

**Uchwała Nr
Rady Miejskiej w Jaworznie**

z dnia 2015 r.

**w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta
Jaworzno”**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a, ust. 3 i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm) oraz po konsultacjach określonych uchwałą Nr XLVII/650/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 26 sierpnia 2010 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2010 r. Nr 196, poz. 3002).

**Rada Miejska w Jaworznie
uchwala, co następuje:**

§ 1

1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno” zwany dalej „planem transportowym”.

2. Plan transportowy stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Jaworzna.

§ 3

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

Prezydent Miasta Jaworzna

Paweł Silbert

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE "INKOM" S.C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO**



**40-053 KATOWICE, ul. św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66(-67)
Pocztą: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl**

PROJEKT NR K - 13 008

Tytuł opracowania: **PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO (PZRPTZ) DLA M. JAWORZNO**

Zamawiający: **GMINA JAWORZNO - MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW Z SIEDZIBĄ W JAWORZNIE**

Numer umowy
(zamówienia): **DT.7240.4 / 2013 (INKOM: 08/13) Z DNIA 18.04.2013 ROKU**

Projektant: **dr Hanna IZDEBSKA
mgr Jarosław OLSZEWSKI
mgr inż. Jan GREGOROWICZ
mgr inż. Piotr TRYBUŚ
Z Z E S P O Ł E M**

KATOWICE, PAŹDZIERNIK 2013 ROKU

K - 13 008 - A

A U T O R Z Y:

dr Hanna IZDEBSKA

mgr Jarosław OLSZEWSKI

mgr inż. Jan GREGOROWICZ

mgr inż. Piotr TRYBUŚ

Z Z E S P O Ł E M:

SYMULACJE RUCHOWE

mgr inż. Bartosz CHUDERSKI

ANALIZY PRZESTRZENNE

mgr inż. Katarzyna BARYŻEWSKA

OPRACOWANIE DANYCH

mgr inż. Katarzyna BARYŻEWSKA

Anna JAMROŹY

Lucyna JANIKOWSKA

Anna NASIEK

Anita WŁODARCZYK

K - 13 008 - B

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-USŁUGOWE

„INKOM” S. C.

SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO

40 - 053 KATOWICE, ul. św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66 (-67)

Poczta: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

**Tytuł opracowania: PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO (PZRPTZ) DLA M. JAWORZNO**

S P I S D O K U M E N T A C J I :

L.p.	Pozycja	Numer	L. arkuszy/ /sztuk
CZĘŚĆ OPISOWA /TOM/			
1	Metryka projektu	K - 13 008 - A	2
2	Spis dokumentacji	K - 13 008 - B	1
3	Opis z częścią tabelaryczno-graficzną	K - 13 008 - C	240
CZĘŚĆ GRAFICZNA /PLANSZE/			
4	PLAN TRANSPORTOWY DLA MIASTA JAWORZNA - - CZĘŚĆ GRAFICZNA	-	1
CZĘŚĆ CYFROWA			
5	Opracowanie w postaci cyfrowej	K - 13 008 - /CD/	1 CD

K - 13 008 - C

O P I S

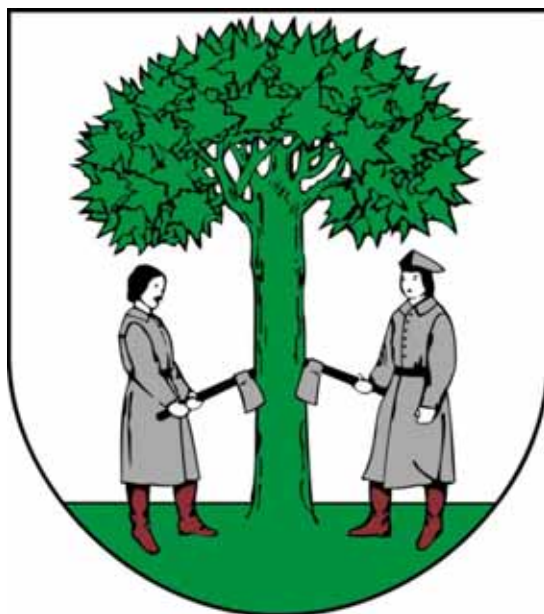
**Z CZĘŚCIĄ
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ**

WPROWADZENIE

PODSTAWĘ FORMALNĄ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA STANOWI UMOWA NR DT.7240.4 / 2013 (INKOM: 08/13) Z DNIA 18.04.2013 ROKU ZAWARTA POMIĘDZY REPREZENTUJĄCYM GMINĄ JAWORZNO - MIEJSKIM ZARZĄDEM DRÓG I MOSTÓW Z SIEDZIBĄ W JAWORZNIE I PRZEDSIĘBIORSTWEM PROJEKTOWO-USŁUGOWYM "INKOM" S.C. Z KATOWIC NA OPRACOWANIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO (PZRPTZ) DLA M. JAWORZNO.

NINIEJSZY TOM STANOWI REALIZACJĘ ETAPU I – OPRACOWANIE PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO (PZRPTZ).

MIASTO JAWORZNO



**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla miasta Jaworzno
(Plan Transportowy)**

KATOWICE, PAŹDZIERNIK 2013 ROKU

S P I S T R E Ś C I

	Nr strony
WSTĘP	6
CZĘŚĆ I: UWARUNKOWANIA KSZTAŁTOWANIA SYSTEMÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W STANIE ISTNIEJĄCYM I W PRZYSZŁOŚCI	7
1. ZAGADNIENIA OGÓLNE	8
1.1. Cele planu transportowego	8
1.2. Podstawy prawne	8
1.3. Inne przepisy i wytyczne	11
1.3.1. Międzynarodowe	11
1.3.1.1. Biała księga transportu	11
1.3.2. Ogólnokrajowe	13
1.3.2.1. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (DSRK 2030)	14
1.3.2.2. Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK 2020)	19
1.3.2.3. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku (SRT 2020)	24
1.3.2.4. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (KPZK 2030)	33
1.3.2.5. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (PTZ-K)	37
1.3.3. Regionalne	40
1.3.3.1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (PZPWŚ)	40
1.3.3.2. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” (SRWS 2020)	49
1.3.3.3. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (SRSTWŚ) – projekt	53
1.3.3.4. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Śląskiego (PTZ-WŚ)	61
1.3.4. Miejskie	61
1.3.4.1. Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001-2020 (SZiZRJ 2020)	61
1.3.4.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy (SUiKZP)	64
1.3.4.3. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP)	68
1.3.4.4. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Jaworzna na lata 2004-2015 (POŚdMJ 2015)	74
1.4. Metodologia tworzenia planu	78
1.5. Horyzont czasowy planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Jaworznie	79
2. DETERMINANTY ROZWOJU SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W JAWORZNIE	80
2.1. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym	80
2.2. Czynniki demograficzne	85
2.3. Czynniki społeczne	90
2.4. Czynniki gospodarcze	91
2.5. Motoryzacja	103
2.6. Infrastruktura transportowa	105
2.6.1. Główne ciągi komunikacyjne	105
2.6.2. Infrastruktura kolejowa	106
2.6.3. Infrastruktura drogowo-uliczna	108
2.7. Zasady polityki komunikacyjnej miasta	110
2.8. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową	112
2.9. Ochrona środowiska naturalnego	116

