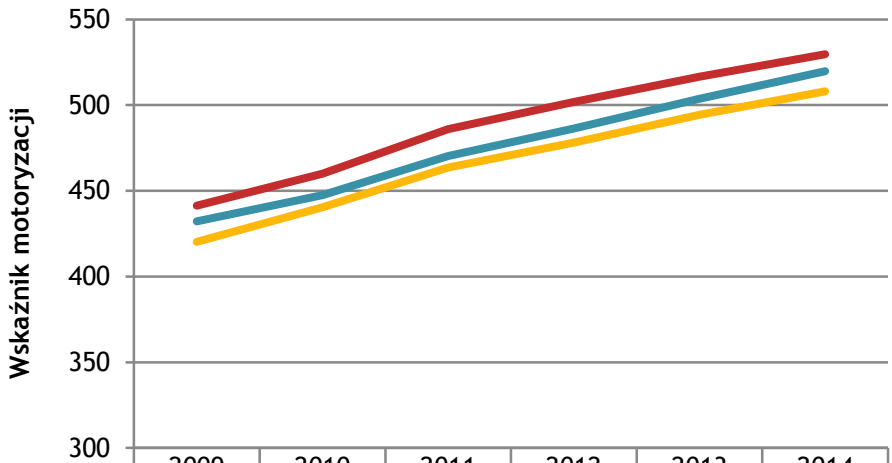
4.6 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

4.6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu mikołowskiego w latach 2009 – 2014 oraz – dla porównania – wskaźniki dla województwa śląskiego oraz Polski.



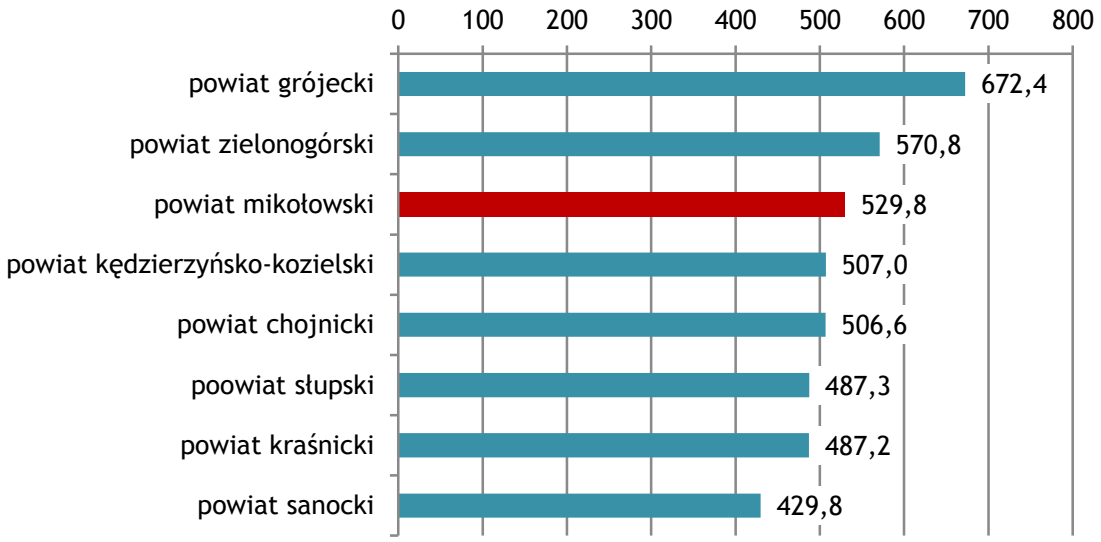
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	432,2	447,4	470,3	486,4	503,7	519,9
woj. śląskie	420,3	440,5	463,6	478,1	494,4	508,1
powiat mikołowski	441,3	460,0	485,9	501,9	516,6	529,8

Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji w powiecie mikołowskim, w województwie śląskim oraz w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Lata 2009 – 2014 to wzrost wskaźnika motoryzacji zarówno w powiecie mikołowskim, jak i w województwie śląskim oraz w Polsce. Wskaźnik motoryzacji w powiecie jest wyższy od wskaźnika w Polsce oraz w województwie śląskim.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu mikołowskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby ludności.



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu mikołowskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie mikołowskim, w porównaniu z innymi powiatami podobnymi pod względem liczby ludności, plasuje się pośrodku. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie niż przez ostatnie lata.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, wraz ze wzrostem liczby ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu mikołowskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować wzrost liczby samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

4.6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu mikołowskiego badań marketingowych – ankietowych

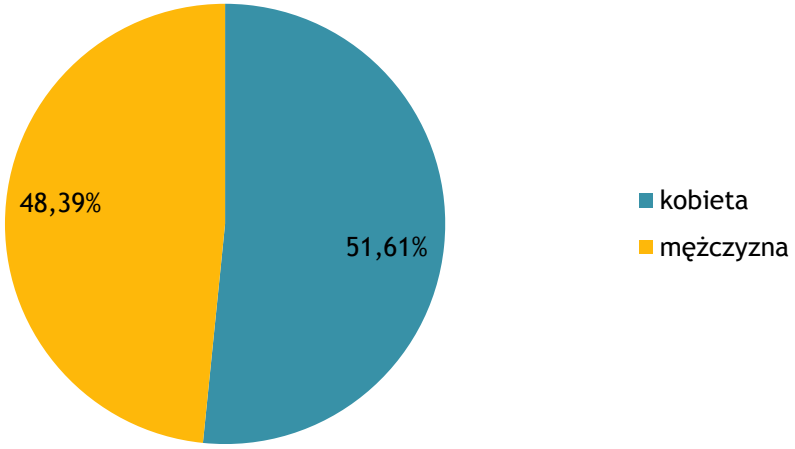
4.6.2.1 Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców badanego obszaru zostały przeprowadzone w grudniu 2015 roku. Ankiety wykonane zostały z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem. Formularz ankietowy składał się z 10 pytań.

Badania poprzedził odpowiedni dobór próby statystycznej, który zapewnił uzyskanie wyników ankietyzacji odzwierciedlający rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców badanego obszaru. Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 500 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 98% przy maksymalnym błędzie 5%.

4.6.2.2 Metryka respondentów

Podział respondentów ze względu na płeć został przedstawiony na poniższym wykresie.

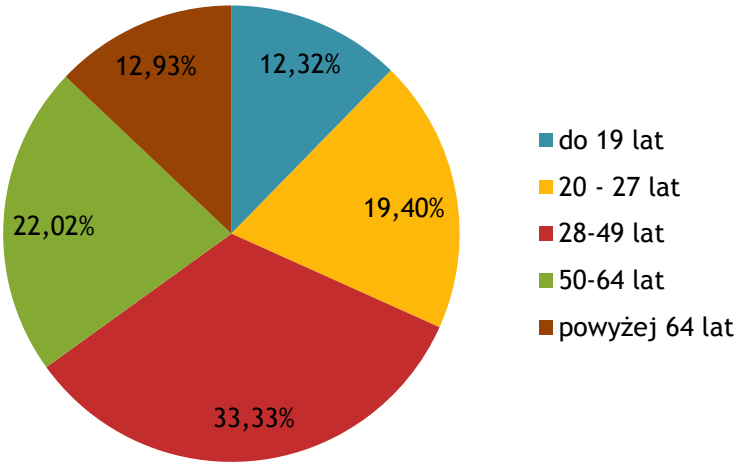


Wykres 9. Podział ankietowanych ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych osób, kobiety stanowiły 51,61%, zaś mężczyźni 48,39%.

Wykres poniżej przedstawia podział respondentów na grupy wiekowe.

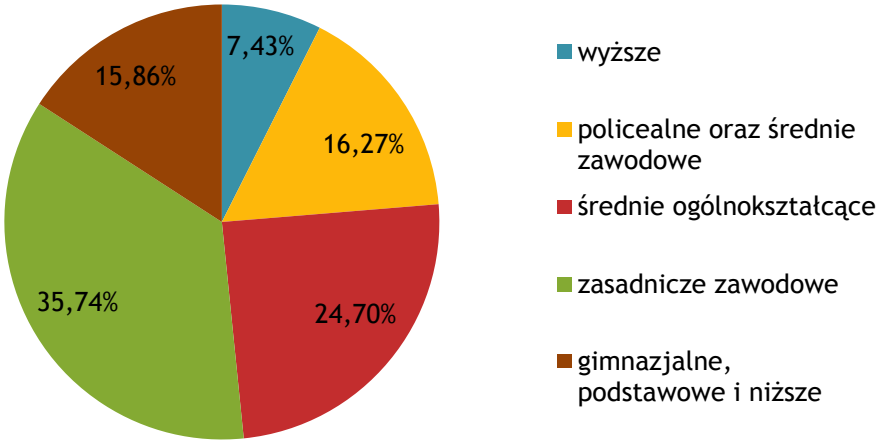


Wykres 10. Podział ankietowanych ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 28 do 49 lat – 33,33%. Drugą pod względem liczności grupą były osoby w wieku od 50 do 64 lat – 22,02%. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku od 20 do 27 lat – 19,39%. Osoby w wieku powyżej 64 lat stanowiły 12,93%, zaś osoby poniżej 19 lat – 12,32%.

Na kolejnym wykresie przedstawiono podział osób ze względu na wykształcenie.

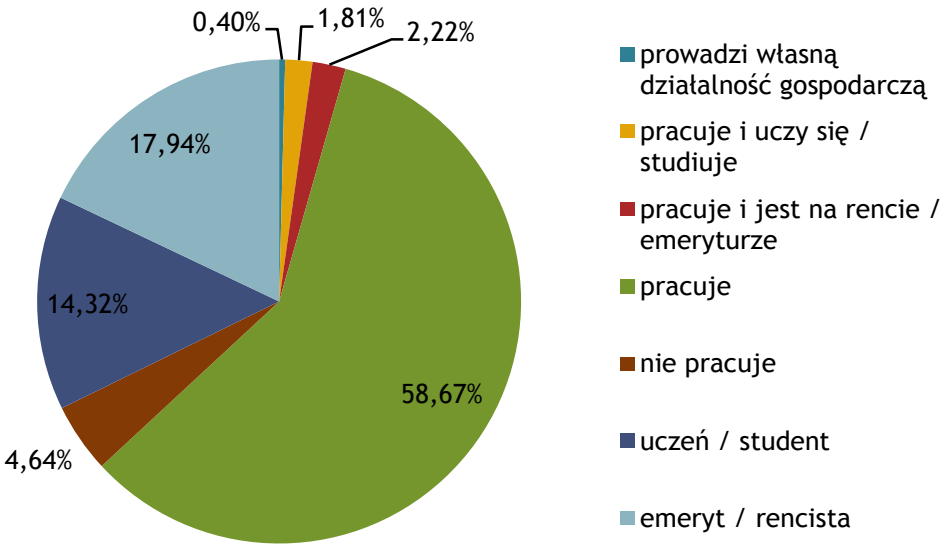


Wykres 11. Podział ankietowanych ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

Wśród badanych osób, najliczniejszą grupę stanowiły osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym – 35,74%. Osoby z wykształceniem średnim ogólnokształcącym stanowiły 24,70% wszystkich ankietowanych, 16,27% osób posiadało wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe, 15,86% osób posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe lub niższe, zaś 7,43% osób posiadało wykształcenie wyższe.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



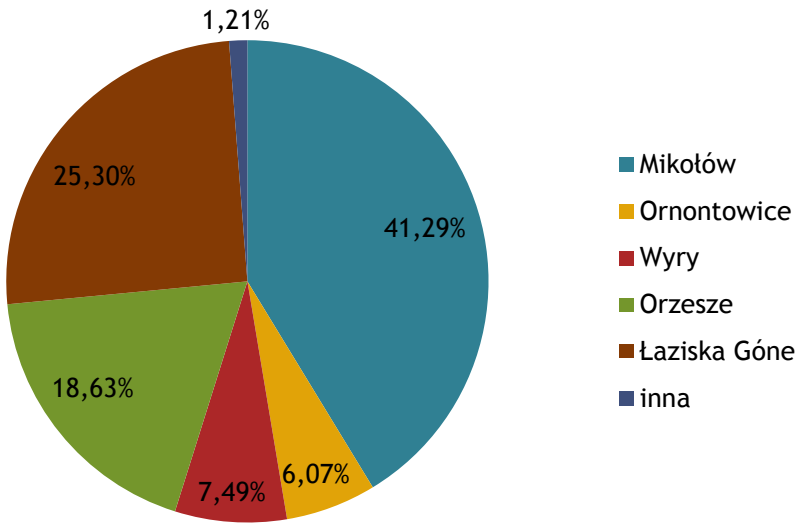
Wykres 12. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne

Zdecydowanie najliczniejszą grupę stanowiły osoby pracujące – grupa ta stanowiła 58,67% wszystkich badanych osób. Kolejna grupa pod względem liczności to emeryci oraz renciści – 17,94%, uczniowie i studenci stanowili 14,31%, osoby niepracujące 4,64%, osoby pracujące i pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne 2,22%, zaś osoby pracujące i uczące się lub

studiujące 1,81%. Najmniej liczną grupę stanowiły osoby prowadzące własną działalność gospodarczą – osoby te to 0,4% wszystkich badanych osób.

Kolejny wykres przedstawia gminy zamieszkania respondentów.



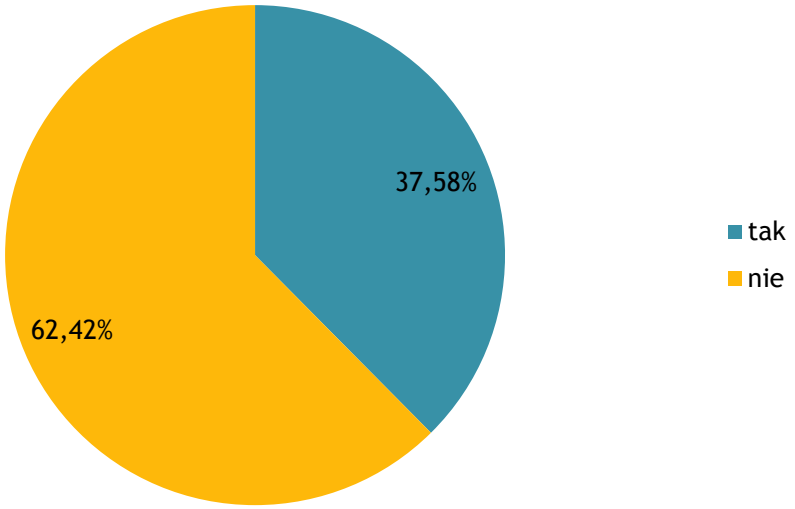
Wykres 13. Podział ankietowanych ze względu na gminę zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych, największa liczba osób mieszkała w Mikołowie – osoby te stanowiły 41,30% wszystkich respondentów. 25,30% stanowiły osoby mieszkające w Łaziskach Górnych, 18,62% osób mieszkało w Orzeszu, 7,49% to mieszkańcy gminy Wyry, zaś 6,07% jako miejsce zamieszkania wskazało gminę Ornontowice. 1,21% osób mieszkało w gminie spoza powiatu mikołowskiego.

