

Projekt

z dnia 13 czerwca 2023 r.

Zatwierdzony przez .....

Karol Mielke  
Karol Paweł  
Kuchin  
16. VI 2023  
M. H. H.

UCHWAŁA NR .....  
RADY MIASTA OŚWIĘCIM

z dnia 28 czerwca 2023 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim" oraz przyjęcia dokumentu pn. "Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040".

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 40 z późn.zm) oraz art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U z 2022 r. poz. 1343 z późn.zm) - **Rada Miasta Oświęcim postanawia:**

§ 1. Przyjąć aktualizację "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim", stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Przyjąć dokument pn. „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040”, stanowiący załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 3. Z dniem wejścia w życie niniejszej uchwały traci moc uchwała Nr XIII/225/19 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 października 2019 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim" (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2019 r. poz. 7959).

§ 4. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Oświęcim.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Radca Prawny  
Paweł Głowacki

Przekazano do Rady Miasta w dniu 15.06.23  
Poz. centralnego rejestru projektów uchwał  
Rady Miasta 750/23  
(podpis pracownika Wydz. OR)

Zatwierdzam  
(data, podpis i podpis prezydenta)

Wnieśli o nje: le p. radnikowski  
projekt uchwały w sprawie obrad  
sesji RM w dniu 28.06.23 Strona 1

## Uzasadnienie

Ustawa o samorządzie gminnym:

art. 18 ust. 2 pkt. 15 - Do wyłącznej właściwości rady gminy należy, stanowienie w innych sprawach zastrzeżonych ustawami do kompetencji rady gminy.

art. 40 ust. 1 - Na podstawie upoważnień ustawowych gminie przysługuje prawo stanowienia aktów prawa miejscowego obowiązujących na obszarze gminy.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym:


art. 11 ust. 2 - Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Zgodnie z przedstawionym przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego planowanym harmonogramem naborów w ramach Programu Regionalnego „Fundusze Europejskie dla Małopolski na lata 2021-2027” w roku bieżącym istnieje możliwość pozyskania środków finansowych z Priorytetu 8. Fundusze Europejskie dla sprawiedliwej transformacji Małopolski Zachodniej, Działanie 8.11 Transformacja transportu m.in. na zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą. Ponadto środki na ten cel będzie można pozyskać także z Priorytetu 3. Fundusze Europejskie dla transportu miejskiego.

Pismem z dnia 4 stycznia br. Marszałek Województwa Małopolskiego przesłał wytyczne dotyczące dokumentów planistycznych/strategicznych, jakie będą wymagane dla inwestycji w obszarze transportu i mobilności miejskiej. Zgodnie z Umową Partnerstwa dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców powinno odbywać się to w oparciu o Zrównoważony plan mobilności miejskiej tzw. SUMP lub inny dokument z zakresu planowania transportu miejskiego. Wskazując również, że dokument musi zostać sporządzony dla miasta i jego obszaru funkcjonalnego, w tym zakresie dopuszcza się formy współpracy JST przewidziane w ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym tj. np. porozumienie międzygminne.

W związku z powyższym, zachodzi również konieczność zaktualizowania dokumentu pn. "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim".

Gminy – Strony porozumienia pozytywnie zaopiniowały sporządzenie ww. dokumentów.

Naczelnik  
Wydziału Gospodarki Miejskiej  
  
mgr inż. Anna Piwowarska



# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem jest Miasto Oświęcim



**WROCŁAW - OŚWIĘCIM**  
**AKTUALIZACJA 2023**

Id: 52B8CC46-ADC6-40A4-9194-19BD2AA0DE64. Projekt



**TRAKO**

PROJEKTY TRANSPORTOWE

Strona 1



Dokument przygotowany przez:

**TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE**

Szamborski i Szelukowski S.J. ©

ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,

e-mail: [poczta@trako.com.pl](mailto:poczta@trako.com.pl)

[www.trako.com.pl](http://www.trako.com.pl)

Wrocław – Oświęcim, czerwiec 2023 r.

## **Spis treści**

1.	Przedmiot opracowania .....	6
1.1.	Cel opracowania .....	6
1.2.	Zakres Planu .....	7
1.3.	Definicje i określenia .....	9
2.	Metodologia tworzenia Planu .....	14
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem .....	15
3.1.	Informacje ogólne o Mieście Oświęcim .....	15
3.2.	Demografia .....	16
3.3.	Gospodarka .....	18
3.4.	Sfera społeczna .....	19
3.5.	Informacje ogólne o pozostałych gminach objętych Planem transportowym .....	20
4.	Istniejący system transportowy .....	23
4.1.	Komunikacja miejska w Oświęcimiu .....	23
4.2.	Analiza zasięgu sieci komunikacji miejskiej .....	35
4.3.	Niedobory jakościowe i ilościowe systemu transportu i infrastruktury .....	37
4.4.	Regionalny osobowy transport kolejowy .....	39
4.5.	Regionalny i dalekobieżny osobowy transport drogowy .....	44
4.6.	Układ drogowy .....	45
4.7.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych .....	49
4.8.	Transport indywidualny .....	50
4.9.	Transport towarowy .....	52
4.10.	Płatne miejsca postojowe .....	53
4.11.	Inwestycje komunikacyjne realizowane i planowane .....	54
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem .....	58
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne .....	58
5.1.1.	Układ zagospodarowania Oświęcimia .....	58
5.1.2.	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin .....	58
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi .....	60
5.2.1.	Ustalenia krajowego planu transportowego .....	60
5.2.2.	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego .....	61
5.2.3.	Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego .....	63
5.3.	Wpływ transportu na środowisko .....	65
5.3.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego .....	65

---



5.3.2.	Emisja spalin .....	65
5.3.3.	Emisja hałasu .....	67
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym .....	69
6.1.	Ocena potrzeb przewozowych.....	69
6.1.1.	Wielkość popytu efektywnego.....	72
6.1.2.	Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu efektywnego i czynników mających na nią wpływ.....	73
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu .....	74
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	76
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową .....	76
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	80
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	81
8.1.	Formy finansowania usług przewozowych .....	81
8.2.	Źródła finansowania usług przewozowych .....	81
9.	Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	85
9.1.	Założenia ogólne .....	85
9.2.	Gwarantowana dostępność czasowa komunikacji miejskiej .....	87
9.3.	Gwarantowana punktualność kursowania .....	90
9.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu .....	90
9.5.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów .....	91
9.6.	Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami .....	92
9.6.1.	Dostosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami .....	93
9.6.2.	Dostosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami i z ograniczoną mobilnością .....	94
9.7.	Standard w zakresie ochrony środowiska – wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej .....	95
10.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym .....	96
10.1.	Struktury zarządzania transportem publicznym na obszarze objętym Planem .....	96
10.2.	Wybór operatora .....	98
10.3.	Wyznaczanie tras linii .....	99
10.4.	Projektowanie rozkładów jazdy .....	101
10.5.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego.....	104
10.6.	Dystrybucja biletów przejazdowych .....	105
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera .....	107
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	107

---

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach .....	108
11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem .....	108
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	110
12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego .....	110
12.2. Zwiększenie dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej .....	110
12.3. Elektryfikacja komunikacji miejskiej .....	113
12.4. Integracja transportu publicznego .....	115
12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych .....	117
12.6. Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej .....	118
13. Monitoring i ewaluacja Planu .....	120
14. Akty prawne przytoczone w opracowaniu .....	123
15. Dokumenty źródłowe .....	125
16. Spis tabel .....	125
17. Spis rysunków .....	126



## 1. Przedmiot opracowania

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Oświęcimia i okolicznych gmin, przyjęty uchwałą Rady Miasta Oświęcim w dniu 29.04.2015 r., został zaktualizowany i przyjęty przez Radę Miasta Oświęcim w dniu 30.10.2019 r.

Od momentu sporządzenia pierwotnej wersji dokumentu oświęcimska komunikacja miejska została gruntownie przeobrażona. Wymieniono ponad połowę taboru MZK, gdyż do eksploatacji wprowadzono m.in. 21 fabrycznie nowych autobusów, w tym 7 autobusów hybrydowych i pierwszy autobus zeroemisyjny – autobus elektryczny. Rozszerzono kanały dystrybucji biletów, wprowadzając m.in. w prawie wszystkich autobusach mobilne automaty biletowe z możliwością nabycia biletów za pomocą gotówki i płatniczych kart zbliżeniowych oraz instalując 3 stacjonarne automaty biletowe w Oświęcimiu. Na 11 przystankach zamontowane zostały elektroniczne wyświetlacze Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, informujące o rzeczywistych godzinach odjazdów autobusów.

Pomimo iż liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie oświęcimskim od 2015 r. zwiększyła się w roku 2021 aż o 22,5 %<sup>1</sup>, liczba pasażerów podróżujących oświęcimską komunikacją miejską utrzymywała się na podobnym poziomie do 2020 roku, kiedy rozpoczęła się epidemia COVID-19. W wyniku wprowadzanych ograniczeń w życiu codziennym, przekładających się na mniejszą mobilność mieszkańców, liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego dramatycznie spadła. Konieczność zachowania dystansu społecznego oraz odgórne limity w zakresie dopuszczalnej liczby osób w pojeździe transportu publicznego, wymusiły utrzymanie niemal tej samej liczby połączeń, pomimo znaczącego odpływu pasażerów.

Zaistniała sytuacja wymusza efektywne gospodarowanie środkami finansowymi Oświęcimia i sąsiadujących gmin, które przeznaczane są na lokalny transport zbiorowy. Postanowienia niniejszej aktualizacji Planu ukierunkowane są na dalszy rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego w Oświęcimskim Obszarze Funkcjonalnym, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności komunikacji miejskiej. Wdrażanie postulatów Planu zachęcać będzie do powrotu do korzystania z transportu miejskiego, a obecnych jej użytkowników do częstszego podróżowania autobusami MZK.

### 1.1. Cel opracowania

Główny cel **Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim**, to zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, są m.in.:

- dostosowanie usług przewozowych do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integracja systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,

<sup>1</sup> Źródło: dane GUS/BDL, w roku 2015 liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców powiatu oświęcimskiego wynosiła 532 pojazdy, a w roku 2021 – 651,5 pojazdów.



- redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcja zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządów, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług transportu publicznego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju.

Aktualizacja dokumentu zostanie poddana pod konsultacje społeczne, które przeprowadzono w dniach 12.05.2023 r. – 01.06.2023 r. Wyłożenie planu do publicznego wglądu służyło przekazaniu informacji o planowanych działaniach w sferze publicznego transportu zbiorowego, ale przede wszystkim – wpływaniu mieszkańców na kształt dokumentu poprzez umożliwienie zgłaszania uwag i propozycji oraz kreowania własnego, oczekiwanego wizerunku tego transportu. Uzasadnione uwagi otrzymane w ramach konsultacji zostały wprowadzone do treści dokumentu. Plan, po uchwaleniu przez Radę Miasta Oświęcimia, będzie stanowić akt prawa miejscowego.

Aktualizacja „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Miasto Oświęcim” został pozytywnie uzgodniony z pięcioma sąsiednimi gminami (tj. Brzeszcze, Chełmek, Libiąż, Miedźna, Oświęcim).

## 1.2. Zakres Planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina, licząca co najmniej 50 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze<sup>2</sup>.

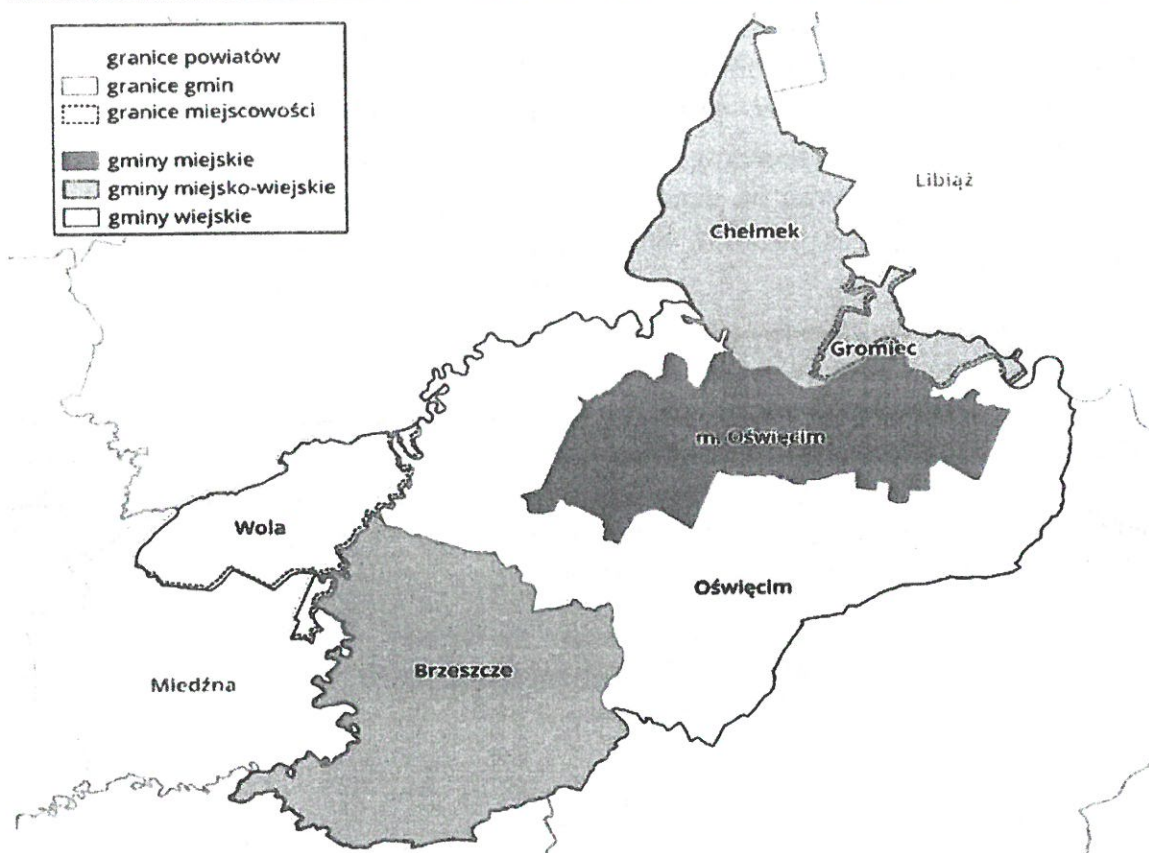
Miasto Oświęcim jest gminą miejską, której gminy sąsiadujące:

- gmina miejsko-wiejska **Brzeszcze**,
- gmina miejsko-wiejska **Chełmek**,
- gmina miejsko-wiejska Libiąż w zakresie sołectwa **Gromiec**,
- gmina wiejska Miedźna w zakresie miejscowości **Wola**,
- gmina wiejska **Oświęcim**,

powierzyły Porozumieniem Międzygminnym w 2018 roku wykonywanie zadań publicznych w zakresie zbiorowego transportu lokalnego, uwzględniającego potrzeby przewozowe mieszkańców tych gmin. Miasto Oświęcim zapewnia warunki organizacyjne i techniczne realizacji zadania świadczenia publicznego transportu zbiorowego, które wykonuje poprzez swój podmiot wewnętrzny – Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Oświęcimiu (dalej MZK).

---

<sup>2</sup>Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.



Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym: Miasto Oświęcim oraz gminy sąsiadujące, w których Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim

Źródło: opracowanie własne

Zakres rzeczowy Planu obszarowo obejmuje tereny gmin – uczestników porozumienia, a przedmiotowo<sup>3</sup>:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniającą poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie autobusów zero- lub niskoemisyjnych, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Przy opracowywaniu Planu uwzględniono:

<sup>3</sup>Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.), art. 12.

- stan zagospodarowania przestrzennego (na podstawie *suikzp* i *mpzp*) obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno-gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację Oświęcimia i sąsiadujących z nim gmin, charakterystykę funkcjonującego tam systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe wraz z preferencjami pasażerów.

Na podstawie powyższych danych określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie transportu publicznego. Przedstawiono propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Oświęcimiu i sąsiednich gminach związanych z nim Porozumieniem Międzygminnym, mających na celu poprawę jakości usług przewozowych.

### 1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w art. 4 ust. 1 (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **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; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- **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,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – 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, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,



- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
  - miasta i gminy,
  - miast,
  - miast i gmin sąsiadujących,
  - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,<sup>4</sup>
- **osoby ze szczególnymi potrzebami** – osoby z niepełnosprawnościami, osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, osoby starsze, osoby z wózkami dziecięcymi oraz małymi dziećmi, młodsze dzieci szkolne,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami<sup>4</sup>,
- **pojazd niskoemisyjny**: pojazd CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- **pojazd zeroemisyjny**: pojazd o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji

<sup>4</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów<sup>5</sup>, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),

- **punkt przesiadkowy**: miejsce zwartej lokalizacji przystanków komunikacyjnych różnych linii komunikacyjnych (np. w obszarze skrzyżowania) umożliwiającymi bezpośrednie przesiadanie się pomiędzy pojazdami ptz kursującymi na różnych trasach, pełni funkcję węzła przesiadkowego o znaczeniu lokalnym wyposażonym w infrastrukturę przystankową, okołoprzystankową i w elementy małej architektury, może być wyposażony dodatkowo w parking P+R, B+R i K+R,
- **praca eksploatacyjna** – liczba wykonywanych wozokilometrów przez środki transportu,
- **prędkość eksploatacyjna** – przeciętna prędkość z uwzględnieniem czasu postoju na przystankach pośrednich i długości przerw między kursowymi,
- **prędkość komunikacyjna** – przeciętna prędkość z uwzględnieniem czasu postoju na przystankach pośrednich,
- **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,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej,
- **węzeł przesiadkowy** – miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania się z transportu indywidualnego (samochód, rower) na linie ptz, które może być wyposażone w parkingi P+R i/lub B+R i/lub K+R,
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz, wyposażone w pełną infrastrukturę przystankową oraz okołoprzystankową, oraz w parkingi P+R, B+R i K+R,
- **real-time** – informacja aktualizowana w czasie rzeczywistym – rozkład jazdy i informacja o rzeczywistych godzinach odjazdów prezentowana elektronicznie,
- **e-papier** – technologia pozwalająca na aktualizację danych rozkładowych bez konieczności wymiany nośnika, publikacji wielu rozkładów w obrębie jednego nośnika, która nie wymaga stałego zasilania do przekazywania informacji.

---

<sup>5</sup> Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.



### Wykaz akronimów i skrótów

- **B+R:** (ang. *Bike and Ride*), podróż łączona rower – transport publiczny: podjedź *ROWEREM* i zaparkuj na parkingu i *JEDŹ DALEJ* transportem publicznym,
- **BDL** – Bank Danych Lokalnych GUS,
- **BRD** – bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- **DK** – droga krajowa,
- **DW** – droga wojewódzka
- **DP** – droga powiatowa,
- **DG** – droga gminna,
- **BEV** – pojazd o napędzie elektrycznym,
- **GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- **GUS** – Główny Urząd Statystyczny,
- **GPR** – Generalny Pomiar Ruchu,
- **GZM** – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia,
- **KMŁ:** Koleje Małopolskie Sp. z o. o.,
- **KŚ** – Koleje Śląskie Sp. z o. o.,
- **K+R:** (ang. *Kiss and Ride*) – miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego,
- **LE** – (ang. *Low Entry*) – autobus niskowejściowy z niską podłogą w I i II drzwiach (wraz z całą długością podłogi pojazdu pomiędzy nimi) lub tylko w I lub w II lub w III drzwiach (wraz z przestrzenią na wózek),
- **LF** – (ang. *Low Floor*) – autobus niskopodłogowy z niską podłogą bez progów poprzecznych na całej długości pojazdu,
- **LK** – linia kolejowa,
- **MINI** – autobus jednoczłonowy o długości ok. 6 – 8 metrów,
- **MIDI** – autobus jednoczłonowy o długości ok. 9 – 10 metrów,
- **MAXI** – autobus jednoczłonowy o długości ok. 11-13 metrów,
- **MEGA18** – autobus dwuczłonowy o długości ok. 17-19 metrów,
- **mpzp** – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy,
- **MZK** – Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Oświęcimiu,
- **MSWiA** – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- **P+R:** (ang. *Park and Ride*), podróż łączona auto – transport publiczny: podjedź samochodem i *ZAPARKUJ* na parkingu i *JEDŹ DALEJ* transportem publicznym
- **SDRR** – Średni Dobowy Ruch Roczny,
- **SKA** – Szybka Kolej Aglomeracyjna,
- **SPP** – strefa płatnego parkowania,
- **suikzp** – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy<sup>6</sup>,
- **UTO** – urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe,

---

<sup>6</sup> Lub w przypadku zmiany ustawy o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, zastępujący je nowy dokument polityki przestrzennej gminy, będący aktem prawa miejscowego – np. plan ogólny gminy.



- **UWR** – urządzenie wspomagające ruch: urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni,
- **wzkm** – wozokilometr,
- **ZTM** – Zarząd Transportu Metropolitalnego, jednostka organizacyjna Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – Organizator ptz.

## 2. Metodologia tworzenia Planu

Plan jest dokumentem, który składa 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.

Elementy Planu zostały przedstawione w tabeli jn. według poniższej kolejności.

Tab. 2.1 Elementy Planu.

Element Planu	Numer rozdziału
Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego Planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ informacje ogólne o Oświęcimiu, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna;</li> <li>■ informacje ogólne o pozostałych gminach objętych Porozumieniem Międzygminnym.</li> </ul>	3
Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze objętym Planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ komunikacja miejska w Oświęcimiu;</li> <li>■ niedobory jakościowe i ilościowe;</li> <li>■ osobowy transport regionalny kolejowy i drogowy;</li> <li>■ układ drogowy;</li> <li>■ ruch na drogach wojewódzkich i krajowych;</li> <li>■ transport indywidualny;</li> <li>■ transport towarowy;</li> <li>■ płatne miejsca postojowe;</li> <li>■ inwestycje komunikacyjne.</li> </ul>	4
Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ zagospodarowanie przestrzenne Oświęcimia;</li> <li>■ powiązanie z innymi dokumentami strategicznymi</li> <li>■ wpływ transportu na środowisko.</li> </ul>	5
Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ wielkość popytu efektywnego w roku bazowym;</li> <li>■ prognoza popytu potencjalnego;</li> <li>■ lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.</li> </ul>	6
Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ formy finansowania usług przewozowych;</li> <li>■ źródła finansowania usług przewozowych.</li> </ul>	8
Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ kategoryzacja sieci komunikacyjnej;</li> <li>■ uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych;</li> <li>■ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.</li> </ul>	9
Zasady organizacji rynku przewozów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ struktury zarządzania transportem publicznym w Oświęcimiu i okolicznych gminach;</li> <li>■ wybór operatora;</li> <li>■ zasady przygotowywania oferty przewozowej;</li> <li>■ zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego.</li> </ul>	10
Organizacja systemu informacji pasażerskiej w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
Kierunki rozwoju PTZ, w tym linie obsługiwane przez autobusy zero- lub niskoemisyjne.	12
Monitoring i ewaluacja Planu.	13

Źródło: opracowanie własne

### 3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem

#### 3.1. Informacje ogólne o Mieście Oświęcim

Oświęcim jest miastem – gminą miejską, będącą także siedzibą powiatu oświęcimskiego. Miasto zlokalizowane jest w południowej Polsce, w zachodniej części województwa małopolskiego (przy granicy z województwem śląskim) i leży w Dolinie Górnej Wisły. Sąsiadujące z nim gminy to: Brzeszcze, Chełmek, Libiąż i Oświęcim.

Miasto Oświęcim powstało w XII wieku. Obecnie liczy blisko 37 tys. mieszkańców. Ze względu na historię związaną z obozem Auschwitz-Birkenau, Oświęcim, jako „Miasto Pokoju”, jest ważnym ośrodkiem inicjatyw pokojowych oraz siedzibą wielu fundacji i stowarzyszeń prowadzących działania na rzecz przeciwdziałania konfliktom. W mieście znajduje się Muzeum Auschwitz-Birkenau oraz inne miejsca pamięci ofiar obozu zagłady. Istotnymi zabytkami są wyremontowany w roku 2010 zabytkowy Zamek oraz wieża obronna i tunel pod wzgórzem zamkowym.

Przez miasto przepływa rzeka Soła, która uchodzi do Wisły w północnej części miasta.

Miasto odległe jest od Krakowa, w którym znajduje się międzynarodowy port lotniczy, o 75 km, od Warszawy o 320 km, od Pragi o 450 km, od Bratysławy o 320 km, a od Berlina o 550 km.

W Oświęcimiu znajdują się lokalne siedziby urzędów administracji samorządowej (Urząd Miasta, Starostwo Powiatowe, Urząd Gminy Oświęcim). Oświęcim utrzymuje kontakty partnerskie<sup>7</sup> z Arezzo i Cori we Włoszech, Breisach oraz Kerpen w Niemczech, Ballan-Miré we Francji oraz Sambor (Cam6ip) w Ukrainie.

---

<sup>7</sup> Źródło: <https://oswiecim.pl/dla-mieszkanca/miasta-partnerskie> dostęp: 13-04-2023



### 3.2. Demografia

Oświęcim zamieszkuje 36,6 tys. mieszkańców (stan w dniu 31 grudnia 2021 r.), w tym 17,3 tys. mężczyzn i 19,3 tys. kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 1 219 osób na 1 km<sup>2</sup>.

Tab. 3.1 Wskaźniki demograficzne Oświęcimia na tle województwa małopolskiego<sup>8</sup>

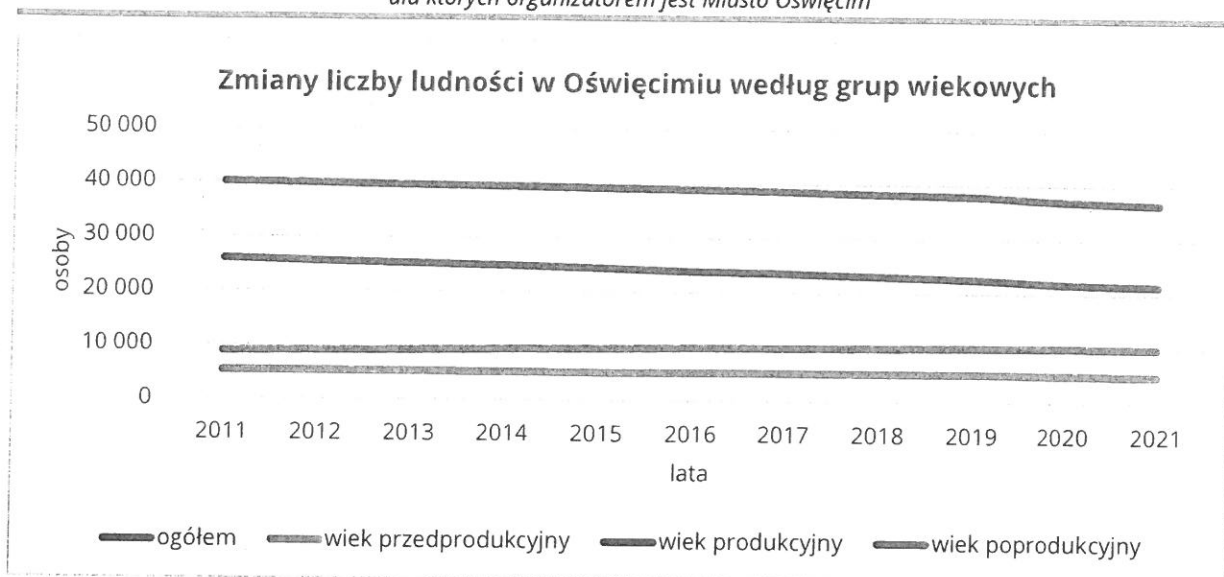
Lp.	Wskaźnik	2011	2015	2019	2020	2021
1.	Ludność [tys. os.]	40,1	39,2	38,0	37,1	36,6
	-w tym w województwie małopolskim	3 346,8	3 372,6	3 410,9	3 432,7	3 430,4
2.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	b.d.	6,2	6,2	6,0	6,0
	-w tym w województwie małopolskim	534,9	530,2	550,2	562,5	562,9
3.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	b.d.	23,4	21,7	21,0	20,6
	-w tym w województwie małopolskim	2 247,2	2 214,4	2 164,6	2 167,8	2 157,7
4.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	b.d.	9,6	10,1	10,1	10,1
	-w tym w województwie małopolskim	564,8	628,0	696,1	702,4	709,8
5.	Stopa bezrobocia [%]	7,8	5,8	3,5	4,8	4,0
	-w tym w województwie małopolskim	10,3	7,5	2,9	2,8	3,2
6.	Przyrost naturalny [na 1 000 ludności]	-2,7	-4,4	-4,4	-7,8	-11,5
	-w tym w województwie małopolskim	1,7	1,0	1,2	-1,0	-2,2
7.	Saldo migracji [na 1 000 ludności]	-5,6	b.d.	-4,4	-4,0	-4,1
	-w tym w województwie małopolskim	1,29	b.d.	2,0	1,2	1,4

Źródło: GUS/BDL

W latach 2011-2021 w Oświęcimiu następował proces depopulacji. Liczba ludności zmniejszyła się o ok. 3 500 (ok. 9%). W analizowanym okresie nastąpił spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym o ok. 2 800 oraz w wieku przedprodukcyjnym o ok. 200 (w stosunku do roku 2015), natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrosła o ok. 500. Zauważalny jest znaczący wzrost liczby zgonów w 2021 r. związany z pandemią wirusa COVID-19

<sup>8</sup> Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus/>; dostęp: 12.04.2023 r.





Rys. 3.1 Zmiany liczby ludności w Oświęcimiu według grup wiekowych w latach 2011-2021  
Źródło: Opracowanie własne

Ujemny przyrost naturalny utrzymuje się już od 2002 (najstarsze dane publikowane w ramach Banku Danych Lokalnych GUS) i nic nie wskazuje na zmianę tej tendencji, dodatkowo saldo migracji od 1997 r. utrzymuje się na poziomie ujemnym (z przerwą w 2015 r. – brak danych).

Tab. 3.2 Zmiany demograficzne Oświęcimia<sup>9</sup>

Lp.	Wskaźnik	2011	2015	2019	2020	2021
1.	Urodzenia [os.]	353	347	351	309	269
2.	Zgony [os.]	460	518	518	601	693
3.	Napływ ludności [os.]	286	b.d.	302	259	297
4.	Odpływ ludności [os.]	513	b.d.	469	408	446
5.	Saldo migracji [os.]	- 227	b.d.	- 167	- 149	- 149

Źródło: GUS/BDL

Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności gmin na obszarze Planu w wybranych latach na podstawie prognozy ludności gmin na lata 2017 - 2030.

Rok	2023	2024	2025	2030
Liczba ludności [os.], w tym:	128 498	128 094	127 660	128 094
-w wieku przedprodukcyjnym (0 do 17 lat)	23 043	22 913	22 612	22 913
-w wieku produkcyjnym (od 18 lat do wieku emerytalnego)	73 889	73 060	72 372	73 060
-w wieku poprodukcyjnym (powyżej wieku emerytalnego)	43 802	42 836	42 019	42 836

Źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosci/prognoza-ludnosci-gmin-na-lata-2017-2030-opracowanie-eksperymentalne,10.1.html>, dostęp 18.04.2023

<sup>9</sup> ibidem.

### 3.3. Gospodarka

W 2021 r. w Oświęcimiu zarejestrowanych było 4 468 podmiotów gospodarczych, których liczba uległa zwiększeniu względem 2019 r. o 223 szt. W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców liczba podmiotów gospodarczych w Oświęcimiu wynosi 1 221 i jest wyższa od poziomu cechującego powiat oświęcimski o 17%, w którym wskaźnik ten osiągnął w 2020 r. wartość 1 044.

Osoby pracujące w łącznej liczbie 11 984 stanowią 32,7% ogółu mieszkańców. Udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2021 r. kształtował się na niskim poziomie 3,7%<sup>10</sup>.

Tab. 3.4 Struktura zatrudnienia w Oświęcimiu\*

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym:		
		przemysł, budownictwo	rolnictwo, leśnictwo	usługi i pozostałe
Osoby pracujące [os.]	11 984	2 085	48	9 851
Udział [%]	100,00	17,4	0,4	82,2

\*dane na dzień 31.12.2021 r.

Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/Oswiecim#rejestr-regon> na podstawie danych z GUS/BDL

Oświęcim należy do średnio uprzemysłowionych miast z zakładami przemysłowymi oraz kopalniami, które są zlokalizowane głównie we wschodniej części miasta:

- Kruszywo S.A. Kopalnia Kruszywa Dwory,
- Synthos Agro sp. z o. o.,
- Fingerbau sp. z o. o..

W 2021 r. dochody budżetu miasta wyniosły 248,1 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje 5 174,90 zł), a wydatki – 240,2 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – 6 532,46 zł).

Tab. 3.5 Podstawowe dane budżetowe Oświęcimia dotyczące transportu publicznego

I.p.	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022	2023 [plan]
1.	Dochody Miasta ogółem [mln zł]	200,4	221,1	232,2	248,1	212,2	225,4
2.	Wydatki Miasta ogółem [mln zł], w tym:	216,5	223,2	225,1	282,2	223,8	237,5
3.	w Dziale Transport i łączność [mln zł], w tym:	28,8	34,6	32,4	34,9	33,2	39,6
a)	drogi publiczne powiatowe [mln zł]	1,0	1,4	2,2	2,2	1,2	1,2
b)	drogi publiczne gminne [mln zł]	17,1	20,9	18,1	18,9	15,8	23,7
c)	Lokalny transport zbiorowy [mln zł]	9,1	10,4	13,0	11,3	11,8	12,8

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus/>, <http://bip.oswiecim.um.gov.pl/>

<sup>10</sup> Bank Danych lokalnych – Stopa bezrobocia rejestrowanego za rok 2021

### 3.4. Sfera społeczna

W Oświęcimiu znajdują się przedszkola, szkoły podstawowe, licea ogólnokształcące, technika, branżowe szkoły I stopnia, szkoły artystyczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2020/21 do przedszkoli uczęszczało ponad 1,3 tys. wychowanków, w szkołach podstawowych uczyło się ponad 2,6 tys. uczniów, zaś w szkołach ponadpodstawowych liczba uczniów była wyższa i wynosiła prawie 4,9 tys.<sup>11</sup>.

Tab. 3.6 Edukacja w Oświęcimiu w roku szkolnym 2020/21<sup>12</sup>

Rodzaj placówek szkolnych	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola	13	1 389
Szkoły podstawowe	9	2 652
Szkoły ogólnokształcące	3	1 808
Technika	4	2 180
Branżowe szkoły I stopnia	3	678
Szkoły artystyczne	1	258
łącznie:	33	8 965

Źródło: GUS/BDL

W Oświęcimiu funkcjonują także szkoły wyższe:

- Małopolska Uczelnia Państwowa im. rotmistrza Witolda Pileckiego w Oświęcimiu,
- Centrum Nauki i Biznesu "Żak" Sp. z o.o.,

Miasto jest silnym ośrodkiem kultury oraz centrum pamięci. Znajdują się w nim:

- Oświęcimskie Centrum Kultury,
- Młodzieżowa Piwnica Artystyczna MDK,
- Międzynarodowy Dom Spotkań Młodzieży w Oświęcimiu (MDSM/IJBS),
- Fundacja Pamięci Ofiar Auschwitz-Birkenau,
- Centrum Dialogu i Modlitwy w Oświęcimiu,
- kina, galerie oraz biblioteki.

W Oświęcimiu funkcjonuje Szpital Powiatowy im. św. Maksymiliana, oraz także kilkanaście przychodni z kilkudziesięcioma gabinetami praktyk lekarskich i pielęgniarских.

Miasto stanowi ważny ośrodek pamięci związany z historią obozu koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau i jest siedzibą wielu fundacji oraz stowarzyszeń przekazujących wiedzę na temat historii oraz promujących idee pokoju.

<sup>11</sup> Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus/>; dostęp: 22.07.2022r.

<sup>12</sup> ibidem.








### 3.5. Informacje ogólne o pozostałych gminach objętych Planem transportowym

Plan, oprócz Oświęcimia, dotyczy także obszarów gmin lub sołectw należących do Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego. Są to:

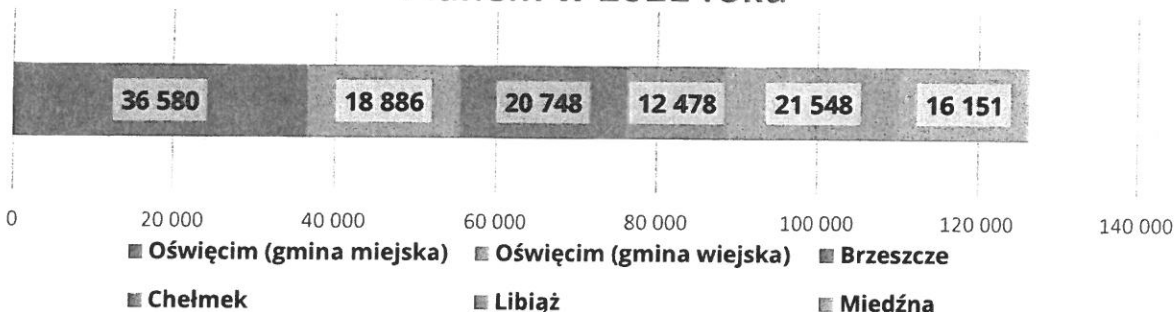
- gmina wiejska Oświęcim,
- gmina miejsko-wiejska Brzeszcze,
- gmina miejsko-wiejska Chelmek,
- gmina miejsko-wiejska Libiąż – sołectwo Gromiec,
- gmina wiejska Miedźna – miejscowość Wola (gmina położona w województwie śląskim).

Tab. 3.7 Podstawowe dane demograficzne za 2021 rok Gmin objętych Planem transportowym

Lp.	Wyszczególnienie	Oświęcim 	Brzeszcze 	Chelmek 	Libiąż 	Miedźna 
1.	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	75	46	27	57	50
2.	Ludność [tys. os.], w tym:	18,9	20,7	12,5	21,5	16,1
	- mężczyźni [tys. os.]	9,3	10,0	6,1	10,4	8,0
	- kobiety [tys. os.]	9,6	10,7	6,4	11,1	8,1
3.	Gęstość zaludnienia [os./1 km <sup>2</sup> ]	252	455	457	378	322
4.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	3,0	3,2	1,8	3,2	3,1
5.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	11,9	12,6	7,7	13,4	10,7
6.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	3,9	5,0	3,0	5,0	2,4
7.	Przyrost naturalny [na 1 000 ludności]	-5,4	-7,4	-8,2	-6,3	0,6
8.	Saldo migracji [na 1 000 ludności]	5,5	-2,4	-3,0	-1,1	-0,6
9.	Poziom bezrobocia [w %]	2,0	2,5	2,7	4,4	2,9

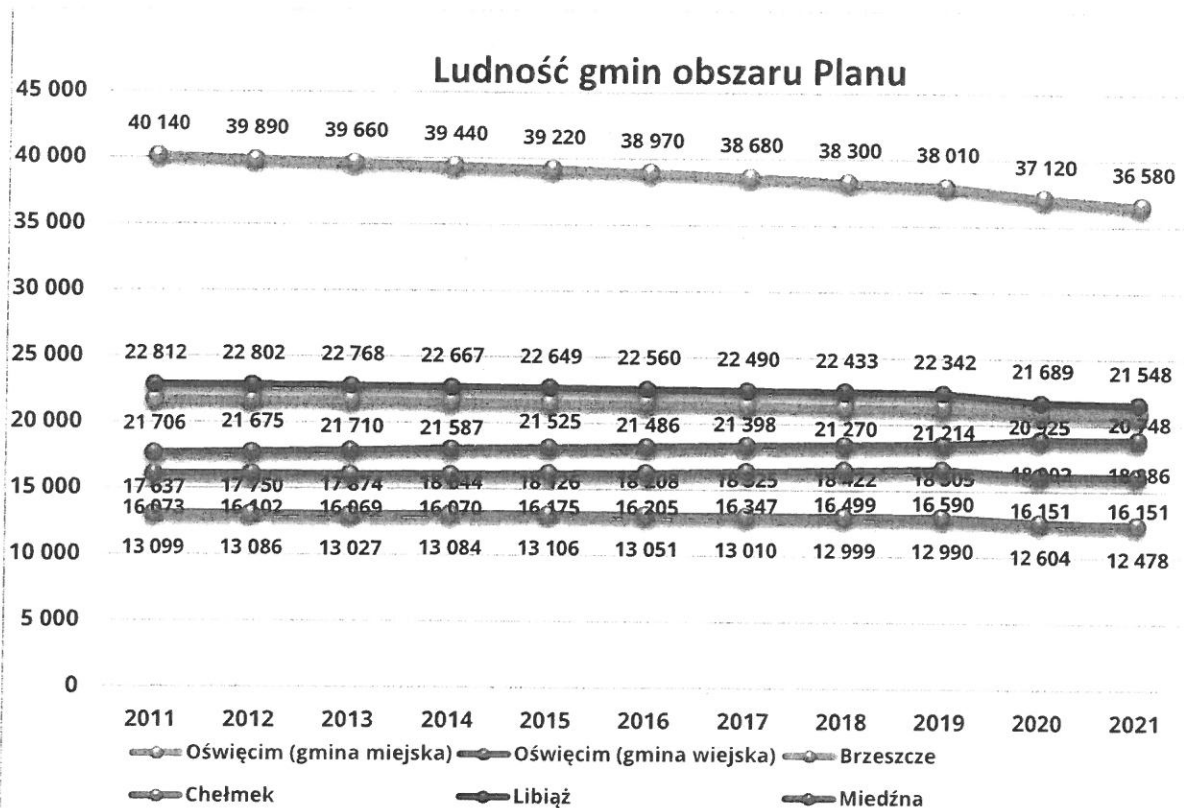
Źródło: GUS/BDL

## Ludność Oświęcimia i gmin objętych niniejszym Planem w 2021 roku



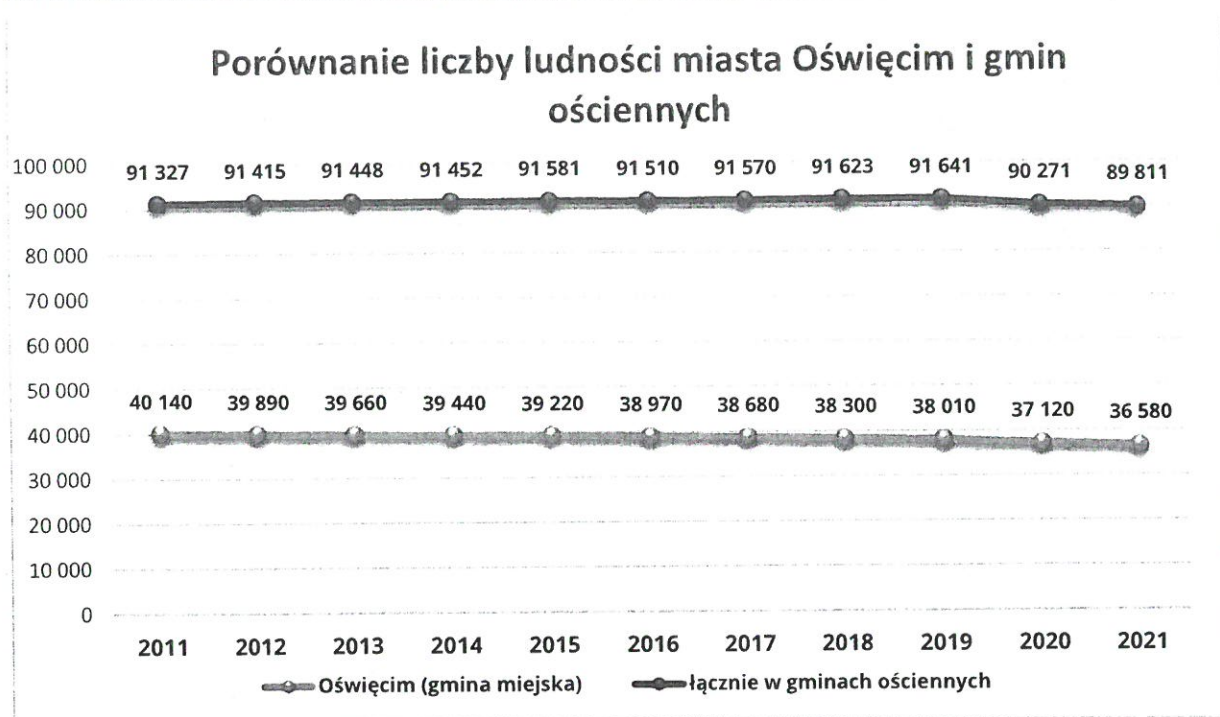
Rys. 3.2 Ludność Oświęcimia oraz gmin objętych niniejszym Planem w 2021 roku

Źródło: GUS/BDL



Rys. 3.3 Zmiana liczby ludności gmin obszaru Planu.

Źródło: GUS/BDL



Rys. 3.4 Porównanie liczby ludności miasta Oświęcim i gmin ościennych.

Źródło: GUS/BDL

Tab. 3.8 Podstawowe dane budżetowe dotyczące transportu publicznego za 2022 r. Gmin objętych Planem transportowym

Wyszczególnienie	Oświęcim	Brzeszcze	Chelmek	Libiąż	Miedźna
Dochody [zł]	88 551 292,44	99 015 386,06	64 086 053,33	125 275 521,40	79 941 162,22
Wydatki [zł]	103 953 314,82	118 433 349,09	71 788 785,00	128 142 496,62	89 182 247,97
Transport i łączność [zł], w tym:	3 677 772,80	12 590 260,64	11 748 989,00	11 731 953,00	5 208 819,00
-lokalny transport zbiorowy	2 357 122,80	2 481 135,84	780 000,00	3 252 825,30	506 287,00
-drogi publiczne wojewódzkie	45 000,00	105 405,73	82 410,00	141 136,02	-
-drogi publiczne powiatowe	700 500,00	235 000,00	1 833 269,00	222 000,00	*
-drogi publiczne gminne	575 150,00	9 166 731,23	9 040 000,00	8 087 690,13	4 702 532,00
Dowóz uczniów do szkół [zł]	21 600,00	601 987,84	40 000,00	157 505,00	414 592,00

Źródło: GUS/BDL, Biuletyny Informacji Publicznej Gmin



## 4. Istniejący system transportowy

### 4.1. Komunikacja miejska w Oświęcimiu

Oświęcimska komunikacja miejska organizowana przez Miasto Oświęcim funkcjonuje nie tylko na terenie Miasta Oświęcim, ale także na obszarze pięciu sąsiadujących gmin na podstawie *Porozumienia Międzygminnego NR OR-o.031.2.2018.VIII* zawartego 1 marca 2018 r. między Miastem Oświęcim a:

- Gminą Brzeszcze,
- Gminą Chelmek,
- Gminą Libiąż – z ograniczeniem wyłącznie do sołectwa Gromiec,
- Gminą Miedźna – z ograniczeniem wyłącznie do miejscowości Wola,
- Gminą Oświęcim.

Z przyczyn technicznych uwarunkowanych brakiem możliwości zmiany kierunku jazdy na niektórych liniach, niektóre przystanki w sieci oświęcimskiej komunikacji miejskiej zlokalizowane są także na terenie gmin Bieruń i Wilamowice.

Charakterystyczną cechą sieci oświęcimskiej komunikacji miejskiej jest realizowanie przewozów na terenie dwóch województw – małopolskiego i śląskiego oraz trzech powiatów – chrzanowskim, oświęcimskim i pszczyńskim.

Na liniach komunikacji miejskiej organizowanej w Oświęcimiu funkcjonuje operator – Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Oświęcimiu, realizujący przewozy na mocy Umowy powierzenia, zawartej z Miastem Oświęcim na czas oznaczony od dnia 01.01.2017 r. do 31.12.2026 r. w sprawie realizowania Zadań Przewozowych.<sup>13</sup>

*Aktualność poniższych danych według stanu na dzień 24.03.2023 r.*

MZK świadczy usługi przewozowe na 23 liniach komunikacji miejskiej, w tym 15 liniach, które obsługują również tereny poza granicami Oświęcimia – wszystkie miejscowości w gminach Brzeszcze i Chelmek, większość miejscowości w gminie Oświęcim i wybrane miejscowości na terenie gmin Libiąż i Miedźna.

---

<sup>13</sup>Umowa z dnia 23 grudnia 2016 r.

Tab. 4.1 Układ stały (stan na 24.03.2023 r.) przebiegu linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez MZK –  
nie uwzględnia zmian tras związanych z remontami

Linia	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
0	<p>LINIA JEDNOKIERUNKOWA (w przeciwnym kierunku kursuje linia 10)</p> <p>STARE STAWY PĘTLA – 11 Listopada – Św. Barbary – W. Jagiełły – Rondo ks. S. Górnego – Królowej Jadwigi – Zaborska – S. Pilata – K. Olszewskiego – J. Sobieskiego – S. Wyspiańskiego – al. J. Słowackiego – W. Wróblewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – S. Konarskiego – A. Nideckiego – M. Konopnickiej – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Wyzwolenia – Więźniów Oświęcimia – Obozowa – A. Orłowskiego – Legionów – Zatorska – W. Jagiełły – Św. Barbary – 11 Listopada – STARE STAWY PĘTLA</p> <p>(wybrane kursy wydłużone z lub do Kamieńca przez Zagrodową, Kamieniec)</p>
10	<p>LINIA JEDNOKIERUNKOWA (w przeciwnym kierunku kursuje linia 0)</p> <p>STARE STAWY PĘTLA – 11 Listopada – Św. Barbary – W. Jagiełły – Rondo ks. S. Górnego – Zatorska – Most Jagielloński – Zatorska – Rondo Solidarności – Legionów – A. Orłowskiego – Obozowa – Więźniów Oświęcimia – Wyzwolenia – Powstańców Śląskich – Carrefour – Powstańców Śląskich – Rondo Niwa – M. Konopnickiej – A. Nideckiego – S. Konarskiego – Rondo K. Płonki – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – J. Nojogo – al. Tysiąclecia – J. Śniadeckiego – J. III Sobieskiego – S. Wyspiańskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – S. Pilata – Zaborska – Królowej Jadwigi – W. Jagiełły – Rondo ks. S. Górnego – W. Jagiełły – Św. Barbary – 11 Listopada – STARE STAWY PĘTLA</p> <p>(wybrane kursy wydłużone z lub do Kamieńca przez Zagrodową, Kamieniec)</p>
1	<p>(wybrane kursy S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – S. Leszczyńskiej – SPOŁEM – S. Leszczyńskiej) – DWORZEC PKP – Powstańców Śląskich – Rondo Niwa – M. Konopnickiej – A. Nideckiego – S. Konarskiego – Rondo K. Płonki – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – J. Śniadeckiego – J. Sobieskiego – S. Wyspiańskiego – al. J. Słowackiego – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo Armii Krajowej – Chemików – ŁODOWISKO (wybrane kursy Chemików – Rondo A. Telki – Fabryczna – Gospodarcza – Fabryczna – Włosienica: 1 Maja – J. Suskiego – Długa – Centralna – Stawy Monowskie: Centralna – STAWY MONOWSKIE CENTRUM lub Chemików – Rondo A. Telki – Fabryczna – Gospodarcza – Fabryczna – Połowiecka – Dąbrówki – Włosienica: 1 Maja – Oświęcim: Fabryczna – DWORZEC FABRYCZNY (powrót DWORZEC FABRYCZNY – Fabryczna – Gospodarcza)</p> <p>(wybrane kursy z wjazdem przez Carrefour)</p>
2	<p>LINIA JEDNOKIERUNKOWA (w przeciwnym kierunku kursuje linia 12)</p> <p>OŚRODEK ZDROWIA ZASOLE – Szarych Szeregów – Obozowa – Dworcowa – Dworzec PKP – Wyzwolenia – Więźniów Oświęcimia – Obozowa – A. Orłowskiego – Legionów – Rondo Solidarności – Zatorska – Most Jagielloński – Zatorska – Rondo ks. S. Górnego – W. Jagiełły – Królowej Jadwigi – Zaborska – S. Pilata – K. Olszewskiego – Rondo A. Telki – Chemików – Zwycięstwa – Koszykowa – Wysokie Brzegi – Szpitalna – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – A. Nideckiego – M. Konopnickiej – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Dworzec PKP – Dworcowa – Obozowa – Szarych Szeregów – OŚRODEK ZDROWIA ZASOLE</p> <p>(wybrane kursy z wjazdem przez STARE STAWY PĘTLA)</p>

Linia	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
12	<p>LINIA JEDNOKIERUNKOWA (w przeciwnym kierunku kursuje linia 2)</p> <p>OŚRODEK ZDROWIA ZASOLE - Szarych Szeregów - Obozowa -- Dworcowa - Dworzec PKP - Powstańców Śląskich - Rondo Niwa - M. Konopnickiej - A. Nideckiego - S. Konarskiego - Rondo K. Płonki - gen. J. Dąbrowskiego - Most Piastowski - gen. J. Dąbrowskiego - Szpitalna - Wysokie Brzegi - Rondo C. Hallera - Koszykowa - Zwycięstwa - Rondo Armii Krajowej - Chemików - K. Olszewskiego - S. Pilata - Zaborska - Królowej Jadwigi - Zatorska - Rondo Solidarności - Legionów - A. Orłowskiego - Obozowa - Więźniów Oświęcimia - Wyzwolenia - Dworzec PKP - Dworcowa - Obozowa - Szarych Szeregów - OŚRODEK ZDROWIA ZASOLE</p> <p><i>(wybrane kursy z wjazdem przez STARE STAWY PĘTLA)</i></p>
3	<p>OŚRODEK ZDROWIA ZASOLE - Szarych Szeregów (wybrane kursy: STARE STAWY PĘTLA - 11 Listopada - Św. Barbary - W. Jagiełły - Rondo ks. S. Górnego - Zatorska - Most Jagielloński - Zatorska - Rondo Solidarności - Legionów - A. Orłowskiego - ) - Obozowa - Więźniów Oświęcimia - Wyzwolenia - Powstańców Śląskich - Rondo Niwa - S. Konarskiego - Rondo K. Płonki - gen. J. Dąbrowskiego - Most Piastowski - gen. J. Dąbrowskiego - J. Nojogo - S. Pilata - K. Olszewskiego - al. J. Słowackiego - gen. J. Dąbrowskiego - Rondo Armii Krajowej - Zwycięstwa - DWORY PĘTLA</p> <p><i>(wybrane kursy wydłużone do pętli PASTERNIK)</i></p> <p><i>(wybrane kursy realizowane przez: K. Olszewskiego, Chemików)</i></p>
8	<p>OŚRODEK ZDROWIA ZASOLE - Szarych Szeregów - Obozowa - Dworcowa - DWORZEC PKP - Wyzwolenia - Więźniów Oświęcimia - Obozowa - A. Orłowskiego - Legionów - Rondo K. Płonki - gen. J. Dąbrowskiego - Most Piastowski - gen. J. Dąbrowskiego - Wysokie Brzegi - Szpitalna - J. Śniadeckiego - J. III Sobieskiego - S. Wyspiańskiego - al. J. Słowackiego - SŁOWACKIEGO I (powrót SŁOWACKIEGO I - al. J. Słowackiego - Z. Wróblewskiego - J. Śniadeckiego)</p>
16	<p><i>(wybrane kursy SPOŁEM - S. Leszczyńskiej - Wyzwolenia - DWORZEC PKP - Powstańców Śląskich - Rondo Niwa - S. Konarskiego - Rondo K. Płonki - gen. J. Dąbrowskiego - Most Piastowski - gen. J. Dąbrowskiego - pl. T. Kościuszki - H. Sienkiewicza - Zaborska - Królowej Jadwigi - W. Jagiełły - Rondo ks. S. Górnego - W. Jagiełły - Grojec: Beskidzka - K. Jagiellończyka - Główna - Łazy: Lanckorona - ŁAZY PĘTLA (wybrane kursy Poręba Wielka: Tyszkiewiczza - Półka - PORĘBA WIELKA PÓLKA - Polanka Wielka: Stawowa - PORĘBA WIELKA GRANICA PĘTLA)</i></p> <p><i>(wybrane kursy w relacji skróconej STARE STAWY OSIEDLE lub LODOWISKO - gmina Oświęcim, wybrane kursy przez Osiedle Chemików różnymi trasami, wybrane kursy przez Zasole)</i></p>
17	<p>LODOWISKO - Chemików - Rondo Armii Krajowej - gen. J. Dąbrowskiego - al. J. Słowackiego - K. Olszewskiego - J. Śniadeckiego - gen. J. Dąbrowskiego - Most Piastowski - gen. J. Dąbrowskiego - S. Konarskiego - Rondo Niwa - Powstańców Śląskich - Wyzwolenia - S. Leszczyńskiej - Brzezinka: Brzozowa - Sportowa - Sportowa - Niwy - Ofiar Faszyzmu - Pławska - Pławy: Wojewódzka - Harmęże: Borowskiego - Browarna - Franciszkańska - Polaka - HARMĘŻE PĘTLA <i>(wybrane kursy Wolska - Wola: Oświęcimska - Pszczyńska - Międzyrzecka - Akacyjowa - WOLA OSIEDLE)</i></p> <p><i>(wybrane kursy przez Brzezinka: Kombatantów - Pławy: Kombatantów - Pławianka, wybrane kursy startują z DĄBROWSKIEGO MIASTO, skrócone do DĄBROWSKIEGO KOŚCIÓŁ lub DWORZEC PKP, z pominięciem Osiedla Chemików lub przez A. Nideckiego - M. Konopnickiej)</i></p>



