

**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU  
TRANSPORTU PUBLICZNEGO  
DLA  
MIAST DĄBROWA GÓRNICZA, SOSNOWIEC I BĘDZIN**

BIELSKO-BIAŁA, STYCZEŃ 2005

---

ZAMAWIAJĄCY:

**Gmina Dąbrowa Górnicza**

WYKONAWCA OPRACOWANIA:

**EKO-LAND CONSULTING**

**ul. Andrychowska 3/96**

**43-300 Bielsko-Biała**

**tel. 600-086-976, 502-268-223**

**e-mail: [eko-land@inside.net.pl](mailto:eko-land@inside.net.pl)**

**[www.eko-land.inside.net.pl](http://www.eko-land.inside.net.pl)**

**NIP: 547-104-14-84; REGON 072350942**

**Autorzy opracowania:**

Mgr inż. Paweł Jańczyk

Mgr inż. Agnieszka Miler-Jańczyk

---

## SPIS TREŚCI

<b>1</b>	<b>ZAŁOŻENIA METODY OPRACOWANIA.....</b>	<b>5</b>
1.1	ETAP DIAGNOSTYCZNY .....	5
1.2	ETAP PLANOWANIA STRATEGICZNEGO.....	6
<b>2</b>	<b>CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ NA TERENIE DĄBROWY GÓRNICZEJ, SOSNOWCA I BĘDZINA .....</b>	<b>7</b>
2.1	ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE .....	7
2.1.1	Infrastruktura drogowa .....	7
2.1.2	Komunikacja zbiorowa .....	9
2.1.3	Komunikacja osób niepełnosprawnych .....	14
2.1.4	Bezpieczeństwo ruchu .....	14
2.1.5	Infrastruktura sterowania ruchem .....	16
2.1.6	Stan środowiska naturalnego oraz opieka konserwatorska .....	17
2.1.7	Polityka transportowa miast .....	19
2.2	GOSPODARKA .....	20
2.3	SFERA SPOŁECZNA .....	21
2.4	IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW .....	24
<b>3</b>	<b>ZASIĘG TERYTORIALNY PROGRAMU .....</b>	<b>26</b>
<b>4</b>	<b>ORGANIZACJA I FUNKCJONOWANIE ORAZ STAN INTEGRACJI TRANSPORTU NA TERENIE SOSNOWCA, DĄBROWY GÓRNICZEJ I BĘDZINA .....</b>	<b>27</b>
<b>5</b>	<b>PROGNOZY FUNKCJONOWANIA I KONCEPCJA ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....</b>	<b>30</b>
5.1	PROGNOZY CZYNNIKÓW BEZPOŚREDNIO POWIĄZANYCH Z FUNKCJONOWANIEM TRANSPORTU .....	30
5.1.1	Demografia .....	30
5.1.2	Rozwój gospodarczy .....	31
5.1.3	Przekształcenia przestrzenne .....	32
5.2	WARIANTY FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU .....	32
<b>6</b>	<b>PLANOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE DO ROKU 2006 I PO ROKU 2006 DLA POSZCZEGÓLNYCH MIAST .....</b>	<b>34</b>
6.1	PLANOWANE PROJEKTY I/LUB ZADANIA INWESTYCYJNE DO ROKU 2006 .....	34
6.1.1	Sosnowiec .....	34
6.1.2	Dąbrowa Górnicza .....	38
6.1.3	Będzin .....	40
6.1.4	Zadania wspólne dla opisywanych miast .....	42
6.2	PLANOWANE PROJEKTY I/LUB ZADANIA INWESTYCYJNE PO ROKU 2006 .....	43
6.2.1	Sosnowiec .....	43
6.2.2	Dąbrowa Górnicza .....	44
6.2.3	Będzin .....	46
<b>7</b>	<b>POWIĄZANIA PROJEKTÓW Z CELAMI DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNO-SPOŁECZNEGO-GOSPODARCZEGO MIAST ORAZ INNYMI DOKUMENTAMI ZWIĄZANYMI Z ROZWOJEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....</b>	<b>47</b>
7.1	POWIĄZANIA PLANOWANYCH INWESTYCJI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI DLA MIASTA SOSNOWCA .....	47
7.2	POWIĄZANIA PLANOWANYCH INWESTYCJI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI DLA DĄBROWY GÓRNICZEJ .....	48
7.3	POWIĄZANIA PLANOWANYCH INWESTYCJI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI DLA BĘDZINA .....	49
7.4	POWIĄZANIA PLANOWANYCH INWESTYCJI Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI NA POZIOMIE WOJEWÓDZTWA I KRAJU .....	49
<b>8</b>	<b>OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ .....</b>	<b>52</b>
<b>9</b>	<b>PLAN FINANSOWY PLANOWANYCH ZADAŃ INWESTYCYJNYCH .....</b>	<b>55</b>
<b>10</b>	<b>SYSTEMY WDRAŻANIA .....</b>	<b>56</b>
<b>11</b>	<b>SPOSOBY MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ .....</b>	<b>57</b>
11.1	MONITORING I OCENA PLANU .....	57
11.2	PUBLIC RELATIONS PLANU .....	58
	<b>MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE .....</b>	<b>60</b>

---

## SPIS TABEL

Tabela 2-1 Podstawowe dane dotyczące powierzchni i ludności poszczególnych miast .....	7
Tabela 2-2 Struktura dróg na terenie miast .....	8
Tabela 2-3 Wyszczególnienie linii autobusowych lokalnych .....	12
Tabela 2-4 Linie autobusowe łączące miasta: Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza oraz Będzin .....	12
Tabela 2-5 Zdarzenia drogowe na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin w latach 2000-2004....	15
Tabela 2-6 Najniebezpieczniejsze miejsca na obszarze Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz Będzina .....	16
Tabela 2-7 Wyniki monitoringu hałasu drogowego na terenie miast Będzin, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza .....	18
Tabela 2-8 Ludność Będzina wg grup ekonomicznych.....	22
Tabela 2-9 Ludność Dąbrowy Górniczej wg przedziałów wiekowych i płci.....	22
Tabela 2-10 Struktura wiekowa mieszkańców Sosnowca .....	23
Tabela 4-1 Nr linii autobusowych łączące Sosnowiec, Dąbrowę Górniczą i Będzin .....	28
Tabela 4-2 Liczba pasażerów na poszczególnych liniach autobusowych .....	28
Tabela 5-1 Prognoza liczby ludności w miastach powyżej 50 tys mieszkańców .....	30
Tabela 6-1 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji do roku 2006 na terenie miasta Sosnowca.....	35
Tabela 6-2 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji do roku 2006 na terenie Dąbrowy Górniczej.....	38
Tabela 6-3 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji do roku 2006 na terenie Będzina .....	40
Tabela 6-4 Nakłady finansowe związane z realizacją programu odbudowy taboru autobusowego w PKM Sp. z o.o. w latach 2005-2006 .....	42
Tabela 6-5 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji po roku 2006 na terenie miasta Sosnowiec .....	43
Tabela 6-6 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji po roku 2006 na terenie miasta Dąbrowa Górnicza .....	44
Tabela 6-7 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji po roku 2006 na terenie Będzina .....	46
Tabela 8-1 Zestawienie oczekiwanych wskaźników realizacji Planu .....	52
Tabela 9-1 Plan finansowy zadań proponowanych w Planie [mln zł].....	55
Tabela 11-1 Monitoring zachowań komunikacyjnych mieszkańców .....	57
Tabela 11-2 Monitoring jakości i poziomu oferowanych usług.....	57

## SPIS WYKRESÓW

Wykres 2-1 Udział poszczególnych rodzajów biletów w sprzedaży .....	10
Wykres 2-2 Struktura podróży pasażerów .....	10
Wykres 2-3 Struktura korzystania z różnych form transportu w czasie podróży do miejsca docelowego .....	11
Wykres 2-4 Główne cele podróży pasażerów KZK GOP .....	14
Wykres 2-5 Ilości zdarzeń drogowych w poszczególnych latach na terenie miast: Dąbrowa Górnicza, Będzin i Sosnowiec .....	15
Wykres 2-6 Struktura zatrudnienia w głównych sektorach gospodarczych .....	21
Wykres 2-7 Liczba zarejestrowanych samochodów na terenie Sosnowca .....	24

---

# 1 Założenia metody opracowania

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin stanowi strategię rozwoju jednej z najważniejszych gałęzi usług. Dokument składa się z dwóch głównych elementów, a prowadzone były w następujących etapach:

- Etap diagnostyczny,
- Etap planowania strategicznego.

## 1.1 Etap diagnostyczny

W celu określenia stanu wyjściowego będącego podstawą do określenia etapu planowania strategicznego posłużono się następującymi metodami pracy:

- Analiza stanu wyjściowego na terenie miast,
- Konsultacje i wywiady z ekspertami z dziedziny transportu, w tym z osobami odpowiedzialnymi za zarządzanie firmami transportowymi,
- Konsultacje z jednostkami samorządu terytorialnego funkcjonującymi na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin.

### **Analiza stanu wyjściowego na terenie miast**

Pierwszym krokiem pracy, będącym punktem wyjścia, do określenia zasadniczej diagnozy stanu aktualnego jest zebranie informacji na temat funkcjonowania transportu publicznego oraz jego otoczenia. Analiza otrzymanych danych stanowi element wyjściowy do identyfikacji problemów oraz potrzeb obszaru związanych z transportem publicznym i sferami z nim powiązanymi.

### **Konsultacje i wywiady z ekspertami**

Przeprowadzone rozmowy i wywiady z ekspertami z zakresu transportu pomogły w określeniu podstawowych problemów z jakimi boryka się transport publiczny na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin. Informacje i materiały otrzymane w ten sposób stanowią rzetelne źródło informacji o komunikacji miejskiej.

### **Konsultacje z jednostkami samorządu terytorialnego**

Głównym zadaniem tego etapu prac jest określenie problemów, istotnych z punktu widzenia poszczególnych miast, z zakresu transportu publicznego. Prawidłowo określone problemy są podstawą do wyznaczenia celów Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego oraz opisu oczekiwanych rezultatów.

---

## **1.2 Etap planowania strategicznego**

Prace prowadzone nad Zintegrowanym Planem Rozwoju Transportu Publicznego są między innymi w związku z podejmowaniem starań o pozyskanie środków Unii Europejskiej. Na podstawie przeprowadzonych analiz stanu wyjściowego określone zostały cele i kierunki działań w zakresie rozwoju transportu publicznego. Na podstawie tej analizy oszacowano zadania, z podziałem na krótkoterminowe do roku 2006 oraz z perspektywą długoterminową po roku 2006, niezbędne do realizacji, które bezpośrednio wpłyną na poprawę jakości oferowanych usług przewozowych.

Dla określonych celów, kierunków działań i zadań wymienionych w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego określone zostały wskaźniki osiągnięć, a także zaproponowany został system monitoringu. Proponowana kontrola realizacji Planu jest ważnym elementem strategicznym dającym możliwość ciągłego śledzenia zmian wymagań pasażerów, a także dająca możliwość podejmowania szybkich decyzji mających wpływ na dalszy rozwój komunikacji publicznej.

## 2 Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej na terenie Dąbrowy Górniczej, Sosnowca i Będzina

### 2.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Miasta Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin zajmują łączną powierzchnię 316,3 km<sup>2</sup>, z czego najwięcej zajmuje Dąbrowa Górnicza – 188 km<sup>2</sup>, następnie Sosnowiec – 91,2 km<sup>2</sup> i Będzin – 37,1 km<sup>2</sup>. Wszystkie miasta posiadają wysoki współczynnik urbanizacji (powyżej 50%) oznaczający udział terenów osadniczych i komunikacyjnych w stosunku do całkowitej powierzchni miasta.

**Tabela 2-1 Podstawowe dane dotyczące powierzchni i ludności poszczególnych miast**

Miasto	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Ludność	Gęstość [M/km <sup>2</sup> ]
Dąbrowa Górnicza	188	128 594	684
Sosnowiec	91,2	229 989	2 522
Będzin	37,1	58 955	1 589
<b>Łącznie</b>	<b>316,3</b>	<b>417 538</b>	<b>1 320</b>

Źródło: GUS, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

Sposób zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miast regulowany jest Uchwałami Rady Miasta.

#### 2.1.1 Infrastruktura drogowa

Układ sieci ulicznej miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin jest ściśle powiązana z istniejącą strukturą dróg tranzytowych zamiejskich. Przez obszar miast przebiegają następujące główne szlaki komunikacyjne:

1. drogi o znaczeniu międzynarodowym

- **droga E40 (4)** relacji Berlin-Wrocław-Katowice-Kijów
- **droga E75 (S1)** relacji Gdańsk-Katowice-Żylin z odgałęzieniem Częstochowa-Katowice-Ostrawa

2. drogi o znaczeniu krajowym

- **DK 1** – relacji Gdańsk-Katowice-Cieszyn z odgałęzieniem Częstochowa-Katowice-Tychy, przebiega przez Dąbrowę Górniczą, Będzin oraz Sosnowiec,
- **DK 79** – relacji Warszawa-Kozienice-Kraków-Chrzanów-Katowice-Bytom przebiegająca przez południową część Sosnowca,
- **DK 86** – relacji Wojkowice Kościelne-Sosnowiec-Katowice-Tychy przebiegająca przez północno-zachodni kraniec Dąbrowy Górniczej, Centrum Będzina oraz zachodnią część Sosnowca,

- **DK 94** - relacji Krzywa-Wrocław-Opole-Pyskowice-Bytom-Dąbrowa Górnicza-Kraków, przebiegająca przez północno-zachodnią część Sosnowca oraz Dąbrowę Górniczą z zachodu na wschód.

### 3. drogi o znaczeniu wojewódzkim:

- **DW 790** – relacji Dąbrowa Górnicza – Pilica, rozpoczynająca się w południowej części Dąbrowy Górniczej biegnąca dalej w kierunku północno-wschodnim
- **DW 796** – relacji Zawiercie Dąbrowa Górnicza, przebiegająca z północy Dąbrowy Górniczej do Centrum Miasta
- **DW 910** – relacji Dąbrowa Górnicza-Będzin łącząca te dwa miasta,
- **DW 913** – relacji Pyrzowice-Sarnów, łącząca się z DK 86 w północnej części Będzina.

Przez teren miast Dąbrowa Górnicza, Będzin oraz Sosnowiec przebiega łącznie 883,53 km dróg. Tabela 2-2 przedstawia strukturę dróg z rozbiem na rodzaje oraz długość poszczególnych szlaków komunikacyjnych.

**Tabela 2-2 Struktura dróg na terenie miast**

Miasto	Długość poszczególnych rodzajów dróg [km]				
	krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	łącznie
Dąbrowa Górnicza	15,7	20,5	83,6	270,0	389,9
Sosnowiec	33,0	-	101,7	219,8	354,5
Będzin	-	4,53	33,6	101,1	139,23

Źródło: Dane będące w posiadaniu Urzędów Miejskich

Stan techniczny dróg na terenie miast ocenia się na poziomie 3,2 w 5 punktowej skali oceny gdzie:

5,00 – Element bez uszkodzeń zagrażających jego trwałości i bezpiecznemu użytkowaniu, nie wzbudzający też zastrzeżeń pod względem estetyki.