4.6.2.3 Analiza wyników badań

Pierwsze z dziesięciu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. To, jak odpowiadali ankietowani, zostało pokazane na poniższym wykresie.

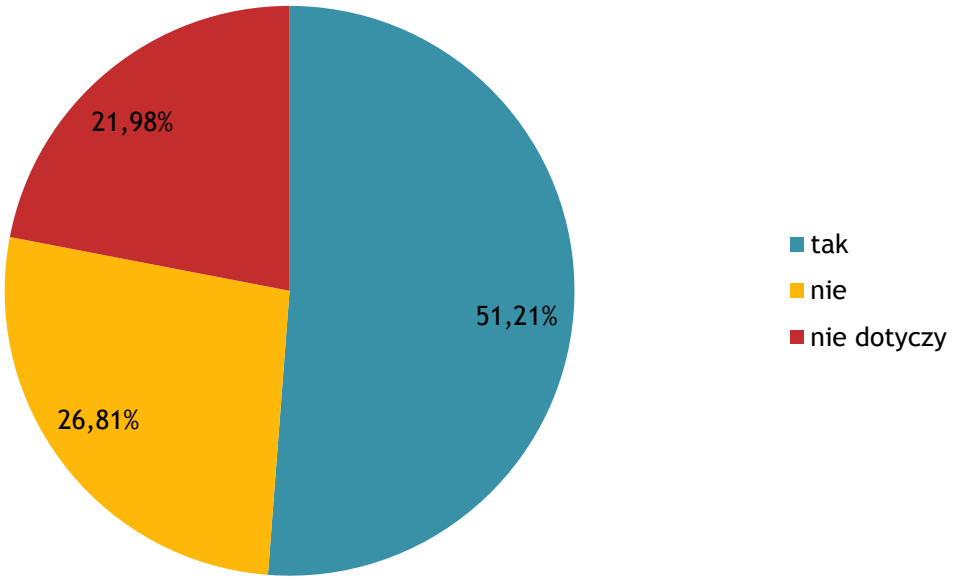


Wykres 14. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne

Możliwość samodzielnego, codziennego korzystania z samochodu deklaruje 37,58% respondentów, zaś 62,42% ankietowanych takiej możliwości nie posiada.

W pytaniu drugim ankietowani pytani byli, czy pracują lub uczą się w gminie zamieszkania. Odpowiedzi udzielone na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.



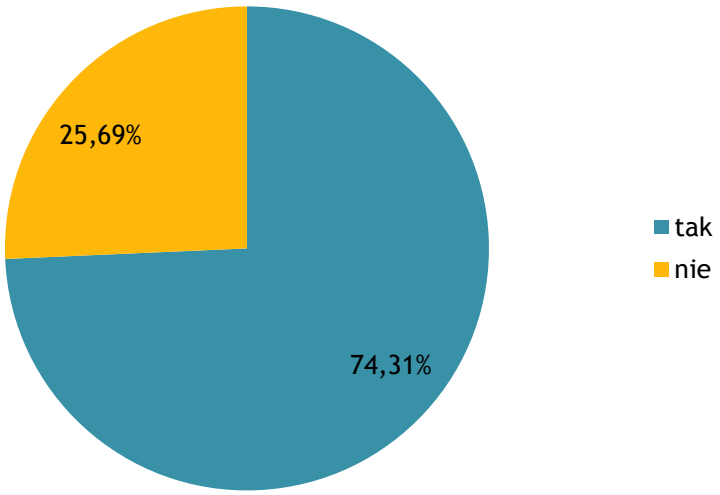
Wykres 15. Czy pracuje lub uczy się Pan/i w gminie zamieszkania?

Źródło: opracowanie własne

Ponad połowa (51,21%) ankietowanych pracuje lub uczy się w gminie zamieszkania. Osoby pracujące poza gminą zamieszkania stanowiły 26,81%, zaś 21,98% osób udzieliło odpowiedzi

„nie dotyczy". Ankietowani, którzy pracują lub uczą się poza gminą zamieszkania, proszeni były o wskazanie gminy pracy lub nauki. Najczęściej występującymi miejscami był Mikołów, Katowice oraz Łaziska Górne.

W pytaniu trzecim ankietowani odpowiadali na pytanie, czy mając do dyspozycji własny samochód, korzystaliby z komunikacji zbiorowej. Odpowiedzi udzielone na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.

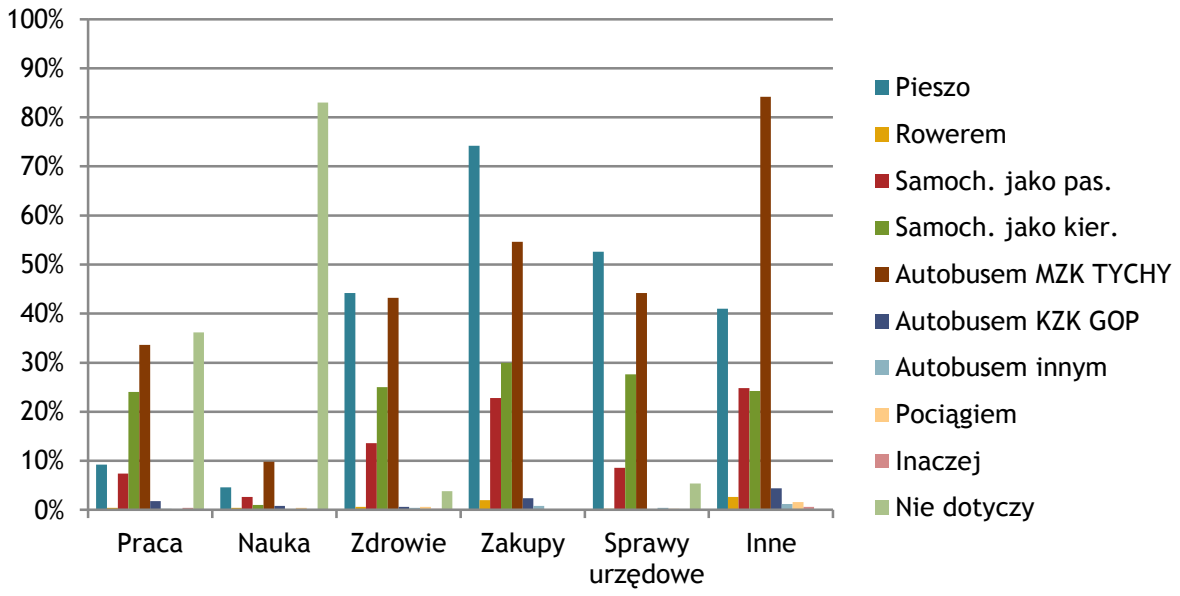


Wykres 16. Czy mając do dyspozycji własny samochód korzystałby Pan/i z publicznej komunikacji zbiorowej?

Źródło: opracowanie własne

Blisko trzy czwarte ankietowanych korzystałoby z komunikacji zbiorowej, mimo posiadania własnego samochodu. Nieco ponad jedna czwarta badanych osób posiadając samochód, nie korzystałaby z komunikacji zbiorowej.

W pytaniu czwartym ankietowani odpowiadali, w jaki sposób najczęściej docierają do miejsc pracy, nauki, miejsc związanych ze zdrowiem, zakupami oraz sprawami urzędowymi lub administracyjnymi. Ankietowani mogli udzielić więcej niż jednej odpowiedzi, dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca przekracza 100%. Odpowiedzi, jakich udzielili respondenci, zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 17. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani pytani o sposób dotarcia do miejsca pracy, najczęściej udzielali odpowiedzi „Autobusem MZK Tychy" - 33,6% ankietowanych, zaś „Samochodem jako kierowca" 24%. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 10%, przy czym około 35% ankietowanych w ogóle nie dojeżdża do pracy (są to głównie uczniowie i emeryci).

W przypadku sposobu dotarcia do miejsca nauki, najczęściej udzielaną odpowiedzią była „Autobusem MZK Tychy" – 9,8%, zaś drugą „Pieszo" – 4,6%. Należy pamiętać, że mniej niż 20% ankietowanych dojeżdża do miejsca nauki.

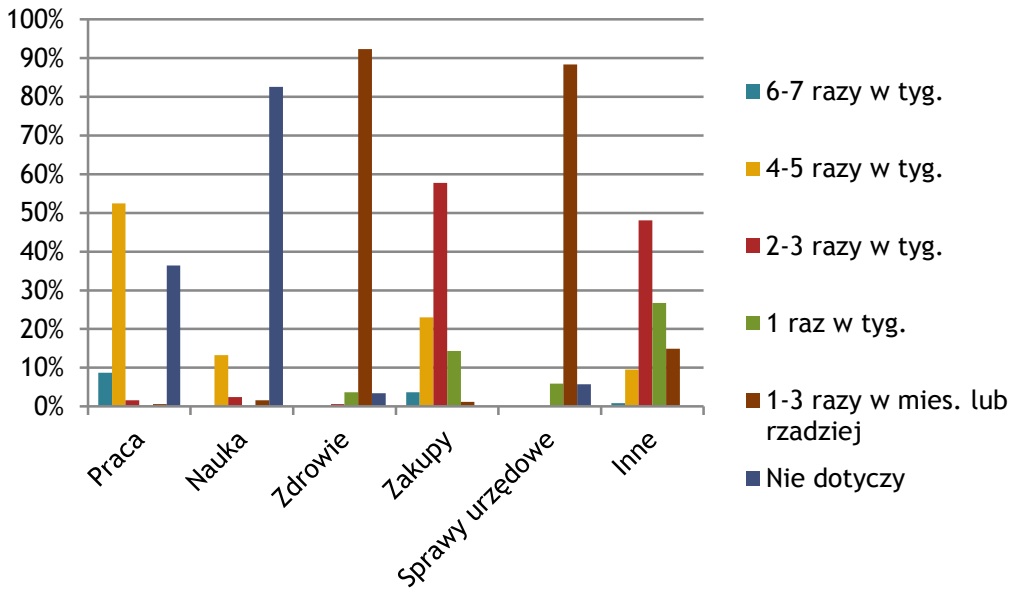
Do miejsc związanych ze zdrowiem (szpitale, przychodnie) ankietowani najczęściej docierają pieszo – ta odpowiedź zebrała 44,2% odpowiedzi. Niewiele mniej osób udzieliło odpowiedzi „Autobusem MZK Tychy" (43,2%). Samochodem jako kierowca do miejsc związanych ze zdrowiem podróżuje co czwarta osoba.

Największa liczba osób na zakupy chodzi pieszo – taka odpowiedź padła w 74,2% przypadków. Ponad połowa ankietowanych na zakupy jeździ autobusem MZK Tychy, 30% respondentów jeździ na zakupy samochodem jako kierowca, zaś 22,8% samochodem jako pasażer.

W celu załatwienia spraw urzędowych, ankietowani najczęściej wybierają podróż pieszą- taka odpowiedź padła w 52,6% przypadków. Drugą najczęściej wybieraną opcją podróży jest podróż autobusem MZK Tychy – tak do urzędów dociera 44,2% respondentów. 27,6% badanych osób dojeżdża do urzędów samochodem jako kierowca, zaś 8,6% samochodem jako pasażer.

W inne miejsca ankietowani najczęściej docierają autobusem MZK Tychy (84,2% odpowiedzi), kolejne pod względem liczby oddanych głosów odpowiedzi to pieszo (41%), samochodem jako pasażer (24,8%) oraz samochodem jako kierowca (24,2%).

Pytanie piąte powiązane było z pytaniem czwartym. Ankietowani pytani byli o to, jak często podróżują do miejsc wymienionych w pytaniu czwartym. W tym pytaniu ankietowani mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Wykres poniżej przedstawia, jak odpowiadano na to pytanie.



Wykres 18. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne

Osoby udające się do miejsca pracy najczęściej podróżują 4-5 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzieliło 52,43% ankietowanych, 8,7% do pracy podróżuje 6-7 razy w tygodniu.

13,28% ankietowanych do miejsc nauki dociera 4-5 razy w tygodniu, 2,41% podróżuje 2-3 razy w tygodniu, zaś 1,61% podróżuje 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej.

Do szpitali i przychodni respondenci najczęściej podróżują 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej – taka odpowiedź padła w 92,31% przypadków. 3,64% ankietowanych do miejsc związanych ze zdrowiem podróżują 1 raz w tygodniu, zaś 3,44% respondentów udzieliło odpowiedzi „Nie dotyczy".

Ankietowani najczęściej udają się na zakupy 2-3 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzielono w 57,7% przypadkach. 23% badanych osób udzieliło odpowiedzi „4-5 razy w tygodniu", zaś 14,37% ankietowanych odpowiedziało „1 raz w tygodniu",

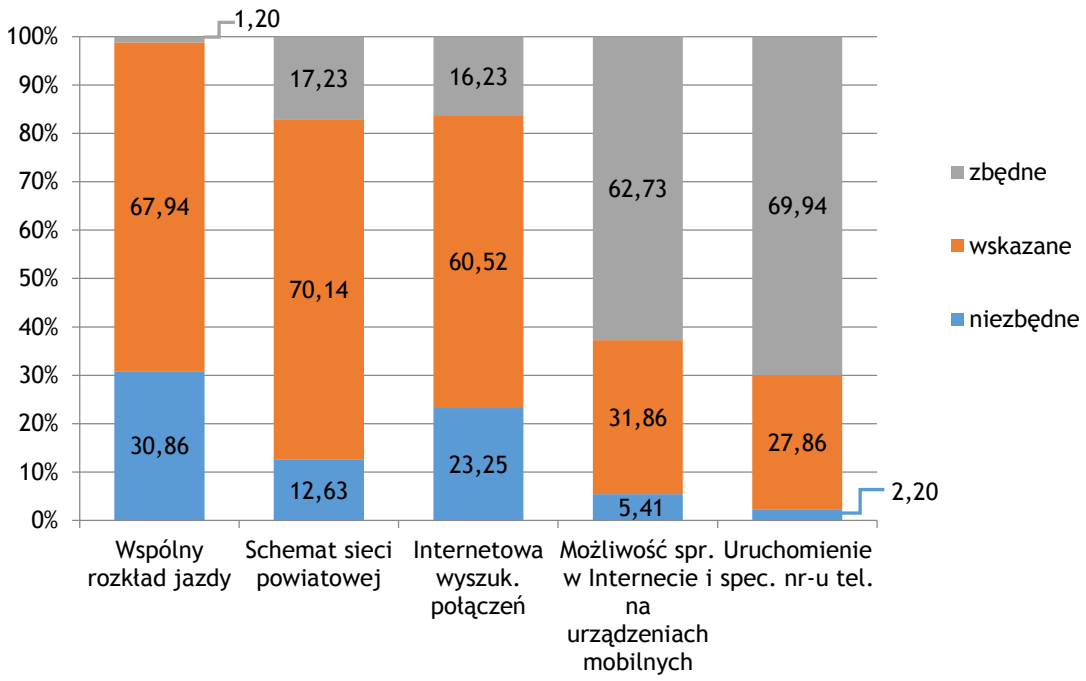
Ankietowani rzadko podróżują w wprawach urzędowych 88,34% w tym celu podróżuje 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. 5,93% respondentów podróżuje w sprawach urzędowych raz w tygodniu, a 5,73% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „Nie dotyczy".