Linia	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
18	<p>(wybrane kursy SPOŁEM – S. Leszczyńskiej – Wyzwolenia) DWORZEC PKP – Powstańców Śląskich – Rondo Niwa – S. Konarskiego – Rondo K. Płonki – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – J. Śniadeckiego – K. Olszewskiego – al. J. Słowackiego – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo Armii Krajowej – Chemików – Rondo A. Telki – Chemików – Zaborze: Chemików – Porębska – Poręba Wielka: Wadowicka – Tyszkiewicz – Półka – Polanka Wielka: Stawowa – PORĘBA WIELKA GRANICA PĘTLA</p> <p>(wybrane kursy startują z DĄBROWSKIEGO KOŚCIÓŁ lub PORĘBA WIELKA UL. LEŚNICZÓWKA, skrócone do DĄBROWSKIEGO MIASTO lub LODOWISKO, przez M. Konopnickiej – A. Nideckiego, przez Poręba Wielka: Kmiecka – Wadowicka, kurs w relacji PORĘBA WIELKA REMIZA – PORĘBA WIELKA PÓŁKA oraz kurs startujący z ŁAZY PĘTLA)</p>
19	<p>WILCZKOWICE PĘTLA – Starowiejska – Oświęcimska – Skidziń: Oświęcimska – Wyzwolenia – Przecieszyn: Wyzwolenia – J. Nosala – Brzeszcze: J. Nosala – Ofiar Oświęcimia – T. Kościuszki – Piastowska – Ofiar Oświęcimia – Dworcowa – BRZESZCZE PKP (wybrane kursy Brzeszcze: Dworcowa – Pszczyńska – Góra: Pszczyńska – Topolowa – J. Lompy – Gilowice: W. Korfatego – Górnośląska – Wola: Pszczyńska – Międzyrzecka – Akacja – WOLA OSIEDLE)</p> <p>(wybrane kursy przez JAWISZOWICE DROBNIĄK PĘTLA, wybrane kursy wydłużone przez Rajsko do Oświęcimia)</p>
20	<p>DWORZEC PKP – Powstańców Śląskich – Rondo Niwa – S. Konarskiego – Rondo K. Płonki – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – J. Nojogo – S. Pilata – K. Olszewskiego – al. J. Słowackiego – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo Armii Krajowej – Chemików – Rondo A. Telki – Chemików – Zaborze: Chemików – Jezioro – Grojecka – Zatorska – Osiedlowa – Zatorska – Grojecka – Gościnną – ZABORZE PĘTLA</p> <p>(wybrane kursy przez J. Śniadeckiego – al. Tysiąclecia, skrócone do LODOWISKO lub DĄBROWSKIEGO KOŚCIÓŁ, wybrane kursy z pominięciem ZABORZE DOMKI PĘTLA lub Ronda Armii Krajowej, wybrane kursy wydłużone do STARE STAWY PĘTLA, SPOŁEM)</p>
22	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – Most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – S. Konarskiego – A. Nideckiego – M. Konopnickiej – Babice: Krakowska – Broszkowice: Krakowska – Bobrek: Krakowska – Gorzów: Krakowska – Bobrek: Krakowska – Nadwiślańska – Gromiec: Nadwiślańska – W. Broniewskiego – GROMIEC SZYJKI I</p> <p>(wybrane kursy skrócone z/do DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ, kurs szkolny przez Bobrek: Parkowa, wybrane kursy skrócone BROSZKOWICE UL. KLUBOWA – DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ)</p>
24	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – DWORZEC PKP – Wyzwolenia – S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – Rajsko: Pszczyńska – Wilamowicka – Wilczkowice: Oświęcimska – Skidziń: Oświęcimska – Wypoczynkowa – Zasole: Wypoczynkowa – Kostka Jagiełły – ZASOLE PĘTLA</p> <p>(wybrane kursy skrócone do ZASOLE BAR, SKIDZIŃ KUŹNIA)</p>

Linia	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
25	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Wyzwolenia – S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – Rajska: Pszczyńska – Brzeszcze: Ofiar Oświęcimia – J. Nosala – Przecieszyn: J. Nosala – Wyzwolenia – Skidziń: Wyzwolenia – Oświęcimska – Wilczkowice: Oświęcimska – WILCZKOWICE PĘTLA</p> <p><i>(wybrane kursy wydłużone do Zasola lub skierowane do Zasola z pominięciem Wilczkowic, z wjazdem przez A. Nideckiego – M. Konopnickiej)</i></p>
26	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Wyzwolenia – S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – Rajska: Pszczyńska – Brzeszcze: Ofiar Oświęcimia – T. Kościuszki – Piastowska – Ofiar Oświęcimia – Dworcowa – BRZESZCZE PKP</p> <p><i>(wybrane kursy przez BRZESZCZE BUDY DOM LUDOWY PĘTLA, z pominięciem Brzeszcze: T. Kościuszki – Piastowska lub wjazdu w głąb os. Chemików)</i></p>
27	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Wyzwolenia – S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – Rajska: Pszczyńska – Brzeszcze: Ofiar Oświęcimia – T. Kościuszki – Piastowska – Ofiar Oświęcimia – Turystyczna – Jawiszowice: Turystyczna – Bielska – Dankowice: Jedlina – Jawiszowice: Jedlina – Bielańska – JAWISZOWICE PRZECZNA I (powrót JAWISZOWICE PRZECZNA I – Bielańska – Przeczna – Bielska)</p> <p><i>(wybrane kursy przez BRZESZCZE BUDY DOM LUDOWY PĘTLA lub BRZESZCZE PKP lub przez Skidziń i Przecieszyn)</i></p>
28	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Wyzwolenia – S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – Rajska: Pszczyńska – Brzeszcze: Ofiar Oświęcimia – T. Kościuszki – Piastowska – Ofiar Oświęcimia – Turystyczna – Jawiszowice: Turystyczna – Łęcka – Zasole: Łęcka – Kostka Jagiełły – ZASOLE PĘTLA</p> <p><i>(wybrane kursy przez BRZESZCZE BUDY DOM LUDOWY PĘTLA lub A. Nideckiego – M. Konopnickiej)</i></p>
29	<p>LODOWISKO – Chemików – Rondo Armii Krajowej – gen. J. Dąbrowskiego – al. J. Słowackiego – K. Olszewskiego – J. Śniadeckiego – gen. J. Dąbrowskiego – DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – Rondo Niwa – Powstańców Śląskich – Wyzwolenia – S. Leszczyńskiej – prof. J. Szajny – M. M. Kolbego – Legionów – Rajska: Pszczyńska – Brzeszcze: Ofiar Oświęcimia – T. Kościuszki – Piastowska – Ofiar Oświęcimia – Turystyczna – Jawiszowice: Turystyczna – Bielska – Olszyny – Jaźnik – Janowiec – Dankowice: Św. M. Kolbe – KANIÓWEK PĘTLA</p> <p><i>(wybrane kursy, skierowane przez BRZESZCZE BUDY DOM LUDOWY PĘTLA, BRZESZCZE PKP lub JAWISZOWICE PRZECZNA I, wybrane kursy skrócone do BRZESZCZE PKP)</i></p>



Linia	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
32	DĄBROWSKIEGO MIASTO/KOŚCIÓŁ – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – A. Nideckiego – M. Konopnickiej – Babice: Krakowska – Broszkowice: Krakowska – Bobrek: Krakowska – Gorzów: Krakowska – Oświęcimska – Szkolna – Gorzowska – Oświęcimska – Chelmek: Oświęcimska – Mieszka I – B. Chrobrego – Jagiellońska – A. Fredry – A. Mickiewicza – Jagiellońska – Z. Kasińskiego – A. Mickiewicza – Piastowska – Krakowska – T. Kościuszki – marsz. J. Piłsudskiego – Wojska Polskiego – CHEŁMEK PĘTLA (wybrane kursy z/do Lodowiska, przez BOBREK DOM LUDOWY lub GROMIEC SZYJKI I)
46	DĄBROWSKIEGO KOŚCIÓŁ/MIASTO – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – Rondo K. Płonki – S. Konarskiego – A. Nideckiego – Babice: Grunwaldzka – Śląska – Bieruń: Warszawska – BIERUŃ ZABRZEG
S1	Linia jednokierunkowa (dowóz do szkoły nr 5) BŁONIE – A. Nideckiego – S. Konarskiego – Rondo K. Płonki – gen. J. Dąbrowskiego – most Piastowski – gen. J. Dąbrowskiego – pl. T. Kościuszki – H. Sienkiewicza – Zaborska – Królowej Jadwigi – W. Jagiełły – Rondo ks. S. Górnego – Zatorska – Most Jagielloński – Zatorska – Rondo Solidarności – Legionów – A. Orłowskiego – Obozowa – OBOZOWA
S2	Linia jednokierunkowa (dowóz do szkoły nr 1) STARE STAWY – W. Jagiełły – Kamieniec – KAMIENIEC PĘTLA – Kamieniec – W. Jagiełły – Zagrodowa – 11 Listopada – Św. Barbary – W. Jagiełły – Rondo ks. S. Górnego – W. Jagiełły – Królowej Jadwigi – KRÓLOWEJ JADWIGI

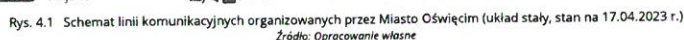
Źródło: Opracowanie własne

Podstawowy układ komunikacji miejskiej tworzą linie nr 0, 1 i 3 łączące największe osiedla Oświęcimia ze Starym Miastem oraz wiązka tzw. linii brzeszczańskich, zapewniających połączenie miejscowości w Gminie Brzeszcze z Oświęcimiem i jednocześnie komunikujących średnicowo zachodnią część Oświęcimia z Osiedlem Chemików. Linie te charakteryzują się największą częstotliwością kursowania – około 15-30 minut w godzinach szczytu przewozowego w dni robocze.



W sieci komunikacyjnej wyróżnić można następujące grupy linii:

- według kryterium przestrzennego:
  - 8 linii miejskich wewnątrz Oświęcimia: 0, 2, 3, 8, 10, 12, S1, S2,
  - 10 linii miejsko-podmiejskich: 1, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28 i 29,
  - 5 linii podmiejskich: 16, 17, 19, 32, 46;
- według kryterium charakteru trasy:
  - 4 linie o charakterze promienistym: 16, 32, 46, S2
  - 14 linii o charakterze średnicowym: 1, 3, 8, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29 i S1,
  - 4 linie o charakterze obwodowym: 0, 2, 10, 12,
  - 1 linia peryferyjna: 19;
- według kryterium zakresu funkcjonowania w przekroju roku:
  - 21 linii całorocznych: 0, 1, 2, 3, 8, 10, 12, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32 i 46,
  - 2 linie kursujące wyłącznie w roku szkolnym od września do czerwca: S1, S2,
- według kryterium zakresu funkcjonowania w przekroju tygodnia:
  - 15 linii kursujących codziennie: 1, 2, 3, 8, 12, 16, 17, 18, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 32,
  - 3 linie kursujące od poniedziałku do soboty: 0, 10, 20,
  - 1 linię kursującą od poniedziałku do piątku: 29,
  - 3 linie kursujące od poniedziałku do piątku w dni nauki szkolnej: 19, S1, S2,
  - 1 linia kursująca w niedziele i w święta: 46;
- według kryterium czasu funkcjonowania w przekroju doby:
  - 9 linii kursujących przez cały dzień lub większą część dnia: 0, 1, 3, 8, 16, 20, 27, 28, 32,
  - 14 linii okresowych: 2, 10, 12, 17, 18, 19, 22, 24, 25, 26, 29, 46, S1, S2;
- według kryterium znaczenia linii w sieci komunikacyjnej:
  - linie podstawowe (co ok. 15-30 min. w godzinach szczytowych ): 0, 1, 3 oraz wiązka linii brzeszczańskich na wspólnym odcinku trasy, tj. 24+25+26+27+28+29,
  - linie uzupełniające (co ok. 60 min.): 2, 8, 12,
  - linie dodatkowe: 10, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 32, 46, S1, S2,



Miasto Oświęcim jest organizatorem komunikacji miejskiej i ma decydujący wpływ na trasy linii w obszarze administracyjnym miasta, natomiast trasy przebiegu oraz liczba kursów na liniach obsługujących obszary Gmin objętych Porozumieniem Międzygminnym ustalane są z samorządami tych gmin. Partycypują one w kosztach komunikacji miejskiej realizowanej na swoim terenie.

Liczba wozokilometrów wykonywanych w sieci oświęcimskiej komunikacji miejskiej w minionych latach uległa zmniejszeniu w odniesieniu do 2018 r. Istotny spadek wielkości pracy eksploatacyjnej nastąpił w 2020 r., ze względu na ograniczenia mobilności związane z epidemią wirusa SARS-CoV-2 wywołującego chorobę COVID-19. Na przestrzeni lat 2018 – 2022 wielkość pracy eksploatacyjnej oświęcimskiej komunikacji miejskiej spadła o 17%.

**Tab. 4.2 Wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej przez MZK w wzkm w latach 2018 - 2022**

Rok	Wielkość pracy eksploatacyjnej [wzkm]	Dynamika r/r
2018	2 382 205,00	
2019	2 382 844,00	0,0%
2020	1 745 464,00	-26,7%
2021	2 045 139,00	+17,2%
2022	1 973 115,00	-3,5%

r/r – rok do roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych z MZK

Poniżej zestawiono pracę eksploatacyjną wykonaną przez operatora komunikacji miejskiej na obszarze Oświęcimia oraz gmin objętych Porozumieniem Międzygminnym:

**Tab. 4.3 Praca eksploatacyjna oświęcimskiej komunikacji miejskiej**

Rok	Suma wzkm	Miasto Oświęcim	Gmina Brzeszcze	Gmina Chelmek	Gmina Libiąż	Gmina Miedźna	Gmina Oświęcim	Udział Miasta Oświęcim
2018	2 382 205,00	1 265 362,10	448 455,20	109 408,10	31 348,70	23 373,90	504 257,00	53,1%
2019	2 382 844,00	1 264 808,80	451 917,70	108 643,20	31 417,80	13 421,00	512 635,50	53,1%
2020	1 745 464,00	760 164,20	379 451,80	99 860,70	27 184,70	34 261,80	444 540,80	43,6%
2021	2 045 139,00	1 000 227,90	448 184,90	108 764,40	29 890,10	40 205,70	417 866,00	48,9%
2022	1 973 115,00	932 336,40	447 954,00	112 422,90	30 871,70	40 060,70	409 469,30	47,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych z MZK

Konstrukcja rozkładu jazdy zakłada funkcjonowanie różnych godzin odjazdów w dni robocze szkolne, dni robocze feryjno-wakacyjne, soboty i niedziele, co przekłada się na zależność wielkości pracy eksploatacyjnej od danego dnia.



MZK dysponuje 44 autobusami przeznaczonymi do obsługi komunikacji miejskiej, a ich wykorzystanie przedstawia się następująco: <sup>14</sup>

- w dzień roboczy szkolny w ruchu znajduje się maksymalnie 29 autobusów – 65,9% taboru,
- w dzień roboczy feryjny- 22 autobusy – 50 % taboru,
- w soboty 13 autobusów – 46,4% taboru:
- w niedziele i święta 11 autobusów – 39,3 % taboru.

Struktura taboru według klas autobusów wygląda następująco:

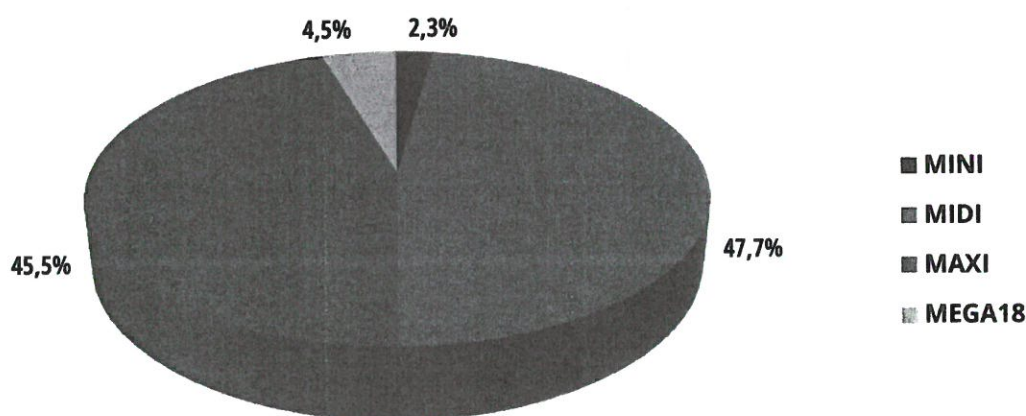
- klasa mini – 1 szt. (2,3% floty),
- klasa midi – 21 szt. (47,7%),
- klasa maxi – 20 szt. (45,4%), w tym 1 autobus elektryczny i 7 autobusów hybrydowych,
- klasa mega18 (autobusy przegubowe) – 2 szt. (4,5%).

Najstarszy autobus został wyprodukowany w 1992 r., natomiast najmłodszy autobus elektryczny pochodzi z 2020 r. Średni wiek taboru wynosi 13,0 lat. Prawie połowę taboru (48%, tj. 21 sztuk) stanowią autobusy mające nie więcej niż 5 lat. Najwięcej autobusów wyprodukowano w 2018 r. i współtworzą one flotę MZK w 31% (tj. 14 sztuk).

Łącznie 30% taboru (13 szt.) spełnia wymogi czystości spalin według norm niższych niż Euro 4. Największą część floty stanowi 20 autobusów z normą Euro 6 (tj. 45%).

Zdecydowana większość autobusów posiada niską podłogę – 77% floty, tj. 34 autobusy. Dwie trzecie floty - 33 autobusy, posiada zamontowaną klimatyzację całopojazdową, co stanowi 66% taboru. Wszystkie pojazdy wyposażone są w zapowiedzi głosowe wewnętrzne i zewnętrzne, niemal wszystkie autobusy (tj. 98%) posiadają mobilne automaty biletowe. Prawie połowa autobusów wyposażona jest w monitory LCD prezentujące przebieg trasy.

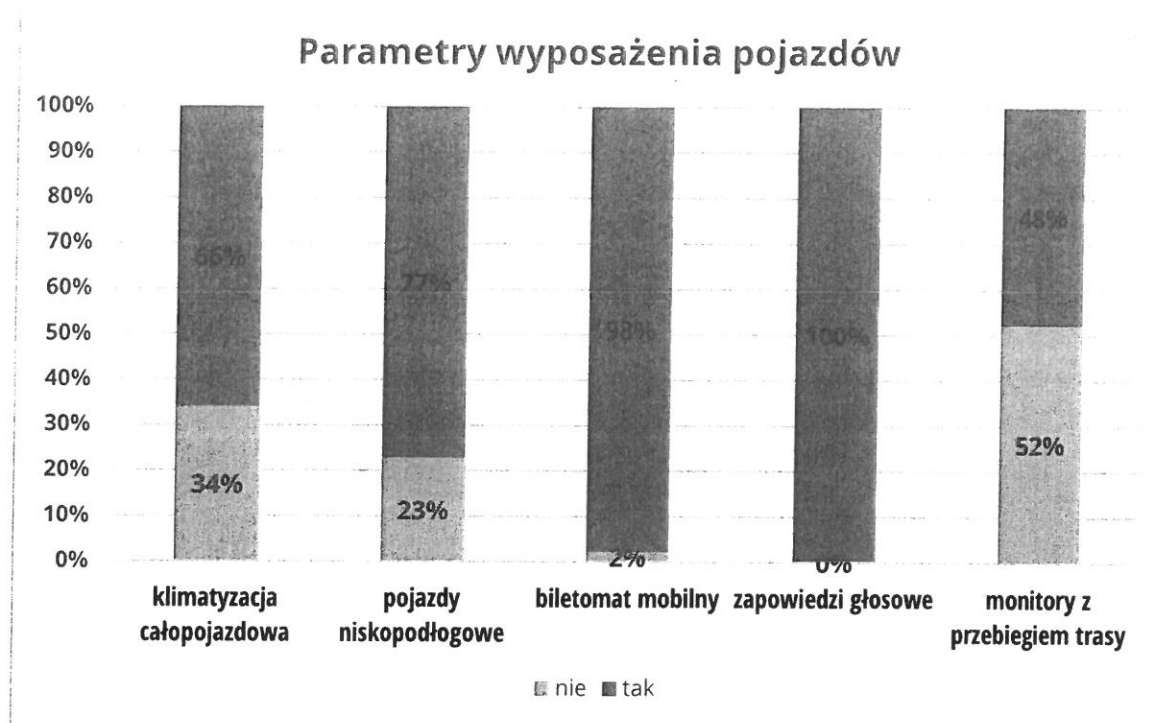
### Struktura taboru pod względem klasy pojazdu



Rys. 4.2 Klasy pojazdów obsługujących komunikację miejską organizowaną przez Miasto Oświęcim

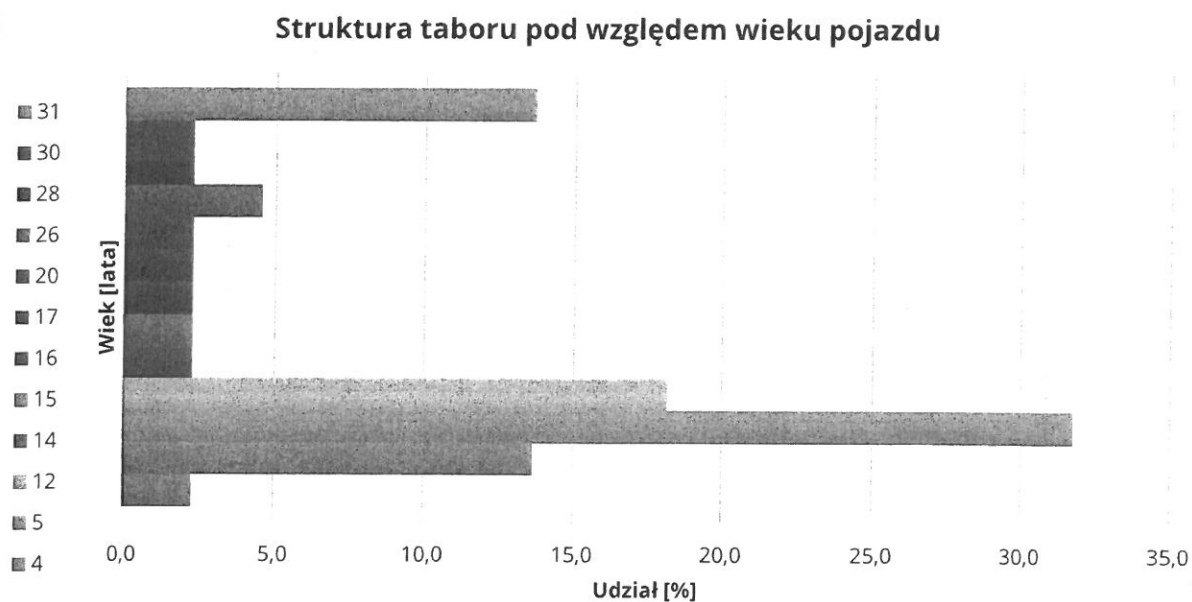
Źródło: Opracowanie własne

<sup>14</sup> Wykaz taboru autobusowego MZK.



Rys. 4.3 Parametry wyposażenia pojazdów obsługujących komunikację miejską organizowaną przez Miasto Oświęcim

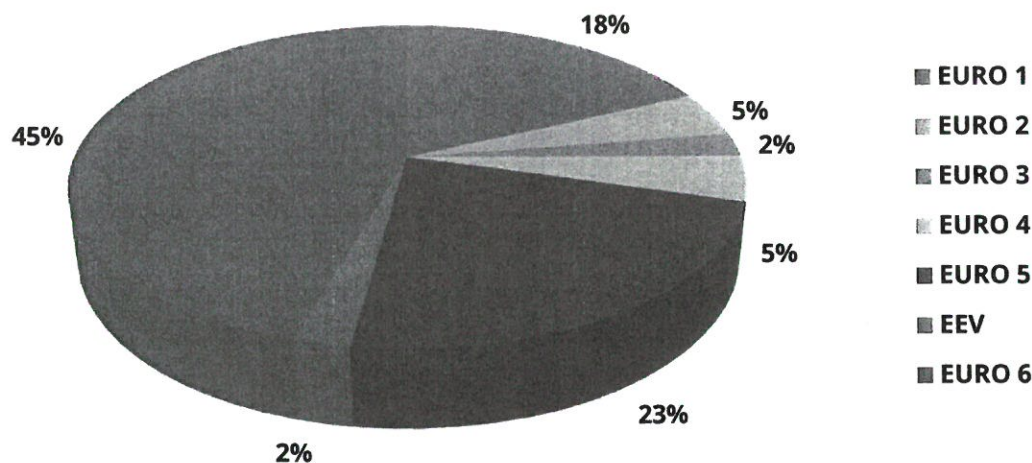
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4.4 Wiek pojazdów obsługujących oświęcimską komunikację miejską

Źródło: Opracowanie własne

### Struktura taboru pod względem norm emisji spalania EURO



Rys. 4.5 Normy emisji spalania pojazdów obsługujących komunikację miejską organizowaną przez Miasto Oświęcim

Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo na obszarze Planu autobusowy publiczny transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej organizowany jest na 7 liniach przez Związek Komunalny Komunikacja Międzygminna w Chrzanowie (5 linii) oraz przez Zarząd Transportu Metropolitalnego (2 linie). Linie autobusowe organizowane przez ZTM (operatorem tych linii jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Tychach Sp. z o. o.):

- nr 56 (Wola – Bieruń – Łędziny), obsługująca miejscowość Wola w gminie Miedźna, wykonująca 12 kursów w dni robocze szkolne, 11 kursów w dni robocze i 4 kursy w dni wolne,
- nr 686 (Oświęcim – Tychy), obsługująca miasto Oświęcim oraz miejscowość Babice w gminie Oświęcim, wykonująca 17 kursów w dni robocze szkolne, 16 kursów w dni robocze i 5 kursów w dni wolne.

Linie autobusowe organizowane przez ZKKM (obsługiwane przez operatorów ZKKM):

- nr 8 (Chełmek – Chrzanów), obsługująca miasto Chełmek w gminie Chełmek, wykonująca 4 kursy w dni robocze i 3 kursy w dni wolne,
- nr 15 (Gromiec – Młoszowa), obsługująca sołectwo Gromiec w gminie Libiąż, wykonująca 10 kursów w dni robocze i 7 kursów w dni wolne,
- nr 25 (Chełmek – Chrzanów), obsługująca miasto Chełmek w gminie Chełmek, wykonująca 6 kursów w dni robocze,
- nr A (Chełmek – Libiąż), obsługująca miasto Chełmek w gminie Chełmek, wykonująca 5 kursów w dni robocze szkolne, 6 kursów w dni robocze, 6 kursów w soboty i 5 kursów w niedziele,
- nr B (Chełmek – Libiąż), obsługująca miasto Chełmek w gminie Chełmek, wykonująca 1 kurs w dni robocze.

Ze wszystkich ww. 7 linii organizowanych przez ZTM i ZKKM, tylko jedna z nich – nr 686, kończy swój bieg w centrum miasta Oświęcim, przy placu Tadeusza Kościuszki (niedaleko od Rynku Głównego).



Linie autobusowe organizowane przez ZTM i ZKKM, obsługiwane są w większości autobusami LF oraz LE, dostępnymi dla osób ze szczególnymi potrzebami.

## **4.2. Analiza zasięgu sieci komunikacji miejskiej**

Zdecydowana większość mieszkańców Oświęcimia, tj. blisko 93% znajduje się w strefie dojazdu 500 metrów do najbliższego przystanku komunikacji miejskiej. Należy zaznaczyć, że 89% mieszkańców mieszka w strefie 400 metrów, a tylko 84% w strefie 300 metrów, granicznej dla atrakcyjności autobusowej komunikacji miejskiej.

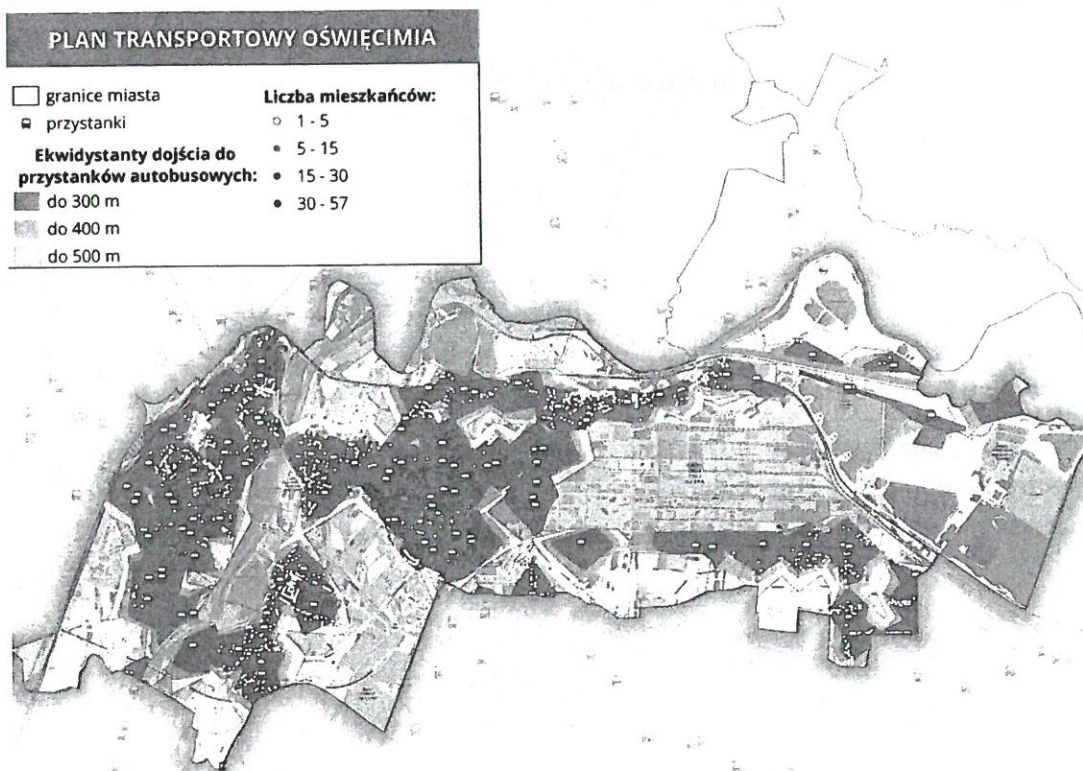
W ramach rozszerzania zasięgu komunikacji miejskiej, jako wskaźniki zaproponowano dostępność do przystanków transportu publicznego na terenie Miasta Oświęcim w zasięgu 500 metrów – utrzymanie co najmniej obecnego poziomu 92% mieszkańców oraz w zasięgu 300 metrów – objęcie minimum 85% mieszkańców.

Poniżej wymieniono obszary o braku odpowiedniej dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej w Oświęcimiu:

- ul. Stefana Batorego, ul. Ignacego Krasickiego, Osiedle Kruki – brak przystanku, obsługa wymagałaby inwestycji w celu dostosowania infrastruktury drogowej dla komunikacji miejskiej,

Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży i znajdować się jak najbliżej generatorów ruchu. Wskazane jest uzupełnienie sieci przystankami, gdy droga dojazdu pieszego przekracza 300 metrów na obszarze centrum i osiedlach z wysoką zabudową wielorodzinną oraz 500 metrów na pozostałych terenach.

Zalecane jest, aby inwestycje w Oświęcimiu polegające na tworzeniu nowych obiektów o charakterze użyteczności publicznej oraz zabudowy mieszkaniowej uwzględniały spełnienie warunku odległości od przystanku komunikacji miejskiej nie większej niż 500 metrów.



Rys. 4.6 Lokalizacja i zasięg obsługi przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Miasta Oświęcim  
Źródło: opracowanie własne

### 4.3. Niedobory jakościowe i ilościowe systemu transportu i infrastruktury

Analiza stanu istniejącego systemu transportowego dowodzi, iż Oświęcim systematycznie realizuje przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonego rozwoju transportu. Pomimo prowadzonych działań w minionych latach, konieczne jest dalsze niwelowanie niedoborów ilościowych i jakościowych, w szczególności w sektorze transportu publicznego, co przy wysokich nakładach inwestycyjnych wymaga pozyskania dofinansowania zewnętrznego.

Tab. 4.4 Wartości cech określających stan istniejących rozwiązań w systemie i infrastrukturze transportu.

Cecha	Wartość cechy
Udział autobusów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych w komunikacji miejskiej <sup>15</sup>	2%
Udział autobusów o ograniczonej emisji <sup>16</sup> w komunikacji miejskiej	45%
Średni wiek autobusów komunikacji miejskiej	13 lat
Udział autobusów LF lub LE w komunikacji miejskiej	77%
Udział autobusów komunikacji miejskiej z klimatyzacją w części pasażerskiej	66%
długość wydzielonych pasów dla autobusów	0 m.b.
Udział mieszkańców w zasięgu przystanków 300 m	84,00%
Udział mieszkańców w zasięgu przystanków 400 m	89,00%
Udział mieszkańców w zasięgu przystanków 500 m	92,68%
Prędkość komunikacyjna komunikacji miejskiej w dzień roboczy szkolny	29,0 km/h
Prędkość eksploatacyjna komunikacji miejskiej w dzień roboczy szkolny	19,3 km/h

<sup>15</sup> Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych autobusy zeroemisyjne to autobusy o napędzie elektrycznym oraz wodorowym, a autobusy niskoemisyjne to autobusy z silnikami napędzanymi paliwami alternatywnymi (CNG, LNG, biometan).

<sup>16</sup> Autobusy spalinowe, których silniki spełniają co najmniej normę EURO 6



Cecha	Wartość cechy
Iloraz prędkości eksploatacyjnej i prędkości komunikacyjnej w dzień roboczy szkolny	0,67
Liczba wozokilometrów na 100 mieszkańców (wyłącznie w mieście Oświęcim)	2 734,36 wzk/m
Liczba wozokilometrów na 100 mieszkańców (na terenie gmin ościennych)	1 163,46 z gm. Libiąż i Miedźna 1 870,62 bez gm. Libiąż i Miedźna
Informacja real-time na przystankach autobusowych	11 wyświetlaczy DIP na przystankach
Informacja real-time na smartfony	funkcjonuje
Stacjonarne automaty biletowe na przystankach	na 3 przystankach
Mobilne automaty biletowe w autobusach	w 98% autobusów
Możliwość zakupu biletu przez aplikację mobilną	jest
Spójna sieć dróg dla rowerów	jest
Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania BEV	1 dwustanowiskowa
System ITS	nie istnieje
Strefa Płatnego Parkowania	funkcjonuje w mieście Oświęcim
Współczynnik motoryzacji <sup>17</sup>	651,5 s.o. /1 000 mieszkańców

Źródło: Materiały MZK, GUS/BDL, <http://www.bdl.stat.gov.pl>,

Mając na uwadze stan obecny elementów związanych ze zrównoważonym, proekologicznym, mobilnościowym rozwojem aglomeracji oświęcimskiej, a także konieczność ich rozwoju w perspektywie średniookresowej, w dalszej części Planu przedstawiono pakiet stosownych działań o charakterze technicznym i organizacyjnym.

<sup>17</sup> Dane GUS/BDL za rok 2021 dla powiatu oświęcimskiego.

#### 4.4. Regionalny osobowy transport kolejowy

W obszarze objętym Planem funkcjonują trzy linie kolejowe z prowadzonym ruchem pasażerskim, nieprzebiegające tylko przez sołectwo Gromiec w gminie Libiąż i przez miejscowość Wola w gminie Miedźna. Na tych 3 liniach kolejowych<sup>18</sup> znajduje się 6 stacji kolejowych (w tym 2 nieczynne) i 5 przystanków kolejowych (w tym 1 nieczynny):

- LK 93 Trzebinia – Zebrzydowice, linia magistralna (sieć TEN-T bazowa pasażerska), dwutorowa, zelektryfikowana, czynna w ruchu pasażerskim, z:
  - 3 stacjami kolejowymi: Oświęcim, Brzeszcze Jawiszowice, Chełmek<sup>19</sup>,
  - 2 stacjami kolejowymi nieczynnymi: Brzeszcze Kopalnia, Chełmek,
  - 3 przystankami kolejowymi – Brzeszcze, Gorzów Chrzanowski, Jawiszowice Jaźnik,
- LK 94 Kraków Płaszów – Oświęcim, linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, czynna w ruchu pasażerskim, z:
  - 1 stacją kolejową: Dwory,
  - 1 przystankiem kolejowym – Włosienica,
  - 1 przystankiem kolejowym nieczynnym – Kruki,
- LK 138 Oświęcim – Katowice, linia magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, czynna w ruchu pasażerskim, ze stacją kolejową Oświęcim (wliczoną do LK 93).

Pozostałe linie kolejowe, niewykorzystywane dla przewozów pasażerskich na obszarze objętym Planem:

- LK699 Oświęcim OWC – Oświęcim OWC1, jednotorowa, zelektryfikowana (łącznik pomiędzy LK138 i LK93/LK94)
- LK882 Oświęcim – KWK Cieczot, jednotorowa, zelektryfikowana,
- LK886 Dwory – Zakłady Chemiczne Dwory, jednotorowa, zelektryfikowana.

Pasażerski transport kolejowy na obszarze *objętym Planem* obejmuje swoim zasięgiem miejscowości w czterech gminach (miasto Oświęcim oraz gminy: Brzeszcze, Chełmek i Oświęcim). Organizatorem przewozów kolejowych o znaczeniu regionalnym jest Marszałek Województwa Małopolskiego, a operatorami zleconych połączeń kolejowych są:

- KMŁ, które obsługują linią SKA3 stacje i przystanki kolejowe w mieście Oświęcim i w gminie Chełmek,
- KŚ, które obsługują linią S31 stację kolejową Oświęcim w mieście Oświęcim,
- Polregio, które obsługują połączeniami:
  - na trasie z Trzebini do Czechowic-Dziedzic stacje i przystanki kolejowe w mieście Oświęcim oraz w gminie Brzeszcze i Chełmek,
  - na trasie z Katowic do Zatoru, stacje i przystanki kolejowe w mieście Oświęcim oraz w gminie Oświęcim.

W pasażerskich przewozach kolejowych w dni robocze szkolne i w dni wolne, czynne są tylko: stacja kolejowa Oświęcim, stacja kolejowa Chełmek i przystanek kolejowy Gorzów Chrzanowski.

<sup>18</sup> Dane o liniach kolejowych oraz stacjach i przystankach kolejowych, dotyczą wyłącznie odcinków w granicach Planu.

<sup>19</sup> Poprzednia nazwa stacji kolejowej: Chełmek Fabryka.

Natomiast pozostałe – stacja kolejowa Dwory i przystanki kolejowe: Jawiszowice Jaźnik, Brzeszcze Jawiszowice i Włosienica, są czynne w ruchu pasażerskim tylko w dni wolne.

W dni robocze (od poniedziałku do piątku) ruch pasażerski odbywa się tylko na 3 stacjach i przystankach kolejowych, oferując łącznie 64 kursy pociągów. W dni wolne ruch pasażerski odbywa się już na wszystkich 8 stacjach i przystankach kolejowych, oferując więcej kursów niż w dni robocze (70 kursów oraz od 5.05.2023 r. 74 kursy dziennie).

Tab. 4.5. Liczba kursów pociągów pasażerskich w OOF.

Gmina	Stacja / przystanek kolejowy	Linia kolejowa	Liczba kursów pociągów	
			w dni robocze	w dni wolne
miasto <b>Oświęcim</b>	stacja kolejowa <b>Oświęcim</b>	LK93 LK138	58	46 / 48 <sup>A</sup>
	stacja kolejowa <b>Dwory</b>	LK94	0	2 <sup>A</sup>
	przystanek kolejowy <b>Kruki</b>	LK94	nieczynny w ruchu pasażerskim	
gmina miejsko-wiejska <b>Brzeszcze</b>	przystanek kolejowy <b>Brzeszcze</b>	LK93	0	2
	stacja kolejowa <b>Brzeszcze Kopalnia</b>	LK93	nieczynna w ruchu pasażerskim	
	stacja kolejowa <b>Brzeszcze Jawiszowice</b>	LK93	0	2
	przystanek kolejowy <b>Jawiszowice Jaźnik</b>	LK93	0	2
gmina miejsko-wiejska <b>Chelmek</b>	stacja kolejowa <b>Chelmek</b>	LK93	nieczynna w ruchu pasażerskim	
	stacja kolejowa <b>Chelmek<sup>B</sup></b>	LK93	32	32
	przystanek kolejowy <b>Gorzów Chrzanowski</b>	LK93	32	32
gmina wiejska <b>Oświęcim</b>	przystanek kolejowy <b>Włosienica</b>	LK94	0	2 <sup>A</sup>
A - od 5.05.2023 r. B - poprzednia nazwa: Chelmek Fabryka		<b>razem</b>	<b>64</b>	<b>70 / 74<sup>A</sup></b>

Źródło: rozkłady jazdy operatorów kolejowych (KMŁ, KŚ i Polregio)

Istotne<sup>20</sup> czynne stacje i przystanki kolejowe o dużej dobowej wymianie pasażerskiej w roku 2021, to:

- stacja kolejowa Oświęcim (850 osób, w roku 2019 było 1 100 osób, co oznacza spadek wymiany pasażerskiej o 33 %),
- stacja kolejowa Chelmek (75 osób, w roku 2019 było 125 osób, co oznacza spadek wymiany pasażerskiej o 40 %).

<sup>20</sup> Dane UTK, Wymiana pasażerska na stacjach w roku 2019 i 2021.



Pozostałe czynne stacje i przystanki kolejowe miały w roku 2021 dobową wymianę pasażerską na poziomie 5 osób. W porównaniu z poziomem wymiany w roku 2019, w roku 2021 nastąpił spadek dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych aż o 36 % (równo połowa z nich odnotowała spadki, a pozostałe miały wartości bez zmian), w tym:

- żadna stacja i przystanek kolejowy nie odnotowały wzrostu wymiany pasażerskiej,
- 4 stacje i przystanki kolejowe miały taki sam poziom wymiany pasażerskiej,
- stacja kolejowa Oświęcim miała spadek wymiany pasażerskiej o 1/3,
- stacja kolejowa Chełmek odnotowała 1,6-krotny spadek wymiany pasażerskiej,
- przystanek kolejowy Gorzów Chrzanowski miał spadek wymiany pasażerskiej o 2/3 (jedna z dwóch najwyższych wartości spadku),
- stacja kolejowa Brzeszcze Jawiszowice odnotowała najwyższy, 7-krotny spadek wymiany pasażerskiej.

Tab. 4.6. Dobowa wymiana pasażerska na czynnych stacjach i przystankach kolejowych.

Gmina	Stacja / przystanek kolejowy	Linia kolejowa	Wymiana pasażerska [średnio os./dobe]		Trend 2021/2019	
			2019	2021		
miasto <b>Oświęcim</b>	stacja kolejowa <b>Oświęcim</b>	LK93 LK138	1 100	850	↓	
	stacja kolejowa <b>Dwory</b>	LK94	5	5	↔	
gmina miejsko-wiejska <b>Brzeszcze</b>	przystanek kolejowy <b>Brzeszcze</b>	LK93	5	5	↔	
	stacja kolejowa <b>Brzeszcze Jawiszowice</b>	LK93	35	5	↓	
	przystanek kolejowy <b>Jawiszowice Jaźnik</b>	LK93	5	5	↔	
gmina miejsko-wiejska <b>Chełmek</b>	stacja kolejowa <b>Chełmek</b>	LK93	125	75	↓	
	przystanek kolejowy <b>Gorzów Chrzanowski</b>	LK93	15	5	↓	
gmina wiejska <b>Oświęcim</b>	przystanek kolejowy <b>Włosienica</b>	LK94	5	5	↔	
trend bez zmian spadek do 50% / powyżej 50%			razem	1 292	951	↓

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

W akceptowalnej dla 5-minutowego dojścia pieszego od przystanku autobusowego odległości do 500 m, ze wszystkich stacji i przystanków kolejowych wymóg ten spełnia tylko 7 z nich (2 nieczynne w ruchu pasażerskim). Przy 3 czynnych stacjach i przystankach kolejowych przystanki autobusowe zlokalizowane są bardzo blisko, w tym przy dwóch bezpośrednio przy nich. Nieakceptowalną odległość 1,3 km dojścia od najbliższego przystanku autobusowego ma tylko jeden przystanek kolejowy Brzeszcze oraz nieczynna stacja kolejowa Brzeszcze Kopalnia.

Odległości od przystanków autobusowych do stacji i przystanków kolejowych mogą stanowić jeden z czynników przy podejmowaniu decyzji o lokalizowaniu węzłów przesiadkowych, integrujących transport autobusowy z kolejowym.

Tab. 4.7. Dostępność ze stacji i przystanków kolejowych do przystanków autobusowych.

Gmina	Stacja / przystanek kolejowy	Linia kolejowa	Liczba linii autobusowych [szt.]	Odległość do przystanków autobusowych [m]	Uwagi
miasto <b>Oświęcim</b>	stacja kolejowa <b>Oświęcim</b>	LK93 LK138	17	50	bezpośrednio przy stacji, węzeł przesiadkowy
	stacja kolejowa <b>Dwory</b>	LK94	1	300	
	przystanek kolejowy <b>Kruki</b>	LK94	2 / 1	450 / 400	nieczynny w kolejowym ruchu pasażerskim
gmina miejско-wiejska <b>Brzeszcze</b>	przystanek kolejowy <b>Brzeszcze</b>	LK93	5	1300	za daleka lokalizacja
	stacja kolejowa <b>Brzeszcze Kopalnia</b>	LK93	5	1300	nieczynna w kolejowym ruchu pasażerskim, za daleka lokalizacja
	stacja kolejowa <b>Brzeszcze Jawiszowice</b>	LK93	5	50	bezpośrednio przy stacji
	przystanek kolejowy <b>Jawiszowice Jaźnik</b>	LK93	1	150	przy stacji
gmina miejско-wiejska <b>Chelmek</b>	stacja kolejowa <b>Chelmek</b>	LK93	1	300	nieczynna w kolejowym ruchu pasażerskim
	stacja kolejowa <b>Chelmek<sup>A</sup></b>	LK93	1	200	przy stacji
	przystanek kolejowy <b>Gorzów Chrzanowski</b>	LK93	2 / 1	550 / 650	możliwość lokalizacji przystanku autobusowego
gmina wiejska <b>Oświęcim</b>	przystanek kolejowy <b>Włosienica</b>	LK94	1	550	możliwość lokalizacji przystanku autobusowego

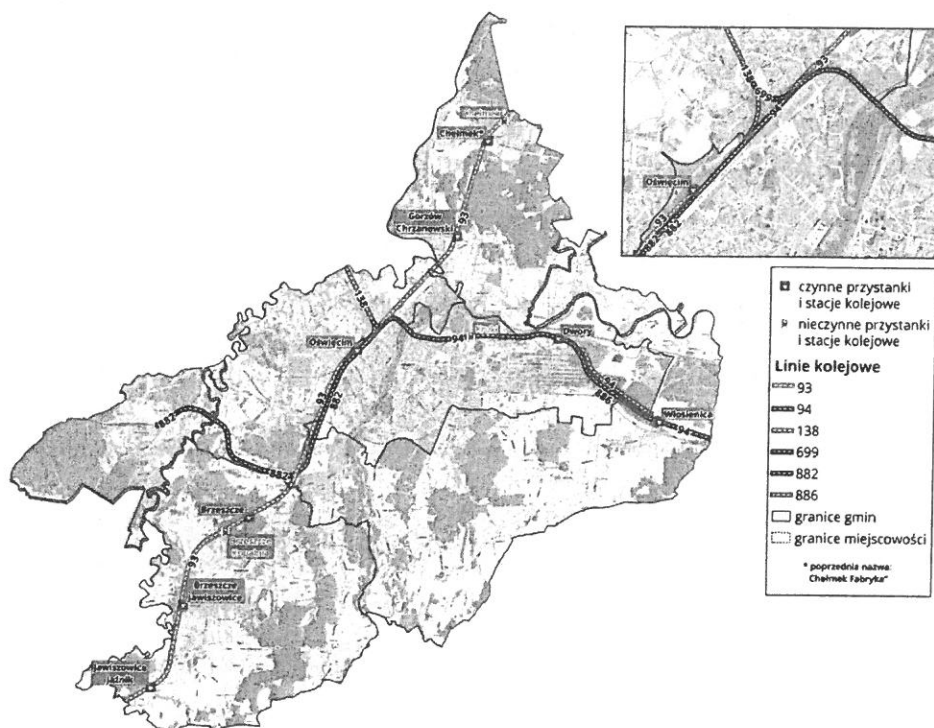
A - poprzednia nazwa stacji kolejowej: Chelmek Fabryka

Źródło: opracowanie własne

W ramach projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ objętych *Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności* do 2023 roku, w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku*<sup>21</sup> w granicach Planu zlokalizowane są dwa projekty kolejowe:

- nr KPK 1.091 Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia - Oświęcim - Czechowice Dziedzice (lista podstawowa),
- nr KPK 1.134 Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim (lista rezerwowa).

<sup>21</sup> Uchwała nr 249/2022 Rady Ministrów z dnia 13.12.2022 r.



Rys. 4.7 Układ linii kolejowych w Oświęcimiu i gminach sąsiadujących  
Źródło: Opracowanie własne



Dobrej jakości, często kursujące pociągi regionalne mogą zostać atrakcyjnym uzupełnieniem systemu komunikacji autobusowej na obszarze objętym Planem, a także w dojazdach z okolicznych gmin do miasta Oświęcim. W tym celu rekomenduje się koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów oraz przeanalizowanie możliwości i zasadności uruchomienia nieczynnych dziś w ruchu pasażerskim stacji i przystanków kolejowych lub ich relokację (np. uruchomienie przystanku kolejowego Kruki w nowej lokalizacji przy ul. Ignacego Krasickiego w mieście Oświęcim) oraz nową lokalizację bliżej źródeł i celów podróży (np. nowy przystanek kolejowy w Brzeszczach przy ul. Bór).

## 4.5. Regionalny i dalekobieżny osobowy transport drogowy

Linie komunikacji miejskiej w Oświęcimiu i gminach / sołectwach objętych planem transportowym obsługuje MZK. Linie organizowane przez ZKKM obsługują przewoźnicy wybrani w drodze przetargu. Linie organizowane przez ZTM obsługuje natomiast PKM Tychy. Tabor dedykowany do obsługi linii nie obsługiwanych przez MZK, to pojazdy klasy: MINI, MIDI oraz MAXI.

Wśród firm wykonujących regularne przewozy komercyjne na terenie obszaru opracowania do najważniejszych należy zaliczyć:

- BAKO Józef Skubis – posiadająca pojazdy typu MINI,
- Przewóz Osób Gołba Zygmunt – posiadający pojazdy typu MINI oraz autobusy MIDI,
- Miro Trans Mirosław Skibiński – posiadający pojazdy typu MINI oraz autobusy MAXI,
- Przewóz Osób Jarosław Spisak,
- Firma MAXI – posiadający pojazdy typu MINI.

**Tab. 4.8. Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym na terenie Oświęcimia według stanu na dzień 24.06.2022 r.**

Lp.	Przewoźnik	Trasa
1	Przewóz Osób Gołba Zygmunt	Oświęcim – Włosienica Dolna – Włosienica – Przeciszów – Zator
2	BAKO Józef Skubis	Oświęcim – Włosienica Dolna – Włosienica – Przeciszów – Zator – Rudze – Graboszyce – Grodzisko – Trzebieńczyce – Zator
3	Przewóz Osób Gołba Zygmunt	Oświęcim – Włosienica Dolna – Włosienica – Przeciszów – Polanka – Piotrowice
4	Przewóz Osób Jarosław Spisak	Oświęcim – Poręba Wielka – Dalachowice – Polanka – Osiek – Osiek Górny – Głębowice
5	Przewóz Osób Jarosław Spisak	Oświęcim – Grojec – Łęki – Bielany – Nowa Wieś – Kęty
6	PKS w Pszczynie	Oświęcim – Poręba Wielka – Dalachowice – Polanka – Osiek – Osiek Górny – Głębowice
7	Miro Trans	Oświęcim – Dwory – Dwory Drugie
8	Przewóz Osób Gołba Zygmunt	Oświęcim – Dwory Drugie – Przeciszów
9	Firma MAXI	Oświęcim – Gorzów – Chełmek – Libiąż – Chrzanów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów internetowych poszczególnych przewoźników, zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych wydanych przez Starostwo Powiatu Oświęcimskiego

## 4.6. Układ drogowy

Podstawowy drogowy układ drogowy obszaru objętego Planem stanowią drogi krajowe, wojewódzkie:

- DK44: Gliwice (A1/A4) – Mikołów (DK81, DW928) – Tychy (DK1) – Oświęcim (DW933, DW948) – Zator (DK28) – Skawina (DW953) – Kraków (A4),  
klasy technicznej GP i przekroju 1/2 (na odcinku Gliwice – Oświęcim, DW933) oraz klasy technicznej G i przekroju 1/2 (na odcinku Oświęcim, DW933 – Skawina, DW953),
- DW780: Kraków (A4) – Alwernia – Libiąż (DW933) – Chełmek – Kopciowice k./Chełma Śląskiego (DW934),  
klasy technicznej G i przekroju 1/2 (odcinkowo w Chełmku o przekroju 1/2+0<sup>22</sup>),
- DW933: Rzuchów (DW935) – Wodzisław Śląski (DK78) – Jastrzębie Zdrój – Pszczyna (DK1, DW939, DW935) – Miedźna – Brzeszcze (DW949) – Oświęcim (DK44, DW948) – Libiąż (DW780) – Chrzanów (DK79),  
klasy technicznej G i przekroju 1/2,
- DW948: Oświęcim (DK44) – Łęki (DW949) – Kęty (DK52) – (...) – Kobiernice (DK52) – Tresna – Oczków k./Żywca (DW946),  
klasy technicznej G i przekroju 1/2,
- DW949: Brzeszcze (DW933) – Jawiszowice – Łęki (DW948) – Przeciszów (DK44),  
klasy technicznej Z i przekroju 1/2.

Uzupełnieniem sieci dróg podstawowych są drogi lokalne – drogi powiatowe i drogi gminne (klas technicznych G, Z, L i D, w zależności od parametrów technicznych oraz klasy technicznej przejmowanych DK lub DW w sieć dróg powiatowych lub gminnych), obsługujące zarówno miasto Oświęcim i siedziby gmin, jak i pozostałe miejscowości na obszarze objętym Planem.

W mieście Oświęcim przebiegają drogi publiczne wszystkich kategorii, w tym:

- DK44 (gr. miasta – ul. Śląska – Rondo Niwa – ul. Stanisława Konarskiego – rondo im. Kazimierza Płonki – ul. Legionów – Rondo Solidarności /DW933/ – most Jagielloński – rondo ks. Kanonika Stanisława Górnego /DW948/ – ul. Zatorska – ul. Chemików – rondo im. Andrzeja Telki /DW933/ – ul. Fabryczna – gr. miasta),
- DW933 (gr. miasta – ul. Legionów – rondo im. Heleny Stupki – ul. Legionów – Rondo Solidarności – /nieciągłość po DK44/ – rondo im. Andrzeja Telki – ul. Chemików – rondo im. Armii Krajowej – ul. Ignacego Jana Paderewskiego – rondo im. Cezarego Hallera – most Niepodległości – gr. miasta)
- DW948 (rondo ks. Kanonika Stanisława Górnego /DK44/ – ul. Władysława Jagiełły – gr. miasta),
- 16 ulic w ciągach dróg powiatowych,
- 190 ulic w ciągach dróg gminnych o łącznej długości ok. 72,6 km.

Lokalnie układ drogowy miasta Oświęcim jest obsługiwany także drogami gminnymi niepublicznymi – wewnętrznymi. Obecnie miasto Oświęcim posiada ciągi drogowe pełniące funkcje obwodnicowe:

- DK44, pełniącą funkcję obwodnicy śródmiejskiej wyprowadzającej ruch tranzytowy z poprzedniego przebiegu przez centrum miasta,

---

22 Przekrój drogi 1/2+0: droga z jednojezdniowa, dwupasowa ze środkowym pasem wielofunkcyjnym, pełniącym funkcję lewoskrętów.



- DW933, (tzw. obwodnica północna), stanowiąca część Drogi Współpracy Regionalnej, wyprowadzającej ruch tranzytowy z poprzedniego przebiegu po ul. Krakowskiej.