CZĘŚĆ II: ORGANIZACJA I FUNKCJONOWANIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W JAWORZNIE	126
3. OFERTA PRZEWOZOWA I JEJ WYKORZYSTANIE	127
3.1. Sieć publicznego transportu zbiorowego	129
3.1.1. Sieć linii lokalnych (wewnętrznych)	129
3.1.2. Powiązania z obszarami ościennymi (linie ponadlokalne)	139
3.1.3. Linie międzymiastowe i dalekobieżne	147
3.1.4. Lokalizacja przystanków i węzły przesiadkowe	149
3.1.5. Dostępność przystanków	156
3.1.6. Przystanki jako generatory ruchu	164
3.2. Wykorzystanie oferty przewozowej	173
3.2.1. Komunikacja miejska autobusowa (PKM Jaworzno)	173
3.2.2. Komunikacja kolejowa (PKP)	176
3.2.3. Przewozy minibusami i mikrobusami	181
3.3. Ocena aktualnej oferty przewozowej	182
4. PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	189
4.1. Wielkość popytu na usługi transportu zbiorowego w roku bazowym	189
4.2. Prognoza popytu	191
4.3. Przewidywany podział zadań przewozowych	200
4.3.1. Parametry funkcjonowania komunikacji zbiorowej	200
4.3.2. Analiza izochronowa wpływu komunikacji tramwajowej i mikrobusowej na docelowy układ komunikacji zbiorowej w mieście	204
5. SYSTEM ORGANIZACYJNO – PRAWNY	209
5.1. Organizacja systemu transportu publicznego w Jaworznie	209
5.2. Zakresy czynności podmiotów uczestniczących w organizacji systemu transportu publicznego w Jaworznie	209
5.3. Tabor	211
5.4. System informacji pasażerskiej	213
6. SYSTEM FINANSOWO – EKONOMICZNY	217
6.1. Źródła i formy finansowania, odpłatność usług	217
6.2. Podsystem taryfowy	221
CZĘŚĆ III: USTALENIA PLANU TRANSPORTOWEGO	226
7. PLAN TRANSPORTOWY – USTALENIA	227
7.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego	227
7.2. Układ linii komunikacji autobusowej i tramwajowej, parametry linii, przewozy na sieci	228
7.3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	229
7.4. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	230
7.5. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	231
7.6. Preferencje dla publicznego transportu zbiorowego i jego użytkowników	233
7.7. Organizacja systemu transportu publicznego	234
7.8. Zasady finansowania i prognoza kosztów funkcjonowania systemu	235
7.9. Efektywność ekonomiczna systemu	235
7.10. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	236
7.11. Kierunki rozwoju systemu	236
8. CZĘŚĆ GRAFICZNA	238
BIBLIOGRAFIA	239
SPIS STRON INTERNETOWYCH	240

SPIS RYSUNKÓW

Rys.1. Nowy porządek strategiczny	14
Rys. 2. Struktura i hierarchia celów Strategii rozwoju transportu	24
Rys. 3 - Węzłowe położenie woj. śląskiego	41
Rys. 4. Sytuacja planistyczna w zakresie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (stan: 31.08.2013 r.)	72
Rys. 5. Usytuowanie Jaworzna w regionalnym układzie przestrzennym i transportowym	81
Rys. 6. Dynamika zmian ludności w Jaworznie	87
Rys. 7. - Struktura mieszkańców Jaworzna według grup wieku	88
Rys. 8. Rozmieszczenie ludności na terenie miasta (na podst. bazy adresowej PESEL)	89
Rys. 9. Rozmieszczenie podmiotów gospodarczych na terenie miasta (na podst. na podstawie danych GUS i bazy podmiotów gospodarczych)	95
Rys. 10a - Rozmieszczenie szkół	99
Rys. 10b. - Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych (według miejsca zamieszkania)	100
Rys. 11. Rozmieszczenie wielkopowierzchniowych placówek handlowych	102
Rys. 12. Rozmieszczenie samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów na terenie miasta (na podst. ewidencji pojazdów)	104
Rys.13. Planowana rozbudowa szlaków żeglugi śródlądowej	106
Rys. 14. Układ linii kolejowych w okolicach Jaworzna	107
Rys.15 - Analiza chłonności nowych terenów inwestycyjnych	114
Rys. 16 - Przyroda ożywiona	122
Rys. 17 - Oddziaływanie akustyczne potoków ruchu drogowego na przyległe tereny inwestycyjne	124
Rys. 18 – Schemat układu linii komunikacyjnych lokalnych i ponadlokalnych organizowanych przez Miasto Jaworzno (stan na 2.09.2013 r.)	128
Rys. 19 - Rozmieszczenie przystanków publicznego transportu zbiorowego w Jaworznie	155
Rys. 20a - Strefy dojazdu do przystanków komunikacji autobusowej	157
Rys. 20b - Strefy dojazdu do wybranych przystanków komunikacji autobusowej	158
Rys. 21 - Liczba ludności w poszczególnych strefach dojazdu do przystanków autobusowych najmniej / najbardziej obciążonych	159
Rys. 22 - Izochronowa analiza dostępności rejonów miasta w relacjach z / do centrum (wyciąg)	163
Rys. 23a - Przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie doby	165
Rys. 23b - Przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie doby	166
Rys. 23c - Przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie szczytu porannego	167
Rys. 23d - Przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie szczytu porannego	168
Rys. 23e - Przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie szczytu popołudniowego	169
Rys. 23f - Przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie szczytu popołudniowego	170
Rys. 24a - Przystanki jako generatory ruchu – bilans wsiadający/wysiadający w okresie szczytu porannego	171
Rys. 24b - Przystanki jako generatory ruchu – bilans wsiadający/wysiadający w okresie szczytu popołudniowego	172
Rys. 25 - Lokalizacja punktów pomiarów kordonowych dla przewozów realizowanych mikrobusami	181
Rys. 26a - Potoki ruchu pasażerskiego. Oferta przewozowa + potok pasażerski (DOBA)	183
Rys. 26b - Potoki ruchu pasażerskiego. Oferta przewozowa + potok pasażerski (SZCZYT PORANNY)	184
Rys. 26c - Potoki ruchu pasażerskiego. Oferta przewozowa + potok pasażerski (SZCZYT POPOŁUDNIOWY)	185

Rys.27 - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus) w roku bazowym (szczyt komunikacyjny i doba)	190
Rys. 28. Przebieg planowanej linii tramwajowej na terenie miasta Jaworzno	192
Rys. 29a - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus) na rok 2017	194
Rys. 29b - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2017 (szczyt komunikacyjny)	195
Rys. 29c - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2017 (doba)	196
Rys. 30a - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus) na rok 2022	197
Rys. 30b - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2022 (szczyt komunikacyjny)	198
Rys. 30c - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2022 (doba)	199
Rys. 31a - Analiza izochronowa – wariant I	205
Rys. 31b - Analiza izochronowa – wariant II	206
Rys. 31c - Analiza izochronowa – wariant III	207