W innych sprawach respondenci najczęściej podróżują 2-3 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzieliło 48% badanych osób. 26,71% osób podróżuje w innych sprawach 1 raz w tygodniu, a 14,91% osób 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej.

W pytaniu szóstym ankietowani oceniali istotność poszczególnych elementów informacji pasażerskiej. Respondenci mogli użyć ocen od 1 do 3, gdzie 1 oznacza „niezbędne", 2 – „wskazane", 3 – „zbędne". Oceniane elementy informacji pasażerskiej to:

- Wspólny rozkład autobusów dostępny w Internecie i na urządzeniach mobilnych,
- Schemat sieci powiatowej (graficzne przedstawienie układu linii komunikacyjnych) w Internecie i na urządzeniach mobilnych,
- Internetowa wyszukiwarka połączeń (dla autobusów powiatowych),
- Możliwość sprawdzenia w Internecie i na urządzeniach mobilnych lokalizacji i ewentualnego opóźnienia każdego pojazdu na liniach powiatowych,

- Uruchomienie specjalnego nr-u telefonu, pod którym będzie możliwość uzyskania informacji nt. połączeń, cen biletów i opóźnień.
- Oceny wystawione poszczególnym elementom informacji pasażerskiej zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 19. Proszę ocenić w skali 1-3 istotność poszczególnych elementów informacji pasażerskiej, gdzie 1 oznacza „niezbędne", 2 - „wskazane", 3 - „zbędne"

Źródło: opracowanie własne

Pierwszym z ocenianych elementów informacji pasażerskiej był „Wspólny rozkład jazdy autobusów powiatowych dostępny w Internecie i na urządzeniach mobilnych". 67,94% ankietowanych udzieliło odpowiedzi, że ten element jest wskazany, 30,86% badanych osób odpowiedziało, że ten element jest niezbędny, zaś 1,2% osób, że zbędny.

Schemat sieci powiatowej (graficzne przedstawienie układu linii komunikacyjnych) w Internecie i na urządzeniach mobilnych jest wskazany według 70,14% respondentów. Element ten jest zbędny według 17,23% ankietowanych, zaś za niezbędny uważa go 12,63%.

Kolejnym ocenianym elementem informacji pasażerskiej była internetowa wyszukiwarka połączeń. W 60,52% przypadków padła odpowiedź „wskazane", w 23,25% odpowiadano „niezbędne", zaś w 16,23% „zbędne".

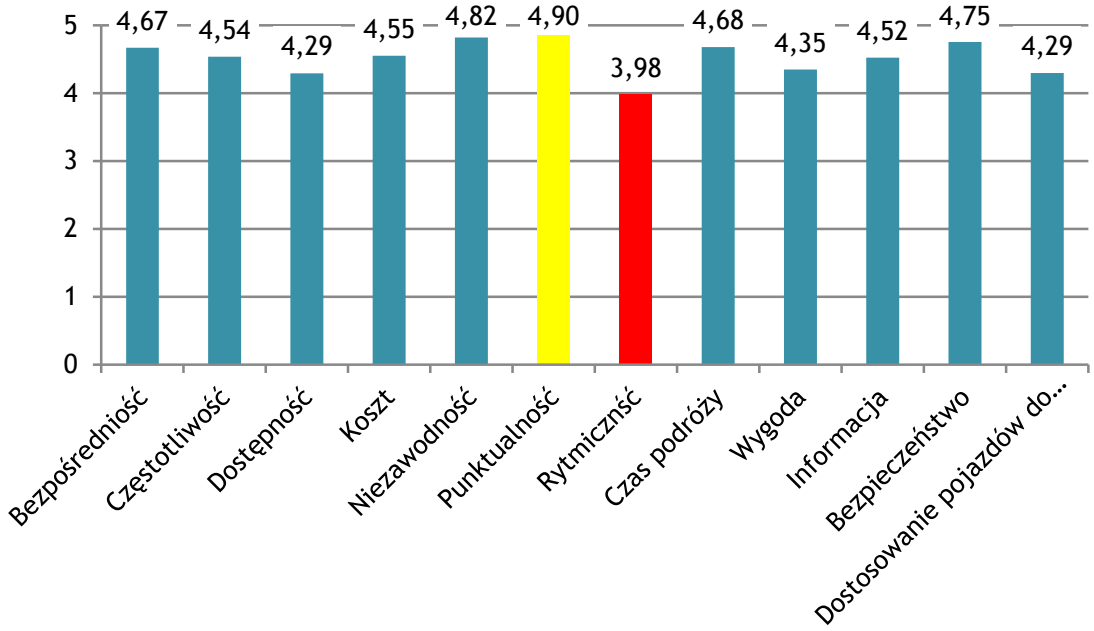
W przypadku elementu „Możliwość sprawdzenia w Internecie i na urządzeniach mobilnych lokalizacji i ewentualnego opóźnienia każdego pojazdu na liniach powiatowych", większość ankietowanych uważa go za zbędny – tak odpowiedziało 62,73% pytanych osób. 31,86% respondentów udzieliło odpowiedzi „wskazane", zaś 5,41% „niezbędne".

Ostatni oceniany element informacji pasażerskiej to „Uruchomienie specjalnego nru telefonu, pod którym będzie możliwość uzyskania informacji nt. połączeń, cen biletów i opóźnień". Blisko 70% badanych osób uznało ten element informacji pasażerskiej za zbędny, 27,86% uznało, że jest on wskazany, zaś 2,2%, że niezbędny.

W następnych dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- bezpośredniość -możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;
- częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami;
- dostępność - odległość z/do przystanku;
- koszt - wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność - pewność dojechania do celu;
- punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- czas podróży - całkowity czas przemieszczania się do celu;
- wygoda - komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo - zarówno w pojeździe, jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W pytaniu siódmym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność wymienionych postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie „1" to nieistotny, a „5" - bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najistotniejszy i najmniej istotny postulat.



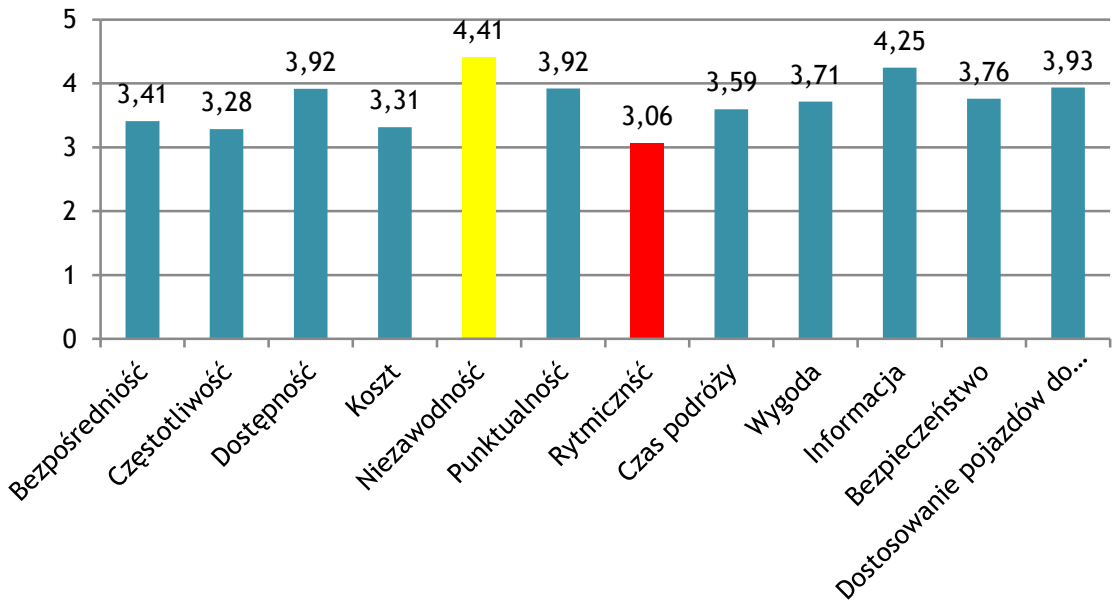
Wykres 20.Proszę wskazać w tabeli poniżej cechy (postulaty), które Pana/i zdaniem są istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w skali od 1 do 5, gdzie: 1 - nieistotny a 5 bardzo istotny

Źródło: opracowanie własne

Według ankietowanych, najistotniejszym postulatem transportowym jest „punktualność" - średnia ocen tego postulatu w pięciostopniowej skali to 4,9. Niewiele mniejszą średnią ocen otrzymały „niezawodność", „bezpieczeństwo" oraz „czas podróży". Respondenci ocenili, że najmniej istotnym postulatem jest „rytmiczność", która otrzymała średnią 3,98. Ponadto, jako

mniej istotne wyróżniają się „dostępność" (4,29), „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych" (4,29) oraz „wygoda" (4,35).

Pytanie ósme dotyczyło oceny jakości usług przewozowych świadczonych przez komunikację funkcjonującą na terenie powiatu mikołowskiego. Ankietowani oceniali poziom realizacji poszczególnych postulatów transportowych dysponując w skalą ocen 1-5, gdzie „1" oznacza bardzo słabo, a „5" to bardzo dobrze. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najlepiej i najgorzej realizowany postulat.

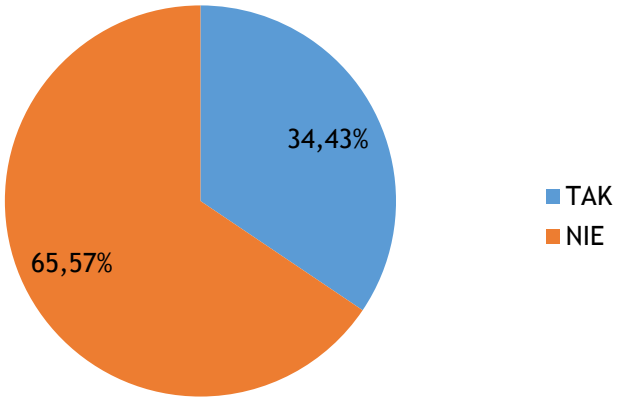


Wykres 21. Proszę dokonać oceny jak w Pana/i odczuciu cechy (postulaty) z pytania 7 są realizowane w komunikacji funkcjonującej na obszarze powiatu mikołowskiego?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani najlepiej ocenili „niezawodność" – postulat ten otrzymał średnią ocen 4,41. Dobrze ocenione zostały również „informacja" – 4,25, „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych" – 3,93 i „dostępność" oraz „punktualność" – po 3,92. Najgorzej została oceniona „rytmiczność" – średnia ocen tego postulatu to 3,06. Niskie oceny otrzymały również „częstotliwość" – 3.28, „koszt" – 3,31 oraz bezpośredniość – 3,41.

W pytaniu dziewiątym ankietowani byli pytani o to, czy wybraliby transport zbiorowy zamiast własnego samochodu, gdyby poprawie uległ któryś z postulatów transportowych. Poniższy wykres pokazuje, jak odpowiadali ankietowani na to pytanie.

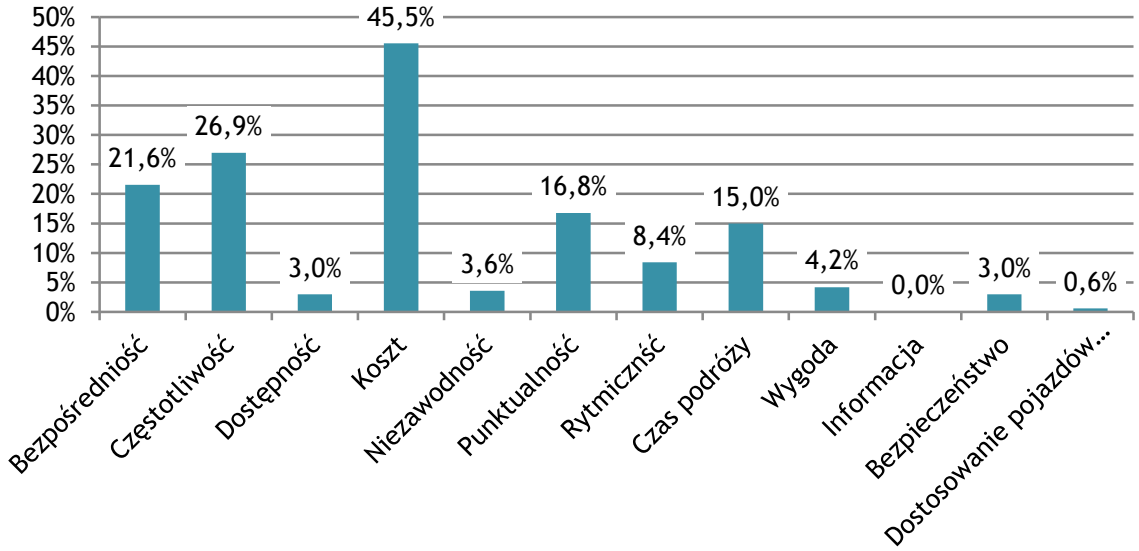


Wykres 22. Czy poprawa któregoś z postulatów (cech) transportowych skłoniłoby Pana/ią wybrać transport zbiorowy zamiast własnego samochodu?

Źródło: opracowanie własne

65,57% ankietowanych osób odpowiedziało, że nie zamieniłoby własnego samochodu na komunikację zbiorową w sytuacji, gdy poprawie uległby któryś z postulatów transportowych, natomiast do komunikacji zbiorowej przesiadłoby się 34,43% respondentów.