Podstawowy układ drogowy miasta Oświęcim, tworzony przez DK i DW, w stopniu zadawalającym przenosi ruch tranzytowy i regionalny, sieć dróg powiatowych i gminnych - ruch lokalny, ruch wewnątrzmijski oraz osiedlowy.

Istotną barierę komunikacyjną (zarówno dla ruchu drogowego oraz ptz, jak i dla ruchu pieszego i rowerowego), stanowią linie kolejowe oraz rzeka Soła. Na obszarze Planu funkcjonuje łącznie 50 przejazdów kolejowo-drogowych, w tym:

- 28 w jednym poziomie, w tym 13 z nienormalywną skrajnią poziomą (szerokością ulicy na przejeździe),
- 22 w drugim poziomie, w tym:
  - 18 wiaduktów kolejowych, w tym 13 z nienormalywną skrajnią pionową (wysokością nad ulicą) i 12 z nienormalywną skrajnią poziomą (szerokością ulicy pod wiaduktem kolejowym),
  - 6 wiaduktów drogowych<sup>23</sup>,

Stan techniczny wszystkich dróg gminnych publicznych (o łącznej długości 76,612 km) w granicach miasta Oświęcim na podstawie przeglądu pięcioletniego dróg gminnych<sup>24</sup> przedstawia się następująco:

- aż 57 % dróg gminnych jest w stanie dobrym,
- tylko 19 % dróg gminnych jest w stanie zadawalającym,
- jeszcze 24 % dróg gminnych jest w stanie złym.

Zły stan nawierzchni blisko 1/4 dróg gminnych publicznych w mieście Oświęcim wynika ze słabej już jakości dróg (m.in. obniżona nośność nawierzchni i podbudowy) i niskiego stanu nawierzchni jezdni (m.in. deformacje, spękania).

W ciągu dróg krajowych GDDKiA planuje oraz realizuje na obszarze miasta Oświęcim oraz na obszarze objętym Planem, a także bezpośrednio przy jego granicach, następujące inwestycje w ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*:

- zadanie: *Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała*, odcinek: *DK44 obwodnica Oświęcimia* obejmujący budowę obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44 (lata realizacji 2021-2024), na odcinku od węzła S1 Oświęcim k./miejscowości Bojszowy do obecnej obwodnicy śródmiejskiej w miejscowości Zaborze w gminie Oświęcim, co pozwoli na przekierowanie całego ruchu tranzytowego (szczególnie krajowego i międzyregionalnego) w ciągu DK44 z dotychczasowego przebiegu przez obszar centrum miasta Oświęcim oraz z miejscowości Babice w gminie Oświęcim,
- zadanie: *Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała*, obejmujące m.in. budowę drogi ekspresowej S1 na odcinkach:
  - węzeł Kosztowy II (z węzłem) - węzeł Bieruń (bez węzła), lata realizacji 2022-2025,

<sup>23</sup> W tym 2 wiadukty drogowe budowane w trakcie realizacji obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44 i węzła S1 Brzeszcze.

<sup>24</sup> Źródło: *Plan rozwoju sieci drogowej i projektu planów finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, dla których Prezydent Miasta Oświęcim jest zarządcą drogi w latach 2022-2030.*



- węzeł Bieruń (z węzłem) - węzeł Oświęcim (bez węzła) wraz z obwodnicą Bierunia, lata realizacji 2021-2025,
- węzeł Oświęcim (z węzłem) – Dankowice, lata realizacji 2020-2024,

co pozwoli na uzyskanie trasy alternatywnej dla ruchu tranzytowego na ciągach północ-południe: DW933 Brzeszcze – Oświęcim – autostrada A4 (węzeł Byczyna) oraz DW948 (Kęty – Oświęcim i dalej do autostrady A4).

W ciągu dróg wojewódzkich ZDW w Krakowie planuje na obszarze objętym Planem:

- budowę obwodnicy Brzeszcz<sup>25</sup> w ciągu DW933 w ramach *Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg*, realizacja w latach 2023-2026, co pozwoli na przekierowanie ruchu tranzytowego z dotychczasowego przebiegu przez ul. Ofiar Oświęcimskich w Brzeszczach,
- budowę skrzyżowania DW780 z LK93 w Chełmku<sup>26</sup> w drugim poziomie (tunel drogowy), realizacja do roku 2027, co usprawni przejazd pojazdów przez czynną LK93 o dużym ruchu pociągów.

Miasto Oświęcim oraz otaczające je gminy wskazują także na potrzebę:

- poprawy powiazań wewnętrznych miasta Oświęcim<sup>27</sup> poprzez m.in. przebudowę lub rozbudowę istniejącego układu drogowego tworzonego przez drogi gminne oraz budowę nowych odcinków ulic,
- dokończenie Drogi Współpracy Regionalnej, obejmującej odcinek od obwodnicy miasta Oświęcim w ciągu DW933 do autostrady A4,
- budowy obwodnicy Chełmka w ciągu DW780 od wschodniej granicy miasta, po południowej stronie Chełmka, do DW934 w miejscowości Kopciowice,
- remonty, przebudowy i rozbudowy dróg powiatowych i gminnych, z uspokajaniem ruchu na obszarach zabudowy,

---

<sup>25</sup> Wykaz przedsięwzięć wieloletnich realizowanych w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Małopolskiego – uchwała nr LXIV/944/22 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27.02.2023 r.

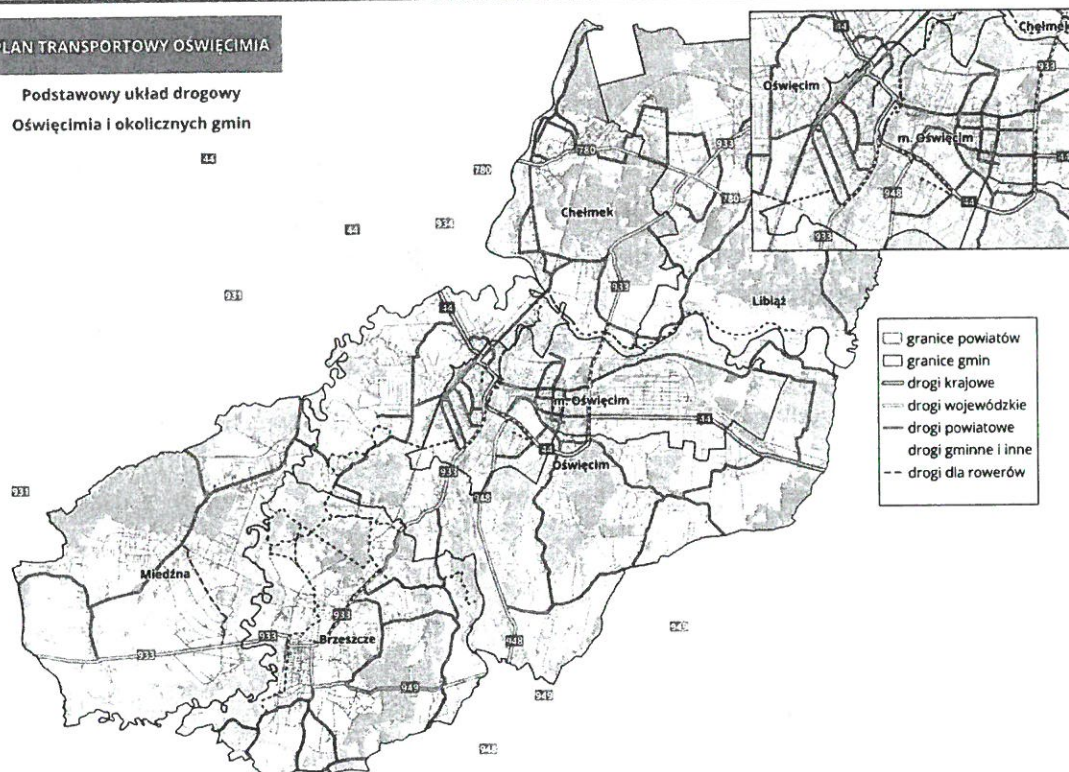
<sup>26</sup> Źródło ZDW w Krakowie.

<sup>27</sup> Źródło: Plan rozwoju sieci drogowej i projektu planów finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, dla których Prezydent Miasta Oświęcim jest zarządcą drogi w latach 2022-2030.

---

**PLAN TRANSPORTOWY OŚWIĘCIMIA**

Podstawowy układ drogowy  
Oświęcimia i okolicznych gmin



Rys. 4.8 Podstawowy układ drogowy miasta Oświęcim i w jego bezpośrednim otoczeniu

Źródło: Opracowanie własne

Obecnie obowiązuje przeprowadzony w latach 2020 i 2021 GPR 2020<sup>28</sup>. Wartość SDRR dla województwa małopolskiego wyniósł w GPR 2020:

- dla dróg krajowych 18 918 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 13 574 poj./dobę),
- dla dróg wojewódzkich 6 714 poj./dobę (przy SDRR dla kraju – 4 231 poj./dobę) – wartość ta jest najwyższą wartością w GPR 2020 dla SDRR na drogach wojewódzkich.

W porównaniu z GPR 2015 SDRR w GPR 2020 w województwie małopolskim na drogach krajowych wzrósł o 30 % (przy średniej krajowej wynoszącej 21 %). W 2015 roku wynosił on 14 580 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 11 178 poj./dobę). Na drogach wojewódzkich SDRR w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015 wzrósł o 21 % (przy średniej krajowej 20 %). W 2015 roku wynosił on 5 526 poj./dobę (przy średniej krajowej wynoszącej 3 520 poj./dobę) –wartość ta była najwyższą wartością w GPR 2015 dla SDRR na drogach wojewódzkich.



Rys. 4.9 SDRR w GPR 2020 na tle obszaru objętego Planem

Źródło: GDDKiA

28Z powodu trwającej w latach 2019-2021 epidemii COVID-19 i wynikających z niej ograniczeń w przemieszczaniu się, GPR 2020 prowadzony była w latach 2020-2021.



W obszarze objętym Planem w GPR 2020 odnotowano SDRR większy, niż średni SDRR dla województwa małopolskiego, na:

- DK44 na odcinkach:
  - od DW934 do Ronda Niwa w mieście Oświęcim (19 383 poj./dobę),
  - w mieście Oświęcim od Ronda Niwa do Ronda Solidarności (25 305 poj./dobę),
  - w mieście Oświęcim od Ronda Solidarności do Ronda ks. kanonika Stanisława Górniego (27 502 poj./dobę),
- całym przebiegu DW780, DW933 i DW948 (w przedziale od 10 4294 – 13 736 poj./dobę),
- na odcinku DW949 Brzeście – Jawiszowice (14 022 poj./dobę) – największy poziom SDRR.

Niższe wartości SDRR dla DK44 od średniego SDRR dla dróg krajowych wystąpiły na pozostałych odcinkach DK44 i wyniosły w zależności od odcinka od 11,5 d tys. poj./dobę o 12,9 tys. poj./dobę, a niższe wartości SDRR na drogach wojewódzkich tylko na DW949 od Jawiszowic do Przeciszowa (DK44), wynoszące od 2 763 do 5 334 poj./dobę.

Wyższe od średniego SDRR dla dróg krajowych w województwie małopolskim wartości SDRR na DK44 w mieście Oświęcim (19,3 – 27,5 tys. poj./dobę) obrazują potrzebę udrożnienia przepustowości istniejącego układu komunikacyjnego miasta Oświęcim (realizowaną obecnie poprzez budowę obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44). Podobnie ma to się na DW933 w Brzeszczach – SDRR rzędu 10,4-14 tys. poj./dobę, wykazują konieczność przekierowania ruchu (głównie tranzytowego) na obwodnicę Brzeszcz (w ramach realizowanej drogi ekspresowej S1 wraz z układem drogowym związanym z budową węzła Brzeszcze).

## **4.8. Transport indywidualny**

Dość dobrze rozbudowany układ drogowy na obszarze objętym Planem (m.in. obwodnica centrum miasta Oświęcim w ciągu DK44, Droga Współpracy Regionalnej – obwodnica miasta Oświęcim w ciągu DW933), oraz dalsza budowa nowych odcinków dróg krajowych (realizowane: droga ekspresowa S1 oraz obwodnica Oświęcimia w ciągu DK44) i dróg wojewódzkich (planowana obwodnica Brzeszcz w ciągu DW933 i obwodnica Chełmka w ciągu DW780 oraz planowana budowa tunelu drogowego pod LK93 w Chełmku w ciągu DW780), przyczynia się (mając także na uwagę niskie wykorzystanie potencjału transportu kolejowego opartego o 8 czynnych stacji i przystanków kolejowych), nadal do częstego korzystania przez mieszkańców z własnego samochodu w podróżach zarówno obligatoryjnych, jak i podróżach fakultatywnych. Dlatego samochód osobowy jest nadal najwygodniejszą formą przemieszczania się

Duży udział podróży z wykorzystaniem samochodu koresponduje zarówno ze zwiększającym się poziomem SDRR (rozdział 4.7 ) jak i ze zwiększającym się wskaźnikiem liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Dla obszaru Planu<sup>29</sup> średni wskaźnik w roku 2021 (655,4 s.o./1 000 mieszk.) jest wyraźnie wyższy od wartości wskaźnika dla województwa małopolskiego i trochę większy od wartości wskaźnika dla województwa śląskiego. Najniższe wartości wskaźnika z tych trzech powiatów w latach 2017-2021, pomimo wzrostu 2017-2021 o 14,6 %, ma powiat oświęcimski. W tab. 4.10 pokazane

---

<sup>29</sup> Dane GUS/BDL dotyczą obszaru całych powiatów, dlatego wartości obejmują trzy powiaty: chrzanowski, oświęcimski i pszczyński, z odniesieniem do województw: małopolskiego i śląskiego.

zostały wartości liczby s.o. / 1 000 mieszk. w powiatach chrzanowskim, oświęcimskim i pszczyńskim, na tle województwa małopolskiego i śląskiego oraz całego kraju w roku 2017, 2019 i 2021.

**Tab. 4.9 Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców**

JST	Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców			Zmiana	
	2017	2019	2021	2017-2021 2017=100%	2019-2021 2019=100%
Polska	585,5	635	682	16,5%	7,4%
województwo małopolskie	554,3	598,3	634,7	14,5%	6,1%
województwo śląskie	562,6	606,2	654,3	16,3%	7,9%
Powiat Chrzanowski	<b>571,6</b>	<b>613,2</b>	<b>662</b>	15,8%	8,0%
Powiat Oświęcimski	<b>568,5</b>	<b>609,1</b>	<b>651,5</b>	14,6%	7%
Powiat Pszczyński	<b>590,8</b>	<b>625,1</b>	<b>652,7</b>	10,5%	4%
średnio dla powiatów	<b>577,0</b>	<b>615,8</b>	<b>655,4</b>	<b>13,6%</b>	<b>6,4%</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS/BDL

Do transportu indywidualnego zalicza się także rower (w tym rower ze wspomaganie elektrycznym), hulajnoga (w tym hulajnoga elektryczna), UTO i UWR. Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wysokiego komfortu przemieszczania się rowerami, hulajnogami, UTO i UWR, niezbędne jest tworzenie odpowiedniej infrastruktury technicznej, w szczególności wzdłuż jezdni, na których dopuszczalna prędkość przekracza poziom 30 km/h. Na obszarze Planu w roku 2022 funkcjonowało<sup>30</sup> około 20 km dróg dla rowerów i około 86 rowerowych tras turystycznych, w tym łącznie tras rowerowych:

- w mieście Oświęcim – 50,2 km,
- w gminie Brzeszcze – 20,63 km,
- w gminie Chełmek – 4,9 km,
- w sołectwie Gromiec w gminie Libiąż – 7,6 km,
- w miejscowości Wola w gminie Miedźna – 16,7 km,
- w gminie Oświęcim – 6,98 km.

Ze względu na ich odcinkową, fragmentaryczną realizację, nie tworzą one jeszcze jednolitych ciągów rowerowych, zarówno na obszarach gmin, jak i na połączeniach pomiędzy nimi. Brak ciągłości ciągów rowerowych nie tworzy przyjaznej dla ruchu rowerowego infrastruktury.

Lepiej rozwinięta jest sieć turystycznych tras rowerowych, które funkcjonują nierzadko na całych zaplanowanych ciągach oraz stanowią element dedykowanych programów oraz dofinansowania do ich realizacji.

<sup>30</sup> Dane gmin dla obszaru objętego Planem.



Niezmotoryzowany transport indywidualny wspierany jest także w mieście Oświęcim:

- przez jednego operatora systemów pojazdów współdzielonych – oferującego hulajnogi elektryczne,
- przez parking B+R funkcjonujący w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego na stacji kolejowej Oświęcim.

## **4.9. Transport towarowy**

Drogowy transport towarów (samochody dostawcze oraz samochody ciężarowe), realizujący funkcje zaopatrzeniowe względem systemów gospodarczych i handlowych, jest niezbędny dla prawidłowego funkcjonowania każdego miasta (w tym obszarów bezpośrednio wokół nich) i miejscowości. W ramach zintegrowanego systemu transportowego powinno się go zarówno usprawniać, jak i niwelować jego negatywny wpływ na środowisko naturalne i antropogeniczne.

Mając na uwadze negatywny wpływ ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych na poziom brd oraz na przepustowość (szczególnie w godzinach szczytu komunikacyjnego) i degradację nawierzchni ulic i dróg zamiejskich, należy docelowo usuwać ruch tranzytowy oraz ruch docelowy z centrum miast i miejscowości oraz przenosić go z obszarów centralnych i ograniczać większość ruchu docelowego na pozostałych obszarach.

Według GPR 2020 udział ruchu pojazdów dostawczych i samochodów ciężarowych w całym ruchu wynosił średnio na wszystkich DK i DW razem 14,6 % (na wszystkich DW średnio 13,7 %):

- na DK44 średnio 16,6 %, w tym najwięcej – 21,2 % na odcinku od ronda ks. Kanonika Stanisława Górnego (DW948) do ronda Andrzeja Telki (DW933),
- na DW780 w Chełmku – 14 %,
- na DW933 średnio 14,8 %, w tym najwięcej – 19,6 % na odcinku Góra – Brzeszcze (DW946),
- na DW948 średnio 11,9 %, w tym najwięcej – 13 % na odcinku Oświęcim – Łęki,
- na DW949 średnio 12 %, w tym najwięcej – 12,4 % na odcinku Brzeszcze (DW933) – Jawiszowice.

Realizowana południowa obwodnica Oświęcimia w ciągu DK44 oraz droga ekspresowa S1 pozwolą na możliwość nawet całkowitego usunięcia ciężarowego ruchu tranzytowego z centrum miasta Oświęcim i jego obszaru śródmiejskiego na relacjach wschód – zachód (dotychczasowy ciąg DK44 przez miasto) oraz w większości na relacji północ-południe poprzez przerzucenie części ruchu tranzytowego z ciągu DW933 i DW948 na odcinkach pomiędzy nową obwodnicą a dotychczasowym przebiegiem DK44.

W ramach oddania do użytkowania obwodnicy w ciągu DK44 oraz drogi ekspresowej S1 w mieście Oświęcim można wdrożyć rozwiązania mające na celu uspokajanie ruchu poprzez ograniczenie i reorganizację ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych.

Analiza możliwości wdrażania tych rozwiązań w centrum miasta, w obszarze śródmiejskim oraz w pozostałej części miasta (ze szczególnym uwzględnieniem obszarów z zabudową mieszkaniową), pozwolić może m.in. na wprowadzanie stref ograniczonego ruchu dla samochodów dostawczych i ciężarowych, regulujących obszarowo i/lub czasowo dostępność dla obsługi transportu towarów pojazdami powyżej określonej masy całkowitej (DMC).

Należałoby także przeanalizować możliwość wyznaczania w miarę możliwości miejsc postojowych oraz parkingów dla nich, na których mogłyby one oczekiwać na możliwość wjazdu do strefy z



ograniczeniem tonażowym. Ponieważ pojazdy dostawcze i ciężarowe obecnie zajmują często na czas za- lub wyładunku towarów miejsca postojowe dla samochodów osobowych lub pas ruchu na ulicy, należałoby także wyznaczać w miarę możliwości dedykowane dla dostaw miejsca postojowe.

#### 4.10. Płatne miejsca postojowe

W aspekcie regulacji podaży i popytu miejsc postojowych na danym obszarze, szczególnie tych z deficytem liczby m.p. (np. centrum miasta), istotne jest prawidłowe prowadzenie polityki parkingowej. Wdrożone odpowiednie narzędzia organizacyjne oraz fiskalne, mają istotny wpływ na rotację m.p. Na obszarze Planu parkowanie pojazdów, odbywa się jako:

- parkowanie na ogólnodostępnych wydzielonych parkingach zorganizowanych płatnych i bezpłatnych (łącznie 34 parkingi w Oświęcimiu) oraz na wielostanowiskowych parkingach osiedlowych,
- parkowanie przykrawężnikowe w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich, zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym,
- parkowanie na terenach wewnętrznych.

Strefa Płatnego Parkowania funkcjonuje tylko w mieście Oświęcim<sup>31</sup>. W SPP wnoszenie opłat za postój obowiązuje w dni powszednie od poniedziałku do piątku, łącznie na 23 ulicach. SPP oferuje około 700 m. p., w tym około 20 m. p. dedykowanych osobom z niepełnosprawnościami (4 % wszystkich m.p.):

- w godzinach od 8:00 do 18:00 na 21 ulicach w strefie I (591 m.p., w tym 14 m.p. dla osób niepełnosprawnych)
- w godzinach od 7:00 do 15:00 na 2 ulicach w strefie II (109 m.p., w tym 6 m.p. dla osób niepełnosprawnych).

Opłatę za postój w SPP można wnieść:

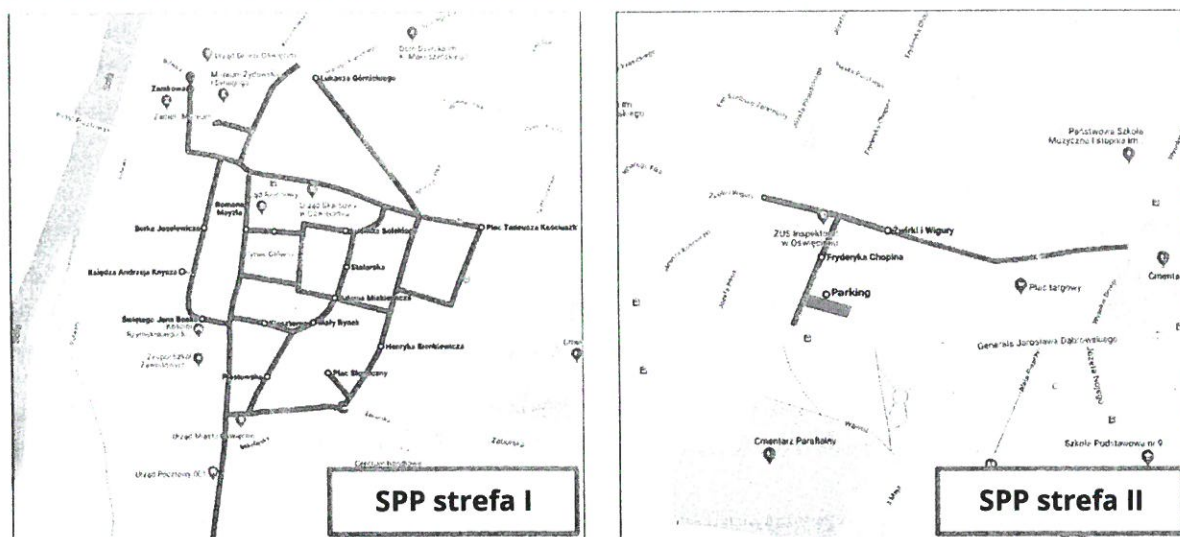
- jako opłatę jednorazową:
  - w parkomacie,
  - poprzez aplikacje mobilne<sup>32</sup>,
- poprzez wykupienie określonego rodzaju abonamentu:
  - abonament dla mieszkańca SPP (miesięczny),
  - ogólnodostępny (miesięczny),
  - dla jednego miejsca zastrzeżonego „koperta” (miesięczny),
  - dla pojazdów związanych z obsługą ruchu turystycznego na terenie miasta Oświęcim tylko na miejscu zastrzeżonym „koperta” (miesięczny).

Bezpłatny postój w SPP obejmuje wskazane grupy pojazdów, w tym osób niepełnosprawnych posiadających *kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych* lub podczas ich przewozu przez rodziców, opiekunów prawnych i innych osób.

---

<sup>31</sup> SPP w mieście Oświęcim funkcjonuje od roku 2015 – uchwała nr VII/107/15 Rady Miasta Oświęcim z dnia 25.03.2015 r.

<sup>32</sup> Obecnie 5 aplikacji mobilnych: mobiParking, moBILET, mPay, AnyPark, ePark (<https://oswiecim.pl/urzed-miasta/strefa-platnego-parkowania/>).



Rys. 4.10 Obszar Stref Płatnego Parkowania w mieście Oświęcim

Źródło: <https://www.it.oswiecim.pl/Parkingi-20.html> (dostęp: 25.03.2023)

#### 4.11. Inwestycje komunikacyjne realizowane i planowane

W aspekcie komunikacyjnym, dla właściwego funkcjonowania układu transportowego obszaru objętego Planem, oprócz inwestycji miejskich, ważne są także inwestycje realizowane przez inne podmioty w tym obszarze oraz przy jego granicach. Do najważniejszych planowanych inwestycji komunikacyjnych, które wpłynąć będą zarówno na usprawnienie ruchu drogowego, jak i transportu zbiorowego w obszarze objętym Planem oraz będą miały bezpośredni lub pośredni wpływ na dostępność do przystanków ptz, należą inwestycje w ciągu dróg krajowych, dróg wojewódzkich oraz linii kolejowych.

W ciągu dróg krajowych GDDKiA planuje oraz realizuje (na obszarze Planu oraz bezpośrednio przy jego granicach) następujące inwestycje w ramach inwestycji ujętych w *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*:

- zadanie: *Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała*, odcinek: *DK44 obwodnica Oświęcimia* obejmujący budowę obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44 (lata realizacji 2021-2024), na odcinku od węzła S1 Oświęcim k./miejscowości Bojszowy do obecnej obwodnicy śródmiejskiej w miejscowości Zaborze w gminie Oświęcim, co pozwoli na przekierowanie całego ruchu tranzytowego w ciągu DK44 z dotychczasowego przebiegu przez obszar centrum miasta Oświęcim oraz z miejscowości Babice w gminie Oświęcim,
- zadanie: *Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała*, obejmujące m.in. budowę drogi ekspresowej S1 na odcinkach:
  - węzeł Kosztowy II (z węzłem) - węzeł Bieruń (bez węzła), lata realizacji 2022-2025,
  - węzeł Bieruń (z węzłem) - węzeł Oświęcim (bez węzła) wraz z obwodnicą Bierunia, lata realizacji 2021-2025,
  - węzeł Oświęcim (z węzłem) - Dankowice, lata realizacji 2020-2024,

co pozwoli na uzyskanie trasy alternatywnej dla ruchu tranzytowego na ciągach północ-południe: DW933 (Brzeszcze - Oświęcim - autostrada A4 (węzeł Byczyna) oraz DW948 (Kęty - Oświęcim i dalej do A4).

W ciągu dróg wojewódzkich ZDW w Krakowie planuje w obszarze objętym Planem:

- budowę obwodnicy Brzeszcz<sup>33</sup> w ciągu DW933 w ramach *Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg*, realizacja w latach 2023-2026, co pozwoli na przekierowanie ruchu tranzytowego z dotychczasowego przebiegu przez ul. Ofiar Oświęcimskich,
- budowę skrzyżowania DW780 z LK93 w Chełmku<sup>34</sup> w drugim poziomie (tunel drogowy), realizacja do roku 2027, co usprawni przejazd pojazdów przez czynną LK93 o dużym ruchu pociągów.

Miasto Oświęcim oraz otaczające je gminy wskazują także na potrzebę realizacji na obszarze Planu:

- poprawy powiazań wewnętrznych miasta Oświęcim<sup>35</sup> poprzez m.in. przebudowę lub rozbudowę istniejącego układu drogowego tworzonego przez drogi gminne oraz budowę nowych odcinków,
- budowy obwodnicy Chełmka w ciągu DW780 od wschodniej granicy miasta, po południowej stronie Chełmka, do DW934 w miejscowości Kopciowice,
- dokończenie Drogi Współpracy Regionalnej, obejmującej odcinek od obwodnicy miasta Oświęcim w ciągu DW933 do autostrady A4,
- remonty, przebudowy i rozbudowy dróg powiatowych i gminnych, z uspokajaniem ruchu na obszarach zabudowy.

W mieście Oświęcim do najistotniejszych w aspekcie zrównoważonej mobilności i rozwoju ptz oraz mobilności aktywnej inwestycji<sup>36</sup> należą m.in. działania:

- 1.3.1.8 *Oświetlenie miasta – Zapewnienie bezpieczeństwa (...)*, lata realizacji 2011-2025,
- 1.3.1.9 *Oświęcimska Przestrzeń Spotkań – Budowa mostu dla pieszych na rz. Sole w Oświęcimiu wraz z infrastrukturą (...)*, lata realizacji 2017-2026,
- 1.3.1.11 *Publiczny transport zbiorowy – Zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom oraz poprawa estetyki przystanków komunikacyjnych na terenie miasta (...)*, lata realizacji 2016-2027,
- 1.3.1.31 *Zarządzanie drogami – zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom (...)*, lata realizacji 2021-2027,
- 1.3.1.39 – 1.3.1.43: opracowanie pięciu mpzp,
- 1.3.2.5 *Przebudowa i rozbudowa ul. Koszykowej w Oświęcimiu (...)*<sup>37</sup>, lata realizacji 2022-2023,
- 1.3.2.6 *Zagospodarowanie terenu pomiędzy ul. Berka Joselewicza i ul. Bulwary wraz z budową parkingu podziemnego (...)*, lata realizacji 2022-2024,
- 1.3.2.7 *Przebudowa i rozbudowa ulicy Pod Borem w Oświęcimiu (...)*<sup>38</sup>, lata realizacji 2022-2023,

---

<sup>33</sup> Wykaz przedsięwzięć wieloletnich realizowanych w ramach *Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Małopolskiego* – uchwała nr LXIV/944/22 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27.02.2023 r.

<sup>34</sup> Źródło ZDW w Krakowie.

<sup>35</sup> Źródło: *Plan rozwoju sieci drogowej i projektu planów finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, dla których Prezydent Miasta Oświęcim jest zarządcą drogi w latach 2022-2030.*

<sup>36</sup> *Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Oświęcim* – wersja według uchwały nr LIX/948/23 Rady Miasta Oświęcim z dnia 22 lutego 2023 r.

<sup>37</sup> Zadanie dostało dofinansowanie w ramach I naboru do *Programu Inwestycji Strategicznych: Polski Ład dla małopolski* - <https://www.malopolska.uw.gov.pl>.

<sup>38</sup> *Ibidem*.



- 1.3.2.8 *Przebudowa skrzyżowania ul. Zaborskiej i ul. Batorego – projekt budowlany – przebudowa sieci dróg oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach, lata realizacji 2022-2023,*
- 1.3.2.9 *Budowa ulicy Krasińskiego w Oświęcimiu (...)<sup>39</sup>, lata realizacji 2022-2024.*

W ramach I naboru do *Programu Inwestycji Strategicznych: Polski Ład dla małopolski*<sup>40</sup> na obszarze Planu zatwierdzone zostały dwa projekty drogowe: w gminie Brzeszcze – *Modernizacja dróg gminnych na terenie Gminy Brzeszcze* oraz w gminie Chelmek – *Rozbudowa DG nr 510951K ul. Brzechwy wraz z rozbudową DG nr 510609K ul. Leśnej oraz budową i przebudową infrastruktury w m. Chelmek.*

W ramach *Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg* na rok 2023<sup>41</sup> w obszarze Planu zostały zatwierdzone projekty drogowe dla dróg powiatowych:

- lista podstawowa: *Przebudowa drogi powiatowej 1872K ul. Poczтова w km od 1+838,00 do km 2+638,00 w miejscowości Jawiszowice, Powiat Oświęcimski,*
- lista podstawowa: *Przebudowa drogi powiatowej 1900K ul. Gorzowska w km od 1 +611,41 do km 2+740,06 w miejscowości Gorzów, Powiat Oświęcimski,*
- lista rezerwowa: *Przebudowa drogi powiatowej 1864K ul. Główna w km od 1 +204,00 do km 2+464,93 w miejscowości Grojec, Powiat Oświęcimski,*
- lista rezerwowa: *Przebudowa drogi powiatowej 1001K na odcinku I - w km od 2+905 do km 5+622, na odcinku II - w km od 5+622 do km 5+901 w miejscowości Gromiec i Libiąż, Powiat Chrzanowski,*
- lista rezerwowa: *Rozbudowa drogi powiatowej 1001K na odcinku I - w km od 0+065 do km 1+065, na odcinku II - w km od 1+065 do km 2+100 w miejscowości Gromiec, Powiat Chrzanowski,*

oraz dla dróg gminnych:

- lista podstawowa: *Przebudowa drogi gminnej 510580K ul. Osiedle Paderewskiego w km 0+000 - 0+633,50 oraz rozbudowa drogi gminnej 510580K ul. Osiedle Paderewskiego w km 0+633,50 - 0+855,00 w miejscowości Jawiszowice, Gmina Brzeszcze,*
- lista podstawowa: *Budowa drogi gminnej w km od 0+020,0 do km 0+626,4 (skrzyżowania z drogą powiatową: 1897K w km od 0+004,1 do km 0+020,0 i w km od 0+626,4 do km 0+634,3) w miejscowości Oświęcim, Miasto Oświęcim,*
- lista podstawowa: *Rozbudowa drogi gminnej 510764K w km od 0+073,10 do km 0+505,00 (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr DW933 oraz skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1895K w km od 0+505,00 do 0+538,20) w miejscowości Oświęcim, Miasto Oświęcim,*
- lista podstawowa: *Przebudowa drogi gminnej nr 510529K w km od 0+008,5 do km 0+308,0 ul. Piłsudskiego w miejscowości Brzeszcze, Gmina Brzeszcze,*
- lista rezerwowa: *Przebudowa drogi gminnej nr 510513K ul. Daszyńskiego od km 0+554,4 do km 1+047,9 w miejscowości Brzeszcze, Gmina Brzeszcze,*
- lista rezerwowa: *Budowa drogi w km od 0+007,06 do km 0+972,42 w sąsiedztwie ulicy Polnej, w miejscowości Gorzów, gmina Chelmek.*

<sup>39</sup> Zadanie dostało dofinansowanie w ramach II naboru do *Programu Inwestycji Strategicznych: Polski Ład* - <https://www.malopolska.uw.gov.pl>.

<sup>40</sup> Źródło: <https://www.malopolska.uw.gov.pl>.

<sup>41</sup> Źródło: wyniki naboru *Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg* na 2023 rok - <https://www.malopolska.uw.gov.pl>.

W ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych – edycja trzecia – PGR<sup>42</sup>, w obszarze Planu zostały zatwierdzane projekty drogowe:

- *Przebudowa i rozbudowa ul. Borowej w Brzeszczach,*
- *Modernizacja ulic Edukacyjnej i Przemysłowej w miejscowości Rajsko w gminie Oświęcim.*

Na sieci kolejowej w ramach projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ objętych *Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności do 2023 roku*, w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku*<sup>43</sup> w granicach Planu zlokalizowane są dwa projekty kolejowe:

- nr KPK 1.091 Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia - Oświęcim - Czechowice Dziedzice (lista podstawowa),
- nr KPK 1.134 Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim (lista rezerwowa).

---

<sup>42</sup> Źródło: wyniki naboru Rządowego Funduszu Dróg: Program Inwestycji Strategicznych, edycja trzecia PGR - <https://www.malopolska.uw.gov.pl>.

<sup>43</sup> Uchwała nr 249/2022 Rady Ministrów z dnia 13.12.2022 r.



## 5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem

### 5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

#### 5.1.1. Układ zagospodarowania Oświęcimia

W strukturze gruntów Oświęcimia wyróżnia się wysoki odsetek terenów przemysłowych – w 2020 r. wyniósł 22,7% – co w dużej mierze potwierdza przemysłowy charakter miasta. W ostatnich 10 latach zmniejszyła się powierzchnia gruntów rolnych (20,9% w 2020 r.) oraz pozostałych użytków rolnych – łąk, pastwisk, sadów itd. (15,6% w 2020 r.). Spadki te zostały skompensowane wzrostem terenów mieszkaniowych (z 9,4% do 9,9%) oraz kategorii zawierającej tereny pozostałe (np. rekreacyjno-wypoczynkowe, obsługi komunikacyjnej) (z 27,2% do 28,6%). Zarówno lasy i grunty zalesione jak i nieużytki stanowią nikły odsetek, niewiele przekraczający 1% w każdym z przypadków.

Oświęcim jest miastem o specyficznej strukturze przestrzennej, w dużej mierze warunkowanej przebiegiem rzek (Wisła, Soła, kanał Dwory), terenami przemysłowymi w jego wschodniej części oraz terenami Muzeum tuż za zachodnią granicą. Dodatkowo, z zachodnią granicą miasta pokrywa się linia kolejowa Trzebinia – Zebrzydowice.

Rozmieszczenie ludności w Oświęcimiu jest nierównomierne, co przekłada się na niejednorodną architektonicznie zabudowę miasta.

W mieście można wyodrębnić następujące obszary z zabudową mieszkaniową:

- obszary z zabudową wielorodzinną (2 km<sup>2</sup>) – np. Os. Chemików,
- obszary z zabudową jednorodzinną (6 km<sup>2</sup>) – np. Os. Błonie, Os. Zasole, Os. Stare Miasto,

Obszary mieszkaniowe o wysokiej gęstości zaludnienia:

- zachód – Osiedle Zasole,
- północ – Osiedle Błonie,
- wschód – Osiedle Chemików.

Zabudowa przemysłowa skoncentrowana jest głównie na 2 obszarach, są to:

- zachodnia część miasta w okolicach ul. Maksymiliana Kolbego oraz Stanisławy Leszczyńskiej.
- centralna część miasta w okolicy ul. Zwycięstwa, Chemików oraz ul. Fabrycznej.

#### 5.1.2. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin

Wszystkie gminy na obszarze objętym niniejszym Planem posiadają uchwalone i obowiązujące studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (dalej: suikzp):

- Miasto Oświęcim: uchwała nr XLV/733/22 Rady Miasta Oświęcim z dnia 23 lutego 2022 r. – w *suikzp* kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem ptz zarówno w mieście, jak i obsługiwanych przez MZK gminach, zostały opisane dobrze i dokładnie,



- Gmina miejsko-wiejska Brzeszcze: uchwała nr XXXIII/319/2021 Rady Miejskiej w Brzeszczach z dnia 28 września 2021 r. – w *suikzp* kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego zostały opisane w sposób dostateczny,
- Gmina miejsko-wiejska Chełmek: uchwała nr XXVII/273/2017 Rady Miasta Chełmek z dnia 27 kwietnia 2017 r. – w *suikzp* kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego zostały opisane w sposób dostateczny,
- Gmina miejsko-wiejska Libiąż: uchwała III/20/2018 Rady Miejskiej w Libiążu z dnia 30 listopada 2018 r. – w *suikzp* kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego zostały opisane w sposób dostateczny, w roku 2022 gmina przystąpiła do sporządzenia zmiany *suikzp*,
- Gmina wiejska Miedźna: uchwała LIX/408/2023 Rady Gminy Miedźna z dnia 28 lutego 2023 r. – w *suikzp* kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego zostały opisane w sposób dostateczny,
- Gmina wiejska Oświęcim: uchwała XI/105/19 Rady Gminy Oświęcim z dnia 28 sierpnia 2019 r. – w *suikzp* kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego nie zostały opisane, w roku 2022 gmina przystąpiła do sporządzenia zmiany *suikzp*.

Ustalenia *suikzp* są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej: *mpzp*). Pokrycie obowiązującymi *mpzp*<sup>44</sup> nw. gminach w roku 2021 wynosiło średnio 34,2 %, w tym:

- |  |           |
|--|-----------|
| ■ w mieście Oświęcim                   | – 91,6 %, |
| ■ w gminie miejsko-wiejskiej Brzeszcze | – 100 %,  |
| ■ w gminie miejsko-wiejskiej Chełmek   | – 12,2 %, |
| ■ w gminie miejsko-wiejskiej Libiąż    | – 3,2 %,  |
| ■ w gminie wiejskiej Miedźna           | – 2 %,    |
| ■ w gminie wiejskiej Oświęcim          | – 24,3 %. |

Największe pokrycie obowiązującymi *mpzp* w roku 2021 miała tylko gmina miejsko-wiejska Brzeszcze (na całości swojego obszaru) oraz miasto Oświęcim. Poniżej średniej wartości (34,2 %) pokryte *mpzp* były aż 4 gminy, w tym najniższy stopień pokrycia *mpzp* był w gminie miejsko-wiejskiej Libiąż i w gminie wiejskiej Miedźna.

Im niższe jest pokrycie obszaru gminy obowiązującymi *mpzp*, tym bardziej rozwój przestrzenny gminy na obszarach bez *mpzp* opierany jest w całości na procedurze wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego. Efektem czego może być także rozwój niekontrolowanej suburbanizacji i potęgowania jej negatywnego oddziaływania na przemieszczanie się mieszkańców, przejawiającego się m.in. brakiem dostępności do linii autobusowych i do stacji i przystanków kolejowych. Wówczas niewykorzystanie potencjału publicznego transportu zbiorowego może przełożyć się na jeszcze większy wzrost ruchu samochodów.

---

<sup>44</sup> Źródło: GUS/BDL.

## **5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi**

### **5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego**

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym<sup>45</sup>, to nadrzędny dokument w systemie Planów organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Uwzględniany jest w planach transportowych marszałków poszczególnych województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Następnie plany marszałków uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego wskazani w Ustawie PTZ<sup>46</sup>.

W części pierwszej krajowego planu transportowego omówiona została charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem.

Podkreślono wagę zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Rozpatrywane parametry wpływające na zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego to m.in. gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych, liczba połączeń przypadająca na 10 tys. mieszkańców.

W dokumencie wskazano, że w sezonie 2017/18 powiat oświęcimski należał do grupy powiatów o średniej gęstości (tj. w przedziale 0,4-0,8) rozmieszczenia punktów postojów handlowych na 100 km<sup>2</sup>, jednakże pod kątem liczby połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. mieszkańców uzyskał wartość niską (tj. w przedziale 0,2-0,5)<sup>47</sup>.

W krajowym planie transportowym wskazano, że funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych mogą pełnić wszystkie przystanki i stacje przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie

W katalogu pożądanых punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie Oświęcim wymieniany jest jako punkt postoju codziennego. Wskazana stacja może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego na którym inne środki transportu, a w szczególności komunikacja autobusowa powinny być powiązane z transportem kolejowym.

W załączniku do Planu wskazano także proponowane linie komunikacyjne w transporcie kolejowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich w podziale na województwa – organizatorów. Dla województw małopolskiego i śląskiego rekomendowana jest organizacja m.in. linii komunikacyjnej Kraków – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice, linii Katowice – Oświęcim i linii Czechowice-Dziedzice - Oświęcim.

Do węzła w Oświęcimiu komunikacja autobusowa (wojewódzka/ powiatowa/ gminna) powinna dojeżdżać z miejsc, do których nie dociera transport kolejowy. Integracja ma obejmować zapewnienie wygody

---

<sup>45</sup>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

<sup>46</sup>Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.)

<sup>47</sup> W 2023 r. na terenie powiatu oświęcimskiego międzywojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, których operatorem jest PKP IC, zaplanowano wyłącznie w sezonie letnim przez Kęty i Andrychów.

w przesiadaniu się w ramach odpowiednich ciągów pieszych do przystanków autobusowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz właściwą koordynację rozkładu jazdy linii autobusowych. Warunki skomunikowań, np. maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg, ma określać właściwy organizator przewozów.

**Tab. 5.1 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym na obszarze Oświęcimia i okolicznych gmin.**

Odcinek sieci	Lokalizacja punktów postoju	Liczba par pociągów na dobę w scenariuszu			
		na lata 2021 -2027	w rjp 2026/2027	od rjp 2028/2029	stan pożądany w 2030 roku
Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice	Oświęcim	2-3	2-3	2-3	4-5

rjp – rozkład jazdy pociągów

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

### 5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim<sup>48</sup> jest aktem prawa miejscowego, wyznaczającym zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania sieci komunikacyjnej województwa i na jego granicach zewnętrznych w wojewódzkich przewozach kolejowych oraz autobusowych, wraz z kierunkami rozwoju transportu publicznego. Plan realizuje cel strategiczny województwa: poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej w województwie małopolskim poprzez rozwój zrównoważonego systemu transportu zbiorowego.

Plan ten określa wizję regionalnego transportu publicznego województwa małopolskiego w perspektywie 2014-2021 z horyzontem prognostycznym do roku 2025, który zapewnia dostępność komunikacyjną wszystkich głównych obszarów województwa oraz wzajemną dostępność sąsiadujących ośrodków powiatowych i jest atrakcyjną alternatywą (w aspekcie przestrzennym, czasowym i organizacyjnym) dla prywatnych samochodów.

Jako najbardziej prawdopodobne scenariusze rozwoju ptz Plan wskazał:

- scenariusz A: umiarkowane kształtowanie się uwarunkowań (Partnerzy dotrzymują głównej części zobowiązań i znacząco realizują swoje plany, wzrost gospodarczy umiarkowany),
- scenariusz B: niekorzystne kształtowanie się uwarunkowań (Partnerzy wycofują się ze zobowiązań, restrykcje finansowe ograniczają możliwości własne województwa, kryzys gospodarczy).

Jednym z dwóch wyznaczonych zadań szczegółowych jest pop dostępności ośrodków subregionalnych oraz zespołu miast zachodniej małopolski (Oświęcimia, Olkusza i Chrzanowa). Rozwój sieci usług publicznych w województwie małopolskim zaplanowano poprzez m.in.:

- uporządkowanie przebiegu połączeń kolejowych oraz
- wzbogacenie ich o autobusowe linie dowozowe na kierunkach o dużym natężeniu ruchu,
- realizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

<sup>48</sup> Uchwała nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.



Planowany w województwie układ linii kolejowych obejmuje dwa typy połączeń:

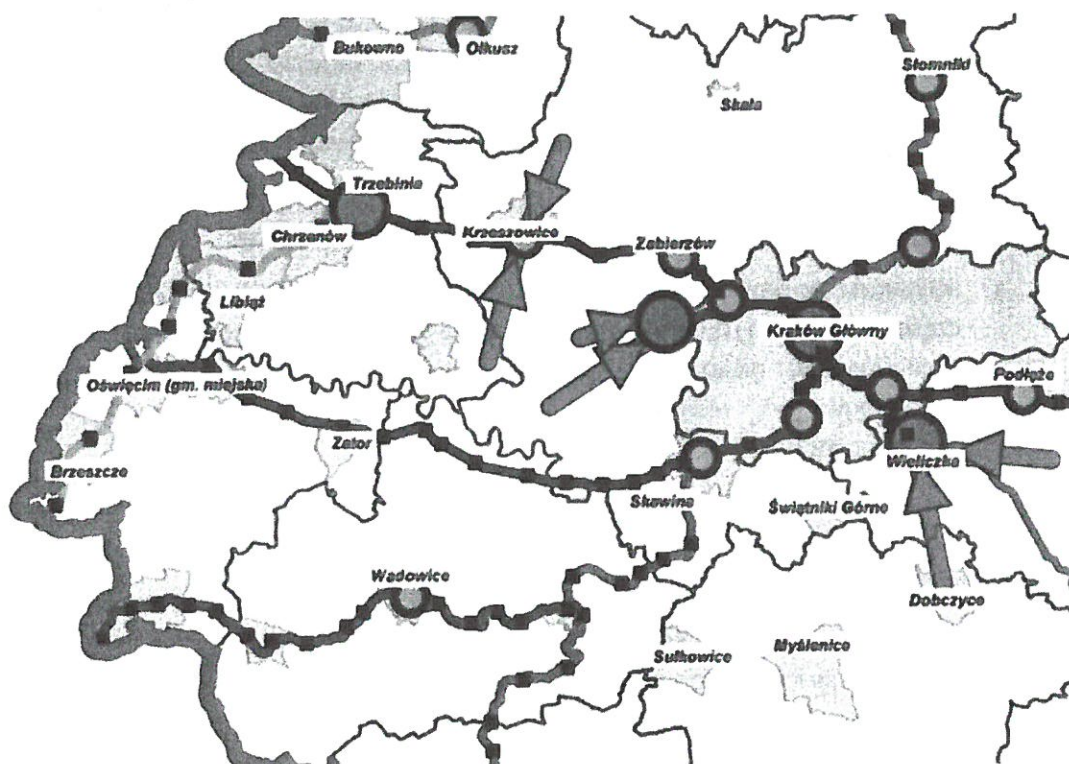
- sieć połączeń SKA o stało odstępowych rozkładach jazdy,
- sieć połączeń REGIO jako linie regionalne z rozkładami jazdy dostosowanymi do potoków pasażerskich i możliwości sieci kolejowej.

W ramach rozwoju kolejowej sieci ptz w województwie małopolskim Plan wskazuje szczególnie na:

- konieczność włączenia do połączeń SKA po zakończeniu przebudowy/modernizacji LK93 odcinka Trzebinia – Oświęcim,
- konieczność wznowienia przewozów pasażerskich na LK94 na odcinku Skawina – Oświęcim,
- stworzenie punktów integrujących pociągi organizowane przez Województwo Małopolskie z pociągami organizowanymi przez ministra właściwego do spraw transportu także miasta Oświęcim (stacji kolejowej Oświęcim).

Plan wskazuje trzy trasy kolejowe przebiegające przez obszar objętym *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem jest Miasto Oświęcim*;: Oświęcim – Chrzanów – Trzebinia – Kraków Główny oraz Oświęcim – Spytkowice – Skawina – Kraków Płaszów – Kraków Główny i Katowice – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice, dla których prognoza ruchu kolejowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich na rok 2021 przewidywała następującą w ciągu doby liczbę par pociągów i wartość potoków pasażerskich:

- LK93, Trzebinia – Chrzanów – Oświęcim: 10-14 par pociągów, 3 800 pasażerów,
- LK93, Oświęcim – Czechowice-Dziedzice: 7 par pociągów, 1 100 pasażerów,
- LK94, Skawina – Oświęcim: 10-12 par pociągów, 4 100 pasażerów,
- LK138, Oświęcim – kierunek Imielin: 7 par pociągów, 400 pasażerów,



Rys. 5.1 Planowane pasażerskie połączenia kolejowe

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim

Przeprowadzone wówczas kompleksowe badania ruchu wykazały że średnia liczba podróży nie pieszych realizowanych w ciągu doby przez mieszkańców powiatu oświęcimskiego mieściła się w przedziale 1,4-1,6, przy średniej dla całego województwa (bez Krakowa) wynoszącej 1,6. Odsetek podróży obligatoryjnych nie pieszych realizowanych przez mieszkańców powiatu oświęcimskiego środkami ptz mieścił się w przedziale 30-35 %, poniżej średniej dla województwa 40 %. Mieszkańcy powiatu oświęcimskiego realizują także jedne z najdłuższych czasowo w województwie podróże – średnio 50 minut. Niski był natomiast udział podróży przesiadkowych, wynoszący w powiecie oświęcimskim tylko 7,4 %.

Mieszkańcy powiatu oświęcimskiego ocenili także przewoźników (operatorów linii), dając najniższe noty operatorom kolejowym (ocena 2,9), operatorom linii ptz o charakterze użyteczności publicznej ocenę 3,6 i najwyższą ocenę – 4,9 operatorom linii komercyjnych.

Dostępność do infrastruktury przystankowej dla Oświęcimia – ośrodka subregionalnego, wynosić powinna jako zalecana maksymalna odległość – 600 m, a jako dopuszczalna maksymalna – 800 m. Poprawę dostępności do przystanków należy realizować poprzez skracanie dojścia pieszego, zagęszczanie lokalizacji przystanków komunikacyjnych (autobusowych i kolejowych) oraz prowadzenie meandrujących linii autobusowych,

Zarządzaniem usługami (zamawianie, nadzór, finansowanie i rozliczanie) w zakresie wojewódzkich przewozów kolejowych oraz autobusowych linii dowożących do pociągów, docelowo ma zająć się powołany do tego zarząd transportu.

### **5.2.3. Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego**

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego*<sup>49</sup> (PZPWM) to dokument określający politykę zagospodarowania przestrzennego samorządu województwa, której celem jest wykorzystanie zróżnicowanych obszarów i potencjałów do osiągnięcia spójnego rozwoju regionu m.in. poprzez planowanie zintegrowanego ponadlokalnego systemu transportowego, budowanie sieci powiązań transportowych, a także spójne i zintegrowane planowanie rozwoju w obrębie obszarów funkcjonalnych. PZPWM ustala kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa dla całego województwa, w tym dla subregionu Małopolski Zachodniej, w skład której wchodzi powiat oświęcimski.

Układ miast Oświęcim – Chrzanów został wskazany jako obszar wymagający poważnej interwencji w ramach scenariusza rozwoju B – rozwój miast regionalnych, dedykowanego miastom subregionalnym, celem działań deglomeracyjnych względem Krakowa i przywrócenia im właściwej roli i funkcji w województwie.

Powiat oświęcimski został włączony w skład jednego z obszarów funkcjonalnych – Klin K1 (aglomeracja oświęcimsko-chrzanowska), uczestniczący w procesach rozwojowych województwa. Dedykowane przez PZPWM rekomendacje do kształtowania polityki przestrzennej w dokumentach strategicznych i planistycznych gmin wchodzących w skład Klinu 1 to przede wszystkim:

- zabezpieczenie w lokalnych dokumentach planistycznych miejsc pod parkingi P+R przy stacjach i przystankach kolejowych,

---

<sup>49</sup>Uchwała Nr XLVII/32/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r.







## 5.3. Wpływ transportu na środowisko

### 5.3.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Polska jest zobowiązana jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych, również w aspekcie ochrony środowiska naturalnego<sup>51</sup>. Aspekt ten podnoszą strategiczne dokumenty krajowe oraz regionalne. Ochrona ta ma szczególne znaczenie w dużych miastach, w których stan środowiska naturalnego przekłada się istotnie na warunki życia mieszkańców.

Transport oddziałuje na środowisko w dwóch zasadniczych kierunkach: poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz emisję hałasu.

Pojazdy w trakcie użytkowania stanowią źródło zanieczyszczenia powietrza. W 2019 r. w Polsce silniki spalinowe zasilane benzyną stanowiły najpowszechniejszy sposób napędzania samochodów osobowych, w przypadku pozostałych typów (samochody ciężarowe, autobusy oraz ciągniki siodłowe) największy udział miały pojazdy wykorzystujące olej napędowy<sup>52</sup>. Niemniej jednak stały postęp technologiczny w zakresie produkcji tych silników umożliwia zmniejszanie ilości zużywanego przez nie paliwa, jak i spełnianie coraz bardziej rygorystycznych norm ekologicznych. Również pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi - gazem ciekłym LPG, sprężonym gazem ziemnym CNG, ciekłym gazem ziemnym LNG, biopaliwami, czy samochody o napędach hybrydowych i elektrycznych - przyczyniają się do zmniejszenia emisji do powietrza szkodliwych dla środowiska składników spalin. W ostatnich latach coraz większej uwadze poświęca się pojazdy zeroemisyjne, do których należą pojazdy elektryczne (likwidacja liniowej emisji spalin) oraz pojazdy wykorzystujące ogniwa paliwowe (emitują spaliny w postaci wody - nie zaliczaną do związków szkodliwych).

Źródłem hałasu są pojazdy poruszające się przebiegającymi przez teren opracowania drogami krajowymi, powiatowymi, gminnymi i lokalnymi oraz trasami kolejowymi.

### 5.3.2. Emisja spalin

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.2 Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym					
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09
NO <sub>x</sub>	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
HC+NO <sub>x</sub>	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: <https://fructustransport.com/europejski-standard-emisji-spalin/>

51 Art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”.

52 Bank Danych Lokalnych, dane za 2019 r.

Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe koszty korzystania ze środowiska, których wysokość uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określone są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Klimatu i Środowiska (w ostatnich latach następowała zmiana nazwy urzędu).

Na wysokość opłat wpływ ma: rodzaj pojazdu, paliwo oraz silnik, w jakim to paliwo jest spalane, data rejestracji pojazdu oraz norma EURO, jaką spełnia dany silnik. Najniższe stawki opłat wymienione w dokumencie dotyczą pojazdów z silnikami zasilanymi biodieslem i CNG.