SPIS TABEL

Tabela 1 - Miasto Jaworzno - Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (stan na 31.08.2013 r.)	68
Tabela 2 - Powierzchnia geodezyjna i kierunki wykorzystania gruntów w Jaworznie na dzień 15.05.2003 r.	83
Tabela 3. Miasto Jaworzno – Ludność według płci, stan na 31.XII.	85
Tabela 4. Ludność wg funkcjonalnych grup wieku w Jaworznie w latach 2011-2020 stan na 31.XII.	86
Tabela 5. Ruch naturalny i migracyjny ludności w Jaworznie w latach 2011 – 2020 stan na 31.XII.	87
Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących stan na 31.XII.	92
Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej w Jaworznie według wybranych sekcji PKD w 2012 r.	93
Tabela 8. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą w Jaworznie według wybranych sekcji PKD	93
Tabela 9. Liczba uczniów w placówkach oświatowych i edukacyjnych w Jaworznie na 1 września danego roku	96
Tabela 10a - Wykaz szkół podstawowych	96
Tabela 10b - Wykaz szkół ponadpodstawowych	97
Tabela 11 - Długość sieci drogowej na terenie Jaworzna [km]	109
Tabela 12 - Pomniki przyrody na terenie miasta Jaworzno	117
Tabela 13a - Linie komunikacyjne autobusowe lokalne (wewnętrzne) obsługiwane przez PKM Jaworzno	130
Tabela 13b - Linie komunikacyjne mikrobusowe lokalne (wewnętrzne)	136
Tabela 14a - Linie komunikacyjne autobusowe ponadlokalne obsługiwane przez PKM Jaworzno	140
Tabela 14b - Linie komunikacyjne autobusowe ponadlokalne obsługiwane przez innych przewoźników / organizatorów transportu publicznego	142
Tabela 14c - Linie komunikacyjne mikrobusowe ponadlokalne	143
Tabela 15 - Długość linii autobusowych kursujących na obszarze Jaworzna	147
Tabela 16 - Wykaz przystanków publicznego transportu zbiorowego w Jaworznie	149
Tabela 17 - Dostępność (osiągalność) wybranych przystanków z innych obszarów miasta	161
Tabela 18- Zestawienie czasów przejazdów między wybranymi przystankami [min]	162
Tabela 19 - Zbiorcze zestawienie wyników pomiarów na liniach autobusowych PKM Jaworzno	174
Tabela 20- Zestawienie zbiorcze danych z całodobowego pomiaru linii autobusowych	

PKM Jaworzno	175
Tabela 21 - Pomiary ekranowe komunikacji mikrobusowej	182
Tabela 22a - Odcinki o najwyższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie porannym	186
Tabela 22b - Odcinki o najniższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie porannym	186
Tabela 22c - Odcinki o najwyższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie popołudniowym	187
Tabela 22d - Odcinki o najniższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie popołudniowym	187
Tabela 23 - Wykorzystanie oferty przewozowej na liniach obsługiwanych przez PKM Jaworzno w dniu pomiarowym – wartości maksymalne	188
Tabela 24 - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku bazowego 2012)	200
Tabela 25a - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2017) – WARIANT I (A+M)	200
Tabela 25b - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2017) – WARIANT II (A+M+T)	201
Tabela 25c - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2017) – WARIANT III (A+T)	201
Tabela 26a - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2022) – WARIANT I (A+M)	201
Tabela 26b - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2022) – WARIANT II (A+M+T)	202
Tabela 26c - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2022) – WARIANT III (A+T)	202
Tabela 27a - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – Podział zadań przewozowych w wariantach według liczby pasażerów	203
Tabela 27b - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – Podział zadań przewozowych w wariantach według liczby pasażerokilometrów	204
Tabela 28 - Stan autobusów na dzień 20.09.2012 roku	211
Tabela 29 - Zestawienie przychodów PKM Jaworzno ze sprzedaży usług publicznych i niepublicznych w 2012 r.	218
Tabela 30 - Koszty działalności operacyjnej PKM Jaworzno	218
Tabela 31 - Koszty własne usług transportu lokalnego	219
Tabela 32 - Kalkulacja rekompensaty za 2012 rok	220
Tabela 33 - Cennik biletów podstawowych w komunikacji autobusowej organizowanej przez Gminę Miasto Jaworzno	222
Tabela 34 - Bilety czasowe na okaziciela dostępne w sprzedaży wyłącznie u kierowcy lub w automatach biletowych	223
Tabela 35 - Imienne bilety okresowe dostępne na Jaworznickiej Karcie Miejskiej	223
Tabela 36 - Wykaz osób uprawnionych i dokumentów uprawniających do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów środkami komunikacji miejskiej wykonywanych przez PKM Sp. z o.o. w Jaworznie	224

Wstęp

Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwane w skrócie planami transportowymi, zostały wprowadzone w drodze ustawowej w 2010 r. Są one dokumentami strategicznymi gmin wskazującymi kierunki działań dla obsługi komunikacyjnej obszarów przy wykorzystaniu innych środków transportowych niż indywidualny transport samochodowy. Mają promować pożądane zachowania w celu osiągnięcia prawidłowych relacji między wzrostem gospodarczym, dbałością o środowisko oraz jakością życia społeczeństwa.

Zasady i kierunki działań określają wytyczne krajowe i międzynarodowe. Rozwiązania, jakkolwiek w większości standardowe i typowe dla całego świata, powinny jednak być dostosowane do warunków lokalnych. Dlatego w pierwszej części niniejszego opracowania zajęto się analizą uwarunkowań, w jakich powinno się odbywać modyfikowanie istniejących i kształtowanie nowych systemów transportu tak, aby osiągnąć zrównoważony rozwój miast.

Pierwszy rozdział poświęcono charakterystyce dokumentów źródłowych (przepisów prawnych, koncepcji, strategii, planów, programów, uchwał), które mogą mieć istotny wpływ na kierunki rozwoju miasta Jaworzna. Najogólniej rzecz ujmując, dotyczą one zagadnień związanych z zagospodarowaniem przestrzennym oraz polityką transportową.

W drugim rozdziale zajęto się opisem miasta w chwili obecnej i jego perspektyw, przy uwzględnieniu czynników demograficznych, społecznych i gospodarczych oraz infrastruktury przestrzennej i transportowej.

W części drugiej została zawarta analiza organizacji i funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Jaworznie obejmująca zagadnienia ruchowe i przewozowe (rozdział trzeci), organizacyjno-prawne (rozdział piąty) i finansowo-ekonomiczne (rozdział szósty). Przedstawiono także (w rozdziale czwartym) prognozę potrzeb przewozowych do 2022 r., uwzględniającą wariant zachowawczy oraz dwa warianty rozwojowe uwzględniające projekt budowy trasy tramwajowej.

Opracowanie kończy część trzecia zawierająca ustalenia planu transportowego, czyli wnioski z analiz i proponowane zmiany wraz z ich uzasadnieniem. Integralną częścią opracowania jest rysunek (mapa) przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej. Do niniejszego opracowania dodano załącznik zawierający materiały źródłowe i wykonane na ich podstawie analizy przestrzenne, pozyskane podczas pomiarów komunikacji zbiorowej przeprowadzonych w czerwcu 2012 r.

**CZĘŚĆ I:
UWARUNKOWANIA KSZTAŁTOWANIA SYSTEMÓW
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
W STANIE ISTNIEJĄCYM I W PRZYSZŁOŚCI**

1. ZAGADNIENIA OGÓLNE

1.1. Cele planu transportowego

Podjęcie w latach 2009 – 2010 działań na rzecz opracowania i uchwalenia ustawy dotyczącej wyłącznie zagadnień związanych z publicznym transportem zbiorowym miało na celu zmianę dotychczasowego sposobu organizowania i prowadzenia przewozów w transporcie publicznym (drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej).