Pytanie dziesiąte skierowane było tylko do osób, które w poprzednim pytaniu odpowiedziały twierdząco. Ankietowani mogli wybrać trzy postulaty, które powinny ulec poprawie, w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego. Z tego względu suma odpowiedzi na to pytanie przekracza 100%. Odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 23. Które postulaty powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?

Źródło: opracowanie własne

Osoby, które odpowiadały na to pytanie, najczęściej wskazywały, że przesiadłyby się z własnego samochodu do transportu zbiorowego, gdyby zmalał koszt podróżowania komunikacją zbiorową – ta odpowiedź występowała w 45,5% przypadków. Często wymienianymi postulatami były również „częstotliwość – 26,9%, bezpośredniość – 21,6%, „punktualność" – 16,8% oraz „czas podróży" – 15%.

4.6.2.4 Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wyłania się obraz, jak mieszkańcy obszaru objętego planem transportowym postrzegają komunikację zbiorową oraz jak chcieliby, aby ona wyglądała.

Z porównania ocen istotności (pyt. 7) i ocen realizacji (pyt. 8) postulatów transportowych wynika, które obszary wymagają największej poprawy. Spośród czterech określonych jako najistotniejsze postulaty (punktualność, niezawodność, bezpieczeństwo oraz czas podróży) najlepiej oceniona została niezawodność, natomiast przeciętnie zostały ocenione punktualność, bezpieczeństwo oraz czas podróży. Najmniej istotnym postulatem jest rytmiczność, która otrzymała najniższą ocenę.

Z wymienionych zestawień wynika zatem, że z punktu widzenia pasażerów najistotniejsza będzie poprawa punktualności. Mocnym punktem komunikacji zbiorowej w powiecie mikołowskim jest niezawodność, która jest istotna dla mieszkańców i która otrzymała najwyższą ocenę.

Wśród odpowiedzi na pytanie 7. należy zwrócić uwagę na wskazanie czasu podróży jako postulatu mniej istotnego od punktualności i niezawodności. Oznacza to, że pasażerowi łatwiej pogodzić się z gorszym czasem podróży, niż z nieprzewidywalnością oferty.

4.7 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

4.7.1 POWIAT MIKOŁOWSKI JAKO ORGANIZATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu mikołowskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat mikołowski planuje wdrożyć model zakładający partycypację finansową gmin z terenu powiatu mikołowskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z trzech wariantów opisanych poniżej.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu mikołowskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat mikołowski,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat – gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
    - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
    - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowić będą przychód operatora,
    - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
    - Budżet powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu mikołowskiego wykonuje związek powiatu mikołowskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego,
- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
    - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego,
    - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowić będą przychód operatora,
    - Budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr III - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu mikołowskiego wykonuje związek metropolitalny w następującym modelu:

- Organizator: związek metropolitalny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ,
- Współpraca powiat – gminy: obligatoryjna na podstawie powołanego związku metropolitalnego, jednostki samorządu terytorialnego nie będą już organizatorami publicznego transportu zbiorowego;
- Charakter przewozów: metropolitalne przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
    - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii metropolitalnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w metropolitalnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku metropolitalnego,
    - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowić będą przychód operatora,
    - Budżet związku metropolitalnego.

W przyszłości powiat mikołowski rozważy również możliwość powierzenia zadań związanych z planowaniem, organizowaniem oraz zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym „porozumieniu międzygminnemu", w ramach którego jedna z gmin wchodzących w skład porozumienia wykonywać będzie powyższe zadania.

4.7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat mikołowski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015r. poz. 2164 z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. z 2015r. poz. 113 z późn. zm),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
    - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
    - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015r. poz. 113 z późn. zm),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 4.3 niniejszego dokumentu.

4.7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat mikołowski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy". Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu mikołowskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat mikołowski jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

4.7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat mikołowski, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych" na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie mikołowskim,
2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego",
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych" powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu mikołowskiego.

4.8 PRZEWIDYWANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

4.8.1 POŻĄDANY STANDARD TABORU OBSŁUGUJĄCEGO SIEĆ KOMUNIKACYJNĄ

4.8.1.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport – szczególnie drogowy – wpływa ujemnie na jakość środowiska naturalnego. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza i emiterem hałasu. Celem ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu, co przyczynia się do wzrostu komfortu życia mieszkańców powiatu mikołowskiego.

Kluczowe znaczenie ma m.in. proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) w celu dostosowania jej do unijnych i krajowych standardów i wymogów ekologicznych.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma także standard taboru. W tym zakresie powiat mikołowski nie ma obecnie wpływu na uwzględnienie w standardzie pojazdów przez przewoźników świadczących usługi na zasadach komercyjnych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego. Niemniej możliwe jest określenie - poprzez ustalenie warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców (zgodnie z art. 16 ust. 1 pkt. 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) – minimalnego standardu spełnianego przez tabor, aby możliwe było zatrzymanie go na przystankach i dworcach będących w zarządzie powiatu mikołowskiego.

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

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

- tlenki azotu (NO_X),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każdy pojazd wyprodukowany po 1 stycznia 2014 roku musi ją spełniać.

4.8.1.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Powiat mikołowski, jeśli zacznie pełnić funkcje organizatorskie, wymagać będzie od operatorów uwzględniania potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru. Szczególne znaczenie mają:

- poziom podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- wyposażenie w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- zapewnienie specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- instalacja urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- odpowiednia szerokości drzwi,
- dostępność informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

W obecnym systemie organizacji transportu zbiorowego na obszarze powiatu mikołowskiego potencjalnie możliwe jest, na podstawie art. 16 ust. 1 pkt. 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określenie minimalnego standardu taboru w zakresie uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, aby możliwe było zatrzymanie na przystankach i dworcach będących pod zarządem powiatu mikołowskiego.

4.8.1.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Tabela 20. Standard wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

4.8.2 POŻĄDANY STANDARD INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

4.8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Akceptowalna z punktu widzenia pasażerów droga dojścia do przystanku na obszarach podmiejskich nie powinna przekraczać 1 000 metrów (komfortowo - mniej niż 600 metrów), a na obszarze miejskim 600 metrów (komfortowo: do 400 metrów).

Odległości powyższe wynikają bezpośrednio z czasu dojścia pieszego poruszającego się ze średnią szybkością 5 km/h.

Czas potrzebny na dojście do przystanku zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości.

4.8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie infrastruktury przystankowej potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej

W procesie planowania i projektowania infrastruktury przystankowej należy uwzględniać potrzeby wynikające z niepełnosprawności i ograniczeń ruchowych. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier.

Powiat mikołowski i gminy powiatu mikołowskiego planują dostosowywać przystanki komunikacyjne tak, aby charakteryzowały się przede wszystkim:

- utwardzonym, odpowiednio szerokim peronem - ułatwianie wsiadania osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Celem budowania wystarczająco szerokiego peronu planuje się rezygnację z tworzenia zatok na drogach o mniejszym natężeniu ruchu,
- posiadaniem wykonanej z płyt chodnikowych i/lub kostki brukowej o wyróżniających się względem nawierzchni peronu barwą i fakturą (np. z tzw. guzkami) – postulat ułatwiający korzystanie z przystanków komunikacyjnych osobom niedowidzącym,
- brakiem progów na drodze dojścia – różnice wysokości powinny być niwelowane rampami.

4.8.2.3 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat mikołowski dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – powiat mikołowski ujednolici standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Celem zwiększenia przestrzeni dostępnej dla pasażerów, uspokojenia ruchu, przyspieszenia pojazdów komunikacji zbiorowej i ograniczenia kosztów dopuszcza się rezygnację z budowania zatok autobusowych.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 21. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku (przystanki bez wiat) lub stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki	Znak drogowy umieszczony na słupku (przystanki bez wiat) lub stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15 (przystanki bez wiat) Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem) nazwa i numer przystanku; informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie (przystanki z wiatami)	jw.	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15 (przystanki bez wiat) Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem) nazwa i numer przystanku; informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie (przystanki z wiatami)	jw.
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15 (przystanki bez wiat) Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem) nazwa i numer przystanku; informacja	jw.	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15 (przystanki bez wiat) Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem) nazwa i numer przystanku; informacja	jw.

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
		o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie (przystanki z wiatami)		o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie (przystanki z wiatami)	
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15 (przystanki bez wiat) albo umieszczony w gablocie (przystanki z wiatami)	jw.	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15 (przystanki bez wiat) albo umieszczony w gablocie (przystanki z wiatami)	jw.
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 (przystanki bez wiat) albo w gablocie (przystanki z wiatami)	jw.	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 (przystanki bez wiat) albo w gablocie (przystanki z wiatami)	jw.
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce (w środku) - przystanki bez wiat Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie (przystanki z wiatami)	Wszystkie przystanki z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce (w środku) - przystanki bez wiat Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie (przystanki z wiatami)	Wszystkie przystanki z wyjątkiem przystanków końcowych
	Schemat sieci połączeń	*brak*		schemat wydrukowany na papierze kredowym,	Wszystkie przystanki wyposażone

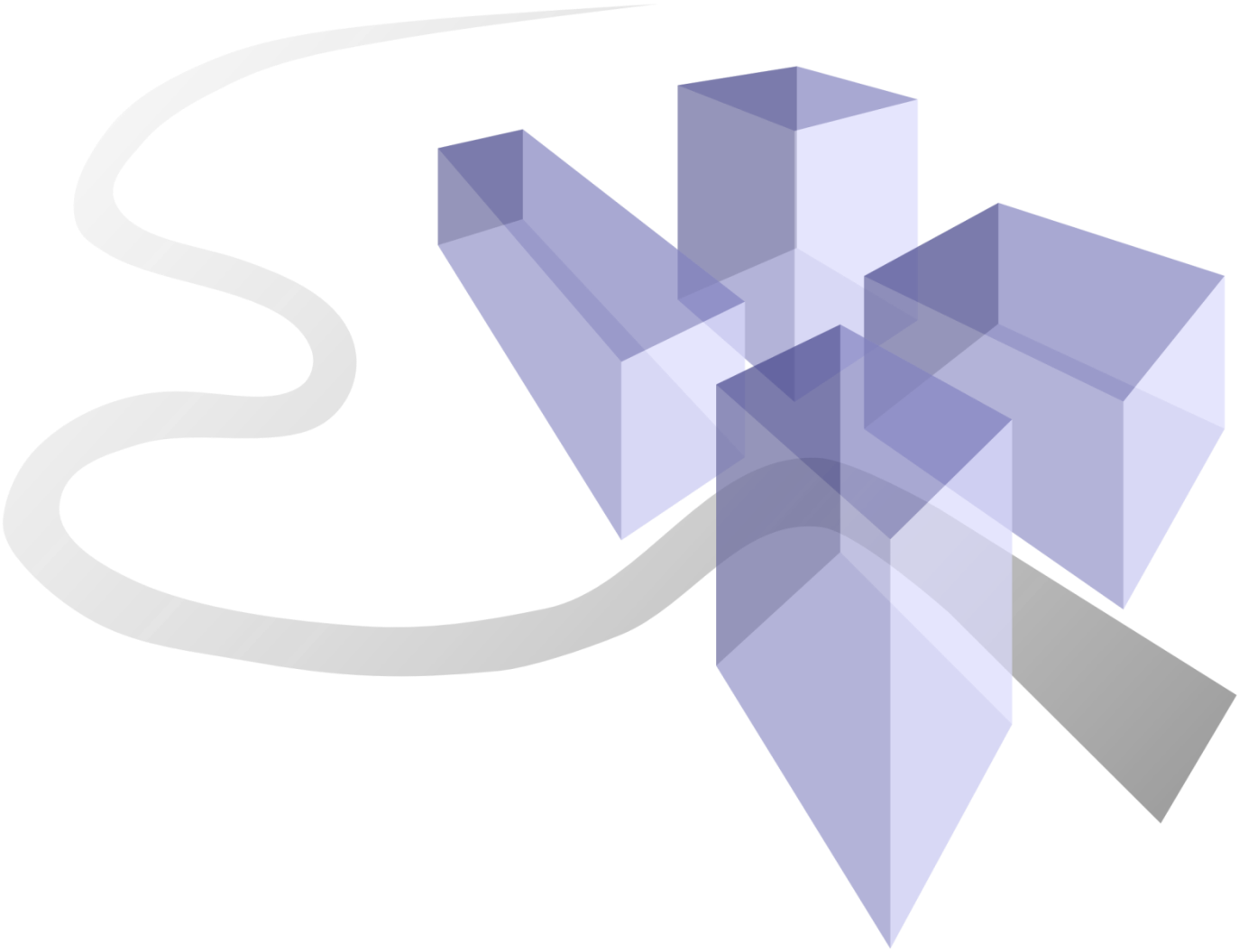
Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
				umieszczony w gablocie lub przyklejony na ściance wiaty	w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	*brak*		Informacja umieszczona w gablocie	jw.
	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy albo informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki dla wsiadających	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki
Miejsce oczekiwania	Ławka	-	Główne przystanki w miejscowościach gminnych i największych wsiach	Obok słupka albo jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki
	Wiata przystankowa	-	Główne przystanki w miejscowościach gminnych i największych wsiach	-	jw.
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron
	Wymiary peronu	Długość peronu 15 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2 metry	jw.	Długość peronu 15 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2,2 metra	jw.
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	jw.	Minimum 18 cm	jw.
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej	jw.	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej	jw.

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
		wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami		wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	
Inne	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową; główne przystanki w miejscowościach gminnych i największych wsiach
	Słup ogłoszeniowy	Tablica informacyjna	Przystanki o największej popularności	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Główne przystanki w miejscowościach gminnych i największych wsiach
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą - obok niej, na przystankach bez wiaty - przy słupku	główne przystanki w miejscowościach gminnych i największych wsiach	Na przystankach z wiatą - obok niej, na przystankach bez wiaty - przy słupku	Wszystkie przystanki gminnych i największych wsiach
	Latarnia uliczna	Latarnia tradycyjna dająca białe, ciepłe światło	Główne przystanki w miejscowościach gminnych i największych wsiach	Elektrooszczędna latarnia LED zasilana energią z ogniw fotowoltanicznych dająca białe, ciepłe światło	Wszystkie ważniejsze przystanki w kierunku Mikołowa i wybrane w kierunku odwrotnym; główne przystanki w miejscowoś

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
					ciach gminnych i największych wsiach

Źródło: opracowanie własne

4.9 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA



System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

Pasażer oczekuje informacji na każdym etapie podróży:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

Podstawowym problemem związanym z integracją informacji pasażerskiej w powiecie mikołowskim jest fakt, że na obszarze powiatu przenikają się obszary działalności dużych organizatorów, którzy od lat budowali niezależnie własne systemy informacji. Obecnie najpełniejszą, choć niekompletną, informację oferuje platforma jakdojade.pl, do której dane dostarczają Koleje Śląskie, Przewozy Regionalne, KZK GOP i MZK Tychy. Poza tym organizatorzy, operatorzy i przewoźnicy publikują rozkłady jazdy i wyszukiwarki połączeń na swoich stronach internetowych.

