

**Plan**  
**„Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego”**  
**na obszarze**  
**Związku Komunalnego Gmin**  
**„Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu**  
**na lata 2013 - 2023**



**Spis treści:**

1. WSTĘP.
2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
3. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.
5. Sieć komunikacji miejskiej.
6. Finansowanie usług przewozowych.
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju transportu.
8. Pożądany standard usług przewozowych w komunikacji miejskiej.
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów.
10. Kierunki rozwoju komunikacji miejskiej.
11. Zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.
12. Planowana oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego.

## **1. WSTĘP**

### **1.1 Definicje:**

Używane w dalszej części planu określenia, oznaczają:

- 1) plan- *plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;*
- 2) gminne przewozy pasażerskie - *przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny;*
- 3) komunikacja miejska - *to przewóz o charakterze użyteczności publicznej, wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego, której świadczenia, w przypadku braku dopłaty lub zapłaty za wozokilometr, przewoźnik nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach, ze względu na swój własny interes gospodarczy.*
- 4) operator - *samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;*
- 5) organizator, Związek - *Związek Komunalny Gmin Komunikacji Międzygminnej w Olkuszu;*
- 6) przewoźnik - *przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;*
- 7) przewóz o charakterze użyteczności publicznej - *powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;*
- 9) publiczny transport zbiorowy - *powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;*
- 10) sieć komunikacyjna - *układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;*
- 11) transport drogowy - *transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;*
- 12) linia komunikacyjna - *połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;*

### **1.2 Wykaz aktów prawnych, na podstawie których przygotowano plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego:**

- ▲ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.),
- ▲ Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.),
- ▲ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.),
- ▲ Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.),
- ▲ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684 ze zm.),
- ▲ Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ),

- ▲ Rozporządzenie (WE) 1370/2007,
- ▲ Dyrektywa 2001/85/WE,
- ▲ Statut Związku Komunalnego.

### **1.3 Plan jako akt prawa miejscowego.**

Plan, jako akt prawa miejscowego, z chwilą uchwalenia jest źródłem zasad o charakterze „lex specialis” w stosunku do ustawy o transporcie drogowym, a także w stosunku do przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Z chwilą ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego plan stanowi prawo miejscowe na terenie gmin: Olkusz, Klucze, Bolesław, Bukowno.

### **1.4 Charakterystyka obszaru objętego planem.**

Obszar działania Związku obejmuje zwartą część powiatu olkuskiego o powierzchni 374,8 km<sup>2</sup> na którym zamieszkuje około 84,5 tys. mieszkańców. Tworzą go gminy: Olkusz, Klucze, Bolesław, Bukowno.

Kluczową rolę na obszarze działania Związku pełni miasto Olkusz. Jako siedziba władz powiatu i gminy, oferuje szereg usług administracyjnych i publicznych: urzędy, szkoły średnie, szpital, baza hotelowa, usługi specjalistyczne, finansowe, handlowe.

#### **Miasto i gmina Olkusz:**

Jest to gmina miejsko-wiejska o powierzchni 150,7 km<sup>2</sup>, w tym miasto Olkusz 25,6 km<sup>2</sup>. Gminę Olkusz zamieszkuje 49 795 mieszkańców, w tym miasto Olkusz 36 753. Obszar miasta podzielony jest na dziesięć osiedli: Centrum, Czarna Góra, Glinianki, Os. Młodych, Os 1000-lecia, Pomorzany, Słowiki, Skalskie, Śródmieście, Wschód.

W skład gminy wchodzi sołectwa: Bogucin Mały, Braciejówka, Gorenice, Kogutek, Kosmolów, Niesułowice, Olewin, Pazurek, Rabsztyn, Sieniczno, Troks, Wiśliczka, Witeradów, Zadole Kosmolowskie, Zawada, Zederman, Zimnodół, Żurada.

#### **Gmina Bukowno:**

W granicach administracyjnych Bukowno zajmuje obszar 63,4 km<sup>2</sup>.

Miasto zostało podzielone na 6 osiedli: Centrum Południe, Centrum Północ, Podlesie, Bór Biskupi z Przeniem, Podlesie, Stare Bukowno i Przymiarki, Wodąca. Gminę Bukowno zamieszkuje około 10 300 mieszkańców.

#### **Gmina Bolesław:**

Gmina zamieszkiwana jest przez około 8.000 mieszkańców na obszarze 41,3 km<sup>2</sup>. Gminę tworzą sołectwa: Bolesław, Hutki, Krążek, Krzykawa, Krzykawka, Łaski, Małobądz, Podlipie, Ujków Nowy, Kolonia, Międzygórze, Krze.

#### **Gmina Klucze :**

Gmina Klucze zajmuje obszar 119,3 km<sup>2</sup>, który zamieszkuje około 15.000 mieszkańców. W skład gminy wchodzi sołectwa: Bogucin Duży, Bydlin, Chechło, Cieślin, Golczowice, Hucisko, Jaroszwiec, Klucze, Kolbark, Krzywopłoty, Kwaśniów Dolny, Kwaśniów Górny, Rodaki, Ryczówek, Zalesie Golczowskie.

## **2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.**

### **2.1 Cele planu.**

Celem głównym niniejszego planu jest zapewnienie racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i transport indywidualny.

Celami uzupełniającymi są:

- Zapewnienie mobilności komunikacyjnej mieszkańców z równoczesnym ograniczeniem jej negatywnych następstw w postaci kongestii, wypadków komunikacyjnych i szkód środowiskowych.
- Preferowanie komunikacji miejskiej w centrum Olkusza.
- Zwiększenie efektywności ekonomicznej komunikacji miejskiej.

Oczekiwane rezultaty to:

- wzrost udziału podróży odbywanych komunikacją miejską,
- dostosowanie komunikacji miejskiej do obecnych i przyszłych potrzeb mieszkańców,
- poprawa jakości i efektywności usług w publicznym transporcie zbiorowym ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zwiększenie roli transportu publicznego.

### **2.2 Okres planowania.**

Okres objęty niniejszym planem transportowym obejmuje lata: 2013 – 2023.

### **2.3 Powiązanie z dokumentami strategicznymi.**

Istotny wpływ na organizację publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku mają następujące dokumenty tj.: Strategia Rozwoju Transportu Publicznego Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu, Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013, Małopolskim Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013, Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Województwa Małopolskiego, Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013, Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Województwa Małopolskiego.

A)

#### **Strategia Rozwoju Transportu Publicznego Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu:**

W strategii określono że:

„Ciągłe rosnący poziom motoryzacji obserwować można na terenie całego kraju, w tym w gminach Bukowno, Bolesław, Klucze i Olkusz (w szczególności w samym mieście Olkuszu). W związku z tym coraz trudniej sprostać wyzwaniu jakim są oczekiwania mieszkańców odnośnie funkcjonowania systemu drogowego. Większa liczba samochodów osobowych, brak miejsc parkingowych, wzrost emisji spalin sprawia, że transport zbiorowy powinien odgrywać większą rolę. Każde miasto potrzebuje sprawnego i nowoczesnego systemu transportu publicznego, który będzie podstawą komunikacji miejskiej.