Nowe przepisy miały umożliwić zorganizowanie regularnego przewozu osób, niezbędnego z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego, w taki sposób, aby podwyższyć jakość systemu transportowego i zapewnić jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju społecznego¹.

Podstawowym instrumentem służącym bardziej efektywnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem przewozów pasażerskich, a także dokumentem umożliwiającym lepsze dostosowanie oferty przewozowej do popytu na usługi, jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (inne stosowane nazwy: plan transportowy, plan transportu zbiorowego).

Głównym celem sporządzenia planu transportowego jest zatem stworzenie dokumentu, mającego status aktu prawa miejscowego, określającego kształt i reguły funkcjonowania systemu transportowego zapewniającego możliwie najwyższe standardy jakościowe i umożliwiające jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Jako cele szczegółowe służące osiągnięciu celu głównego wymienia się [22]:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Podstawy prawne

Przepisy prawne dotyczące planów transportowych znajdują się w ustawie z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [26] w rozdziale 2 (art. 9 – 14) i w przepisach przejściowych i końcowych (art. 84) oraz w wydanym na jej podstawie rozporządzeniu ministra infrastruktury z dnia 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [27].

W art. 9 ustawy określono **podmioty zobowiązane do opracowania planu transportowego**. Są nimi:

1) gmina:

a) licząca co najmniej 50.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich.

b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

¹ - Zrównoważony rozwój – doktryna ekonomii zakładająca jakość życia na poziomie na jaki pozwala obecny rozwój cywilizacyjny. Model takiej gospodarki zakłada odpowiednio i świadomie ukształtowane relacje pomiędzy wzrostem gospodarczym, dbałością o środowisko (nie tylko przyrodnicze, ale także sztuczne – wytworzone przez człowieka) oraz jakością życia (w tym zdrowiem człowieka). Źródło: Wikipedia: http://pl.wikipedia.org/wiki/Zr%C3%B3wnowa%C5%BCony_rozw%C3%B3j

- 3) powiat:
 - a) liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 4) związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 5) województwo:
 - a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 6) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Z przepisów przejściowych i końcowych do ww. ustawy (art. 84 oraz art. 90) wynika pośrednio, że plany transportowe opracowane przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego muszą wejść w życie przed dniem 1 marca 2014 r. Jednak, w zależności od uzasadnionych potrzeb, plan transportowy może być **poddawany aktualizacji** (art.11 ust.2), odbywającej się na zasadach identycznych jak tworzenie pierwszego planu (art.14).

W art. 11 przypomniano, że cechą planowania jest **hierarchiczność**. W związku z tym w projekcie planu transportowego opracowanym przez:

- 1) marszałka województwa – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu,
- 2) starostę, zarząd związku powiatów – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- 3) wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa – w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego **stanowi akt prawa miejscowego**, w związku z czym podlega uchwaleniu przez właściwe organy przedstawicielskie. Odbywa się to w trybie określonym w art.13:

1. Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa do uchwalenia projekt planu transportowego:
 - 1) uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw,
 - 2) zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku powiatów, o ile jest utworzony – w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.
2. Starosta lub zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, przedstawia odpowiednio radzie powiatu albo zgromadzeniu związku powiatów do uchwalenia projekt planu transportowego:
 - 1) uzgodniony ze starostą sąsiedniego powiatu lub zarządem sąsiedniego związku powiatów, o ile jest utworzony,
 - 2) zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony – w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.
3. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego przedstawia odpowiednio radzie gminy albo zgromadzeniu związku międzygminnego do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin lub zarządem sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony, w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Ramowy zakres planu transportowego został zapisany w art. 12 ust. 1 oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury z dn. 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [27]. Zgodnie z nimi plan transportowy określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- 8) kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto wymagana jest część graficzna zawierająca rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Plan transportowy musi być opracowany przy uwzględnieniu (art. 12 ust. 2):

- 1) stanu zagospodarowania przestrzennego oraz ustaleń odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuacji społeczno-gospodarczej danego obszaru;
- 3) wpływu transportu na środowisko;
- 4) potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 5) potrzeb wynikających z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- 6) rentowności linii komunikacyjnych;
- 7) w zakresie transportu kolejowego – danych dotyczących przepustowości infrastruktury oraz standardy jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

W rozporządzeniu [27] dokonano uszczegółowienia ramowego zakresu planu transportowego oraz dodano wymóg (w § 3), by plan transportowy składał się z części tekstowej i graficznej.

1.3. Inne przepisy i wytyczne

1.3.1. Międzynarodowe

Przynależność do Unii Europejskiej sprawia, że Polska musi uwzględniać zasady funkcjonowania przyjęte dla całej Wspólnoty. Dotyczy to m.in. zastosowania zasady pierwszeństwa prawa unijnego przed prawem krajowym państwa członkowskiego². Z zasady tej wynika także, że państwa członkowskie mają obowiązek zapewnić skuteczność prawa unijnego, nie wolno jest im wprowadzać przepisów prawa krajowego, które byłyby sprzeczne z prawem unijnym, a w razie sprzeczności przepisów prawa unijnego i krajowego, zastosowanie mają przepisy prawa unijnego. Ponadto późniejsze prawo krajowe nie deroguje wcześniejszego prawa unijnego.

Unia Europejska, jako duży i skomplikowany funkcjonalnie organizm, musiała wypracować specyficzny mechanizm tworzenia jednolitego prawa dla wszystkich krajów członkowskich. Wymogi demokracji skłaniają do uwzględnienia stanowisk bardzo wielu podmiotów, począwszy od instytucji UE (Parlament Europejski, Rada, Komitet Ekonomiczno-Społeczny, Komitet Regionów) poprzez parlamenty narodowe, na przedsiębiorstwach i organizacjach społecznych zainteresowanych określonymi rozwiązaniami w danej dziedzinie skończywszy.

Do najważniejszych dokumentów konsultacyjnych Komisji Europejskiej, dotyczących przygotowywanych (nowych lub zmienianych) unijnych aktów prawnych należą Zielone i Białe księgi. Po konsultacjach zapoczątkowanych wydaniem Zielonej księgi, może zostać wydana Biała księga. Podczas gdy Zielone księgi stanowią zespół koncepcji przedkładanych w celu publicznej dyskusji, Białe księgi zawierają oficjalny katalog propozycji rozwiązań dla poszczególnych dziedzin i są etapem przygotowania do wydania przez Komisję Europejską aktu legislacyjnego.

W związku z tym, przy tworzeniu strategii, programów i planów, konieczne jest uwzględnianie już istniejących, nawet nie implementowanych do prawa krajowego, przepisów prawnych UE, jak również śledzenie ogólnych tendencji oraz przygotowywanych zmian w unijnym prawodawstwie.

Szczególnie ważna jest znajomość Białych ksiąg, gdyż zapowiadają one konkretne rozwiązania legislacyjne na poziomie Unii, które będą wiążące dla państw członkowskich i ich obywateli. Następnym Białej księgi może być (i najczęściej jest) akt prawny UE, który po przyjęciu go przez Radę i publikacji w Dzienniku Urzędowym UE, staje się obowiązującym prawem.

1.3.1.1. Biała księga transportu

W dniu 28.03.2011 r. Komisja Europejska opublikowała nową Białą Księgę dla transportu. O jej głównym przesłaniu mówi tytuł: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu.