Powiat mikołowski, w przypadku rozpoczęcia organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, będzie publikował na swojej bądź specjalnie do tego powołanej stronie internetowej rozkłady jazdy, schemat połączeń oraz regulamin przewozów. Dane te dostępne będą również w wersji na urządzenia mobilne. Ponadto powiat będzie dążył do publikowania rozkładów jazdy w wyszukiwarkach innych organizatorów prowadzących przewozy na terenie powiatu, oraz do ujęcia kursów na tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej – tam gdzie istnieją. Obecnie realizowany jest projekt, w ramach którego w gminie Wyry ma zostać ustawionych 12 tablic z dynamiczną informacją pasażerską.

4.10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mikołowskiego

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu mikołowskiego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej – z bardziej lokalnym – przewozy wewnątrzgminne oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

4.10.1 Promocja usług transportu

Powiat mikołowski wraz z gminami wchodzącymi w jego obszar planuje organizować promocję publicznego transportu zbiorowego. Obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o oferowanej usłudze. Wszystkie jednostki organizujące publiczny transport zbiorowy planują promować transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- organizacji konferencji i seminariów,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy,
- organizowaniu specjalnych usług dla wybranych grup społecznych.

Działania promocyjne publicznego transportu i zmiany w transporcie publicznym powinny być realizowane jednocześnie i w ścisłej korelacji ze sobą.

4.10.2 Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu zbiorowego w powiecie jak i gminach

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, należy rozważyć możliwość realizacji programów edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym powinny zostać dzieci i młodzież w wieku 7- 18 lat, do których kierowane będą bezpośrednie działania edukacyjne. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków, urzędników oraz młodzieży. Programy mogą być realizowane w formie:

- spotkań,
- seminariów,
- wykładów,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,
- wycieczek edukacyjnych,
- konkursów z nagrodami.

Programy edukacyjne kieruje się bezpośrednio do dzieci i młodzieży, ale pośrednio także do ich rodzin, przyjaciół i znajomych.

4.10.3 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Integracja usług przewozowych dostępnych na terenie, na którym powiat mikołowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, jest jednym z podstawowych kierunków rozwoju. Obecnie dostępna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją realizowanych usług, w tym dezintegracją usług pomiędzy różnymi przewoźnikami jak i różnymi środkami transportowymi: autobus - kolej.

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego jest długofalowym procesem. Dlatego planuje się stopniowo podejmować działania zmierzające do integracji usług publicznego transportu zbiorowego. Perspektywicznie działania te będą dążyć do:

- stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji gminnej i powiatowej, takich jak przystanki i dworce autobusowe; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej

- wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze powiatu mikołowskiego; opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym planem transportowym może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności powiatu mikołowskiego, gmin wchodzących w skład powiatu mikołowskiego oraz sąsiednich organizatorów.

Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych wskazanych w rozdziale 4.3.3 jest zadaniem koniecznym do zmiany postrzegania komunikacji zbiorowej i zmiany zachowań komunikacyjnych. Odbywanie podróży stanowi nieodłączny element codziennej aktywności ludzi. Podróżny zazwyczaj staje przed wyborem środka transportu: może dotrzeć do celu indywidualnie (pieszo, rowerem, motorem, prywatnym samochodem, itp.), korzystając z transportu zbiorowego (autobus, kolej, itp.) lub łącząc obie te możliwości. Decyzja jest podejmowana na podstawie mniej lub bardziej subiektywnych ocen realizacji poszczególnych postulatów przewozowych i ich istotności. Bezpośredniość połączeń jest wskazywana jako jeden z najistotniejszych postulatów transportowych, jednakże oczywistym jest brak możliwości zapewnienia połączeń bezpośrednich we wszystkich relacjach. Odpowiedzią na konieczność przesiadki jest minimalizowanie jej uciążliwości, możliwe dzięki tworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Pozytywne postrzeganie oferty komunikacyjnej wpłynie na decyzje transportowe mieszkańców. Częstszy wybór transportu zbiorowego będzie skutkować wstrzymaniem wzrostu bądź zmniejszeniem ruchu samochodowego.

4.10.4 System dynamicznej informacji pasażerskiej

W celu unowocześnienia sytemu transportowego powiatu mikołowskiego w przyszłości po wyborze operatora/ów należy dokonać analizy możliwości i zasadności uruchomienia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, których właścicielem bądź zarządzającym jest powiat mikołowski, składającego się z sieci tablic informacyjnych wyświetlających informacje o rozkładzie jazdy oraz aktualne wiadomości związane z komunikacją powiatową.

W przypadku realizacji projektu, tablice elektroniczne będą zainstalowane na przystankach na terenie całego powiatu. Predystynowanymi przystankami do wyposażenia w system informacji pasażerskiej, są przystanki na których występuje duża wymiana pasażerów i/lub istnieje możliwość przesiadki. Aby system dynamicznej informacji pasażerskiej był źródłem informacji o rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do planowanego rozkładu jazdy, wdrożenie tego systemu musi być połączone z wdrożeniem przez przewoźników (operatorów) systemu zarządzania taborem. Dzięki temu, na podstawie urządzeń lokalizacyjnych, zapewniona będzie informacja o aktualnej lokalizacji autobusów.

Wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej jest kosztowną inwestycją i w przypadku podjęcia decyzji o jej realizacji, powiat mikołowski jak i gminy wchodzące w skład powiatu będą starały się pozyskać zewnętrzne źródła finansowania, w tym między innymi dotacje z Unii Europejskiej.

4.10.5 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien się jawić jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy w miejscu zatok autobusowych tzw. antyzatok. Zaoszczędzone w wyniku zwężenia jezdni i skrócenia długości zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu Bike&Ride lub Park&Ride.

4.10.6 Modernizacja / remonty dróg

Na komunikację zbiorową ma również wpływ jakość dróg. W tym aspekcie zawiera się zarówno bezpieczeństwo pasażerów i innych użytkowników dróg, komfort podróży, jak również ekonomia przedsięwzięcia. Lepsza jakość dróg to krótszy czas podróży, dłuższa żywotność pojazdów oraz niższe koszty zużycia paliwa. Konieczna jest bieżąca kontrola stanu dróg, a w razie potrzeby interwencja w postaci doraźnego remontu lub gruntownej modernizacji. Prace mogą dotyczyć pełnej odbudowy drogi, wymiany nawierzchni, poprawy geometrii, dobudową bądź rozbudową pasa rowerowego bądź chodnika. Równomierny rozwój powiatu może zapewnić tylko całościowe podejście do sieci drogowej. Obecnie wskazuje się na konieczność wykonania prac na drogach wymienionych w poniższej tabeli i pokazanych na poniższej mapie.

Najpilniejszego remontu (modernizacji) wymaga droga S 5314 (zaznaczona na mapie poniżej kolorem czerwonym w żółtej obwódce), czyli ciąg ulic Pszczyńska, Tyska, Rybnicka w gminach Orzesze i Wyry. Remont tej drogi pozwoli na znaczne usprawnienie komunikacji w powiecie i utworzenie linii okólnych. Co pozwoli podnieść atrakcyjność komunikacji zbiorowej w powiecie mikołowskim.

Równie ważnym odcinkiem w układzie drogowym ze względu na prawidłowe funkcjonowanie systemu transportu jest połączenie węzła Dębieńsko autostrady A1 z DW925 poprzez gminę Ornontowice. Obecnie w trakcie realizacji znajduje się ciąg dróg Zabrzańska (powiat rybnicki m. Czerwionka-Leszczyny) – Zamkowa – Orzeska - Dworcowa (powiat mikołowski m. Ornontowice i Mikołów) od węzła A1 do DW925. Powiat rybnicki w latach 2014-2015 wykonał dwa etapy od węzła A1 do granicy z gminą Ornontowice (powiatem mikołowskim). W 2011 r. zrealizowano w ciągu połączenia A1-DW925 etap od ul. Orzeskiej do DW925 (ul. Dworcowa w Ornontowicach i Mikołowie). W 2016 r. planuje zrealizować się etap od granicy z powiatem rybnickim do wjazdu na Kopalnię Budryk (ul. Zamkowa w Ornontowicach, I etap).

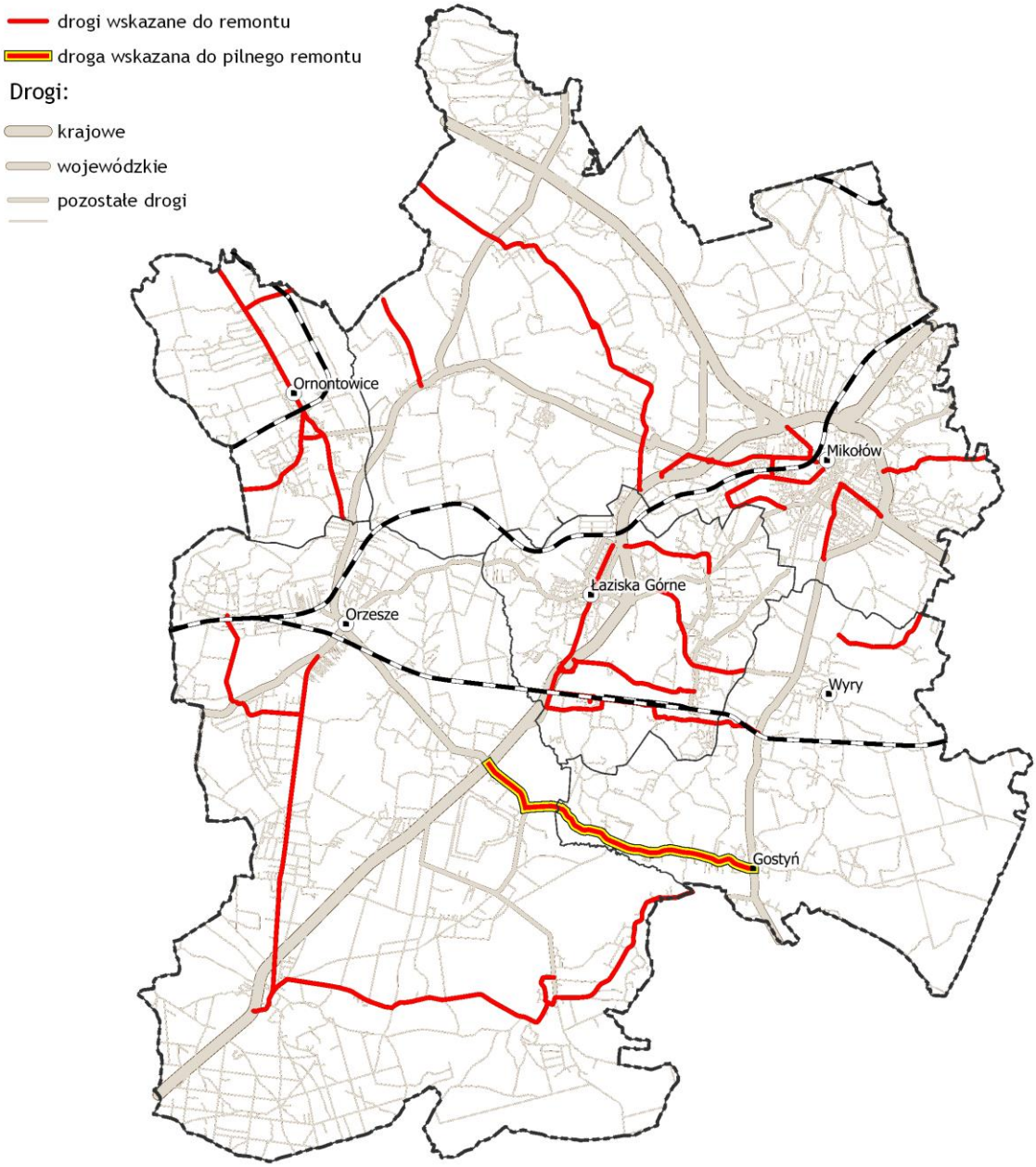
W latach następnych (do 2020 r.) planuje się zrealizować kolejne etapy wraz ze zmianą organizacji ruchu pomiędzy ul. Zamkową i Orzeską (Ornontowice) oraz zaplanowano przebudowę skrzyżowania ul. Zwycięstwa i Zamkowej (Ornontowice). Całość przedsięwzięcia

w znaczący sposób wpłynie na poprawę układu sieci drogowej w powiecie mikołowskim poprzez bezpośrednie połączenie węzła Dębieńsko autostrady A1 z DW925 w Mikołowie poprzez Ornontowice. Wartym podkreślenia jest fakt rozpoczętego procesu inwestycyjnego dot. Kompleksowej przebudowy DW925 prowadzonego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Długość planowanej przebudowy to ponad 20 km na odcinku Ruda Śląska-Rybnik.

Tabela 22. Wykaz dróg wskazanych do remontu

nr drogi	ulice	gmina
S 2908	Orzeska, Zwycięstwa	Ornontowice
S 2909	Chudowska	Ornontowice
S 2910	Chudowska	Mikołów
S 2911	22-go lipca, 15-go grudnia, Mokierska, Wolności, Darwina	Mikołów
S 5303	Staropodleska	Mikołów
S 5307	Górna, Wojska Polskiego, Rybnicka, Wyzwolenia, Żwirki i Wigury, Nowy Świat, Fabryczna	Mikołów
S 5308	Krakowska, Pszczyńska	Mikołów
S 5310	Żorska, Długosza	Orzesze
S 5313	Piastowska, Batorego, Pisarka, Grunwaldzka, Klubowa, Kobiórska, Sadowa, Gostyńska	Orzesze
S 5314	Pszczyńska, Tyska, Rybnicka	Orzesze, Wyry
S 5318	Wolności, Szkolna	Orzesze
S 5325	Szkolna, Górnicza, Dworcowa, Barlickiego, Cieszyńska	Łaziska Górne
S 5326	Wyrska, Pstrowskiego	Łaziska Górne
S 5329	Słowackiego, Lasoki, Wyzwolenia, Nowowyzwolenia, Magazynowa	Łaziska Górne, Wyry
S 5335	Hutnicza, Łazy, Łąkowa	Łaziska Górne
S 5340	Zbożowa	Wyry
S 5343	Zamkowa	Ornontowice
	Konopnickiej, Reta Śmiłowicka	Mikołów

Źródło: opracowanie własne



Mapa 13. Drogi wskazane do remontu

Źródło: opracowanie własne

Poprawa jakości wyżej wymienionych odcinków pozwoli na uatrakcyjnienie oferty publicznych przewozów pasażerskich oraz poprawi przepustowość sieci drogowej na terenie powiatu mikołowskiego.