Lokalne samorządy powinny wspierać transport publiczny, w związku z tym podstawowym celem opracowywanej strategii jest stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne przemieszczanie się osób, poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego, poprawę jego funkcjonowania tak, by komunikacja miejska odpowiadała potrzebom wszystkich pasażerów oraz ograniczenia jego negatywnego skutku dla środowiska.

Spełnienie powyższych warunków doprowadzi do wzrostu liczby pasażerów komunikacji miejskiej, zmniejszenia natężenia pojazdów osobowych na drogach, spadku zanieczyszczeń komunikacyjnych na obszarach bezpośrednio przyległych do dróg i ulic oraz wzrostu zadowolenia mieszkańców.”

Okresu obowiązywania Strategii: 2012-2017

Zasięg terytorialny: gminy Bolesław, Bukowno, Klucze, Olkusz.

Główne rezultaty i produkty:

*Rezultaty:*

- wzrost udziału podróży odbywanych komunikacją zbiorową,
- zwiększenie roli transportu publicznego,
- dostosowanie zakresu usług transportowych do obecnych i przyszłych potrzeb mieszkańców,
- poprawa jakości i efektywności usług transportowych,
- dostosowanie środków transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych.

*Produkty:*

- zakup nowego taboru autobusowego ze zmniejszoną emisją zanieczyszczeń,
- zakup automatów do biletów,
- zakup dynamicznej informacji pasażerskiej,
- zapewnienie priorytetów komunikacji zbiorowej.

B)

### **Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013:**

W strategii wyznaczono trzy główne cele:

CEL STRATEGICZNY I: Wzmocnienie konkurencyjności gospodarczej województwa;

CEL STRATEGICZNY II: Stworzenie warunków dla wszechstronnego rozwoju społecznego i wysokiej jakości życia;

CEL STRATEGICZNY III: Wzmocnienie potencjału instytucjonalnego województwa

Niniejszy projekt wpisuje się w cel strategiczny I a w szczególności w obszar

III.3. – Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu.

Obszar III – Infrastruktura dla rozwoju regionalnego, kierunek polityki III.3. – Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu

WSKAŹNIKI osiągnięć:

- Wzrost liczby pasażerów przewożonych komunikacją publiczną,

ZAŁOŻENIA programowe:

Transport zbiorowy jest ważnym zagadnieniem – w aspekcie ekonomicznym, gospodarczym, społecznym i ekologicznym. Wypełnia on zarówno rolę socjalną (daje możliwość przemieszczania się osobom nie mającym dostępu do innych form transportu), jak i rolę kształtowania zachowań transportowych w kierunku ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza problemy funkcjonalne i ekologiczne. Do chwili obecnej w polskim prawodawstwie nie został wyznaczony organ administracji publicznej właściwy w sprawach regionalnego drogowego transportu publicznego. Dostęp do tego rynku jest tylko częściowo regulowany przez konieczność posiadania przez przewoźnika licencji zawodowych oraz zezwolenia na wykonywanie usług przewozowych. Usługi te wykonują działające w różnej formie organizacyjnej przedsiębiorstwa PKS oraz przewoźnicy prywatni na podstawie zezwoleń wydawanych stosownie do zasięgu przewozów przez właściwe miejscowo organy samorządu terytorialnego. Przewoźnicy mają prawo do stanowienia cen na swoje usługi. Taka sytuacja utrudnia integrację taryfową, a w dużej mierze również integrację sieciową tego sektora transportu publicznego.

Najważniejsze działania z zakresu zarządzania transportem:

- podział zadań przewozowych pomiędzy kolej i komunikację drogową,
- reorientacja wysoko tonażowego transportu samochodowego na transport kolejowy,

- dywersyfikacja usługodawców w zakresie sieci kolejowej i transportu kolejowego,
- poprawa standardu przewozów pasażerskich,
- zintegrowane węzły przesiadkowe i taryfy,
- rozwój regionalnych połączeń kolejowych, w tym turystycznych tras kolejowych,
- właściwa organizacja systemu transportu zbiorowego.”

C)

### **Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013**

Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013 (MRPO) został uchwalony 4 października 2007 roku, jako załącznik do Uchwały Nr 780/07 przez Zarząd Województwa Małopolskiego. Program ten jest podstawowym dokumentem operacyjnym służącym realizacji polityki rozwoju regionu. Łączy w sobie założenia Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia oraz potrzeby i aspiracje mieszkańców wynikające ze specyfiki i wewnętrznego potencjału Województwa Małopolskiego.

Głównym celem MRPO jest tworzenie warunków dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Cel główny zostanie osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych oraz celów operacyjnych poszczególnych osi priorytetowych programu.

Cele szczegółowe:

- Podnoszenie konkurencyjności i innowacyjności gospodarki Małopolski
- Poprawa spójności wewnętrznej regionu, osiągnięta w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju.
- Rozwój potencjału instytucjonalnego podmiotów z terenu Małopolski.

Osie priorytetowe:

1. Warunki dla rozwoju społeczeństwa opartego na wiedzy.
2. Gospodarka regionalnej szansy .
3. Turystyka i przemysł kulturowy.
4. Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego.
5. Krakowski Obszar Metropolitalny.
6. Spójność wewnątrz regionalna.
7. Pomoc techniczna.

Przedmiotowy projekt wpisuje się 4 oś priorytetową –Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego.

„W odniesieniu do transportu zbiorowego, realizowane będą grupy operacji wzmacniające systemy transportu publicznego miast posiadających komunikację publiczną wraz z obszarami funkcjonalnie z nimi powiązanymi (z wyłączeniem Krakowa oraz strefy podmiejskiej Krakowa obsługiwanej przez miejski transport publiczny miasta Krakowa, które kwalifikują się do wsparcia w ramach osi priorytetowej 5.), w tym w szczególności:

- a) inwestycje w rozwiązania umożliwiające integrację różnych środków transportu (np. węzły przesiadkowe, systemy Park & Ride);
- b) inwestycje w środki transportu: tabor autobusowy (wyłącznie autobusy o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń) oraz w tabor kolejowy służący pasażerskim przewozom regionalnym (tabor kolejowy również na obszarze KOM) oraz przedsięwzięcia z zakresu modernizacji regionalnej sieci kolejowej - modernizacja torów kolejowych przyczyniające się do poprawy czasu przejazdu na zmodernizowanych odcinkach;
- c) przedsięwzięcia z zakresu zarządzania transportem publicznym.”

D)

### **Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Województwa Małopolskiego.**

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego został uchwalony w 2003 roku przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego Departament Środowiska i Rozwoju Wsi.

Plan zagospodarowania przestrzennego został podzielony na cztery pola strategii. W ramach każdego pola zostały określone poszczególne cele strategiczne.

Cele strategiczne w polu „Mieszkańcy”;

- A.1. Elastyczny, łatwo dostosowujący się do zmian społeczno - gospodarczych system edukacji.
- A.2. Środowisko promujące przedsiębiorczość i aktywność obywateli.
- A.3. Spójne, solidarne i bezpieczne społeczności.
- A.4. Silna rodzina i zdrowy styl życia.
- A.5. Sprawny i przyjazny pacjentowi system ochrony zdrowia.