4,00 – Element bez uszkodzeń zagrażających jego trwałości i bezpiecznemu użytkowaniu, wzbudzający natomiast zastrzeżenia pod względem estetyki.

3,00 – Element bez uszkodzeń zagrażających jego bezpiecznemu użytkowaniu, wykazuje jednak uszkodzenia, których pozostawienie bez naprawy doprowadzi do skrócenia okresu jego bezpiecznego użytkowania to znaczy obniży trwałość elementu.

2,00 – Element wykazuje uszkodzenia, które zagrażają jego bezpiecznemu użytkowaniu powodując konieczność doraźnego zabezpieczenia i niezwłocznej naprawy.

1,00 – Element wykazuje uszkodzenia, które dyskwalifikują jego wartość użytkową powodując konieczność wyłączenia z eksploatacji i wymiany na pełnowartościowy.

Wśród wszystkich dróg zlokalizowanych na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin około 20% są w stanie krytycznym.



---

Na terenie miast łącznie jest 111 obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty), z czego:

1. Na terenie Dąbrowy Górniczej – 23 mosty i 16 wiaduktów,
2. na terenie Sosnowca – 27 mostów i 37 wiaduktów,
3. na terenie Będzina – 6 mostów i 2 wiadukty.

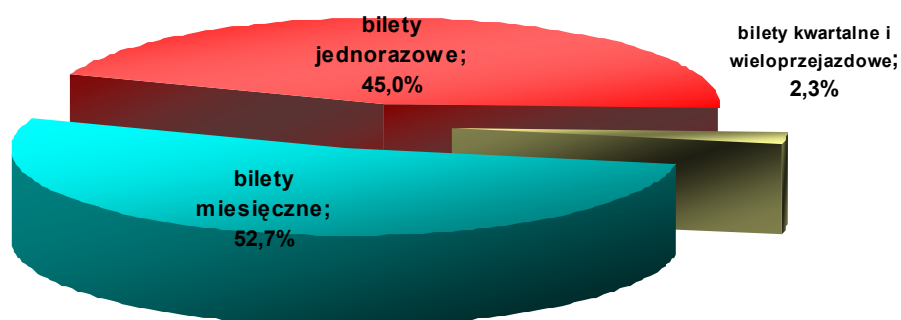
Ogólny stan techniczny obiektów inżynierskich ocenia się na 3,01 w pięciopunktowej skali ocen.

### **2.1.2 Komunikacja zbiorowa**

Na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Będzin oraz Sosnowiec organizatorem transportu publicznego jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, w skrócie zwany KZK GOP, z siedzibą w Katowicach. Usługi transportu osobowego realizowane są przez firmy wyłonione w przetargu organizowanym przez KZK GOP. Realizacją pasażerskich usług przewozowych zajmują się następujące podmioty:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Sosnowcu,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach,
- Przedsiębiorstwo Usług Pasażerskich z siedzibą w Czeladzi,
- Meteor Sp. J. z siedzibą w Jaworznie,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą w Będzinie – w zakresie transportu dalekobieżnego,
- Usługi Transportowe z siedzibą w Katowicach,
- Tramwaje Śląskie SA – obsługa linii tramwajowych na terenie miast,
- Transportowiec Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach.

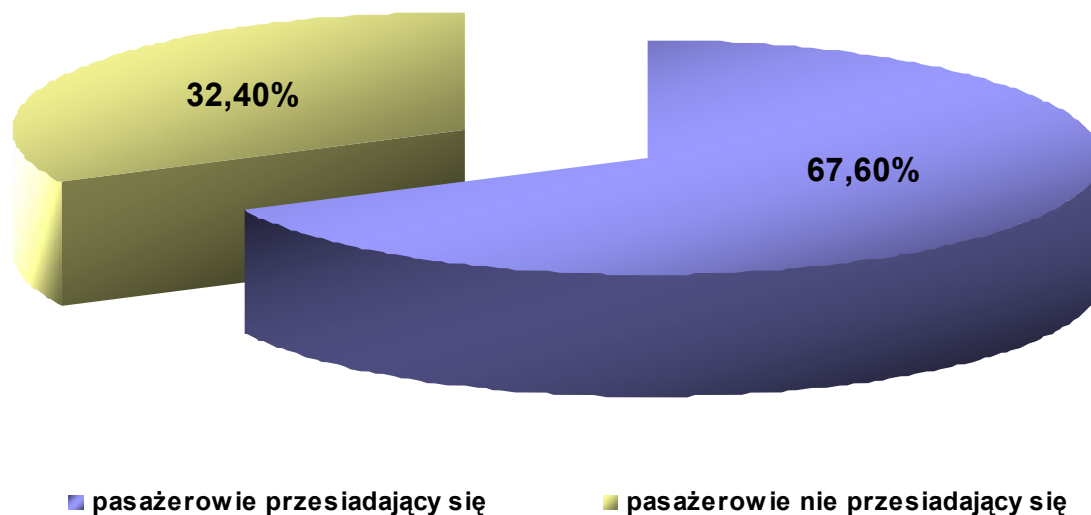
W związku z charakterem transportu zbiorowego na terenie Aglomeracji Śląskiej, a także roli KZK GOP jako organizatora transportu na terenie 23 gmin, nie da się podać szczegółowych danych dotyczących osób korzystających z transportu tramwajowego lub autobusowego na terenie miast: Będzin, Dąbrowa Górnicza oraz Sosnowiec. Jednak w celu określenia potrzeb podróży przeprowadzane są badania ankietowe. Na podstawie ostatnich badań wykazały, że większa część stale korzysta z usług komunikacji zbiorowej co obrazuje wykres.



**Wykres 2-1 Udział poszczególnych rodzajów biletów w sprzedaży**

Z wykresu wynika, że prawie 53% pasażerów regularnie korzysta z usług transportowych na terenie Aglomeracji Śląskiej.

Wykres 2-2 przedstawia odsetek pasażerów korzystających jedynie z jednego środka transportu w trakcie podróży.

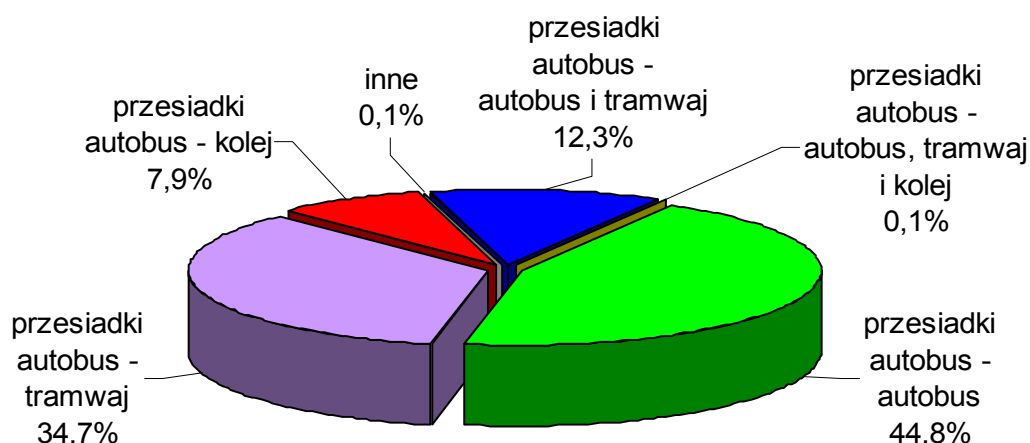


**Wykres 2-2 Struktura podróży pasażerów**

W związku z tym, że większa część pasażerów korzysta z przesiadek w trakcie podróży do miejsca docelowego przeprowadzono badania dotyczące z jakich środków transportu najczęściej korzystają

mieszkańcy Aglomeracji Śląskiej. Z przeprowadzonej analizy danych wynika, że największa ilość pasażerów korzysta z przesiadek między autobusami, a następnie między autobusem i tramwajem korzysta oraz autobusem i koleją. Strukturę uzyskanych odpowiedzi prezentuje wykres.

### Przesiadki ankietowanych pomiędzy różnymi środkami transportu w KZK GOP.



**Wykres 2-3 Struktura korzystania z różnych form transportu w czasie podróży do miejsca docelowego**

#### Komunikacja tramwajowa

Na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin funkcjonuje 9 linii tramwajowych o łącznej długości 140,6 km. Linie te są obsługiwane przez 55 pociągów z 62 wagonami typu 105N/105Na o pojemności 125 osób. Wszystkie pociągi i wagony posiadają badania okresowe dopuszczające je do eksploatacji. Średni wiek taboru to 23 lata.

Z 9 regularnych linii tramwajowych 4 wykonują kursy nocne.

Średnia prędkość komunikacyjna trakcji tramwajowej wynosi 21,92 km/h, natomiast średnia prędkość eksploatacyjna (rzeczywista) wynosi 17,22 km/h.

Komunikacja tramwajowa na terenie miast obsługiwana jest przez Tramwaje Śląskie S.A.

#### Komunikacja autobusowa

Głównym przewoźnikiem świadczącym usługi na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Sosnowcu obsługujące 77% linii autobusowych przebiegających przez teren miast.

Na obszarze Dąbrowy Górniczej, Sosnowca oraz Będzina funkcjonuje łącznie 85 linii autobusowych o łącznej długości 1 691,58 km. Wśród regularnie kursujących połączeń 4 stanowią linie darmowe

związane z funkcjonowaniem centrów handlowych zlokalizowanych na terenie Sosnowca, natomiast 7 linii obsługiwanych jest przez busy lub małe autobusy o ilości miejsc do 60 pasażerów.

Pozostałe 74 linie autobusowe dzielą się na 15 linii przyspieszonych oraz 59 normalnych. Linie przyspieszone są łącznej długości 327,05 km (19% wszystkich połączeń), natomiast linie normalne są o łącznej długości 1 364,53 km. Na opisywanym terenie funkcjonują 3 linie nocne o łącznej długości 59,65 km, które są obsługiwane przez 3 autobusy solowe standardowe.

Pośród 74 linii autobusowych są 4 połączenia lokalne funkcjonujące na terenie tylko 1 miasta (2 w Sosnowcu i 2 w Dąbrowie Górniczej) oraz 15 linii łączących miasta Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin ze sobą. Tabela 2-3 przedstawia informacje dotyczące linii autobusowych lokalnych. Pozostałe 55 linii międzymiastowych umożliwia połączenie komunikacyjne mieszkańcom miast Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza oraz Będzin z pozostałą częścią Aglomeracji Śląskiej.

**Tabela 2-3 Wyszczególnienie linii autobusowych lokalnych**

Lp	Nr linii	Miasto obsługiwane	Średnia długość linii [km]	Średnia prędkość [km/h]		Ilość autobusów [szt.]	
				komunikacyjna	eksploatacyjna	solowych	przegubowych
1	604	Dąbrowa Górnicza	18,68	23,28	15,7	-	3
2	644	Dąbrowa Górnicza	18,02	21,94	14,59	-	2
3	188	Sosnowiec	20,3	23,12	18,6	2	-
4	622	Sosnowiec	20,21	25,42	20,68	-	4
<b>Łącznie</b>			<b>77,21</b>	<b>23,44</b>	<b>17,39</b>	<b>2</b>	<b>9</b>

Źródło: PKM Sp. z o.o., Sosnowiec

Dane dotyczące linii autobusowych międzymiastowych obsługujących jedynie miasta Dąbrowa Górnicza, Będzin i Sosnowiec zestawiono w tabeli 2-4.

**Tabela 2-4 Linie autobusowe łączące miasta: Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza oraz Będzin**

Lp	Nr linii	Przebieg linii	Średnia długość linii [km]	Średnia prędkość [km/h]		Rodzaj autobusu			
						Solowy		Przegubowy	
				Komunikacyjna	Eksploatacyjna	Standardowy	Nisko podłogowy	Standardowy	Nisko-podłogowy
1	16	Będzin, Dąbrowa Górnicza	12,9	25,89	18,8	2	-	-	-
2	616	Będzin, Sosnowiec	16,89	22,84	16,5	1	1	-	-
3	803	Będzin, Dąbrowa Górnicza	31,97	30,98	23,45	2	-	-	-
4	806	Będzin, Dąbrowa Górnicza	28,92	30,76	26,23	6	-	-	-
5	928	Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec	16,89	25,34	22,85	4	-	-	-
6	34	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza	20,12	25,45	20,38	-	2	4	-
7	55	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza	20,34	22,52	18,28	-	-	5	-
8	90	Będzin, Sosnowiec	26,4	24,48	19,5	2	-	-	-

Lp	Nr linii	Przebieg linii	Średnia długość linii [km]	Średnia prędkość [km/h]		Rodzaj autobusu			
				Komunikacyjna	Eksploatacyjna	Solowy		Przegubowy	
						Standardowy	Nisko podłogowy	Standardowy	Nisko-podłogowy
9	116	Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec	22,43	24,01	19,63	3	-	-	-
10	182	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza	11,3	25,76	14,3	1	-	-	-
11	260	Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec	17,29	25,22	22,66	2	-	1	-
12	299	Będzin, Sosnowiec	14,42	24,74	18,59	-	-	2	1
13	690	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza	38,05	24,2	21,52	3	-	-	-
14	902	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza	24,2	35,2	26,3	1	-	-	-
15	903	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza	26,12	41,3	34,49	1	-	-	-
<b>Łącznie</b>			<b>328,24</b>	<b>27,25</b>	<b>21,57</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>1</b>

Źródło: PKM Sp. z o.o., Sosnowiec

Łącznie wszystkie linie autobusowe obsługiwane są przez 345 pojazdów, w tym:

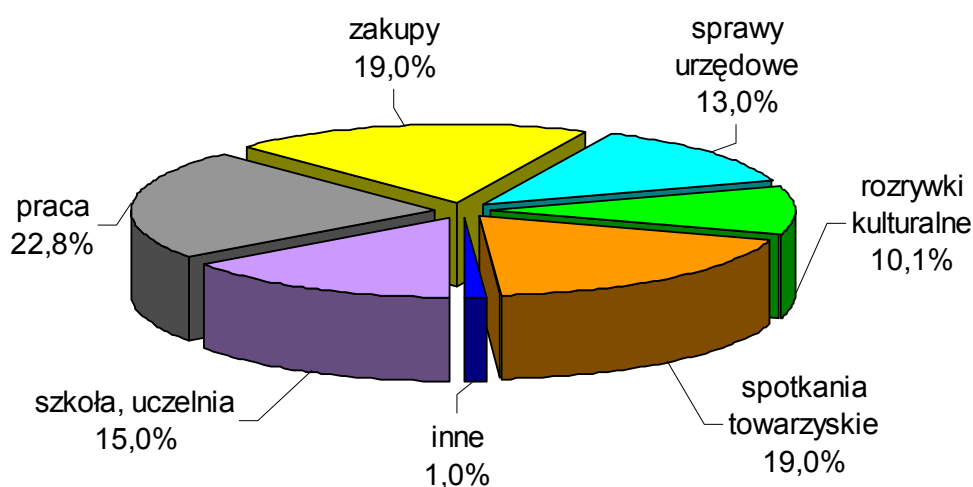
- 146 autobusów solowych z czego 8 to autobusy niskopodłogowe,
- 106 autobusów przegubowych, w tym 1 niskopodłogowy,
- 93 busy i autobusy małe o pojemności do 60 osób.

Średnia prędkość komunikacyjna całego układu transportu autobusowego wynosi 26,08 km/h natomiast średnia prędkość eksploatacyjna wynosi 20,98 km/h.