4.10.7 Centra przesiadkowe w gminach: Mikołów, Orzesze, Łaziska Górne oraz Wyry

Centrum przesiadkowe - zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien umożliwiać przede wszystkim dogodne rozpoczęcie albo zakończenie podróży lub zmianę środka transportu.

Organizacja węzła przesiadkowego wymaga pogodzenia wielu, często sprzecznych, interesów różnych grup ruchu. Przyjęte rozwiązania muszą zaspokoić potrzeby komunikacyjne w zakresie:

- dotarcia i opuszczenia obszaru – z uwzględnieniem wszystkich możliwych sposobów dostania się na węzeł w celu rozpoczęcia podróży, to jest pieszo, rowerem, samochodem jako pasażer lub kierowca oraz taxi; wszystkie te sposoby (z wyjątkiem dojścia pieszego) wymagają przygotowania odpowiedniego miejsca na chwilowy lub długotrwały postój pojazdu oraz dogodnej (szybkiej i bezkolizyjnej) drogi dojazdowej,
- zmiany środka transportu – w każdej możliwej relacji pomiędzy autobusem miejskim, autobusem dalekobieżnym i pociągiem,
- przemieszczania się poprzez obszar – konieczne jest uwzględnienie potrzeb pieszych oraz kierujących pojazdami komunikacji indywidualnej przemieszczających się poprzez obszar tranzytem tak, aby ten nie stanowił dla nich przeszkody; w przypadku ruchu samochodów pożądane jest odsunięcie tranzytu od obszaru węzła i konieczne jest uwzględnienie również tego potoku,
- informacji – jest to wciąż mocno niedoceniany element usługi komunikacyjnej; jednoznaczna i łatwo przyswajalna informacja dotycząca samego węzła oraz połączeń na nim występujących jest niezbędna do sprawnego i bezbłędnego korzystania z węzła przez pasażera.

Oprócz powyższych uwzględnione muszą zostać również inne czynniki, jak np. bezpieczeństwo osobiste, komfort przebywania (oczekiwania) na obszarze węzła oraz możliwości skorzystania z usług dodatkowych (niezwiązanych wprost z usługą komunikacyjną).

4.10.7.1 Wielkość węzła a przesiadka

Na wielkość węzła przesiadkowego wpływają następujące czynniki:

- liczba linii komunikacyjnych,
- częstotliwość kursowania linii,
- wielkość ruchu pasażerskiego.

Im większe wartości wymienionych czynników, tym bardziej rozrasta się obszar węzła, co niekorzystnie wpływa na odległości między przystankami i utrudnia orientację podróżnych. Rozwiązaniem idealnym jest zapewnienie przesiadek pewnych i szybkich, o krótkiej, płaskiej, zadaszonej, wolnej od przeszkód i skrzyżowań z jezdniami drodze przejścia, z pełną widocznością wszystkich stanowisk (peronów). W przypadku oczekiwania na połączenie powinno być zapewnione miejsce do siedzenia, gwarantujące komfort termiczny, estetyczny i zapachowy oraz dodatkowe funkcje usługowe i handlowe.

4.10.7.2 Systemy parkingowe

Wokół węzłów komunikacyjnych występują potrzeby parkingowe różnego typu, przez co parkingi wymagają odpowiedniej organizacji. Podstawowymi, powszechnie znanymi systemami parkingowymi są:

- Park&Ride
- Bike&Ride
- Kiss&Ride

Parking Park&Ride (parkuj i jedź) polega na kojarzeniu parkingu samochodowego i przystanku komunikacji zbiorowej. Takie połączenie umożliwia kierowcy pozostawienie własnego auta

i kontynuowanie podróży transportem publicznym. Parking P&R powinien być zlokalizowany możliwie blisko przystanku, a ewentualna opłata parkingowa powinna być powiązana z biletem na przejazd.

Analogicznym systemem jest parking Bike&Ride (zaparkuj rower i jedź), tylko w miejscu samochodu występuje rower. Parking taki powinien być zlokalizowany przy samym przystanku (bliżej niż Park&Ride), dodatkowym atutem jest zadaszenie parkingu i objęcie go monitoringiem.

Ostatnim systemem parkingowym jest Kiss&Ride (pocałuj na pożegnanie/przywitanie i jedź), oparty na bardzo krótkim postoju samochodu osobowego w celu zostawienia lub odebraniu osoby podróżującej komunikacją zbiorową.

4.10.8 Poprawa bezpieczeństwa – redukcja liczby wypadków o ograniczenia ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga działań wieloetapowych i długookresowych. Podstawowym schematem działań powinno być:

- rozpoznanie (ocena) stanu bezpieczeństwa (globalna i lokalna);
- identyfikacja przyczyn wypadków, kolizji i sytuacji niebezpiecznych;
- przedsięwzięcie środków zaradczych.

Stan bezpieczeństwa powinien zostać rozpoznany na dwóch poziomach: globalnym i lokalnym. Pierwszy polega na wskazaniu najpowszechniejszych rodzajów zdarzeń niebezpiecznych, za źródło danych mogą w tym wypadku służyć dane Komendy Głównej Policji bądź inne zestawienia statystyczne dotyczące zdarzeń drogowych. Poziom lokalny oznacza wskazanie miejsc, w których najczęściej dochodzi do wypadków i kolizji; w szczególności tych odbiegających od ogólnej statystyki.

W obu przypadkach należy odnaleźć przyczyny zdarzeń – zarówno przyczyny bezpośrednie jak i pierwotne. Oznacza to, że nie będzie wystarczające stwierdzenie, że przyczyną jest nadmierna prędkość, należy również odpowiedzieć na pytanie, dlaczego kierowcy nie przestrzegają ograniczeń (ponownie: zarówno w ujęciu ogólnym jak i danego punktu, np. przejścia dla pieszych).

Dopiero po przeprowadzeniu powyższej analizy można uruchomić skuteczne działania poprawiające bezpieczeństwo. W przypadku zdarzeń i identyfikacji przyczyn powszechnych (występujących na całym obszarze) działania te mogą polegać na organizowaniu kampanii społecznych i innych formach dotarcia z przekazem do określonej grupy uczestników ruchu. W przypadku zdarzeń powtarzalnych w konkretnym punkcie rozwiązaniem może być fizyczna ingerencja – zmiana oznakowania, oświetlenia, organizacji ruchu itp.

Inżynieria ruchu daje wiele narzędzi do poprawy bezpieczeństwa. Ograniczenia prędkości można wprowadzać nie tylko poprzez znaki drogowe, ale także poprzez wprowadzanie przeszkód (progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych,, antyzatoki, labirynty) oraz zwężanie (fizyczne bądź optyczne) szerokości pasów ruchu. Uspokajanie ruchu jest rozwiązaniem przeznaczonym przede wszystkim dla miast. Dla terenów podmiejskich i wiejskich rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo jest segregacja ruchu (wydzielenie chodników) i dobre oświetlenie.

Innym sposobem poprawy bezpieczeństwa, zarówno faktycznego jak i samego poczucia bezpieczeństwa, jest stosowanie monitoringu. Coraz powszechniejsze staje się montowanie monitoringu w pojazdach komunikacji zbiorowej. Poprzez monitorowanie wnętrza pojazdu

wzrasta bezpieczeństwo podróżnych, a także komfort podróży, ponieważ autobusy wyposażone w takie systemy, rzadziej niż autobusy nie wyposażone w system monitoringu, są niszczone przez wandali. Dzięki temu, że monitoring może być czynny 24h, pojazd komunikacji zbiorowej jest chroniony całą dobę. Podczas pory wieczornej w kamerach automatycznie uruchamia się system podczerwieni, a wszystko to odbywa się przy niskim poborze prądu. Nowoczesne dyski twarde systemów monitoringu pozwalają na ciągłe nagrywanie i archiwizowanie obrazu przez 7 dni w tygodniu.

W analogiczny sposób na bezpieczeństwo osobiste pasażerów (obiektywne i subiektywne) pozytywnie wpływa monitoring przystanków i dworców komunikacyjnych.

Dodatkowo, w dłuższej perspektywie, zachowania kierowców można poprawiać stosując monitoring uliczny (miejski) oraz monitoring zewnętrzny z pojazdów komunikacji zbiorowej. Zwiększenie skuteczności wykrywania i karania zachować niezgodnych z przepisami ruchu drogowego i niebezpiecznych zmienia podejście do ruchu ulicznego kierowców, ale także wszystkich innych uczestników ruchu.

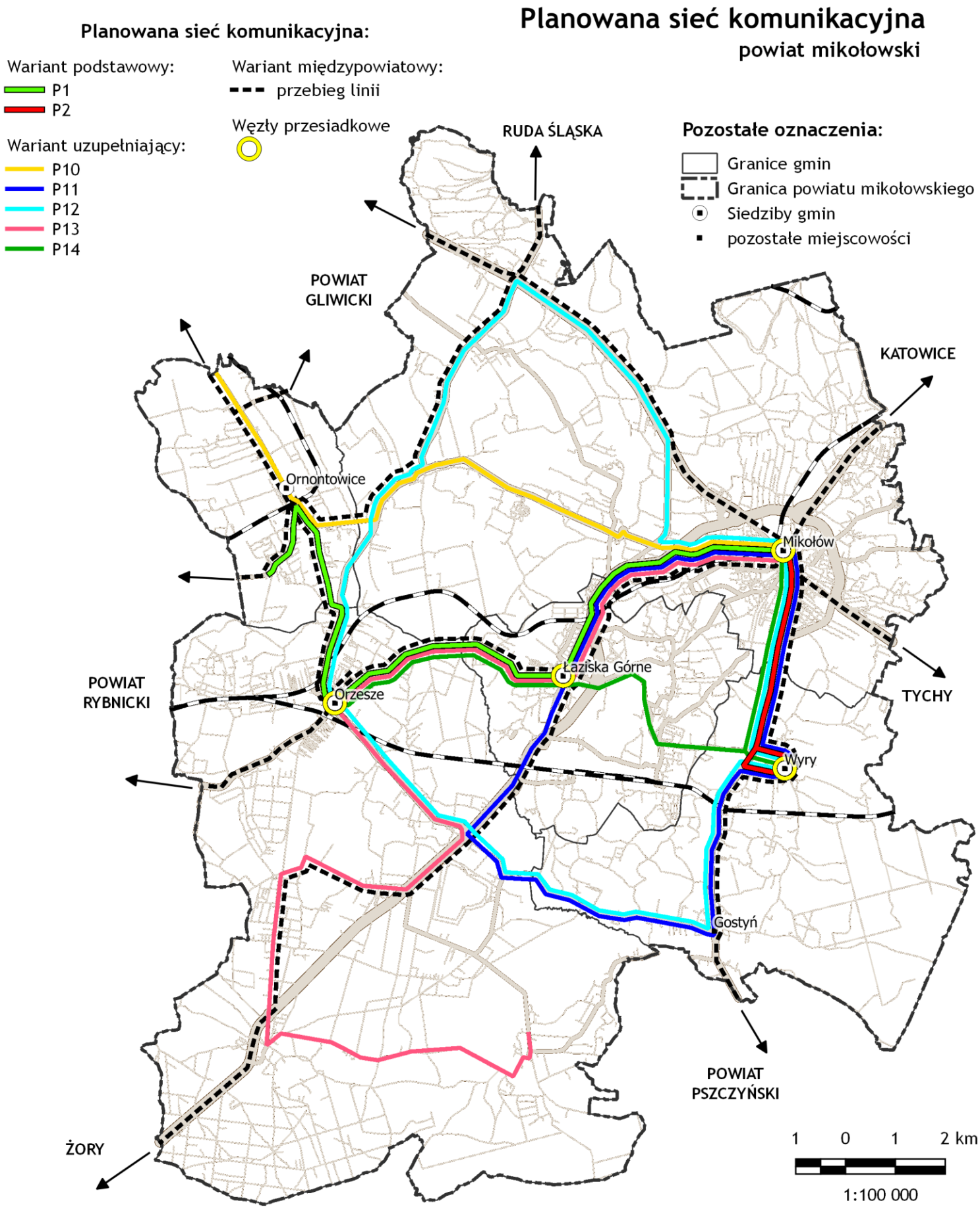
4.11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego

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

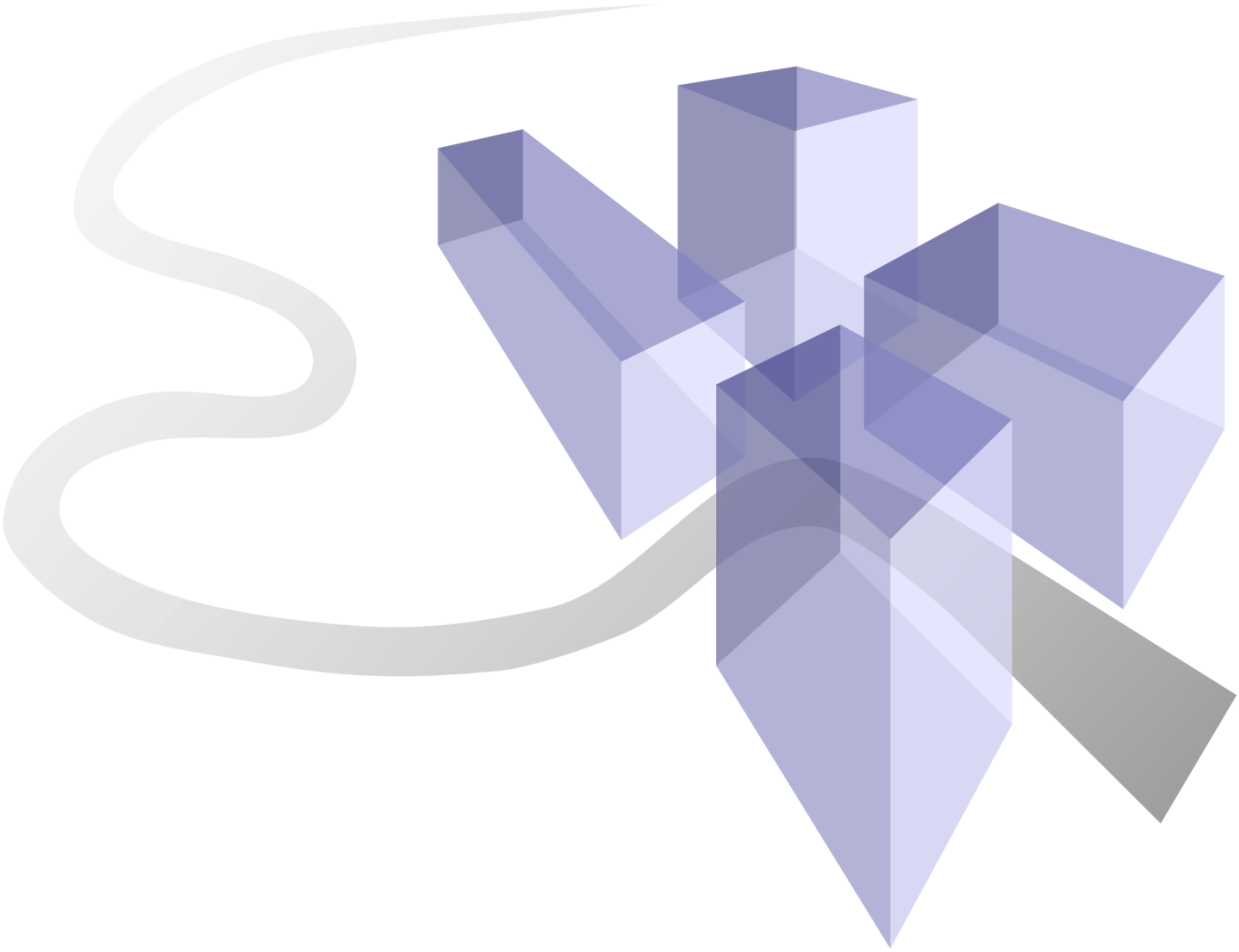
Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Mikołowskiego.