Zdaniem autorów Białej księgi transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy oraz sprzyja podwyższaniu jakości życia społeczeństwa, gdyż umożliwia ludziom swobodne podróżowanie. Skuteczny transport jest niezbędnym warunkiem pełnej integracji wszystkich regionów w światowej gospodarce. Przemysł transportowy zatrudnia w UE ok. 10 mln osób i odpowiada za ok. 5% PKB Wspólnoty.

Równocześnie autorzy uważają, że transport europejski znajduje się obecnie na rozdrożu i przestrzegają przed niebezpieczeństwami wynikającymi z malejącej dostępności zasobów oraz ograniczeniami w zakresie środowiska.

Receptą ma być rozwój systemu transportowego UE w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego transportu zakłada zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%. Ten bardzo trudny cel powinien być zrealizowany do 2050 r., przy czym do roku 2020/2030 realizowane będą równie ambitne cele pozwalające na zapewnienie właściwego kierunku działań w przyszłości.

² - Dla ścisłości: Z wyroku Trybunału Konstytucyjnego RP z 11.05.2005 r. wynika, że prawo wspólnotowe może mieć pierwszeństwo przed ustawami prawa krajowego, nie oznacza jednak, że ma automatycznie pierwszeństwo także przed Konstytucją RP.

W szczególności oznacza to m.in., że:

- * Muszą powstać nowe wzorce transportu, pozwalające na transport większej liczby towarów i pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków lub kombinacji takich środków.
- * Transport indywidualny powinien ograniczać się do ostatnich odcinków podróży. On również musi być ekologiczny.
- * Należy wykorzystywać technologie informacyjne (np. w zakresie systemów zarządzania ruchem i informacją), gdyż umożliwiają prostszy i bardziej niezawodny transport.
- * Użytkownicy transportu powinni opłacać jego pełne koszty w zamian za mniejsze zagęszczenie ruchu, więcej informacji, lepsze usługi i większe bezpieczeństwo.

Wizja Komisji dotyczy trzech głównych segmentów sektora transportu, tzn. transportu na średnie odległości, transportu na dalekie odległości i transportu miejskiego. W każdym z tych segmentów - ze względu na różnice w opcjach technologicznych - zmiany w sposobie korzystania z transportu będą mogły mieć inny charakter.

W efekcie tych działań powinien powstać konkurencyjny i zrównoważony system transportowy obejmujący:

- 1) Efektywną sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami,
- 2) Równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów,
- 3) Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy.

Zdaniem autorów Białej księgi największymi problemami w miastach są zatory, zła jakość powietrza i hałas. Transport miejski odpowiada za ok. jedną czwartą emisji CO₂ z transportu ogółem. W miastach zdarza się również 69 % wypadków drogowych.

Osiągnięcie celów w zakresie transportu miejskiego odbywać się będzie wskutek przejścia na bardziej ekologiczne środki transportu, a także poprzez zwiększenie liczby przemieszczeń odbywanych pieszo lub rowerem.

Działania w miastach powinny obejmować:

- Stosowanie inteligentnych systemów transportowych, które umożliwiają zarządzanie ruchem w czasie rzeczywistym,
- Ograniczanie skali ruchu poprzez zarządzanie zapotrzebowaniem i korzystniejsze zagospodarowanie przestrzenne,
- Tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze,
- Zwiększanie zagęszczenia i częstotliwości usług transportu zbiorowego, aby podnieść popularność środków transportu publicznego,
- Stopniową eliminację z miast pojazdów o napędzie konwencjonalnym (o połowę do 2030 r., całkowita eliminacja z miast do 2050 r.); temu procesowi musi jednak towarzyszyć rozwój stosownej infrastruktury uzupełniania paliwa lub ładowania energią nowych pojazdów,
- Wprowadzanie opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania³, co mogłyby wpłynąć na ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego na rzecz szerszego korzystania z transportu publicznego oraz mogłyby być zachętą dla stopniowego wprowadzania napędów alternatywnych,
- Zachęty do stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich, tym bardziej, że duże floty autobusów miejskich, taksówek i samochodów dostawczych szczególnie nadają się do wprowadzenia alternatywnych napędów i paliw oraz nowych technologii,
- Usprawnienie współpracy między transportem towarów na duże odległości a transportem na ostatnich kilometrach. Należy ograniczyć dostawy indywidualne, które są najmniej wydajną częścią podróży, do jak najkrótszego odcinka. Taki transport mógłby być prowadzony za pomocą niskoemisyjnych miejskich

³ - Autorzy Białej księgi wydają się być wyznawcami poglądu, że użytkownicy pojazdów samochodowych nie płacą za korzystanie dróg. Jest to pogląd kontrowersyjny z uwagi na stosowane w UE wysokie opodatkowanie paliw płynnych.

samochodów ciężarowych. Zastosowanie technologii elektrycznych, wodorowych i hybrydowych pozwoliłoby nie tylko na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, ale również hałasu, co z kolei oznaczałoby, że większość transportu towarowego w miastach mogłaby odbywać się nocą.

Efektywny transport osób i towarów między miastami wymagać będzie:

- Lepszej integracji sieci liniowej i punktowej (stacje, przystanki) różnych gałęzi transportu. Podróż wieloma środkami transportu ułatwiać powinny systemy informacji internetowej i elektronicznej rezerwacji i płatności,
- Konsolidacji towarów albo osób przewożonych na duże odległości. Oznacza to większe wykorzystanie autobusów i autokarów, transportu kolejowego i lotniczego w przypadku pasażerów, zaś w przypadku towarów – rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości,
- Przeprowadzenia inwestycji na sieci kolejowej (rozszerzenie sieci, unowocześnienie, zwiększenie przepustowości) niezbędnych do umożliwienia skutecznego konkurencyjnego transportu kolejowego z samochodowym, w tym przejścia większej proporcji transportu towarów (a także pasażerów) na średnie i dalekie odległości. Samochody ciężarowe będą nadal w znacznym stopniu wykorzystywane do transportu towarów na bliskie i średnie odległości (do ok. 300 km),
- Wykorzystania potencjału śródlądowych dróg wodnych, które mogą odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb łądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi,
- Sprawnych połączeń portów morskich, pełniących rolę wielkich centrów logistycznych, z obszarami wewnątrz łądu,
- Stworzenia na obszarze UE specjalnie zaprojektowanych korytarzy transportowych, optymalnych pod względem wykorzystania energii i emisji oraz minimalizacji wpływu na środowisko, a także atrakcyjnych ze względu na niezawodność, ograniczone zagęszczenie ruchu i niskie koszty działania i administracyjne.

W konkluzji, w rozdziale Strategia – co należy uczynić, w punkcie 49 zapisano, że: „W kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji niezbędna jest strategia łączona obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotywowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliwa. Miasta powyżej pewnej wielkości należy zachęcać do opracowania planów mobilności miejskiej, które obejmą wszystkie powyższe elementy. Plany mobilności miejskiej powinny być w pełni uzgodnione z zintegrowanymi planami rozwoju obszarów miejskich. Niezbędne będzie wprowadzenie ogólnounijnych ram zapewniających interoperacyjność systemów opłat za korzystanie z dróg międzymiastowych i miejskich”.

1.3.2. Ogólnokrajowe

Na szczeblu krajowym najważniejsze znaczenie dla przedmiotu niniejszego opracowania mają działania zmierzające do zintegrowania podejścia w planowaniu i podejmowaniu interwencji prowadzone w ramach różnych polityk publicznych. Noszą one ogólną nazwę „**strategiczne zarządzanie rozwojem**” i mają na celu wykorzystanie zarówno potencjału administracji publicznej (centralnej i samorządowej) a także organizacji społecznych i stowarzyszeń przedsiębiorców. Umożliwia ono realizację długofalowych programów, a nie tylko doraźnych interwencji. Jednocześnie pomaga dostosować działania rozwojowe do lokalnych uwarunkowań.