Wiek taboru kursującego na liniach autobusowych jest różny i waha się od 20 lat do 1 roku. Średnio przyjmując można wiek taboru na poziomie 13 lat.

Korzystanie z komunikacji zbiorowej przez mieszkańców jest bezpośrednio związane z ich potrzebami. Dlatego KZK GOP jako organizator transportu pasażerskiego chcąc wyjść naprzeciw klientom organizuje okresowo badania ankietowe wśród pasażerów. Na ich podstawie powstaje obraz potrzeb mieszkańców, który przedstawiono w formie graficznej na poniższym wykresie.

## Główne cele podróży pasażerów KZK GOP.



Wykres 2-4 Główne cele podróży pasażerów KZK GOP

### 2.1.3 Komunikacja osób niepełnosprawnych

Na terenie Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz Będzina nie są utworzone odrębne linie do przewozu wyłącznie osób niepełnosprawnych. Transport osób niepełnosprawnych realizowany jest w ramach funkcjonujących połączeń pasażerskich dzięki kursowaniu autobusów niskopodłogowych. Rozkład jazdy autobusów niskopodłogowych dostosowany jest do wymogów pasażerów.

Transport osób niepełnosprawnych realizowany jest za pomocą 9 autobusów niskopodłogowych (w tym jeden autobus przegubowy), które kursują na 6 regularnych liniach komunikacyjnych. Wszystkie autobusy do przewozu osób niepełnosprawnych są nowe – rok zakupu 2003.

### 2.1.4 Bezpieczeństwo ruchu

Na terenie miast: Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin w I połowie 2004 roku wydarzyło się łącznie 3 427 zdarzeń drogowych co stanowiło 10,46 wszystkich zdarzeń drogowych w całym województwie<sup>1</sup>. W tym okresie najwięcej zdarzeń drogowych odnotowano w Sosnowcu (1 412), Dąbrowie Górniczej (1 009) natomiast najmniej w Będzinie (1 006).

<sup>1</sup> Na podstawie informacji Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach, [www.policja.katowice.pl](http://www.policja.katowice.pl)

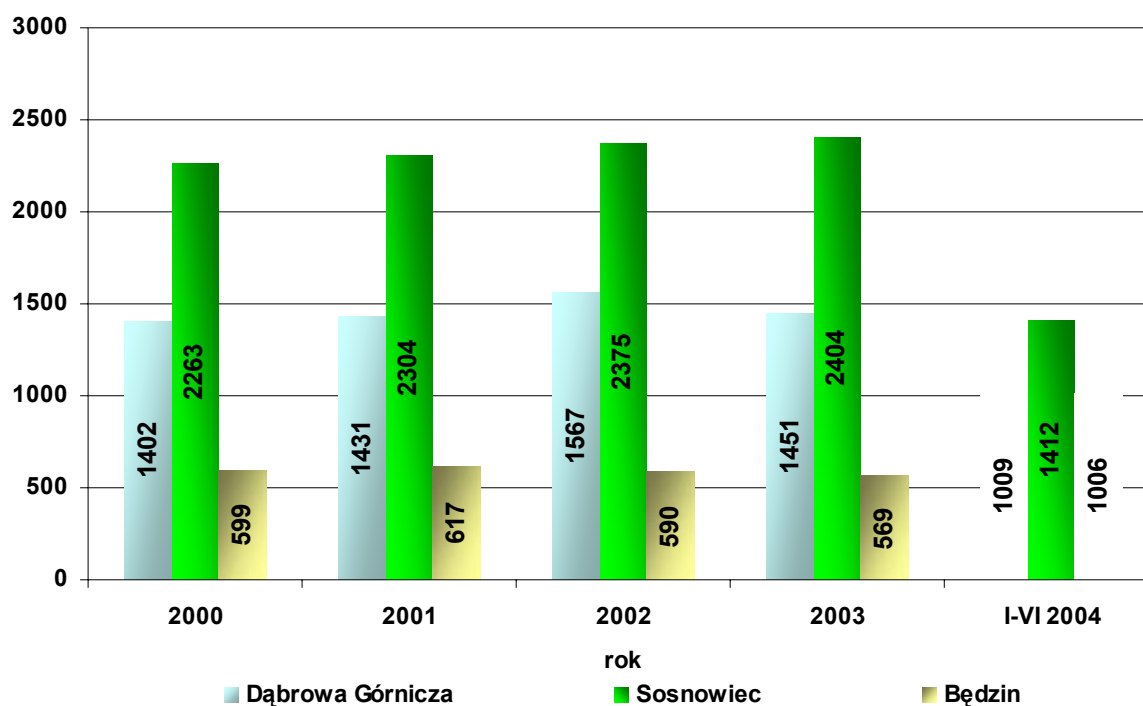
Tabela 2-5 przedstawia informacje dotyczące zdarzeń drogowych na terenie miast.

**Tabela 2-5 Zdarzenia drogowe na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin w latach 2000-2004**

Miasto	Wypadki					Zabici				
	2000	2001	2002	2003	I-VI 2004	2000	2001	2002	2003	I-VI 2004
<b>Dąbrowa Górnicza</b>	141	129	120	133	68	20	14	11	16	8
<b>Sosnowiec</b>	302	305	268	228	90	14	16	19	19	4
<b>Będzin</b>	40	34	45	22	56	7	2	6	4	6
Miasto	Ranni					Kolizje				
	2000	2001	2002	2003	I-VI 2004	2000	2001	2002	2003	I-VI 2004
<b>Dąbrowa Górnicza</b>	173	168	156	150	87	1 261	1 302	1 447	1 318	941
<b>Sosnowiec</b>	361	371	312	273	119	1 961	1 999	2 107	2 176	1 322
<b>Będzin</b>	48	38	53	27	72	559	583	545	547	950

Źródło: Wojewódzka Komenda Policji w Katowicach,

Należy stwierdzić, że w trzech miastach występuje tendencja wzrostowa w statystyce zdarzeń drogowych. Łączną ilość zdarzeń drogowych w okresach rocznych i ich tendencje od 2000 roku przedstawiono w formie graficznej.



**Wykres 2-5 Ilości zdarzeń drogowych w poszczególnych latach na terenie miast: Dąbrowa Górnicza, Będzin i Sosnowiec**

Wg dostępnych danych statystycznych najczęściej zdarzeń drogowych wydarzyło się w okresie szczytu komunikacyjnego tj. w godzinach 8<sup>00</sup>-20<sup>00</sup>. Na drogach najczęściej ginie we wczesnych godzinach porannych, pomiędzy 4<sup>00</sup>-6<sup>00</sup>, a także wczesnych wieczornych tj. 18<sup>00</sup>-20<sup>00</sup>. Wg danych policyjnych 85-90 % zdarzeń drogowych wydarzyło się w obszarze zabudowanym, z czego najczęściej wydarzyło się na prostych odcinkach drogi (54%) oraz na skrzyżowaniach (44%). Do głównych przyczyn powstawania zdarzeń drogowych zalicza się wymuszenie pierwszeństwa przejazdu oraz gwałtowne wtargnięcie pieszych na jezdnię. Duży odsetek wypadków powodowany jest przez nietrzeźwych (ok. 11%).

**Tabela 2-6 Najniebezpieczniejsze miejsca na obszarze Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz Będzina**

Miejscowość	Lokalizacja miejsca	Ilość wypadków	Ilość kolizji
<b>Dąbrowa Górnicza</b>	ul. Piłsudskiego	24	218
	Skrzyżowanie DK-1 z ul. Kusocińskiego	14	90
	ul. Królowej Jadwigi	13	104
	ul. Katowicka	12	126
	ul. Sobieskiego	7	68
	ul. Legionów Polskich	7	84
<b>Sosnowiec</b>	ul. Piłsudskiego	10	166
	DK-94	7	119
	ul. Braci Mieroszewskich	16	109
	Ul. 3 Maja	15	103
	DK-86	7	82
	Skrzyżowanie drogi DK-79 z ul. Orłąt Lwowskich	9	59
	Ul. Wojska Polskiego	10	42
<b>Będzin</b>	Skrzyżowanie trasy DK-84 z ul. Piłsudskiego	3	33
	Ul. Kołtąja	6	65
	Skrzyżowanie ul. 11 listopada z ul. Piłsudskiego	3	12
	Skrzyżowanie ul. Świerczewskiego z ul. Wolności	3	65
	skrzyżowanie ul. Małobłdzkiej z ul. Piłsudskiego	-	21
	Skrzyżowanie ul. Czeladzkiej z „łącznikami” na trasę DK-84	3	53

Źródło: Powiatowa Komenda Policji w Będzinie, Urząd Miasta Dąbrowa Górnicza, Urząd Miasta Sosnowiec

### 2.1.5 Infrastruktura sterowania ruchem

Na terenie poszczególnych miast infrastruktura sterowania ruchem ulicznym jest podobna. Główne skrzyżowania o dużym natężeniu ruchu posiadają nowoczesne systemy sterowania co umożliwia sprawne ich funkcjonowanie. Na terenie 3 miast funkcjonuje łącznie 38 sygnalizacji świetlnych z czego 22 sztuki w Sosnowcu. Najwięcej skrzyżowań posiada system akomodacyjny (61%) następnie sterowanie cykliczne (32%). Najmniej skrzyżowań posiada systemy z sygnalizacją wzbudzeniową (8%).



---

Na terenie miast nie są stosowane inne środki organizacji i sterowania ruchem. Na obszarze Dąbrowy Górniczej, Sosnowca oraz Będzina nie ma większych ograniczeń w dostępie dla ruchu samochodowego. Wyjątkiem jest: odcinek ul. 3-go Maja od ul. Sobieskiego do ul. Bandrowskiego w Dąbrowie Górniczej oraz ul. Modrzejewska, ul. Targowa i ul. Warszawska w Sosnowcu.

### **2.1.6 Stan środowiska naturalnego oraz opieka konserwatorska**

Aglomeracja Śląska jest obszarem o największym zagęszczeniu zakładów przemysłu ciężkiego na terenie kraju.

Miasta Dąbrowa Górnicza, Będzin oraz Sosnowiec zlokalizowane są w obszarze o wysokim wskaźniku zurbanizowania. Dodatkowo przez teren miast przebiegają główne szlaki komunikacyjne w kierunku północ-południe oraz wschód-zachód co odzwierciedla się w poziomie zanieczyszczenia powietrza zarówno poprzez emisję gazów i pyłów jak i emisję hałasu do środowiska. Dodatkowo znaczną emisję do środowiska charakteryzują się zakłady przemysłu ciężkiego zlokalizowane na opisywanym obszarze (Huty, Koksownia).

#### **Emisja gazów i pyłów do powietrza**

Na terenie Aglomeracji Śląskiej funkcjonuje Automatyczny System Pomiarów Jakości Powietrza, którego zarządcą jest Wojewoda Śląski. W układzie działa 12 stacji pomiarowych, na terenie całej Aglomeracji, w tym jedna w Sosnowcu i jedna w Dąbrowie Górniczej.

##### Stacja w Sosnowcu

Stacja o symbolu A8 zlokalizowana jest na terenie należącym do kopalni Sosnowiec. Okoliczne główne źródła emisji to:

- Huta im. E. Cedlera – 1600 m w kierunku SE,
- Huta im. M. Buczka – 1500 m w kierunku NNW,
- Elektrociepłownia Będzin – 3200 m w kierunku N,
- Huta Metali Nieżelaznych Szopienice – 4000 m w kierunku SW,
- Huta Metali Kolorowych Będzin – 4400 m w kierunku N,
- W bezpośrednim sąsiedztwie stacji główne źródło emisji stanowią ruchliwe ulice: Narutowicza (900 poj./godz.) i 1 Maja (1150 poj./godz.).

##### Stacja w Dąbrowie Górniczej

Stacja o symbolu A10 zlokalizowana w Dąbrowie Górniczej – Okradzionów ul. Ziołowa położona jest na gruntach należących do Urzędu Miasta w Dąbrowie Górniczej. Najbliżej położone źródła emisji to:

- Huta Katowice – 3 500 m w kierunku W,
- Zakłady Koksownicze Przyjaźń – 1 700 m w kierunku NWW,
- Zakład Przygotowania Rud – 3 000 m w kierunku SW.

Zgodnie z wymogami prowadzony jest monitoring ciągły, a badane są stężenia następujących związków:

- dwutlenek siarki,
- dwutlenek azotu,
- ozon,
- ołów,
- tlenek węgla,
- pył zawieszony.

Z opublikowanych wyników pomiarów prowadzonych w stacjach A8 i A10 wynika, że okresowo występują przekroczenia stężenia pyłu zawieszonego w powietrzu oraz dwutlenku siarki. Przekroczenia te odnotowuje się głównie w okresie zimowym z czego należy wnioskować, że ich źródłem jest sektor komunalny tzn. mieszkańcy indywidualnie ogrzewający swoje mieszkania lub domy.

### **Emisja hałasu**

Hałas jest jedną z największych uciążliwości, z jaką spotykają się mieszkańcy wysoko zurbanizowanych terenów dużych aglomeracji. Ze względu na źródło powstawania hałas dzielimy na:

- komunikacyjny (drogowy, kolejowy, lotniczy),
- przemysłowy.

Na terenie Aglomeracji Śląskiej, w tym także na terenie Będzina, Sosnowca oraz Dąbrowy Górniczej, prowadzone są okresowe badania pomiaru hałasu ze wszystkich źródeł (hałas kolejowy, lotniczy, drogowy). Na podstawie ostatnich wyników badań, przeprowadzonych w 1999 roku, wynika że na terenie wszystkich miast notowane są przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego. Monitoringiem wojewódzkim objęte zostały główne drogi w województwie o natężeniu ruchu dziennym przekraczającym 1 000 poj./godz. oraz w porze nocnej 500 poj./godz.

Tabela 2-7 przedstawia informacje dotyczące poziomu hałasu drogowego opracowane na podstawie prowadzonego monitoringu hałasu drogowego na terenie Województwa Śląskiego.

**Tabela 2-7 Wyniki monitoringu hałasu drogowego na terenie miast Będzin, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza**

Lp	Miejscowość	Lokalizacja punktu pomiarowego	Pora dnia	Numer drogi krajowej	Ilość budynków	Odległość pierwszej linii zabudowy [m]	Wielkość przekroczeń [dB]
1	Będzin	Ul. Hutnicza 18	Dzień	1	1	4	6,0
2	Sosnowiec	Ul. 3-go Maja 34	Dzień	-	1	5	4,7

Lp	Miejscowość	Lokalizacja punktu pomiarowego	Pora dnia	Numer drogi krajowej	Ilość budynków	Odległość pierwszej linii zabudowy [m]	Wielkość przekroczeń [dB]
3	Sosnowiec	Ul. 3-go 13	Dzień	-	1	5	3,2
4	Sosnowiec	Ul. Grota Roweckiego 24a	Dzień	-	1	5	0,1
5	Sosnowiec	Ul. Grota Roweckiego 45	Dzień	-	1	5	0,2
6	Sosnowiec	Ul. Piłsudskiego 29	Dzień	-	1	8	---
7	Sosnowiec	Ul. Piłsudskiego 46	Dzień	-	1	5	1,2
8	Będzin	Ul. Kazimierza Wielkiego 28	Noc	4	2	4	4,8
9	Dąbrowa Górnicza	Ul. Królowej Jadwigi 6	Noc	4	1	10	2,0
10	Dąbrowa Górnicza	Ul. Puszkina 14	Noc	4	1	2	1,6

Źródło: PIOŚ Katowice, [www.katowice.pios.gov.pl](http://www.katowice.pios.gov.pl)

### Opieka konserwatorska

Na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin opieką konserwatorską objęte są zarówno budynki jak i obiekty układu komunikacyjnego. Strefy ochrony konserwatorskiej układu drogowego wprowadza zakaz likwidacji oraz trasowania nowych ulic, a także zachowania ulic historycznych głównie poprzez zachowanie ich geometrii oraz nawierzchni.