Cele strategiczne w polu „Pejzaż”;

- B.1. Zlikwidowanie zaniedbań w ochronie środowiska.
- B.2. Racjonalne gospodarowanie środowiskiem.
- B.3. Ochrona przyrody i różnorodności biologicznych.
- B.4. Kształtowanie krajobrazu kulturowego.

Cele strategiczne w polu „Gospodarstwo”;

- C.1. Restrukturyzacja i podniesienie konkurencyjności tradycyjnych działów przemysłu.
- C.2. Konkurencyjne, rynkowe rolnictwo.
- C.3. Innowacyjne firmy.
- C.4. Rozwinięte przemysły „regionalnej szansy”.
- C.5. Rozwinięte otoczenie biznesu.
- C.6. Wysoki poziom inwestycji.

Cele strategiczne w polu „Więzi” ;

- D.1. Dobrze rozwinięty system powiązań komunikacyjnych regionu z otoczeniem.
- D.2. Sprawny system transportu wewnętrznego.
- D.3. Infrastruktura konieczna dla rozwoju społeczeństwa informacyjnego.

„Zakłada się wielotorowe działania w kierunku usprawnienia funkcjonowania i obsługi regionu zbiorowym transportem osób:

- komunikacja autobusowa - zakłada się kontynuację procesu restrukturyzacji i prywatyzacji PKS, generalnie w oparciu o dotychczasowe formy i zasady funkcjonowania, przy uwzględnieniu uwarunkowań organizacyjnych i stosowaniu zasad polityki stymulowania wzrostu popytu na usługi transportowe;
- miejska komunikacja publiczna, w tym także podmiejska - istotna dla miast powyżej 30 000 mieszkańców będzie podlegać sukcesywnej restrukturyzacji. Zakłada się priorytety dla rozwoju komunikacji publicznej, uzasadnione ekonomicznie wykorzystywanie transportu szynowego w obszarze aglomeracji, szczególnie uzasadnione w obsłudze powiązań z obszarem podmiejskim.”

### **3. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.**

#### **3.1 Strategia rozwoju zrównoważonego rozwoju transportu**

Strategia Rozwoju Transportu Publicznego Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu została opracowana w celu zwiększenia roli transportu zbiorowego na



obszarze działalności Związku, czyli na terenie gmin Bolesław, Bukowno, Klucze i Olkusz. Przedstawione działania w niniejszej strategii mają na celu zapewnienie optymalnych warunków do zorganizowanej, bezpiecznej i sprawnej komunikacji miejskiej.

Do celów szczegółowych zalicza się: zwiększenie roli transportu publicznego, dostosowanie zakresu usług transportowych do obecnych i przyszłych potrzeb mieszkańców, poprawa jakości i efektywności usług transportowych, ułatwienie dostępu do środków transportu publicznego osobom niepełnosprawnym oraz integracja systemów transportowych.

Strategia została uchwalona 23 kwietnia 2012 roku przez Zgromadzenie Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu uchwałą nr LXXXVI / 310 / 2012.

Zapisy zawarte w Strategia Rozwoju Transportu Publicznego Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu są integralną częścią niniejszego planu.

### **3.2 Czynniki demograficzne.**

- **dla Gminy Klucze.**

#### **IŁOŚĆ MIESZKAŃCÓW W POSZCZEGÓLNYCH SOŁECTWACH**

sołectwo	ilość mieszkańców <sup>1</sup>	sołectwo	ilość mieszkańców <sup>1</sup>
Klucze	5006	Kwaśniów Dolny	629
Chechło	1660	Krzywopłaty	526
Jaroszowiec	1351	Kolbark	508
Ryczówek	1183	Bogucin Duży	333
Bydlin	989	Cieślin	307
Rodaki	953	Golczowice	288
Kwaśniów Górny	807	Hucisko	175
Zalesie Golczowskie	318		

#### **STATYSTYKA DEMOGRAFICZNA 2010 /stan na 31.12.2010r/**

Liczba ludności ogółem:	15 033 osób w tym: kobiet – 7748 • mężczyzn – 7285
przyrost naturalny:	ujemny
mieszkańcy w wieku przedprodukcyjnym	22%
mieszkańcy w wieku produkcyjnym	62%
mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym	16%
dzieci do 7 lat	12%
bezrobotnych	1000 osób
zatrudnionych na terenie gminy	24% czynnych zawodowo
ilość potencjalnych pasażerów	7 tys. osób

<sup>1</sup> Stan na 30 czerwca 2012 r.

- **dla Gminy Olkusz**

**ILOŚĆ MIESZKAŃCÓW W POSZCZEGÓLNYCH SOŁECTWACH**

Miejscowość:	ilość mieszkańców:	Sołectwo:	ilość mieszkańców:
Olkusz	36753	Pazurek	145
Bogucin Mały	440	Podlesie	320
Braciejówka	794	Rabsztyn	134
Czarny Las	81	Sieniczno	700
Gorenice	1327	Troks	575
Kogutek	76	Wiśliczka	134
Żurada	1139	Witeradów	975
Kosmolów	881	Zawada	617
Niesułowice	551	Zederman	1364
Olewin	286	Zimnodół	706
Osiek	1726	Zadole Kosmolowskie	153

**STATYSTYKA DEMOGRAFICZNA 2011 /stan na 31.12.2011 r./**

Liczba ludności ogółem:	50 054 osób w tym: kobiet – 25808 • mężczyzn – 24246
przyrost naturalny:	dodatni
mieszkańcy w wieku przedprodukcyjnym	17%
mieszkańcy w wieku produkcyjnym	68%
mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym	15%
dzieci do 7 lat	8%
bezrobotnych	3329 osób
zatrudnionych na terenie gminy	43% czynnych zawodowo
ilość potencjalnych pasażerów	38 tys. osób

- **dla Gminy Bukowno.**

**ILOŚĆ MIESZKAŃCÓW W POSZCZEGÓLNYCH OSIEDLACH**

Osiedle:	ilość mieszkańców:
Centrum Południe	2 070
Centrum Północ	5 340
Podlesie	340
Bór z Przeniem	510
Stare Bukowno z Przymiarkami	1620
Wodąca	690
Suma	10570

**STATYSTYKA DEMOGRAFICZNA 2010 /stan na 31.12.2010 r./**

Liczba ludności ogółem:	10 565 osób w tym: kobiet – 5465 • mężczyzn – 5100
przyrost naturalny:	ujemny
mieszkańcy w wieku przedprodukcyjnym	18%
mieszkańcy w wieku produkcyjnym	59%
mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym	22%
dzieci do 7 lat	6%
bezrobotnych	575 osób
zatrudnionych na terenie gminy	41 % czynnych zawodowo
ilość potencjalnych pasażerów	7,5 tys. osób

• **dla Gminy Bolesław.**

**IŁOŚĆ MIESZKAŃCÓW W POSZCZEGÓLNYCH SOŁECTWACH**

Sołectwo:	ilość mieszkańców:
Bolesław	2450
Hutki	221
Kolonia	656
Krązek	136
Krzykawka	778
Krzykawa	486
Krze	253
Laski	735
Małobądz	374
Międzygórze	156
Podlipie	1144
Ujków Nowy	392
suma	7781

**STATYSTYKA DEMOGRAFICZNA 2011 /stan na 12.03.2012 r./**

Liczba ludności ogółem:	7 700 osób w tym: kobiet – 3966 • mężczyzn – 3734
przyrost naturalny:	ujemny
mieszkańcy w wieku przedprodukcyjnym	17%
mieszkańcy w wieku produkcyjnym	60%
mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym	24%
dzieci do 7 lat	7%
bezrobotnych	464 osób
zatrudnionych na terenie gminy	39 % czynnych zawodowo
ilość potencjalnych pasażerów	5 tys. osób

### **3.3 Czynniki społeczne:**

Uczniowie, obok osób starszych i osób o niskich dochodach, stanowią największą stabilną grupę potencjalnych klientów komunikacji miejskiej.