W spójności z oczekiwaniami Unii Europejskiej co do zakresu dokumentów o charakterze strategicznym powstał **nowy model porządku strategicznego** (rys.1). Ramę stanowią: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (perspektywa 2030 roku) oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (zawsze w układzie 20 lat do przodu). W tak zdefiniowanych granicach mieścić się powinna Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020 (10 letni horyzont czasowy) w korelacji z europejskim dokumentem programowym (Europa 2020) oraz 9 zintegrowanymi strategiami dotyczącymi:

- * Innowacyjności i Efektywności Gospodarki,
- * **Rozwoju Transportu,**
- * Bezpieczeństwa Energetycznego i Środowiska,

- * Rozwoju Regionalnego,
- * Rozwoju Kapitału Ludzkiego,
- * Rozwoju Kapitału Społecznego,
- * Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa,
- * Sprawnego Państwa,
- * Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa RP.



Rys.1. Nowy porządek strategiczny – źródło: [4] s. 12

Cele rozwojowe Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) będą realizowane za pośrednictwem strategii zintegrowanych a przede wszystkim przez Średniookresową Strategię Rozwoju Kraju do 2020 roku.

1.3.2.1. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. (DSRK 2030)

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju [4] powstała na podstawie przepisów ustawy z dnia 06.12.2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju [32].

Zgodnie z art.2 ww. ustawy: Przez politykę rozwoju rozumie się zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju oraz spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej, w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej, w szczególności w zakresie:

- 1) ochrony środowiska;
- 2) ochrony zdrowia;
- 3) promocji zatrudnienia, w tym przeciwdziałania bezrobociu, łagodzenia skutków bezrobocia i aktywizacji zawodowej bezrobotnych;
- 4) rozwoju kultury, kultury fizycznej, sportu i turystyki;
- 5) rozwoju miast i obszarów metropolitalnych;**
- 6) rozwoju obszarów wiejskich;

- 7) rozwoju nauki i zwiększenia innowacyjności gospodarki, w tym rozwoju sektorów opartych na wykorzystaniu nowoczesnych technologii;
- 8) rozwoju zachowań prospołecznych wspólnot lokalnych oraz budowy i umacniania struktur społeczeństwa obywatelskiego;
- 9) rozwoju zasobów ludzkich, w tym podnoszenia poziomu wykształcenia społeczeństwa, kwalifikacji obywateli, jak również zapobiegania wykluczeniu społecznemu oraz łagodzeniu jego negatywnych skutków;
- 10) stymulowania powstawania nowych miejsc pracy;
- 11) tworzenia i modernizacji infrastruktury społecznej i technicznej;**
- 12) wspierania i unowocześniania instytucji państwa;
- 13) wspierania rozwoju przedsiębiorczości;
- 14) wspierania wzrostu gospodarczego;
- 15) zwiększania konkurencyjności gospodarki.

DSRK 2030 jest podstawowym dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Dokument składa się z dwóch części:

- I. Wstępu wraz z diagnozą i opisem kontekstu społecznego, gospodarczego i międzynarodowego Strategii (w tym szkicu proponowanych rozwiązań w trzech obszarach strategicznych) oraz prezentacji ram makroekonomicznego rozwoju Polski do 2030 r.
- II. Charakterystyki proponowanych kierunków interwencji (czyli działań do podjęcia w perspektywie 2030 r. służących osiągnięciu celu głównego Strategii) oraz opisu zasad monitorowania i ewaluacji wdrażania projektu Polska 2030.

Kierunki interwencji podporządkowane są schematowi trzech obszarów strategicznych, które zostały podzielone na osiem części (zgodnych ze strategicznymi celami rozwojowymi). Są to:

I. W obszarze konkurencyjności i innowacyjności gospodarki:

- i. Innowacyjność gospodarki i kreatywność indywidualna
- ii. Polska Cyfrowa
- iii. Kapitał ludzki
- iv. Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko

II. W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski:

v. Rozwój regionalny

vi. Transport

III. W obszarze efektywności i sprawności państwa:

- vii. Kapitał społeczny
- viii. Sprawne państwo

Ze względu na wielość zagadnień oraz prawie dwudziestoletni horyzont czasowy DSRK 2030, jest dokumentem, który może i powinien podlegać modyfikacjom. Przedstawione kierunki interwencji, cele i działania mogą być osiągnięte i realizowane w różnych okresach i czasie. W miarę monitorowania wskaźników przedstawionych w Strategii, formuła osiągania celów może podlegać zmianom i być dostosowywana do zmieniających się okoliczności czy sytuacji makroekonomicznej.

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (drugi obszar strategiczny) przewidziano dwa cele:

- Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych (cel nr 8)
- Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego (cel nr 9)

Zdaniem autorów DSRK 2030 długookresowa polityka rozwoju kraju powinna polegać na **wspieraniu najbardziej dynamicznych obszarów**, czyli metropolii (w których siedzibę znajdują najważniejsze instytucje finansowe, zarządy korporacji, główne instytuty naukowe i ośrodki akademickie), a także ośrodków regionalnych i subregionalnych, **oraz wyrównywania szans rozwojowych obszarów słabszych** m.in. poprzez poprawę powiązań komunikacyjnych (transport, Internet) obszarów słabszych z liderami rozwoju.

Dzięki rozwiniętej sieci połączeń komunikacyjnych (autostrad, dróg ekspresowych, dróg lokalnych, kolei i lotnisk) oraz dzięki poprawie jakości transportu publicznego znacznie skróci się czas dojazdu do ośrodków miejskich. **Poprava dostępności komunikacyjnej** będzie dotyczyć nie tylko dużych ośrodków miejskich, ale także ośrodków regionalnych/subregionalnych i obszarów wiejskich.

Poprawa ładu przestrzennego terenów miejskich, rozwój infrastruktury komunikacyjnej, transportu publicznego i mieszkalnictwa wpłynie na znaczny **wzrost mobilności przestrzennej** Polaków. Na obszarach zlokalizowanych daleko od ośrodków miejskich, dzięki poprawie jakości edukacji, zwiększeniu dostępu do usług teleinformatycznych oraz zwiększeniu dostępu do usług publicznych wzrośnie aktywność gospodarcza, nastąpi rozwój przedsiębiorczości i napływ inwestycji, poprawi się ilość i jakość miejsc pracy.

Kluczem do realizacji celów założonych dla obszaru równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski jest **poprawa dostępności transportowej**, w tym obszarów wiejskich. Ważne jest zbudowanie jeszcze do 2020 r. podstawowej sieci autostradowej i dróg łączących regiony, jak i poprawa jakości dróg lokalnych oraz budowa ich powiązań z siecią dróg krajowych. Jeśli jednak po 2020 roku **wzrastać ma znaczenie intermodalności** w dostępności transportowej, to modernizacja kolei musi przyspieszyć do tego czasu, a decyzje dotyczące kolei szybkich powinny być powiązane z analizą efektywności gospodarczej tego przedsięwzięcia (ich niezbędnością ekonomiczną) oraz możliwościami sfinansowania. Konieczne jest także zwiększenie dostępności portów lotniczych (regionalnych i drugorzędnych) poprzez odpowiednie zintegrowanie ich z infrastrukturą transportu lądowego tj. z transportem kolejowym i drogowym, jak również komunikacją publiczną. Strategiczny wybór dotyczyć też będzie wzmocnienia połączeń lotniczych zewnętrznych i wewnętrznych.