Tab. 5.3 Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy za jednostkę paliwową (Mg)<sup>53</sup>

Poz. tabeli	Rodzaj silnika	CNGf	CNGp	ON	BD
14	Silniki w autobusach o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 30.09.1993	-	-	61,51	55,66
15	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1993 - 30.09.1996 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 1	-	16,27	22,22	16,77
16	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1996 - 30.09.2001 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 2	-	13,15	17,37	13,00
17	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2001 - 30.09.2006 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 3	7,62	10,83	12,72	9,09
18	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2006 - 30.09.2009 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 4	6,36	8,28	9,22	6,28
19	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 5	4,66	5,44	6,40	4,29

CNGf - sprężony gaz ziemny (silniki fabrycznie przystosowane do zasilania gazem),

CNGp - sprężony gaz ziemny (silniki przebudowane),

ON - olej napędowy,

BD - biodiesel

W przypadku użytkowania paliwa nie wymienionego w tabeli opłata obliczana jest na podstawie stawek ogólnych dla każdego emitowanego składnika lub zastosowanie niższej normy (EURO 6 można rozliczyć jako EURO 5)

Źródło: Opracowanie własne

<sup>53</sup> Obwieszczenie Ministra Klimatu z dnia 9 września 2020 r. w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska na rok 2021 (M.P. 2020 poz. 961). Tabela D, Jednostkowe stawki opłaty za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych.

Według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej<sup>54</sup> w 2021 r.:

- 18 operatorów autobusowego transportu publicznego posiadało łącznie 585 pojazdów na CNG,
- 2 operatorów – 36 pojazdów na gaz płynny,
- 2 operatorów – 20 pojazdów na biopaliwo,
- 29 operatorów – 279 pojazdów hybrydowych,
- 17 operatorów – 330 pojazdów elektrycznych.

Udział autobusów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych spełniających normę EURO 6 wynosił 38%, czyli na poziomie niższym jak obecnie w Oświęcimiu (48%).

Zasilanie autobusów za pomocą gazu płynnego i biopaliwa, nie jest w Polsce zbyt powszechne. Względem 2019 r. można zaobserwować przyrost pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz elektrycznych, które są przyjazne środowisku. Zaletą tych ostatnich jest brak emisji spalin, znacznie mniejszy hałas (w porównaniu do pojazdów spalinyowych), a także wyższy komfort użytkowania. Technologia ta staje się coraz powszechniejsza ze względu na spadające koszty produkcji – w szczególności baterii elektrycznych – i coraz większy zasięg takich pojazdów.

Miasto Oświęcim sporządziło w 2019 r. wymaganą Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych dla miast liczących co najmniej 50 tys. mieszkańców analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych.

Na przestrzeni ostatnich 5 lat (2018-2022) MZK zakupiło łącznie 23 autobusy przeznaczone do eksploatacji w komunikacji miejskiej w Oświęcimiu, w tym 21 fabrycznie nowych. W 2018 r. wprowadzono do ruchu łącznie 14 nowych autobusów, w tym 1 szt. MINI, 11 szt. MIDI i 2 pojazdy MAXI z napędem hybrydowym. W 2019 r. flotę zasiłiło 6 kolejnych fabrycznie nowych autobusów, w tym 1 szt. MIDI oraz 5 szt. MAXI hybrydowych.

W 2020 r. MZK rozpoczęło eksploatację pierwszego autobusu elektrycznego MAXI, który zgodnie z uepa jest pojazdem zeroemisyjnym. Autobusy nabyte jako używane w postaci 2 sztuk, są pojazdami przegubowymi typu MEGA18, które eksploatowane są wyłącznie w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze, przez co cechują się niskim wykorzystaniem.

### **5.3.3. Emisja hałasu**

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Oświęcim na lata 2020-2023 z perspektywą 2024-2027 jest dokumentem, na podstawie którego zidentyfikowano źródła hałasu oraz wskazano obszary zagrożone jego ponadnormatywnym poziomem. W ostatnich latach, na terenie miasta nie wykonywano pomiaru hałasu komunikacyjnego w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. W 2018 r. GDDKiA przeprowadził badania akustyczne drogi krajowej nr 44 (pomiaru objęły całość trasy na terenie miasta). Przekroczenia norm mieściły się w granicach do 15dB, a liczba mieszkańców zagrożonych jakimikolwiek przekroczeniami to ok. 900 dla normy nocnej oraz ok. 1200 dla poziomu średniodobowego.

Dopuszczalne poziomy hałasu określone są w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 14 czerwca 2007 r. i prezentują się następująco w poniższej tabeli.

---

<sup>54</sup> Komunikacja miejska w liczbach - dane za 12 miesięcy 2020 roku, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021.



Tab. 5.4 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

\* W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

\*\* Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktu jednolitego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Ochrona przed hałasem związana jest ze stawianiem ekranów akustycznych, tworzeniem pasów zieleni izolacyjnych oraz poprawą jakości dróg. W wielu przypadkach ze względów architektonicznych (zbyt bliskiej zabudowy wzdłuż ciągów komunikacyjnych), bezpieczeństwa (ograniczenie widoczności przy skrzyżowaniach) nie ma jednak możliwości zastosowania ekranów akustycznych. Jedyną dostępną metodą redukcji hałasu pozostaje wtedy wymiana okien na dźwiękoizolacyjne, które zapewnią warunki komfortu akustycznego wewnątrz pomieszczeń zamkniętych lub utworzenie pasów zieleni izolacyjnych i przebudowa nawierzchni dróg.

W związku z liczbą pociągów mniejszą niż wymagana prawnie 30 000 rocznie (na terenie województwa małopolskiego wymóg ten spełniają wyłącznie odcinki w ramach linii kolejowych nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny i nr 91 Kraków Główny – Medyka), dla obszaru objętego niniejszym dokumentem, nie została wykonana analiza emisji hałasu wywołanego ruchem kolejowym.

## 6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

### 6.1. Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na terenie objętym niniejszym planem formują się w podobny sposób jak w miastach o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami oświęcimskiego systemu komunikacji miejskiej są m.in.:

- Średnia gęstość zaludnienia Oświęcimia przekładająca się na bliskość celów podróży, relatywnie krótkie czasy podróży między osiedlami mieszkaniowymi i Śródmieściem,
- Rozbudowany system połączeń podmiejskich, tworzonych obecnie przez linie typowo podmiejskie oraz linie miejsko-podmiejskie,
- Obsługa typowo przemysłowego obszaru z licznymi zakładami pracy, wymuszającymi intensyfikację podaży usług przewozowych w godzinach podstawowych zmian pracowniczych,
- znaczące zróżnicowanie wielkości eksploatowanego taboru z racji wysokiej zmienności potoków pasażerskich w ciągu doby, w szczególności w segmencie połączeń zamiejskich oraz na liniach dedykowanych pracownikom największych zakładów przemysłowych.

Poprawne rozpoznanie potrzeb przewozowych realizowane na bieżąco w postaci badań napełnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych służyć powinno określaniu wielkości taboru autobusowego, jaki należy stosować na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

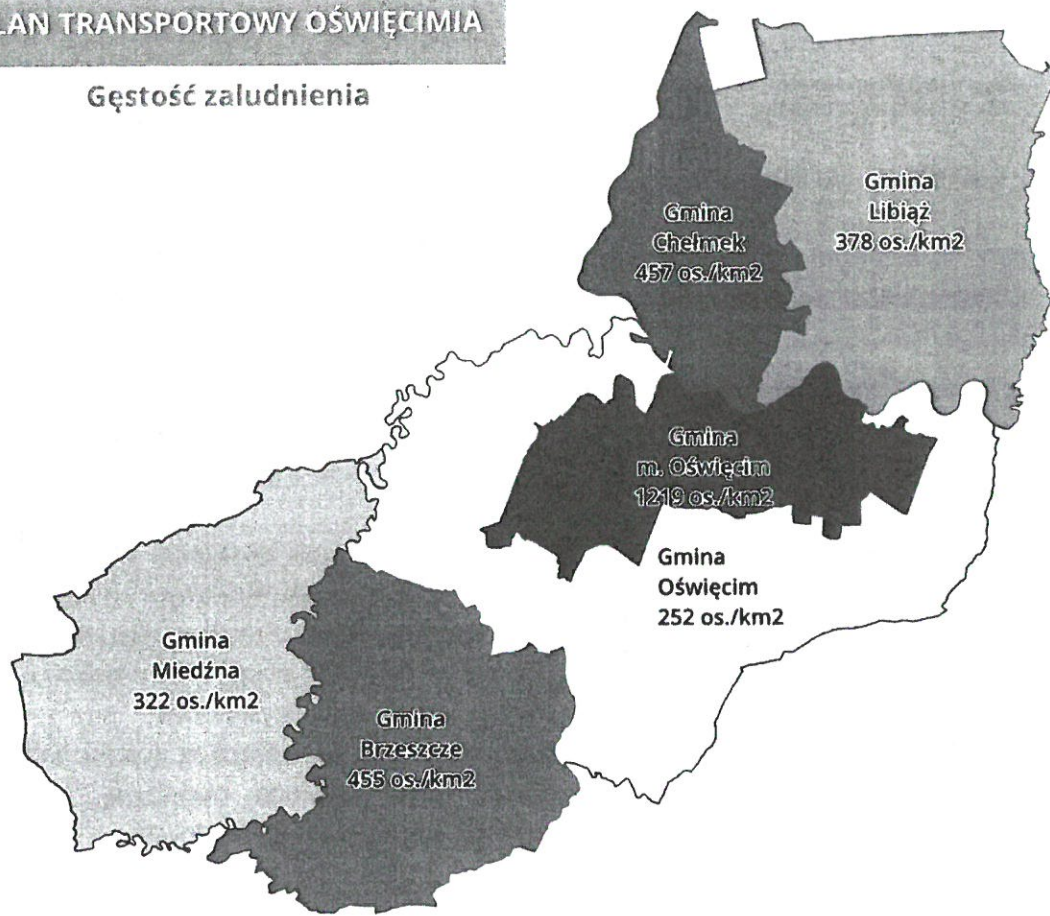
Zapotrzebowanie na przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym w obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej Oświęcimia i sąsiednich gmin, z którymi zawarto Porozumienie Międzygminne wynika m.in. z:

- liczby mieszkańców – szczegółowe dane zestawiono w Tab. 3.2,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w granicach Miasta Oświęcim) – wartości tego wskaźnika zaprezentowano w postaci kartogramu na Rys. 6.1,
- generatorów ruchu, do których zaliczane są również obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje Śródmieście oraz wschodnią część Oświęcimia z licznymi zakładami przemysłowymi; generatory ruchu w Oświęcimiu i sąsiednich gminach zostały przedstawione na mapie w rozdziale 6.2.

Głównymi czynnikami, kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców terenu objętego planem, są funkcje pełnione przez Oświęcim. Na jej obszarze znajdują się liczne zakłady pracy, ośrodki edukacji, administracji i największe obiekty handlowe, determinujące codzienne, obligatoryjne podróże.

**PLAN TRANSPORTOWY OŚWIĘCIMIA**

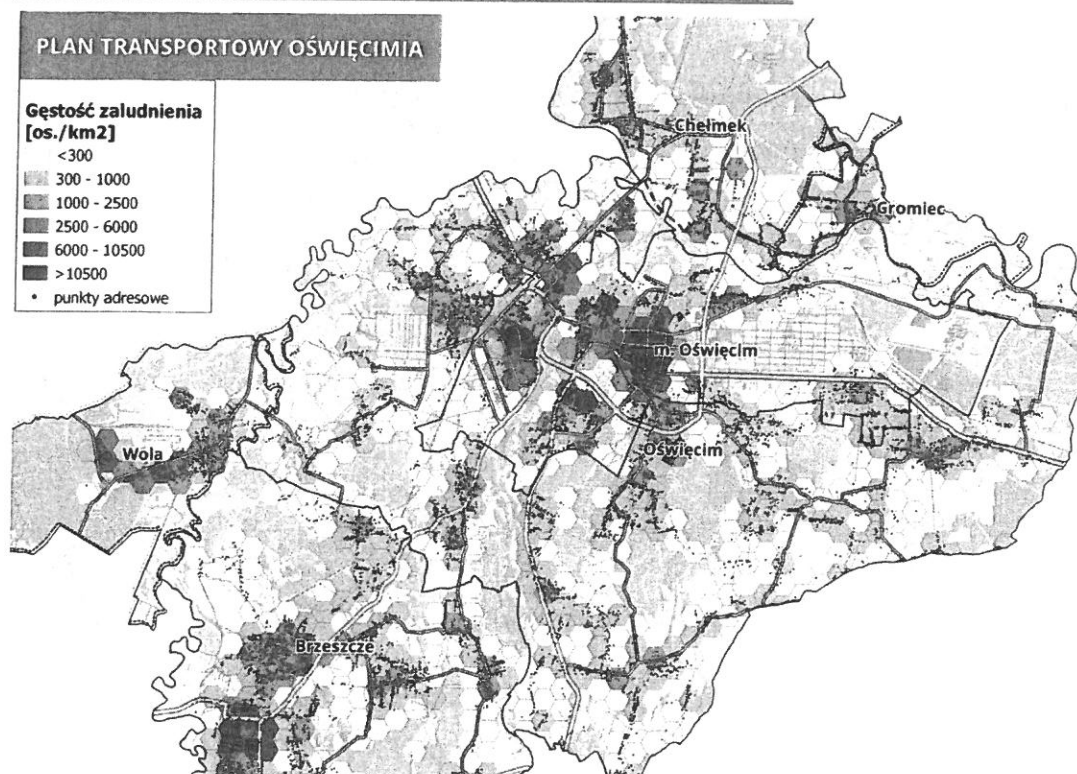
**Gęstość zaludnienia**



Rys. 6.1. Gęstość zaludnienia obszaru objętego Planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.





Rys. 6.2. Gęstość zaludnienia miasta Oświęcim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Oświęcim.

### 6.1.1. Wielkość popytu efektywnego

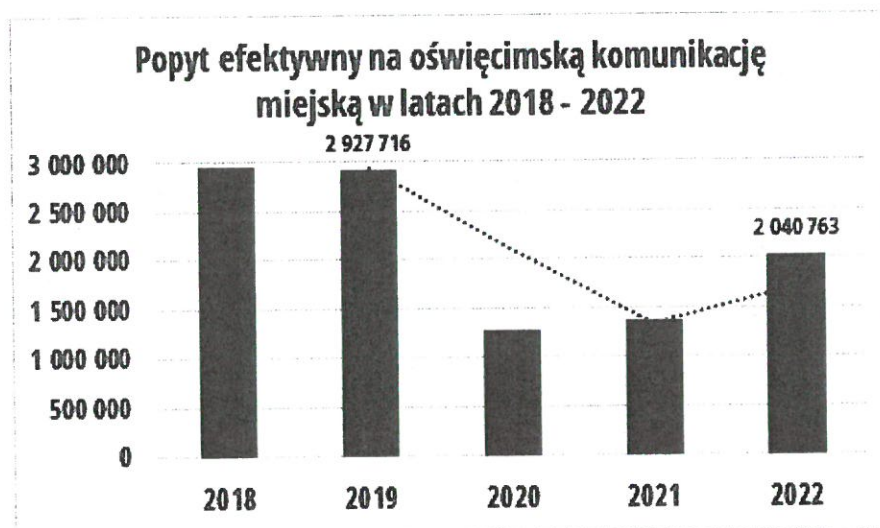
Wielkość popytu na usługi przewozowe w oświęcimskiej komunikacji miejskiej jest zróżnicowana w zależności od rodzaju dnia – najczęściej pasażerów przewożonych jest w dni robocze szkolne, natomiast najmniej podróżnych z transportu publicznego korzysta w niedziele i święta.

W latach 2018-2019 liczba pasażerów korzystających z oświęcimskiej komunikacji miejskiej utrzymywała się na stałym poziomie ok. 2,9 mln rocznie, pomimo stale rosnącej liczby zarejestrowanych samochodów osobowych i spadku liczby mieszkańców. W 2019 r. liczba podróżnych obniżyła się śladowo o 0,9% z 2 883 137 do poziomu 2 858 008 pasażerów. W 2020 r. wraz z wybuchem epidemii COVID-19 wielkość popytu spadła bezprecedensowo o 56% i w związku z utrzymującymi się ograniczeniami w życiu codziennym, w latach 2020-2021 nie przekroczyła ona bariery 1,37 mln pasażerów rocznie. Zawieszenie stanu epidemii w ciągu 2022 r., które zwiększyło mobilność społeczeństwa zaowocowało wzrostem wielkości popytu o ponad 49% względem 2021 r. Jednakże w porównaniu do ostatniego roku przed epidemią, MKK przewiozło aż o 30% pasażerów mniej.

Tab. 6.1 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2018 - 2022

Rok	Liczba przewiezionych pasażerów	Dynamika r/r
2018	2 953 458	
2019	2 927 716	-0,9%
2020	1 282 832	-56,2%
2021	1 366 633	6,5%
2022	2 040 763	49,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MKK



Rys. 6.3 Liczba przewożonych pasażerów w latach 2018 - 2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MKK

### 6.1.2. Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu efektywnego i czynników mających na nią wpływ

Popyt potencjalny na usługi przewozowe w komunikacji miejskiej wskazuje na możliwy do wygenerowania poziom liczby pasażerów, wynikający z wielu czynników, mających wpływ na jego wielkość. Prognozę popytu potencjalnego przygotowano w oparciu o historyczne dane o popycie efektywnym, prognozy demograficzne GUS i wieloczynnikowy model uwzględniający wpływ realizacji rozwojowych postulatów niniejszego dokumentu.

Linia trendu oparta wyłącznie o dane historyczne popytu efektywnego wskazuje na stabilny poziom liczby przewożonych pasażerów przed 2020 r. przy istotnych inwestycjach w sektorze komunikacji miejskiej, których efekt był pomniejszany przez spadek liczby mieszkańców, przy czym w 2020 r. nastąpiło istotne załamanie zapotrzebowania na przewozy w wyniku epidemii COVID-19.

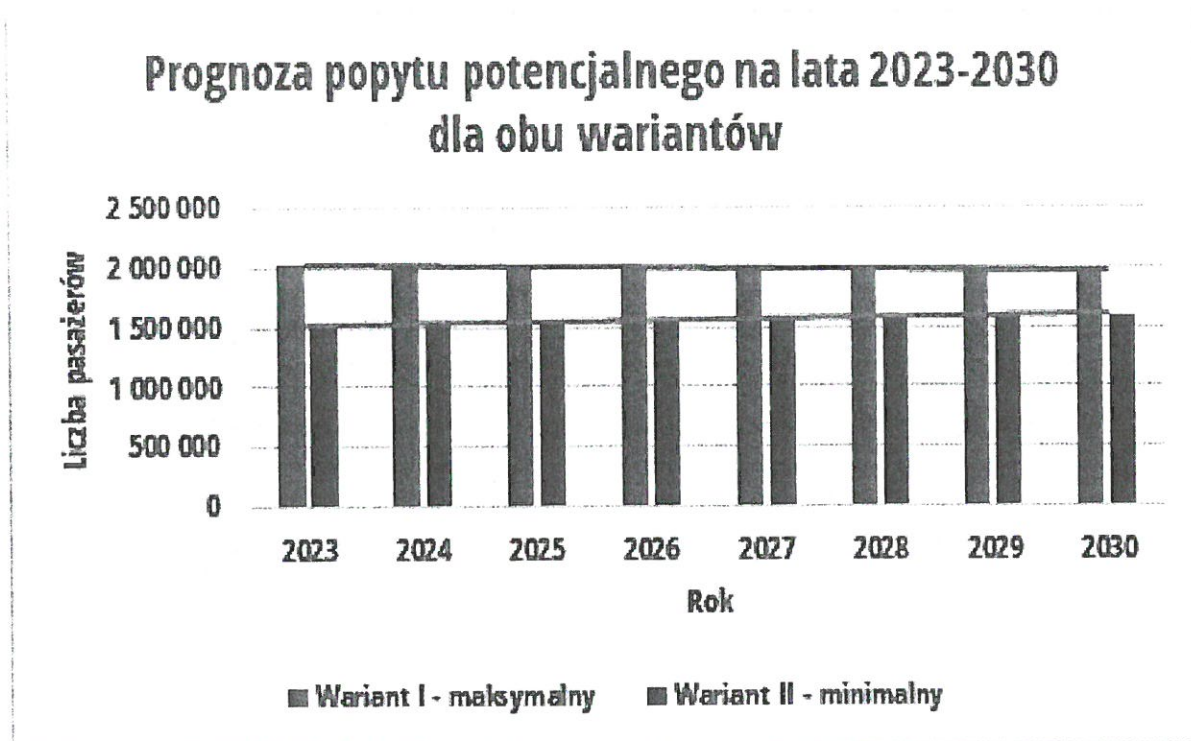
W obu modelach największy wpływ na wyniki ma liczba mieszkańców Oświęcimia i gmin ościennych. Prognozy demograficzne GUS dla gmin na lata 2017-2030 zakładają, że w ciągu każdego roku liczba mieszkańców będzie zmniejszała się na poziomie około 0,4–0,5% licząc w skali rok do roku. W prognozie założono brak istotnych zmian wielkości aktualnych generatorów ruchu w ciągu najbliższych 8 lat.

Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego do 2030 r. włącznie.

- **I wariant – maksymalny** – w którym założono, że w 2030 roku liczba pasażerów na rok wróci do poziomu sprzed wybuchu epidemii COVID-19, z uwzględnieniem spadku liczby mieszkańców, który wystąpił na przestrzeni ostatnich 3 lat. Prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że trend spadku liczby mieszkańców obszaru Planu będzie postępował zgodnie z prognozami, ale będzie w mniejszym stopniu wpływał na spadek liczby pasażerów w oświęcimskiej komunikacji miejskiej. Ten wariant również zakłada spadek liczby pasażerów, gdyż przyjęto, że zrównoważony rozwój komunikacji miejskiej przewidziany w niniejszym Planie nigdy całkowicie nie odwróci skutków ubytku liczby mieszkańców, lecz jedynie będzie je hamowała. W tym wariantcie założono spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 8 lat o 3,8% (w stosunku do popytu bazowego z 2019 r.).
- **II wariant – minimalny** – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że po ustaniu epidemii COVID-19, wielkość popytu na komunikację miejską będzie stopniowo rosła do 2030 roku, ale nie przekroczy poziomu 80% względem wartości z roku 2019 (uwzględniając spadek liczby mieszkańców w ostatnich 3 latach). Spadek liczby mieszkańców obszaru obsługiwanego przez oświęcimską komunikację miejską, mający największy bezpośredni wpływ na zmianę wielkości potoków pasażerskich, będzie zgodny z prognozami (czyli coroczny odpływ około 450-570 mieszkańców). Dodatkowo założono, że inwestycje w rozwój i poprawę jakości oświęcimskiej komunikacji miejskiej będą realizowane wyłącznie w ramach toczących się projektów, bez uwzględnienia pakietu rozwiązań rozwojowych wynikających z niniejszego Planu. Ten wariant zakłada spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 8 lat o 22,8% (w stosunku do popytu bazowego z 2019 r.).



Zakłada się, że popyt rzeczywisty będzie się kształtował pomiędzy wartościami brzegowymi obu wariantów. Intencją ich stworzenia było określenie funkcji popytu przybierających wartości maksymalne – wariant II i minimalne – wariant I, poza które nie wykroczy funkcja popytu rzeczywistego.

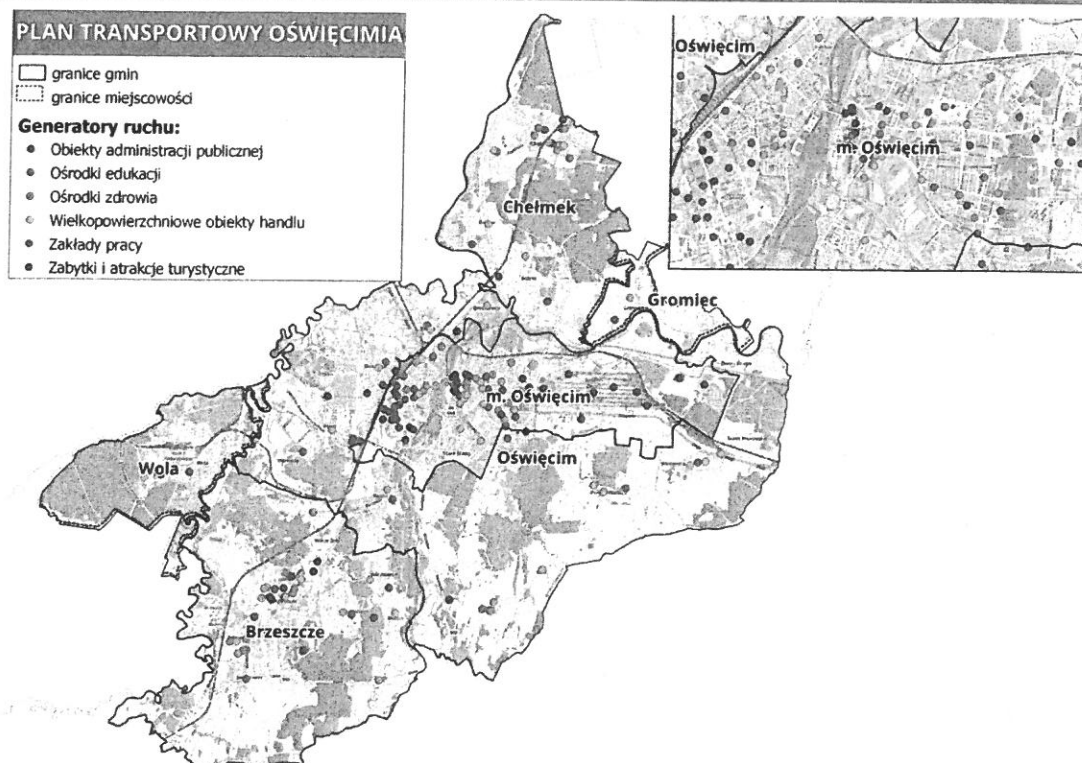


Rys. 6.4 Prognoza popytu potencjalnego do 2030 r. – złożenie obu wariantów prognozy

Źródło: Opracowanie własne

## 6.2. Najważniejsze generatory ruchu

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Miasta Oświęcim, Gminy Brzeszcze, Gminy Chelmek, Gminy Oświęcim oraz w sołectwie Gromiec w Gminie Libiąż i w miejscowości Wola w Gminie Miedźna.



Rys. 6.5 Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze objętym Planem

Źródło: opracowanie własne

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

### **7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową**

Podróżny wybierając rodzaj środka transportu, podejmuje decyzję na podstawie mierników jakości, które służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. W toku oceny preferencji komunikacyjnych, przy podróżach realizowanych komunikacją zbiorową, mierniki te rozpatrywane są w ramach postulatów przewozowych, spośród których do najbardziej istotnych zaliczane są:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Dokładne preferencje mieszkańców Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego (tożsamego z obszarem objętym Planem) pokazują wyniki badań zachowań i oczekiwań mieszkańców, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po, które zostały przeprowadzone w marcu 2023 roku, w formie badania ankietowego on-line oraz w formie papierowej w ramach opracowywania Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego. Analiza wyników ankiet miała na uwadze także zmiany w sposobie przemieszczania się spowodowane ograniczeniami pandemicznymi funkcjonującymi w latach 2019-2021, czego wynikiem jest także wzrost częściowego udziału pracy (oraz incydentalnie nauki) w trybie zdalnym lub hybrydowym.

Blisko 92 % ankietowanych to osoby w wieku produkcyjnym, z założenia realizujące codzienne podróże obligatoryjne po obszarze Planu. Do podróży obligatoryjnych, tj. do pracy, szkoły i na uczelnię, najczęściej wykorzystują one: samochód – 47%<sup>55</sup>, publiczny transport zbiorowy – 27 % i rower – 12 %.

---

<sup>55</sup> Podróż samochodem jest rozumiana jako: prowadzenie własnego lub służbowego samochodu, bycie pasażerem w samochodzie własnym lub służbowym oraz bycie podwożonym samochodem przez znajomych.



Mieszkańcy poruszają się do pracy, do szkoły i na uczelnię w obecny sposób, ponieważ uważają przede wszystkim że:

- nie mają innego wyboru (21 %),
- tak jest najszybciej (21 %),
- dzięki temu są niezależni (10%),
- tak mogą załatwić inne sprawy (9 %),
- tak jest najbardziej komfortowo (9 %).

Głównym ograniczeniem uniemożliwiającym przemieszczanie się w oczekiwany przez nich sposób jest: niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej (30 %), ryzyko wystąpienia zdarzeń skutkujących opóźnieniem lub brakiem realizacji podróży (15 %), zły stan/brak odpowiedniej infrastruktury 14 %.



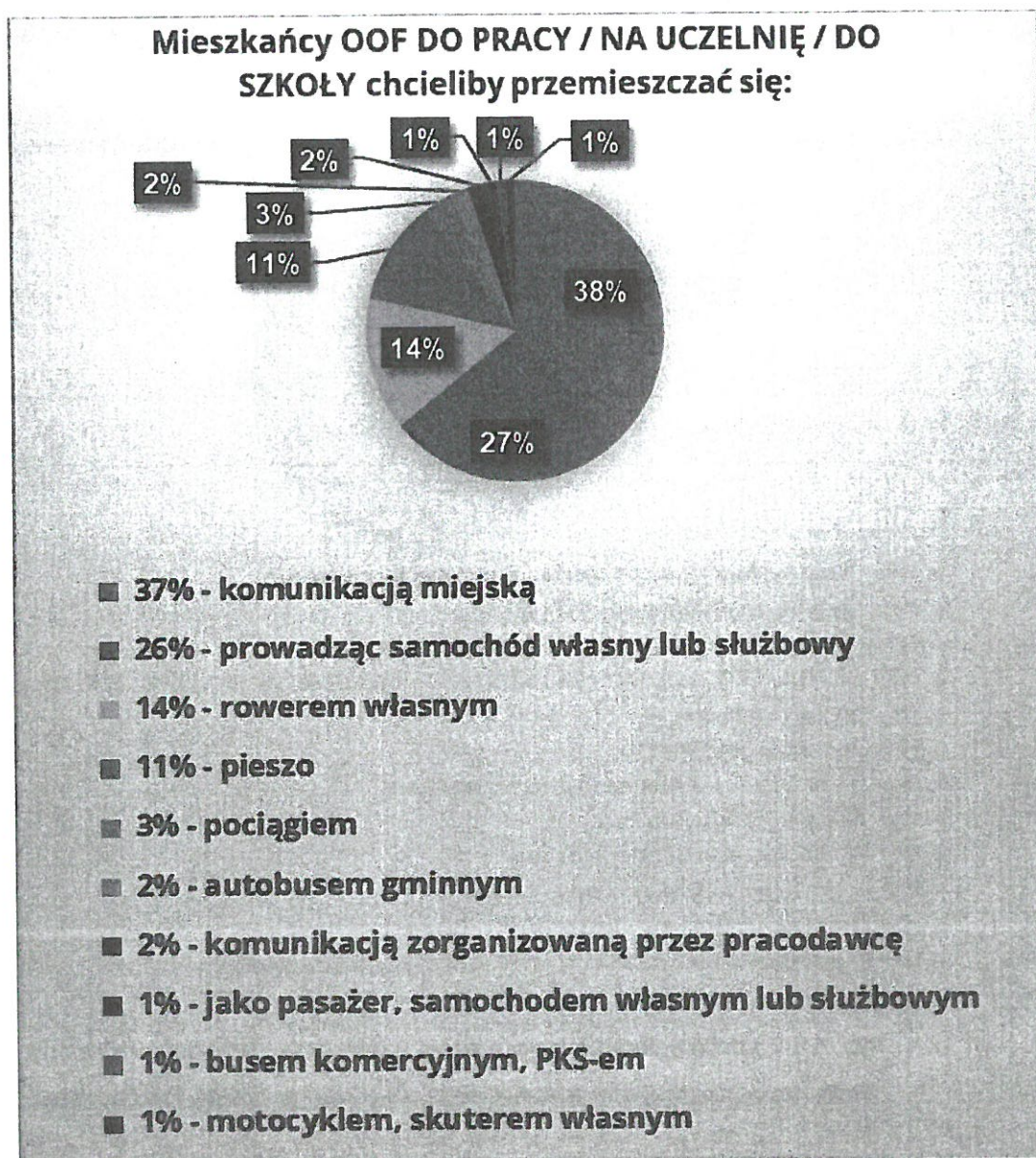
Rys. 7.1. Czynniki uniemożliwiające jazdę oczekiwanym środkiem transportu

Źródło: Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego.

Aż 70% ankietowanych mieszkańców korzystających na co dzień z samochodu chciałoby z niego zrezygnować w podróżach do pracy, szkoły i na uczelnię, w szczególności na rzecz podróżowania:

- komunikacją miejską (38%),
- pociągiem (8%),
- komunikacją gminną (7%),
- rowerem (7%).

Tylko 30% z nich wskazało, że z podróżowania samochodem nie zrezygnuje.

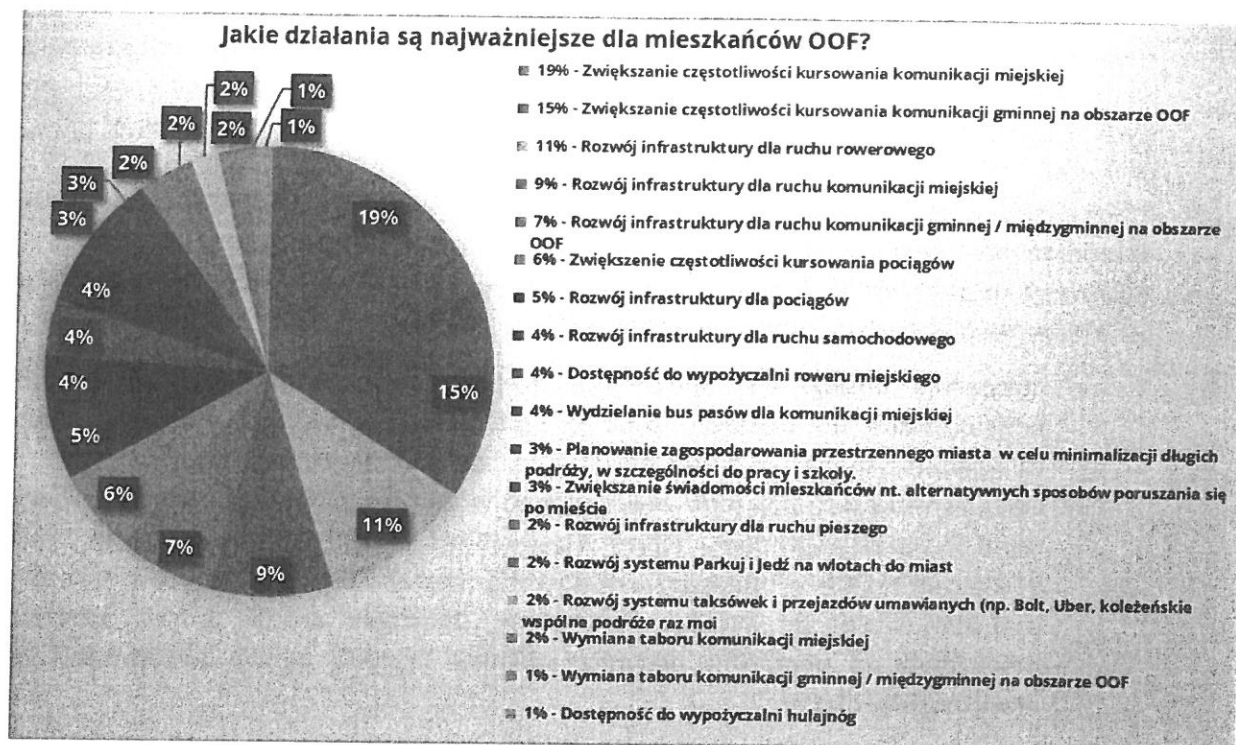


Rys. 7.2. Oczekiwane sposoby realizacji podróży obowiązkowych

Źródło: Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego.

Według ankietowanych, najistotniejsze działania z zakresu rozwoju ptz oraz zrównoważonej mobilności w ich bezpośrednim otoczeniu oraz na całym obszarze Planu, dotyczą przede wszystkim:

- zwiększenia częstotliwości kursowania linii ptz (łącznie 40 %),
- rozwoju infrastruktury ptz (łącznie 25 %, w tym 4% dot. wydzielania pasów ruchu dla autobusów (tzw. buspasów dla komunikacji miejskiej),
- rozwoju infrastruktury rowerowej (11 %).



Rys. 7.3. Najważniejsze działania dot. poprawy stanu mobilności

Źródło: Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego.

W przypadku braku podjęcia działań w celu usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej m.in. na podstawie powyższych odpowiedzi ankietowanych, postawi oświęcimską komunikację miejską na o wiele mniej atrakcyjnej pozycji. Jej znaczenie w przewozach będzie coraz bardziej spadać, a z tym również potoki pasażerskie będą maleć (mniej pasażerów oznaczać będzie niższe przychody ze sprzedaży biletów i mniejszą odpłatność całego systemu komunikacyjnego). Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż ma to miejsce obecnie.



## **7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych**

Na terenie powiatu oświęcimskiego około 13% ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności<sup>56</sup>. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Jest to wspólne zadanie wszystkich gmin.

Podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec komunikacji miejskiej dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla nich. Efektem działań organizatora i operatora wychodzących naprzeciw preferencjom tej grupy pasażerów powinno być osiągnięcie 100% udziału pojazdów z niską podłogą w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne są beneficjentami pojazdów z niską podłogą z poprawnie działającą wizualno-dźwiękową informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze, organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do transportu publicznego:

- utrzymanie obsługi linii komunikacji miejskiej tylko przez pojazdy niskopodłogowe, przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej z poprawnie działającym systemem audiowizualnym w zakresie informacji pasażerskiej;
- zwiększenie udziału pojazdów wyposażonych w funkcję przykłęku, wewnętrzny i zewnętrzny przycisk sygnalizacyjny z oznaczeniem w języku Braille'a dla użytkowników wózków inwalidzkich, dodatkową tablicę informacyjną umieszczoną między I i II drzwiami na wysokości wzroku charakteryzującą się wysokim kontrastem. **Docelowo całość taboru autobusowego należącego do operatora powinna spełniać kryteria pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych.**

---

<sup>56</sup> Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011 ([www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl); dostęp: 27.06.2022.)

## 8. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

### 8.1. Formy finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa o *publicznym transporcie zbiorowym* (art. 1, ust. 2)<sup>57</sup>. Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

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

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- rekompensaty z tytułu:
  - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
  - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
  - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o ile zostały ustanowione;
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przyjmuje się, iż w komunikacji miejskiej organizowanej przez Oświęcim, formami finansowania usług przewozowych mogą być przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych, rekompensata z tytułu poniesionych kosztów przez operatora w związku z wykonywaniem powierzonych usług przewozowych (pochodząca ze środków budżetowych właściwych gmin) oraz udostępnianie operatorowi środków transportu (np. nabytych z krajowym lub zewnętrznym dofinansowaniem).

### 8.2. Źródła finansowania usług przewozowych

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki z budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem transportu publicznego,
- środki z budżetu państwa, z przeznaczeniem m. in. na pokrywanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz na finansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nie dotyczy komunikacji miejskiej),

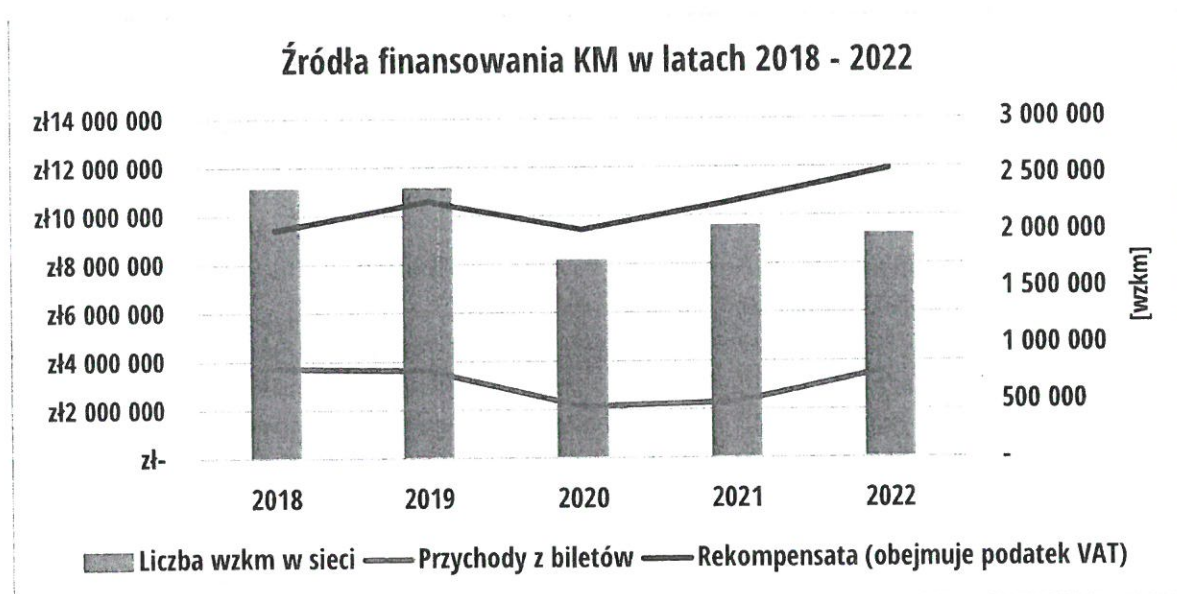
<sup>57</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.), art. 1 ust. 2



- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Koszty funkcjonowania przewozów w oświęcimskiej komunikacji miejskiej w latach 2018 – 2022 oscylowały na poziomie ok. 13,7 – 16,9 mln zł. Wyróżnić można 2 główne źródła finansowania przewozów, do których zaliczają się:

- wpływy ze sprzedaży biletów – ulegały systematycznemu spadkowi, który został gwałtownie pogłębiony w 2020 r. w związku z ograniczeniem mobilności w wyniku ograniczeń dotyczących przeciwdziałania epidemii COVID-19; po podwyżkach cen biletów w 2022 r. wolumen sprzedaży przewyższył o 1% poziom z 2019 r.,
- rekompensata na pokrycie straty w związku kosztami świadczenia usług publicznych – przekazywana operatorowi w latach 2018 – 2022 wzrosła o 26% z poziomu ok. 9,4 mln zł do ok. 11,9 mln zł; widoczny jest trend rosnący wysokości przekazywanej rekompensaty (przełamany na lata 2020-2021, kiedy w ślad za ograniczeniami w życiu codziennym zmniejszono pracę eksploatacyjną MZK), wynikający przede wszystkim z rosnących kosztów eksploatacyjnych.



Rys. 8.1. Źródła finansowania komunikacji miejskiej w latach 2018 - 2022  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK

W 2020 r. od momentu rozpoczęcia epidemii COVID-19 znacząco zmniejszyła się liczba przewożonych pasażerów, na co wpływ miały wszelakie ograniczenia w życiu codziennym, obejmujące m.in. wprowadzane okresowo ograniczenia w przemieszczaniu się oraz nieuzasadnione obawy społeczeństwa przed korzystaniem z transportu publicznego. Obniżenie liczby wozokilometrów proporcjonalnie do spadku liczby podróżnych nie było możliwe, gdyż równolegle wprowadzono limity w zakresie maksymalnej liczby osób w środkach transportu publicznego, które powodowały, że pomimo stosowania znacząco ograniczonych rozkładów jazdy ze zmniejszonymi częstotliwościami w porównaniu nawet do dnia roboczego feryjno-wakacyjnego, konieczne było uruchamianie dodatkowych kursów bisowych dla bezpiecznego przewozu pasażerów, głównie w kierunku największych zakładów pracy.



Przy znaczącym spadku przychodów ze sprzedaży biletów o 41% względem 2019 r., liczba wozokilometrów obniżyła się w mniejszym stopniu tj. o 27%, przez co wskaźnik odpłatności obniżył się do poziomu 15% (przed epidemią w 2019 r. wynosił 27%).

**Tab. 8.1 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Oświęcimiu w latach 2018-2022**

Rok	Liczba wzkm w sieci [wzkm]	Koszty funkcjonowania przewozów komunikacji miejskiej [zł]	Koszty wykonania 1 wzkm [zł]	Przychody z biletów [zł]	Przychody z biletów/ 1 wzkm [zł]	Wskaźnik odpłatności	Rekompensata (obejmuje podatek VAT) [zł]	Rekompensata/ 1 wzkm [zł]
2018	2 382 205,00	13 704 810,52	5,75	3 710 126,18	1,56	27%	9 410 373,04	3,95
2019	2 382 844,00	15 473 898,99	6,49	3 619 747,88	1,52	23%	10 587 715,91	4,44
2020	1 745 464,00	13 926 081,33	7,98	2 122 157,65	1,22	15%	9 423 216,48	5,40
2021	2 045 139,00	14 680 407,32	7,18	2 275 740,68	1,11	16%	10 578 435,42	5,17
2022	1 973 115,00	16 911 190,05	8,57	3 644 365,00	1,85	22%	11 894 759,81	6,03

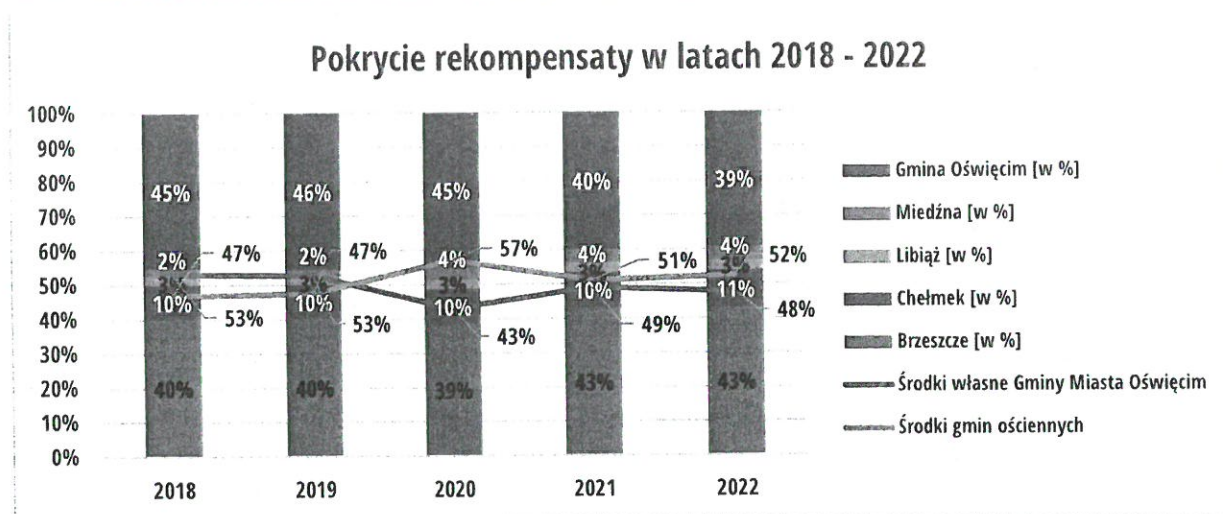
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK

Środki przekazywane na rekompensatę dla operatora pochodzą ze środków wszystkich gmin będących stronami Porozumienia międzygminnego. Około 45% środków przekazuje Miasto Oświęcim, a ok. 55% środków pochodzi z dotacji celowych otrzymywanych z ościennych gmin, wśród których w najwyższym stopniu partycypuje Gmina Brzeszcze.

**Tab. 8.2 Pochodzenie środków przeznaczanych na rekompensatę dla operatora w latach 2018-2022 w PLN**

Rok	Rekompensata (obejmuje podatek VAT) [zł]	Środki własne Miasto Oświęcim [zł]	Pokrycie rekompensaty dotacjami celowymi z gmin ościennych [zł]					
			Łącznie	Gmina Brzeszcze	Gmina Chelmek	Gmina Libiąż	Gmina Miedźna	Gmina Oświęcim
2018	9 410 373,04	4 981 380,80	4 428 992,24	1 778 477,44	436 312,47	123 027,98	92 932,69	1 998 241,66
2019	10 587 715,91	5 593 941,53	4 993 774,38	2 005 155,24	487 462,64	139 398,57	90 987,36	2 270 770,57
2020	9 421 196,48	4 086 425,18	5 334 771,30	2 054 181,25	540 883,79	146 881,15	187 229,64	2 405 595,47
2021	10 578 435,42	5 177 664,60	5 400 770,82	2 314 241,15	565 692,03	154 340,10	207 605,58	2 158 891,96
2022	11 894 759,81	5 661 544,50	6 233 215,31	2 681 193,45	672 572,85	184 660,36	242 930,41	2 451 858,24

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM Oświęcim



Rys. 8.2. Pokrycie rekompensaty operatora w latach 2018-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM Oświęcim.

Wszystkie inwestycje polegające na wymianie taboru autobusowego będą realizowane przez operatora MK. Jak dotąd projekty dotyczące zakupu 21 fabrycznie nowych pojazdów odbywały się z wykorzystaniem środków zewnętrznych, pochodzących z programów UE. MK w latach 2018-2022 zrealizowała inwestycje o łącznej wartości 26 777 290, wśród których wyróżnić można m.in.<sup>58</sup>:

- dostawę w 2018 roku w ramach projektu „Poprawa jakości transportu publicznego w Oświęcimiu poprzez zakup ekologicznych autobusów” łącznie 14 autobusów, w tym:
  - 1 autobusu mini z silnikiem EURO 6,
  - 11 autobusów midi z silnikami EURO 6,
  - 2 hybrydowych autobusów maxi,
- dostawę w 2019 roku w ramach projektu „Poprawa jakości transportu publicznego w Oświęcimiu poprzez zakup ekologicznych autobusów” łącznie 6 autobusów, w tym:
  - 1 autobus midi z silnikami EURO 6,
  - 5 hybrydowych autobusów maxi,
- dostawę w 2020 roku w ramach projektu „Zakup bezemisyjnego taboru do obsługi transportu miejskiego wraz z montażem tablic informacji pasażerskiej na terenie miasta Oświęcim”:
  - 1 zeroemisyjnego autobusu maxi o napędzie elektrycznym.

<sup>58</sup> Dane MK - <https://www.mk.oswiecim.pl/pl/informacje/projekty-unijne.html>

## **9. Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej**

### **9.1. Założenia ogólne**

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku niskiej atrakcyjności, a przez to do kongestii układu drogowego miasta na skutek niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych. W niniejszym rozdziale założono stan nieuwzględniający zdarzeń nadzwyczajnych, takich jak np. epidemia. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych poza okresami szczytów prowadzi również do dynamicznego wzrostu kosztów jednostkowych (wozokilometra) operatora.

Zapewnienie komunikacji miejskiej jest zadaniem własnym gmin, finansowanym wyłącznie z ich budżetów. Precyzyjne zdefiniowanie zasad dostępności do usług przewozowych jako minimalnego, dopuszczalnego poziomu usług przewozowych dla poszczególnych grup mieszkańców, rozumianych jako mieszkańców wydzielonych rejonów gminy, pozwoli na w miarę sprawiedliwą dystrybucję świadczeń – dotowanych ze środków publicznych oraz zachowanie ogólnej dostępności do usług transportu zbiorowego według przyjętych standardów, zróżnicowanych w zależności od pory dnia oraz rodzaju dnia tygodnia. Standard ten wyznaczany jest z uwzględnieniem:

- potrzeb przewozowych,
- prowadzonej polityki transportowej miasta,
- możliwości finansowych budżetów poszczególnych gmin.

**Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze Miasta Oświęcim, Gminy Brzeszcze, Gminy Chelmek, Gminy Libiąż, Gminy Miedźna, Gminy Oświęcim oraz innych gmin, z którymi Miasto Oświęcim może zawrzeć porozumienia w sprawie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego.**

Organizator publicznego transportu zbiorowego – Miasto Oświęcim – zapewnia możliwość bezpośredniego dojazdu komunikacją miejską do obszaru Starego Miasta z każdego osiedla mieszkaniowego Oświęcimia. Nie gwarantuje się natomiast bezpośrednich połączeń pomiędzy wszystkimi osiedlami.

W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. W obszarze obowiązywania strefy płatnego parkowania odległość do najbliższego przystanku docelowo nie powinna przekraczać 400 m. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliższej generatorów ruchu.



Inwestycje polegające na tworzeniu nowych obiektów o charakterze użyteczności publicznej oraz zabudowy mieszkaniowej powinny być prowadzone przy spełnieniu warunku lokalizacji zapewniającej możliwość dojścia do przystanku komunikacyjnego na odległość nie większą niż 500 metrów na terenie Oświęcimia. Zapewnienie odpowiedniej dostępności przestrzennej na etapie planowania przedsięwzięć budowlanych wymaga należytej koordynacji między odpowiednim wydziałem UM odpowiedzialnym za organizację publicznego transportu zbiorowego a innymi komórkami organizacyjnymi oraz miejskimi jednostkami. Dla podnoszenia konkurencyjności komunikacji miejskiej poprzez poprawę jej dostępności przestrzennej, realizowane będą zmiany w sieci komunikacyjnej i układzie przystanków, zgodnie z zapisami rozdziału 12.2.

Miarą standardu dostępności transportu publicznego dla potencjalnych użytkowników w poszczególnych rejonach miast jest odległość przystanku od źródła (celu) podróży oraz liczba kursów realizowanych w ciągu godziny z najbliższego przystanku.

Odległość przystanku od źródła (celu podróży) z uwagi na znaczne obszarowe rozproszenie różnych źródeł i celów podróży została zamieniona na parametr odległości od obsługiwanego przystanku przez trasy komunikacji miejskiej. Dopiero na etapie szczegółowego projektowania systemu transportowego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi poszczególnych celów podróży, wyznaczone będą dokładne lokalizacje nowych przystanków. Przy założeniu maksymalnego zasięgu obsługi przystanku wynoszącego 500 metrów przy czasie dojścia 7 minut, obszar zabudowany Oświęcimia jest obsługiwany bardzo dobrze - większość zabudowy znajduje się w tym dystansie, aczkolwiek 16% nie posiada najbardziej atrakcyjnego dostępu do najbliższego przystanku na poziomie mniejszym niż 300 m.

W dalszej części rozdziału przedstawiono graficznie:

- wizualizację kategoryzacji istniejących odcinków sieci komunikacji miejskiej pod względem maksymalnego czasu oczekiwania na kolejne połączenie,
- izochrony czasu dojścia do obecnie obsługiwanego przystanków w ramach aktualnego układu stałego komunikacji miejskiej,
- ekwidystanty dojścia do obsługiwanego przystanków w ramach aktualnego układu stałego komunikacji.

## **9.2. Gwarantowana dostępność czasowa komunikacji miejskiej**

W celu zachowania właściwej synchronizacji wyznaczono kategorie standardów obsługi poszczególnych ciągów komunikacyjnych, na których aktualnie realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Maksymalne długości odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami na wybranych odcinkach sieci komunikacyjnej zostały określone w tabeli Tab. 9.1. W przypadku rozpoczęcia przewozów w obszarach lub na ciągach komunikacyjnych niewskazanych w tabeli, standard obsługi zależy od zapotrzebowania i możliwości finansowych organizatora lub gmin ościennych.

Podane częstotliwości kursowania należy uznawać za minimalne, gwarantowane przez organizatora. W przypadku występowania na odcinku linii niskich potoków pasażerskich dopuszcza się obniżenie częstotliwości obecnie funkcjonującej na danym odcinku, w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów posiada możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. Częstotliwości kursowania zależą od typu dnia – ze względu na tygodniową zmienność wielkości potoków pasażerskich. Częstotliwości kursowania w dni wolne od pracy powinny być ukształtowane na poziomie nie niższym od długości interwałów dla pory wieczornej dnia powszedniego, tj. po godz. 18. Długości maksymalnych interwałów będą kształtowane na poziomach zdefiniowanych w tabeli Tab. 9.1.

Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu większej niż wskazanej częstotliwości kursowania publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w wyniku działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego. W dni powszednie w okresie ferii i wakacji w godzinach szczytowych obowiązują interwały wskazane dla godzin pozaszczytowych dnia powszedniego.

Na obszarze gmin ościennych, które powierzyły Miastu Oświęcim organizację komunikacji miejskiej, zakłada się kursowanie komunikacji miejskiej według najniższego standardu – kategorii Vb, w którym liczba kursów wszystkich linii jest uzależniona od bilateralnych ustaleń pomiędzy Miastem Oświęcim i gminą sąsiednią.