Ochrona konserwatorska wymaga uzyskania wytycznych od właściwego organu (ds. zabytków) w przypadku planowania, budowy oraz wprowadzania nowych rozwiązań na terenach objętych opieką.

### 2.1.7 Polityka transportowa miast

Na dzień dzisiejszy należy stwierdzić, że żadne z miast nie posiada przyjętego dokumentu określającego politykę transportową, w tym także kwestię parkowania.

Dotychczas prowadzone działania są jedynie sporadycznie podejmowanymi decyzjami mającymi na celu ograniczenie uciążliwości związanych ze znacznym wzrostem ruchu samochodowego na terenie miast, a nie realizacją zaplanowanej polityki transportowej poszczególnych miast.

Na terenie żadnego z miast objętych Planem Rozwoju Transportu nie ma stref ograniczonego postoju. Na terenie Dąbrowy Górniczej wprowadzony został zakaz ruchu kołowego na ul. 3 Maja, na odcinku

---

od ul. Sobieskiego do ul. Bandrowskiego. Podobnie na terenie Sosnowca zostały wprowadzone ograniczenia w ruchu kołowym. I tak wyłączona z ruchu kołowego zostało ściśle Centrum Miasta w godzinach 11<sup>00</sup>-18<sup>00</sup>, są to ulice: Modrzejowska, Targowa, Warszawska (odcinek od ul. Modrzejewskiej do Kina Muza).

## **2.2 Gospodarka**

W ostatnich latach nastąpiła znaczny rozwój małych i średnich przedsiębiorstw działających na terenie Aglomeracji Śląskiej w tym także na terenie miast Będzina, Sosnowca i Dąbrowy Górniczej. Związane jest to również z funkcjonowaniem na tym terenie Podstrefy Sosnowiecko-Dąbrowskiej jako elementu Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

### **Będzin**

Do systemu REGON na koniec 2003 roku wpisanych było 6 465 podmiotów gospodarczych. Na terenie miasta największy odsetek podmiotów gospodarczych stanowią podmioty zarejestrowane w handlu detalicznym i hurtowym (40,5%). W następnej kolejności ze względu na liczbę zarejestrowanych podmiotów znajdują się: obsługa nieruchomości (ok. 12%), budownictwo (ok. 10%) oraz przetwórstwo przemysłowe i transport (ok. 9%).

Do największych podmiotów gospodarczych działających na terenie Miasta należą:

- Elektrociepłownia Będzin SA
- Elektrownia Łagisza,
- Huta Będzin,
- Fabryka Przewodów Energetycznych S.A.,
- Będziński Zakład Elektroenergetyczny S.A.,
- Kreisel.

Na koniec 2003 r. stopa bezrobocia rejestrowanego w Będzinie kształtowała się na poziomie 22,7 %, w powiecie będzińskim 22,9 %, w województwie śląskim 17,4 %. Liczba pracujących ogółem wynosiła 13 009 osób.

W Będzinie udział ludności w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie ludności wynosił 66,3% i jest nieznacznie wyższy od średniej wojewódzkiej.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Będzinie, wg danych z 31 grudnia 2003 roku, wynosiło 1970,80 złotych brutto i było ono niższe od średniego w województwie (2 298,40 zł brutto).

### **Dąbrowa Górnicza**

Na koniec 2003 roku do rejestru REGON wpisanych było 11 948 podmiotów gospodarczych.

Na koniec 2003 roku stopa bezrobocia kształtowała się na poziomie 19,4%.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie, wg danych z 31 grudnia 2003 roku, wynosiło 2 348,19 złotych brutto i było wyższe od średniego w Województwie Śląskim.

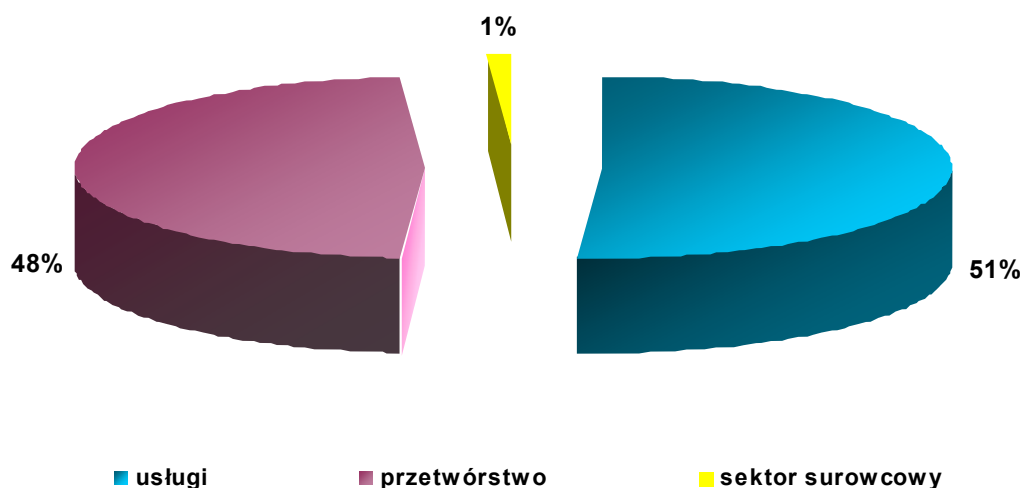
### Sosnowiec

Na terenie Miasta na koniec 2003 roku zarejestrowanych było 25 505 podmiotów gospodarczych w systemie REGON, z czego w sektorze prywatnym 24 907 co stanowiło 98% ogółu firm.

Na terenie Sosnowca najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w handlu detalicznym i hurtowym (ok. 44%). W następnej kolejności ze względu na liczbę zarejestrowanych podmiotów znajdują się: Budownictwo (ok.10%) oraz Transport (ok.9%).

Osoby w wieku produkcyjnym stanowią ok. 67% ogółu mieszkańców Sosnowca.

Współczesna struktura gospodarki Sosnowca posiada charakter usługowo-przetwórczy. Procentowy stan zatrudnienia w poszczególnych sektorach gospodarczych ilustruje wykres.



**Wykres 2-6 Struktura zatrudnienia w głównych sektorach gospodarczych**

Stopa bezrobocia na koniec 2003 roku wynosiła 22,2%. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie na terenie Sosnowca na koniec roku 2003 wynosiło 2 007,77 złotych brutto i było niższe od średniego w Województwie.

## 2.3 Sfera społeczna<sup>2</sup>

### Będzin

Wg danych statystycznych Będzin w 2002 roku zamieszkiwany był przez 59 210 mieszkańców, z czego 31 105 to kobiety. Liczba mieszkańców Miasta od 2000 roku systematycznie spada, na

<sup>2</sup> Na podstawie informacji dostępnych w GUS

koniec 2003 roku łączna liczba mieszkańców wynosiła 58 955 osób. Gęstość zaludnienia wynosi 1589 osób/km<sup>2</sup>.

Przekrój demograficzny wskazuje, że większość mieszkańców jest w wieku produkcyjnym. Dane dotyczące struktury ekonomicznej ludności przedstawiono w tabeli.

**Tabela 2-8 Ludność Będzina wg grup ekonomicznych**

Ludność w wieku	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
Przedprodukcyjnym	10 186	5 207	4 979
Produkcyjnym	39 085	19 940	19 145
Poprodukcyjnym	9 930	2 954	6 976
<b>Łącznie</b>	<b>59 210</b>	<b>28 105</b>	<b>31 105</b>

Na terenie miasta Będzin średnia powierzchnia użytkowa 1 mieszkania wynosi 65,8 m<sup>2</sup>, co nieznacznie przekracza średnią powierzchnię mieszkania na terenie Województwa Śląskiego (65,4m<sup>2</sup>).

Na terenie miasta na jednego lekarza przypada 484 mieszkańców, na jednego dentystę 2 055 mieszkańców. W szpitalach funkcjonujących na terenie miasta przypada 210 mieszkańców na jedno łóżko.

### **Dąbrowa Górnicza**

Liczba ludności miasta na koniec 2003 roku wynosiła 131 863 osoby z czego 52% stanowiły kobiety. Gęstość zaludnienia wynosi 701 osób/km<sup>2</sup>.

Na terenie Dąbrowy Górniczej średnia powierzchnia użytkowa mieszkania wynosi 57,8 m<sup>2</sup> i jest niższa od średniej województwa. Na terenie miasta zamieszkałych jest 47 431 mieszkań.

Na terenie miasta na jednego lekarza ogólnego przypada 447 mieszkańców (wskaźnik dla województwa 357 mieszkańców), na lekarza dentystę przypada 2 398 (wskaźnik dla województwa 2 277 mieszkańców). Na jedno łóżko szpitalne przypada 276 mieszkańców co jest znacznie poniżej wskaźnika średniego dla województwa (169 mieszkańców).

**Tabela 2-9 Ludność Dąbrowy Górniczej wg przedziałów wiekowych i płci**

Przedział wiekowy	Kobiety	Mężczyźni
Do 10 lat	5 053	5 301
11-20 lat	7 963	8 292
21-30 lat	11 408	11 915
31-40 lat	7 556	7 238
41-50 lat	12 062	10 703
51-60 lat	10 309	10 225
61-70 lat	5 527	4 561
71-80 lat	4 813	2 835

<b>Przedział wiekowy</b>	<b>Kobiety</b>	<b>Mężczyźni</b>
81-90 lat	1 702	677
91-100 lat	417	195
101 i powyżej	2	-
<b>Łącznie</b>	<b>66 912</b>	<b>61 942</b>

Na terenie miasta przypada 2,2 miejsca na 1 000 mieszkańców na widowni w kinach.

Na terenie Dąbrowy Górniczej na koniec 2003 roku zarejestrowanych było 47 400 samochodów.

### **Sosnowiec**

Na koniec roku 2003 liczba mieszkańców miasta wynosiła 229 989 osób i podobnie jak w pozostałych miastach Aglomeracji Śląskiej systematycznie spada. Struktura wiekowa mieszkańców została przedstawiona w tabeli.

**Tabela 2-10 Struktura wiekowa mieszkańców Sosnowca**

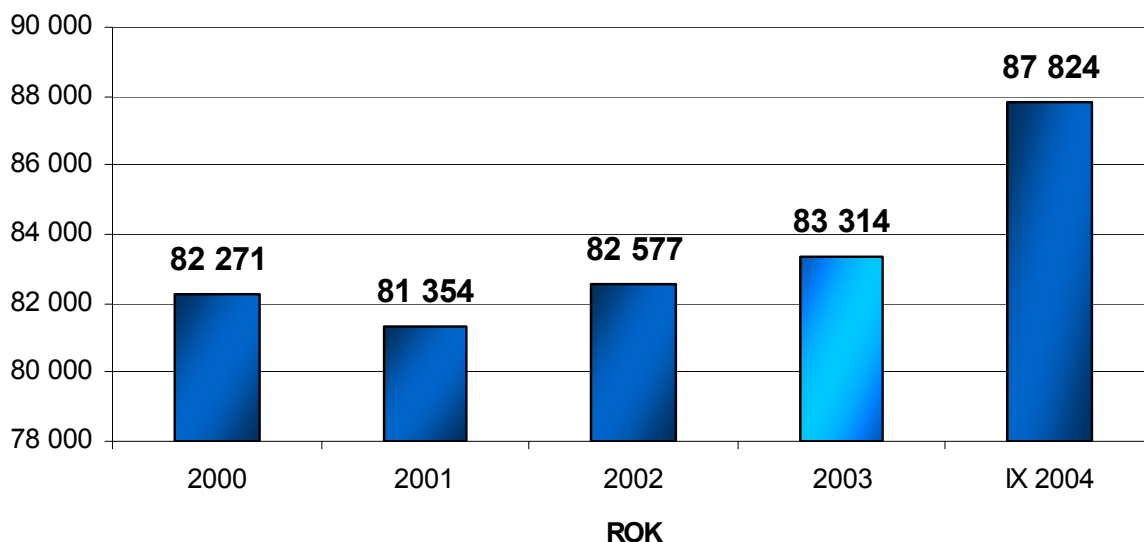
<b>Ludność w wieku</b>	<b>Ogółem</b>	<b>Udział w liczbie mieszkańców [%]</b>
Przedprodukcyjny	39 098	17%
Produkcyjnym	156 393	68%
Poprodukcyjnym	34 498	15%
<b>Łącznie</b>	<b>229 989</b>	<b>100%</b>

Gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie 2 521 osób/km<sup>2</sup>.

Na terenie Miasta do użytku oddanych jest 87 179 mieszkań, których średnia powierzchnia użytkowa wynosi 53,8 m<sup>2</sup> i jest niższa od średniej dla województwa śląskiego.

Na terenie miasta wskaźnik: liczby mieszkańców przypadających na jednego lekarza ogólnego (306 mieszkańców) oraz wskaźnik ilości mieszkańców przypadających na jedno łóżko w szpitalu ogólnym (124 osób) jest wyższy niż średnie wartości w Województwie Śląskim. Jedynie niższy od wojewódzkiego jest wskaźnik liczby mieszkańców przypadających na jednego lekarza dentystę (2 894 mieszkańców).

Na terenie miasta przypada 2,5 miejsca na 1 000 mieszkańców na widowni w kinach funkcjonujących na obszarze Sosnowca.



Wykres 2-7 Liczba zarejestrowanych samochodów na terenie Sosnowca

## 2.4 Identyfikacja problemów

Identyfikacja problemów związanych z aktualnym stanem funkcjonowania transportu publicznego na terenie miast Będzin, Dąbrowa Górnicza oraz Sosnowiec jest jednym z głównych elementów wyjściowych do opracowania planów rozwoju.

W wyniku analizy stanu obecnego zidentyfikowano następujące problemy:

1. **Spadek zainteresowania transportem publicznym.** Główną przyczyną spadku zainteresowania transportem publicznym jest wzrost ilości samochodów prywatnych. Ta sytuacja przekłada się na zmniejszenie atrakcyjności oferty komunikacji publicznej. Równocześnie obniżeniu ulegają standardy oferowanych usług. Pociąga to za sobą wzrost kosztów transportu oraz jego degradacji.
2. **Stan techniczny infrastruktury transportu publicznego.** Najbardziej istotnym problemem jest zły stan techniczny sieci transportu publicznego, głównie nadające się do remontu torowiska oraz bardzo zły stan techniczny dróg i obiektów inżynierskich. Poważny problem obecnie stanowi dostępność infrastruktury (przystanki) transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych. Również poważnym problemem jest wiek, a co się z tym wiąże, stan techniczny taboru autobusowego i tramwajowego. Stosowane pojazdy są bardzo wyeksploatowane, przez co obniża się komfort podróżowania i atrakcyjność oferty transportowej.
3. **Brak polityki transportowej na terenie miast.** Żadne z miast nie posiada prawidłowej organizacji ruchu pod kątem pierwszeństwa transportu publicznego. Rozwiązanie takie powoduje znaczne wydłużenie czasu podróży pasażerów oraz wpływa na punktualność



---

i funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Wydłużenie się czasu przejazdu ma znaczący wpływ na wybór środka transportu, coraz częściej wybierany jest transport indywidualny. Ponadto na terenie miast nie są wprowadzone strefy ograniczonego ruchu pojazdów.