Tendencje demograficzne pokazują, że liczba uczniów w szkołach maleje i proces ten będzie się nadal utrzymywał.

#### **a. Źródła ruchu:**

Restrukturyzacja przemysłu i ograniczenie zatrudnienia na terenie objętym planem wymusiły na mieszkańcach poszukiwanie nowych miejsc pracy poza terenem własnej gminy lub poza obszarem Związku. Wcześniej podział celów podróży na masowe dojazdy do pracy w systemie zmianowym, powodował zapotrzebowanie na komunikację zbiorową o ustalonych porach dnia np. rano dowozy do pracy i popołudniu powroty do domu. Teraz nastąpiło rozproszenia celów podróży i zmiana pory jej świadczenia. Pojawiło się ze strony mieszkańców oczekiwanie na szerszy zakres usług i żądanie uruchamiania nowych połączeń oraz wydłużenia okresów o zwiększonym poziomie kursowania komunikacji zbiorowej. Rośnie zapotrzebowanie na większą częstotliwość połączeń z równoczesnym zmniejszeniem średnich dobowych przewożonych potoków pasażerskich.

Pomimo zmian jakie zachodzą w ruchliwości mieszkańców, nadal występuje zjawisko generowania dużych potoków pasażerskich w porze rannej w kierunku Olkusza, a po południu w odwrotnym kierunku. Jest to typowa komunikacja dowozowa, co jest cechą charakterystyczną transportu publicznego na tym terenie.

#### **Ważniejsze źródła generujące potrzeby przewozowe na terenie Gminy Olkusz:**

W rejonie olkuskiego rynku oraz ulic: Krakowskiej, Kościuszki, F. Nullo i Króla Kazimierza Wielkiego, Al. 1000-lecia, mają swoje siedziby najważniejsze instytucje administracyjne, obiekty handlowe, usługowe i biznesowe, w związku z czym nasilenie ruchu samochodowego w tej części miasta jest bardzo duże. Powoduje to, że autobusy w godzinach dużego natężenia ruchu tracą czas stojąc w korkach na zatłoczonej ul. Króla Kazimierza Wielkiego. Odcinek linii autobusowych pomiędzy przystankami Olkusz Supersam ZKG "KM" i Olkusz Dworzec PKS jest „wąskim gardłem” całego układu komunikacyjnego, co w znacznym stopniu zaburza płynność i regularność funkcjonowania komunikacji miejskiej.

#### Szkoły podstawowe:

Szkoła Podstawowa nr 1 im. M. Kopernika, ul. Kantego 5,  
Szkoła Podstawowa nr 3, im. Marcina Biema, ul. Hardego 11a,  
Szkoła Podstawowa nr 4 im. Fr. Nullo, ul. Fr. Nullo 36,  
Szkoła Podstawowa nr 5 im. M. Bylicy, ul. Cegielniana 24,  
Szkoła Podstawowa nr 9 im. ppłk. Stanisława Skarżyńskiego, ul. Kosynierów 14,  
Szkoła Podstawowa nr 10 im. K. Makuszyńskiego, ul. Żeromskiego 1.

#### Gimnazja:

Gimnazjum z Oddz. Integracyjnymi nr 1 im. Stanisława Wyspiańskiego, ul. Kochanowskiego 2,  
Gimnazjum nr 2, im. Świętej Królowej Jadwigi ul. Żeromskiego 1,  
Gimnazjum nr 3 im. Aleksandra hr. Fredry, ul. Korczaka 7,  
Gimnazjum nr 4 im. Cypriana Kamila Norwida, ul. Kosynierów 14,

#### Szkoły ponad gimnazjalne:

I Liceum Ogólnokształcące im. K. K. Wielkiego, ul. Polna 8,  
II Liceum Ogólnokształcące im. Ziemi Olkuskiej, ul. Żeromskiego 1,  
IV Liceum Ogólnokształcące im. K. K. Baczyńskiego, ul. Korczaka 7

Zespół Szkół Nr 3 im. A. Kocjana, ul. Fr. Nullo 32  
Zespołu Szkół Nr 1, ul. Górnicza 12  
Zespół Szkół Nr4, ul. Legionów Polskich 1

Zakłady pracy:

1. Emalia Olkusz S.A.,
2. Fabryka Wentylatorów "OWENT",
3. „Creaton Polska” Sp. z o. o.,
4. „Bilstein-Polska” Sp. z o. o.
5. ROLMETAL Zakład Wyrobów Metalowych,
6. ARCELOR CONSTRUCTION POLSKA Sp. z o. o.

Placówki handlowe:

- „Carrefour” Olkusz, Rabsztyńska
  - „Biedronka”, Olkusz, Kościuszki 34
  - „Biedronka”, ul. Skłodowskiej 45 Olkusz,
  - „Biedronka”, Sławkowska 13 Olkusz,
  - „Aldi”, Al. 1000 lecia Olkusz,
  - „Lidl”, Jana Pawła II Olkusz,
- oraz  
Powiatowy Szpital w Olkuszu - NZOZ Nowy Szpital w Olkuszu przy Al. 1000-lecia.

**Ważniejsze źródła generujące potrzeby przewozowe na terenie Gminy Bolesław:**

Bolesław to gmina wiejska obejmująca 12 sołectw. Wieś Bolesław jest ośrodkiem centralnym dla pozostałych, tutaj znajdują się : urząd gminy , ośrodek zdrowia, szkoły.  
Mieszkalnictwo skupione jest wzdłuż ulicy Głównej w Bolesławiu i wzdłuż ulic prostopadłych do drogi krajowej ( Laski, Hutki, Krzykawa).

Zakłady pracy:

1. Zakład Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych Ingremio - Peszel,
2. TAKT Sp. z o. o.
3. INCAST Sp. z o. o.,
4. Zakład Produkcyjno Handlowy TEPOL,
5. Zakład Produkcyjno - Doświadczalny „PRO-DOŚ” Sp. z o. o,
6. ZGH Bolesław – „Szyb Dąbrówka”

**Ważniejsze źródła ruchu generujące potrzeby przewozowe na terenie Miasta Bukowna:**

Miasto Bukowno ma charakter przemysłowy i pełni funkcje ośrodka administracyjnego gminy. Podzielone jest na dwie części linią kolejową. Tutaj znajdują się : urząd gminy , ośrodek zdrowia, szkoły.

Zakłady pracy:

1. Zakład Górniczo Hutniczy „Bolesław” S.A .
2. "Boloil" Sp. z o. o.;
3. "Bolsped" Sp. z o. o.;
4. „Bolesław - Recycling” Sp. z o. o.;

5. „Bol-Therm” Sp. z o. o.;
6. Ocynkownia –Stalprodukt Sp.z o. o.;
7. Schneider Electric Industries Polska Sp. z o. o.