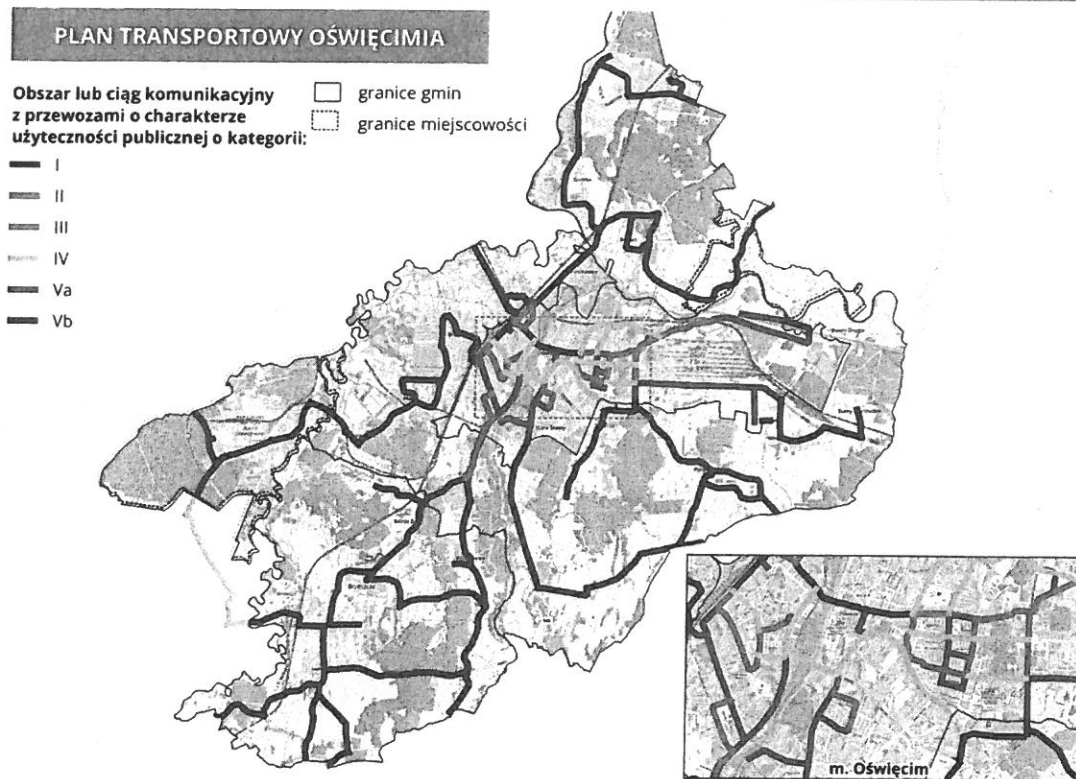
**Tab. 9.1 Kategoryzacja sieci komunikacyjnej – lista obszarów z planowaną realizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi maksymalnymi czasami oczekiwania**

czasami oczekiwania

Kategoria	Obszar lub ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania w dzień roboczy szkolny – częstotliwość graniczna [min.]*		
		7:00- 8:00, 14:00-16:00	8:00-14:00, 14:00-18:00	18:00-22:00
I	S. Konarskiego/ A. Nideckiego – Most Piastowski – J. Dąbrowskiego – J. Dąbrowskiego/ J. Nojego	10	20	30
	Powstańców Śląskich (od Ronda Niwa do Dworca PKP)			
II	M. Konopnickiej – A. Nideckiego	30	30	60
	Rondo Niwa – S. Konarskiego/ A. Nideckiego			
	J. Dąbrowskiego/ J. Nojego – J. Dąbrowskiego – J. Śniadeckiego			
	J. Słowackiego/ K. Olszewskiego – J. Słowackiego – J. Dąbrowskiego – Chemików Lodowisko			
III	Zwycięstwa	30	60	120*
	J. Nojego – S. Pilata – K. Olszewskiego/ J. Słowackiego			
	J. Sobieskiego – J. Słowackiego/ K. Olszewskiego			
	Stare Stawy Pętla – Św. Barbary – Rondo S. Górnego			
	Ośrodek Zdrowia Zasole – Szarych Szeregów – Obozowa – Więźniów Oświęcimia – Wyzwolenia – Dworzec PKP			
	S. Leszczyńskiej – J. Szajny – M. Kolbego – Rajska kierunek Gmina Brzeszcze			
IV	K. Olszewskiego/ J. Słowackiego – K. Olszewskiego – Chemików Lodowisko	60	120*	-*
	Koszykowa – Wysokie Brzegi			
	Szpitalna			
	Z. Wróblewskiego			
	Al. Tysiąclecia			
	Zaborska – Królowej Jadwigi – Most Jagielloński – A. Orłowskiego			
	Dworcowa – Obozowa/ Szarych Szeregów			
	Legionów			
Va	Wszystkie, wyżej nie wymienione odcinki sieci komunikacyjnej na terenie Oświęcimia	Liczba połączeń na dobę uzależniona od zapotrzebowania		
Vb	Wszystkie, wyżej nie wymienione odcinki sieci komunikacyjnej na terenie Gmin objętych Porozumieniem Międzygminnym	Liczba połączeń na dobę uzależniona od zapotrzebowania i decyzji władz samorządów lokalnych		
* - dopuszczalne zawieszenie obsługi pod warunkiem zapewnienia obsługi międzyosiedlowej innymi ciągami komunikacyjnymi dopuszczalne jest wydłużanie podanych interwałów o 25% w uzasadnionych przypadkach, takich jak np. zapewnienie skomunikowania, obsługa istotnych generatorów ruchu etc.				

Źródło: opracowanie własne





Rys. 9.1 Kategoryzacja obsługi istniejących odcinków sieci komunikacji miejskiej.

Źródło: Opracowanie własne

### **9.3. Gwarantowana punktualność kursowania**

Dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Oświęcim należy przyjąć:

- odjazd punktualny autobusu – przyspieszenie do 2 minut, opóźnienie do 3 minut,
- odjazd niepunktualny autobusu – realizacja odjazdu niezgodnie z powyższymi założeniami,
- odjazd niezrealizowany – brak realizacji odjazdu z przystanku lub opóźnienie wyższe niż 30 minut.

W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy. Autobus należy uruchomić w czasie nie dłuższym niż 30 minut od zaistnienia przyczyny.

W celu dostosowania czasów przejazdu komunikacji miejskiej do sytuacji ruchowej na terenie miasta oraz zlikwidowania odjazdów z przystanków przed rozkładową godziną odjazdu należy kontynuować obecną współpracę pomiędzy organizatorem i operatorem, prowadzącą do ciągłego urealniania międzypzystankowych zestawów czasów przejazdów. Wskaźniki punktualności, będące wynikami kontroli, umożliwią dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistej sytuacji w mieście, co przełoży się na poprawę punktualności.

Należy dbać o minimalizowanie kursów opóźnionych. Opóźnienia większe niż 3 minuty powodują zaburzenia w możliwości realizacji przesiadek zaplanowanych w rozkładach jazdy i niweczą pozytywne efekty płynące z rozkładowej koordynacji godzin odjazdów. W konsekwencji wpływają na obniżenie odczuwalnej częstotliwości kursowania oraz nierównomierny rozkład popytu na kursy realizowane w podobnych kierunkach, z nieakceptowalnymi przepełnieniami autobusów odjeżdżających po większym upływie czasu względem poprzednich kursów.

### **9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu**

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta. W przypadku powtarzającego się przekroczenia niniejszej wartości należy podjąć działania mające na celu zwiększenie oferowanej podaży miejsc.

Najprostszym rozwiązaniem niepowodującym zmian szeregowania kursów w zadania, jest ekspediowanie klasy taboru z większą liczbą dostępnych miejsc. W przypadku, gdy nie jest to możliwe ze względów technicznych, należy rozważyć uruchomienie dodatkowego kursu wzmacniającego (np. kursu bisowego), lub okresowe zwiększenie częstotliwości kursowania, jeżeli przekroczenia obejmują grupę kolejnych kursów.

## 9.5. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Znaczący wpływ na stan transportu publicznego ma zarówno użytkowany tabor, jak i infrastruktura przystankowa i około przystankowa. Tabor autobusowy powinien być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowoczesnymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów. Mając na uwadze rodzaje linii autobusowych oraz zróżnicowany poziom napętnienia w autobusach, tabor powinien wciąż składać się z różnych typów pojazdów o różnych długościach. Taka polityka taborowa wpłynie korzystnie także na zmniejszenie kosztów serwisowych i eksploatacyjnych.

W celu zagwarantowania oczekiwanego przez pasażera komfortu podróży należy przyjąć minimalny standard podróży środkami komunikacji zbiorowej w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie. Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 9.2 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony od 2023 r.	Pojazd używany wprowadzony od 2023 r.	Pozostałe posiadane pojazdy
częściowo (LE) lub całkowicie niska podłoga (LF)	X	X	X
funkcja przykłąku (nie dotyczy typu mini)	X	X	X
rampa dla wózków	X	X	X
miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	X	X	X
klimatyzacja w części pasażerskiej	X	X	-
tapicerka, siedzenia oraz podłoga z łatwych do czyszczenia materiałów, odpornych na wandalizm	X	X	X
elektroniczne wyświetlacze przednie z kierunkiem i oznaczeniem linii	X	X	X
elektroniczne wyświetlacze boczne z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii (nie dotyczy typu mini)	X	X	X
elektroniczne wyświetlacze z tyłu z oznaczeniem linii	X	X	X
elektroniczne wyświetlacze z tyłu z kierunkiem i oznaczeniem linii (nie dotyczy typu mini)	X	-	-
elektroniczne tablice wewnętrzne (numer linii, kierunek, następny przystanek, trasa przejazdu, aktualna godzina)	X	X	X
wewnętrzne głosowe zapowiadanie przystanków	X	X	X



Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony od 2023 r.	Pojazd używany wprowadzony od 2023 r.	Pozostałe posiadane pojazdy
zewnątrzne głosowe zapowiadanie kierunku jazdy	X	-	-
kasowniki z możliwością zakupu biletów za pośrednictwem kart płatniczych lub mobilny automat biletowy	X	X	X
system lokalizacji GPS	X	X	X
aktualny schemat sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Oświęcim	X	X	X
monitoring wizyjny wnętrza	X	X	X
ładowarki USB	X	-	-

X- wyposażenie obligatoryjne

Źródło: opracowanie własne

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe, używane wprowadzane do służby od 2023 r. oraz pozostałe (pojazdy posiadane na stanie). W przypadku autobusów nowych oraz kupowanych używanych, większość wymogów wskazanych w tabeli jw. jest wymagana obligatoryjnie. Wymóg opcjonalny dla autobusu używanego dopuszcza (jeżeli w ramach zamówienia nie będzie można dostosować pojazdu do wymogu oznaczonego jako opcja), możliwość nie zastosowania danego wymogu opcjonalnego.

W przypadku autobusów pozostałych należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu informacji pasażerskiej. Wymogi opcjonalne dla autobusów pozostałych jak dla kupowanych pojazdów używanych.

## 9.6. Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami

W Oświęcimiu i okolicznych gminach postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczby pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się i samodzielną mobilnością. Ponadto, jak wskazują wyniki przeprowadzonego w 2021 r. Narodowego Spisu Powszechnego, ok. 12,9% mieszkańców powiatu oświęcimskiego stanowią osoby z niepełnosprawnościami.

W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania podróżowania komunikacją miejską osobom o ograniczonej mobilności – osobom z niepełnosprawnościami oraz małym dzieciom, opiekunom z wózkami dziecięcymi, osobom w podeszłym wieku.

### **9.6.1. Dostosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami**

Obecnie w komunikacji miejskiej w Oświęcimiu większość autobusów jest częściowo lub w całości niskopodłogowa – 33 na 44 autobusy (tj. 77%) jest przystosowanych do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Linie organizowane przez ZKKM i ZTM obsługiwane są taborem z niską podłogą.

Dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami jest zapewniona na każdej linii autobusowej o charakterze użyteczności publicznej w stopniu dostatecznym.

Natomiast w pasażerskim transporcie kolejowym dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami zapewniona jest tylko w przypadku kursowania nowego taboru kolejowego. Starsze jednostki nie są przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami.



Rys. 9.2 W pełni niskopodłogowy autobus typu MAXI

*Źródło: Zbiory własne*

Oprócz eksploatacji autobusów z niską podłogą, zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające osobom o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami korzystanie z transportu miejskiego, takie jak:

- czytelne oznakowanie oznaczenia oraz trasy linii na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku w każdym nowym oraz wprowadzanym do eksploatacji używanym autobusie,



- zewnętrzne informacje głosowe obejmujące oznaczenie linii i kierunek jazdy,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- przyklęk w autobusach, uruchamiany przez kierowcę ułatwiający wejście osobom o ograniczonej mobilności oraz rampa wjazdowa ułatwiająca wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi - jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne (wewnętrzne i zewnętrzne) podświetlane oraz opisane alfabetem Braille'a.

Planowana dalsza wymiana taboru ma zwiększać dostęp do pojazdów bardziej komfortowych, klimatyzowanych, dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Wszystkie kupowane nowe oraz używane autobusy, będą posiadać niską podłogę (niskopodłogowe – LF lub niskowejściowe – LE). Spełniać będą one także wszelkie wymogi względem wyposażenia, obsługi, bezpieczeństwa i komfortu podróży dla wszystkich pasażerów, ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności.

#### **9.6.2. Dostosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami i z ograniczoną mobilnością**

Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej mobilności samodzielnego korzystania z usług transportu publicznego powinno się dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez stosowanie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych do poziomu jezdni na całej ich szerokości,
- skracanie przejścia przez szerokie ulice poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- zmiany lokalizacji istniejących oraz lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży oraz dogodnie powiązanych z ciągami pieszymi,
- skracanie odległości dróg dojścia do przystanków, np. poprzez tworzenie bezpiecznych przejść dla pieszych po obu stronach przystanków,
- likwidacja barier terenowych na ciągach pieszych pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, a także na skrzyżowaniach,
- wyrównanie (podnoszenie) poziomu peronów przystankowych z poziomem podłogi w autobusie,
- stosowanie linii naprowadzających, linii bezpieczeństwa wzdłuż krawędzi peronu przystankowego oraz odrębnej faktury nawierzchni przy krawędzi na peronach przystankowych.



Zasady te powinny być stosowane przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. W pierwszej kolejności należy dążyć do dostosowania infrastruktury przystankowej w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:

- w obszarze centrum miast,
- przy urzędach i instytucjach,
- przy ośrodkach kulturalno-oświatowych,
- przy szkołach i innych placówkach oświatowych,
- przy centrach handlowych,
- przy szpitalach, przychodniach i innych ośrodkach zdrowia,
- przy cmentarzach,
- na pętlach autobusowych.

Następnie należy dostosowywać całą pozostałą istniejącą oraz nową infrastrukturę transportu publicznego w granicach miasta.

### **9.7. Standard w zakresie ochrony środowiska – wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej**

Jednym z elementów ochrony środowiska jest osiągnięcie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w zeroemisyjne i niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Konieczność ograniczania emisji szkodliwych substancji przełożyła się na rozwój rynku autobusów z napędami alternatywnymi, pomimo iż obowiązujące normy EURO z najbardziej restrykcyjną normą EURO 6 zaowocowały istotną redukcją emitowanych tlenków azotu, tlenków stałych, cząstek stałych i węglowodorów.

Mając na uwadze liczbę oraz wiek posiadanych przez MZK autobusów z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 1, EURO 2, EURO 3<sup>59</sup> lub EURO 4<sup>60</sup> oraz uzasadniony funkcjonalnie i ekonomicznie 20-letni okres eksploatacji taboru, należy założyć, **że najdalej od 2026 roku wszystkie kupowane kolejne używane autobusy muszą spełniać co najmniej normę EURO 5, a od 2029 roku normę EURO 6.** W przypadku zakupu fabrycznie nowych pojazdów komunikacji miejskiej wymaga się, aby spełniały wymogi czystości spalin obowiązującej najwyższej na moment zakupu normy EURO lub były pojazdami niskoemisyjnymi zasilanymi paliwami alternatywnymi (CNG, LNG i napędzane biometanem) lub pojazdami zeroemisyjnymi (elektrycznymi lub napędzanymi wodorem).

Uwzględniając wysoką wartość zero- i niskoemisyjnych autobusów oraz ich zalety środowiskowe, należy przyjąć, że w ramach służb całodziennych oraz w dni wolne od pracy powinien być eksploatowany nowy, ekologiczny tabor, natomiast starszy tabor w ograniczonym zakresie – brygady szczytowe, jednozmianowe, rezerwa.

---

<sup>59</sup>Według stanu na marzec 2023 r. – 11 szt. autobusów (25 % całego taboru) spełnia normę EURO 1, EURO 2 i EURO 3.

<sup>60</sup>Według stanu na marzec 2023 r. – 2 szt. autobusów (5 % całego taboru) spełnia normę EURO 4.

## 10. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

### 10.1. Struktury zarządzania transportem publicznym na obszarze objętym Planem

Największy system transportu publicznego na obszarze Planu tworzy autobusowa komunikacja miejska, realizowana wyłącznie przez MZK na mocy zawartego stosownego Porozumienia Międzygminnego. Za organizację publicznego transportu zbiorowego w formie komunikacji miejskiej na obszarze objętym Porozumieniem międzygminnym odpowiedzialny jest Prezydent Miasta Oświęcim.

Obok komunikacji miejskiej w Oświęcimiu na obszarze objętym niniejszym Planem funkcjonują inne, niezintegrowane systemy transportu publicznego, realizujące przewozy pasażerskie na obszarze Planu oraz o dalszym zasięgu:

- metropolitalne przewozy pasażerskie na linii ZTM nr 686 z Oświęcimia do Tychów oraz nr 56 z Woli do Łędzin,
- międzygminne przewozy pasażerskie na liniach ZKKM nr 8 i 25 (z Chełmka do Chrzanowa), nr A i B (z Chełmka do Libiąża) i nr 15 (z Gromca do Libiąża),
- autobusowy transport lokalny i regionalny wykonywany przez licznych przewoźników komercyjnych,
- transport kolejowy realizowany przez KMŁ, KŚ i Polregio.

Komunikacja miejska zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców miasta oraz gmin sąsiadujących, które zawarły z Miastem Oświęcim Porozumienie Międzygminne w sprawie powierzenia Miastu Oświęcim organizacji komunikacji miejskiej. Uzupełnieniem są linie organizowane przez ZTM i ZKKM, obsługujące miasto Oświęcim oraz Chełmek, Gromiec i Wolę.

Pozostałe przewozy autobusowe o charakterze lokalnym i regionalnym oraz transport kolejowy nie realizują przewozów w komunikacji miejskiej. Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Oświęcimia – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską ze względu na brak zintegrowanych systemów taryfowych oraz dogodnych węzłów przesiadkowych.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym rozróżnia przewozy w zależności od obsługiwanego przez nie obszaru.

Urząd Miasta Oświęcim poprzez Wydział Gospodarki Miejskiej realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na poziomie organizacyjnym, wykonując następujące czynności związane z prowadzeniem spraw organizowania publicznego transportu zbiorowego, zarządzania publicznym transportem zbiorowym poprzez przejmowanie, wdrażanie i realizowanie zadań w terminach określonych przepisami prawa, a w szczególności<sup>61</sup>:

---

<sup>61</sup> Zarządzenie Nr 0050.18.2020 Prezydenta Miasta Oświęcim z dnia 12.02.2020 r. – Regulamin organizacyjny Urzędu Miasta Oświęcim

- organizacja publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin — stron porozumienia międzygminnego,
- wykonywanie funkcji podmiotu zarządzającego systemem komunikacji autobusowej na terenie miasta i gmin — stron porozumienia międzygminnego,
- prowadzenie spraw powierzenia zadania pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej Nr 686,
- opracowanie, aktualizacja i wdrażanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- określenie przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest Miasto Oświęcim oraz warunków i zasad z nich korzystania,
- uzgadnianie zasad korzystania z przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Oświęcim oraz nadzór nad przestrzeganiem zapisów umów przez przewoźników,
- określenie przystanków komunikacyjnych, których właścicielem nie jest Miasto Oświęcim,
- przygotowywanie uzgodnień do wniosków o wydanie lub zmianę zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych i regularnych specjalnych na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar miasta,
- prowadzenie spraw związanych z przygotowywaniem zezwoleń na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów w krajowym transporcie drogowym oraz ich cofaniem, wygaśnięciem, zmian w treści oraz wypisów,
- utrzymanie czystości, porządku na przystankach komunikacyjnych i wiatkach przystankowych bez względu na kategorię drogi,
- budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych usytuowanych w pasach dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg,
- sporządzanie niezbędnych informacji dot. wydanych zezwoleń w zakresie transportu drogowego.

Oświęcimska komunikacja miejska funkcjonuje nie tylko na terenie Miasta Oświęcim, ale także na obszarze 5 ościennych gmin<sup>62</sup>, z którymi 01.03.2018 r. zawarte zostało Porozumienie Międzygminne NR OR-o.031.2.2018.VIII w sprawie powierzenia Miastu Oświęcim, jako Organizatorowi, zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych, w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze:

- gminy Brzeszcze,
- gminy Chełmek,
- gminy Libiąż w zakresie obsługi sołectwa Gromiec,
- gminy Miedźna na terenie miejscowości Wola,
- gminy Oświęcim.

Przedmiotem porozumienia opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego w dn. 29.03.2018 r. pod poz. 2513 jest powierzenie Miastu Oświęcim zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych, w gminnych przewozach pasażerskich, tj. w szczególności realizacja zadań w zakresie organizowania, planowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym. W porozumieniu wskazano, iż obowiązki Gmin powierzających w zakresie budowy,

---

<sup>62</sup> Dodatkowo oświęcimska komunikacja miejska z przyczyn technologicznych funkcjonuje dodatkowo na terenie 2 innych gmin.



przebudowy i remontu dworców, przystanków komunikacyjnych oraz wiat przystankowych (bez względu na kategorię drogi publicznej), pozostają ich zadaniem własnym.

Operatorem wewnętrznym, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, jest Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. (MZK), świadcząca usługi przewozowe z pominięciem procedur konkurencyjnych (umowa zawarta bezpośrednio w oparciu o art. 22 ust.1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)<sup>63</sup>.

Niezależne od samorządowych władz Oświęcimia w mieście funkcjonują także przewozy wojewódzkie oraz o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym. Wszystkie przewozy w transporcie autobusowym niebędącym komunikacją miejską organizowaną przez JST mają charakter przewozów komercyjnych. Większość zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych w transporcie drogowym wydaje Starosta Oświęcimski, natomiast w przypadku przewozów wykraczających poza obszar powiatu – Marszałek Województwa Małopolskiego lub Marszałek Województwa Śląskiego, jeśli przewozy realizowane są z przekroczeniem granicy województwa.

## **10.2. Wybór operatora**

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób<sup>64</sup>.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora transportu publicznego<sup>65</sup>. Wybór operatora dokonuje on w trybie<sup>66</sup>:

- ustawy Prawo zamówień publicznych;
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy<sup>67</sup>:
  - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych;
  - albo (w poniższych przypadkach, gdy przedmiotem umowy mają być przewozy w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi<sup>68</sup>):
  - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów);
  - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące);
  - umowa dotyczy transportu kolejowego.

---

63 Ibidem.

64 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.), art. 6

65 ibidem. art. 15

66 ibidem. art. 19

67 ibidem. art. 22 ust. 1

68 ibidem. art. 22 ust. 4

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym<sup>69</sup>. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot, a jej zakres powinien wypełniać cały katalog zagadnień określonych w art. 25 ust.1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>70</sup>:

**Wszystkie linie komunikacyjne w ramach sieci oświęcimskiej komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Oświęcim zlecane będą bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu Miasta Oświęcimia – Miejskiemu Zakładowi Komunikacji sp. z o.o., w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.**

### 10.3. Wyznaczanie tras linii

Transport publiczny jest usługą, która w bardzo dużym stopniu opiera się na tradycji i przywiązaniu obecnych klientów. Pozyskiwanie nowych klientów jest procesem stosunkowo długim oraz kosztownym, który zwykle trwa od roku do dwóch lat licząc od wprowadzenia modyfikacji produktu – rozumianego jako nowa linia komunikacyjna, aż do osiągnięcia stanu stabilizacji (nasycenia). Proces zdobywania nowych klientów w transporcie publicznym może być przyspieszony jedynie przez dynamiczne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym obsługiwanego obszaru, takie jak zbudowanie i zasiedlenie nowych obszarów, uruchomienie nowych stref aktywności gospodarczej skupiających nowe miejsca pracy, oddanie do eksploatacji nowych obiektów użyteczności publicznej (szpitale, centra handlowe, szkoły, urzędy) itp.

Innym elementem decydującym o jakości linii komunikacyjnej, jest jej atrakcyjność w porównaniu z pozostałymi liniami obsługującymi podróże w tych samych kierunkach. Podstawowe czynniki decydujące o większej atrakcyjności jednej linii względem innych, to przede wszystkim wysoka częstotliwość kursowania, regularność odstępów<sup>71</sup> oraz krótszy czas osiągnięcia celu podróży.

Podstawowe zasady wyznaczania tras linii w perspektywie krótkoterminowej (do 2 lat) powinny bazować na analizach marketingowych będących syntezą obserwacji zachowania klientów (popytu) oraz wyników sprzedaży usług na każdej z obecnych linii. Produkty – linie komunikacyjne, na których rejestrowana jest najwyższa sprzedaż usług powinny być utrzymywane na możliwie najwyższym poziomie jakościowym, tzn. że powinny one kursować stosunkowo często i w równych odstępach czasu, a pomiędzy źródłami i celami podróży przemieszczać się możliwie najszybciej. Z przeprowadzonych w 2023 r. badań ankietowych online na potrzeby opracowania *Raportu diagnostycznego stanu mobilności OOF* wynika, że zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej oraz gminnej na obszarze OOF (tożsamym z obszarem objętym Planem) jest najbardziej oczekiwanym działaniem w odczuciu mieszkańców OOF (gmin obszaru niniejszego Planu).

Dla ukształtowania prostego i czytelnego układu komunikacji miejskiej należy dokonać podziału linii na grupy – segmenty, które różnią się między sobą pełnioną funkcją oraz atrakcyjnością oferowanych usług mierzoną częstotliwością kursowania i zasięgiem obsługi. Wówczas można łatwo połączyć

---

<sup>69</sup> ibidem. art. 25 ust. 2

<sup>70</sup> ibidem. art. 25 ust. 3

<sup>71</sup> Łatwiejsza do zapamiętania jest informacja odjazd 15 minut po pełnej godzinie – np. 9:15, 10:15, 11:15, 12:15, niż 9:10, 10:20, 11:15, 12:20.



je ze sobą w zintegrowany system transportowy, gdzie wyeliminowane zostanie niepotrzebne grupowanie w tym samych momentach pojazdów jadących w tym samym kierunku.

Ze względu na charakter obsługi oraz rolę każdej z linii, można dokonać ich podziału na linie:

- miejskie, obsługujące wyłącznie teren Oświęcimia,
- miejsko-podmiejskie – funkcjonujące dla zapewnienia możliwości przemieszczania się wewnątrz Oświęcimia oraz na trasach międzygminnych dzięki wydłużeniu wybranych kursów,
- podmiejskie, które nie odgrywają istotnej roli w przewozach osób wewnątrz Oświęcimia, obsługują obszar gmin ościennych, są uruchamiane wyłącznie na potrzeby mieszkańców tych gmin, a standard dostępności i jakości usług uzależniony jest od uzgodnionej z tymi gminami wysokości dofinansowania usług przewozowych.

W oparciu o powyższe, w obecnym<sup>72</sup> układzie linii można wyróżnić:

- 8 linii miejskich – 0, 2, 3, 8, 10, 12, S1 i S2;
- 10 linii miejsko – podmiejskich: 1, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28 i 29;
- 5 linii podmiejskich: 16, 17, 19, 32 i 46.

Ze względu na atrakcyjność linii, mierzoną ich częstotliwością kursowania i wynikające z tego znaczenie zespołów linii w układzie komunikacyjnym miasta można dokonać następującego podziału:

- **linie podstawowe** – kursujące najczęściej, stanowiące tzw. kręgosłup układu komunikacyjnego, łącząc średnicowo przez Śródmieście najważniejsze źródła i cele podróży położone po przeciwnych stronach miasta; linie te powinny kursować z atrakcyjną częstotliwością, nie rzadziej niż co 15-30 minut w ciągu szczytu komunikacyjnego dnia roboczego szkolnego,
- **linie uzupełniające** – wspomagające układ linii podstawowych, głównie w kierunku obszarów o niższej gęstości zaludnienia, tworząc z nimi stabilny trzon układu komunikacyjnego; przeważnie kursują z dwukrotnie niższą częstotliwością niż linie podstawowe co około 60 minut w ciągu dnia roboczego,
- **linie dodatkowe** – tworzone przez linie międzygminne oraz okresowe ze zindywidualizowanymi częstotliwościami kursowania – godziny kursowania tych linii powinny być dostosowane do godzin funkcjonowania kluczowych generatorów ruchu bądź ściśle koordynowane z innymi połączeniami.

W obecnym układzie linii można wyodrębnić grupy:

- linie podstawowe: 0, 1, 3 oraz wiązka linii brzeszczańskich na wspólnych odcinku trasy, tj. 24+25+26+27+28+29;
- linie uzupełniające: 2, 8 i 12;
- linie dodatkowe: 10, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 32, 46, S1, S2.

Powyższy podział układu linii komunikacyjnych dotyczy stanu obecnego. Przesunięcia poszczególnych linii pomiędzy powyższymi grupami linii są dopuszczalne, jak również dozwolone jest tworzenie nowych linii oraz likwidacja obecnych linii (w takim przypadku zalecane jest przejęcie jej roli przez inną linię).

W przypadku częstotliwości kursowania linii międzygminnych – liczba kursów w poszczególnych porach dnia zależna będzie od ustaleń zawieranych pomiędzy Miastem Oświęcim i gminami ościennymi, przy czym z uwagi na wysokie potoki pasażerskie na wiązce linii brzeszczańskich poza granicami

---

<sup>72</sup> Stan na dzień 24.03.2023 r. zgodny z układem stałym.



Oświęcimia, ich łączna oferta przewozowa powinna być kreowana zgodnie z zasadami budowania rozkładów jazdy dla skategoryzowanych linii (podstawowych lub uzupełniających).

Linie podstawowe są to zwykle ukształtowane przez wiele lat, znane większości klientów produkty. Nie należy wprowadzać zasadniczych zmian w kursowaniu tych linii, należy jedynie prowadzić obserwacje popytu i ewentualnie wprowadzać drobne usprawnienia. Linie podstawowe powinny łączyć średnicowo przez centrum Oświęcimia największe przeciwległe osiedla mieszkaniowe oraz okoliczne miejscowości. Trasy linii uzupełniających powinny być tak kształtowane, aby uzupełniały linie podstawowe. Należy dążyć do kierowania linii uzupełniających parami przez wybrane ulice – ciągi komunikacyjne, tak aby na wspólnych odcinkach poprzez wzajemne rozstawienie ich godzin kursowania zapewnić pasażerom standard obsługi gwarantowany przez linie podstawowe. Linie dodatkowe w węzłach przesiadkowych powinny umożliwiać dokonywanie dogodnych przesiadek na inne linie (głównie podstawowe). Ponadto trasy linii powinny być kształtowane tak, aby grupy linii jadących w podobnym kierunku, odjeżdżały z jednego słupka przystankowego po tej samej stronie ulicy, co ułatwia intuicyjne korzystanie z usług komunikacji miejskiej oraz podnosi bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Organizator będzie dążył do wykreowania co najmniej 3 linii o charakterze podstawowym oraz 3 linii o charakterze uzupełniającym zgodnie z założeniami dotyczącymi rytmicznych odjazdów.

W okresach zmniejszonego zapotrzebowania na usługi przewozowe, stosowanie mniej pojemnego taboru powinno mieć priorytet nad zmniejszaniem częstotliwości kursowania linii lub zawieszaniem obsługi linii.

#### **10.4. Projektowanie rozkładów jazdy**

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty, czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania).

Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, najczęściej wprowadza się podział dni w roku do poszczególnych grup o podobnej specyfice – typów dni. W ramach typów dni wprowadza się osobno przygotowany rozkład, którego dla czytelności, godziny odjazdów powinny być prezentowane oddzielnie, w odrębnych rubrykach:

- dla dnia roboczego szkolnego;
- dla dnia roboczego wakacyjno-feryjnego;
- dla sobót;
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach można wprowadzać dodatkowo np.:

- rozdzielenie rozkładu okres letnich wakacji szkolnych z połączeniami o charakterze rekreacyjnym;
- specjalne rozkłady jazdy, np. na okres świąt lub wydarzeń powodujących istotne zmiany popytu, np. Wszystkich Świętych, Wigilia/Sylwester/Nowy Rok, Wielkanoc, czy też imprezy sportowe.

Typowy dzień powszedni w komunikacji miejskiej rozpoczyna się o godzinie 5:00 i kończy po 23:30. Każdy dzień roboczy można podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania pojazdów transportu publicznego:

- 5:00 – 7:00 – poranek;
- 7:00 – 8:00 – szczyt poranny;
- 8:00 – 13:30 – okres międzyszczytowy;
- 13:30 – 16:00 – szczyt popołudniowy;
- 16:00 – 19:00 – popołudnie i wczesny wieczór;
- 19:00 – 22:30 – wieczór.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory, jednakże jako podstawę należy traktować:

- w soboty:
  - 6:00 – 9:00 – poranek,
  - 9:00 – 14:00 – szczyt handlowy w ciągu dnia,
  - 14:00 – 19:00 – popołudnie i wczesny wieczór,
  - 19:00 – 22:30 – wieczór,
- w niedziele:
  - 6:00 – 11:00 – poranek,
  - 11:00 – 19:00 – dzień,
  - 19:00 – 23:00 – wieczór.

Dla zapewnienia atrakcyjności planowanej sieci komunikacyjnej, wyznaczone zostały zalecane częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych, które będą gwarantowały optymalną obsługę transportową na terenie Oświęcimia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Rekomendowana częstotliwość kursowania danej linii będzie zależna od przydzielonej jej kategorii określającej minimalną częstotliwość kursowania.

Częstotliwości kursowania linii należących do poszczególnych kategorii, w zależności od pory dnia powinny być kształtowane w oparciu o poniższą tabelę:

Tab. 10.1. Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – dzień roboczy.

Kategoria linii	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]					
	Dzień roboczy**					
	5:00-6:30	6:30-8:00	8:00-13:30	13:30-16:00	16:00-19:00	19:00-22:30
A. Linie podstawowe	30/60*	30	30/60	30	30/60	60*
B. Linie uzupełniające	60*	60	60	60	60*	60/120*
C. Linie dodatkowe	zależnie od zapotrzebowania					

Dla ww. interwałów dopuszczalne są wyjątkowe odchylenia maksymalnie do 15% względem podanych wartości, w przedziałach godzinowych innych niż wymienione w tabeli długości interwałów zależnie od zapotrzebowania

\* – dopuszczalne jest zawieszanie kursowania wybranych linii

\*\* – w dzień powszedni feryjno-wakacyjny w godz. 6:30–8:00 i 13:30–16:00 przyjmuje się odstępy wskazane w godz. 8:00–13:30

Źródło: opracowanie własne

Powyższa tabela obejmuje minimalną częstotliwość kursowania wszystkich linii łącznie w danej grupie na podstawowym odcinku trasy (nie obejmuje odcinków obsługiwanych przez wybrane warianty trasy).

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikiem lub wielokrotnością liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być stosowane wyłącznie w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do popytu (np. aby nie dopuścić odjazdu tuż przed zakończeniem zmiany w zakładach pracy), jednakże wyłącznie dla linii innych niż podstawowe. Rozkłady jazdy linii podstawowych I i II rzędu należy konstruować wyłącznie w oparciu o takty, obejmujące w swoim zakresie nie tylko należytą koordynację godzin odjazdów między różnymi liniami, ale także dostosowanymi do godzin funkcjonowania największych generatorów ruchu.

Zakłada się, iż najważniejsze linie komunikacyjne będą funkcjonować w godzinach 5:00 – 22:30, a pozostałe linie w przedziałach ograniczonych. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków pasażerskich przyjęto odrębne standardy dla dnia powszedniego szkolnego, powszedniego feryjno-wakacyjnego (obecnie rozdzielenie występuje tylko na wybranych liniach, głównie miejskich), sobót oraz niedziel. W okresie ferii i wakacji dopuszczalne jest obniżanie częstotliwości kursowania ze względu na niższą wielkość popytu na usługi przewozowe.

Zaproponowane częstotliwości kursowania zostały określone jako minimalne – w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. Standardy dotyczące częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych do miejscowości w gminach sąsiednich będą określone indywidualnie w porozumieniu z zainteresowanymi gminami – podobnie jak dzieje się to obecnie w ramach funkcjonującego Porozumienia Międzygminnego.

Oprócz stosowania optymalnych częstotliwości kursowania linii należy także dokonywać synchronizacji rozkładów poszczególnych linii, tak aby na wspólnych odcinkach sieci opisanych w rozdziale 9.2 wspólna częstotliwość kursowania oraz odstępy pomiędzy poszczególnymi kursami spełniały określony standard. Dzięki takiemu działaniu uniknie się negatywnego zjawiska zgrupowań odjazdów pojazdów jadących w podobnym kierunku odjeżdżających z przystanku w zbliżonym czasie (tzw. „stad autobusów”).



jednocześnie ograniczając występowanie długich przerw („plam w obsłudze”), bez ponoszenia kosztów związanych z uruchomieniem dodatkowych kursów. Stosowanie równoodstępowych, modułowych godzin odjazdów autobusów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie i zarządzanie połączeniami przesiadkowymi.

W soboty i niedziele zaleca się stosowanie standardu określonego dla ostatniej, wieczornej pory z dnia roboczego, z zachowaniem możliwości okresowego lub całodziennego zawieszania wybranych linii.

## **10.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego**

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Optymalna taryfa biletowa nie powinna być skomplikowana i cechować się przejrzystością i czytelnością.

Projektowanie systemu taryfowo-biletowego, jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora transportu (określanie cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu prywatnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym).

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg (przyznawanych różnym grupom społecznym) i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów, albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego, wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów, jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.), w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (biletowy) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu).

W dalszym ciągu powinny być stosowane obecne rodzaje biletów przejazdowych:

- jednorazowe, uprawniające do przejazdu na danej linii, niezależnie od długości przestrzennej w ramach ważności strefy biletowej, na którą został nabyty bilet,
- czasowe 60 oraz 120-minutowe, ważne przez określoną liczbę minut od momentu skasowania biletu wyłącznie w granicach jednej gminy,
- czasowe 24-godzinne, uprawniające do nieograniczonej podróży przez 24 godziny od momentu skasowania biletu w całej sieci komunikacyjnej w granicach jednej gminy,
- okresowe, uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu;
  - 7-dniowe oraz miesięczne, z określeniem liczby gmin na które wydany został bilet,

W przypadku biletów okresowych rekomendowana jest możliwość wprowadzenia biletu ważnego na okres do 365 dni, stanowiącego atrakcyjne rozwiązanie dla najbardziej stałych i lojalnych użytkowników oświęcimskiej komunikacji miejskiej. Bilet roczny może przyjąć nawet formę usługi abonamentowej.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
  - wynikające z ustaw<sup>73</sup>,
  - wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu lokalnego; zakres i wysokość ustanawianych ulg powinny z jednej strony spełniać oczekiwania społeczne oraz cele polityki społeczno-socjalnej gmin, a z drugiej strony kształtowanie określonego poziomu odpłatności usług w komunikacji miejskiej.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w ustawie Prawo przewozowe.

Priorytetem powinno być dążenie do integracji taryfy biletowej w Zachodniej Małopolsce ze stykowymi połączeniami komunikacyjnymi w kierunku obszarów funkcjonalnych Województwa Śląskiego, w tym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Docelowo, system taryfowy oświęcimskiej komunikacji miejskiej powinien zostać powiązany z publicznym transportem zbiorowym w postaci wojewódzkich przewozów kolejowych (organizowanych zarówno przez Województwo Małopolskie, jak i Śląskie) i autobusowych, metropolitalnych przewozów pasażerskich organizowanych przez ZTM oraz systemami okolicznymi transportu miejskiego i lokalnego. Należy dążyć również do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie komunikacją miejską w Oświęcimiu, pociągami do Krakowa oraz komunikacją miejską w Krakowie.

## 10.6. Dystrybucja biletów przejazdowych

W oświęcimskiej komunikacji miejskiej od roku 2018 widoczny jest ciągły spadek wartości sprzedanych biletów, którego kulminacja nastąpiła w 2020 roku w wyniku skutków epidemii COVID-19. W roku 2022 nastąpił przełom i poziom wartości przychodów ze sprzedaży biletów (w porównaniu z wyraźnie spadkowym trendem w latach 2020-2021), znacząco wzrósł i osiągnął nawet nieznacznie większy poziom niż sprzed pandemii (za rok 2019). Jednak nie osiągnął on jeszcze poziomu z roku 2018.

Jednym z głównych zadań organizatora transportu publicznego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. W Oświęcimiu emisję i dystrybucję biletów realizuje operator, z których uzyskiwane wpływy stanowią jego dochód.

---

<sup>73</sup> Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tj. Dz.U. 2022 poz. 655 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tj. Dz.U. 2022 poz. 2039 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tj. Dz.U. 2020 poz. 1327 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz.U. 2020 poz. 85 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2020 poz. 684 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz.U. 2019 poz. 1598 z późn. zm.).



Bilety przejazdowe w oświęcimskiej komunikacji miejskiej sprzedawane są poprzez:

- stałe punkty sprzedaży, w tym 7 punktów prowadzących sprzedaż biletów okresowych (5 w Oświęcimiu i 2 w Brzeszczach);
- 3 stacjonarnych automatów biletowych, w których dystrybuowane są bilety jednorazowe i krótkookresowe (opłaty mogą być uiszczane bilonem, gotówką i kartą bankomatową):
  - Dąbrowskiego – Kościół,
  - Dąbrowskiego – Miasto,
  - Dworzec PKP,
- mobilne automaty biletowe zainstalowane w 43 spośród 44 eksploatowanych autobusów;
- 2 aplikacje mobilne.

Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. W komunikacji miejskiej w Oświęcimiu opłaty za przejazd można uiszczać:

- gotówką;
- kartą bankomatową (lub urządzeniem umożliwiającym realizację transakcji bezstykowych, jak np. smartfon, smartwatch etc.).

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży biletów:

- należy utrzymać istniejące kanały dystrybucji biletów oraz formy płatności za przejazd;
- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkaniowych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych oraz funkcjonowanie stałego punktu sprzedaży biletów prowadzonego przez MZK;
- stacjonarne automaty biletowe należy instalować na przystankach komunikacyjnych charakteryzujących się wysoką liczbą pasażerów wsiadających i wsiadających;
- należy dążyć do rozszerzania asortymentu biletów dostępnych w poszczególnych kanałach dystrybucji;
- wraz z rozwojem technologicznym zalecane jest rozszerzanie kanałów dystrybucji, ułatwiających pasażerom uiszczanie płatności za przejazdy, np.:
  - aplikacje mobilne – planery podróży i platformy MaaS<sup>74</sup>,
  - czytniki biometryczne.

---

<sup>74</sup> *Mobility as a Service.*



## 11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

### 11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Fundamentalnym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy publikowane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez operatora przewozów lub zarządzającego dworcem. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* narzuca także obowiązek umieszczenia cennika opłat lub taryfy na dworcach.

Przystanki komunikacyjne powinny być zaopatrzone zgodnie ze stosowanym obecnie standardem w tablice z nazwą, numerem przystanku i opcjonalnie oznaczeniami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat oznaczeń (numerów) linii, tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne typy dni rozkładowych,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach
- aktualny cennik (w gablotach zainstalowanych w wiatkach przystankowych),
- regulamin przewozów (na dworcu komunikacyjnym),
- fakultatywnie - wyciąg z cennika,
- fakultatywnie - schemat sieci publicznego transportu zbiorowego.

Na przystankach komunikacyjnych, na których wymiana pasażerska w zakresie liczby pasażerów wsiadających należy do najwyższych w sieci komunikacyjnej, należy udostępniać pasażerom informację o rzeczywistych godzinach kolejnych odjazdów w postaci dynamicznej informacji pasażerskiej. Obecnie w komunikacji miejskiej tablice dynamicznej informacji pasażerskiej znajdują się na 11 przystankach, funkcjonujących w postaci dwustronnych tablic z wyświetlaczami:

- Dąbrowskiego – Kościół: 1x,
- Dąbrowskiego – Miasto: 1x,
- Dąbrowskiego Szpital: 2x,
- Dworzec PKP: 2x,
- Leszczyńskiej: 1x,
- Słowackiego: 2x,
- Śniadeckiego: 2x.

Planowany jest rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej na przystankach komunikacji miejskiej. Na przystankach z niższym poziomem rotacji pasażerów dopuszczalne jest stosowanie urządzeń dynamicznej informacji pasażerskiej niewymagających ponoszenia znaczących nakładów inwestycyjnych takich jak np. rozkłady jazdy real-time w formie e-papieru.

W węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojeżdża do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych, a także:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolitego uzgodnionego wzoru,
- węzły przesiadkowe należy oznaczać w rozkładach jazdy odpowiednim piktogramem środka transportu,
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach umieszczanych wewnątrz (identycznie jak na schematach umieszczanych na przystankach), w postaci piktogramów na wyświetlaczach elektronicznych oraz w postaci zapowiedzi głosowej, zaleca się podawanie numerów linii, na które możliwa jest przesiadka,
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe wskazane jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

## **11.2. Informacja pasażerska w pojazdach**

Do elementów planowanego systemu informacji pasażerskiej w pojazdach zaliczają się:

- elektroniczne tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunek jazdy, dodatkowo z tyłu pojazdu – oznaczenie linii komunikacyjnej, opcjonalnie z lewej strony pojazdu oraz z prawej strony pojazdu na wysokości wzroku za I drzwiami – oznaczenie linii komunikacyjnej,
- tablice wewnątrz pojazdu prezentujące numer linii, przebieg trasy, informacje o kolejnym przystanku, aktualną godzinę oraz inne informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej,
- system fonicznego zapowiadania nazw kolejnych przystanków oraz kierunku jazdy,
- informacje na temat cennika lub taryfy biletowej (z wyszczególnieniem ulg ustawowych i komunalnych – gminnych),
- regulamin przewozów lub wyciąg z regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru,
- uzgodniona z organizatorem kolorystyka pojazdu oraz oznaczenia organizatora i operatora.

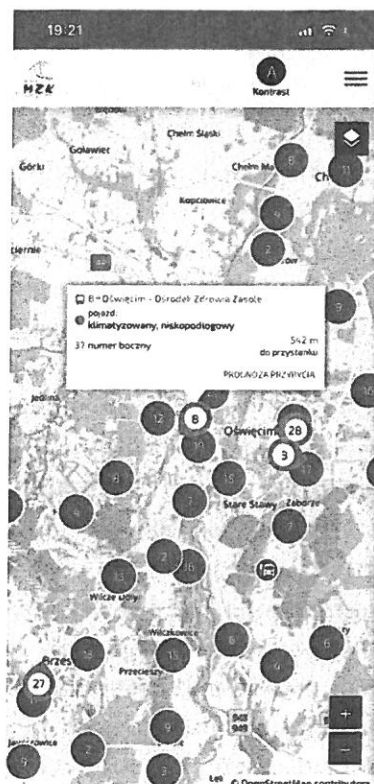
## **11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem**

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży, wnoszeniu koniecznych opłat oraz o regulaminie przewozów. Rolę portalu może pełnić strona internetowa organizatora, a wybrane informacje mogą być także publikowane na witrynie operatora.

Istotnym narzędziem ułatwiającym planowanie podróży są wyszukiwarki połączeń, dostępne w przeglądarkach internetowych oraz postaci aplikacji na smartfony. Obecnie operator zapewnia możliwość wyszukiwania połączeń komunikacji miejskiej w postaci:

- 1 aplikacji mobilnej, przy czym wyszukiwanie połączeń jest możliwe wyłącznie z podaniem formalnej nazwy przystanku komunikacyjnego lub wybrania przystanku z mapy,
- 1 aplikacji mobilnej oraz 1 strony internetowej z możliwością zaplanowania podróży z podaniem adresu lub obiektów użyteczności publicznej bez konieczności podawania formalnych nazw przystanków komunikacyjnych, w której możliwe jest również planowanie podróży innymi środkami transportu.

W przypadku aplikacji mobilnej zapewnianej przez MKK, w której oprócz prezentowania informacji rozkładowej zawarta jest również informacja real-time o rzeczywistych godzinach odjazdów autobusów.



Rys. 11.1 System dynamicznej informacji pasażerskiej oświęcimskiej komunikacji miejskiej w aplikacji onTime

Źródło: Zrzut ekranu z aplikacji onTime

W związku z rosnącym znaczeniem informacji online i upowszechnieniem smartfonów, planuje się rozszerzenie publikacji danych rozkładowych do co najmniej 1 wyszukiwarki z podkładem mapowym, w której możliwe będzie planowanie podróży nie tylko w ramach komunikacji miejskiej, ale także innych form przemieszczania się, z zastrzeżeniem aby obejmowała ona nie tylko dane rozkładowe w wersji offline, ale także rozkład jazdy w formie real-time, uwzględniający przewidywane rzeczywiste godziny odjazdów.



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

### **12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego**

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

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- odpowiednie przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym również Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- partycypowanie w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej Oświęcimia oraz sąsiednich gmin (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) i polityki ekologicznej (w zakresie działań powiązanych z niwelowaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych oraz dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego i na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu w odniesieniu do zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego, jak również kompatybilność z ustaleniami niniejszego planu,
- integracja transportu publicznego w Oświęcimiu i gminach posiadających Porozumienie, korzystających z komunikacji miejskiej, partycypowanie w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- określenie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym również poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- zwiększanie dostępności usług dla osób niepełnosprawnych oraz wdrażanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- posługiwanie się nowoczesnymi narzędziami (informatyka, elektronika), dla kreowania platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej kompleksowe informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).
- modernizacja infrastruktury transportu publicznego,
- usprawnianie operacyjnego funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- ograniczenie emisji generowanej przez komunikację publiczną.

### **12.2. Zwiększenie dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej**

Dostępność komunikacji miejskiej rozpatrywana jest w dwóch podstawowych aspektach – w wymiarze czasowym i przestrzennym. Jak wykazały przeprowadzone badania ankietowe, istotnie oczekiwane jest zarówno podwyższenie odczuwalnej częstotliwości kursowania oświęcimskiej komunikacji miejskiej, jak i zmniejszenie odległości do najbliższych przystanków. Działania związane z kształtowaniem oferty przewozowej w zakresie rozkładów jazdy zostały przedstawione w rozdziałach 10.3 i 10.4.

Analizy geoprzestrzenne wskazują, że około 7,3% mieszkańców miasta Oświęcim od najbliższego przystanku dzieli ponad 500 metrów, a atrakcyjna dostępność przystankowa rozumiana jako odległość mniejsza niż 300 metrów obejmuje już 84% mieszkańców, co jest bardzo dobrą wartością.

W literaturze dotyczącej planowania systemów komunikacyjnych wskazuje się, że w przypadku komunikacji miejskiej odległość do najbliższego przystanku nie powinna przekraczać 500 m, aczkolwiek jej konkurencyjność względem innych form przemieszczania się, w szczególności podróży samochodami osobowymi, znacząco obniża się przy dystansie większym niż 300 m do jakiegokolwiek przystanku.

Wyzwania demograficzne oraz konieczność nieprzerwanego udoskonalania systemu komunikacji miejskiej przemawiają za przestrzennym rozwojem sieci komunikacji miejskiej na terenie Oświęcimia. Rozszerzanie zasięgu przestrzennego może następować poprzez:

- tworzenie nowych przystanków komunikacyjnych na istniejących odcinkach sieci komunikacyjnej, cechujących się ponadprzeciętnymi odległościami międzyprzystankowymi wpływającymi na nieodpowiednią dostępność przestrzenną,
- uruchamianie nowych odcinków sieci komunikacyjnej na obszarach charakteryzujących się utrudnioną dostępnością do komunikacji miejskiej, z których odległości do najbliższych przystanków przeważnie przekraczają poziom 500 metrów. Lokalizacja przystanków na nowych odcinkach sieci powinna maksymalizować liczbę mieszkańców posiadających atrakcyjny dostęp do przewozów w ramach komunikacji miejskiej. Obsługa nowych odcinków sieci może następować poprzez modyfikację przebiegu istniejących linii lub uruchamianie nowych linii z dopuszczalną obsługą wybranych kursów w formule transportu na żądanie.

Nowe przystanki mogą przyjmować zarówno charakter przystanków stałych lub w uzasadnionych przypadkach przystanków warunkowych typu „na żądanie”/ „na życzenie”.

Ponadto, zasadne są również zmiany w sieci przystankowej na terenie okolicznych gmin, determinowaną nie tylko poprawą atrakcyjności komunikacji miejskiej, ale także postępującą suburbanizacją z rozwojem sieci osadniczej w szczególności w miejscowościach, w których w ostatnich latach liczba mieszkańców wzrosła.

W mieście Oświęcim, na 12 przejazdów kolejowo-drogowych, tylko 4 to przejazdy w jednym poziomie (w tym 2 o nienormatywnej szerokości ulicy na przejeździe). Na 8 przejazdów kolejowo-drogowych w drugim poziomie, tylko trzy ulice pod wiaduktami kolejowymi mają nienormatywną skrajnię pionową (ul. Szpitalna, ul. Ignacego Krasickiego i ul. Andrzeja Nideckiego), a dwie z nich także nienormatywną szerokość ulicy pod nimi (ul. Ignacego Krasickiego i ul. Andrzeja Nideckiego).

Mając na uwadze wysokość autobusów, na obszarze Planu obecnie przejazd autobusów odbywa się pojazdami o maksymalnej wysokości:

- 3,2 m przez ul. Oświęcimską w Gorzowie (gmina Chełmek) pod wiaduktem na LK93,
- 2,7 m przez ul. Grunwaldzką w Babicach (gmina Oświęcim) pod wiaduktem LK93,
- 2,7 m przez ul. Andrzeja Nideckiego w mieście Oświęcim po wiaduktem LK94.

Natomiast mając na uwadze rozwój autobusowych linii ptz poprzez prowadzenie nowych lub reorganizację przebiegu istniejących linii, a także wprowadzenie autobusów większych niż MINI, jest możliwe wykorzystanie następujących przejazdów kolejowo-drogowych w drugim poziomie (pod liniami kolejowymi), poprzez dostosowanie obecnej skrajni pionowej do wymogów normatywnych:



- ul. Szpitalna oraz ul. Ignacego Krasickiego w mieście Oświęcim, w celu możliwości poprowadzenia linii autobusowej obsługiwanej co najmniej autobusami MINI przez osiedle Kruki (obecna skrajnia 2,0 m),
- ul. Nowomiejska w Gorzowie, w celu umożliwienia przejazdu linii autobusowych (obsługiwanej autobusami większymi niż MINI) bezpośrednio przy przystanku kolejowym Gorzów Chrzanowski (obecna skrajnia 2,5 m),
- ul. Andrzeja Nideckiego w mieście Oświęcim i ul. Grunwaldzka w Babicach, w celu umożliwienia przejazdu linii autobusowej, obsługiwanej autobusami większymi od MINI, do centrum Babic (obecna skrajnia 2,7 m),
- ul. Borowa w Brzeszczach, w celu możliwości przejazdu linii autobusowej (obsługiwanej co najmniej autobusami MINI) pomiędzy Wilczymi Dołami i Borem (obecna skrajnia 2,2 m).

Uwzględniając analizy przeprowadzone w rozdziale 9, w poniższej tabeli zestawiono propozycje możliwych zmian w sieci przystanków w mieście Oświęcim i w przy jego granicach, w celu zwiększenia dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej.

**Tab. 12.1. Rekomendowane zmiany w zakresie rozwoju dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej możliwe do wprowadzenia w najbliższej przyszłości**

Lokalizacja	Motywacja
ul. K. Olszewskiego – skrzyżowanie Olszewskiego – Chemików – Fabryczna w mieście Oświęcim	Zbyt duża odległość pomiędzy przystankami, poprawia dostępności dla ulic: Ogrodniczej, Zielonej.
ul. Ceglana na wysokości ul. Willowej w mieście Oświęcim	Nowe przystanki w przypadku uruchomienia linii wzdłuż ul. Ceglanej
ul. Królowej Jadwigi w okolicy skrzyżowania z ul. Jagiełły w mieście Oświęcim	Poprawa dostępności dla mieszkańców ulic: Jagiełły, Przecznej, Podstawie
Zaborska na wysokości nr 25 w mieście Oświęcim	Poprawa dostępności do przystanków wzdłuż ul. Zaborskiej, krótszy czas dojścia z ul. 3 Maja.
ul. Śląska w Babicach	Poprawa dostępności komunikacji miejskiej we wszystkie dni tygodnia. Obecnie przewozy komunikacji miejskiej MZK realizowane są wyłącznie w niedzielę przez pojedyncze kursy linii 46.
ciąg ulic: Szpitalna (od ul. Wysokie Brzegi) – Ignacego Krasickiego w mieście Oświęcim	Poprawa dostępności dla mieszkańców osiedla Kruki (po północnej stronie LK94) oraz mieszkańców północnej części Starego Miasta, a także ul. Spokojnej w Broszkowicach – poprzez wprowadzenie nowej linii autobusowej po uprzedniej przebudowie wiaduktów kolejowych o nienormatywnej obecnie skrajni pionowej (około 2 m)
ciąg ulic – w Brzezince: ul. Sportowa (od ul. Niwy) i w Babicach: ul. Greglów – ul. Spacerowa do ul. Śląskiej	Poprawa dostępności dla mieszkańców północnej części Brzezinki przy ul. Sportowej oraz Babic przy ul. Greglów, ul. Spacerowej i ul. Śląskiej oraz mieszkańców ulic do nich przyległych

Źródło: Opracowanie własne

W pierwszej kolejności zalecane jest uruchomienie przystanku przy ul. Zaborskiej, ponieważ nie wymaga to żadnych modyfikacji układu tras – linie 0, 2, 10, 12, 16 przejeżdżają przez to miejsce bez zatrzymania w pobliżu dużych generatorów ruchu. Proponowana lokalizacja w pobliżu cmentarza, osiedla oraz punktów handlowych poprawi dostępność do przystanków w tym obszarze. W związku z dużymi



odległościami pomiędzy przystankami linii 1 proponuje się również uruchomienie dodatkowego przystanku w okolicy ronda w celu poprawy dostępu do komunikacji miejskiej mieszkańcom pobliskich ulic, którzy obecnie mają utrudniony dostęp do przystanku (odległość powyżej 500 m).