W realizacji Strategii nowego zdefiniowania wymagać będą **zasady polityki miejskiej**, zogniskowane wokół potrzeb infrastrukturalnych, ale także infrastruktury nowego typu, związanej z dopasowaniem miast do starzejących się społeczeństw, czy dokładniej – do cyklu życia mieszkańców, bo to oznacza też poprawę i stałe rozszerzanie infrastruktury spędzania czasu wolnego oraz wsparcie w postaci infrastruktury wspierającej wychowywanie dzieci.

Podobnie należy patrzeć na działania z zakresu **ochrony środowiska**, bo z jednej strony poprawiają one jakość życia (mniej zagrożeń, lepsza jakość otoczenia), z drugiej tworzą warunki dla rozwoju – lokalne i regionalne inwestycje w tym zakresie modernizują gospodarkę, tworząc nowe miejsca pracy. Wszystkie narzędzia tak pojmowanej dyfuzji budują potencjał konkurencyjności Polski i polskiej gospodarki.

W ramach celu nr 8 przewiduje się następujące kierunki interwencji:

- ✓ Rewitalizacja obszarów problemowych w miastach, w tym m.in.:
 - Przeciwdziałanie narastaniu niekorzystnych zjawisk na obszarach problemowych w miastach, a więc zdegradowanych dzielnic śródmiejskich, blokowisk, terenów przemysłowych, powojkowych i pokolejowych, a także innych obszarów miast, gdzie koncentrują się negatywne zjawiska społeczne, poprzez m.in. inwestycje w transport oraz podniesienie jakości dostarczanych usług publicznych (np. usługi kulturalne) na tych obszarach.

- ✓ Stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie – miasta, w tym m.in.:
 - Rozwijanie systemu transportowego gwarantującego dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi
 - Usprawnienie połączeń komunikacyjnych pomiędzy obszarami wiejskimi, szczególnie tymi o funkcjach typowo rolniczych, z najbliższymi ośrodkami miejskimi.
- ✓ Zrównoważony wzrost produktywności i konkurencyjności sektora rolno-spożywczego zapewniający bezpieczeństwo żywnościowe oraz stymulujący wzrost pozarolniczego zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich.
- ✓ Zwiększenie stopnia dyfuzji połączeń wieś-miasto w celu dynamizowania rozwoju zarówno terenów miejskich, jak też obszarów wiejskich, w tym m.in.:
 - Tworzenie kanałów dyfuzji pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi rozwiązania instytucjonalne pozwalające na integrację sieci transportu.
 - Przyjęcie rozwiązań prawnych i organizacyjnych przyspieszających integrację sieci metropolitalnej i wzrost potencjału rozwojowego, kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego metropolii, a także zwiększających spójność otaczającej je przestrzeni metropolitalnej i jej oddziaływanie regionalne dotyczące innowacji, komunikacji, podatków (większy udział miast w wpływach z podatków), inwestycji, usług dla obywateli przy jednoczesnym minimalizowaniu szkodliwych oddziaływań na środowisko.
- ✓ Wprowadzenie rozwiązań prawno-organizacyjnych stymulujących rozwój miast, w tym:
 - Przyjęcie ustawy metropolitalnej, zawierającej regulacje porządkujące ustrój funkcjonalny metropolii, pozwalające na lepsze planowanie systemów komunikacji, zagospodarowania przestrzennego, działań z zakresu bezpieczeństwa publicznego, zarządzania kryzysowego, ratownictwa i ochrony ludności itp., a także pozwalające na lepsze wykorzystanie funduszy europejskich poprzez bardziej efektywną koordynację inwestycji, zwłaszcza w systemy transportu.
 - Objęcie miejscowymi planami zagospodarowania całej rozwojowej przestrzeni polskich miast. W tym celu wprowadzone zostaną rozwiązania instytucjonalne premiujące samorzady posiadające tego rodzaju plany na większości swojego obszaru, a także regulacje minimalizujące koszty związane ze zwiększaniem obszaru objętego planami zagospodarowania przestrzennego.
 - Modernizacja i budowa infrastruktury miejskiej.
 - Przeciwdziałanie prywatyzacji przestrzeni miejskiej i takie jej kształtowanie, aby sprzyjała interakcjom społecznym.
 - Budowa efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z najbliższym otoczeniem miasta.
 - Wspieranie potencjałów gospodarczych obszarów miejskich (inwestycje w naukę, B+R, innowacyjność, instytucje kultury i sztuki).
 - Tworzenie infrastruktury dla klasy kreatywnej (Internet, sprzyjająca interakcjom społecznym tkanka miejska, itp.).

W ramach celu nr 9 podstawowym zadaniem jest **zwiększenie dostępności transportowej** i nasylenie infrastrukturą w Polsce (drogi, koleje, lotniska) oraz **zoptymalizowanie zarządzania transportem**. To drugie zadanie ma zostać zrealizowane poprzez stworzenie modelu finansowego łączącego budżet państwa, środki UE, pieniądze z rynku kapitałowego, od inwestorów prywatnych lub z pojawiających się nowych instrumentów gwarancji kredytowych. W następnej dekadzie (po 2020 r.) powinno nastąpić wprowadzenie modelu samofinansowania systemu transportowego poprzez łączenie opłat użytkowników i podatków ogólnych (z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych gałęzi transportu).

Transport musi sprostać przede wszystkim wymaganiom związanym z oszczędnością czasu, **oferując coraz krótszy czas przejazdu i elastyczność przemieszczania się** oraz możliwość wykorzystania czasu spędzonego w

podróży, a także dostosować się do oczekiwań różnych grup zawodowych i wiekowych ludności. Dla sprawnej logistyki zaopatrzenia i dobrego planowania działalności gospodarczej kluczową rolę będzie odgrywać **pewność i niezawodność**.

Przewiduje się następujące kierunki interwencji w ramach celu nr 9:

- ✓ Sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego, w tym:
 - Poprawa jakości usług świadczonych w zakresie transportu kolejowego poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury kolejowej (w tym dworców), kompleksową modernizację i/lub wymianę taboru oraz poprawę systemu organizacji i zarządzania w sektorze kolei.
 - Modernizacja, rozbudowa (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN -T) i utrzymanie całej sieci dróg krajowych.
 - Modernizacja, budowa i rozbudowa sieci lotnisk i infrastruktury nawigacyjnej, infrastruktury portowej oraz dróg wodnych śródlądowych w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych.
 - Rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do portów, zarówno od strony morza, jak i lądu (głównie drogi i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk.
- ✓ Zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, w tym:
 - Wdrożenie docelowego modelu ITS (inteligentnego transportu) w zakresie zarządzania ruchem drogowym i powiązanie go z istniejącymi lokalnymi systemami.
 - Kompleksowa i uspołniona zmiana modelu finansowania systemu transportowego z wykorzystaniem różnych środków finansowych (budżet państwa, środki UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, instrumenty gwarancji kredytowych, system poboru opłat)
 - Sukcesywne wdrażanie opłat za korzystanie z sieci drogowej w celu pozyskiwania środków na realizację inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości i sterowania popytem na transport.
 - Wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji.
 - Wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu.
- ✓ Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym:
 - Opracowanie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 zgodnego z Europejskim Programem Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020 oraz w oparciu o wytyczne Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020, ogłoszonej w 2010 r. przez ONZ, a także przy wykorzystaniu doświadczeń krajów, które osiągają największe sukcesy w tej dziedzinie.
- ✓ Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych, w tym:
 - Budowa obwodnic dużych miejscowości, przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości.
 - Wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach.
 - Konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego.
 - Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

1.3.2.2. Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK 2020)

Strategia Rozwoju Kraju 2020 [5], zwana też Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju (ŚSRK) jest elementem nowego systemu zarządzania rozwojem kraju określonym przez ustawę z dnia 06.12.2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju [32] oraz przez przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 27.04.2009 r. dokument pn. Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski [3].