4. **Brak rozwiązań koordynujących różne formy transportu.** Obecnie istniejące rozwiązania głównych węzłów przesiadkowych umożliwiają jedynie zmianę rodzaju transportu publicznego (np. tramwaj-autobus), natomiast nie dają możliwości połączenia transportu indywidualnego z publicznym.

---

### 3 Zasięg terytorialny programu

Granice obszaru realizacji planu rozwoju transportu publicznego na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Będzin oraz Sosnowiec opierają się na następujących założeniach:

- Miasta są głównymi udziałowcami Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Sosnowcu, będącego głównym podmiotem świadczącym usługi transportu publicznego na ich terenie,
- Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza oraz Będzin są największymi miastami Zagłębia Dąbrowskiego leżącymi w obszarze Aglomeracji Górnośląskiej.

Założenie pierwsze związane jest bezpośrednio z planami rozwoju miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin w zakresie transportu publicznego. Plany te muszą być skorelowane zarówno w zakresie inwestycji planowanych przez poszczególne miasta jak i zadań inwestycyjnych Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.

Rozwój transportu publicznego będzie następował poprzez:

- realizację zadań, polegających na modernizacji infrastruktury komunikacyjnej zlokalizowanej na terenie poszczególnych miast,
- realizację zadań, polegających na modernizacji taboru autobusowego,
- tworzenie polityki transportowej na terenie poszczególnych miast.

Drugie założenie związane jest bezpośrednio z historycznym i geograficznym położeniem miast. Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza są uważane za kulturalne stolice Zagłębia Dąbrowskiego, a co za tym idzie są ściśle powiązane z pozostałymi miastami regionu. Ponadto miasta te wraz z Będzinem stanowią główny węzeł komunikacyjny pomiędzy Zagłębiem Dąbrowskim a Aglomeracją Górnośląską. Potrzeba korzystania z transportu publicznego jest związana przede wszystkim z sytuacją gospodarczą w regionie, w tym:

- rynkiem pracy w Aglomeracji Górnośląskiej i Zagłębiu Dąbrowskim,
- sytuacją mieszkaniową na terenie Aglomeracji Górnośląskiej i Zagłębia Dąbrowskiego.

Obecnie planowane są budowy obwodnic poszczególnych miast co w perspektywie spowoduje ukierunkowaniem ruchu tranzytowego oraz wprowadzeniem ograniczeń ruchu kołowego w centrum miast. Wiązać się to będzie głównie z rozwojem systemu transportu publicznego na opisywanym terenie oraz rozwojem systemu parkingów strategicznych na terenie Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz Będzina.

---

## 4 Organizacja i funkcjonowanie oraz stan integracji transportu na terenie Sosnowca, Dąbrowy Górniczej i Będzina

Na terenie miast opisywanych miast głównym organizatorem transportu publicznego jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) z siedzibą w Katowicach. Usługi transportu osobowego realizowane są również przez firmy wyłonione w przetargu organizowanym przez KZK GOP.

Usług przewozowe na terenie Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz Będzina świadczą następujące podmioty: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Sosnowcu, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, Przedsiębiorstwo Usług Pasażerskich z siedzibą w Czeladzi, Meteor Sp. J. z siedzibą w Jaworznie, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. z siedzibą w Będzinie – w zakresie transportu dalekobieżnego, Usługi Transportowe z siedzibą w Katowicach, Tramwaje Śląskie SA – obsługa linii tramwajowych na terenie miast, Transportowiec Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach.

Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza i Będzin połączone są ze sobą komunikacją tramwajową i autobusową. Miasta obsługuje 9 linii tramwajowych (z czego 4 linie wykonują kursy nocne) o łącznej długości 140,6 km oraz 85 linii autobusowych o łącznej długości 1 691,58 km.

Tabor tramwajowy to: 55 pociągów z 62 wagonami o pojemności 125 osób. Wszystkie pociągi i wagony posiadają badania okresowe dopuszczające je do eksploatacji. Średni wiek taboru to 23 lata, średnia prędkość komunikacyjna trakcji tramwajowej wynosi 21,92 km/h, natomiast średnia prędkość eksploatacyjna (rzeczywista) wynosi 17,22 km/h. Komunikacja tramwajowa na terenie miast obsługiwana jest przez Tramwaje Śląskie S.A.

Ponad połowę linii autobusowych funkcjonujących w opisywanym obszarze obsługiwanych jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. (PKM Sp. z o.o.) z siedzibą w Sosnowcu.

Wśród regularnie kursujących połączeń:

- 4 stanowią linie darmowe związane z funkcjonowaniem centrów handlowych zlokalizowanych na terenie Sosnowca,
- 7 linii obsługiwanych jest przez busy lub małe autobusy o ilości miejsc do 60 pasażerów,
- pozostałe 74 linie autobusowe dzielą się na: 15 linii przyspieszonych oraz 59 normalnych. Linie przyspieszone są łącznej długości 327,05 km (19% wszystkich połączeń), natomiast linie normalne są o łącznej długości 1 364,53km.

Wśród pozostałych 74 linii autobusowych:

- 4 linie to połączenia lokalne funkcjonujące na terenie tylko jednego miasta (2 w Sosnowcu i 2 w Dąbrowie Górniczej),
- 15 linii łączy miasta: Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin ze sobą,

- pozostałe 55 linii międzymiastowych umożliwia połączenie komunikacyjne mieszkańcom miast Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza oraz Będzin z pozostałą częścią Aglomeracji Śląskiej.

Na opisywanym terenie funkcjonują także 3 linie nocne o łącznej długości 59,65 km, które są obsługiwane przez 3 autobusy solowe standardowe.

Poniżej zestawiono nr linii autobusowych obsługujących pasażerów na opisywanym terenie oraz dzienną ilość osób przewiezionych całą trasą danej linii autobusowej.

**Tabela 4-1 Nr linii autobusowych łączące Sosnowiec, Dąbrowę Górniczą i Będzin**

Nr linii autobusowej	Przebieg linii
16	Będzin, Dąbrowa Górnicza
616	Będzin, Sosnowiec
803	Będzin, Dąbrowa Górnicza
806	Będzin, Dąbrowa Górnicza
928	Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec
34	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza
55	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza
90	Będzin, Sosnowiec
116	Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec
182	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza
260	Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec
299	Będzin, Sosnowiec
690	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza
902	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza
903	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza

**Tabela 4-2 Liczba pasażerów na poszczególnych liniach autobusowych**

Nr linii \ Dzień	Roboczy	Sobota	Niedziela
16	2297	1647	1038
28	3892	2688	2225
34	5148	3737	2654
55	11093	5845	4664
90	1971	973	783
116	3918	1582	1219
260	5593	2970	1804
299	4302	2154	1881
604/644	6416	4489	3407

<b>Nr linii \ Dzień</b>	<b>Roboczy</b>	<b>Sobota</b>	<b>Niedziela</b>
616	2342	2338	542
622	7516	3982	1968
801	2011	nie kursuje	nie kursuje
803	1497	1623	1306
806	2634		
928	1822	806	nie kursuje

Dane przedstawione w Tabeli 4-2 zawierają wyniki badań ankietowych z lat 2001-2004, dlatego mogą nie odzwierciedlać w pełni aktualnej sytuacji na wymienionych liniach.

Spośród 85 funkcjonujących linii autobusowych – 15 linii łączy opisywane miasta. Pozostałe to połączenia z miastami Aglomeracji Górnośląskiej.

Na podstawie badań ankietowych przeprowadzanych okresowo przez KZK GOP można określić główne cele podróży pasażerów linii autobusowych.

Wyniki przedstawiają się następująco:

- 22,8% – praca,
- 19,0% – zakupy,
- 19,0% – spotkania towarzyskie,
- 15,0% – szkoła, uczelnia,
- 13,0% – sprawy urzędowe,
- 10,1% – rozrywki kulturalne,
- 1,0% – inne.

Analizując przedstawione wyniki można stwierdzić, że najwięcej osób korzysta z komunikacji miejskiej aby dotrzeć do pracy, na zakupy lub spotkania towarzyskie. Oznacza to, że zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego wśród pasażerów jest bardzo wysokie.

Infrastruktura sterowania ruchem ulicznym na terenie poszczególnych miast jest podobna. Strategiczne skrzyżowania o dużym natężeniu ruchu posiadają nowoczesne systemy sterowania co umożliwia sprawne ich funkcjonowanie. Na terenie miast funkcjonuje w sumie 38 sygnalizacji świetlnych z czego 22 sztuki przypadają na miasto Sosnowiec.

Na terenie miast nie są stosowane inne środki organizacji i sterowania ruchem. Na obszarze Dąbrowy Górniczej, Sosnowca oraz Będzina nie ma większych ograniczeń w dostępie dla ruchu samochodowego za wyjątkiem odcinka ul. 3-go Maja od ul. Sobieskiego do ul. Bandrowskiego w Dąbrowie Górniczej oraz ul. Modrzejewska, ul. Targowa i ul. Warszawska w Sosnowcu.

W obrębie opisywanych miast nie funkcjonują odrębne linie do przewozu wyłącznie osób niepełnosprawnych. Transport osób niepełnosprawnych odbywa się w ramach funkcjonujących połączeń pasażerskich dzięki kursowaniu autobusów niskopodłogowych. Rozkład jazdy autobusów niskopodłogowych dostosowany jest do wymogów pasażerów.

## 5 Prognozy funkcjonowania i koncepcja rozwoju transportu publicznego

### 5.1 Prognozy czynników bezpośrednio powiązanych z funkcjonowaniem transportu

#### 5.1.1 Demografia

Zgodnie z danymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny na terenie Województwa Śląskiego, w tym także na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec i Będzin, w okresie perspektywicznym następować będzie systematyczny spadek liczby mieszkańców. Przewidywaną liczbę mieszkańców miast powyżej 50 tys osób przedstawiono w tabeli.

**Tabela 5-1 Prognoza liczby ludności w miastach powyżej 50 tys mieszkańców**

MIASTO	2002	2005	2010	2015	2020	2025	2030
<b>Będzin</b>	<b>59,1</b>	<b>58,0</b>	<b>56,1</b>	<b>54,2</b>	<b>52,1</b>	<b>49,5</b>	<b>46,6</b>
Bielsko-Biała	177,8	176,9	173,9	169,3	163,0	154,8	145,2
Bytom	192,6	187,1	176,6	164,9	152,4	139,3	126,1
Chorzów	116,5	113,4	107,6	101,1	94,2	86,9	79,3
Częstochowa	250,9	247,4	239,6	230,2	218,9	206,0	191,7
<b>Dąbrowa Górnicza</b>	<b>131,9</b>	<b>130,8</b>	<b>128,3</b>	<b>124,8</b>	<b>120,1</b>	<b>114,1</b>	<b>106,9</b>
Gliwice	202,6	199,9	192,8	184,0	173,7	162,0	149,6
Jastrzębie-Zdrój	96,8	95,3	92,5	88,9	84,3	79,0	73,1
Jaworzno	96,8	96,1	94,5	92,3	89,2	85,3	80,6
Katowice	325,0	318,6	304,5	288,4	270,2	250,3	229,3
Piekary Śląskie	60,6	59,5	57,3	54,8	52,0	48,7	45,3
Racibórz	59,3	57,7	54,5	51,2	47,9	44,6	41,1
Ruda Śląska	149,7	144,4	134,5	123,9	113,0	101,8	90,7
Rybnik	142,7	141,6	138,8	134,9	129,6	122,9	115,0
Siemianowice Śląskie	74,1	72,7	70,2	67,2	63,8	59,8	55,6
<b>Sosnowiec</b>	<b>231,5</b>	<b>227,4</b>	<b>219,0</b>	<b>209,2</b>	<b>197,8</b>	<b>184,6</b>	<b>170,3</b>
Świętochłowice	56,3	55,3	53,3	51,2	48,8	46,0	43,0
Tarnowskie Góry	62,1	61,1	59,0	56,5	53,8	50,8	47,5

MIASTO	2002	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Tychy	132,6	131,1	127,7	123,3	117,5	110,7	102,9
Zabrze	194,6	190,3	181,3	170,9	159,5	147,0	134,0
Zawiercie	54,0	53,2	51,8	50,3	48,6	46,6	44,3
Żory	63,5	62,8	61,5	59,8	57,6	54,6	51,1

Źródło: GUS, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

### 5.1.2 Rozwój gospodarczy

W ostatnich latach na terenie zarówno Aglomeracji Górnośląskiej jak i obszarze miast Będzin, Dąbrowa Górnicza oraz Sosnowiec odnotowuje się wzrost rozwoju gospodarczego. Każdego roku powstaje coraz więcej podmiotów gospodarczych działających na terenie miast.

Głównym motorem napędowym rozwoju społeczno-gospodarczego miast jest ich położenie na przecięciu się szlaków komunikacyjnych międzynarodowych w kierunkach północ-południe oraz wschód-zachód.

Na terenie Będzina, Dąbrowy Górniczej oraz Sosnowca zlokalizowane są ważne zakłady o znaczeniu krajowym, m.in.:

- Elektrociepłownia Będzin SA
- Elektrownia Łagisza,
- Fabryka Przewodów Energetycznych S.A.,
- Będziński Zakład Elektroenergetyczny S.A.,
- Kreisel,
- Koksownia Przyjaźń,
- Huta Katowice,
- Huta im. E. Cedlera,
- Huta im. M. Buczka,
- Huta Metali Kolorowych Będzin,
- Spalarnia Odpadów Przemysłowych i Niebezpiecznych Lobbe Sp. z o.o.

W okresie perspektywicznym należy się spodziewać dalszego wzrostu gospodarczego na opisywanym terenie. Wynikać to będzie zarówno z polityki poszczególnych miast jak i możliwości dofinansowania działalności gospodarczej z funduszy unijnych. Dodatkowym czynnikiem stymulującym rozwój gospodarczy jest funkcjonująca na terenie Dąbrowy Górniczej oraz Sosnowca Specjalna Podstrefa Ekonomiczna.

---

### 5.1.3 Przekształcenia przestrzenne

Obszar, na którym zlokalizowane są Dąbrowa Górnicza, Będzin oraz Sosnowiec, charakteryzuje się bardzo wysokim współczynnikiem zurbanizowania. W związku z tym w najbliższych latach nie należy się spodziewać zmian w strukturze przestrzennej miast.

W okresie perspektywicznym na terenie poszczególnych miast planuje się znaczny rozwój terenów inwestycyjnych. Wśród przyszłych inwestorów największą popularnością cieszą się tereny przy głównych trasach przelotowych.

W zakresie infrastruktury drogowej opisywane miasta posiadają zarysowaną koncepcję połączenia ze szlakami transeuropejskimi.

## 5.2 Warianty funkcjonowania transportu

Zgodnie z założeniami Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej dla obszaru miast Będzin, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec można wyróżnić cztery podstawowe warianty rozwoju transportu publicznego.