### 12.3. Elektryfikacja komunikacji miejskiej

Przy wymianie taboru przydzielonego przede wszystkim do obsługi linii o charakterze podstawowym lub uzupełniającym, w aspekcie działań związanych z niwelowaniem zanieczyszczenia środowiska, promuje się zakup nowoczesnych autobusów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych.

Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług oświęcimskiej komunikacji miejskiej wykazała, że zmonetyzowane koszty eksploatacji autobusów zeroemisyjnych przewyższą poziom korzyści ekonomiczno-społecznych. Uwzględniono w niej analizę finansowo-ekonomiczną, analizę środowiskową oraz ekonomiczno-społeczną. Zatem osiągnięcie poziomów minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych w oparciu o zapisy ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* we flocie operatora komunikacji miejskiej w Oświęcimiu teoretycznie nie jest wymagane. Niemniej jednak wskazano, iż operator komunikacji miejskiej powinien odtwarzać posiadaną flotę autobusów, prowadząc do obniżenia średniej wieku taboru, podnoszenia oferowanego komfortu podróży oraz zmniejszania negatywnego oddziaływania na środowisko. Modernizacja floty powinna odbywać się z założeniem o zastępowaniu najbardziej wysłużonych autobusów przez nowe pojazdy spełniające normę EURO 6 lub zeroemisyjne po uzyskaniu dofinansowania.

Niezależnie od wyników analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, eksploatacja autobusów zeroemisyjnych będzie dopuszczalna na wszystkich liniach organizowanych przez Miasto Oświęcim. W ramach projektu: *Transformacja klimatyczna dla Miasta Oświęcim oraz ościennych gmin polegająca na poprawie jakości powietrza i redukcji zanieczyszczeń stałych w powietrzu poprzez wymianę taboru autobusowego z napędem konwencjonalnym na autobusy zeroemisyjne oraz rozwój infrastruktury wspomagającej*, planowana jest wymiana floty MZK poprzez zakup 9 szt. autobusów zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym (w tym 6 szt. Midi, 2 szt. Maxi i 1 szt. Mega), z 4 ładowarkami mobilnymi i 1 ładowarką pantografową. W zajezdni MZK funkcjonuje już jedna ładowarka mobilna. Po wprowadzeniu tych autobusów do ruchu, MZK będzie posiadało na swoim stanie 10 szt. autobusów zeroemisyjnych (23 % całego taboru) oraz 5 ładowarek mobilnych i 1 pantografową.



Autobusy zeroemisyjne powinny być kierowane przede wszystkim do obsługi linii lub wiązek linii o charakterze podstawowym (np. linie 0, 1, 3 lub wiązka tzw. linii brzeszczańskich 24, 25, 26, 27, 28, 29) oraz uzupełniającym (np. linie 2, 8, 12).

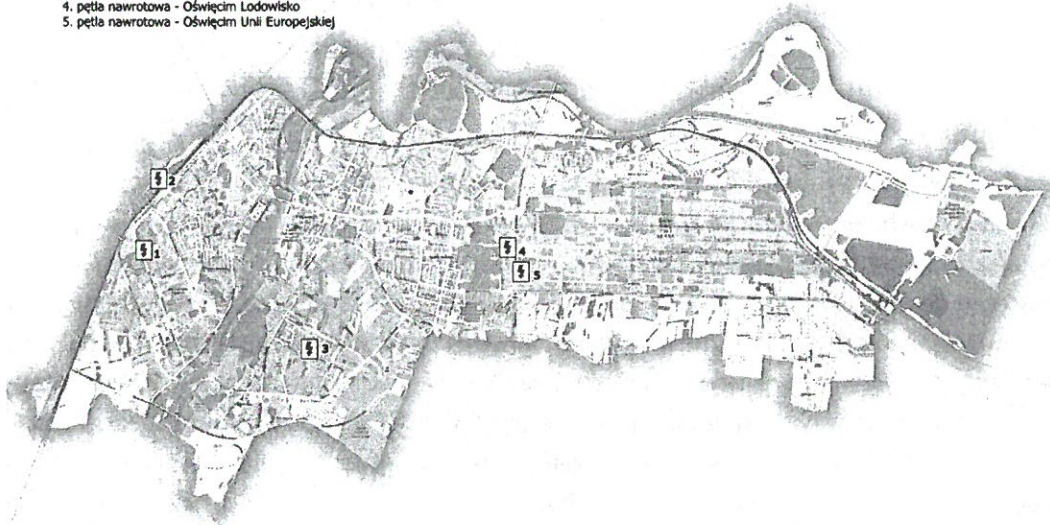
Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych do eksploatacji może następować sukcesywnie w ramach projektów objętych dofinansowaniem na zakup taboru i infrastruktury ładowania z programów krajowych lub wspólnotowych. Na potrzeby elektryfikacji linii infrastruktura ładowania pojazdów zeroemisyjnych może zostać zlokalizowana:

- na terenie zajezdni MZK,
- fakultatywnie - na pętlach nawrotowych (np. Oświęcim Dworzec PKP, Oświęcim Stare Stawy, Oświęcim Lodowisko lub Oświęcim Unii Europejskiej).

## PLAN TRANSPORTOWY OŚWIĘCIMIA

### Elektryfikacja komunikacji miejskiej

-  granice miasta
-  potencjalne lokalizacje infrastruktury ładowania autobusów komunikacji miejskiej
- 1. zajezdnia MZK
- 2. pętla nawrotna - Oświęcim Dworzec
- 3. pętla nawrotna - Oświęcim Stare Stawy
- 4. pętla nawrotna - Oświęcim Łodowisko
- 5. pętla nawrotna - Oświęcim Unii Europejskiej



Rys. 12.1 Elektryfikacja komunikacji miejskiej – potencjalne lokalizacje infrastruktury ładowania autobusów komunikacji miejskiej.

Źródło: Opracowanie własne

## **12.4. Integracja transportu publicznego**

Na efektywny system transportu zbiorowego (wszechstronny, dostępny oraz przyjazny dla wszystkich grup pasażerów) składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy pojazdów, wysoki standard taboru, zaawansowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, a także przyciągająca uwagę integracja taryfowa całego transportu publicznego. Jej celem jest połączenie różnych systemów transportu publicznego (np. powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny.

Integracja ta wpływa na wzrost atrakcyjności transportu publicznego oraz jego konkurencyjności w odniesieniu do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może funkcjonować na kilku poziomach:

- taryfowym - poprzez wprowadzenie ujednoliconego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze,
- rozkładów jazdy - poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych między różnymi środkami transportu zbiorowego,
- infrastrukturalnym - poprzez integrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych.

Implementacja jednolitych systemów transportu publicznego posiada długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii i w innych krajach Europy Środkowej. W poprzednich latach wdrożono zintegrowane systemy taryfowe na większości obszaru Czech, a w całej Austrii funkcjonują taryfy zintegrowane.

Powszechnie otwartość co raz to nowych technologii, w tym biletów elektronicznych zdecydowanie ułatwia rozliczenia finansowe między różnymi operatorami, przewoźnikami oraz organizatorami, na których obszarze istnieje jednolity system taryfowy.

Na obszarze Planu funkcjonuje wiele systemów transportu publicznego, zarówno w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej (3 systemy autobusowe i 3 systemy kolejowe), jak przewozów komercyjnych, które nie są obecnie w żaden sposób ze sobą zintegrowane i skoordynowane. Integracja rozkładowo – taryfowa może przynieść wymierne korzyści dla mieszkańców obszaru Planu, równocześnie podnosząc atrakcyjność komunikacji zbiorowej, czyniąc ją jako jeden spójny i harmonijny system.

Miasto Oświęcim deklaruje gotowość do inicjowania i realizowania działań ukierunkowanych na integrowanie i skuteczne koordynowanie transportu publicznego na obszarze Planu, która powinna obejmować:

- system komunikacji autobusowej organizowany przez Miasto Oświęcim,
- systemy komunikacji autobusowej organizowanej przez ZTM i ZKKM na obszarze Planu,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym organizowane przez Województwo Małopolskie (KMŁ, KŚ, Polregio).

Współpraca samorządów w zakresie tworzenia zintegrowanego systemu transportowego podkreśla wagę podejmowanych działań, mając na względzie zwiększenie mobilności obywateli oraz równomierny rozwój rejonu. Integracja ma obejmować różne aspekty transportu, w tym aspekt organizacyjny, funkcjonalny i finansowy, m. in.:



- planowanie i koordynowanie przewozów pasażerskich (projektowanie rozkładów jazdy),
- programowanie modernizacji infrastruktury transportowej, w tym budowa nowych przystanków autobusowych i przystanków kolejowych,
- poprawę bezpieczeństwa przewozów,
- wzrost efektywności wykonywania zadań transportowych, w tym – wykorzystywania publicznych środków finansowych przez jednostki samorządu terytorialnego,
- budowę atrakcyjnych dla pasażerów, zintegrowanych taryf przewozowych.

Integracja taryfowo – organizacyjna może przyjąć rozmaity zakres, a jej forma i struktura współpracy może bazować na wielu rozwiązaniach, takich jak m.in. odpowiednie porozumienia, związek międzygminny, związek powiatowo – gminny czy spółka kapitałowa tworzona przez właściwych organizatorów. Szczegółowe rozwiązania dotyczące stopnia i formy integracji zostaną określone w ramach odrębnych analiz ekonomiczno – prawnych.

Węzły komunikacyjne pozwalają na realizowanie sprawnych przesiadek wraz z zagwarantowaniem możliwie krótkiego czasu pomiędzy opuszczeniem samochodu osobowego/roweru, a przejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Budowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych, scalających regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską tworzy podwaliny rozwoju poszczególnych gałęzi transportu publicznego. W obszarze Planu funkcjonują już dwa zintegrowane węzły przesiadkowe łączące komunikację autobusową z komunikacją kolejową:

- w mieście Oświęcim od 2020 roku na ul. Powstańców Śląskich przy stacji kolejowej Oświęcim funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy z parkingiem P+R z 300 miejscami parkingowymi oraz z parkingiem B+R z 59 stanowiskami dla rowerów i zespołem przystanków autobusowych Oświęcim Dworzec PKP dla 17 linii autobusowych,
- w Chełmku od 2023 roku przy stacji kolejowej Chełmek<sup>75</sup> funkcjonuje węzeł przesiadkowy z parkingiem P+R z 23 miejscami parkingowymi oraz z parkingiem B+R z 15 stanowiskami dla rowerów i niedaleko zlokalizowanym przystankiem autobusowym Chełmek Policja,

które integruje komunikację kolejową z innymi środkami transportu, w tym z komunikacją miejską i międzygminną.

Przy każdym zaplanowanym kolejnym węźle przesiadkowym powinny funkcjonować (w miarę potrzeb i możliwości przestrzennych) elementy infrastruktury takie jak:

- P+R – parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami transportu publicznego,
- K+R – miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 minut, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- B+R – system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w bliskiej odległości od dworca bądź przystanku (w okolicy węzła przesiadkowego), w celu kontynuowania dalszej podróży pozostałymi środkami transportu zbiorowego. Istotnym czynnikiem jest zaprojektowanie miejsc w sposób uniemożliwiający kradzież. Ponadto istnieje możliwość zamontowania dachu w celu zabezpieczenia rowerów przed opadami deszczu.

---

<sup>75</sup> Poprzednia nazwa: stacja kolejowa Chełmek Fabryka.

Kolejne węzły przesiadkowe w obszarze Planu mogą powstać, w zależności od potrzeb transportowych i zasadności ich uruchomienia:

- jako zintegrowany węzeł przesiadkowy:
  - na nowym przystanku kolejowym Brzeszcze Bór przy ul. Bór, powiązany z 4-5 liniami autobusowymi, wyposażony w parkingi P+R, B+R oraz K+R,
  - na stacji kolejowej Brzeszcze Jawiszowice, powiązany z 5 liniami autobusowymi, wyposażony w parkingi P+R, B+R oraz K+R,
  - na stacji kolejowej Gorzów Chrzanowski, powiązany z 2 liniami autobusowymi, wyposażony w parkingi P+R, B+R oraz K+R,
- jako punkt przesiadkowy:
  - na stacji kolejowej Dwory, powiązany z 2 liniami autobusowymi, wyposażony w parkingi P+R, B+R oraz K+R,
  - na nowym przystanku kolejowym Stare Miasto przy ul. Ignacego Krasickiego w mieście Oświęcim, powiązany z nową linią autobusową obsługującą osiedle Kruki i północną część Starego Miasta, wyposażony w parking B+R oraz K+R,
  - na ul. Gen. Jarosława Dąbrowskiego w mieście Oświęcim (zespół przystankowy Dąbrowskiego Kościół) przy Rynku Głównym, integrującego 19 linii MZK i 1 linię ZTM, wyposażony w parkingi B+R oraz K+R,
  - na przystanku kolejowym Jawiszowice Jaźnik, powiązany z 1 linią autobusową, wyposażony w parkingi P+R, B+R oraz K+R,
  - na granicy sołectwa Gromiec i miejscowości Bobrek (zespół przystankowy Gromiec Granica i Bobrek Dom Ludowy), integrującego linie MZK i 1 linię ZKKM, wyposażony w parkingi B+R oraz K+R,
  - w miejscowości Wola (zespół przystankowy Wola Osiedle), integrującego linie MZK i 1 linię ZTM, wyposażony w parkingi P+R, B+R oraz K+R.

Wskazane powyżej możliwe lokalizacje węzłów przesiadkowych pokazują możliwości integracji linii autobusowych z liniami kolejowymi oraz linii autobusowych MZK z liniami ZTM i ZKKM, co pozwala na kontynuowanie podróży poza obszar Planu lub do niego.

## **12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych**

Zintegrowane węzły komunikacyjne i przystanki powinny być zaadaptowane do wszelkich potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej za pośrednictwem likwidowania barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Powyższe kroki przyczynią się do usprawnienia samodzielnego funkcjonowania osobom niepełnosprawnym / o ograniczonej sprawności w społeczeństwie, a także uniemożliwią wykluczenie osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Kompleksowe podejście do zapewnienia mobilności osobom o ograniczonej sprawności ruchowej polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi prawie wszystkim mieszkańcom samodzielne funkcjonowanie. Usuwanie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych jest jednym



z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do które powinno być realizowane przez władze samorządowe wszystkich szczebli.

## **12.6. Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej**

Kolejnym istotnym kierunkiem działań w celu podniesienia funkcjonalności i atrakcyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego jest przyspieszanie przejazdu autobusów przez układ drogowy miasta poprzez wprowadzanie szeregu priorytetów w ruchu dla komunikacji autobusowej w celu zmniejszenia dystansu jakościowego do transportu indywidualnego i zahamowania procesu marginalizacji korzystania z transportu zbiorowego.

Priorytety w ruchu to dwie główne grupy działań: organizacyjne oraz inwestycyjne. Większość działań inwestycyjnych jest możliwa do realizacji przy okazji przebudowy układu komunikacyjnego. Szczególnie jest to możliwe w ramach planowanego na lata 2024-2025 zakończenia realizacji obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44 oraz drogi ekspresowej S1, co spowoduje przekierowanie prawie całego krajowego i międzyregionalnego ruchu tranzytowego z przebiegów DK44, DW933 i DW948, także przez miasto Oświęcim. Natomiast szereg możliwych działań organizacyjnych (w tym zmiany organizacji ruchu) może być wprowadzane na bieżąco.

Wprowadzanie priorytetów w ruchu dla komunikacji publicznej jest uzasadnione tylko w miejscach, gdzie występuje odpowiednio duże natężenie ruchu autobusów oraz tam gdzie są one hamowane przez zatory, intensywny ruch ogólny pojazdów oraz przez drogowe sygnalizacje świetlne. Działania organizacyjne wymagające zastosowania w Oświęcimiu to wyznaczenie korytarza autobusowego po ciągach drogowych, który cechować się będą następującymi parametrami:

- detekcja<sup>76</sup> pojazdów ptz – wyświetlanie zielonego sygnału bezpośrednio przed zbliżającym się autobusem na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną (np. w ramach systemu ITS);
- wprowadzanie pasów ruchu dla autobusów<sup>77</sup> (poprzedzone analizami możliwości) pozwalających autobusom na omijanie zablokowanych przez ruch indywidualny odcinków ulic (w wielu miejscach możliwe jest wyznaczenie krótkich odcinków buspasów bez ograniczania przepustowości skrzyżowań);
- stosowanie śluz na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną pozwalających autobusom na przejechanie przez skrzyżowanie z niewłaściwego, najmniej zatłoczonego pasa ruchu oraz na wyjazd z zatoki przystankowej w miejscach o intensywnym ruchu pojazdów;
- ograniczanie stosowania zatok przystankowych w centrum miast oraz w ciągu korytarza autobusowego wysokiej jakości (poprzedzone analizami możliwości), w celu eliminacji utrudnień związanych z włączaniem się autobusów do ruchu.

Priorytety w ruchu mogą zniwelować tendencję ograniczania prędkości komunikacyjnej transportu publicznego, która ma swoje odzwierciedlenie we wzrostach kosztów funkcjonowania przewozów poprzez konieczność eksploataowania większej liczby autobusów w celu obsługi identycznej liczby połączeń.

---

<sup>76</sup> W mieście Oświęcim można wdrożyć detekcję pojazdów ptz w uzgodnieniu z właściwymi zarządzającymi ruchem drogowym na drogach publicznych w granicach miasta.

<sup>77</sup> Obecnie w aglomeracji oświęcimskiej nie funkcjonują wyznaczone pasy ruchu tylko dla autobusów.



Wprowadzenie powyższych rozwiązań będzie sprzyjać usprawnieniu ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej m.in. poprzez wzrost efektywności całego systemu komunikacji zbiorowej. Dodatkowo zostanie zniwelowana liczba pojazdów samochodowych poruszających się centrum miasta wpływając pozytywnie na jakość i komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się do zwiększenia jej popularności wśród mieszkańców.

Działania dotyczące przyspieszenia autobusów ptz nie oznaczają, że na całej długości danej ulicy należy budować buspasy, lecz, że komunikację autobusową należy traktować w ruchu ogólnym pojazdów priorytetowo, eliminując wszędzie gdzie to możliwe elementy spowalniające przejazd autobusów oraz wprowadzając pierwszeństwo przejazdu dla nich względem pojazdów indywidualnych, również w przypadkach włączania się do ruchu podczas ruszania z przystanków.

Wprowadzanie rozwiązań preferujących komunikację miejską, wraz z działaniami dotyczącymi uspokajania ruchu oraz reorganizacji i ograniczaniu ruchu towarowego w Oświęcimiu w ramach realizacji nowych dróg (S1 i DK44) przyczynią się do obniżenia ruchu pojazdów (szczególnie w relacjach tranzytowych), szczególnie w jego centralnej części (centrum i obszar śródmieścia).

Dla kompetentnego zarządzania systemem sterowania ruchem – ITS, a dokładniej systemem transportu publicznego, konieczne jest zapewnienie w mieście centrum sterowania ruchem. Miałoby ono za zadanie nadzorować, przyjmować zgłoszenia z nadajników oraz podejmować natychmiastowe decyzje w celu usprawnienia ruchu w wybranym miejscu. Obowiązkowymi elementami wyżej opisywanego centrum są m.in. nadajniki w pojazdach, detektory, system lokalizacji (GPS), jak również inteligentna sygnalizacja. Centrum sterowania ruchem powinno być połączone z centralą ruchu operatora, co znacznie obniży koszty jego funkcjonowania, w szczególności koszty całodobowego nadzoru nad pracą systemu.

ITS powinien być sprzężony z centralnym repozytorium danych rozkładowych, zasilanym przez oprogramowanie narzędziowe do projektowania rozkładów jazdy.

## 13. Monitoring i ewaluacja Planu

Monitorowanie postępu realizacji niniejszego Planu będzie szczególnie istotne ze społecznego punktu widzenia, ponieważ będzie dawało odpowiedź na pytanie, w jakim stopniu są zaspokojone potrzeby mieszkańców w zakresie możliwości przemieszczania się publicznym transportem zbiorowym.

Obserwacja ta będzie procesem nieustannym, a wyniki będą dokumentowane w formie raportów opracowywanych w cyklu rocznym. W konsekwencji będzie można ocenić, porównując wyniki bieżące z danymi z lat ubiegłych, czy wykonanie Planu postępuje zgodnie z oczekiwaniami.

Podstawowym narzędziem służącym do obserwacji i oceny postępów we wdrażaniu Planu będą wskaźniki, przypisane do analizowanych czynników z poszczególnych obszarów tematycznych Planu.

Obszary tematyczne Planu będą monitorowane za pomocą wskaźników dla 14 zdefiniowanych czynników przedstawionych w kolejnej tabeli. Monitoring Planu wymaga jasnych zasad oceniania realizacji obszarów Planu, przez co przyjęto następujące zasady oceniania realizacji obszarów Planu w danym cyklu analizy:

- poszczególnym Obszarom Planu zostały przydzielone wybrane czynniki i mierniki skuteczności osiągnięcia celów;
- realizacja 100% wskazanych w poniższej tabeli czynników monitorowania daje **ocenę celującą** (6) realizacji Planu;
- realizacja 81% - 99% wskaźników daje **ocenę bardzo dobrą** (5) realizacji Planu;
- realizacja 61% - 80% wskaźników daje **ocenę dobrą** (4) realizacji Planu;
- realizacja 41% - 60% wskaźników daje **ocenę dostateczną** (3) realizacji Planu;
- realizacja 21% - 40% wskaźników daje **ocenę dopuszczającą** (2) realizacji Planu;
- realizacja 0% - 20% wskaźników daje **ocenę niedostateczną** (1) realizacji Planu.

Tab. 13.1 Wskaźniki monitorowania Planu

Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Wartość bazowa (2023)	Miernik	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych	1.1.	Przystosowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych (LF) lub niskowysiężciowych (LE) w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	77%	→ 100%	100% taboru w 2026 r.
Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	2.1.	Klimatyzacja pojazdów	Udział pojazdów posiadających klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	66%	↗	Pozytywny - wzrost względem 2023 r.
	2.2.	Punktualność kursowania	% zarejestrowanych odjazdów jako opóźnione	23,4%**	↘	Pozytywny - spadek względem okresu bazowego
	2.3.	Częstotliwość kursowania	Liczba kategorii linii z rozkładem jazdy tworzonym w oparciu o modułowe częstotliwości kursowania	3	●	3 grupy kategorii linii
	2.4.	Komfort podróży	% kursów, w których poziom zajętości dostępnych miejsc siedzących i stojących nie przekracza 75%	100%	●	100% kursów
	2.5.	Niezawodność przewozów	% zrealizowanych kursów	97%*	→ 98%	Nie mniej niż 98% kursów
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	3.1.	System Informacji Pasażerskiej	Liczba przystanków z dynamiczną informacją pasażerską	11	●	Nie niższy niż w 2023 r.
Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	4.1.	Wielkość popytu efektywnego	Liczba pasażerów	2 040 763*	↗	Pozytywny - wzrost względem 2022 r.
Sieć komunikacyjna, na której jest planowane	5.1.	Prędkość podróży	Prędkość komunikacyjna	29 km/h*	●	Nie niższy niż w 2022 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem jest Miasto Oświęcim

Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Wartość bazowa (2023)	Miernik	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	5.2.	Efektywność przewozów o charakterze użyteczności publicznej	Iloraz prędkości eksploatacyjnej i prędkości komunikacyjnej w dzień roboczy szkolny	0,67	●	Nie niższy niż w 2023 r.
	5.3.	Dostępność przestrzenna	Liczba przystanków komunikacyjnych w sieci komunikacji miejskiej na terenie Oświęcimia	123	↗	Pozytywny - wzrost względem 2023 r.
	5.4.	Dostępność przestrzenna	Udział mieszkańców w zasięgu przystanków <300m	84%	↗	Pozytywny - wzrost względem 2023 r.
Wpływ transportu na środowisko	6.1.	Emisyjność autobusów	Udział pojazdów zero- lub niskoemisyjnych oraz autobusów spełniających co najmniej normę EURO 6	48%	↗	Pozytywny - wzrost względem 2023 r.
System dystrybucji biletów	7.1.	Łatwość zakupu biletów	Liczba kanałów dystrybucji biletów	4	●	Nie niższy niż w 2023 r.
<p>* - wartość bazowa z 2022 r.  ** - wartość bazowa z okresu 2022.03.08 - 2023.03.07  ↗ - oczekiwany wzrost wartości  ↘ - oczekiwany spadek wartości  → - wskazanie oczekiwanej wartości  ● - oczekiwana wartość co najmniej jak w roku bazowym</p>						

Źródło: Opracowanie własne

## **14. Akty prawne przytoczone w opracowaniu**

- 1) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 8 z późn. zm.)
- 2) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1693 z późn. zm.)
- 3) Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 679 z późn. zm.)
- 4) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 988 z późn. zm.)
- 5) Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 515 z późn. zm.)
- 6) Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1097 z późn. zm.)
- 7) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 220 z późn. zm.)
- 8) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.)
- 9) Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.)
- 10) Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 295 z późn. zm.)
- 11) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 z późn. zm.)
- 12) Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 ze zm.)
- 13) Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 140 z późn. zm.)
- 14) Ustawa z dnia 23 kwietnia 2019 r. - Kodeks cywilny (tekst jednolity. Dz.U. 2019 poz. 1145 z późn. zm.)
- 15) Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 655 z późn. zm.)
- 16) Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 2039 z późn. zm.)
- 17) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., nr 117 poz. 684)
- 18) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r., poz. 202 z późn. zm.)
- 19) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
- 20) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

- 21) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej. (Dz. U. z 2005 r., nr 14 poz. 117)
- 22) Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
- 23) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
- 24) Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
- 25) Uchwała nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim
- 26) Uchwała nr XLV/733/22 Rady Miasta Oświęcim z dnia 23 lutego 2022 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oświęcim,
- 27) Uchwała nr XXXIII/319/2021 Rady Miejskiej w Brzeszczach z dnia 28 września 2021 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Brzeszcze,
- 28) Uchwała nr XXVII/273/2017 Rady Miasta Chelmek z dnia 27 kwietnia 2017 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Chelmek,
- 29) Uchwała III/20/2018 Rady Miejskiej w Libiążu z dnia 30 listopada 2018 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Libiąż,
- 30) Gmina wiejska Miedźna: uchwała LIX/408/2023 Rady Gminy Miedźna z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miedźna,
- 31) Gmina wiejska Oświęcim: uchwała XLVIII/540/18 Rady Gminy Oświęcim z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Oświęcim,
- 32) Uchwała Nr XLVII/32/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.



## 15. Dokumenty źródłowe

- 1) Strategia rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021-2030
- 2) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim
- 3) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
- 4) Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego
- 5) Program Ochrony Środowiska dla Miasta Oświęcim na lata 2020-2023 z perspektywą 2024-2027
- 6) Komunikacja miejska w liczbach - dane za 12 miesięcy 2020 roku, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2021.
- 7) Biuletyny Informacji Publicznej Gmin
- 8) Sprawozdanie z realizacji budżetów gmin w 2022.
- 9) Bank Danych Lokalnych, GUS.
- 10) Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2021
- 11) Krajowy Program Kolejowy.
- 12) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Wykaz linii kolejowych D29
- 13) Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
- 14) Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej

## 16. Spis tabel

Tab. 2.1 Elementy Planu.....	14
Tab. 3.1 Wskaźniki demograficzne Oświęcimia na tle województwa małopolskiego .....	16
Tab. 3.2 Zmiany demograficzne Oświęcimia .....	17
Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności gmin na obszarze Planu w wybranych latach na podstawie prognozy ludności gmin na lata 2017 - 2030. ....	17
Tab. 3.4 Struktura zatrudnienia w Oświęcimiu* .....	18
Tab. 3.5 Podstawowe dane budżetowe Oświęcimia dotyczące transportu publicznego .....	18
Tab. 3.6 Edukacja w Oświęcimiu w roku szkolnym 2020/21.....	19
Tab. 3.7 Podstawowe dane demograficzne za 2021 rok Gmin objętych Planem transportowym .....	20
Tab. 3.8 Podstawowe dane budżetowe dotyczące transportu publicznego za 2022 r. Gmin objętych Planem transportowym .....	22
Tab. 4.1 Układ stały (stan na 24.03.2023 r.) przebiegu linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez MZK – nie uwzględnia zmian tras związanych z remontami .....	24
Tab. 4.2 Wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej przez MZK w wkm w latach 2018 - 2022 .....	31
Tab. 4.3 Praca eksploatacyjna oświęcimskiej komunikacji miejskiej .....	31
Tab. 4.4 Wartości cech określających stan istniejących rozwiązań w systemie i infrastrukturze transportu. ....	37

Tab. 4.5. Liczba kursów pociągów pasażerskich w OOF.....	40
Tab. 4.6. Dobowa wymiana pasażerska na czynnych stacjach i przystankach kolejowych.....	41
Tab. 4.7. Dostępność ze stacji i przystanków kolejowych do przystanków autobusowych.....	42
Tab. 4.8. Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym na terenie Oświęcimia według stanu na dzień 24.06.2022 r.....	44
Tab. 4.9 Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.....	51
Tab. 5.1 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym na obszarze Oświęcimia i okolicznych gmin.....	61
Tab. 5.2 Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO .....	65
Tab. 5.3 Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy za jednostkę paliwową (Mg) .....	66
Tab. 5.4 Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku.....	68
Tab. 6.1 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2018 - 2022 .....	72
Tab. 8.1 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Oświęcimiu w latach 2018-2022 .....	83
Tab. 8.2 Pochodzenie środków przeznaczanych na rekompensatę dla operatora w latach 2018-2022 w PLN.....	83
Tab. 9.1 Kategoryzacja sieci komunikacyjnej – lista obszarów z planowaną realizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi maksymalnymi czasami oczekiwania .....	88
Tab. 9.2 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	91
Tab. 10.1. Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – dzień roboczy.....	103
Tab. 12.1. Rekomendowane zmiany w zakresie rozwoju dostępności przestrzennej komunikacji miejskiej możliwe do wprowadzenia w najbliższej przyszłości.....	112
Tab. 13.1 Wskaźniki monitorowania Planu .....	121

## 17. Spis rysunków

Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym: Miasto Oświęcim oraz gminy sąsiadujące, w których Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim.....	8
Rys. 3.1 Zmiany liczby ludności w Oświęcimiu według grup wiekowych w latach 2011-2021 .....	17
Rys. 3.2 Ludność Oświęcimia oraz gmin objętych niniejszym Planem w 2021 roku .....	21
Rys. 3.3 Zmiana liczby ludności gmin obszaru Planu.....	21
Rys. 3.4 Porównanie liczby ludności miasta Oświęcim i gmin ościennych.....	22
Rys. 4.1 Schemat linii komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Oświęcim (układ stały, stan na 17.04.2023 r.) .....	30
Rys. 4.2 Klasy pojazdów obsługujących komunikację miejską organizowaną przez Miasto Oświęcim .....	32
Rys. 4.3 Parametry wyposażenia pojazdów obsługujących komunikację miejską organizowaną przez Miasto Oświęcim .....	33

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin,  
dla których organizatorem jest Miasto Oświęcim*

Rys. 4.4	Wiek pojazdów obsługujących oświęcimską komunikację miejską	33
Rys. 4.5	Normy emisji spalania pojazdów obsługujących komunikację miejską organizowaną przez Miasto Oświęcim	34
Rys. 4.6	Lokalizacja i zasięg obsługi przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Miasta Oświęcim	36
Rys. 4.7	Układ linii kolejowych w Oświęcimiu i gminach sąsiadujących	43
Rys. 4.8	Podstawowy układ drogowy miasta Oświęcim i w jego bezpośrednim otoczeniu	48
Rys. 4.9	SDRR w GPR 2020 na tle obszaru objętego Planem	49
Rys. 4.10	Obszar Stref Płatnego Parkowania w mieście Oświęcim	54
Rys. 5.1	Planowane pasażerskie połączenia kolejowe	62
Rys. 5.2	Planowany rozwój transportu w PZPWM	64
Rys. 6.1.	Gęstość zaludnienia obszaru objętego Planem transportowym	70
Rys. 6.2.	Gęstość zaludnienia miasta Oświęcim	71
Rys. 6.3	Liczba przewożonych pasażerów w latach 2018 - 2022	72
Rys. 6.4	Prognoza popytu potencjalnego do 2030 r. – złożenie obu wariantów prognozy	74
Rys. 6.5	Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze objętym Planem	75
Rys. 7.1.	Czynniki uniemożliwiające jazdę oczekiwanym środkiem transportu	77
Rys. 7.2.	Oczekiwane sposoby realizacji podróży obligatoryjnych	78
Rys. 7.3.	Najważniejsze działania dot. poprawy stanu mobilności	79
Rys. 8.1.	Źródła finansowania komunikacji miejskiej w latach 2018 - 2022	82
Rys. 8.2.	Pokrycie rekompensaty operatora w latach 2018-2022	84
Rys. 9.1	Kategoryzacja obsługi istniejących odcinków sieci komunikacji miejskiej	89
Rys. 9.2	W pełni niskopodłogowy autobus typu MAXI	93
Rys. 11.1	System dynamicznej informacji pasażerskiej oświęcimskiej komunikacji miejskiej w aplikacji onTime	109





# Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040



Id: 52B8CC46-ADC6-40A4-9194-19BD2AA0DE64. Projekt



**TRAKO**

PROJEKTY TRANSPORTOWE

Strona 1





Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE  
Szamborski i Szelukowski S.J. ©  
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,  
e-mail: poczta@trako.com.pl  
www.trako.com.pl

Zamawiający:



**OŚWIĘCIM**  
MIASTO POKOJU

miasto Oświęcim we współpracy z gminami:  
Brzeszcze, Chelmek, Libiąż, Miedźna oraz Oświęcim

Urząd Miasta Oświęcim  
ul. Zaborska 2, 32-600 Oświęcim  
email: sekretariat@um.oswiecim.pl  
www.oswiecim.pl

Wrocław, czerwiec 2023 r.

## Spis treści

1. Wstęp.....	7	6.3. Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego .....	31
2. Kluczowe czynniki analizy SWOT dla obszaru OOF .....	9	6.4. Priorytet Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF.....	33
3. Obszary interwencji SUMP OOF.....	12	6.5. Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem.....	34
4. Partycypacja społeczna założeń do SUMP OOF.....	14	6.6. Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej.....	37
5. Wizja oraz cele SUMP OOF .....	17	6.7. Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym .....	39
5.1. Wizja SUMP OOF .....	17	6.8. Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska .....	41
5.2. Cele Strategiczne SUMP OOF .....	18	7. Źródła finansowania .....	44
6. Priorytety rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze OOF.....	21	8. Monitoring realizacji SUMP OOF.....	47
6.1. Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	23		
6.2. Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	27		

Powtarzające się skróty używane w dokumencie:

**B+R:** (ang. *Bike and Ride*), podróż łączona rower – transport publiczny: podjedź *ROWEREM* i zaparkuj na parkingu i *JEDŹ DALEJ* transportem publicznym

**brd:** bezpieczeństwo ruchu drogowego

**chodnik:** część drogi dla pieszych wyłącznie do ruchu pieszych i UWR

**Diagnoza OOF:** Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego

**droga dla pieszych:** droga lub część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i UWR oraz do pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymywania lub postoju pojazdów

**droga dla rowerów:** droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych i UTO oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* – ruchu pieszych i UWR

**droga dla pieszych i rowerów:** droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych oraz UTO i UWR

**DG:** droga gminna

**DK:** droga krajowa

**DP:** droga powiatowa

**DW:** droga wojewódzka

**GDDKiA:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

**Gmina OOF:** gminy wchodzące w skład OOF (miasto Oświęcim, gmina miejsko-wiejska Brzeszcze, gmina miejsko-wiejska Chelmek, gmina wiejska Oświęcim, sołectwo Gromiec w gminie miejsko-wiejskiej Libiąż, miejscowość Wola w gminie wiejskiej Miedźna)

**GPR:** Generalny Pomiar Ruchu

**GUS, BDL:** Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych

**ITS:** (ang. *Intelligent Transportation System*) Inteligentny System Transportowy – inteligentny system sterowania i zarządzania ruchem drogowym

**JST:** jednostka samorządu terytorialnego

**K+R:** (ang. *Kiss and Ride*) – miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego

**KML:** Koleje Małopolskie Sp. z o. o.

**KŚ:** Koleje Śląskie Sp. z o. o.

**LK:** linia kolejowa

**mini:** autobus jednociłonowy o długości ok. 6-8 m o pojemności 30-45 osób ogółem

**midi:** autobus jednociłonowy o długości ok. 9-10 m o pojemności 65-75 osób ogółem



**maxi:** autobus jednoczlonyowy o dlugosci ok. 11-13 m o sredniej pojemnosci 100 osob ogolem

**mega:** autobus dwuczlonowy (przegubowy) o dlugosci ok. 15-19 m o sredniej pojemnosci 150 osob ogolem

**MZK:** Miejski Zaklad Komunikacji spoltka z o. o. w Oswiecimiu

**m.p.:** miejsca parkingowe lub miejsca postojowe

**mpzp:** miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

**OOF:** Oswiecimski Obszar Funkcjonalny

**Organizator ptz:** organizator publicznego transportu zbiorowego z liniami komunikacyjnymi o charakterze uzytecznosci publicznej w OOF

**osoby ze szczegolnymi potrzebami:** osoby z niepełnosprawnosciami, osoby z ograniczona mobilnoscia i percepcja, osoby starsze, osoby z wozkami dziecięcymi oraz malymi dziećmi, mlodsze dzieci szkolne

**P+R:** (ang. *Park and Ride*), podróz łączona auto – transport publiczny: podjedz samochodem i **ZAPARKUJ** na parkingu i **JEDZ DALEJ** transportem publicznym

**pojazd niskoemisyjny:** pojazd CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu ustawy o *elektromobilnosci i paliwach alternatywnych*

**pojazd zeroemisyjny:** pojazd o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy o *elektromobilnosci i paliwach alternatywnych*

**Polregio:** Polregio S.A.

**projektowanie uniwersalne:** projektowanie infrastruktury dostepnej dla kazdego – uzytecznej dla wszystkich ludzi: elastycznej, prostej i intuicyjnej w obsludze, wygodnej i funkcjonalnej oraz niesegregujacej

(niestygmatyzujacej w zadnym sposobie) uzytkownikow ze wzgledu na ich ograniczenia (dot. szczegolnie osob starszych, rodzicow z malymi dziećmi i malych dziećmi, osob z niepełnosprawnosciami: ruchowymi, sensorycznymi i intelektualnymi)

**ptz:** publiczny transport zbiorowy w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

**punkt przesiadkowy:** miejsce zwartej lokalizacji przystankow komunikacyjnych roznych linii komunikacyjnych (np. w obszarze skrzyzowania) umozliwiajacych bezposrednie przesiadanie sie pomiedzy pojazdami ptz kursujacymi na roznych trasach. Pełni on funkcje wzla przesiadkowego o znaczeniu lokalnym i jest wyposazony w infrastrukture przystankowa, okolo przystankowa oraz w elementy malej architektury, a takze moze byc wyposazony dodatkowo w parkingi: P+R i/lub B+R i i/lub K+R

**PZPWM:** Plan Zagospodarowania Przestrzennego Wojewodztwa Malopolskiego

**SCT:** Strefa Czystego Transportu

**SDRR:** sredni dobowy ruch roczny

**SPP:** strefa platnego parkowania

**suikzp:** studium uwarunkowan i kierunkow zagospodarowania przestrzennego gminy (lub w przypadku zmiany ustawy o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, zastepujacy je nowy dokument polityki przestrzennej gminy, będacy aktem prawa miejscowego – np. plan ogolny gminy)

**SUMP:** (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*) – Plan zrównoważonej mobilności miejskiej

**SUMP OOF:** Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040

**TEN-T:** (ang. *Trans-European Networks*) Transeuropejska Sieć Transportowa - instrument służący koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych, dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych

**trasa rowerowa:** drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów (poprzednio: ciągi pieszo-rowerowe), pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy ruchu dla rowerów

**Turystyczna trasa rowerowa:** szlaki rowerowe niezaliczające się do tras rowerowych, obsługujące ruch turystyczno-rekreacyjny

**UTO:** urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe

**UWR:** urządzenie wspomagające ruch - urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni

**węzeł przesiadkowy:** zintegrowany węzeł przesiadkowy lub punkt przesiadkowy – miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania się z transportu indywidualnego (samochód, rower) na linie ptz, wyposażone w parkingi P+R i/lub B+R

**ZDP:** zarząd dróg powiatowych

**ZDW:** Zarząd Dróg Wojewódzkich

**zintegrowany węzeł przesiadkowy:** miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania się pomiędzy różnymi rodzajami ptz, wyposażone w pełną infrastrukturę przystankową i infrastrukturę okołoprzystankową, oraz dodatkowo w parkingi P+R, B+R i K+R

**ZKKM:** Związek Komunalny Komunikacja Międzygminna w Chrzanowie

**ZTM:** Zarząd Transportu Metropolitalnego, jednostka organizacyjna Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – Organizator ptz

## 1. Wstęp

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040 (SUMP OOF) jest planem działań mającym na celu rozwój zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej na całym obszarze Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego (OOF), w tym zrównoważenie sposobów przemieszczania się po OOF, nadal zdominowanym przez podróżowanie samochodami osobowymi.

Jest on skierowany do:

- miasta rdzennego **Oświęcim**,  
oraz sąsiadujących z nim gmin:
  - gminy miejsko-wiejskiej **Brzeszcze**,
  - gminy miejsko-wiejskiej **Chelmek**,
  - gminy wiejskiej **Oświęcim**,
  - sołectwa **Gromiec** w gminie miejsko-wiejskiej Libiąż,
  - miejscowości **Wola** w gminie wiejskiej Miedźna,
- łącznie zwanych *Gminami OOF*, tworzącymi OOF.

Prace nad SUMP OOF poprzedzono przeprowadzeniem:

- diagnozy sytuacji w zakresie transportu i mobilności w OOF,
  - badaniami dot. zachowań i preferencji transportowych mieszkańców OOF,
  - wywiadami z kluczowymi interesariuszami SUMP OOF,
- zebranymi razem w formie raportu diagnostycznego – *Diagnozy OOF*<sup>1</sup>.

Wnioski z powyższych wyraźnie wskazują na konieczność zmniejszenia nazbyt wysokiego udziału samochodów w poruszaniu się po całym OOF oraz w dojazdach z miejscowości *Gmin OOF* do *Miast OOF* i tym samym na potrzebę:

- poprawy spójności i zwiększenia dostępności do linii ptz w OOF – głównie autobusowych, a także do linii kolejowych,
- rozwoju mobilności aktywnej i infrastruktury z nią związanej,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich jego uczestników,
- obniżenia negatywnego wpływu transportu drogowego na klimat i środowisko naturalne oraz antropogeniczne,
- stosowanie zapisów w planowaniu przestrzennym w OOF wyraźnie ukierunkowanych na transport zbiorowy i mobilność aktywną,
- partnerstwa przy rozwoju i w zarządzaniu zrównoważoną mobilnością miejską, jak i ptz w OOF,
- pozyskania społecznej akceptacji dla wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF.

W celu zapewnienia mieszkańcom OOF wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca zamieszkania należy w jak największym stopniu minimalizować uciążliwość odtransportowe, jak i liczbę koniecznych do zrealizowania podróży, poza tymi związanymi z realizacją podstawowych potrzeb w pobliżu swojego miejsca zamieszkania. Wszystko to można osiągnąć m.in. poprzez lokalizowanie celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania, zagęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej (właściwe planowanie przestrzenne, także w ramach idei TOD) oraz umożliwienie

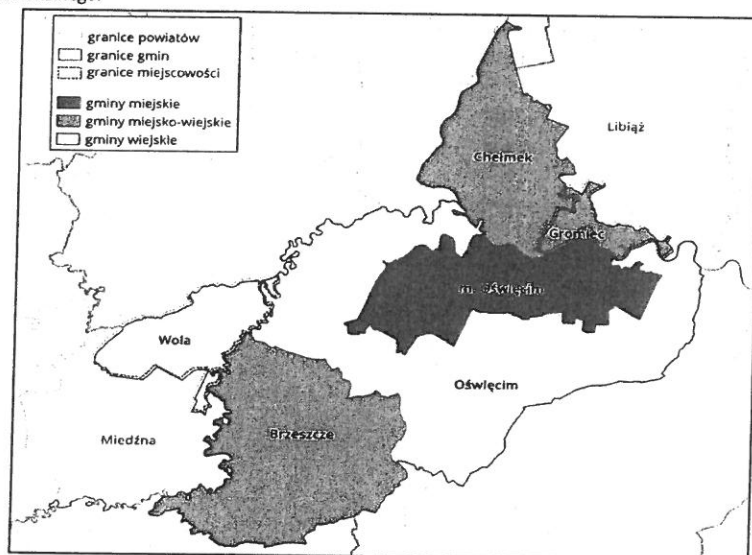
<sup>1</sup> Raport diagnostyczny stanu mobilności oświęcimskiego obszaru funkcjonalnego, TRAKO Projekty Transportowe, kwiecień 2023. i



łatwego dotarcia do nich rowerem lub pieszo, a do dalej zlokalizowanych miejsc – atrakcyjnym, dostępnym transportem zbiorowym.

Żeby *SUMP OOF* właściwie wskazywał niezbędne działania, konieczne są właściwe wnioski z *Diagnozy OOF* i kierowanie się wytycznymi sformułowanymi w dokumentach strategicznych dotyczących transportu i mobilności szczebla unijnego, krajowego, wojewódzkiego i lokalnego.

W wyniku czego wskazany zostanie cel i kierunek rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF, które realizowane będą przez *Gminy OOF* poprzez konkretne działania własne oraz wspólne. Końcowy, prawidłowy kształt *SUMP OOF* zostanie wypracowany także w wyniku partycypacji społecznej mieszkańców OOF dzięki poddaniu jego projektu konsultacjom społecznym.



**Rys. 1.1 Podział administracyjny Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego**

Źródło: opracowanie własne

## 2. Kluczowe czynniki analizy SWOT dla obszaru OOF

Na podstawie *Diagnozy OOF*, celem wskazania najistotniejszych cech obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze OOF pod względem jakości ich funkcjonowania lub znaczenia dla mieszkańców OOF, przeprowadzona została kluczowa analiza SWOT. Ma ona na celu zidentyfikowanie mocnych (*Strengths*) i słabych (*Weaknesses*) stron zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF oraz szans (*Opportunities*) i zagrożeń (*Threats*) dla niej.

W *SUMP OOF* ujęte zostały najbardziej istotne elementy analizy SWOT wynikające z *Diagnozy OOF*, które wskazano w formie pięciu kluczowych

czynników SWOT w podziale na kluczowe mocne i słabe strony oraz kluczowe szanse i zagrożenia, które w sposób istotny określają stan obecny, potrzeby oraz możliwości dalszego rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF.

Zakres obszaru mobilności w OOF ujęty w poniższych kluczowych elementach SWOT stanowi także jedną z podstaw do określenia wizji *SUMP OOF* i wskazań dla prawidłowego wyznaczenia celów operacyjnych.

Tab. 2.1 Kluczowe czynniki analizy SWOT – mocne i słabe strony mobilności w OOF

Kluczowe mocne strony mobilności w OOF	Kluczowe słabe strony mobilności w OOF
Obsługa wszystkich <i>Gmin OOF</i> autobusowym ptz o charakterze użyteczności publicznej przez jednego Organizatora ptz uzupełniana liniami autobusowymi Organizatorów ptz spoza OOF oraz pasażerskim transportem kolejowym wszystkich 4 z 6 <i>Gmin OOF</i> , przez które przebiegają linie kolejowe z ruchem pasażerskim.	Niski poziom lub wręcz brak zapisów traktujących o zrównoważonej mobilności w dokumentach strategicznych <i>Gmin OOF</i> – <i>suikzp</i> oraz w strategiach rozwoju. Również bardzo niskie średnie pokrycie obowiązującymi <i>mpzp</i> dla wszystkich <i>Gmin OOF</i> , wynoszące 34,2 % (tylko 2 Gminy OOF mają wysokie pokrycie – jedna w całości, druga powyżej 91 %) - czego efektem jest rozwój przestrzenny w OOF oparty przede wszystkim na podstawie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego,

#### Kluczowe mocne strony mobilności w OOF

Funkcjonowanie dwóch pierwszych węzłów przesiadkowych integrujących komunikację autobusową z kolejową, wyposażonych w parkingi P+R i w parkingi B+R oraz możliwość tworzenia kolejnych węzłów przesiadkowych, szczególnie w ramach inwestycji na liniach kolejowych.

Prawidłowa dostępność do 5 min. dojścia pieszo do przystanków autobusowych w OOF obejmująca już 85 % mieszkańców OOF, co stanowi podstawę do dalszego zwiększania udziału ptz w przemieszczaniu się po OOF, wynoszącego obecnie około 35 % udziałem podróży wykonywanych ptz w stosunku do podróży wykonywanych samochodami osobowymi.

Zakup przez MZK kolejnych autobusów zeroemisyjnych, co razem z jednym posiadanym już autobusem elektrycznym zwiększy udział ekologicznych pojazdów na liniach ptz obsługiwanych przez MZK do 23 % taboru (a wraz z autobusami z silnikami EURO 6 – do 68 %) i zmniejszy emisję z autobusowego ptz w OOF.

Realizacja turystycznych tras rowerowych na odcinkach przebiegających przez obszar OOF, w tym w ramach *Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych w Województwie Małopolskim – VeloMałopolska 2.0*.

#### Kluczowe słabe strony mobilności w OOF

Wysoki wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w OOF w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2017, wskazujący (pomimo spadku liczby wypadków drogowych w OOF oraz wysokiego spadku liczby rannych w nich w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2017), na nadal niedostateczny poziom brd na drogach w OOF.

Udział autobusów MZK z niską podłogą (77 %), skutkujący brakiem pełnej dostępności autobusów dla osób ze szczególnymi potrzebami (głównie niepełnosprawnych) oraz niski udział autobusów z silnikami z normą emisji spalin poniżej EURO 6 oraz autobusów zeroemisyjnych (łącznie 47 %), co ma wpływ na ekologiczny aspekt ptz w OOF.

Obsługa połączeniami kolejowymi w dni robocze tylko 3 z 8 czynnych stacji i przystanków kolejowych, co wraz ze spadkiem wymiany pasażerskiej w roku 2021 o 36 % w porównaniu z rokiem 2019, wskazuje na niewykorzystywanie potencjału transportu kolejowego w obsłudze OOF.

Zbyt wolna realizacja chodników i tras rowerowych (zarówno w gminach, jak i w połączeniach międzygminnych), co przekłada się na brak spójnej i wystarczająco rozbudowanej infrastruktury pieszej i rowerowej (niewystarczająca ich liczba, luki w przebiegach), skutkujące brakiem możliwości zwiększania mobilności aktywnej mieszkańców OOF w dojazdach do pracy, urzędów, szkół, ośrodków handlowo-usługowych, ośrodków zdrowia.

Źródło: opracowanie własne



Tab. 2.2 Kluczowe czynniki analizy SWOT – szanse i zagrożenia mobilności w OOF

Kluczowe szanse mobilności w OOF	Kluczowe zagrożenia mobilności w OOF
<p>Realizacja obwodnicy miasta Oświęcim w ciągu DK44 oraz budowa drogi ekspresowej S1, które przejmując ruch tranzytowy, wpłyną na spadek natężenia ruchu i umożliwią przez to uspokajanie ruchu w miastach i miejscowościach w OOF m.in. poprzez wdrażanie stref ruchu uspokojonego i zmian w organizacji ruchu drogowego oraz w infrastrukturze drogowej.</p> <p>Zwiększanie priorytetu w ruchu dla pieszych i rowerzystów poprzez zmiany w organizacji ruchu drogowego oraz zmiany w infrastrukturze transportowej, w tym w obszarach centralnych miast i miejscowości w OOF.</p> <p>Stworzenie i realizowanie przez wszystkie Gminy OOF wspólnej polityki gospodarczej i planistycznej oraz polityki parkingowej w OOF, w tym w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF.</p> <p>Zacieśnienie współpracy w ramach OOF i wspólne realizowanie przez Gminy OOF inwestycji lokalnych i ponadlokalnych, szczególnie w zakresie wdrażania działań i projektów zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF.</p> <p>Wdrożenie w mieście Oświęcim inteligentnych systemów transportowych (np. ITS) celem poprawy płynności i bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zwiększenia priorytetu w ruchu dla pojazdów ptz oraz dla pieszych i rowerzystów.</p>	<p>Spowolnienie gospodarcze wynikające z epidemii COVID-19 oraz dynamicznie zmieniającej się światowej oraz krajowej sytuacji społeczno-gospodarczej, skutkujące odkładaniem zaplanowanych inwestycji oraz nieplanowaniem kolejnych nowych, co wpływa wyraźnie także na ograniczanie planowanego przez Gminy OOF rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF</p> <p>Bardzo niskie pokrycie <i>mpzp</i> obszarów 4 z 6 Gmin OOF, skutkujące dalszym rozwojem suburbanizacji i wzrostem jej negatywnego oddziaływania na mobilność mieszkańców OOF oraz na postępujący spadek dostępności do linii ptz i usług podstawowych.</p> <p>Brak koordynacji w zakresie planowania przestrzennego w Gminach OOF skutkujące m.in. nierównomiernym i niespójnym rozwojem przestrzennym obszaru OOF oraz zróżnicowanym tempem i jakością zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin w OOF.</p> <p>Postępujący wzrost kosztów eksploatacyjnych świadczenia przewozów na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej, skutkujący brakiem możliwości tworzenia nowych linii lub zwiększania częstotliwości kursowania w związku z ograniczeniami finansowymi budżetów JST.</p> <p>Brak działań mających na celu wzrost dostępności do ptz i zwiększanie jego udziału w podróżach po OOF, a także integrację taryfowo-biletową linii ptz wszystkich Organizatorów ptz w OOF, skutkujące spadkiem pasażerów w ptz i wzrostem liczby samochodów osobowych w podróżach obligatoryjnych.</p>

Źródło: opracowanie własne

### 3. Obszary Interwencji SUMP OOF

Wyznaczając poszczególne obszary interwencji w ramach *SUMP OOF* w zakresie zrównoważenia mobilności w obszarze OOF oraz zwiększenia mobilności aktywnej mieszkańców OOF, a także rozwoju oraz planowania przestrzennego, które powinny być skoncentrowane na optymalnym wykorzystaniu dostępności szczególnie do transportu zbiorowego (zgodnie z ideą TOD wskazującą transport szynowy poprzez jego stacje oraz przystanki kolejowe, uzupełniony siecią linii autobusowych, jako główne osie rozwojowe obecnych i nowych obszarów zurbanizowanych, głównie zabudowy mieszkaniowej), wykorzystano:

- położenie miasta Oświęcim prawie w centrum OOF, posiadającego cechę miasta rdzennego dla obszaru OOF,
- konieczność integracji transportu publicznego opartej na połączeniach autobusowych MZK (uzupełnionych liniami ZKKM i ZTM), wspomaganych regionalnymi połączeniami kolejowymi (w tym KML i KŚ), która umożliwiała dojazd z każdej części OOF do miasta rdzennego OOF,
- rozwój bezpośrednio położonej względem miasta rdzennego OOF gminy Oświęcim pod względem przyrostu liczby mieszkańców wynoszącego 8 %, wskazującego na silną suburbanizację strefy podmiejskiej miasta Oświęcim,
- funkcję lokalną pozostałych *Miast OOF* oraz otaczające je obszary wiejskie gmin.

Powyższe wytyczne oraz zdiagnozowane determinanty rozwoju mobilności w OOF zostaną wykorzystane do opracowania wizji i celów strategicznych „*Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030, z perspektywą 2040*”. Natomiast na podstawie możliwych działań i kierunków dalszego rozwoju zostaną wypracowane konkretne projekty i działania,

które pozwolą na prawidłowy rozwój i funkcjonowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze OOF.