### **Ważniejsze źródła ruchu generujące potrzeby przewozowe na terenie Gminy Klucze:**

Klucze to gmina wiejska obejmująca 15 sołectw. Wieś Klucze jest ośrodkiem centralnym dla pozostałych, tutaj znajdują się : urząd gminy , ośrodek zdrowia, szkoły.

W Gminie działa:

- 7 szkół podstawowych (Klucze, Bydlin, Chechło, Jaroszowiec, Kwaśniów, Ryczówek, Rodaki)
- 2 gimnazja (Klucze, Bydlin),
- 1 Zespół Szkół Zawodowych,
- 1 Wojewódzki Szpital Chorób Płuc w Jaroszowcu
- 2 Przychodnie Zdrowia w: Kluczach Bydlinie

### **3.5 Ochrona środowiska**

Środowisko naturalne Powiatu Olkuskiego należy do bardziej zdegradowanych w województwie małopolskim. Na stan środowiska naturalnego w powiecie wpływa głównie rodzimy przemysł, a zwłaszcza eksploatacja i przerób rud cynkowo – ołowionych oraz eksploatacja piasków podsadzkowych.

Obszar objęty planem charakteryzuje się dużym urozmaiceniem przyrodniczo-krajobrazowym, co znajduje odzwierciedlenie w statusie ochronnym obszarów leśnych, jak również terenów o malowniczej rzeźbie terenu. W strukturze obszarów chronionych wchodzi w skład Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych, oraz Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie i Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd.

Jest to teren o znacznym stopniu zalesienia. Występują tu lasy państwowe, lasy prywatne i lasy gminne. Największy udział w drzewostanach ma sosna pospolita.

Mamy tutaj 5 obszarów objęte ochroną programu „Natura 2000”:

- 1) obszar nr 27 – PLH 120006 Jaroszowiec,
- 2) obszar nr 69 – PLH 120014 Pustynia Błędowska,
- 3) obszar nr 58 – PLH 240009 Ostoja Środkowo-jurajska,
- 4) obszar nr 1 – PLH 120006 Armeria,
- 5) obszar nr 64 – PLH 120014 Pleszczotka,

### **3.6 Sieć drogowa:**

Na obszarze objętym niniejszym planem znajduje się 1 droga krajowa, 3 wojewódzkie oraz 41 powiatowych, po których kursują autobusy komunikacji miejskiej.

Droga krajowa nr 94 przebiega przez gminę Olkusz i Bolesław.

Drogi wojewódzkie:

- nr 773 w kierunku Skąty przez Kosmolów przebiega przez gminę Olkusz,
- nr 783 w kierunku Wolbromia przez Rabsztyn przebiega przez gminę Olkusz,
- nr 791 w kierunku Chrzanowa przez Niesułowice oraz w kierunku Zawiercia przez Klucze przebiega przez gminę Olkusz i Klucze.

Drogi powiatowe – gmina Olkusz:

- nr 1063K Olkusz (ul. Żuradzka – ul. Mazaniec) – Bukowno (ul. Długa – ul. 1-go Maja),
- nr 1074K Olkusz (Mazaniec) – Żurada - Płoki,

- nr 1075K Olkusz ul. Sławkowska w Olkuszu,
- nr 1076K Krzeszowice – Gorenice – Olkusz (ul. Dworska),
- nr 1077K Olkusz Al. 1000-lecia,
- nr 1078K Olkusz – Osiek – Gorenice,
- nr 1079K Żurada – Witeradów – Osiek,
- nr 1080K Osiek – Zawada – Gorenice,
- nr 1084K Zimnodół – Zederman,
- nr 1086K Troks – Olewin – Osiek do drogi nr 1078K,
- nr 1088K Wiśliczka przez wieś,
- nr 1089K Olewin – Kosmolów,
- nr 1090K od drogi nr 783 Troks – Braciejówka – Jangrot – Trzyciąż,
- nr 1091K Olkusz (ul. Długa) – Bogucin Duży – Jaroszowiec,
- nr 1092K od drogi nr 783 – Olkusz (ul. Jasna, ul. Podgrabie) – Bogucin Duży,
- nr 1109K od drogi nr 783 Pazurek – do drogi nr 783 Podlesie,
- nr 1159K Olkusz (ul. Króla Kazimierza Wielkiego) od drogi nr 791.

Drogi powiatowe – gmina Bolesław:

- nr 1065K Krążek – Bukowno (ul. Wodąca, ul. Puza),
- nr 1066K Sławków – Podlipie do drogi nr 1065K,
- nr 1067K od drogi nr 94 – Kuźniczka,
- nr 1068K Sławków – Krzykawa – Bolesław,
- nr 1069K od drogi 1068K w Bolesławiu do ul. Niepodległości w Bukownie,
- nr 1073K Laski – Bolesław,
- nr 1095K od drogi nr 1068K – Bolesław – Klucze – Jaroszowiec – Bydlin – Wolbrom do drogi nr 794,
- nr 1157K Krze przez wieś od drogi 1068K – do drogi nr 94.

Drogi powiatowe – gmina Bukowno:

- nr 1062K Bukowno (ul. Borowska, ul. Wiejska),
- nr 1063K Olkusz (ul. Żuradzka – ul. Mazaniec) – Bukowno (ul. Długa – ul. 1-go Maja),
- nr 1064K Sławków – Bukowno (ul. Sławkowska),
- nr 1065K Krążek – Bukowno (ul. Wodąca, ul. Puza),
- nr 1069K od drogi 1068K w Bolesławiu do ul. Niepodległości w Bukownie),
- nr 1158K Bukowno ul. Lesna.

Drogi powiatowe – gmina Klucze:

- nr 1091K Olkusz (ul. Długa)- Bogucin Duży – Jaroszowiec,
- nr 1095K od drogi nr 1068K – Bolesław – Klucze – Jaroszowiec – Bydlin – Wolbrom do drogi nr 794,
- nr 1096K Błędów – Chechło – Ryczówek,
- nr 1097K Chechło do drogi nr 791,
- nr 1100K granica województwa – Rodaki – Kwaśniów Górny,
- nr 1103K Kwaśniów Górny – Hucisko,
- nr 1104K Pilica – Kwaśniów do drogi nr 791,
- nr 1106K Kwaśniów Dolny – Cieślin do drogi nr 1095K,
- nr 1108K od drogi 1106K Golczowice – Jaroszowiec – Pazurek,
- nr 1113K Bydlin – Krzywopłoty – Dłużec do drogi nr 1120K.

Najbardziej obciążone ruchem pojazdów są drogi:

- krajowa nr 94,
- fragment drogi wojewódzkiej nr 791 na odcinku ul. Kościuszki oraz ul. 29-go Listopada w Olkuszu,
- droga powiatowa nr 1159K (ul. Króla Kazimierza Wielkiego Olkuszu).

Ulicami Kościuszki i Króla Kazimierza Wielkiego w Olkuszu kursują 23 linie komunikacji miejskiej oraz 26 linii innych przewozów gminnych.