1. **Kontynuacja obecnej polityki komunikacyjnej** – w obszarze miast Będzin, Dąbrowa Górnicza oraz Sosnowiec rozwiązanie takie prowadzić będzie do znacznego rozwoju transportu indywidualnego. Bezpośrednim skutkiem takiej polityki będzie wzrost obciążenia ruchu samochodowego, zwiększenie się poziomu zanieczyszczeń (gazów) emitowanych do atmosfery oraz zwiększenie się ilości zdarzeń drogowych. Nastąpi także ograniczenie roli transportu publicznego na terenie miast co wpłynie niekorzystnie na ofertę i sytuację podmiotów gospodarczych świadczących usługi w zakresie transportu zbiorowego.
2. **Wariant prosamochodowy** – podstawowym celem tego wariantu jest rozwój przestrzenny miast związany bezpośrednio z transportem indywidualnym. W tym rozwiązaniu transport publiczny ma być ograniczony do minimum i spełniać podstawowe potrzeby osób nie posiadających samochodów. Wariant ten łączy się z intensywną rozbudową szlaków komunikacyjnych i parkingów w celu ograniczenia uciążliwości ruchu drogowego. Przyjęcie tego rozwiązania spowoduje przekształcenie miast w zespół metropolitalny o strukturze funkcjonalno-przestrzennej o niewielkim centrum i rozproszonej zabudowie i miejscach pracy – system amerykańskiego miasta
3. **Miasto bez samochodu** – strategia lansowana przez ekologów. Rozwiązanie to łączy się z ograniczeniem do maksimum ruchu samochodowego indywidualnego w obrębie poszczególnych miast. Jednakże wybranie takiego wariantu łączy się z intensywnym rozwojem transportu publicznego jako podstawowego źródła podróżowania. Dodatkowo należy stworzyć infrastrukturę pozwalającą na rozwój innych form transportu takich jak: rower lub pieszo. Biorąc pod uwagę system urbanistyczny i zagospodarowanie przestrzenne miast rozwiązanie takie może odnieść sukces na wybranych obszarach np.: centrum miasta.
4. **Strategia zrównoważonego rozwoju** – celem tego rozwiązania jest takie planowanie polityki komunikacyjnej miasta aby zapewnić optymalne funkcjonowanie systemu przy maksymalnym



---

ograniczeniu jego negatywnego oddziaływania na otoczenie. Wzrost jakości funkcjonowania transportu w dobie prężnego rozwoju motoryzacji wiąże się ze wzmocnieniem roli i zasięgu transportu publicznego. Jego rozwój powinien zmierzać do wzrostu konkurencyjności względem transportu indywidualnego. Transport zbiorowy powinien być głównym środkiem lokomocji szczególnie na terenach ograniczonego ruchu samochodowego. Atrakcyjność oferty przewoźników powinna się przełożyć na wzrost liczby pasażerów, w tym głównie właścicieli samochodów.

Na obszarze Będzina, Dąbrowy Górniczej oraz Sosnowca najlepszym rozwiązaniem jest wdrożenie wariantu czwartego, strategia zrównoważonego rozwoju. Realizacja takiej opcji polegać będzie przede wszystkim na:

- wprowadzeniu ograniczeń w ruchu samochodowym i stworzeniu sieci parkingów,
- promocja komunikacji publicznej mająca na celu ograniczenie korzystania z własnego transportu.

Wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodowym oraz stworzenie sieci parkingów, zmusza władze poszczególnych miast, do opracowania i realizacji polityki ruchu samochodowego indywidualnego. Ograniczenia w ruchu samochodowym realizowane są poprzez utworzenie specjalnych stref o całkowitym lub częściowym zakazie ruchu. Docelowo pozwoli to na ograniczenie, na tych obszarach, emisji zanieczyszczeń do atmosfery, a także degradacji terenów.

Promocja komunikacji publicznej jest bardzo ważnym elementem rozwoju systemu transportu. Oprócz ograniczenia liczby samochodów indywidualnych wykorzystywanych w celach codziennych podróży rozwój komunikacji zbiorowej pozytywnie wpływa na politykę równych szans. Wzrost znaczenia transportu publicznego w okresie perspektywicznym powinno się przełożyć na obniżenie kosztów podróży.

---

## **6 Planowane przedsięwzięcia inwestycyjne do roku 2006 i po roku 2006 dla poszczególnych miast**

Zadania inwestycyjne oraz planowane przedsięwzięcia przedstawiono dla każdego miasta indywidualnie oraz określono zadania wspólne. Zadania określono na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju, Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego opisywanych miast, informacji zawartych w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej, oraz wykorzystując materiały i informacje przekazane przez Urzędy Miejskie opisywanych miast.

### **6.1 Planowane projekty i/lub zadania inwestycyjne do roku 2006**

#### **6.1.1 Sosnowiec**

Najważniejsze zadania inwestycyjne planowane do realizacji na terenie Sosnowca do roku 2006 przedstawiono w poniższym zestawieniu.

**Tabela 6-1 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji do roku 2006 na terenie miasta Sosnowca**

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2005		2006.	
<b>Przedłużenie odcinka linii nr 15 w Sosnowcu Zagórze</b> – wybudowanie 2,5 km podwójnego torowiska tramwajowego łączącego dzielnicę Zagórze z obszarami miasta i sąsiednimi miastami	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006, zakończenie w 2007 roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>- połączenie dzielnicy Zagórze komunikacją tramwajową z Centrum Sosnowca oraz sąsiednimi miastami,</li> <li>- skrócenie czasu podróży do Centrum,</li> <li>- zapewnienie obsługi Zagórze komunikacją tramwajową,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej</li> </ul>	Gmina Sosnowiec, Tramwaje Śląskie SA	35,12	<b>Środki własne</b>	6,0	<b>Środki własne</b>	6,0
						<b>ZPORR</b>	6,0	<b>ZPORR</b>	6,0
<b>Przedłużenie linii nr 24</b> – przedłużenie istniejącej linii tramwajowej na odcinku 1,89 km, jako dwutorowej na wydzielonym torowisku w rejonie ulic Okrzei, Staszica oraz Narutowicza	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Przewidywany okres realizacji to lata 2005-2006 -zakończenie w 2006 roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>- obsługa komunikacją tramwajową nowych terenów usługowo-mieszkalnych,</li> <li>- bezpośrednie połączenie komunikacją tramwajową nowych terenów z Centrum oraz sąsiednimi miastami,</li> <li>- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży do Centrum,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej</li> </ul>	Gmina Sosnowiec, Tramwaje Śląskie SA	23,5	<b>Środki własne</b>	5,87	<b>Środki własne</b>	5,87
						<b>ZPORR</b>	5,87	<b>ZPORR</b>	5,87
<b>Modernizacja korytarza tramwajowego Sosnowiec Zagórze – Katowice – Bytom</b> Modernizacja obejmuje m.in.: remont torowiska, odcinkową dobudowę drugiego toru, remont sieci trakcyjnej i zasilania,	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006 Planowane zakończenie – przełom 2007/2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży,</li> <li>- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji</li> </ul>	Gmina Sosnowiec, Katowice, Chorzów, Bytom, Tramwaje Śląskie SA	330,0	<b>Środki własne</b>	47	<b>Środki własne</b>	47

przebudowę przystanków. Na terenie Sosnowca modernizacja obejmuje korytarz tramwajowy sosnowiec Zagórze – Sosnowiec Centrum w kierunku Katowic. W sumie modernizacją objęty będzie odcinek o długości 29,2 km wraz z całą infrastrukturą.			publicznej			ZPORR	47	ZPORR	47
<b>Przebudowa dworca autobusowego</b> przy ulicy Mościckiego w Sosnowcu.	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Termin realizacji prac wyznaczony jest na rok 2006	- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej, - podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżujących.	Gmina Sosnowiec	1,004	Środki własne	-	Środki własne	1,004
<b>Modernizacja przystanków autobusowych:</b> – wyniesienie chodnika do wysokości zgodnej z wymogami norm europejskich od poziomu jezdni wraz z oznakowaniem odmienną fakturą kostki miejsc dla niewidomych oraz niepełnosprawnych' – remont istniejących wiat przystankowych, – montaż dodatkowych wiat przystankowych, – oznakowanie poziome grubowarstwowe – linia przystankowa	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006. Planowane zakończenie prac w roku 2006	- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej	Gmina Sosnowiec	6,975	Środki własne	3,544	Środki własne	3,431
<b>Modernizacja ul. Franciszka Kleberga</b> – korekta łuków oraz budowa pętli autobusowej, przedłużenie linii autobusowej do osiedla mieszkaniowego.	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace remontowe przewidziane na rok 2006	- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej, - zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie,	Gmina Sosnowiec	0,229	Środki własne	-	Środki własne	0,229

<b>Sygnalizacja świetlna</b> w ciągu Alei ks. Franciszka Blachnickiego: część II – na przejściu dla pieszych Blachnickiego – Kisielewskiego.	Nie dotyczy	Prace planowane na rok 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podniesienie bezpieczeństwa pieszych oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa podróżowania,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej,</li> </ul>	Gmina Sosnowiec	0,297	<b>Środki własne</b>	0,297	<b>Środki własne</b>	-
<b>Sygnalizacja świetlna</b> – skrzyżowanie ulic: 11 Listopada i Mjr Henryka Hubala Dobrzańskiego.	Nie dotyczy	Prace planowane na rok 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podniesienie bezpieczeństwa pieszych oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa podróżowania,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej,</li> <li>- zwiększenie jego bezpieczeństwa poprzez „otwarcie” lewoskrętu i bezkolizyjnego prawoskrętu wraz z budową zatok autobusowych.</li> </ul>	Gmina Sosnowiec	1,782	<b>Środki własne</b>	1,782	<b>Środki własne</b>	-

## 6.1.2 Dąbrowa Górnicza

Zadania inwestycyjne planowane do realizacji na terenie Sosnowca do roku 2006 przedstawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 6-2 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji do roku 2006 na terenie Dąbrowy Górniczej**

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2005		2006.	
<b>Budowa układu komunikacyjnego</b> wraz z uzbrojeniem w rejonie Parku Hallera	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Zakończenie prac w 2005 roku	- poprawa płynności poruszania się na terenie miasta i całego regionu, - skrócenie czasu podróży, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej	Gmina Dąbrowa Górnicza	7,8	Środki własne	7,8	Środki własne	-
<b>Budowa ekranów akustycznych</b> wzdłuż ulicy Staszica	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Zakończenie prac do 2006 roku	- poprawa jakości życia i pracy mieszkańców obiektów przy ulicy Staszica	Gmina Dąbrowa Górnicza	6	Środki własne	-	Środki własne	1,7
						GFOŚ i GW	4,3	GFOŚ i GW	-
<b>Opracowanie PT</b> dla odbudowy wiaduktu w ciągu ulicy Armii Krajowej nad drogą ekspresową S-1 wraz z robotami budowlanymi	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie, - skrócenie czasu podróży, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej	Gmina Dąbrowa Górnicza	1,7	Środki własne	0,5	Środki własne	-
						ZPORR	-	ZPORR	6,75
<b>Budowa wiaduktu drogowego</b> w ciągu ulicy Podlesie	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży, - poprawa płynności poruszania się na terenie miasta i całego regionu, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej	Gmina Dąbrowa Górnicza	16,0	Środki własne	-	Środki własne	0,2
						ZPORR	-	ZPORR	-
<b>Dokończenie budowy drogi</b> od Podlesia przez wiadukt do bramy	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz	- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży,	Gmina Dąbrowa Górnicza	14,0	Środki własne	-	Środki własne	0,2

towarowej Huty Katowice	przestrzennego miasta	kontynuacja po roku 2006	- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej.			ZPORR	-	ZPORR	-
<b>Odbudowa wiaduktu drogowego</b> nad ulicą Jamki w ciągu DK-94	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej, - zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie, - zapewnienie komfortu podróży,	Gmina Dąbrowa Górnicza	6,0	Środki własne	-	Środki własne	0,2
						ZPORR	-	ZPORR	-
<b>Odbudowa wiaduktu drogowego</b> w ciągu DK-94 nad drogą 790	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej, - zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie, - zapewnienie komfortu podróży.	Gmina Dąbrowa Górnicza	6,0	Środki własne	-	Środki własne	0,2
						ZPORR	-	ZPORR	-
<b>Modernizacja przystanków</b> obejmująca remont 102 przystanków autobusowych na terenie miasta polegający na budowie peronów służących do wsiadania, połączonych z systemem chodników i wiat przystankowych spełniających obecne wymogi ustawodawcze	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006. Planowane zakończenie prac w roku 2006	- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania	Gmina Dąbrowa Górnicza	2,388	Środki własne	1,083	Środki własne	1,305
<b>Budowa drogi</b> łączącej dzielnicę Antoniów z dzielnicą Piekło wraz z kanalizacją deszczową i oświetleniem	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone i zakończone w roku 2005	- poprawa płynności poruszania się na terenie miasta, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej.	Gmina Dąbrowa Górnicza	1,5	Środki własne	1,5	Środki własne	-
<b>Budowa drogi</b> łączącej ulicę Parkową z ulicą Wróblewskiego oraz modernizacja nawierzchni ulicy Zychów wraz z modernizacją sieci wodociągowej	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006. Planowane zakończenie prac w roku 2006	- poprawa płynności poruszania się na terenie miasta, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej.	Gmina Dąbrowa Górnicza	2,0	Środki własne	0,05	Środki własne	1,95

### 6.1.3 Będzin

Zadania inwestycyjne planowane do realizacji na terenie miasta Będzina do roku 2006 przedstawiono w poniższym zestawieniu.

**Tabela 6-3 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji do roku 2006 na terenie Będzina**

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2005		2006.	
<b>Remonty kapitalne dróg</b>	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace będą prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuowane po roku 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej,</li> <li>- poprawa płynności poruszania się na terenie miasta i całego regionu,</li> </ul>	Gmina Będzin	5,5	<b>Środki własne</b>	1,0	<b>Środki własne</b>	1,5
<b>Zakończenie budowy III etapu kompleksowej przebudowy nawierzchni ulicy Małachowskiego + Monitoring</b>	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace zakończone zostaną w roku 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie,</li> <li>- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania</li> </ul>	Gmina Będzin	5,795	<b>Środki własne</b>	1,1	<b>Środki własne</b>	-
<b>Kompleksowa przebudowa nawierzchni ulicy Małachowskiego, Piłsudskiego – kontynuacja</b>						<b>Środki własne</b>	4,695	<b>Środki własne</b>	-
„Modernizacja i przebudowa układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym – etap I Miasto Będzin 2005/2006” w ramach porozumienia z Powiatem Będzińskim	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace zakończone zostaną w roku 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej,</li> <li>- poprawa płynności poruszania się na terenie miasta i całego regionu,</li> </ul>	Gmina Będzin	1,388	<b>Środki własne</b>	0,721	<b>Środki własne</b>	0,667



<b>Remont mostu</b> w ciągu ulicy Słowiańskiej	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace remontowe przewidziane są na rok 2006	- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie, - poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania	Gmina Będzin	1,7	<b>Środki własne</b>	-	<b>Środki własne</b>	1,7
<b>Modernizacja przystanków autobusowych</b>	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace przewidziano na rok 2005 i 2006	- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania	Gmina Będzin	0,510	<b>Środki własne</b>	0,510	<b>Środki własne</b>	-

#### 6.1.4 Zadania wspólne dla opisywanych miast

Program odbudowy taboru autobusowego w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu przyjęty przez Prezydentów Miast Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz Będzina zakłada w latach 2005-2006 zakup:

- 72 autobusowych niskopodłogowych (w rozumieniu Polskiej Normy: PN-S-47010), w tym:
  - 42 autobusów dwunastometrowych (tzw. autobusy solo),
  - 30 autobusów piętnastometrowych (tzw. autobusy wielkopojemne),
- 72 systemów informacji pasażerskiej w postaci elektronicznych tablic informacyjnych oraz ich montaż w nowozakupionych autobusach.