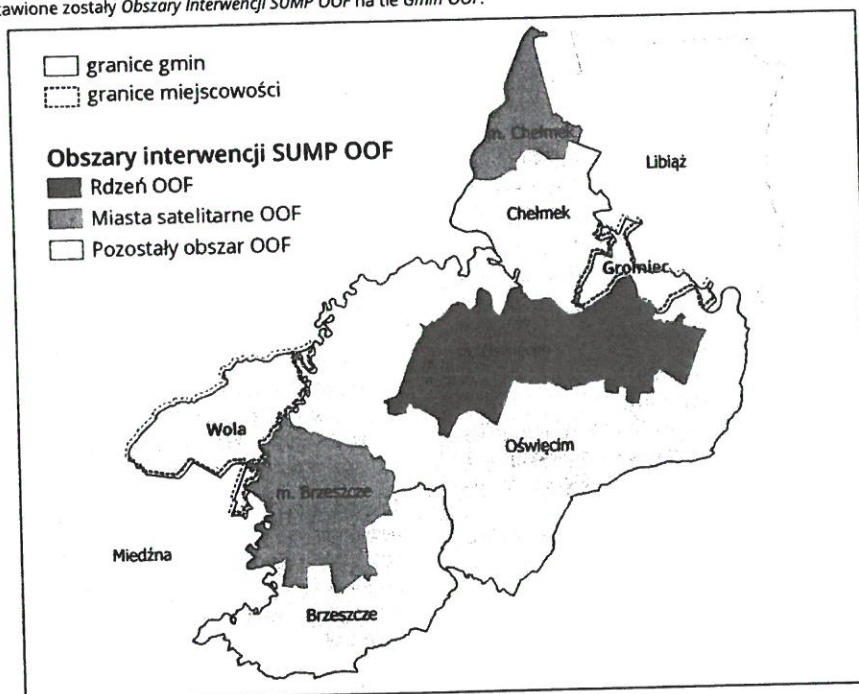
Ze względu na różnorodność obszaru OOF, wynikającą z infrastruktury transportowej oraz z połączeń drogowych, jak i linii ptz (autobusowych i kolejowych) w *Gminach OOF*, wskazuje się na potrzebę podziału OOF na strefy funkcjonalne:

- **Rdzeń OOF** – miasto Oświęcim jako ośrodek wiodący (rdzeń) dla pozostałych *Gmin OOF*, stanowiący węzeł: społeczno-gospodarczy i komunikacyjny dla całego obszaru OOF,
- **Miasta satelitarne OOF** – pozostałe 2 *Miasta OOF*: miasto Brzeszcze i miasto Chelmek, pełniące istotne funkcje lokalne względem pozostałych obszarów tych gmin,
- **Pozostały obszar OOF** – pozostałe *Gminy OOF* z wyłączeniem *Rdzenia OOF* i *Miast satelitarnych OOF*, tj. gminy: Brzeszcze, Chelmek i sołectwo Gromiec w gminie Libiąż oraz miejscowość Wola w gminie Miedźna, ciężące zarówno do *Miast satelitarnych OOF*, jak i do *Rdzenia OOF*.

Taki podział funkcjonalny pozwoli na prawidłowe stworzenie oraz zaproponowanie dedykowanych pakietów działań dla poszczególnych *Obszarów Interwencji SUMP OOF*, z uwzględnieniem specyfiki miast, gmin i obszarów wiejskich w OOF. Umożliwi to rzeczywistą realizację poszczególnych działań względem potrzeb i możliwości *Gmin OOF*, zgodnie z przynależnością do danego *Obszaru Interwencji SUMP OOF*.

Dla każdego z *Obszarów interwencji SUMP OOF* zostaną wypracowane indywidualne pakiety działań i wskazane właściwe poziomy standardów rozwoju zrównoważonej mobilności, obsługi ptz i infrastruktury transportowej.

Na poniższym rysunku przedstawione zostały *Obszary Interwencji SUMP OOF* na tle *Gmin OOF*.



**Rys. 3.1 Obszary Interwencji SUMP OOF**  
Źródło: opracowanie własne



#### 4. Partycypacja społeczna założeń do SUMP OOF

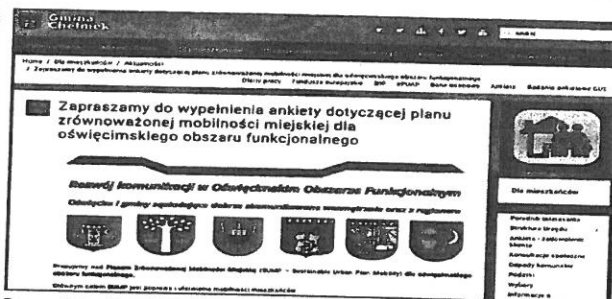
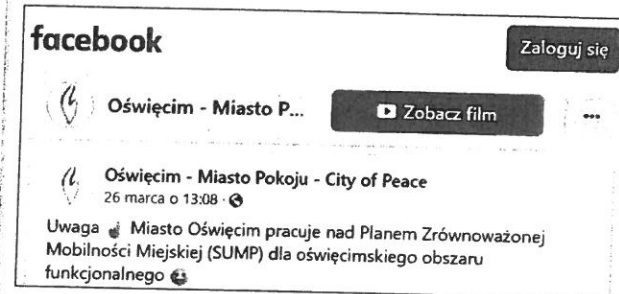
W celu przyjęcia właściwych założeń SUMP OOF dostosowanych do specyfiki OOF zapytano jego mieszkańców o preferencje dotyczące oczekiwanego przez nich sposobu przemieszczania się.

45% mieszkańców OOF chciałoby korzystać z transportu zbiorowego w podróżach codziennych, do pracy / szkoły. 26% chciałoby dojeżdżać samochodem, a aktywnie, tj. rowerem lub pieszo chciałoby się przemieszczać 25% z nich.

Jednocześnie za najistotniejsze działania do podjęcia przez Gminy OOF w dziedzinie transportu mieszkańcy OOF wskazują przede wszystkim inwestycje związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego (68%). Potrzebę poprawy infrastruktury rowerowo-piesznej wskazało 17% mieszkańców, a tylko co dziesiąty mieszkaniec wskazał potrzebę rozwoju infrastruktury dla ruchu samochodowego.

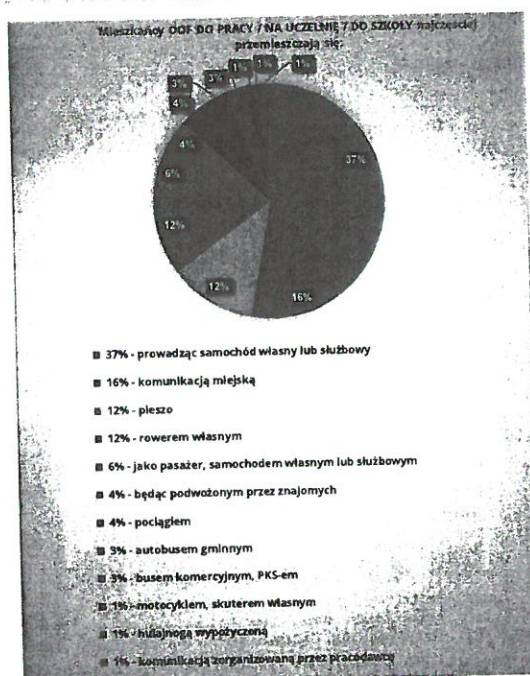
Powyższe oczekiwania mieszkańców zostały przyjęte jako kluczowe wytyczne do wypracowania wizji, celów operacyjnych oraz priorytetów rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF (vide rozdział 1).

Po opracowaniu projektu SUMP OOF zostanie on dodatkowo poddany konsultacjom społecznym w celu zweryfikowania przez mieszkańców zaproponowanych w nim zapisów i uzyskania mandatu społecznego do realizacji jego postanowień. Projekt dokumentu zostanie udostępniony mieszkańcom na okres 3 tygodni, podczas których będą zbierane postulaty i uwagi do niego.



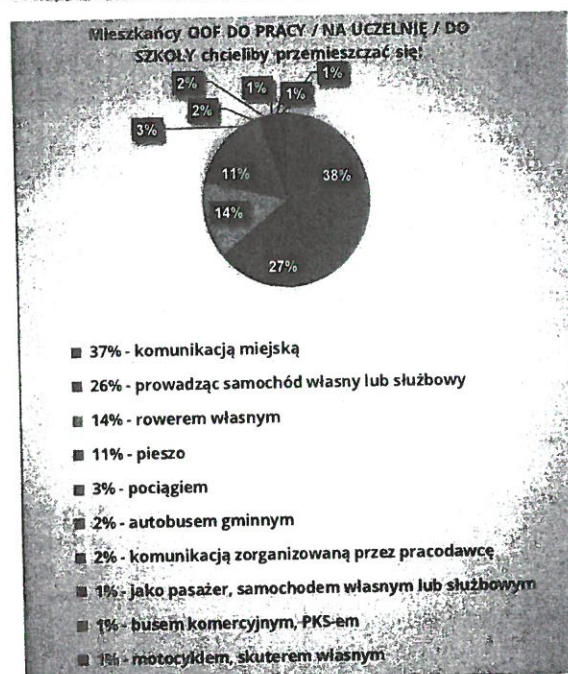
Rys. 4.1 Przykładowe informacje o badaniu opublikowane na stronach internetowych i portalach społecznościowych JST OOF

Źródło: facebook.com/MiastoOswiecim i www.chelmek.pl



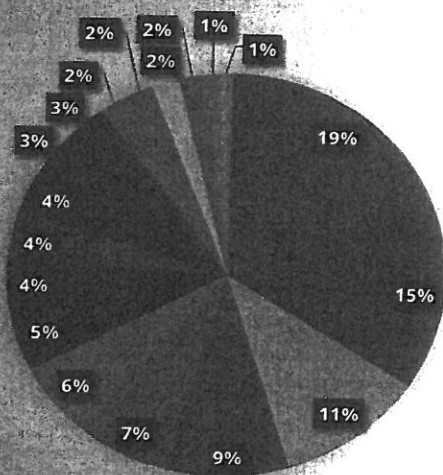
Rys. 4.2 Najczęstsze sposoby realizacji podróży obligatoryjnych

Źródło: opracowanie własne



Rys. 4.3 Oczekiwane sposoby realizacji podróży obligatoryjnych

#### Jakie działania są najważniejsze dla mieszkańców OOF?



- 19% - Zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej
- 15% - Zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji gminnej na obszarze OOF
- 11% - Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego
- 9% - Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej
- 7% - Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji gminnej / międzygminnej na obszarze OOF
- 6% - Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów
- 5% - Rozwój infrastruktury dla pociągów
- 4% - Rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego
- 4% - Dostępność do wypożyczalni roweru miejskiego
- 4% - Wydzielanie bus pasów dla komunikacji miejskiej
- 3% - Planowanie zagospodarowania przestrzennego miasta w celu minimalizacji długich podróży, w szczególności do pracy i szkoły
- 3% - Zwiększanie świadomości mieszkańców nt. alternatywnych sposobów poruszania się po mieście
- 2% - Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego
- 2% - Rozwój systemu Parkuj i Jedź na wlotach do miast
- 2% - Rozwój systemu taksówek i przejazdów umawianych (np. Bolt, Uber, koleżeńskie wspólne podróże raz moi)
- 2% - Wymiana taboru komunikacji miejskiej
- 1% - Wymiana taboru komunikacji gminnej / międzygminnej na obszarze OOF
- 1% - Dostępność do wypożyczalni hulajnóg

Rys. 4.4 Najważniejsze działania dot. poprawy stanu mobilności w OOF

Źródło: opracowanie własne



## 5. Wizja oraz cele SUMP OOF

Zgodnie z definicją wizja rozwoju jest kluczowym elementem strategii danej gminy. Jest to wyobrażenie przyszłości, którą chce osiągnąć gmina w określonym czasie poprzez zwykle długoterminowe cele i aspiracje przy uwzględnieniu zarówno jej mocnych stron, jak i szans rozwoju.

Rola wizji rozwoju polega na tym, że stanowi ona inspirację i kierunek działań, które gmina powinna podjąć, aby osiągnąć zamierzone cele rozwojowe. Prawdopodobnie określona stanowi fundament dla opracowania strategii i określa ogólną koncepcję rozwoju gminy. W oparciu o nią definiowane są zadania, priorytety i konkretne działania służące osiągnięciu założonego celu. Wizja rozwoju stanowi również podstawę do oceny postępów w realizacji strategii oraz do dostosowania działań w razie potrzeby.

### 5.1. Wizja SUMP OOF

Dokumenty strategiczne dot. transportu i mobilności powinny wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty przyjęte przez władze jednostek samorządu terytorialnego.

Wizja rozwoju miasta rdzennego OOF – Oświęcimia, wskazana w *Strategii Rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021-2030*, brzmi następująco: „Oświęcim nowoczesnym miastem z atrakcyjnymi warunkami mieszkaniowymi, zielonymi przestrzeniami, rozwijającą się gospodarką oraz szerokim wachlarzem usług, w tym społecznych. Miastem dobrze skomunikowanym, świadomym własnej historii, będącym promotorem edukacji pokojowej, o wiodącej roli w Małopolsce Zachodniej”.

Przykładem wizji rozwoju innej Gminy OOF jest wizja Gminy Brzeszcze (wskazana w *Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Brzeszcze na lata 2015-2024*): „Gmina Brzeszcze to przestrzeń bez barier, w której warto żyć i do niej wracać. Jest miejscem wszechstronnie się rozwijającym, a jego mieszkańcy są zintegrowani, otwarci i nastawieni na współpracę”.

Natomiast Województwo Małopolskie planuje swoją wizję rozwoju zapisaną w *Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”* realizować poprzez cel główny sformułowany jako „Małopolska regionem zrównoważonego rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i terytorialnym”.

Biorąc pod uwagę oczekiwania wyartykułowane przez mieszkańców OOF w procesie partycypacyjnym założeń do SUMP OOF (vide Rozdział 4) oraz wpisując się w lokalne i regionalne dokumenty strategiczne, wizja rozwoju mobilności Oświęcimskiego Obszaru Funkcjonalnego w roku 2030 brzmi następująco:

**Oświęcimski obszar funkcjonalny to dobrze  
skomunikowana, zielona, bezpieczna  
i zrównoważona przestrzeń do życia  
jej aktywnych mieszkańców**

## 5.2. Cele Strategiczne SUMP OOF

Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF ma szansę ziścić się poprzez dokonanie odpowiedniego doboru Celów Strategicznych, które powinny zostać osiągnięte w roku 2030 (co najmniej w zakresie działań mniejszych) oraz horyzontalnie, w roku 2040 (w zakresie działań dużych i złożonych).

Dla sformułowania celów strategicznych wykorzystano metodologię SMART, wg. której prawidłowo sformułowane cele powinny jednocześnie być:

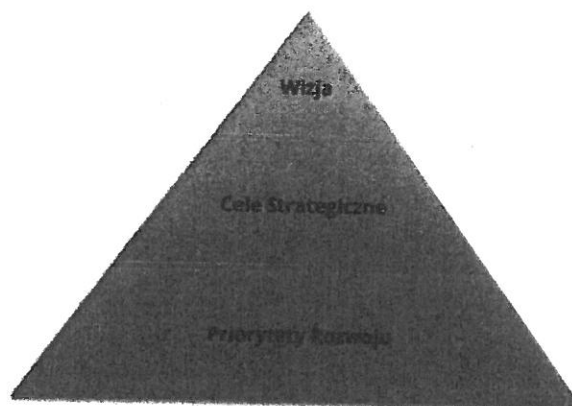
- konkretne („Specific”),
- mierzalne („Measurable”),
- osiągalne („Attainable”),
- istotne („Relevant”),
- określone w czasie („Time-based”).

Spełnienie wszystkich ww. cech pozwala na poprawne sformułowanie celów strategicznych w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację.

Cele te są niezbędne do monitorowania i ewaluacji SUMP OOF. Pozwalają one także na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań.

Punktem wyjścia do wyznaczenia Celów Strategicznych SUMP OOF są:

- analiza stanu transportu i wnioski z *Diagnozy OOF*,
- wskazania samorządowców z *Gmin OOF* wyartykułowane podczas przeprowadzonych indywidualnych wywiadów,
- wyniki badań zachowań oraz oczekiwań mieszkańców OOF dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze OOF.



**Rys. 5.1 Schemat warstwy strategicznej SUMP OOF**

*Źródło: Opracowanie własne*

Biorąc powyższe wnioski i oczekiwania pod uwagę, w *SUMP OOF* przyjęto następujące Cele Strategiczne:

- Cel Strategiczny I:  
**Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w OOF,**
- Cel Strategiczny II:  
**Rozwój mobilności aktywnej w OOF,**
- Cel Strategiczny III  
**Obniżenie wpływu transportu na klimat, środowisko i mieszkańców OOF,**
- Cel Strategiczny IV:  
**Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,**
- Cel Strategiczny V:  
**Zintegrowana polityka transportowa w OOF,**
- Cel Strategiczny VI:  
**Spółeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności w OOF.**

Kluczowym zamierzeniem *SUMP OOF* jest realizacja każdego z sześciu ww. Celów Strategicznych *SUMP OOF*, co powinno przyczynić się zarówno do poprawy skomunikowania OOF wewnętrznie oraz z regionem, zwiększenia aktywności jego mieszkańców, zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko, jak i do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Każdy z tych celów został rozwinięty i doprecyzowany poprzez przypisanie im właściwego *Priorytetu Rozwoju SUMP OOF*:

- *Priorytet Rozwoju 1:*  
**Poprawa dostępności do usług podstawowych,**
- *Priorytet Rozwoju 2:*  
**Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami,**
- *Priorytet Rozwoju 3:*  
**Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego,**
- *Priorytet Rozwoju 4:*  
**Poprawa stanu taboru ptz w OOF,**
- *Priorytet Rozwoju 5:*  
**Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem,**
- *Priorytet Rozwoju 6:*  
**Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej,**
- *Priorytet Rozwoju 7:*  
**Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym,**
- *Priorytet Rozwoju 8:*  
**Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska,**

a następnie odpowiednich działań z zakresu przypisanych danym *Priorytetom Rozwoju SUMP OOF*. Wynikają one z dążenia do poprawy jakości życia mieszkańców OOF oraz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego oraz niezmotywowanego transportu indywidualnego, a także poprawę spójności przestrzennej OOF.



Tab. 5.1 Powiązania pomiędzy Priorytetami Rozwoju a Celami Strategicznymi SUMP OOF

	Cele Strategiczne					
	CS I: Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w OOF	CS II: Rozwój mobilności aktywnej w OOF	CS III: Obniżenie wpływu transportu na klimat, środowisko i mieszkańców OOF	CS IV: Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	CS V: Zintegrowana polityka transportowa w OOF	CS VI: Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności w OOF
Priorytety rozwoju	PR 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	X	X		X	X
	PR 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	X	X		X	X
	PR 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego		X			X
	PR 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF	X	X		X	
	PR 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	X		X	X	X
	PR 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	X			X	X
	PR 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	X	X	X	X	X
	PR 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska		X		X	X

Źródło: opracowanie własne

## 6. Priorytety rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze OOF

Osiągnięcie wskazanych w *SUMP OOF* sześciu celów strategicznych oraz urzeczywistnienie wizji *SUMP OOF* wymaga budowy właściwej logiki zmiany, tj. potrzebę realizacji działań analitycznych (przygotowawczych), działań realizacyjnych (wykonawczych) oraz działań „miękkich” dot. spraw organizacyjnych, edukacji i marketingu społecznego, mających na celu przekonanie realizatorów danego przedsięwzięcia (*Gmin OOF*) do celowości jego wdrożenia, jak i pozyskanie jak największej liczby jego przyszłych użytkowników (mieszkańców OOF).

W poniższych podrozdziałach (6.1 - 6.8) wskazano działania wpisujące się w poszczególne *Cele Strategiczne SUMP OOF* poprzez 8 *Priorytetów Rozwoju*, z przypisanymi do nich działaniami:

- Działania Priorytetowe (do realizacji do roku 2030)
- Działania Pozostałe (do realizacji w perspektywie 2040).

Każde działanie zostało oznaczone symbolem „X”, jako dedykowane do realizacji na wybranych *Obszarach Interwencji SUMP OOF* (tj. do zrealizowania przez *Gminy OOF* do tych obszarów przydzielonych) - Tab. 6.1. Dobór tych działań odpowiada zdiagnozowanym potrzebom oraz specyfice obszaru OOF i oczekiwaniom różnych grup interesariuszy i mieszkańców OOF. Działania umożliwiają zarówno realizację indywidualnych projektów inwestycyjnych oraz organizacyjnych, jak i całych grup projektów czy projektów zintegrowanych, skoncentrowanych na wspólnym osiągnięciu założonego celu o znaczeniu ponadlokalnym.

Tab. 6.1 Przydział JST OOF do Obszarów interwencji SUMP OOF

Gmina OOF	Obszary interwencji SUMP OOF		
	Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
miasto Oświęcim	X		
miasto Brzeszcze		X	
miasto Chelmek		X	
gmina miejsko-wiejska Brzeszcze			X
gmina miejsko-wiejska Chelmek			X
Gromiec (gmina miejsko-wiejska Libiąż)			X
Wola (gmina wiejska Miedźna)			X
gmina wiejska Oświęcim			X

Źródło: opracowanie własne

Mogą one być dodatkowo wsparte realizacją innych, zaproponowanych samodzielnie przez *Gminy OOF* lub wraz z interesariuszami, działań niewskazanych w *SUMP OOF*, pod warunkiem że przyczyniać się one będą do realizacji co najmniej jednego z *Celów Strategicznych SUMP OOF* i do zrównoważenia mobilności miejskiej w OOF. Ich realizacja musi się przekładać na uzyskanie założonych w Rozdziale 8 wskaźników.

Brak oznaczenia symbolem „X” danego *Obszaru Interwencji SUMP OOF* oznacza, że dane działanie nie jest na tym obszarze konieczne do wykonania, ale jego realizacja przez *Gminę OOF* pozytywnie przyczyniłaby się do osiągnięcia zamierzeń *SUMP OOF*.

Działania pozostałe mogą być zrealizowane przez *Gminę OOF* na przykład w przypadku zaistnienia potrzeby własnej (lokalnej) lub nadającej się sposobności oraz dostępności finansowej, szczególnie jako uzupełnienie do realizowanych działań priorytetowych. *Gminy OOF* mogą aplikować na swoim terenie o środki na realizację wszystkich wskazanych w *SUMP OOF* działań, w szczególności na realizację działań priorytetowych, w dedykowanych im programach oraz o dofinansowanie ze środków zewnętrznych (wojewódzkich, krajowych i unijnych).



## 6.1. Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych

Kluczowym narzędziem zrównoważonej mobilności jest stosowanie planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy i mobilność aktywną. Efektem wspólnych dla całego OOF działań planistycznych wszystkich Gmin OOF będzie istotne ograniczenie suburbanizacji i likwidowanie związanych z nią problemów transportowych, przede wszystkim w postaci braku lub niedostatecznej obsługi transportem publicznym oraz z brakiem usług podstawowych, a przez to także degradacji i chaosu układów urbanistycznych.

Ważne jest też zrozumienie i akceptacja wdrażanych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w OOF zarówno wśród decydentów oraz urzędników, jak i wśród mieszkańców OOF oraz pozostałych interesariuszy SUMP OOF.

Tab. 6.2 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.1	Opracowanie standardów polityki zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>stworzenie wytycznych, zaleceń oraz standardów dla prowadzenia jednolitej polityki przestrzennej i zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego we wszystkich Gminach OOF, ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność miejską na całym obszarze OOF,</li> <li>wypracowanie jednolitych wytycznych oraz intensyfikacja współpracy pomiędzy Gminami OOF na poziomie planistycznym dotyczącej wypracowania spójnych rozwiązań w OOF w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego i zintegrowanego transportu zbiorowego w OOF,</li> <li>opracowanie katalogu zapisów z zakresu zrównoważonej mobilności obejmujących różne aspekty rozwoju społecznego, gospodarczego i infrastrukturalnego w OOF,</li> <li>prowadzenie spójnej dla Gmin OOF polityki przestrzennej w OOF uwzględniającej także zapisy obowiązującego PZPWM dla obszaru Gmin OOF,</li> <li>powoływanie zespołów międzysamorządowych ds. strategii, planowania i rozwoju przestrzennego w OOF,</li> </ul>	X	X	X
1.2	Koordinacja międzygminna przy opracowywaniu suikzp i mpzp oraz pomiędzy wszystkimi JST w OOF w ramach pozostałych dokumentów strategicznych	<ul style="list-style-type: none"> <li>koordynacja zapisów suikzp Gmin OOF (co najmniej gmin graniczących ze sobą) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF,</li> <li>koordynacja zapisów mpzp Gmin OOF (co najmniej gmin graniczących ze sobą), w zakresie rozwoju i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF,</li> <li>koordynacja zapisów w dokumentach strategicznych JST w OOF (powiatów i gmin, w tym graniczących z OOF) w zakresie rozwoju systemów transportowych, ptz i zrównoważonej mobilności i inwestycji dot. zrównoważonej mobilności,</li> <li>aktualizowanie suikzp, ze względu na zmianę uwarunkowań i dostępność nowych rozwiązań organizacyjnych, technicznych i infrastrukturalnych, a także konieczność wprowadzania stosownych zapisów traktujących o różnych obszarach zrównoważonej mobilności związanej z zagospodarowaniem oraz planowaniem przestrzennym,</li> </ul>	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.3	Wypracowanie standardów zapisów w <i>suikzp</i> dotyczących przeciwdziałania suburbanizacji oraz niwelowania wykluczenia komunikacyjnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>wypracowanie standardów zapisów w <i>suikzp</i> dot. warunków, zasad, możliwości rozwoju obszaru <i>Gmin OOF</i> i przeznaczania terenów pod zabudowę mieszkaniową i tereny usługowo-handlowe,</li> <li>wpisywanie w <i>suikzp</i> konieczności przekształcania istniejących obszarów zabudowy mieszkaniowej (szczególnie monofunkcyjnych), w tym zabudowy jednorodzinnej, poprzez uzupełnianie ich o inne funkcje celem łagodzenia suburbanizacji i niwelowania jej negatywnych skutków poprzez likwidowanie monofunkcyjności przestrzennej tych obszarów i oddalania tych funkcji od miejsc zamieszkania,</li> <li>wpisywanie w <i>suikzp</i> konieczności zagęszczania zabudowy mieszkaniowej w rejonach już obsługiwanych liniami ptz oraz ograniczanie nowej zabudowy mieszkaniowej na obszarach pozbawionych obsługi liniami ptz, celem niedopuszczania do powstawania wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców OOF,</li> </ul>	X	X	X
1.4	Uwzględnianie w <i>mpzp</i> zapisów <i>suikzp</i> dot. niwelowania wykluczenia komunikacyjnego oraz tworzenia „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych”	<ul style="list-style-type: none"> <li>wypracowanie w <i>mpzp</i> jednolitych warunków, zasad, możliwości i kolejności zabudowy obszarów przeznaczonych pod inwestycje, w tym szczególnie pod nową zabudowę mieszkaniową,</li> <li>rozwój obszarów zurbanizowanych, szczególnie mieszkaniowych, głównie w ramach uzupełniania luk w istniejącej zabudowie,</li> <li>przeciwdziałanie suburbanizacji w ramach rozwoju obszarów zurbanizowanych poprzez lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w <i>mpzp</i> w pierwszej kolejności przy stacjach i przystankach kolejowych, węzłach przesiadkowych, punktach przesiadkowych oraz istniejących autobusowych przystankach ptz,</li> <li>ograniczanie suburbanizacji oraz zapewnianie wysokiej jakości infrastruktury pieszej do usług podstawowych oraz do ptz,</li> <li>zapewnienie pieszej dostępności do usług podstawowych i transportu publicznego poprzez ograniczanie w <i>mpzp</i> rozpraszania zabudowy,</li> <li>aktywizowanie przestrzeni miejskiej poprzez działania planistyczne w ramach <i>mpzp</i>, sprzyjające przenoszeniu handlu i usług do lokali przyulicznych,</li> </ul>	X	X	X
1.5	Edukacja i promowanie wykonywania krótkich podróży w OOF bez używania samochodu	<ul style="list-style-type: none"> <li>promowanie przez <i>Gminy OOF</i> przemieszczania się po OOF w ramach krótkich podróży odpowiednio: pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO, UWR oraz autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym,</li> <li>promowanie przez <i>Gminy OOF</i> ruchu pieszego i rowerowego w centrach Miast OOF po bezpiecznych i przyjaznych pieszym oraz rowerzystom ciągach komunikacyjnych,</li> <li>kształtowanie przez <i>Gminy OOF</i> prawidłowych i bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w różnych grupach wiekowych mieszkańców OOF w ramach przemieszczania się rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO oraz UWR, szczególnie w poruszaniu się po drogach publicznych i drogach zamieszkałych,</li> <li>promowanie przez <i>Gminy OOF</i> wśród seniorów przemieszczania się rowerem w ramach krótkich podróży po OOF, umożliwiając przez to dalszy wzrost ich aktywizacji społecznej, zwiększenie aktywności ruchowej i utrzymanie dobrego poziomu zdrowia,</li> </ul>	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działań	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasteczka satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.6	Zwiększanie wśród mieszkańców OOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>zachęcanie przez <i>Gminy</i> OOF mieszkańców OOF do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF, szczególnie w obszarze ich zamieszkania,</li> <li>zachęcanie przez <i>Gminy</i> OOF organizacji społecznych i pozarządowych oraz aktywistów społecznych do zwiększania ich udziału w procesie planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności w OOF,</li> </ul>	X	X	X
1.7	Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i mieszkańców, dot. korzyści z planowania przestrzennego w OOF zorientowanego na zrównoważoną mobilność	<ul style="list-style-type: none"> <li>przeprowadzanie dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców OOF szkoleń mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w dokumentach strategicznych, w <i>suikzp</i> oraz w <i>mpzp</i>,</li> <li>przeprowadzanie szkoleń dla decydentów i urzędników oraz mieszkańców OOF i interesariuszy mających na celu wykazanie korzyści z realizacji zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań i inwestycji mobilnościowych,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne



Tab. 6.3 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych

Nr Działania	Działanie Pozostałe Priorytetu Rozwoju 1: Poprawa dostępności do usług podstawowych	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
1.8	Pokrycie obowiązującymi mpzp całego obszaru OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>opracowywanie nowych mpzp, z zamiarem docelowego pokrycia całego obszaru każdej z Gmin OOF,</li> <li>aktualizowanie obecnych mpzp w Gminach OOF, także ze względu na aktualizowanie siukzp,</li> </ul>	X	X	X
1.9	Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD	<ul style="list-style-type: none"> <li>wdrożenie priorytetu dla rozwoju istniejących obszarów zabudowy mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej, wokół istniejących: stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych oraz pętli autobusowych,</li> <li>zapewnienie w pierwszej kolejności rozwoju nowych obszarów zabudowy (mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej), przede wszystkim wokół planowanych i nowych: stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych oraz pętli i autobusowych,</li> <li>rozwój obszarów zurbanizowanych w oparciu o jak największe wykorzystanie już istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz, a także atrakcyjnej liczby połączeń linii ptz, szczególnie kolejowych,</li> <li>efektywne zagospodarowanie przestrzenne w OOF wspierające koncentrację zabudowy na obszarach już obsługiwanych przez ptz oraz wyłączające z możliwości nowej zabudowy obszarów nieposiadających ptz i nieprzewidzianych do takiej obsługi,</li> </ul>		X	X
1.10	Porządkowanie i przywracanie przestrzeni publicznej pieszym, szczególnie na obszarach centralnych miast i miejscowości w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie ruchu pojazdów oraz ich parkowania w centrach miast i miejscowości w OOF,</li> <li>likwidowanie i uniemożliwianie parkowania pojazdów na chodnikach, celem przywrócenia całej szerokości chodnika na obszarach o dużym natężeniu ruchu pieszego lub, w przypadkach szczególnych, uzyskania minimalnej wymaganej przepisami szerokości dla ruchu pieszego,</li> <li>poszerzanie istniejących chodników w centrach miast i miejscowości oraz w miejscach atrakcji turystycznych i rekreacyjnych, z możliwością zawężania pasów ruchu na ulicach i zmiany organizacji ruchu drogowego poprzez wprowadzanie ruchu jednokierunkowego dla samochodów,</li> <li>opracowanie standardów planowania przestrzeni oraz katalogu rozwiązań dla infrastruktury, dedykowanych także osobom ze szczególnymi potrzebami,</li> </ul>	X	X	
1.11	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych,</li> <li>kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu,</li> <li>kameralizowanie ulic poprzez tworzenie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów, np. poprzez tworzenie ulic typu woonerf oraz zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego,</li> </ul>	X	X	

Źródło: Opracowanie własne

## 6.2. Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami

Zadaniem spójnego oraz dostępnego systemu transportu zbiorowego na obszarze OOF jest optymalna obsługa jak największej liczby mieszkańców, w tym o różnorodnych potrzebach.

Umożliwić ma im to sprawny dojazd w ramach podróży obligatoryjnych, zarówno tych bezpośrednich, jak i tych z wykorzystaniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz punktów przesiadkowych w podróży wewnątrzmiastowych, międzygminnych oraz do Rdzenia OOF.

Dostępny ptz dla każdego z mieszkańców OOF, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami, pozwoli na realizowanie podróży na podstawie jednego biletu (dostępnego także za pomocą dedykowanej aplikacji mobilnej) wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz wykonywanymi przez wszystkich Organizatorów ptz na obszarze Gmin OOF.

Dodatkowo, rozwój infrastruktury ptz, w tym budowa węzłów przesiadkowych i tworzenie punktów przesiadkowych, nowoczesne pojazdy obsługujące kolejowe i autobusowe linie ptz oraz jednolite systemy informacji pasażerskiej

ułatwią i jednocześnie usprawnią przemieszczanie się mieszkańców OOF (z uwzględnieniem także osób ze szczególnymi potrzebami).

Efektom tych działań będzie wzrost liczby pasażerów ptz w OOF, co przełoży się także na zmianę udziału podróży samochodem po OOF także na rzecz ptz.

Lokalizacja nowych węzłów przesiadkowych, powiązanych także z możliwością budowy nowych przystanków kolejowych, pozwoli na zwiększenie dostępności do autobusowych i kolejowych linii ptz (w tym do dojazdu do nich samochodem i rowerem) dla mieszkańców OOF: miasta Oświęcim (Osiedle Stare Miasto i Osiedle Kruki), miasta Brzeszcze (Bór, Budy i Wilcze Doły), miejscowości Harmęże i Wola.

Tab. 6.4 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.1	Wypracowanie standardu obsługi transportem autobusowym i kolejowym dla całego OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>opracowanie standardu obsługi ptz poprzez wskazanie minimalnej liczby kursów w dni robocze szkolne, dni robocze pozostałe, dni wolne i w święta dla poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP OOF,</li> <li>opracowanie standardu minimalnych gwarantowanych częstotliwości kursowania na trasach linii ptz (co najmniej w dni robocze szkolne i dni robocze pozostałe), w podziale na Obszary Interwencji SUMP OOF,</li> <li>optymalizacja rozkładów jazdy oraz dostosowywanie pojemności taboru do aktualnego popytu na liniach ptz w OOF,</li> <li>zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w Gminach OOF obsługi liniami ptz, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w OOF,</li> <li>zachęcanie do korzystania z oferty ptz poprzez umożliwianie dogodnych przesiadek, w tym gwarantowanych przesiadek na węzłach przesiadkowych i w punktach przesiadkowych,</li> <li>zwiększenie poziomu skomunikowania linii ptz, w tym autobusowych linii ptz różnych Organizatorów ptz oraz skorelowanie rozkładów jazdy linii autobusowych z liniami kolejowymi na stacjach i przystankach kolejowych oraz na węzłach przesiadkowych,</li> </ul>	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.2	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza potrzeb, zasadności oraz możliwości wdrażania rozwiązań infrastrukturalnych oraz organizacyjnych związanych ze zwiększaniem częstotliwości kursowania połączeń autobusowych w OOF,</li> <li>podnoszenie funkcjonalności i zwiększanie atrakcyjności ptz, szczególnie w aspekcie czasowym i finansowym, poprzez dostępne rozwiązania infrastruktury drogowej oraz zmiany organizacji ruchu drogowego (m.in. pasy ruchu dla autobusów),</li> <li>optymalizacja przejazdu autobusowych linii ptz w mieście Oświęcim w oparciu o rozwiązania telematyczne (m.in. ITS), w tym rozwój systemów zarządzania ruchem, uwzględniających główny priorytet w ruchu dla pojazdów ptz,</li> <li>przyspieszanie czasu przejazdu wybranych linii ptz poprzez tworzenie połączeń przyspieszonych oraz ekspresowych, z ograniczoną liczbą przystanków usytuowanych tylko w głównych lokalizacjach,</li> </ul>	X	X	X
2.3	Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowane do przedszkolaków, uczniów i studentów	<ul style="list-style-type: none"> <li>edukacja i promocja dedykowana osobno przedszkolakom, uczniom klas młodszych i klas starszych szkół podstawowych, uczniom szkół ponadpodstawowych oraz studentom dot. różnych sposobów realizowania podróży obligatoryjnych po OOF, fakultatywnych i okazjonalnych pieszo oraz innymi środkami transportu niż samochód,</li> <li>edukacja, promowanie oraz cyklicznie prowadzone programy zachęcające uczniów i studentów do podróży do szkół i na uczelnie rowerami, rowerami wspomagany elektrycznie, hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR,</li> <li>prowadzenie przez Gminy OOF własnych lub ich uczestnictwo w organizowanych przez inne podmioty programach i konkursach dot. zrównoważonej mobilności skierowanych do przedszkolaków, uczniów i studentów,</li> </ul>	X	X	
2.4	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym	<ul style="list-style-type: none"> <li>przeprowadzanie przez Gminy OOF kampanii edukacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców OOF, wykazujących wymierne korzyści ekonomiczne, czasowe, zdrowotne, środowiskowe itp., wynikające z częstszego lub stałego realizowania podróży obligatoryjnych autobusowymi i kolejowymi liniami ptz w OOF zamiast własnym samochodem,</li> <li>przeprowadzanie przez Gminy OOF kampanii informacyjnych kierowanych do różnych grup mieszkańców OOF, dot. korzyści wynikających z realizowania podróży codziennych po OOF transportem zbiorowym,</li> </ul>	X	X	X
2.5	Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów	<ul style="list-style-type: none"> <li>audyt barier dla osób ze szczególnymi potrzebami w ruchu komunikacyjnym oraz w budynkach użyteczności publicznej i przed nimi,</li> <li>obligatoryjne wpisywanie w dokumentach strategicznych i planistycznych Gmin OOF konieczności likwidowania barier architektonicznych i komunikacyjnych dla osób ze szczególnymi potrzebami,</li> <li>uwzględnianie w projektach oraz w ramach realizacji inwestycji infrastrukturalnych likwidacji barier architektonicznych i barier w ruchu komunikacyjnym na drogach (co najmniej gminnych) dla osób ze szczególnymi potrzebami,</li> <li>optymalizowanie istniejących przebiegów ciągów pieszych w centrach miast i miejscowości w OOF poprzez niwelowanie barier i skracanie tras i czasu przejścia,</li> <li>likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym w OOF, szczególnie w ruchu pieszym i rowerowym,</li> </ul>	X	X	



Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.6	Współpraca międzysamorządowa JST w OOF przy realizacji projektów transportowych na obszarze OOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>wypracowanie zasad współpracy pomiędzy wszystkimi JST w OOF przy wdrażaniu oraz realizacji działań z zakresu zrównoważonej mobilności na obszarze OOF,</li> <li>koordynacja w zakresie wspólnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez JST w OOF zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, szczególnie międzygminnych i międzypowiatowych na wspólnych odcinkach oraz na stykach granic administracyjnych,</li> <li>współpraca Gmin OOF z Województwem Małopolskim, z Województwem Śląskim i z zarządcami krajowej oraz wojewódzkiej infrastruktury drogowej i kolejowej w zakresie realizacji zadań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w OOF,</li> <li>współpraca Gmin OOF z partnerami prywatnymi i z organizacjami społecznymi przy planowaniu, projektowaniu i realizacji działań mobilnościowych na obszarze OOF,</li> </ul>	X	X	X
2.7	Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze OOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwiększanie dostępności do istniejących przystanków autobusowych w Gminach OOF poprzez zasadną ich relokację względem źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej,</li> <li>zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w Gminach OOF poprzez budowę nowych przystanków autobusowych, w tym likwidowanie obszarów zmarginalizowanych w aspekcie dostępności i obsługi ptz w Gminach OOF,</li> <li>zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz w Gminach OOF przy stacjach i przystankach kolejowych poprzez zmianę ich lokalizacji oraz budowę nowych,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.5 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami

Nr Działania	Działania Pozostałe Priorytetu Rozwoju 2: Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
2.8	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń kolejowych na obszarze OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza możliwości zwiększania liczby par pociągów linii lokalnych i regionalnych na wybranych odcinkach tras kolejowych w OOF we współpracy z właściwymi Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego,</li> <li>tworzenie porozumień pomiędzy Gminami OOF a Organizatorami pasażerskiego transportu kolejowego dot. zwiększania liczby połączeń kolejowych oraz tworzenia nowych połączeń, celem wzrostu udziału transportu kolejowego w podróżach po OOF,</li> </ul>	X	X	X
2.9	Wykorzystanie potencjału transportu kolejowego poprzez dostosowanie istniejącej infrastruktury kolejowej do obecnych wymogów i obowiązujących standardów	<ul style="list-style-type: none"> <li>remont peronów na istniejących stacjach i przystankach kolejowych, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego,</li> <li>przebudowa lub rozbudowa istniejących stacji i przystanków kolejowych, z doposażeniem ich w parkingi B+R oraz parkingi P+R i K+R,</li> <li>doposażenie istniejących stacji i przystanków kolejowych w parkingi B+R i K+R oraz w miarę możliwości terenowych także w parkingi P+R,</li> <li>rewitalizacja, przebudowa i rozbudowa istniejących linii kolejowych w ramach ich wykorzystania do przewozów pasażerskich,</li> </ul>	X	X	X
2.10	Budowa nowych przystanków kolejowych w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza zasadności budowy nowych przystanków kolejowych w OOF celem zwiększenia dostępności mieszkańców OOF do transportu kolejowego,</li> <li>budowa nowych przystanków kolejowych w OOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego,</li> <li>wyposażanie nowych przystanków kolejowych w parkingi B+R oraz parkingi P+R i K+R,</li> </ul>	X	X	
2.11	Dostosowanie nienormalnych skrajni pionowych i poziomych istniejących przejazdów kolejowo-drogowych w drugim poziomie do przejazdu autobusów	<ul style="list-style-type: none"> <li>przebudowa istniejących przejazdów kolejowo-drogowych z jezdniami w drugim poziomie (pod liniami kolejowymi) o nienormalnych skrajniach pionowych (wysokość) i poziomych (szerokość), w ramach przebudowy dróg i linii kolejowych, celem umożliwienia prowadzenia istniejących lub nowych linii autobusowych,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

### 6.3. Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego

Mając na celu poprawę stanu zdrowia mieszkańców oraz stworzenie alternatywy dla wzrastającego corocznie natężenia ruchu w obszarach zurbanizowanych OOF konieczne są inwestycje infrastrukturalne oraz promowanie przemieszczania się rowerem, pieszo, a także hulajnogami, UTO i UWR na krótkie dystanse. W szczególności dzieci i młodzież powinny mieć możliwość bezpiecznej i swobodnej jazdy rowerami (lub innymi jednośladami) oraz dojścia pieszo, w szczególności do szkół, co przełoży się na wychowanie nowego pokolenia mieszkańców OOF, dla którego samochód nie będzie pierwszym wyborem środka transportu.

W dalszych podróżach, wymaga to dostosowania jakości i odpowiedniego przebiegu dedykowanej im infrastruktury oraz właściwej lokalizacji węzłów przesiadkowych oraz parkingów B+R i parkingów dla hulajnog elektrycznych, do przystanków ptz.

Dlatego też *Gminy* OOF powinny zrealizować jak najwięcej możliwych rozwiązań w postaci inwestycji infrastrukturalnych oraz zmian organizacyjnych w ruchu drogowym, których efektem ma być zawsze wzrost poziomu jego bezpieczeństwa, a także wzrost komfortu przemieszczania się.

Tab. 6.6 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
3.1	Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>realizacja tras rowerowych w OOF o wysokich parametrach,</li> <li>budowa kolejnych odcinków dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w <i>Gminach</i> OOF,</li> <li>stosowanie jednolitych standardów nawierzchni w OOF dla dróg dla rowerów oraz dla dróg dla pieszych i rowerów w ramach budowy nowych oraz remontu, przebudowy i rozbudowy istniejących tras, w ramach inwestycji drogowych lub inwestycji dedykowanych,</li> <li>realizacja, szczególnie poza obszarem zabudowy, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w miarę możliwości poza pasem drogowym,</li> <li>poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych oraz likwidowanie barier na istniejących ciągach rowerowych w OOF,</li> </ul>	X	X	X
3.2	Budowa i przebudowa turystycznych tras rowerowych na obszarze OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>budowa nowych turystycznych tras rowerowych w OOF,</li> <li>realizacja turystycznych tras rowerowych poza pasem drogowym, głównie przez tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo,</li> </ul>		X	X
3.3	Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych i turystycznych tras rowerowych w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>systematyczne uzupełnianie luk pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w <i>Gminach</i> OOF, szczególnie na połączeniach międzygminnych,</li> <li>wspólna realizacja dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów przez <i>Gminy</i> OOF, celem uzyskanie efektu jak najdłuższych jednolitych ciągów tych tras bez luk w ich przebiegach, na odcinkach przekraczających granicę co najmniej dwóch <i>Gmin</i> OOF oraz <i>Gmin</i> OOF i JST spoza OOF,</li> <li>uzupełnianie luk w przebiegach istniejących turystycznych tras rowerowych w OOF,</li> </ul>	X	X	X
3.4	Budowa zadaszonych wiat rowerowych przy szkołach w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>wyposażanie szkół w OOF w zadaszone, wielostanowiskowe parkingi rowerowe,</li> <li>przeprowadzanie cyklicznych akcji i konkursów dotyczących dojazdu do szkół rowerami (np. Rowerowy maj), w ramach których zwycięskie placówki wyposażane będą w zadaszone, wielostanowiskowe parkingi rowerowe,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne



Tab. 6.7 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego

Nr Działania	Działania Pozostałe Priorytetu Rozwoju 3: Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
3.5	Budowa parkingów rowerowych, w szczególności przy ważnych celach podróży w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>tworzenie zgodnych ze standardami (wojewódzkim lub stworzonymi dla obszaru OOF) miejsc do parkowania rowerów oraz UTO i UWR przy punktach handlowych i usługowych oraz przy budynkach użyteczności publicznej, w tym przy urzędach,</li> <li>zapewnienie miejsc do parkowania rowerów, UTO i UWR przy lokalnych celach podróży,</li> <li>lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR przy instytucjach, atrakcjach turystycznych, ośrodkach zdrowia itp.,</li> <li>lokalizowanie stojaków rowerowych oraz dla UTO i UWR na końcowych przystankach ptz oraz w punktach przesiadkowych, przy których nie funkcjonują parkingi B+R,</li> <li>budowa przez Gminy OOF wielostanowiskowych, zadaszonych i zamykanych publicznych garaży rowerowych lub dofinansowanie ich budowy,</li> </ul>	X	X	
3.6	Dofinansowanie do budowy parkingów rowerowych dla spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza możliwości dofinansowania (oraz pozyskania na ten cel środków) przez Gminy OOF budowy garaży rowerowych przez spółdzielnie mieszkaniowe oraz wspólnoty mieszkaniowe na ich terenach,</li> <li>dofinansowywanie przez Gminy OOF budowy wielostanowiskowych zadaszonych i zamykanych garaży rowerowych na terenach spółdzielni mieszkaniowych oraz wspólnot mieszkaniowych,</li> </ul>	X		
3.7	Rozbudowa i rozwój ogólnodostępnych sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>budowa przez Gminy OOF ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji ładowania pojazdów wodorowych w nowych lokalizacjach w OOF, szczególnie przy urzędach, na węzłach przesiadkowych i na parkingach P+R,</li> <li>zachęcanie i wspieranie oraz współpraca Gmin OOF (w ramach ich kompetencji) przy budowie nowych, ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania pojazdów wodorowych w OOF przez partnerów prywatnych, szczególnie przy i na węzłach przesiadkowych oraz na parkingach P+R,</li> <li>wyposażanie parkingów B+R w infrastrukturę dla rowerów elektrycznych i hulajnog elektrycznych w postaci wyznaczonych, zadaszonych miejsc postojowych i stacji ładowania dla nich,</li> <li>rozbudowa przez Gminy OOF (lub zachęcanie i wspieranie partnerów prywatnych) w istniejących lokalizacjach ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych o nowe punkty ładowania,</li> </ul>	X	X	

Źródło: Opracowanie własne

#### 6.4. Priorytet Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF

Mając na uwadze komfort jazdy oczekiwany przez pasażerów oraz wymogi środowiskowe, tabor ptz w OOF powinien umożliwiać m.in. wsiadanie do autobusu bezpośrednio z poziomu chodnika – jest to szczególnie istotne dla pasażerów o szczególnych potrzebach. Powinien być on także klimatyzowany, zero- lub niskoemisyjny.

Dlatego też konieczna jest poprawa stanu taboru ptz w OOF i obsługa linii ptz przez nowoczesne autobusy z niską podłogą oraz ekologicznymi silnikami, w tym z silnikami elektrycznymi.

W zakresie optymalnego wykorzystania nowoczesnych pojazdów ptz, ważne jest także ich odpowiednie utrzymanie i obsługa. Przekłada się to na nowoczesną infrastrukturę na terenie zajezdni oraz w przypadku autobusów elektrycznych także na infrastrukturę poza nią.

Tab. 6.8 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 4: Poprawa stanu taboru ptz w OOF	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
4.1	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w OOF na zeroemisyjny	<ul style="list-style-type: none"> <li>zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy zeroemisyjne, o napędzie elektrycznym,</li> <li>zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy zeroemisyjne, o napędzie wodorowym,</li> </ul>	X		
4.2	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w OOF na niskoemisyjny	<ul style="list-style-type: none"> <li>zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy niskoemisyjne – CNG,</li> <li>zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy niskoemisyjne – LNG,</li> <li>zakup nowego lub wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 5) na autobusy niskoemisyjne, napędzane biometanem,</li> </ul>	X		
4.3	Wymiana taboru obsługującego linie ptz w OOF na pojazdy spełniające normę emisji EURO 6 lub wyższą	<ul style="list-style-type: none"> <li>wymiana obecnego taboru do obsługi linii ptz (szczególnie autobusów bez niskiej podłogi i z silnikami poniżej normy emisji EURO 4) na autobusy spalinowe, spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin (EURO 6 i wyższe),</li> </ul>	X		
4.4	Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania pojazdów ptz, w tym pojazdów zero- i niskoemisyjnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>budowa nowej, rozbudowa lub przebudowa istniejącej infrastruktury zajezdniowej do obsługi i utrzymania taboru autobusowego,</li> <li>budowa infrastruktury zajezdniowej oraz terenowej do ładowania autobusów elektrycznych,</li> <li>budowa infrastruktury zajezdniowej do tankowania autobusów wodorowych,</li> <li>budowa nowej, rozbudowa oraz przebudowa obecnej infrastruktury zajezdniowej do tankowania autobusów gazowych i napędzanych biometanem,</li> </ul>	X		

Źródło: Opracowanie własne

## 6.5. Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem

Mając na uwadze planowany rozwój ptz i mobilności aktywnej w OOF, przy jednoczesnej potrzebie obniżenia emisji komunikacyjnej oraz zwiększania poziomu brd, należy dążyć do minimalizowania wykorzystywania samochodów do podróży obligatoryjnych po OOF. W tym celu istotne są: wdrożenie zintegrowanej polityki parkingowej, tworzenie stref płatnego parkowania oraz budowa kolejnych parkingów P+R, głównie przy węzłach przesiadkowych.

Natomiast przy poprawie poziomu brd, przekładającej się na zakładane obniżenie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych, istotne jest uwalnianie centrów miast i miejscowości od ruchu tranzytowego, likwidowanie miejsc niebezpiecznych oraz wdrażanie różnych form organizacyjnych dla stref uspokojonego ruchu.

W mieście Oświęcim ważne jest prawidłowe zarządzanie ruchem drogowym, komunikacją oraz brd na ulicach, rozumianym jako optymalizacja transportu samochodowego z wykorzystaniem inteligentnych systemów (np. ITS).

Tab. 6.9 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
5.1	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd, w tym likwidowanie miejsc niebezpiecznych	<ul style="list-style-type: none"> <li>audyt stosowanych obecnie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego oraz działających urządzeń brd pod kątem minimalizowania oraz eliminowania utrudnień dla autobusów obsługujących linie ptz w OOF,</li> <li>opracowanie katalogu standardów projektowania dróg gminnych w OOF uwzględniającego rozwiązania w zakresie podnoszenia poziomu brd oraz minimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i antropogeniczne,</li> <li>wprowadzenie jednolitych wytycznych i standardów likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach gminnych w OOF,</li> </ul>	X	X	X
5.2	Budowa obwodnic oraz obwodnic śródmiejskich w celu wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast i miejscowości lub z ich centrów	<ul style="list-style-type: none"> <li>zakończenie realizacji docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T w otoczeniu OOF, pozwalających na przełożenie na nie z obszarów zabudowanych OOF całego dalekobieżnego ruchu tranzytowego z podstawowej sieci drogowej obszaru OOF (dróg krajowych i dróg wojewódzkich),</li> <li>zakończenie realizacji obwodnic na podstawowej sieci drogowej w OOF (drogi krajowe i wojewódzkie), pozwalające na przeniesienie na nie ruchu tranzytowego i regionalnego z miast i miejscowości nimi objętych,</li> <li>jednoczesne, obligatoryjne uspokajanie ruchu wewnątrz obszarów objętych obwodnicami, szczególnie w centrach miast i miejscowości oraz ograniczenie w miastach ruchu pojazdów w międzydzielnicowych przejazdach tranzytowych przez te obszary,</li> </ul>	X	X	X
5.3	Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>opracowanie i stosowanie jednolitych dla Gmin OOF wytycznych, zasad i standardów tworzenia stref ruchu uspokojonego,</li> <li>analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących oraz tworzenia nowych stref uspokojonego ruchu w miastach i w miejscowościach w OOF,</li> </ul>	X	X	



Nr Działania	Działanie Priorytetowe. Priorytetu Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Różn. OOF	Miejsca satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
5.4	Opracowanie wspólnej polityki parkingowej na obszarze OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ opracowanie zasad prowadzenia zintegrowanej polityki parkingowej w OOF, uwzględniającej uwarunkowania i specyfikę różnych obszarów – miejskich, podmiejskich i gminnych,</li> <li>➤ przyjęcie wspólnych dla wszystkich Gmin OOF zasad lokalizowania parkingów B+R oraz P+R i K+R w OOF,</li> <li>➤ przyjęcie standardów wyznaczenia przez Gminy OOF, w ramach zintegrowanej polityki parkingowej, podstawowych miejsc lokalizowania parkingów wielostanowiskowych, z wyłączeniem parkingów P+R oraz B+R,</li> <li>➤ lokalizowanie nowych parkingów i miejsc postojowych przede wszystkim na obszarach już przekształconych,</li> <li>➤ analiza możliwości i zasadności rozszerzania istniejących SPP o kolejne ulice oraz tworzenia nowych,</li> <li>➤ opracowanie katalogu infrastruktury parkingowej w OOF w podziale na Obszary Interwencji SUMP OOF,</li> <li>➤ opracowanie standardów dotyczących parkowania hulajnóg elektrycznych oraz wyznaczania przeznaczonych dla nich miejsc parkingowych,</li> </ul>	X	X	
5.5	Ograniczanie nielegalnego parkowania w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ analiza zasadności legalizowania dotychczas nielegalnego parkowania samochodów na obszarach już przekształconych oraz zdegradowanych,</li> <li>➤ likwidowanie parkowania nielegalnego na obszarach nieprzekształconych (głównie zielonych),</li> <li>➤ likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, poprzez m.in. zmianę organizacji ruchu, bariery fizyczne,</li> <li>➤ likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, m.in. przez stosowanie barier fizycznych,</li> <li>➤ przekształcanie ulic dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu w ulice jednokierunkowe, na których do parkowania i postoju pojazdów przeznaczony będzie jeden z dotychczasowych pasów ruchu,</li> <li>➤ zwiększenie kontroli nielegalnego parkowania i jego egzekwowania przez odpowiednie służby właściwe do takich kontroli,</li> </ul>	X	X	
5.6	Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ przeprowadzanie przez Gminy OOF, przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych skierowanych do wszystkich użytkowników dróg dot. korzyści wynikających z zasad funkcjonowania tych stref, w tym w zakresie podniesienia poziomu brd dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego,</li> <li>➤ przeprowadzanie przez Gminy OOF, przed wdrożeniem strefy uspokojonego ruchu na określonym obszarze, kampanii informacyjnych wśród mieszkańców tych obszarów, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców posiadających samochody, informacji o zasadach w nich obowiązujących oraz o terminach ich wdrożenia, celem przygotowania mieszkańców do zmiany organizacji ruchu drogowego,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.10 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem

Nr Działania	Działanie Pozostałe Priorytetu Rozwoju 5: Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
5.7	Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie ruchu samochodów, z wyłączeniem mieszkańców tych stref oraz dostaw i pojazdów specjalnych oraz komunalnych,</li> <li>kameralizowanie ulic, szczególnie w centrach miast i miejscowości, w oparciu o istniejące i nowe strefy uspokojonego ruchu,</li> <li>kameralizowanie ulic poprzez tworzenie na wybranych ulicach stref tylko dla pieszych i rowerów (np. tworzenie ulic typu woonerf oraz zamykanie ulic lub ich odcinków dla ruchu samochodowego),</li> </ul>	X	X	
5.8	Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych ruchu ciężarowego w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>opracowanie zasad wprowadzania oraz katalogu możliwości wdrażania ograniczeń tonażowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych na drogach publicznych w OOF (co najmniej w zakresie dróg gminnych),</li> <li>analiza zasadności i wdrażanie stałych oraz godzinowych obszarowych stref ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych i pojazdów dostawczych (z możliwością wyłączenia pojazdów zeroemisyjnych) szczególnie na obszarach centralnych i śródmiejskich oraz w centrach miast i miejscowości,</li> <li>analiza możliwych lokalizacji na obrzeżach miast w OOF oraz budowa ogólnodostępnych parkingów wielostanowiskowych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych (z wyłączeniem obszarów nieprzeznaczonych), na których mogą one odczekać do czasu umożliwiającego im wjazd do strefy ograniczonej dla ruchu ciężarowego i dostawczego,</li> </ul>	X	X	X
5.9	Wdrożenie systemu sterowania ruchem w mieście Oświęcim	<ul style="list-style-type: none"> <li>budowa systemu sterowania ruchem drogowym (ITS) w mieście Oświęcim w oparciu o rozbudowę liczby sygnalizacji świetlnych,</li> <li>optymalizacja transportu samochodowego w oparciu o rozwiązania telematyczne – rozwój systemu zarządzania ruchem (ITS),</li> <li>udzielanie wysokiego priorytetu w ruchu dla autobusów ptz w ramach działania systemu ITS w mieście Oświęcim,</li> <li>zarządzanie ruchem drogowym – optymalizacja transportu samochodowego z wykorzystaniem ITS poprzez budowę systemu zarządzania ruchem, komunikacją oraz bezpieczeństwem na ulicach i w komunikacji,</li> <li>wykorzystanie systemu ITS do ograniczania natężenia ruchu samochodowego w godzinach szczytu w mieście Oświęcim,</li> </ul>	X		

Źródło: Opracowanie własne

## 6.6. Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej

Spójny system transportu zbiorowego w OOF ma za zadanie optymalną obsługę jak największej liczby mieszkańców OOF, umożliwiając im sprawny dojazd w ramach podróży obywatelskich. Ważna przy tym jest integracja taryfowo-biletowa pomiędzy liniami autobusowymi różnych Organizatorów ptz w OOF, a także możliwość integracji z liniami kolejowymi operatorów kolejowych.