## **4. Zmiany w popycie pod wpływem zmian w ofercie przewozowej.**

### **4.1. Zmiany w rozkładzie głównych źródeł i celów ruchu w ramach obszaru objętego Planem.**

Analizując plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategię rozwoju gmin tworzących związek nie stwierdzono planowanych w najbliższej przyszłości zmian w rozkładzie głównych celów podróży. Rozkład przestrzenny potrzeb przewozowych pozostanie na niezmiennym poziomie. W wyniku planowanej poprawy jakości świadczenia usług przewiduje się nieznaczne zwiększenie potoków pasażerskich spowodowane zwiększeniem atrakcyjności oferty przewozowej w komunikacji miejskiej.

Wytypowano kilka głównych linii o najwyższym przewożonym potoku pasażerskim i najwyższym potencjale wzrostu, na których planuje się obsługę nowymi autobusami nabytymi z dofinansowania ze środków wspólnotowych.

Na terenie działania Związku nie planuje się budowy torowisk, celem uruchomienia linii tramwajowych ani lokalnych połączeń kolejowych. Jedynym systemem transportu użyteczności publicznej pozostanie transport drogowy w komunikacji miejskiej.

### **4.2 Zasady polityki transportowej wraz z instrumentami jej prowadzenia.**

Polityka transportowa na terenie Związku polega głównie na dostosowaniu wielkości taboru do aktualnych potrzeb przewozowych z rozróżnieniem na poszczególne linie i pory dnia. Powinno to dać, w perspektywie obowiązywania planu, racjonalny podział zaspokojenia potrzeb przewozowych między komunikację miejską i gminne przewozy pasażerskie oraz transport indywidualny (samochodowy, rowerowy, pieszy). W efekcie podjętych działań powinno się zmniejszyć zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w centrum Olkusza.

### **4.3 Popyt w zakresie usług transportu publicznego na obszarze objętym planem.**

Potencjał przewozowy rozumiany jako ilość mieszkańców, którzy ze względu na różne potrzeby życiowe zmuszeni są do przemieszczania się, jest na poziomie około 50% – 60% na terenie działania Związku, z czego z komunikacji miejskiej korzysta tylko około 1/3 z nich – natomiast pozostali wykorzystują własne środki transportu lub inne środki komunikacji zbiorowej.

## **5. Sieć komunikacji miejskiej.**

### **5.1 Charakterystyka istniejącej sieci:**

Związek realizuje zadania własne gmin z zakresu lokalnego transportu zbiorowego organizując przewozy na 27 liniach komunikacji miejskiej, zabezpieczając potrzeby przewozowe społeczności lokalnych we wszystkie dni tygodnia od najwcześniejszych godzin porannych do późnowieczornych.



## Wykaz linii komunikacji miejskiej w roku 2012.

Oznaczenie linii:	Trasa:
B	Hutki Las – Sławków Rynek 2
BP	Olkusz Dworzec PKS - Braciejówka
G	Olkusz ZKG „KM” - Gorenice Pętla
M	Olkusz Os. Młodych – Olkusz Dworzec PKS
Sł	Olkusz Dworzec PKS – Olkusz Jasna
PS	Olkusz Cmentarz – Olkusz Os. Młodych
WK	Olkusz ZKG „KM” - Zadole Kosmolowskie II
ZP	Olkusz ZKG „KM” - Kogutek 2
ZZ	Olkusz ZKG „KM” - Zawada Pętla
Ż	Olkusz ZKG „KM” - Żurada Pętla
457	Olkusz ZKG „KM” - Lgota II
460	Sławków Dworzec PKP – Olkusz Dworzec PKS
461	Olkusz Orzeszkowej – Sławków Rynek 2
462	Olkusz Orzeszkowej – Sławków Rynek 2
463	Olkusz ZKG „KM” -Sławków- Bukowno Dworzec PKP
464	Olkusz Dworzec PKS – Bukowno Dworzec PKP
465	Olkusz Os. Młodych – Bukowno Dworzec PKP
466	Olkusz Dworzec PKS – Bukowno Stare Pętla
467	Bukowno Leśna – Bukowno Podlesie 2
470	Olkusz Os. Młodych – Cieślin Dom Ludowy
471	Olkusz ZKG „KM” - Rodaki Pętla
472	Czechło Pętla – Olkusz Orzeszkowej
473	Olkusz ZKG „KM” - Golczowice Pętla
474	Golczowice Pętla – Olkusz ZKG „KM”
475	Olkusz ZKG „KM” - Bogucin Mały
476	Olkusz ZKG „KM” - Rodaki Pętla
477	Olkusz ZKG „KM” - Rodaki Pętla

## 5.2 Planowane zmiany w istniejącej sieci:

### Propozycje zmian tras i częstotliwości.

Nie planuje się drastycznego zmniejszenia ilości kursów, ponieważ skutkuje to utratą pasażerów. O atrakcyjności komunikacji decydują przede wszystkim: pewność, punktualność, czas przejazdu. Niezbędna jest korekta przebiegu linii. Linia komunikacyjna powinna mieć jednoznacznie wskazaną trasę podstawową z kursami o powtarzalnym interwale czasowym.

**Propozycja zmian na terenie miasta Olkusza;**

Uporządkować przebieg linii w obrębie miasta Olkusza tak, aby linie komunikacji miejskiej kończyły się w węźle przesiadkowym. Rozpoczynanie linii z węzła sieci np. Olkusz ZKG „KM” umożliwi przesiadki „drzwi w drzwi”.

**Propozycja zmian w przebiegu tras w gminie Bolesławiu;**

Uruchomić linie wewnętrzne umożliwiające połączenie Bolesławia z pozostałymi sołectwami gminy.

**Propozycja zmian w przebiegu tras w Bukownie;**

Utworzyć węzeł przesiadkowy w okolicach dworca PKP oraz uruchomić linie wewnętrzne skomunikowane z istniejącymi połączeniami komunikacji publicznej.

**Propozycja zmian w przebiegu tras w gminie Klucze;**

Uruchomić linie wewnętrzne umożliwiające połączenie Klucz z pozostałymi sołectwami gminy.

## **6. Finansowanie usług przewozowych.**

Zasady finansowania usług przewozowych w ramach przewozów użyteczności publicznej muszą uwzględniać:

- a) uregulowania prawne Rozdziału 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – określający „finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej”
- b) Statut Związku,
- c) Budżet Związku,

### **6.1 Źródła finansowania.**

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej są:

- 1). Dopłaty z budżetów gmin tworzących związek;
- 2). Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe.

### **6.2 Formy finansowania.**

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polega na pokryciu kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem przez operatora usług w komunikacji miejskiej według rozkładu jazdy i taryfy ustalonej przez organizatora. Wpływy ze sprzedaży biletów przez operatora stanowią formę zapłaty za wykonaną pracę przewozową. Planuje się również udostępnienie operatorowi wyłonionemu w postępowaniu konkurencyjnym środków transportu będących własnością organizatora celem realizacji przewozów w zakresie komunikacji miejskiej.