Zestawienie kosztów, środków finansowania w poszczególnych latach przedstawiono w poniżej tabeli.

**Tabela 6-4 Nakłady finansowe związane z realizacją programu odbudowy taboru autobusowego w PKM Sp. z o.o. w latach 2005-2006<sup>3</sup>**

Planowane działanie	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
					2005		2006.	
Zakup autobusów: TABOR „B” – 19 autobusów TABOR „C” – 17 autobusów	Zakup autobusów planowany jest na rok 2005	- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej.	PKM Sp. z o.o. Gminy: Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Będzin	TABOR „B” – 19szt.x0,535 TABOR „C” – 17szt.x0,915 <b>Razem: 25,744</b>	<b>Środki własne</b>	12,87 2	<b>Środki własne</b>	-
				<b>ZPORR</b>	12,87 2	<b>ZPORR</b>	-	
Zakup autobusów: TABOR „B” – 23 autobusów TABOR „C” – 13 autobusów	Zakup autobusów planowany jest na rok 2006	- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania		TABOR „B” – 23szt.x0,535 TABOR „C” – 13szt.x0,915 <b>Razem: 24,200</b>	<b>Środki własne</b>	-	<b>Środki własne</b>	12,1
				<b>ZPORR</b>	-	<b>ZPORR</b>	12,1	
				<b>Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]</b>	49,944			

<sup>3</sup> Na podstawie informacji przekazanych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. pismem nr PKM/ZS/37/2005 z dnia 4 stycznia 2005 r.

## 6.2 Planowane projekty i/lub zadania inwestycyjne po roku 2006

### 6.2.1 Sosnowiec

W poniższej tabeli zestawiono zadania inwestycyjne planowane do realizacji po roku 2006.

**Tabela 6-5 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji po roku 2006 na terenie miasta Sosnowiec**

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2007		2008.	
<b>Przedłużenie odcinka linii nr 15 w Sosnowcu Zagórzu –</b> wybudowanie 2,5 km podwójnego torowiska tramwajowego łączącego dzielnicę Zagórze z obszarami miasta i sąsiednimi miastami	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Przewidywany okres realizacji to 34 miesiące - zakończenie po roku 2006 (w 2007 roku)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- połączenie dzielnicy Zagórze komunikacją tramwajową z Centrum Sosnowca oraz sąsiednimi miastami,</li> <li>- skrócenie czasu podróży do Centrum,</li> <li>- zapewnienie obsługi Zagórza komunikacją tramwajową,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej</li> </ul>	Gmina Sosnowiec, Tramwaje Śląskie SA	35,12	<b>Środki własne</b>	5,56	<b>Środki własne</b>	
						<b>ZPORR</b>	5,56	<b>ZPORR</b>	
<b>Modernizacja korytarza tramwajowego Sosnowiec Zagórze – Katowice – Bytom</b> Modernizacja obejmuje m.in.: remont torowiska, odcinkową dobudowę drugiego toru, remont sieci trakcyjnej i zasilania, przebudowę przystanków. Na terenie Sosnowca modernizacja	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Zakończenie po roku 2006 (przełom 2007/2008)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży,</li> <li>- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej</li> </ul>	Gmina Sosnowiec, Katowice, Chorzów, Bytom, Tramwaje Śląskie SA	330	<b>Środki własne</b>	47	<b>Środki własne</b>	24

obejmuje korytarz tramwajowy sosnowiec Zagórze – Sosnowiec Centrum w kierunku Katowic. W sumie modernizacją objęty będzie odcinek o długości 29,2 km wraz z całą infrastrukturą.							ZPORR	47	ZPORR	24
--	--	--	--	--	--	--	-------	----	-------	----

## 6.2.2 Dąbrowa Górnicza

Zadania inwestycyjne planowane do realizacji w Dąbrowie Górniczej po roku 2006 zestawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 6-6 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji po roku 2006 na terenie miasta Dąbrowa Górnicza**

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2007		2008.	
<b>Opracowanie PT</b> dla odbudowy wiaduktu w ciągu ulicy Armii Krajowej nad drogą ekspresową S-1 wraz z robotami budowlanymi	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006. Kontynuacja prac po roku 2006	- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie, - skrócenie czasu podróży, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej	Gmina Dąbrowa Górnicza	1,7	<b>Środki własne</b>	0,6	<b>Środki własne</b>	-
						<b>ZPORR</b>	-	<b>ZPORR</b>	-
<b>Budowa wiaduktu drogowego</b> w ciągu ulicy Podlesie	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży, - poprawa płynności poruszania się na terenie miasta i całego regionu, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej	Gmina Dąbrowa Górnicza	16,0	<b>Środki własne</b>	2,0	<b>Środki własne</b>	1,8
						<b>ZPORR</b>	6,5	<b>ZPORR</b>	5,5
<b>Dokończenie budowy drogi</b> od Podlesia przez wiadukt do bramy towarowej Huty Katowice	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	- skrócenie czasu i zapewnienie komfortu podróży, - zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej.	Gmina Dąbrowa Górnicza	14,0	<b>Środki własne</b>	1,8	<b>Środki własne</b>	1,5
						<b>ZPORR</b>	5,5	<b>ZPORR</b>	5,0

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2007		2008.	
<b>Odbudowa wiaduktu drogowego</b> nad ulicą Jamki w ciągu DK-94	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej,</li> <li>- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie,</li> <li>- zapewnienie komfortu podróży,</li> </ul>	Gmina Dąbrowa Górnicza	6,0	<b>Środki własne</b>	0,9	<b>Środki własne</b>	0,4
						<b>ZPORR</b>	2,5	<b>ZPORR</b>	2,0
<b>Odbudowa wiaduktu drogowego</b> w ciągu DK-94 nad drogą 790	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuacja po roku 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej,</li> <li>- zwiększenie prędkości komunikacyjnej na całej zmodernizowanej trasie,</li> <li>- zapewnienie komfortu podróży.</li> </ul>	Gmina Dąbrowa Górnicza	6,0	<b>Środki własne</b>	0,9	<b>Środki własne</b>	0,4
						<b>ZPORR</b>	2,5	<b>ZPORR</b>	2,0

### 6.2.3 Będzin

W poniższej tabeli zestawiono planowane działania w Będzinie do realizacji po roku 2006.

**Tabela 6-7 Zadania inwestycyjne przewidziane do realizacji po roku 2006 na terenie Będzina**

Planowane działanie	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Oczekiwane rezultaty	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Całkowita wartość inwestycji [mln PLN]	Planowane nakłady finansowe w latach [ mln PLN]			
						2007		2008	
<b>Remonty kapitalne dróg</b>	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Prace prowadzone w latach 2005-2006 oraz kontynuowane po roku 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej i transportowej,</li> <li>- poprawa płynności poruszania się na terenie miasta i całego regionu,</li> </ul>	Gmina Będzin	5,5	<b>Środki własne</b>	1,5	<b>Środki własne</b>	1,5
<b>Przebudowa dworca autobusowego</b> komunikacji miejskiej i połączenie go z dworcem PKS w Będzinie przy ul. Kościuszki	Zadanie zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego miasta	Rozpoczęcie prac planowane w roku 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa bezpieczeństwa i warunków podróżowania,</li> <li>- zwiększenie wydajności komunikacji publicznej,</li> <li>- podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżujących.</li> </ul>	Gmina Będzin	7,0	<b>Środki własne</b>	1,8	<b>Środki własne</b>	1,8
						<b>ZPORR</b>	1,8	<b>ZPORR</b>	1,7

---

## **7 Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-społeczno-gospodarczego miast oraz innymi dokumentami związanymi z rozwojem transportu publicznego**

Planowane działania inwestycyjne do roku 2006 w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego są zgodne z celami sformułowanymi w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-społeczno-gospodarczego dla poszczególnych miast oraz z działaniami realizowanymi w latach następnych (inwestycje po roku 2006).

Działania inwestycyjne planowane do roku 2006 są skoordynowane z zadaniami na lata następne (po roku 2006), które w większości przypadków są kontynuacją przedsięwzięć rozpoczętych w pierwszym okresie.

Zadania inwestycyjne zgodne są również z polityką równych szans, ponieważ modernizacja transportu publicznego uwzględnia zasady równości szans kobiet i mężczyzn, a przede wszystkim skupia się na ułatwieniu korzystania z komunikacji miejskiej osobom niepełnosprawnym. Przykładem jest planowane unowocześnienie peronów przystanków autobusowych tak, aby mogły być obsługiwane przez autobusy niskopodłogowe (planowana odbudowa taboru autobusowego PKM Sp. z o.o.), które umożliwiają łatwe podróżowanie osobom niepełnosprawnym.

Planowane inwestycje wspierają politykę ochrony środowiska propagując podróżowanie komunikacją miejską (szczególnie tramwajową), czego skutkiem będzie ograniczenie emisji spalin do atmosfery i zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego. Modernizacja dróg oraz budowa nowych linii tramwajowych korzystnie wpłynie na poprawę płynności poruszania się na terenie poszczególnych miast oraz zapewnienie bezpośrednich powiązań komunikacyjnych z innymi miastami aglomeracji. Odnowa taboru autobusowego spowoduje spadek zanieczyszczeń do środowiska, a także pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo i warunki podróżowania.

### **7.1 Powiązania planowanych inwestycji z dokumentami strategicznymi dla miasta Sosnowca**

#### **1) Program Rozwoju Miasta Sosnowca na lata 2003-2006**

Priorytet 1: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności miasta Sosnowca.

Działanie 1.1 Udrożnienie i integracja układu komunikacyjnego miasta poprzez: budowę nowych odcinków dróg uzupełniających istniejącą sieć (C1.3); poprawę stanu istniejących dróg (C1.4), przebudowę i remonty dróg w celu zwiększenia ich przepustowości (C1.6).

Działanie 1.2 Zwiększenie i udoskonalenie dostępności komunikacyjnej miasta; poprawa stanu istniejących dróg (C2.1)

Priorytet 2: Rozwój Lokalny miasta Sosnowca

Działanie 3.12 Poprawa estetyki miasta

## **2) Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do 2015r.**

Priorytet rozwoju C: Rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego, komunikacyjnego oraz przesyłu mediów

Cele pośrednie:

- 1) udrożnienie i integracja układu komunikacyjnego miasta,
- 2) zwiększenie i udoskonalenie dostępności komunikacyjnej miasta,

## **3) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Zagłębia Dąbrowskiego**

Ład Gospodarczy: Cel 13. Wysoka dostępność komunikacyjna

## **7.2 Powiązania planowanych inwestycji z dokumentami strategicznymi dla Dąbrowy Górniczej**

### **1) Wieloletni Program Inwestycyjny Dąbrowy Górniczej na lata 2005-2008**

Zadania przewidziane do realizacji w sektorze Transport i łączność oraz Gospodarka Komunalna i ochrona środowiska

### **2) Ogólna strategia zrównoważonego rozwoju Dąbrowy Górniczej do roku 2006**

Priorytet strategiczny nr 4: Rozbudowa i unowocześnienie systemu komunikacyjnego i transportowego w mieście ze szczególnym uwzględnieniem dzielnicy Centrum oraz osiągnięcie w mieście wysokich standardów w zakresie infrastruktury technicznej.

Cel strategiczny 4: Modernizacja lokalnych układów komunikacyjnych, wodociągowych i kanalizacyjnych, zapewniających wysoki poziom usług świadczonych odbiorcom wewnętrznym i zewnętrznym.

Kierunek 1: Połączenie w perspektywie wieloletniej lokalnego systemu przewozu osób i towarów z transeuropejską siecią komunikacyjną.

Kierunek 2: Udrożnienie układu komunikacyjnego miasta i jego integracja z układem komunikacyjno-transportowym regionu.

Kierunek 3: Poprawa stanu istniejących dróg i wiaduktów w mieście oraz budowa nowych odcinków dróg uzupełniających istniejącą sieć drogową.

Kierunek 4: Unowocześnienie i rozbudowa systemów sterowania ruchem w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu w mieście.

Kierunek 5: Zapewnienie podróżującym komunikacją miejską odpowiednich standardów bezpieczeństwa poprzez dostosowanie przystanków autobusowych do wymogów ustawowych oraz dokonanie przebudowy drogowego Centrum Miasta celem wyznaczenia pasów ruchu typu „BUS”.



---

### **3) Plan Rozwoju Lokalnego dla Miasta Dąbrowa Górnicza na lata 2005-2008**

Zadania przewidziane do realizacji zgodne z Projektami przedstawionymi ww. dokumencie.

### **4) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Zagłębia Dąbrowskiego**

Ład Gospodarczy: Cel 13. Wysoka dostępność komunikacyjna

## **7.3 Powiązania planowanych inwestycji z dokumentami strategicznymi dla Będzina**

### **1) Strategia Rozwoju Miasta Będzina**

Priorytet strategiczny II: Usprawnienie regionalnego transportu osób i towarów, włączenie go do systemów transeuropejskich oraz rozwoju telekomunikacji.

### **2) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Zagłębia Dąbrowskiego**

Ład Gospodarczy: Cel 13. Wysoka dostępność komunikacyjna

## **7.4 Powiązania planowanych inwestycji z innymi dokumentami strategicznymi na poziomie województwa i kraju**

### **1) Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Śląskiej**

Cel generalny: Zrównoważony rozwój systemu transportu pasażerskiego w aglomeracji górnośląskiej

Priorytet 1: Wzrost konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego

Priorytet 2: Uzyskanie wysokich standardów sieci komunikacji publicznej.

### **2) Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2015**

Priorytet 4: Rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego oraz komunikacyjnego

Cel strategiczny C<sub>1</sub>: Zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu

Kierunki działań:

- DC1K1 poprawa stanu istniejących dróg ekspresowych, kolejowych i szlaków wodnych,
- DC1K2 wspieranie powstawania linii szybkich kolei międzynarodowych,
- DC1K3 wspieranie działań prowadzących do wybudowania sieci autostrad i dróg ekspresowych,
- DC1K4 rozbudowa infrastruktury lotniczej w regionie.

---

Cel strategiczny C<sub>2</sub>: udrożnienie i integracja układu komunikacyjnego regionu

Kierunki działań:

- DC2K1 rozbudowa i zintegrowanie publicznego transportu pasażerskiego w regionie,
- DC2K2 wspieranie budowy centrów logistycznych i terminali transportu kombinowanego,
- DC2K3 budowa nowych odcinków dróg uzupełniających istniejącą sieć,
- DC2K4 wspieranie budowy systemu obwodnic wokół miast,
- DC2K5 poprawa stanu istniejących dróg, szlaków kolejowych i wodnych,
- DC2K6 tworzenie zintegrowanego systemu przewozów pasażerskich,
- DC2K7 tworzenie zintegrowanego systemu przewozów towarowych,
- DC2K8 remonty i modernizacja dróg.