Pozwoli ona na odbywanie podróży na podstawie jednego biletu wszystkimi zintegrowanymi liniami ptz obsługującymi Gminy OOF.

Pomocnym elementem podróży po OOF liniami ptz będzie także jednolity system informacji pasażerskiej zarówno na przystankach ptz, jak i w pojazdach ptz oraz na portalach internetowych i dedykowanych aplikacjach mobilnych.

Tab. 6.11 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej

Nr Działania	Działanie Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
6.1	Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza możliwości oraz zasadności wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na liniach ptz o charakterze użyteczności publicznej wszystkich Organizatorów ptz w OOF,</li> <li>wdrożenie integracji taryfowo-biletowej w OOF jako optymalizacji funkcjonowania ptz do potrzeb określonych grup użytkowników – np. poprzez wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami,</li> <li>wdrożenie wspólnego biletu dla autobusowych linii komunikacyjnych Organizatorów ptz w OOF i regionalnych połączeń kolejowych w granicach OOF obsługiwanych przez operatorów kolejowych,</li> <li>integracja taryfowo-biletowa operatorów przewozów kolejowych (szczególnie regionalnych) z liniami publicznego transportu zbiorowego w OOF,</li> </ul>	X	X	X
6.2	Stosowanie jednolitych standardów informacji pasażerskiej w OOF w oparciu o projektowanie uniwersalne	<ul style="list-style-type: none"> <li>stworzenie standardów wyposażania autobusowych i kolejowych przystanków ptz w elementy informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne,</li> <li>stworzenie standardów wyposażania pojazdów ptz w elementy informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne,</li> <li>wdrożenie standardów informacji pasażerskiej na autobusowych i kolejowych przystankach ptz oraz w pojazdach ptz,</li> <li>wprowadzenie jednolitej w całym OOF informacji pasażerskiej na portalach internetowych i dedykowanych aplikacjach mobilnych oraz w ramach e-informacji na przystankach ptz i w pojazdach ptz,</li> <li>wyposażenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,</li> <li>wyposażenie wybranych pętli autobusowych oraz istotnych autobusowych i kolejowych przystanków ptz w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,</li> </ul>	X	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*



Tab. 6.12 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej

Nr Działania	Działanie Pozostałe Priorytetu Rozwoju 6: Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
6.3	Umożliwienie zaplanowania podróży po całym OOF za pomocą jednej aplikacji mobilnej	<ul style="list-style-type: none"> <li>uruchomienie jednej aplikacji mobilnej (realizacja idei MaaS) w celu ułatwienia pasażerom w jednym miejscu m.in.: zaplanowania podróży, zakupu biletów, sprawdzenia godzin odjazdu z wybranego przystanku transportu zbiorowego oraz obecnej pozycji pojazdu na wirtualnej mapie obszaru OOF,</li> <li>uruchomienie w ramach zintegrowanej aplikacji funkcji planera podróży integrującego różne rodzaje transportu (autobusowy ptz, transport kolejowy, zbiorowy transport prywatny), pozwalającej na przygotowanie całej trasy podróży z podziałem na dostępne rodzaje środków transportu i określeniem ceny za całą podróż,</li> </ul>	X	X	X
6.4	Integracja taryfowo-biletowa pomiędzy Organizatorami ptz a operatorami komercyjnymi w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza możliwości integracji taryfowo-biletowej z liniami komercyjnymi operatorów prywatnych na obszarze OOF,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

## 6.7. Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym

Jednym z ważnych elementów integrujących transport publiczny z transportem indywidualnym (rozumianym jako kierowców samochodów i ich pasażerów oraz rowerzystów i pieszych) jest umożliwienie łatwego dojazdu (samochodem, a także rowerem po drodze dla rowerów) i dojazdu do przystanków ptz.

Szczególnie istotne jest to w przypadku węzłów przesiadkowych, które powinny oferować możliwość także pozostawienia swojego pojazdu (samochodu lub roweru) na dedykowanym parkingu. Parkingi P+R pozwalają na zmniejszenie liczby podróży samochodem po OOF – ograniczając je do najbliższego węzła przesiadkowego i dalsze ich kontynuowanie środkami ptz.

Tab. 6.13 Działania Priorytetowe realizujące do roku 2030 Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 7: integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
7.1	Zachowanie rezerw terenowych w mpzp pod infrastrukturę transportu publicznego oraz rowerowego i pieszego	<ul style="list-style-type: none"> <li>wprowadzanie przez Gminy OOF stosownych zapisów w mpzp o przeznaczeniu określonych obszarów pod lokalizację planowanej infrastruktury ptz linowej (np. pod ulice) i punktowej (np. węzły przesiadkowe, pętle), zgodnie z wypracowaną polityką i kierunkami rozwoju zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury ptz w OOF,</li> <li>wprowadzanie stosownych zapisów w mpzp przez Gminy OOF o przeznaczeniu określonych obszarów pod lokalizację planowanej infrastruktury rowerowej (np. drogi dla rowerów, parkingi B+R) oraz infrastruktury pieszej (np. drogi dla pieszych i rowerów), zgodnie z wypracowaną polityką i kierunkami rozwoju zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury ptz w OOF,</li> <li>rezerwowanie oraz zachowywanie w mpzp przez Gminy OOF terenów planowanych pod infrastrukturę dla zrównoważonej mobilności w OOF, w tym dla ptz oraz dla ruchu pieszego i ruchu rowerowego, a także zapisów o niezabudowywaniu tych obszarów i korytarzy oraz o niewydawaniu pozwoleń na budowę w granicach tych działek,</li> <li>zachowywanie w mpzp rezerw terenowych pod planowane funkcje związane ze zrównoważoną mobilnością w OOF w pierwszej kolejności na obszarach już przekształconych i zdegradowanych oraz zakazywanie lub ograniczanie do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych,</li> </ul>	X	X	X
7.2	Opracowanie zasad lokalizowania i minimalnego wyposażenia różnych kategorii węzłów przesiadkowych w OOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>opracowanie zasad lokalizowania węzłów przesiadkowych dla poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP OOF w oparciu o ich przyjętą klasyfikację i podział na zintegrowane węzły przesiadkowe i punkty przesiadkowe,</li> <li>opracowanie kategorii węzłów przesiadkowych zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględniających minimalne wyposażenie w infrastrukturę ptz, informację pasażerską i inne funkcje, w podziale na Obszary Interwencji SUMP OOF,</li> <li>analiza zasadności budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w Gminach OOF oraz punktów przesiadkowych w OOF w miejscach charakteryzujących się krótkim dojazdem transportem indywidualnym oraz oferujących odpowiednią częstotliwość kursowania transportu zbiorowego i dogodne warunki zaparkowania swojego pojazdu (co najmniej parking B+R lub parkingi rowerowe),</li> <li>adaptacja do zmian klimatu poprzez ograniczanie efektu miejskich wysp ciepła - budowa zielonych przystanków, przystanków ekologicznych i węzłów przesiadkowych, wykorzystujących odnawialne źródła energii (np. panele fotowoltaiczne i turbiny wiatrowe, które zasilać zainstalowane na nich urządzenia),</li> </ul>	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
7.3	Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych lub punktów przesiadkowych w OOF przy czynnych stacjach i przystankach kolejowych w <i>Gminach OOF</i>, wyposażonych w parkingi – P+R i/lub B+R i/lub K+R,</li> <li>budowa punktów przesiadkowych w <i>Gminach OOF</i>, integrujących linie ptz różnych Organizatorów ptz w OOF oraz także linie komercyjne i transport indywidualny, wyposażonych, w miarę możliwości przestrzennych, w parkingi B+R i/lub K+R i/lub parkingowi rowerowe,</li> </ul>	X	X	X

*Źródło: Opracowanie własne*

Tab. 6.14 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym

Nr Działania	Działania Pozostałe Priorytetu Rozwoju 7: Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
7.4	Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>realizacja w pierwszej kolejności sieci dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w przebiegach umożliwiających szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne do zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz do punktów przesiadkowych w OOF,</li> <li>systematyczne uzupełnianie w pierwszej kolejności luk w dojazdach do zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz do punktów przesiadkowych pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów,</li> </ul>	X	X	X
7.5	Zintegrowanie systemów opłat za parkowanie z biletami komunikacji publicznej na obszarze OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza możliwości bezpłatnego parkowania na parkingach P+R dla osób posiadających: bilet dobowy, bilet okresowy lub kartę dedykowaną komunikacji publicznej w OOF,</li> <li>analiza możliwości podróżowania liniami ptz w OOF na podstawie biletu parkingowego za postój samochodu na parkingach P+R oraz w SPP funkcjonujących w OOF,</li> </ul>	X		

*Źródło: Opracowanie własne*



## 6.8. Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska

Przy wdrażaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w OOF bardzo ważne są także działania bezpośrednie wpływające na spadek poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu komunikacyjnego).

Zwiększony ruch pojazdów przekłada się też na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne i antropogeniczne, przede wszystkim jako emisja liniowa (zanieczyszczenia z transportu). Oddziaływanie to można zmniejszać zarówno poprzez rozwiązania infrastrukturalne (budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury drogowej z wykorzystaniem najnowszych możliwości i rozwiązań), jak i zmiany organizacyjne (nowe organizacje ruchu).

Dodatkowo można wprowadzać Strefy Czystego Transportu, których efektem jest przede wszystkim ograniczenie w ich granicach liczby pojazdów z silnikami niespełniającymi zakładanych minimalnych wymogów normy emisji spalin. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych umożliwia ustanawianie SCT także na terenie wszystkich gmin na mocy stosownych uchwał rad gmin, które określać będą zasady ich funkcjonowania

Rozwój ptz w OOF ma też na celu zmniejszanie udziału podróży obligatoryjnych odbywanych samochodem po OOF oraz zwiększanie udziału autobusów zero- i niskoemisyjnych oraz autobusów z silnikami o niskiej emisji (z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6 lub wyższą) w obsłudze ptz w OOF.

Także prawidłowe i funkcjonalne dostarczanie towarów na całym obszarze OOF, przy jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko, przestrzeń antropogeniczną i na ruch drogowy, wymaga rozwoju logistyki miejskiej w OOF w oparciu o zero- i niskoemisyjne przepływy towarów do/z OOF oraz uporządkowania całego procesu dostaw w obsłudze miast i miejscowości w OOF.

Wszystkie inwestycje infrastrukturalne w OOF związane z układem transportowym, logistyką miejską oraz z funkcjonowaniem i rozwojem ptz, wymagają stosowania rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań pozwalających na obniżanie negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat oraz na jakość życia mieszkańców OOF.

Tab. 6.15 Działania Priorytetowe realizujące Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
8.1	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych	<ul style="list-style-type: none"> <li>wskazywanie w dokumentach strategicznych <i>Gmin OOF</i> sposobu kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy poprzez: obejmowanie planowanymi funkcjami w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz przez konieczność zakazywania lub ograniczania do minimum zmiany funkcji obszarów nieprzekształconych,</li> <li>ujmowanie w <i>suikzp</i> w ramach kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej gminy zmiany przeznaczenia terenów (przez wykorzystywanie w pierwszej kolejności obszarów już przekształconych i zdegradowanych oraz zakazywanie lub ograniczanie do minimum zmiany dotychczasowego przeznaczenia obszarów nieprzekształconych),</li> <li>ujmowanie w <i>mpzp</i> (w nawiązaniu do obowiązujących w gminie dokumentów strategicznych i <i>suikzp</i>): kierunków, zasad, standardów i wskaźników urbanistycznych dot. możliwości obejmowania planowanymi zmianami sposobu przeznaczenia określonych obszarów lub ich części oraz wskazanych działek na obszarach nieprzekształconych,</li> <li>uwzględnianie w dokumentach strategicznych oraz w <i>suikzp</i> i <i>mpzp</i> dbałości o przestrzeń i zapisów o rozsądnym planowaniu inwestycji w zakresie mobilności i transportu (niezabudowywanie bez konkretnego uzasadnienia i konieczności otwartych, zielonych przestrzeni),</li> <li>rozwój istniejącej infrastruktury transportowej oraz infrastruktury ptz w oparciu o jak najmniejszy stopień ingerencji w obszary zielone,</li> <li>planowanie nowej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jak najmniejszego wykorzystania obszarów nieprzekształconych,</li> <li>planowanie infrastruktury transportu zbiorowego (szczególnie węzłów przesiadkowych i parkingów P+R) z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych,</li> </ul>	X	X	X

Nr Działania	Działania Priorytetowe Priorytetu Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach Interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
8.2	Stosowanie błękitno-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ opracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych w zakresie infrastruktury ptz,</li> <li>➤ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz budowy i rewitalizacji linii kolejowych w zakresie infrastruktury ptz,</li> <li>➤ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, przebudowy i remontu infrastruktury dedykowanej ptz (np. przystanków komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych).</li> </ul>	X	X	
8.3	Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań na przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury ptz w OOF uwzględniającej zasady projektowania uniwersalnego i wymogi środowiskowe,</li> <li>➤ wypracowanie katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamiejskich oraz w pasach kolejowych co najmniej w zakresie infrastruktury ptz, przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego i wymogów środowiskowych,</li> <li>➤ realizacja rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w ramach budowy, rozbudowy lub przebudowy dróg oraz pasów kolejowych w zakresie infrastruktury ptz,</li> <li>➤ wprowadzanie błękitno-zielonej infrastruktury oraz zielonej architektury na węzłach przesiadkowych, w punktach przesiadkowych, na przystankach ptz (w tym na stacjach i przystankach kolejowych) i na parkingach P+R oraz B+R (m.in. elementy nawierzchni i zadaszeń, zieleni niska i wysoka, retencja wód opadowych),</li> </ul>	X	X	X
8.4	Stworzenie zasad dostarczania towarów do centrum miast i miejscowości przez pojazdy ciężarowe i dostawcze	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ograniczanie negatywnego wpływu ruchu pojazdów ciężarowych (emisja liniowa, hałas komunikacyjny, poziom brd), przez wykorzystanie zero- i niskoemisyjnych pojazdów ciężarowych i dostawczych do obsługi towarowej w OOF,</li> <li>➤ analiza zasadności wprowadzania stałych oraz godzinowych obszarowych stref ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych i dostawczych (szczególnie na obszarach centralnych i śródmiejskich, w centrach miast i miejscowości), także w oparciu o rodzaj pojazdu, wiek, wielkość, ładowność oraz emisję spalin,</li> <li>➤ promowanie oraz zachęcanie do dostaw towarów w OOF niskoemisyjnymi pojazdami ciężarowymi i dostawczymi (CNG, LNG i napędzanymi biometanem), na rzecz zmniejszania udziału w dostawach towarów pojazdów ciężarowych i dostawczych o napędzie spalinowym.</li> </ul>	X	X	X
8.5	Organizowanie dla urzędników Gmin OOF kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników Gmin OOF dot. korzyści dla mieszkańców OOF oraz środowiska naturalnego wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżania emisji z transportu w OOF,</li> <li>➤ przeprowadzanie kampanii informacyjnych dla urzędników Gmin OOF dot. korzyści wynikających z obniżania emisji z transportu w wyniku zmiany sposobu przemieszczania się własnym samochodem na rzecz ruchu pieszego, rowerowego, UTO i UWR oraz środków ptz,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 6.16 Działania Pozostałe realizujące Priorytet Rozwoju 8: Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska

Nr Działania	Działanie Priorytetu Rozwoju 8: działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	Opis działania	Działania do realizacji w poszczególnych Obszarach interwencji SUMP OOF		
			Rdzeń OOF	Miasta satelitarne OOF	Pozostały obszar OOF
8.6	Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach dotyczących usług komunalnych Gmin OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>wymiana obecnych flot pojazdów Gmin OOF użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi na pojazdy zeroemisyjne lub zakup nowych pojazdów zeroemisyjnych, co najmniej w liczbie spełniającej wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych,</li> <li>obligatoryjne stosowanie przez Gmin OOF wymogu posiadania przez podmioty zewnętrzne wykonujące zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosowanych porozumień i umów z Gminami OOF, pojazdów zeroemisyjnych co najmniej w liczbie spełniającej wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych,</li> <li>wynajem przez Gminy OOF pojazdów zeroemisyjnych w liczbie pozwalającej spełnić wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zeroemisyjnych.</li> </ul>	X	X	
8.7	Wdrożenie Stref Czystego Transportu w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>analiza zasadności ustanowienia SCT w mieście Oświęcim,</li> <li>wdrożenie SCT w mieście Oświęcim,</li> </ul>	X		
8.8	Rewitalizowanie przestrzeni publicznych w centrach miast i miejscowości w OOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>opracowywanie gminnych planów rewitalizacji lub innych dokumentów dedykowanych rewitalizacji obszarów zdegradowanych, celem poprawy jakości życia mieszkańców oraz wzrostu ich mobilności w oparciu o ruch pieszzy, transport rowerowy, ptz i inne ekologiczne środki transportu,</li> <li>zmiana sposobu przemieszczania się mieszkańców w granicach obszarów rewitalizowanych w OOF poprzez obsługę tych obszarów w jak największym procencie liniami ptz,</li> </ul>	X	X	
8.9	Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów	<ul style="list-style-type: none"> <li>wprowadzanie zieleni niskiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów,</li> <li>wprowadzanie zieleni wysokiej na drogach dla pieszych, na drogach dla pieszych i rowerów oraz na drogach dla rowerów, celem zwiększenia komfortu przemieszczania się pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR (m.in. poprzez zapewnienie cienia w słoneczne i upalne dni oraz ochrony przed wiatrem),</li> <li>separowanie, poprzez stosowanie zielonych nawierzchni na opaskach rozdzielających, obszaru pieszego i rowerowego od siebie,</li> <li>stosowanie zieleni izolacyjnej oraz nasadzenie drzew w pasie drogowym celem separowania ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego od ruchu drogowego,</li> </ul>	X	X	X

Źródło: Opracowanie własne



## 7. Źródła finansowania

Zrealizowanie działań ujętych w *SUMP OOF* wymaga zapewnienia ich całkowitego finansowania. Podstawą ich finansowania oraz także finansowania innych działań, które przyczyniają się do realizacji *Celów Operacyjnych SUMP OOF*, są przede wszystkim budżety własne *Gmin OOF*.

Finansowanie może być uzupełniane ze środków zewnętrznych na różnym poziomie dofinansowania z dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy powiatowych, wojewódzkich, krajowych oraz europejskich i z nowych, które mogą powstać w następnej perspektywie finansowej UE po 2027 roku.

Należy mieć na uwadze, że *Gminy OOF*:

- miasto Oświęcim, gminy: Brzeszcze i Chelmek oraz sołectwo Gromiec w gminie Libiąż położone są w województwie małopolskim,
- miejscowość Wola w gminie Miedźna leży w województwie śląskim,

co przekłada się na możliwe różne źródła finansowania dedykowane na poziomach krajowym, wojewódzkim i powiatowym w ramach danego województwa.

Kolejnym źródłem dofinansowania lub finansowania w całości planowanych działań i projektów mogą być także środki podmiotów prywatnych oraz finansowanie w formule PPP.

Do zewnętrznych źródeł finansowania działań i inwestycji w ramach *SUMP OOF*, oprócz budżetów własnych *Gmin OOF*, należą także:

- budżet Województwa Małopolskiego,
- budżet Województwa Śląskiego,
- budżet państwa,
- programy wojewódzkie:
  - Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027<sup>2</sup>,
  - Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027<sup>3</sup>,
  - Program poprawy bezpieczeństwa na drogach województwa śląskiego<sup>3</sup>,
  - Program Współfinansowania Inwestycji Drogowych 2021+<sup>3</sup>,
- programy i fundusze europejskie:
  - Interreg Czechy-Polska 2021-2027<sup>3</sup>,
  - Interreg Polska-Słowacja 2021-2027<sup>2</sup>,
  - Interreg Europa Środkowa 2021-2027,
  - Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027,
  - Interreg Europa 2021-2027,
  - Horyzont Europa,
  - Instrument "Łącząc Europę" w perspektywie 2021-2027 (CEF)<sup>4</sup>,

<sup>2</sup> Nie obejmuje miejscowości Wola w gminie Miedźna.

<sup>3</sup> Dotyczy tylko miejscowości Wola w gminie Miedźna.

<sup>4</sup> W obszarze OOF dotyczy tylko miasta Oświęcim.

- Norweski Mechanizm Finansowy i Mechanizm Finansowy EOG<sup>2</sup> (Fundusze norweskie i EOG),
  - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FENIKS),
  - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność,
  - fundusze międzynarodowych instytucji finansowych (m.in. EBI, EBOR, Bank Światowy),
  - inne programy Komisji Europejskiej,
- programy i fundusze krajowe:
- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
  - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
  - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
  - Plan Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023-2027,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
    - Program Zielony transport publiczny,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
    - Program Elektromobilność,
  - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
    - Program Mój elektryk,
  - Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar B i obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
  - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych,
  - Dostępność Plus 2018-2025,
  - inne krajowe fundusze celowe.

Ze względu na możliwość uruchomienia kolejnych nowych programów i funduszy na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim i powiatowym oraz zmiany procedur, wymogów i zakresów istniejących programów, przy składaniu wniosku każdorazowo należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Inwestycje związane z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi na obszarze OOF mogą być finansowane zarówno w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców dróg (opisanych w rozdz. 9 *Diagnozy OOF*), tj.:

- dla dróg krajowych: GDDKiA Oddział w Krakowie i GDDKiA Oddział w Katowicach,
- dla dróg wojewódzkich: ZDW w Krakowie i ZDW w Katowicach,
- dla dróg powiatowych: Wydział Inwestycji, Rozwoju i Dróg Starostwa Powiatowego w Oświęcimiu, Powiatowy Zarząd Dróg w Chrzanowie i Powiatowy Zarząd Dróg w Pszczynie,

jak i też z budżetu państwa, budżetu Województwa Małopolskiego i Województwa Śląskiego oraz ze źródeł zewnętrznych, także w formie pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych *Gmin OOF*.

Inwestycje na drogach gminnych, szczególnie na obszarach stykowych (m.in. na granicach pomiędzy *Gminami OOF*), finansowane są głównie z budżetów własnych *Gmin OOF* w ramach zadań własnych zarządców dróg gminnych.

W ramach pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych dla dróg gminnych są to możliwości w postaci:

- pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów własnych bezpośrednio graniczących ze sobą *Gmin OOF* oraz gmin spoza *OOF*, które graniczą z nimi,
- pomocy rzeczowej lub dotacji celowej z budżetów Województwa Małopolskiego i Województwa Śląskiego,
- z wojewódzkich, krajowych i europejskich programów i funduszy dedykowanych dla dróg gminnych.

Inwestycje kolejowe w zakresie infrastruktury finansowane są w ramach zadań własnych odpowiednich zarządców infrastruktury kolejowej na obszarze *OOF* (tj. PKP S.A., PKP PLK sp. o. o.). W ramach stosownych porozumień niektóre inwestycje kolejowe mogą być także dofinansowane z budżetów *Gmin OOF*.

Możliwym źródłem dofinansowania inwestycji lub finansowania ich w całości mogą być także środki inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej. Dotyczy to np. budowy lub przebudowy drogi dojazdowej, remontu lub przebudowy dróg wokół inwestycji, budowy lub przebudowy skrzyżowań, budowy chodników, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów, budowy przystanków transportu zbiorowego, zatok przystankowych itp.

Inwestycje publiczne mogą być także realizowane w formule PPP, polegającej na budowie oraz remontach infrastruktury publicznej, połączonej z możliwością jej utrzymywania i/lub zarządzania przez Partnerów prywatnych.



## 8. Monitoring realizacji SUMP OOF

Prawidłowy rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze OOF wymaga prowadzenia cyklicznego monitorowania postępów realizacji SUMP OOF. Poprzez monitorowanie badany jest stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców OOF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze OOF.

Efektom monitorowania będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych Celów Strategicznych SUMP OOF są realizowane właściwie oraz czy wdrażanie SUMP OOF postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Do koordynowania wdrażania SUMP OOF we wszystkich Gminach OOF powinien być wyznaczony jeden podmiot (np. Miasto Oświęcim, pełniące jednocześnie funkcję Rdzenia OOF), który zarządzać będzie realizacją projektów SUMP OOF przez Gminy OOF, organizować środki zewnętrzne na ich realizację, a także będzie monitorować stopień realizacji poszczególnych wskaźników i wykonania SUMP OOF.

Poszczególne Gminy OOF będą odpowiedzialne za wdrażanie działań realizujących skierowane do nich postanowienia SUMP OOF, koordynując je każda w swojej części oraz przekazując do podmiotu koordynującego informacje i dane za dany rok dotyczące realizacji działań wskazanych w SUMP OOF.

Podmiot koordynujący powinien prezentować wyniki monitoringu stopnia realizacji działań SUMP OOF w formie ogólnodostępnych raportów.

Ze względu na zróżnicowanie obszarów w OOF nie wszystkie wskaźniki są monitorowane na wszystkich Obszarach Interwencji SUMP OOF. W Tab. 8.1 zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji Priorytetów Rozwoju SUMP OOF (wskazanych w Rozdziale 6) wraz z ich wartościami (bazowymi oraz pożądaną wartością lub kierunkiem zmian wartości).

Wartości bazowe zostały ustalone na podstawie danych zebranych od Gmin OOF, danych GUS (BDL), Diagnozy OOF. Następnie określone zostały ich oczekiwane wartości lub pożądaną kierunki zmian.

Monitoring wskaźników realizacji celów strategicznych SUMP OOF powinien być realizowany cyklicznie – co dwa lata:

- pierwsze badanie powinno nastąpić w 2025 roku (raporty za 2024 rok),
- kolejne badanie w roku 2027 (za rok 2026),
- następne badanie w roku 2029 (raporty za rok 2028),
- ostatnie badanie w roku 2031 (za rok 2030).

Ostatni cykl monitorowania dokonany w 2031 roku będzie jednocześnie podsumowaniem całego cyklu realizacji SUMP OOF do roku 2030.

Ocena postępu realizacji *SUMP OOF* będzie dokonywana w oparciu o udział procentowy wskaźników osiągających zamierzony trend względem ostatniego badania (np. 20 z 39 wskaźników, tj. 51% wskaźników wskazuje oczekiwany trend).

Do oceny będzie zastosowana powszechnie znana skala: od 1 (ocena niedostateczna) do 6 (ocena celująca). Zakres tej skali pozwoli ocenić poziom realizacji zarówno poszczególnych Priorytetów Rozwoju, jak i całego *SUMP OOF*. Dlatego uzyskanie w *OOF* oczekiwanych trendów poprawy stanu zrównoważonej mobilności (vide poniższa Tab. 8.1) wynikających z realizacji *SUMP OOF*, na poziomie:

- 100% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje ocenę celującą (6),
- 81%-99% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje ocenę bardzo dobrą (5),
- 61%-80% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje ocenę dobrą (4),
- 41%-60% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje ocenę dostateczną (3),
- 21%-40% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje ocenę dopuszczającą (2),
- 0%-20% wskaźników wykazujących oczekiwany trend daje ocenę niedostateczną (1).

W przypadku kiedy wartości wskaźników realizacji *SUMP OOF* wskazywać będą na brak realizacji Priorytetów Rozwoju, należy wówczas odpowiednio: podjąć działania mające na celu wzmocnienie ich realizacji albo zaktualizować *SUMP OOF* w przypadku braku możliwości przeciwdziałania, nadając wskaźnikom nowe wartości.

Ze względu na: brak danych w *Gminach OOF*, dane szczytkowe *Gmin OOF*, dane posiadane tylko przez niektóre *Gminy OOF* lub nowy rodzaj danych, które do tej pory nie były gromadzone, dla niektórych wskaźników realizacji Priorytetów Rozwoju *SUMP OOF* w poniższej tabeli, wartość bazowa oznaczona jest jako „-”

Oczekiwany trend dla wartości poszczególnych wskaźników oznaczono następująco:

- ↗ - oczekiwany wzrost wartości,
- ↘ - oczekiwany spadek wartości,
- ● - oczekiwana wartość nie mniejsza niż w roku bazowym.

Tab. 8.1 Wskaźniki realizacji SUMP OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Poprawa dostępności do usług podstawowych	1	liczba <i>Gmin</i> OOF z obowiązującymi <i>suikzp</i> , uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	2	udział powierzchni zabudowanej w obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (TOD) w OOF	%	2022	92	↗	cały OOF
	3	udział powierzchni <i>Gmin</i> OOF pokrytej obowiązującymi <i>mpzp</i> w powierzchni ogółem	%	2021	34,2	↗	cały OOF
Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	4.1	mieszkańcy OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	62	↗	cały OOF
	4.2	mieszkańcy <i>Rdzenia</i> OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	83	↗	Rdzeń OOF



Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Zwiększenie udziału i dostępności transportu publicznego oraz infrastruktury, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami	4.3	mieszkańcy <i>Miast OOF</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	43	↗	Miasta satelitarne OOF
	4.4	mieszkańcy <i>Obszaru pozostałego OOF</i> (bez <i>Miast OOF</i> ) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	40	↗	Pozostały obszar OOF
	5	liczba czynnych stacji i przystanków kolejowych w OOF objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny	szt.	2022	3	↗	cały OOF
	6	roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym na liniach MZK	mln. os.	2022	1,99	↗	cały OOF
	7	roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w OOF	tys. os.	2019	387,4	↗	cały OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	8	udział Gmin OOF z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami	%	2022	0	↗	cały OOF
	9	długość dróg dla rowerów w OOF	km	2022	20,6	↗	cały OOF
	10	długość turystycznych tras rowerowych w OOF	km	2022	86,4	↗	cały OOF
	11	udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	%	2022	3	↗	cały OOF
	12	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w OOF	szt.	2022	2	↗	cały OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu indywidualnego	13	udział <i>Gmin OOF</i> z przyjętymi standardami pieszymi	%	2022	0	↗	cały OOF
	14	udział <i>Gmin OOF</i> z przyjętymi standardami rowerowymi	%	2022	0	↗	cały OOF
	15	udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w OOF	%	2022	3	↗	cały OOF
	16	liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez Gminy OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
Poprawa stanu taboru ptz w OOF	17	udział autobusów MZK zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w OOF	%	2022	2	↗	Rdzeń OOF



Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Organizacja i zarządzanie ruchem, w tym systemy sterowania ruchem	18	udział autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF, spełniających normę EURO 6 lub wyższą	%	2022	45	↗	Rdzeń OOF
	19	długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w Rdzeniu OOF	km	2022	0	↗	Rdzeń OOF
	20	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w OOF	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	7,6	↘	cały OOF
	21	liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w OOF	os.	2021	57	↘	cały OOF
	22	długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w Miastach OOF	km	2022	31,6	↗	Rdzeń OOF i Miasta satelitarne OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Systemy taryfowo-biletowe oraz system informacji pasażerskiej	23	liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w OOF	szt.	2022	9	↗	cały OOF
	24	liczba integracji taryfowo-biletowych pomiędzy liniami MZK a liniami pozostałych Organizatorów ptz w OOF	szt.	2022	0	↗	cały OOF
	25	liczba zintegrowanych systemów informacji pasażerskiej pomiędzy Organizatorami ptz na obszarze OOF	szt.	2022	0	↗	cały OOF
Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	26	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	27	liczba punktów przesiadkowych w OOF	szt.	2022	0	↗	cały OOF

Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym	28	liczba parkingów P+R w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	29	liczba parkingów B+R w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
	30	liczba parkingów K+R w OOF	szt.	2022	1	↗	cały OOF
Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	31	liczba mieszkańców miasta Oświęcim narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	os.	2018	5 048	↘	Rdzeń OOF
	32.1	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla <i>Rdzenia OOF</i>	%	2022	0	↗	Rdzeń OOF



Priorytet Rozwoju	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Oczekiwany trend	Obszary OOF
Działania redukujące negatywny wpływ transportu na stan środowiska	32.2	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla <i>Gmin OOF</i> (bez miasta Oświęcim)	%	2022	0	↗	Miasta satelitarne OOF i Obszar pozostały OOF
	33	udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych	%	2022	100	●	cały OOF
	34	udział nowych inwestycji transportowych w <i>Miastach OOF</i> , wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania	%	2022	-	↗	Rdzeń OOF i Miasta satelitarne OOF
	35	liczba wdrożonych Stref Czystego Transportu	szt.	2022	0	↗	Rdzeń OOF

Źródło: Opracowanie własne

Opis ww. wskaźników monitoringu realizacji *SUMP OOF* przedstawia się następująco:

**Wskaźnik nr 1**

**Liczba Gmin OOF z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność**

Liczba *Gmin OOF*, które w swoich *suikzp*<sup>5</sup> wskazują obszary planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy zgodnie z ideą TOD, wobec liczby wszystkich *Gmin OOF*.

Wskaźnik prezentowany liczbą *Gmin OOF* z obowiązującymi *suikzp*<sup>6</sup>, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność na poziomie co najmniej oceny 2,1 (obliczanej według czterostopniowej skali oceny opisanej w rozdz. 3 *Diagnozy OOF*), w ogólnej liczbie *Gmin OOF*.

Źródło danych: dane każdej z *Gmin OOF*.

**Wskaźnik nr 2**

**Udział powierzchni zabudowanej na obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (TOD) w OOF**

Udział powierzchni zabudowanej planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (zgodnie z ideą TOD) na obszarze OOF.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 78% powierzchni zabudowanej obszarów planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy w OOF.

Źródło danych: dane każdej z *Gmin OOF*.

**Wskaźnik nr 3**

**Udział powierzchni Gmin OOF pokrytej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem**

Łączna powierzchnia wszystkich *Gmin OOF* pokryta obowiązującymi *mpzp* wobec całej powierzchni *Gmin OOF*.

Udział ten dla sołectwa Gromiec liczony jest dla całej Gminy Libiąż, a dla miejscowości Wola – dla całej gminy Miedźna.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 69 % powierzchni *Gmin OOF* pokrytej obowiązującymi *mpzp* w danym roku.

Źródło danych: dane *Gminy OOF* oraz Gminy Libiąż i Gminy Miedźna.

<sup>5</sup> *Suikzp* lub w przypadku zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zastępujący je nowy dokument polityki przestrzennej gminy, będący aktem prawa miejscowego – np. plan ogólny gminy.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

#### Grupa wskaźników nr 4

##### Mieszkańcy OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Procentowy udział sumy liczby mieszkańców, którzy mają dostęp do przystanków/stacji oddalonych mniej niż:

- 5 minut (417 m w linii prostej) do przystanków autobusowych lub
- 10 minut (833 m w linii prostej) do stacji i przystanków kolejowych,

zapewniających bardzo dobrą lub dobrą częstotliwość kursowania, w liczbie wszystkich mieszkańców analizowanego obszaru.

Przez bardzo dobry lub dobry dostęp do ptz, rozumiany jest:

- dla obszaru zamieszkałego przez ponad 100 tys. mieszkańców:
  - bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),
  - dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę.
- dla obszaru zamieszkałego przez poniżej 100 tys. mieszkańców:
  - bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie),
  - dobry dostęp to poniżej średnio 4 połączeń na godzinę.

Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych OOF:

- **wskaźnik nr 4.1 mieszkańcy OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, dla mieszkańców wszystkich *Gmin* OOF całego obszaru OOF,
- **wskaźnik nr 4.2 mieszkańcy Rdzenia OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący tylko mieszkańców miasta Oświęcim,
- **wskaźnik nr 4.3 mieszkańcy Miast OOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców *Miast satelitarnych* OOF (bez miasta Oświęcim), tj. mieszkańców miasta Brzeszcze i miasta Chełmek,
- **wskaźnik nr 4.4 mieszkańcy Obszaru pozostałego OOF (bez Miast OOF) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**, obejmujący mieszkańców *Gmin* OOF wchodzących w skład *Obszaru pozostałego OOF*, z wyłączeniem *Miast* OOF (gmina Brzeszcze, gmina Chełmek, sołectwo Gromiec w gminie Libiąż i miejscowość Wola w gminie Miedźna).

Jest to obligatoryjny Wskaźnik nr 6 – *dostęp do usług w zakresie mobilności*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI).

Źródło danych: Dane *Gmin* OOF oraz Organizatorów ptz w OOF.



#### **Wskaźnik nr 5**

##### **Liczba czynnych stacji i przystanków kolejowych w OOF objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny**

Liczba czynnych w ruchu pasażerskim w dzień roboczy szkolny stacji kolejowych oraz przystanków kolejowych na obszarze OOF.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą stacji i przystanków kolejowych w *Gminach OOF* obsługiwanych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny.

Do wskaźnika nie zaliczają się stacje i przystanki kolejowe, które obsługiwane są pasażerskim transportem kolejowym w dni robocze wolne od nauki szkolnej i w dni wolne.

Źródło danych: dane *Gmin OOF* oraz kolejowych Organizatorów ptz.

#### **Wskaźnik nr 6**

##### **Roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym na liniach MZK**

Łączna liczba pasażerów korzystających w danym roku z publicznego transportu zbiorowego na liniach autobusowych w *Gminach OOF* organizowanych przez Miasto Oświęcim i obsługiwanych przez MZK.

Do wskaźnika nie zalicza się pasażerów linii autobusowych organizowanych przez ZKMM i ZTM.

Wskaźnik prezentowany w mln. osób, np. 2,9 mln pasażerów przewiezionych w OOF na liniach MZK.

Źródło danych: dane MZK.

#### **Wskaźnik nr 7**

##### **Roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w OOF**

Łączna liczba pasażerów korzystających w ciągu roku z publicznego transportu zbiorowego na liniach kolejowych organizowanych w *Gminach OOF* przez kolejowych Organizatorów ptz.

Wskaźnik prezentowany w osobach, np. 444 tys. pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w OOF,

Źródło danych: dane Urzędu Transportu Kolejowego (wymiana pasażerska na stacjach za dany rok) oraz kolejowych Organizatorów ptz w OOF.

#### **Wskaźnik nr 8**

##### **Udział *Gmin OOF* z przyjętymi standardami dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami**

Liczba *Gmin OOF* z przyjętymi standardami dostępności do publicznego transportu zbiorowego dla osób ze szczególnymi potrzebami (w tym osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją), uwzględniające zasady projektowania uniwersalnego, wobec wszystkich *Gmin OOF*.

Wskaźnik prezentowany procentowym udziałem, np. 60% *Gmin OOF* z przyjętymi uchwałami rad miast i rad gmin dot. standardów dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej i rady gminy danej *Gminy OOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza,

wójta, w sprawie przyjęcia standardów dostępności do ptz dla osób ze szczególnymi potrzebami.

#### **Wskaźnik nr 9**

##### **Długość dróg dla rowerów w OOF**

Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS).

Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych opisanych we wskaźniku nr 10).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 24 km dróg dla rowerów w OOF.

Źródło danych: dane *Gmin OOF* oraz zarządców dróg krajowych, dróg wojewódzkich i dróg powiatowych.

#### **Wskaźnik nr 10**

##### **Długość turystycznych tras rowerowych w OOF**

Łączna długość prawidłowo oznakowanych turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych) na obszarze OOF.

Do wskaźnika nie zalicza się dróg dla rowerów (tj. dróg dla rowerów opisanych we wskaźniku nr 9).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 112 km tras rowerowych w OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 11**

##### **Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów**

Liczba zadaszonych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych) wobec liczby wszystkich szkół gminnych i powiatowych w OOF.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w *Gminach OOF*. Jest on prezentowany w procentach, np. 70 % szkół w OOF posiadających zadaszone parkingi rowerowe.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 12**

##### **Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w OOF**

Liczba wszystkich przyjętych przez *Gminy OOF*, wspólnych dla całego obszaru OOF lub co najmniej dla dwóch *Gmin OOF* lub dla *Gminy (Gmin) OOF* i JST spoza OOF, działań integracyjnych, projektów oraz porozumień, dot. integracji międzygminnych sieci tras rowerowych w OOF (np. zachowanie ciągłości tras rowerowych na styku gmin i powiatów).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich działań na obszarze OOF dot. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów dla rowerów, kontrapasów rowerowych oraz turystycznych tras rowerowych.

Źródło danych: *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 13**

##### **Udział Gmin OOF z przyjętymi standardami pieszymi**

Liczba *Gmin OOF*, wobec wszystkich *Gmin OOF*, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury pieszej, z uwzględnieniem projektowania uniwersalnego, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 60% *Gmin OOF* z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich i gminnych) dotyczących standardów infrastruktury pieszej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej i rady gminy danej *Gminy OOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury pieszej.

#### **Wskaźnik nr 14**

##### **Udział Gmin OOF z przyjętymi standardami rowerowymi**

Liczba *Gmin OOF*, wobec wszystkich *Gmin OOF*, które przyjęły opracowane jednolite standardy infrastruktury rowerowej, dotyczące obszaru zabudowanego i poza nim.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 60 % *Gmin OOF* z przyjętymi uchwałami rad (odpowiednio: miejskich i gminnych) dotyczących standardów infrastruktury rowerowej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej i rady gminy danej *Gminy OOF* lub obowiązujące zarządzenie prezydenta, burmistrza, wójta, w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury rowerowej.

#### **Wskaźnik nr 15**

##### **Udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w OOF**

Liczba szkół podstawowych i ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych) zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności w OOF, wobec liczby wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych, funkcjonujących na obszarze OOF.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, (gminnych i powiatowych) funkcjonujących w OOF. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 80 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością.

Źródło danych: *Gminy OOF*.



#### Wskaźnik nr 16

##### **Liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związanych ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez Gminy OOF**

Liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności w OOF, bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystania alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu (szkolenia, spotkania edukacyjne i informacyjne, promowanie transportu publicznego i przemieszczeń na krótkie odległości bez użycia samochodu itp.), przeprowadzona corocznie przez Gminy OOF.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 18 kampanii informacyjno-edukacyjnych w OOF w danym roku.

Źródło danych: dane Gminy OOF

#### Wskaźnik nr 17

##### **Udział autobusów MZK zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w OOF**

Liczba autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF – zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym lub wodorowym, w rozumieniu ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*<sup>7</sup>) oraz autobusów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzany biometanem, w rozumieniu ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*<sup>8</sup>), wobec całkowitej liczby autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF.

<sup>7</sup> Lub zgodnie z aktualnie obowiązującymi wytycznymi traktującymi o autobusach zero- i niskoemisyjnych.

Do wskaźnika nie zalicza się autobusów o napędzie spalinowym oraz autobusów hybrydowych.

Wskaźnik dotyczy tylko autobusów MZK obsługujących linie ptz w OOF, organizowane przez Miasto Oświęcim. Wskaźnik nie obejmuje autobusów ZKKM i ZTM oraz innych operatorów ptz.

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym, np. 65 % autobusów MZK zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w OOF.

Źródło danych: dane MZK.

#### Wskaźnik nr 18

##### **Udział autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF, spełniających normę EURO 6 lub wyższą**

Liczba autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF, o napędzie spalinowym z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6 (lub wyższą), wobec całkowitej liczby autobusów MZK do obsługi linii ptz w OOF.

Do wskaźnika zalicza się także autobusy o napędzie hybrydowym.

Wskaźnik dotyczy tylko autobusów MZK obsługujących linie ptz w OOF, organizowane przez Miasto Oświęcim. Wskaźnik nie obejmuje autobusów ZKKM i ZTM oraz innych operatorów ptz.

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym, np. 50 % autobusów MZK spełniających normę EURO 6 lub wyższą do obsługi linii ptz w OOF.

<sup>8</sup> Ibidem.

#### **Wskaźnik nr 19**

##### **Długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w Rdzeniu OOF**

Długość wybudowanych nowych (samodzielnych) oraz wydzielonych w ramach istniejącej infrastruktury drogowej pasów ruchu dla autobusów w mieście Oświęcim.

Wskaźnik prezentowany długością łączną w kilometrach, np. 1 km wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów ptz w *Rdzeniu OOF*.

Źródło danych: dane miasta Oświęcim.

#### **Wskaźnik nr 20**

##### **Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w OOF**

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w każdej z *Gmin OOF* za dany rok, przeliczany na 100 tys. mieszkańców.

Wskaźnik prezentowany liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców, np. 3,6 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w danym roku.

Jest to wskaźnik nr 5 – *śmiertelne wypadki drogowe*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Źródło danych: dane SEWIK i/lub dane statystyczne GUS/BDL za dany rok.

#### **Wskaźnik nr 21**

##### **Liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w OOF**

Łączna liczba osób rannych (kierowców, pasażerów, rowerzystów i pieszych) w wypadkach komunikacyjnych w *Gminach OOF* za dany rok.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 29 rannych w wypadkach drogowych w *OOF*.

Źródło danych: dane SEWIK i/lub dane statystyczne GUS/BDL za dany rok.

#### **Wskaźnik nr 22**

##### **Długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w Miastach OOF**

Długość dróg w *Miastach OOF* (w Brzeszczach, w Chełmku i w Oświęcimiu), wchodzących w skład funkcjonujących stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako ulice znajdujące się w prawidłowo oznakowanych strefach Tempo-20/30/40 (znak B-43/B-44) oraz w oznakowanych strefach zamieszkania (znak D-40/D-41).

Wskaźnik prezentowany w kilometrach łączną długością ulic, np. 96 km ulic we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w *Miastach OOF*.

Źródło danych: dane *Miast OOF* (Brzeszcze, Chełmek i Oświęcim).

#### Wskaźnik nr 23

##### **Liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w OOF**

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez *Gminy OOF*, wspólnych dla całego OOF lub co najmniej dla dwóch *Gmin OOF* lub dla *Gminy (Gmin) OOF* i JST spoza OOF, działań integracyjnych, projektów i porozumień, związanych z ptz (komunikacja miejska, podmiejska, gminna, międzygminna, gminno-powiatowa, międzypowiatowa, powiatowa, wojewódzka oraz kolejowa).

Działania dotyczą m.in.: międzysamorządowej integracji komunikacyjnej (np. integracja taryfowo-biletowa, organizowanie ptz) pomiędzy *Gminami OOF* oraz pomiędzy *Gminami OOF* a innymi Organizatorami ptz w OOF (np. Województwo Małopolskie, Województwo Śląskie, powiaty i gminy spoza OOF, organizatorzy przewozów kolejowych).

Wskaźnik prezentowany w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań w danym roku na obszarze OOF.

Źródło danych: *Gminy OOF*.

#### Wskaźnik nr 24

##### **Liczba integracji taryfowo-biletowych pomiędzy liniami MKZ a liniami pozostałych Organizatorów ptz w OOF**

Liczba pozostałych Organizatorów ptz w OOF (poza Miastem Oświęcim), których linie ptz są zintegrowane z liniami MKZ w zakresie integracji taryfowo-biletowej – których bilety (co najmniej okresowe) uprawniają także do przesiadki na linie MKZ.

Wskaźnik prezentowany jako liczba Organizatorów ptz w OOF, których linie ptz są zintegrowane wspólnym systemem taryfowo-biletowym z liniami MKZ na obszarze OOF.

Źródło: Dane Miasta Oświęcim – Organizatora ptz.

#### Wskaźnik nr 25

##### **Liczba zintegrowanych systemów informacji pasażerskiej pomiędzy Organizatorami ptz na obszarze OOF**

Liczba Organizatorów ptz w OOF (autobusowych i kolejowych), których systemy informacji pasażerskiej są zintegrowane ze sobą w postaci jednolitych standardów jej prezentacji na przystankach komunikacyjnych, w pojazdach ptz, na dedykowanych portalach internetowych oraz w dedykowanych aplikacjach mobilnych, obejmujących wszystkie linie ptz o charakterze użyteczności publicznej obsługujące *Gminy OOF*.

Wskaźnik prezentowany liczbą Organizatorów ptz na obszarze OOF ze zintegrowanym systemem informacji pasażerskiej.

Źródło: Dane Organizatorów ptz organizujących ptz na obszarze OOF.

#### Wskaźnik nr 26

##### **Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w OOF**

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych – miejsc dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz (komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, autobusowej i kolejowej), wyposażonych w pełną infrastrukturę przystankową



oraz okolo przystankową, w tym w parkingi P+R dla samochodów, parkingi B+R dla rowerów i parkingi K+R.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą funkcjonujących w OOF zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 4 zintegrowane węzły przesiadkowe w OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 27**

##### **Liczba punktów przesiadkowych w OOF**

Liczba punktów przesiadkowych – miejsce zwartej lokalizacji przystanków komunikacyjnych (np. w obszarze skrzyżowania) różnych linii komunikacyjnych (linii tego samego lub różnych Organizatorów ptz) umożliwiających bezpośrednie przesiadanie się pomiędzy pojazdami ptz kursującymi na różnych trasach. Może ono pełnić funkcję węzła przesiadkowego o znaczeniu lokalnym, wyposażonego w infrastrukturę przystankową, okolo przystankową oraz w elementy małej architektury. Może być ona także wyposażona w parking B+R lub co najmniej w stojaki rowerowe.

Wskaźnik prezentowany łączną liczbą funkcjonujących w OOF punktów przesiadkowych, np. 5 punktów przesiadkowych w OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 28**

##### **Liczba parkingów P+R w OOF**

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów P+R dla samochodów osobowych na obszarze OOF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 5 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 29**

##### **Liczba parkingów B+R w OOF**

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów B+R dla rowerów na obszarze OOF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 9 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze OOF.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### Wskaźnik nr 30

##### Liczba parkingów K+R w OOF

Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów K+R (miejsc postojów krótkoterminowych przy przystankach komunikacyjnych), przeznaczonych do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego) na obszarze OOF.

Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 9 funkcjonujących parkingów K+R na obszarze OOF.

Źródło danych: dane Gminy OOF.

#### Wskaźnik nr 31

##### Liczba mieszkańców miasta Oświęcim narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB

Łączna liczba mieszkańców miasta Oświęcim (*Rdzenia OOF*), którzy są narażeni na hałas pochodzący od ruchu drogowego oceniany wskaźnikiem  $L_{DWN} \geq 55$  dB, wobec łącznej liczby mieszkańców miasta Oświęcim.

Wskaźnik prezentowany liczbą mieszkańców miasta Oświęcim, np. 3 150 mieszkańców *Rdzenia OOF* narażonych w danym roku na hałas drogowy o wartości  $L_{DWN} \geq 55$  dB.

Źródło danych: Strategiczna Mapa Hałasu lub dane z aktualnego Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Oświęcim.

#### Grupa wskaźników nr 32

##### Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Gmin OOF

Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzane biometanem) we flotach:

- pojazdów *Gmin OOF* użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla *Gmin OOF* zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów z *Gminami OOF*,

co najmniej w liczbie spełniającej wymogi ustawy o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* lub aktualnie obowiązującej ustawy traktującej o pojazdach zero- i niskoemisyjnych.

Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych OOF:

- **wskaźnik nr 32.1 udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Rdzenia OOF***, tj. tylko dla miasta Oświęcim,
- **wskaźnik nr 32.2 udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Gmin OOF* (bez miasta Oświęcim)**, obejmujący tylko *Miasta satelitarne OOF* (Brzeszcze i Chelmek) i *Gminy OOF* (gmina Brzeszcze, gmina Chelmek, sołectwo Gromiec w gminie Libiąż i miejscowość Wola w gminie Miedźna).

Wskaźnik jest prezentowany procentowo, z wartościami osobno dla miasta Oświęcim i osobno dla pozostałych *Gmin OOF*, jako udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych wobec całkowitej liczby pojazdów we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *Gmin OOF*.

Źródło danych: dane *Gmin OOF*.

#### **Wskaźnik nr 33**

##### **Udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych**

Liczba istniejących i planowanych parkingów P+R na obszarze OOF, wybudowanych w lokalizacjach już przekształconych (charakteryzujących się znacznym stopniem przekształcenia antropogenicznego) oraz na terenach już zdegradowanych, wobec łącznej liczby parkingów P+R w OOF.

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 100 % parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych.

Źródło danych: dane *Gminy OOF*.

#### **Wskaźnik nr 34**

##### **Udział nowych inwestycji transportowych w Miastach OOF wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania**

Liczba nowych inwestycji transportowych w *Miastach OOF* (Brzeszcze, Chelmek i Oświęcim) wymagających uzyskania pozwolenia na budowę (np. drogi, infrastruktura piesza i rowerowa, infrastruktura transportu publicznego,

węzły przesiadkowe, parkingi) w ramach budowy, przebudowy lub rozbudowy, w których zastosowano rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury w celu zwiększenia pojemności retencyjnej obszaru, w całkowitej liczbie inwestycji transportowych wymagających uzyskania pozwolenia na budowę.

Wskaźnik prezentowany jako procentowy udział: np. 65 % nowych inwestycji transportowych w *Miastach OOF* wymagających pozwolenia na budowę, na których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania.

Źródło danych: dane *Miast OOF*, zarządców dróg krajowych, dróg wojewódzkich i dróg powiatowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej.

#### **Wskaźnik nr 35**

##### **Liczba wdrożonych Stref Czystego Transportu**

Liczba wdrożonych Stref Czystego Transportu w *Rdzeniu OOF* – w mieście Oświęcim. Rozszerzenia istniejących SCT o kolejne ulice nie zalicza się jako nowe SCT.

Wskaźnik prezentowany liczbą SCT.

Źródło danych: miasto Oświęcim.







DOCUMENT  
CREATED  
WITH



**PDF**  
**COMBINER**

PDF Combiner is a free application that you can use to combine multiple PDF documents into one.

Three simple steps are needed to merge several PDF documents. First, we must add files to the program. This can be done using the Add files button or by dragging files to the list via the Drag and Drop mechanism. Then you need to adjust the order of files if list order is not suitable. The last step is joining files. To do this, click button Combine PDFs.

Main features:

**secure PDF merging** - everything is done on your computer and documents are not sent anywhere

**simplicity** - you need to follow three steps to merge documents

**possibility to rearrange document** - change the order of merged documents and page selection

**reliability** - application is not modifying a content of merged documents.

Visit the homepage to download the application:

[www.jankowskimichal.pl/pdf-combiner](http://www.jankowskimichal.pl/pdf-combiner)

To remove this page from your document, please donate a project.