### **6.3 Polityka finansowania komunikacji.**

Organizacja komunikacji miejskiej wymaga dotacji ze strony gmin tworzących Związek. Wielkość dotacji zależy od przyjętej polityki cenowo – taryfowej (ulgi gminne), stosowanych marszrutyzacji i rozkładów jazdy oraz jakości świadczonych usług przewozowych. W końcowym efekcie każda z gmin w danym roku dopłaca na organizowanie komunikacji miejskiej kwotę obliczoną zgodnie z zapisami Statutu Związku.

Planuje się, by docelowo dotacja gmin do komunikacji miejskiej pokrywała nie więcej niż 40% kosztów jej organizacji.

## **7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju transportu.**

Na terenie objętym niniejszym planem transportowym, ze względu na posiadaną infrastrukturę transportową, komunikacja miejska jest możliwa wyłącznie jako przewozy drogowe.

## **8. Pożądany standard usług przewozowych w komunikacji miejskiej.**

### **8.1 Obecny standard usług.**

Oferowany standard usług przewozowych w komunikacji miejskiej jest pochodną możliwości finansowych organizatora i wielkości potoków przewożonych tą komunikacją. W zakresie środków transportu wykorzystywane są autobusy, które najczęściej pochodzą z lat 90 – tych XX w. W zasadzie wszystkie autobusy wykorzystywane przez operatorów są niskopodłogowe lub nisko wejściowe, wyposażone w 60% w wyświetlacze elektryczne bądź elektroniczne. Około 20% autobusów jest przystosowanych do przewozu osób mających kłopoty z poruszaniem, czyli rampy i zaczepy dla wózków inwalidzkich. Jest zbyt mało punktów sprzedaży biletów, powoduje to konieczność ich zakupu u kierowcy, co z kolei wydłuża czas podróży. W zakresie kolorystyki taboru panuje w zasadzie dowolność operatorów, co skutkuje tym, że pasażer ma problem z rozpoznaniem po wyglądzie autobusu komunikacji miejskiej.

### **8.2 Pożądany standard usług.**

#### **Autobusy:**

- Co najmniej 50% pojazdów to autobusy niskopodłogowe w rozumieniu stosownych przepisów,
- Co najmniej 30% autobusów obsługujących linie komunikacyjne na obszarze Związku posiada silniki z normą emisji spalin EURO 5, a w ciągu 10 lat od wejścia w życie planu (tj. do roku 2023r), co najmniej 70% autobusów było wyposażonych w silniki z normą spalin EURO 6. Pozostałe autobusy spełniają normę emisji spalin na poziomie nie mniejszym niż EURO 2,
- Planuje się zakup 10 sztuk autobusów 12 metrowych o pojemności 90+, niskopodłogowych, z klimatyzacją, w ramach dofinansowania ze środków wspólnotowych.
- Planuje się ujednoczenie zewnętrznego wyglądu autobusów obsługujących linie komunikacji miejskiej na obszarze Związku (kolor nadwozia, logotyp, wygląd i umiejscowienie tablic informacyjnych zewnętrznych) do 2017 roku,

## **9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów.**

### **9.1 Istniejący system informacji dla pasażerów.**

Informacja dla pasażera dostępna jest obecnie na stronie internetowej Związku: [www.zkgkm-olkusz.pl](http://www.zkgkm-olkusz.pl). Można tam znaleźć rozkłady jazdy, cennik biletów, wysokość opłat

dodatkowych, regulamin przewozów, oraz inne, jak: ogłoszenia, sprawozdania z działalności, można również zadać pytanie i uzyskać odpowiedź. Ponadto pasażer może skorzystać z usługi: „rozkład jazdy na komórkę”.

Na przystankach istnieją rozkłady jazdy na tabliczkach przystankowych oraz informacje o zmianach w realizacji komunikacji miejskiej.

## **9.2 Planowany system informacji dla pasażerów.**

Informacja dla pasażera będzie unowocześniana w miarę potrzeb i możliwości finansowych Organizatora. Planuje się montaż elektronicznych tablic informacyjnych w węzłach przesiadkowych i na ważniejszych przystankach.

## **10. Kierunki rozwoju komunikacji miejskiej.**

Na terenie objętym niniejszym planem transportowym, ze względu na posiadaną infrastrukturę transportową komunikacja publiczna będzie realizowana jako przewozy drogowe.

Istniejąca linia kolejowa nie przyczyni się do zaspokojenia potrzeb mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Nie planuje się wykorzystywać przewozów kolejowych, jako komunikacji użyteczności publicznej.

### **10.1 Dostępność przestrzenna, czasowa i ekonomiczna.**

Planując sieć komunikacji miejskiej należy mieć na uwadze zarówno możliwości jej finansowania, jak również zaspokojenie potrzeb społecznych ze względu na istniejące źródła ruchu oraz ograniczenie korzystania z własnego samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej.

Należy tak dopasować sieć połączeń komunikacji miejskiej i innych gminnych przewozów pasażerskich, by były to dwa uzupełniające się kierunki rozwoju publicznej komunikacji zbiorowej. Umożliwi to poprawę dostępności czasowej środków komunikacji publicznej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, oraz lepszą dostępność przestrzenną poprzez umożliwienie uruchomienia innych przewozów pasażerskich tam, gdzie warunki uniemożliwiają lub utrudniają realizację komunikacji miejskiej.

W celu zapobieżenia kongestii na głównych ulicach miast, należy dążyć do zwiększenia roli komunikacji miejskiej oraz ograniczać w ścisłym centrum Olkusza do minimum inne przewozy gminne oraz wykorzystywanie indywidualnych samochodów.

Zachętą do pozostawienia własnego samochodu winno być takie ustawienie taryfy biletowej by koszty jego eksploatacji były znacząco wyższe, licząc w tym również koszty płatnych parkingów, niż cena biletu.

### **10.2 Obsługa osób niepełnosprawnych.**

Zakłada się, że co najmniej 60% autobusów obsługujących linie komunikacji miejskiej będzie dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych w rozumieniu stosownych przepisów (niepełnosprawność ruchowa, słabo widzący, osoby starsze, osoby z małymi dziećmi na rękach lub w wózkach).

### **10.3 Innowacje zwiększające atrakcyjność komunikacji miejskiej.**

Samo wprowadzenie zmian jakościowych w komunikacji nie wystarczy. Należy o podjętych działaniach informować obecnych i potencjalnych pasażerów.

Planuje się zainicjowanie działania w mediach wspierające inicjatywy organizatora.

Pożądaną praktyką powinna być:

- możliwość bezpośredniej komunikacji z pasażerami,
- możliwość budowania zespołu osób wspierających (lobbing na rzecz konkretnej inicjatywy),
- możliwość bezpośredniego ustosunkowania się do negatywnych komentarzy oraz rozprzestrzenianie pozytywnych treści.

Planuje się przeprowadzanie akcji informacyjnych w największych zakładach pracy, w prasie oraz w formie plakatowej, internetowej lub innej przyjętej formie, na temat zasad i korzyści wynikających z korzystania z komunikacji miejskiej.