4.12 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mikołowskiego

Planowana sieć komunikacyjna
powiat mikołowski



5 ŚCIEŻKI ROWEROWE



Popularyzacja transportu rowerowego wymaga zapewnienia sprawnej sieci połączeń między miejscowościami, odpowiedniej infrastruktury oraz zadbania o bezpieczeństwo podróżujących.

W ramach realizacji projektu „Sieć tras rowerowych na terenie Powiatu Mikołowskiego – infrastruktura aktywnych form turystyki" w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013 zostało wytyczone około 250 km tras rowerowych przebiegających przez Łaziska Górne, Mikołów, Ornontowice, Orzesze i Wyry.

Na analizowanym obszarze widoczny jest rozwój tras rowerowych. Działania jednostek samorządowych w przyszłości winny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury rowerowej. Trasy rowerowe powinny tworzyć jednolity system, który będzie wykorzystywany zarówno w celach rekreacyjnych jak i w codziennym życiu mieszkańców obszaru powiatu mikołowskiego dający możliwości bezpiecznego dotarcia rowerem np. do pracy lub szkoły.

Szczegółowe rozwiązania podsystemu dróg rowerowych powinny uwzględniać:

- bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu,
- ekonomicznie uzasadniony i społecznie akceptowany poziom komfortu jazdy.

Etapy realizacji powinny przede wszystkim uwzględniać atrakcyjność połączeń drogami rowerowymi.

5.1 KRYTERIA WYBORU RODZAJU DROGI ROWEROWEJ

Poniżej zamieszczone wskazania mają na celu ułatwienie wyboru rodzaju drogi rowerowej w zależności od możliwości terenowych i potrzeb.

Wybór rodzaju drogi rowerowej:

- wydzielona droga rowerowa – niezależna od układu drogowego

Wydzielone drogi rowerowe zwykle są prowadzone jako drogi ruchu rekreacyjnego, a więc w terenach o walorach widokowych i wypoczynkowych, dla łączenia obszarów o charakterze rekreacyjnym z terenami mieszkaniowymi. Drogi te powinny być budowane jako dwukierunkowe, oddzielone od pozostałego ruchu kołowego i projektowane z urządzeniami towarzyszącymi (typu miejsca np. widokowe, usługi gastronomiczne, higieniczne, miejsca do postoju). Tego typu drogi należy budować tam gdzie jest spodziewany potencjalnie duży ruch rowerowy oraz wszędzie gdzie to jest możliwe (warunki terenowe) dla podniesienia bezpieczeństwa i atrakcji ruchu rowerowego.

- droga rowerowa zlokalizowana w pasie drogowym

Drogi rowerowe są prowadzone równolegle do jezdni i oddzielone od niej bezpiecznikiem lub pasem zieleni. Niekiedy są tworzone przez wydzielenie części chodnika (ciągu pieszego). Drogi towarzyszące jezdni mogą być prowadzone jako jednokierunkowe po obu stronach jezdni lub jako jedna droga dwukierunkowa w zależności od warunków terenowych, choć raczej powinno się unikać dróg jednokierunkowych ze względu na konieczność przekraczania jezdni ruchu kołowego przy zmianie kierunku ruchu oraz nieuniknione „nadrabianie" drogi lub niepodporządkowanie się takiej organizacji ruchu przy dojazdach do celów położonych w pobliżu drogi. Szerokość pasa dzielącego jezdnię od drogi rowerowej powinna wynosić przynajmniej 1,5 m.

Podstawowe kryteria dotyczące wyboru drogi towarzyszącej jezdni są następujące:

- dobowy potok ruchu kołowego od 3,5 do 5 tysięcy pojazdów na pasie zewnętrznym lub duża - ok. 60 km/h – prędkość,

- nie ma możliwości prowadzenia ruchu rowerowego drogami zastępczymi o mniejszym ruchu (niższej klasie technicznej).

- wydzielony pas ruchu rowerowego

Wydzielony konstrukcyjnie.

Podstawowe kryteria:

- dobowy potok ruchu kołowego od 2 do 3,5 tysięcy pojazdów na pasie zewnętrznym i jeśli on ma szerokość przynajmniej 3,6 m oraz jest zachowana dobra widoczność,

- prędkość pojazdów ponad 50 km/h,

- brak lub mała liczba przystanków autobusowych.

- wydzielony za pomocą oznakowania poziomego

Pas wydzielony z jezdni lub ciągu pieszego za pomocą znaków poziomych (oddzielony od pozostałego ruchu linią przerywaną lub ciągłą); pożądane jest podkreślenie pasa przez odmienny typ nawierzchni i ewentualnie drobne elementy konstrukcyjne wbudowane w jezdnię.

Podstawowe kryteria:

- dobowy potok ruchu kołowego od 1 do 2 tysięcy pojazdów na pasie zewnętrznym i mały poniżej 5% udział ruchu ciężarowego, dobra widoczność,

- prędkość samochodów ok. 40 km/h.

- jezdnia ruchu mieszanego kołowo – rowerowego

Podstawowe kryteria:

- dobowy potok ruchu na pasie zewnętrznym do 1 tys. samochodów,

- prędkość pojazdów do 40 km/h.

- ciąg pieszo – rowerowy

Podstawowe kryteria:

- umiarkowany ruch pieszy,

- umiarkowany ruch rowerowy,

- dotyczy obszarów zamkniętych dla ruchu samochodowego.

Podane kryteria należy traktować jako pomoc w projektowaniu, a nie jako warunki obligatoryjne.

5.2 PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANIA

Szerokość dróg rowerowych jest wielokrotnością liczby pasów ruchu rowerowego, które ustala się w zależności od założonego standardu obsługi. W przypadku zaobserwowania napełniania się drogi rowerowej dużym ruchem należy – o ile są możliwości terenowe – standard podnieść.

Poniżej zostaną podane podstawowe parametry dróg, których zadaniem jest w warunkach praktycznie każdego miasta w Polsce, zachęcić do jazdy na rowerze.

Parametry te zapewniają przejęcie 450 rowerzystów na godzinę. Jest rzeczą pewną, że na długo taka oferta w warunkach krajowych będzie wystarczająca.

Droga rowerowa jednokierunkowa powinna mieć szerokość 1,50 m, niemniej jako absolutne minimum w trudnych warunkach terenowych dopuszcza się 0,80 m.

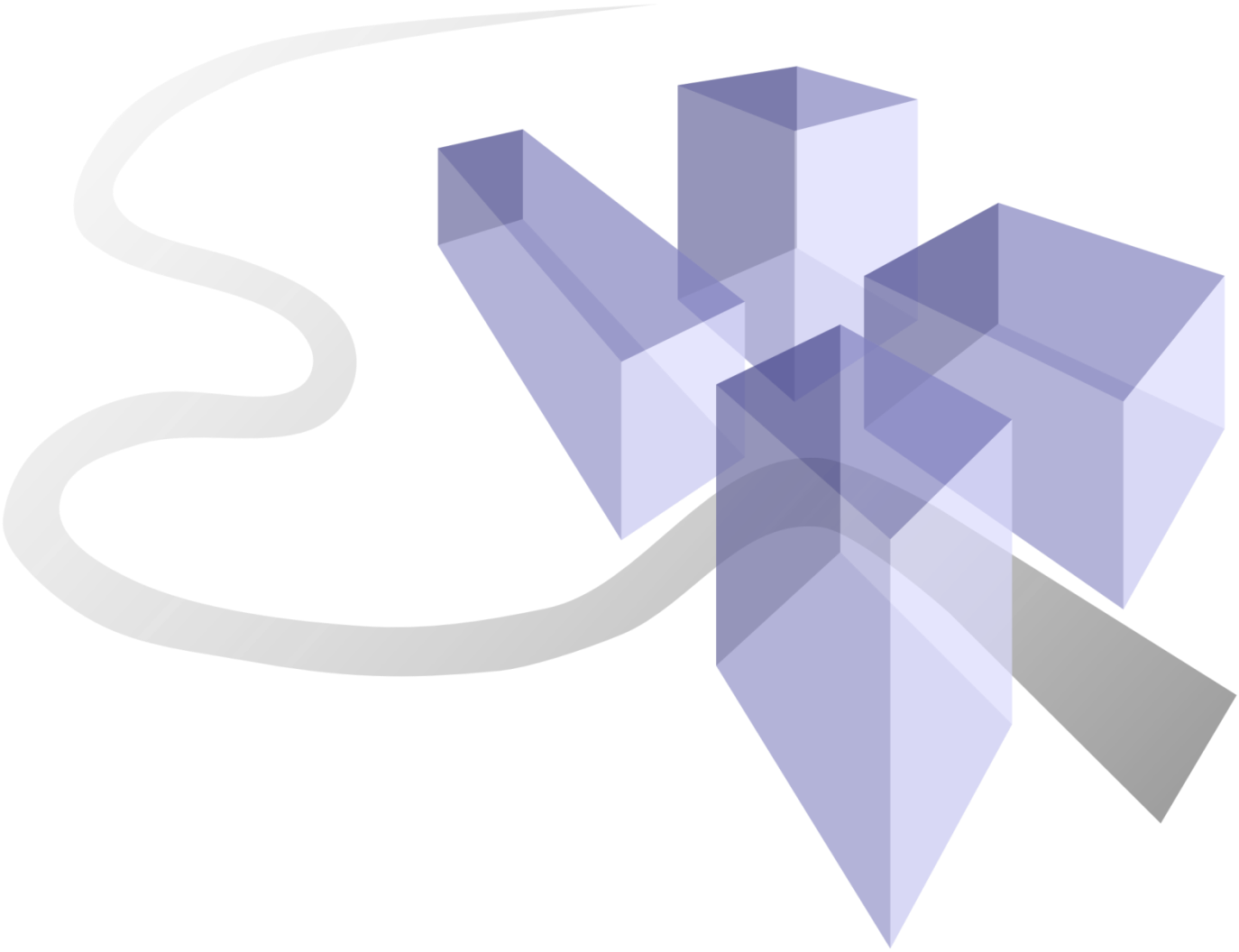
5.3 PROPONOWANE NAWIERZCHNIE DRÓG ROWEROWYCH

Rower wymaga nawierzchni równych i gładkich, rodzaj nawierzchni nie ma istotnego znaczenia. Zawsze powinny to być nawierzchnie typu lekkiego, o minimalnych grubościach warstw – dla dróg projektowanych jako samodzielne.

Na trasach rekreacyjnych można z dobrym skutkiem stosować nawierzchnie gruntowe profilowane, których wyprofilowanie musi zapewnić dobre odwodnienie – spadek poprzeczny musi być jednostronny i wynosić od 1% do 3%. Natomiast na drogach rowerowych, które mają pełnić funkcję komunikacyjną niezależnie od warunków atmosferycznych, należy stosować nawierzchnie z optymalnych mieszanek gruntów (ilastych, pylastych, piaskowych), poddanych badaniu na rozpad w wodzie. Nawierzchnie tego typu wykazują dobrą odporność na obciążenia i charakteryzują się nieprzepuszczalnością wody.

Bardzo dobre są nawierzchnie z bitumu typu lekkiego, korzystnie jeśli są z dodatkiem destraktu gumowego (zwiększającego przyczepność opon), o wystarczającej grubości 3,0 cm. Rodzaj podbudowy nie ma istotnego znaczenia, należy się kierować względami ekonomicznymi i stosować materiały miejscowe.

6 PLAN OPERACYJNY DLA REALIZACJI PODSTRATEGII



6.1 ZASADY REALIZACJI PODSTRATEGII

Podstrategia jest to dokument wyznaczający kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie powiatu mikołowskiego. Aby w sposób efektywny wdrożyć założenia podstrategii, zapewnić efektywny przebieg inwestycji i uzyskać maksymalne efekty z posiadanych nakładów, konieczne jest zarządzanie procesem realizacji według następujących zasad:

- **Zasada partnerstwa** – zasada propagująca wspólne działania podczas realizacji poszczególnych zapisów dokumentu, czego wyrazem jest inicjatywa łącząca podmioty należące do powiatu mikołowskiego.
- **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** –zaprojektowane rozwiązania (dotyczące transportu zbiorowego jak i innych elementów transportowych) muszą zostać nakierowane na wywarcie możliwie największego pozytywnego wpływu na jakość systemu transportowego powiatu. Cel ten mierzony będzie stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez funkcjonujący system transportowy.
- **Zasada kompleksowości** – zaplanowane rozwiązania powinny w maksymalnym stopniu przyczynić się do podniesienia konkurencyjności systemu transportowego na terenie powiatu mikołowskiego oraz zapewniać komplementarność transportu zbiorowego .
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego na terenie powiatu mikołowskiego nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie, A także do ich równego traktowania przez władze (jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie).
- **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień podstrategii wymaga ścisłej współpracy i koordynacji działań pomiędzy powiatem mikołowskim a gminami wchodzącymi w skład powiatu mikołowskiego a także z jednostkami sąsiednimi jak i z jednostkami wyższego rzędu.