### **3) Plan Zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego do roku 2015**

Cel polityki przestrzennej II: Wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej.

Kierunek polityki przestrzennej 2: Kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych sposobów transportu w stosunku do samochodu i bardziej przyjaznych środowisku

Działania:

- 2.1 Rozwój miast i osiedli skoncentrowanych w węzłach transportu zbiorowego,
- 2.2 Rozwój osiedli o „skali człowieka”, zmniejszających dystans pomiędzy miejscami zamieszkania, pracy i wypoczynku; budowa ulic i ciągów ruchu pieszego i rowerowego,
- 2.3 Promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach Aglomeracji z preferencją dla transportu szynowego,
- 2.4 Organizowanie zintegrowanego systemu transportowego szczególnie w obszarach Aglomeracji.

### **4) Narodowy Plan Rozwoju na lata 2004-2006**

Oś rozwoju nr 6: wzmocnienie potencjału rozwojowego regionów i przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów.

Priorytet 1: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmacnianiu konkurencyjności regionów.

Kierunki Działań:

1. Rozwój infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym,
2. Rozwój funkcji metropolitalnych największych aglomeracji i miast,
3. Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego.

---

## **5) Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego**

Cel: Tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu kraju, jego spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską.

Priorytet 1: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmacnianiu konkurencyjności regionów,

Cel cząstkowy 6: Racjonalizacja transportu miejskiego w aglomeracjach.

## 8 Oczekiwane wskaźniki osiągnięć

W związku z powiązaniem Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego z możliwością pozyskania środków unijnych zastosowano podział oczekiwanych wskaźników na następujące grupy:

- Produktu,
- Rezultatu,
- Oddziaływania.

Ponadto w celu ułatwienia kontroli osiągania poszczególnych wskaźników zestawiono je w następujących grupach tematycznych:

- Modernizacja i budowa nowych połączeń autobusowych/tramwajowych,
- Modernizacja infrastruktury przystankowej i informacji dla podróżnych,
- Odnowa taboru komunikacji publicznej,
- Ogólne wskaźniki dotyczące transportu publicznego

**Tabela 8-1 Zestawienie oczekiwanych wskaźników realizacji Planu**

Grupa Zadań	Wskaźniki		
	Produktu	Rezultatu	Oddziaływania
Modernizacja i budowa nowych połączeń autobusowych/tramwajowych	Długość [km] wybudowanych tras autobusowych/tramwajowych	Liczba nowych pasażerów korzystających z nowych/modernizowanych połączeń komunikacyjnych	Liczba nowych miejsc pracy
	Przebudowa torowiska [km] wraz z infrastrukturą istniejącą	Powierzchnia obszaru obsługiwanego przez nowe/modernizowane połączenia komunikacyjne	Poziom emisji gazów do atmosfery
	Długość [km] zmodernizowanych tras autobusowych/tramwajowych	Liczba nowych osób korzystających z nowego/modernizowanego połączenia komunikacyjnego	
Modernizacja infrastruktury przystankowej i informacji dla podróżnych	Liczba wybudowanych przystanków/zajezdni	Powierzchnia nowo wybudowanych przystanków/zajezdni	Liczba zadowolonych pasażerów
	Liczba zmodernizowanych przystanków/zajezdni	Powierzchnia zmodernizowanych przystanków/zajezdni	Liczba pasażerów korzystających z infrastruktury dystrybucji biletów
	Liczba zakupionych i zmodernizowanych urządzeń dystrybucji i identyfikacji biletów		Liczba pasażerów korzystających z informacji
	Liczba zakupionych i zamontowanych elementów informowania podróżnych		Liczba osób niepełnosprawnych

	Liczba nowych punktów informacji podróżnych Liczba węzłów przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym Liczba nowo wybudowanych/zmodernizowanych zintegrowanych przystanków komunikacji zbiorowej		korzystających z transportu publicznego
Odnowa taboru komunikacji publicznej	Liczba nowo zakupionych pojazdów Liczba zakupionych pojazdów niskopodłogowych Liczba zmodernizowanego taboru komunikacji publicznej Pojemność taboru komunikacji publicznej	Poziom emisji gazów i pyłów do środowiska Poziom emisji hałasu do środowiska Ilość kursów niewykonanych/opóźnionych /przyspieszonych Średnia prędkość komunikacyjna/rzeczywista	Liczba osób zadowolonych z świadczonych usług Liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego Obniżenie kosztów funkcjonowania transportu publicznego
Ogólne wskaźniki dotyczące transportu publicznego	Liczba zmodernizowanych systemów sygnalizacji ulicznej Liczba zmodernizowanych urządzeń sterowania ruchem drogowym Liczba wybudowanych układów obszarowego sterowania i nadzoru ruchu	Liczba mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy Zanieczyszczenia komunikacyjne pyłowe i gazowe Poziom hałasu komunikacyjnego Natężenie ruchu drogowego	Udział taboru niskopodłogowego w całym transporcie komunalnym Liczba osób korzystających z biletów okresowych Koszt pasażerokilometra Liczba stałych miejsc pracy Liczba zdarzeń drogowych

Jako najważniejsze dla realizacji Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin przyjęto następujące wskaźniki i ich planowane wartości w 2015 roku:

**1. wskaźniki produktu**

- rozbudowa linii tramwajowej nr 15 i 24, łącznie 4,39 km,
- wymiana taboru autobusowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z Sosnowca,

**2. wskaźniki rezultatu**

- wzrost udziału transportu szynowego do 30% przewozów komunikacyjnych,

**3. wskaźniki oddziaływania**

- wzrost poziomu transportu publicznego w przewozach pasażerskich na poziomie 65-70%,

- 
- wzrost liczby pasażerów korzystających z systemu transportu publicznego na terenie miast trzykrotnie w porównaniu do roku 2004.

Realizacja celów i osiągnięcie zakładanych wskaźników Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin przyczyni się do realizacji celów strategicznych założonych w dokumentach planistycznych poszczególnych miast.

Głównie zrealizowane zostaną cele dotyczące:

- poprawy jakości środowiska naturalnego,
- poprawy warunków życia mieszkańców,
- wzrost rozwoju gospodarczego.

## 9 Plan finansowy planowanych zadań inwestycyjnych

Na podstawie otrzymanych danych określone zostały koszty planowanych zadań, niezbędnych do realizacji w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla miast Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec oraz Będzin. Łączny koszt zadań inwestycyjnych wynosi **540,362 mln zł**, z czego na lata 2005-2006 przewidywany koszt inwestycji wynosić będzie 335,342 mln złotych, a po roku 2006 zostanie zrealizowana pozostała część zadań (205,02 mln złotych).

W ramach realizacji Planu zakłada się pozyskanie dotacji z Funduszy Unijnych na niektóre zadania. W związku z tym przewidywane wsparcie z Funduszu ZPORR wynosić będzie **149,462 mln zł** w latach 2005-2006 oraz **111,56 mln zł** po roku 2006. Jak wynika z założonych form finansowania realizacji Planu **48%** środków pochodzić będzie z Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Pozostałe (**52%**) to środki własne beneficjentów, w sumie **275,04 mln zł**. Dodatkowo na realizację zadań wykorzystane będą środki pochodzące z Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Tabela 9-1 Plan finansowy zadań proponowanych w Planie [mln zł]**

Okres realizacji	Źródła finansowania		
	Środki własne	ZPORR	GFOŚiGW
<b>do roku 2006</b>			
Sosnowiec	128,027	117,74	0
Dąbrowa Górnicza	16,688	6,75	4,3
Będzin	11,893	0	0
Zadania wspólne	24,972	24,972	0
<b>Łącznie do 2006</b>	<b>181,580</b>	<b>149,462</b>	<b>4,300</b>
<b>po roku 2006</b>			
Sosnowiec	76,56	76,56	
Dąbrowa Górnicza	10,3	31,5	
Będzin	6,6	3,5	
<b>Łącznie po 2006</b>	<b>93,46</b>	<b>111,56</b>	
<b>Łącznie w całym okresie realizacji</b>	<b>275,04</b>	<b>261,022</b>	<b>4,30</b>
<b>Suma</b>			<b>540,362</b>

---

## 10 Systemy wdrażania

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego wdrażany będzie poprzez jednostki administracji publicznej (Urzędy Miejskie) przy współpracy z:

- Miejskim Zarządem Dróg i Transportu w Sosnowcu,
- Miejskim Zarządem Dróg i Transportu w Dąbrowie Górniczej,
- Powiatowym Zarządem Dróg i Transportu w Dąbrowie Górniczej,
- Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o., z siedzibą w Sosnowcu,
- Spółką Tramwaje Śląskie SA, z siedzibą w Katowicach,
- Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego Sp. z o.o., z siedzibą w Katowicach.

W związku z obszarem jakim objęty jest Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w celu łatwiejszego prowadzenia systemu wdrażania oraz monitoringu powołany powinien zostać **Zespół Koordynacyjny**. Zespół taki powinien składać się z ekspertów branżowych, z którymi konsultowane byłyby decyzje.



## 11 Sposoby monitorowania, oceny i komunikacji społecznej

### 11.1 Monitoring i ocena planu

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego służyć ma przede wszystkim koordynacji projektów inwestycyjnych, wspieranych z środków funduszy unijnych głównie w ramach działania 1.6 – Rozwój Transportu Publicznego w Aglomeracjach w ramach ZPORR.

Monitoring komunikacji publicznej powinien obejmować:

- Zachowania komunikacyjne mieszkańców,
- Jakość i poziom oferowanych usług.

Proponowane wskaźniki monitoringu zestawiono w tabelach.

**Tabela 11-1 Monitoring zachowań komunikacyjnych mieszkańców**

Lp	Nazwa miernika	Jedn. miary	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3
1	Liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego	Osób				
2	Udział transportu publicznego w podróżach: - na terenie jednego miasta - międzymiastowych	%				
3	Udział poszczególnych rodzajów transportu w podróżach: - tramwaj - autobus	%				
4	Ilość pasażerów przesiadających się w czasie podróży	Osób, %				
5	Udział biletów okresowych w ogóle sprzedanych	%				
6	Ilość osób niepełnosprawnych korzystających z komunikacji publicznej	Osób				

**Tabela 11-2 Monitoring jakości i poziomu oferowanych usług**

Lp	Nazwa miernika	Jedn. miary	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3
1	Średnie napełnienie autobusów/tramwajów w godzinach szczytu przyjmowane w planowaniu podaży miejsc	%, Ilość osób/m <sup>2</sup> powierzchni autobusu				
2	Średnia prędkość komunikacyjna na liniach	km/h				
3	Ilość kursów: -niezrealizowanych -opóźnionych	%				

	-przyspieszonych					
4	Udział taboru niskopodłogowego	Szt., %				
5	Procent autobusów/tramwajów z informacją dynamiczną	Szt., %				
6	Średni koszt pasażerokilometra	zł				
7	Ilość wykonanych wozokilometrów	km				
8	Średnia prędkość eksploatacyjna	km/h				
9	Poziom zadowolenia pasażerów	Skala oceny 1-5, gdzie 5 stanowi najwyższą ocenę				
10	Średni wiek taboru komunikacyjnego	lat				
11	Dostępność punktów sprzedaży biletów dla pasażerów	pkt.				
12	Stan techniczny przystanków autobusowych i tramwajowych	Skala oceny 1-5, gdzie 5 stanowi idealny stan				
13	Ilość nowych linii	Szt.				

Oprócz ww. wskaźników monitoringu komunikacji publicznej na terenie poszczególnych miast prowadzona powinna być ciągła kontrola jakości środowiska w pobliżu głównych tras komunikacyjnych. Głównie badaniu powinien być poddany poziom hałasu i gazów oraz pyłów w powietrzu.

Wynika to z założenia, że Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego ma wpłynąć obok wzrostu poziomu transportu publicznego również na poprawę jakości środowiska naturalnego.

Okresowo powinna być poddana analizie statystyka dotycząca bezpieczeństwa ruchu. Minimum raz w roku dane dotyczące ilości zdarzeń drogowych powinny być przekazywane informacji publicznej, dzięki czemu pasażerowie i mieszkańcy widzieli by wpływ rozwoju transportu publicznego na poziom bezpieczeństwa na ulicach miast.

## 11.2 Public Relations planu

Propagowanie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu będzie polegało głównie na prowadzeniu działań informacyjnych i promocyjnych. Działaniami reklamowymi zajmą się jednostki (komórki) organizacyjne oraz osoby zaangażowane w realizację planu.

Promowanie realizowane będzie poprzez:

- publikację informacji o planie w lokalnych mediach – lokalnej prasie, TV, rozgłośni radiowej w celu rozpropagowanie informacji związanych z realizacją zapisanych działań inwestycyjnych,
- zamieszczenie planu lub jego streszczenia na stronach internetowych opisywanych miast,
- informowanie na stronach Urzędów Miejskich miast o planowanych przedsięwzięciach w ramach rozwoju transportu, organizowanych przetargach itp.,

- 
- broszury informacyjne, ulotki ogólnodostępne dla mieszkańców miast,
  - prezentacje multimedialne dla zainteresowanych osób np. potencjalnych inwestorów.

Najważniejszym czynnikiem promowania zadań inwestycyjnych w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla miast Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza i Będzin, jest zapewnienie powszechnego dostępu do informacji o inwestycjach na terenie miast, ze szczególnym uwzględnieniem przedsięwzięć finansowanych z funduszy strukturalnych oraz informowanie opinii publicznej o roli poszczególnych podmiotów, w zakresie wspierania rozwoju transportu publicznego, a także o osiągniętych rezultatach dotacji.

---

## MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej, Katowice Lipiec 2004,
2. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Zagłębia Dąbrowskiego, październik 2004
3. Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do 2015 roku, Sosnowiec 2002
4. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sosnowiec, Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego, Sosnowiec-Katowice listopad 1998
5. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sosnowiec, Sosnowiec-Katowice październik 1999
6. Ogólna Strategia Zrównoważonego Rozwoju Dąbrowy Górniczej do roku 2006,
7. Wieloletni Program Inwestycyjny Dąbrowy Górniczej na lata 2005-2008, grudzień 2004
8. Plan Rozwoju Lokalnego dla miasta Dąbrowa Górnicza na lata 2005-2008,
9. Strategia Rozwoju Miasta Będzina, Będzin czerwiec 1999,
10. Program Rozwoju Miasta Sosnowca na lata 2003-2006, Sosnowiec październik 2003,
11. Koncepcja Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich i Poprzemysłowych na terenie miasta Dąbrowa Górnicza, Katowice kwiecień 2004,
12. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2015
13. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego do roku 2015,
14. Informacje przekazane przez:
  - Poszczególne wydziały Urzędów Miast Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza i Będzin,
  - Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu,
  - Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach,
  - Transportowiec Sp. z o.o. w Katowicach,
  - Tramwaje Śląskie S.A. w Katowicach
  - Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach,
  - Komenda Miejska Policji w Będzinie,
  - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Będzinie.
15. Dane statystyczne: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)