Wskazaniem jest przeprowadzanie kampanii tematycznych mających zmieniać zachowania komunikacyjne, eliminować stereotypy i negatywne opinie o komunikacji i jej pracownikach np.:

- zmieniać powszechną niechęć pasażerów w stosunku do kontrolerów, poprzez promowanie znaczenia tego zawodu, informacje o stratach wynikających z jazdy bez biletu oraz uświadomienie, że tak naprawdę za gapowiczów płacą wszyscy pasażerowie.
- prowadzić stałe akcje wśród młodzieży i dzieci promujące komunikację miejską oraz właściwe zachowanie na przystankach i w pojazdach (poszanowanie mienia społecznego, ustępowania miejsca siedzącego, głośne rozmowy, informacja o poniesionych kosztach z powodu dewastacji itd.)

Ponadto planuje się rozpoznanie możliwości wdrożenia „linii giętkich” tzn. wytypowanie obszaru, sposób finansowania, możliwość uzyskania dofinansowania.

W Polsce usługa ta znana jest pod nazwą „TELE BUS” i funkcjonuje np. w Krakowie. Linie giętkie obsługują ograniczony obszar i zatrzymują się jeżeli jest taka konieczność, na wyznaczonych przystankach. Pasażer ma możliwość zamówienia kursu na telefon, oraz ustalenia godziny, miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży.

## **11. Zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.**

### **11.1 Rozkłady jazdy:**

Przed planowaną rozkładu jazdy linii komunikacji miejskiej wymagane jest przeprowadzenie badania napełnień i preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

Szczególną uwagę należy zwrócić na to, aby korekta rozkładów dotyczyła:

1. zmniejszenia ilości „wariantów” w obrębie jednej linii,
2. dostosowania oferty do popytu,
3. dostosowania odjazdów autobusów do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy dużych zakładów pracy i szkół,
4. przyjmowania, w miarę możliwości, interwałów czasowych umożliwiających zapamiętanie godzin odjazdów autobusu (powtarzalność minut w każdej kolejnej godzinie),

### **11.2 Taryfa:**

Taryfa przewozowa, a w niej ceny biletów i zakres ulg, jest ważnym elementem systemu transportu publicznego i polityki transportowej organizatora i winna być tak ustalona, żeby pasażerowie korzystali z komunikacji miejskiej dostępnej cenowo dla pasażera, a dotacja ze strony gmin była minimalna. W statucie Związku należy umieścić zapisy dotyczące zasad tworzenia taryfy przewozowej pozwalające finansowanie komunikacji miejskiej z dotacji gmin na poziomie nie większym niż 40% jej kosztów.

Należy uprościć sposób uiszczenia opłaty za przejazd poprzez: zmniejszenie ilości nominałów biletów, zakup automatów biletowych, wdrożenie nowoczesnych systemów informatycznych służących do pobierania opłaty za przejazd.

### **11.3 Węzły przesiadkowe.**

Planuje się integrację transportu publicznego na obszarze Związku poprzez:

- 1) Podjęcie działań w celu ustanowienia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Olkuszu przy ul. Składowej i w Bukownie w okolicach dworca PKP,
- 2) Zmianę organizacji ruchu na ulicy Składowej poprzez likwidację przystanku przy dworcu PKP w Olkuszu,
- 3) Zachowanie dotychczasowej funkcji węzła przesiadkowego przy ul. Kościuszki w Olkuszu z priorytetem dla obsługi komunikacji miejskiej,
- 4) Obowiązkowe współdziałanie organów zarządzających ruchem z organizatorem transportu w procesie przygotowania zmian w organizacji ruchu na terenie Związku.

## **12. Planowana oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego.**

### **12.1 Planowany układ sieci komunikacyjnej.**

#### **a) Komunikacji miejskiej**

Ustanawia się sieć komunikacyjną objętą zakresem obowiązywania planu, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, na liniach wymienionych w poniższej tabeli.

B	Hutki Las – Bukowno Dworzec PKP
BP	Olkusz Dworzec PKS - Braciejówka
G	Olkusz ZKG „KM” - Gorenice Pętla
M	Olkusz Os. Młodych – Olkusz Dworzec PKS
PS	Olkusz Cmentarz – Olkusz Os. Młodych
Sł	Olkusz Dworzec PKS – Olkusz Jasna
WK	Olkusz ZKG „KM” - Zadole Kosmolowskie II
ZP	Olkusz ZKG „KM” - Kogutek 2
ZZ	Olkusz ZKG „KM” - Zawada Pętla
Ż	Olkusz ZKG „KM” - Żurada Pętla
Mbis	Olkusz ZKG „KM” – Olkusz Os. Młodych - Olkusz ZKG „KM”
457	Olkusz ZKG „KM” - Lgota II
460	Sławków Dworzec PKP – Olkusz Dworzec PKS
461	Olkusz Orzeszkowej – Sławków Rynek 2
462	Olkusz Orzeszkowej – Sławków Rynek 2
463	Olkusz ZKG „KM” - Bukowno Dworzec PKP

464	Olkusz Dworzec PKS – Bukowno Dworzec PKP
465	Olkusz Os. Młodych – Bukowno Dworzec PKP
466	Olkusz Dworzec PKS – Bukowno Stare Pętla
467	Bukowno Leśna – Bukowno Podlesie 2
SW	Bukowno Stare Pętla – Bukowno Wodąca – Bukowno Dworzec PKP
K	Klucze – Jaroszowiec – Chechło - Klucze
470	Olkusz Os. Młodych – Cieślin Dom Ludowy
471	Olkusz ZKG „KM” - Rodaki Pętla
472	Chechło Pętla – Olkusz Dworzec PKS
473	Olkusz ZKG „KM” - Golczowice Pętla
474	Golczowice Pętla – Olkusz ZKG „KM”
475	Olkusz ZKG „KM” - Bogucin Mały
476	Olkusz ZKG „KM” - Rodaki Pętla
477	Olkusz ZKG „KM” - Rodaki Pętla

Sieć komunikacyjna, w ramach której realizowana jest komunikacja miejska, może być dofinansowana na zasadach określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych aktach szczegółowych.

#### **b) Innej komunikacji zbiorowej**

Oprócz komunikacji miejskiej na obszarze Związku funkcjonują również gminne przewozy pasażerskie wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Burmistrza Olkusza.

Aktywność przewoźników koncentruje się na trasach o najwyższych potokach pasażerskich i małych wahanich w okresie doby, tygodnia czy roku. Ilość wydanych zezwoleń, jak również realizowane przez przewoźników rozkłady jazdy mają wpływ na ilość pasażerów przewożonych w komunikacji miejskiej, a w konsekwencji na wielkość dotacji z gmin.

### **12.2 Planowane innowacje.**

Wskazane jest rozpoznanie możliwości wdrożenia „linii giętkich”. W Polsce usługa ta znana jest pod nazwą „TELE BUS”.

### **12.3 Monitoring rezultatów.**

Plan przewiduje stosowanie standardowych metod monitorowania i oceny przebiegu jego realizacji. Weryfikacja wyników realizacji planu następować będzie przez cykliczne badania i pomiary ruchu, w tym natężenie ruchu pojazdów w wybranych przekrojach, napętnienia potoków pasażerskich. Ponadto zakres badań będzie obejmował oceny i opinie mieszkańców na temat funkcjonowania komunikacji publicznej.

Organizator będzie informował mieszkańców o postępach w realizacji planu wykorzystując własną stronę internetową: [www.zkgkm-olkusz.pl](http://www.zkgkm-olkusz.pl), oraz lokalną prasę.