6.2 INWESTYCJE PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W POWIECIE MIKOŁOWSKIM

Poniżej został zaprezentowany katalog priorytetowych działań operacyjnych zidentyfikowanych na etapie tworzenia podstrategii. Katalog ma charakter otwarty i może ulec rozszerzeniu w wyniku dalszej integracji jednostek samorządowych powiatu mikołowskiego i związanej z tym identyfikacji nowych potrzeb.

Zgodnie z art. 226, art. 227, art. 228 i art. 230 ust. 6 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 885 z późn. zm.) w związku z art. 121 ust. 8 i art. 122 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. jednostki samorządu terytorialnego opracowują wieloletnią prognozę finansową. Jeden z załączników do tej prognozy określa przedsięwzięcia (wieloletnie programy, projekty lub zadania) związane z programami finansowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ww. ustawy oraz umowami o partnerstwie publiczno-prywatnym.

Tabela 23. spis przedsięwzięć zawartych w wieloletnich prognozach finansowych gmin powiatu mikołowskiego

Jednostka terytorialna	Nazwa i cel przedsięwzięcia	Okres realizacji
miasto Mikołów	Lokalny transport zbiorowy komunikacji pasażerskiej - TRANSPORT ZBIOROWY	do 2016 r.
	Projekt koncepcyjny układu komunikacyjnego centrum Mikołowa ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Placu 750-lecia - Poprawa infrastruktury drogowej	do 2016 r.
	Usługi transportowe - Dowóz uczniów do szkół	do 2016 r.
	Przebudowa ciągu pieszo jezdnego ulic Różanej - Narcyzów – Poprawa infrastruktury drogowej	do 2017 r.
	Przebudowa fragmentów ulic Wodnej i Nowy Świat w Mikołowie – Poprawa infrastruktury drogowej	do 2016 r.
	Przebudowa mostu i kładki dla pieszych nad potokiem Jamna w ciągu ul. Katowickiej w Mikołowie – Poprawa infrastruktury drogowej	do 2018 r.
	System transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy Mikołów budowa Centrum Przesiadkowego – Poprawa Infrastruktury Drogowej	do 2020 r.
	Projekt koncepcyjny i realizacja przebudowy układu komunikacyjnego związanego z dojazdem do Centrum Przesiadkowego – w szczególności obejmujący ulice K. Prusa, K. Miarki, Wyzwolenia, Rybnicką i Towarową	do 2020 r.
	Przebudowa ul. Rajcy od ul. K. Miarki do ul. Szafranka z odwodnieniem, oświetleniem i wyburzeniem obiektów budowlanych	do 2020 r.
	Remont ul. Szafranka wraz z oświetleniem i odwodnieniem	do 2020 r.
	Budowa chodnika przy ul. Plebiscytowa w Mikołowie – III etap na odcinku od skrzyżowania z ul. Poprzeczną do skrzyżowania z ul. Czereśniową wraz z poszerzeniem jezdni do 6,0 m od ul. Poprzecznej do posesji nr 84 i przebudową istniejącej sieci	do 2020 r.

Jednostka terytorialna	Nazwa i cel przedsięwzięcia	Okres realizacji
miasto Łaziska Górne	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice-Tychy-Baraniec-KWK Piast-Nowy Bieruń-Oświęcim"	do 2016 r.
miasto Orzesze	Budowa wodociągu oraz drogi dojazdowej do cmentarza w Zazdrości - w celu uporządkowania gospodarki wodnej oraz infrastruktury drogowej	do 2017 r.
	Opracowanie dokumentacji rewitalizacji linii kolejowych połączenia Orzesze Jaśkowice - Oświęcim - w celu rozwoju transportu regionalnego	do 2016 r.
	Przebudowa drogi gminnej - ul. Świętojańskiej w Orzeszu - w celu poprawy jakości dróg gminnych	do 2016 r.
	Remont ciągu drogowego nr S5302 ul Św. Wawrzyńca w Orzeszu na odcinku od skrzyżowania z ul. Parkową do skrzyżowania z ul. Wiosny Ludów w ramach Partnerstwa z Powiatem Mikołowskim - w celu poprawy jakości dróg	do 2016 r.
gmina Ornontowice	Przewozy Pasażerskie Komunikacji Gminnej na terenie Gminy Ornontowice oraz powiatu mikołowskiego	do 2017 r.
	Przebudowa ulicy Zamkowej w Ornontowicach na odcinku od wyjazdu z KWK Budryk do granicy z Czerwionką-Leszczyny – etap I od posesji nr 34 do granicy z Czerwionką-Leszczyny – usprawnienie komunikacji	do 2016 r.
	Przebudowa ul. Zamkowej w Ornontowicach na odcinku od wyjazdu z KWK Budryk do granicy z Czerwionką – Leszczyny – etap II od posesji nr 34 do wyjazdu z KWK Budryk	do 2017 r.
	Aktualizacja projektu i realizacja nowego układu komunikacyjnego pomiędzy ulicami Zamkową i Orzeską (budowa dwóch rond i łącznika oraz przebudowa skrzyżowania ulic Zamkowa i Zwycięstwa; czynności terenowo – prawne; poprawa infrastruktury drogowej wraz z oświetleniem	do 2020 r.
gmina Wyry	Budowa carportu w Gminie Wyry - ograniczenie emisji CO2 w Gminie Wyry poprzez budowę infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów z napędem elektrycznym	do 2020 r.
	Centrum przesiadkowe oraz tablice dynamiczne w Gminie Wyry - usprawnienie komunikacji na terenie Gminy Wyry oraz znaczne podniesienie komfortu korzystania z komunikacji miejskiej	do 2020 r.
	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice- Tychy- Baraniec- KWK Piast- Nowy Bieruń-Oświęcim - poprawa stanu technicznego linii kolejowych, a także przywrócenie ruchu pasażerskiego i towarowego w gminach objętych projektem	do 2020 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wieloletnich prognoz finansowych gmin powiatu mikołowskiego

Powiat mikołowski, jako jednostka samorządu terytorialnego, również opracował wieloletnią prognozę finansową, jednak aktualny dokument nie zawiera żadnych przedsięwzięć związanych z transportem lub komunikacją w powiecie.

6.3 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

W perspektywie unijnego okresu programowania na lata 2014-2020,w dziedzinie transportu nacisk położony jest na czystą - proekologiczną komunikację. Realizowane będą inwestycje zarówno w infrastrukturę (np. budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i tabor.

Preferowane jest łączenie obu rodzajów projektów. Finansowane będą też projekty, których założeniem jest inwestowanie w infrastrukturę komplementarną –inteligentne systemy transportowe, integrację istniejących środków transportu oraz dostosowanie komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych. Realizacja inwestycji zaplanowanych w podstrategii powinna opierać się o środki wskazane w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku(z perspektywą do 2030 roku), dokumencie stworzonym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (styczeń 2013). Należą do nich:

- krajowe środki publiczne, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy –KFD, Fundusz Kolejowy –FK, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej –NFOŚiGW, budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;

- środki unijne–w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz innych źródeł zagranicznych;

- środki budżetów samorządów – wojewódzkich, powiatowych i gminnych – na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania,

- inne środki publiczne – np. fundusze celowe,

- środki prywatne – np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Powyżej zasygnalizowano możliwe źródła finansowania projektów realizowanych na obszarze powiatu mikołowskiego. Na etapie tworzenia szczegółowych planów inwestycyjnych realizacji poszczególnych działań konieczna będzie jednak szczegółowa analiza każdego przedsięwzięcia pod kątem możliwości aplikowania o dane dofinansowanie oraz szans na uzyskanie wsparcia.

Finasowanie poszczególnych projektów może odbywać się np. w ramach następujących programów:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020

- Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014-2020 (SZOOP) v. 4

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020

- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020, grudzień 2014 r.–wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.

- Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020, czerwiec 2015 r.

7 Monitoring podstrategii

Realizacja poszczególnych celów z podstrategii będzie miała bezpośredni wpływ na rozwój wszystkich samorządów wchodzących w skład powiatu mikołowskiego.

Monitorowanie wdrażania zapisów dokumentu spoczywa na wszystkich jednostkach wchodzących w obszar powiatu mikołowskiego. Ocenę realizacji celów powinny prowadzić wyznaczone wydziały w urzędach gmin oraz starostwie powiatowym.

Monitorowanie rezultatów w zakresie stopnia realizacji celów postawionych przed transportem to proces zbierania obiektywnych dowodów potwierdzających zgodność realizacji planu z postawionymi celami. W przypadku transportu mierniki stopnia realizacji celów podzielić można na:

- mierniki społeczne,
- mierniki statystyczne,
- mierniki finansowe.

Do mierników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szerokorozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców obszaru powiatu mikołowskiego. Poznanie opinii można realizować poprzez np.:

- przeprowadzanie ankiet oraz badań marketingowych mających na celu kontrolowanie zmian nastrojów – poznanie subiektywnej oceny mieszkańców,
- udostępnienie mieszkańcom np. platformy ułatwiającej zgłaszanie opinii i uwag.

W okresie planowania przyjmuje się systematyczne w miarę posiadanych możliwości finansowych przeprowadzanie badań ankietowych, marketingowych oraz udostępnienie pasażerom platformy przeznaczonej do zgłaszania uwag i opinii na temat działania publicznego transportu zbiorowego.

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

- natężenia ruchu na drogach,
- liczby zdarzeń drogowych,
- liczby przewożonych pasażerów,
- wykorzystania dostępnej infrastruktury transportowej,
- szybkości komunikacyjnej na sieci transportowej,
- zanieczyszczenia powietrza.

Mierniki ekonomiczne pozwalają na kontrolowanie kosztów transportu i obejmują obszary związane z:

- kosztem utrzymania dróg,
- kosztem modernizacji i budowy dróg,
- liczbą wypadków i kosztem akcji ratowniczych
- rentownością organizowanego publicznego transportu zbiorowego.

8 SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW

8.1.1 Spis map

Mapa 1. Obszar funkcjonalny powiatu mikołowskiego 5
Mapa 2. Powiat mikołowski 19
Mapa 3. Zagospodarowanie przestrzenne w powiecie mikołowskim 26
Mapa 4. Sieć drogowa powiatu mikołowskiego 34
Mapa 5. Sieć kolejowa w powiecie mikołowskim..... 35
Mapa 6. Przebieg linii powiatowych oraz gminnych 39
Mapa 7.Generatory ruchu w powiecie mikołowskim..... 53
Mapa 8. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Mikołowa według gmin 59
Mapa 9. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Łazisk Górnych według gmin 60
Mapa 10. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Orzesza według gmin..... 61
Mapa 11. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z gminy Ornontowice według gmin..... 62
Mapa 12. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z gminy Wyry według gmin 63
Mapa 13. Drogi wskazane do remontu 109

8.1.2 Spis tabel

Tabela 1. Grunty w powiecie mikołowskim według kierunków wykorzystania 26
Tabela 2. Liczba ludności w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005 - 2014 27
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014 28
Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez starostę..... 38
Tabela 5. Wymiana pasażerska na linii 294 Mikołów – Łaziska Górne – Wyry - Mikołów..... 40
Tabela 6. Wymiana pasażerska na linii 294 Mikołów – Wyry – Łaziska Górne - Mikołów..... 41
Tabela 7. Wymiana pasażerska na linii 605 Mikołów - Orzesze 42
Tabela 8. Wymiana pasażerska na linii 605 Orzesze - Mikołów 43
Tabela 9. Wymiana pasażerska na linii 655 Zgoń - Mikołów 43
Tabela 10. Wymiana pasażerska na linii 655 Mikołów - Zgoń..... 45
Tabela 11. Przystanki z największą wymianą pasażerską..... 46
Tabela 12. Linie wariantu podstawowego planowanej sieci komunikacyjnej 49
Tabela 13. Linie wariantu uzupełniającego planowanej sieci komunikacyjnej 49
Tabela 14. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie mikołowskim 54
Tabela 15. Placówki oświatowe w powiecie mikołowskim..... 54
Tabela 16. Istotne zakłady pracy w powiecie mikołowskim 56
Tabela 17. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w powiecie mikołowskim 58
Tabela 18. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie mikołowskim 58
Tabela 19. Przedstawienie kosztów, z jakimi może się wiązać uruchomienie publicznych przewozów 69
Tabela 20. Standard wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym 93
Tabela 21. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych 96
Tabela 22. Wykaz dróg wskazanych do remontu 108
Tabela 23. spis przedsięwzięć zawartych w wieloletnich prognozach finansowych gmin powiatu mikołowskiego 123

8.1.3 SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności w gminach powiatu mikołowskiego w latach 2005 – 2014 28
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie mikołowskim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku..... 29
Wykres 3.Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie mikołowskim 30
Wykres 4. Stopa bezrobocia w Polsce, województwie śląskim oraz w powiecie mikołowskim w latach 2005 – 2014..... 30
Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu mikołowskiego do roku 2030 31
Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe 32
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji w powiecie mikołowskim, w województwie śląskim oraz w Polsce 72
Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu mikołowskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności..... 73
Wykres 9. Podział ankietowanych ze względu na płeć 74
Wykres 10. Podział ankietowanych ze względu na wiek 74
Wykres 11. Podział ankietowanych ze względu na wykształcenie..... 75
Wykres 12. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową..... 75
Wykres 13. Podział ankietowanych ze względu na gminę zamieszkania 76
Wykres 14. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? 77
Wykres 15. Czy pracuje lub uczy się Pan/i w gminie zamieszkania?..... 77
Wykres 16. Czy mając do dyspozycji własny samochód korzystałby Pan/i z publicznej komunikacji zbiorowej? 78
Wykres 17. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? 79
Wykres 18. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?..... 80
Wykres 19. Proszę ocenić w skali 1-3 istotność poszczególnych elementów informacji pasażerskiej, gdzie 1 oznacza „niezbędne”, 2 – „wskazane”, 3 - „zbędne” 81
Wykres 20.Proszę wskazać w tabeli poniżej cechy (postulaty), które Pana/i zdaniem są istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w skali od 1 do 5, gdzie: 1 – nieistotny a 5 bardzo istotny 82
Wykres 21. Proszę dokonać oceny jak w Pana/i odczuciu cechy (postulaty) z pytania 7 są realizowane w komunikacji funkcjonującej na obszarze powiatu mikołowskiego? 83
Wykres 22. Czy poprawa któregoś z postulatów (cech) transportowych skłoniłoby Pana/ią wybrać transport zbiorowy zamiast własnego samochodu?..... 84
Wykres 23. Które postulaty powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego? 84