ŚSRK, główna strategia rozwoju w średnim okresie, uwzględniając kluczowe wyzwania zawarte w DSRK wskazuje strategiczne zadania państwa, których podjęcie w perspektywie najbliższych lat jest niezbędne, by wzmocnić procesy rozwojowe (wraz z szacunkowymi wielkościami potrzebnych środków finansowych). Wytacza ona obszary strategiczne, w których koncentrować się będą główne działania oraz określa, jakie interwencje są niezbędne w perspektywie średniookresowej w celu przyspieszenia procesów rozwojowych.

W związku ze zmianami w systemie programowania środków Unii Europejskiej w kolejnym okresie programowania (m.in. zrezygnowano z Narodowego Planu Rozwoju oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia) to właśnie **ŚSRK tworzy zasadnicze ramy dla interwencji strukturalnej** w Polsce, podejmowanej w ramach poszczególnych polityk europejskich w kolejnym okresie programowania na lata 2014-2020.

ŚSRK nie rozwija wszystkich obszarów istotnych z samego faktu funkcjonowania państwa, lecz koncentruje się głównie na tych, w których powinny zostać podjęte **działania wzmocniające i przyspieszające procesy rozwojowe** (w tym niezbędne zmiany strukturalne) w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Wybrane zostały trzy obszary strategiczne:

- I. Sprawne i efektywne państwo, w tym cele:
 - I.1. Przejście od administrowania do zarządzania rozwojem
 - I.2. Zapewnienie środków na działania rozwojowe
 - I.3. Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela
- II. Konkurencyjna gospodarka, w tym cele:
 - II.1. Wzmocnienie stabilności makroekonomicznej
 - II.2. Wzrost wydajności gospodarki
 - II.3. Zwiększenie innowacyjności gospodarki
 - II.4. Rozwój kapitału ludzkiego
 - II.5. Zwiększenie wykorzystania technologii cyfrowych
 - II.6. Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko
 - II.7. Zwiększenie efektywności transportu**
- III. Spójność społeczna i terytorialna, w tym cele:
 - III.1. Integracja społeczna
 - III.2. Zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych
 - III.3. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych

Jednak nawet w tych wybranych obszarach strategicznych należy się liczyć z pewnymi ograniczeniami. Przede wszystkim należy się spodziewać **stosowania zasady warunkowości przyznawania finansowania publicznego**. Wielkość środków publicznych przeznaczana na różne zadania będzie uzależniona będzie m.in. od rodzaju interwencji, podmiotów realizujących dane zadanie (np. wykorzystanie mechanizmu partnerstwa publiczno-prywatnego, szerokie zaangażowanie społeczności lokalnych, np. w formie ustawowo zdefiniowanej inicjatywy lokalnej), oczekiwanych rezultatów itp. Jednocześnie zasada warunkowości będzie uwzględniała uwarunkowania terytorialne.

Koncentracja publicznych środków finansowych na realizacji ograniczonej liczby priorytetów, mających podstawowe znaczenie dla zapewnienia wzrostu gospodarczego i wzrostu konkurencyjności gospodarki pozwoli zapobiec ich rozpraszaniu, a przez to często mało efektywnemu wykorzystaniu. Zakres zaangażowania państwa powinien być zróżnicowany - interwencje będą podejmowane na tych polach, gdzie działanie rynku jest niewystarczające i w tym zakresie, jaki jest niezbędny do osiągnięcia zaplanowanych celów i rezultatów. W obszarach, w których siły rynkowe są wystarczające interwencja publiczna będzie ograniczona do tworzenia warunków regulacyjnych, instytucjonalnych i organizacyjnych, ułatwiających podejmowanie określonych działań przez podmioty niepubliczne.

W drugim obszarze strategicznym (Konkurencyjna gospodarka) zwraca się uwagę na konieczność podejmowania dalszych działań dla **ochrony środowiska naturalnego**. Czynniki decydującymi o jakości środowiska są przede wszystkim: czystość powietrza, wód, gleb oraz właściwa gospodarka odpadami.

Szczególnie ważne będą działania podejmowane w ramach idei efektywnego wykorzystywania zasobów, które mają na celu zintegrowanie obszarów środowiska i gospodarki tak, aby uzyskać jak **największą produktywność zasobową przy minimalnym wpływie na środowisko naturalne**. Zakłada się też prowadzenie polityki chroniącej przed hałasem, w tym ograniczenie oddziaływania źródeł hałasu, budowę ekranów akustycznych, rozwój systemu monitorującego hałas, budowę obwodnic miejskich, stosowanie cichych nawierzchni dróg.

Istotną rolę w procesie transformacji gospodarki na zieloną ścieżkę odgrywać będzie **zrównoważona infrastruktura**. Priorytetowo traktowane będzie również kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej. Zwiększająca się rola dużych ośrodków miejskich wymaga stworzenia **standardów zrównoważonego rozwoju na obszarach miejskich** i zmiany podejścia do ochrony środowiska na tych terenach. Realizowane będą działania na rzecz zrównoważonego planowania przestrzennego miast służącego wzrostowi jakości życia miejskiego, m.in. poprzez kreowanie przestrzeni publicznej, zielonej infrastruktury miejskich obszarów funkcjonalnych, stref napowietrzania miast, stref cichych. Miasta, jako aglomeracje zurbanizowane, przemysłowe, duże skupiska ludnościowe, znacznie oddziałują na środowisko nie tylko w swoich granicach, ale i w szerokim sąsiedztwie.

Podejmowane będą działania mające na celu **zarządzanie środowiskiem miejskim** oraz adaptację miast do zmian klimatu. Wdrażane będą rozwiązania niskoemisyjne, m.in. w zakresie zrównoważonego transportu miejskiego, poprawy efektywności infrastruktury ciepłowniczej, modernizacji oświetlenia itp.

Jedną z kluczowych dziedzin umożliwiających funkcjonowanie konkurencyjnej gospodarki jest transport, którego sprawność determinowana jest w największym stopniu przez **stan infrastruktury transportowej**.

Krajowa infrastruktura transportowa jest niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców. Jako jej główne mankamenty wymienia się: duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i punktowej, występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniów, nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci, brak sieci dostosowanych do dużej prędkości ruchu, brak ciągłości klasy technicznej połączeń między aglomeracjami, słabość elementów infrastruktury i systemów integrujących różne rodzaje sieci, uciążliwość wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego, nieliczne elementy lub brak inteligentnych i innowacyjnych rozwiązań. Poważnym problemem pozostaje wysoka liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych na drogach.

Długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów. Ułatwi to z jednej strony rozwój regionów przez podniesienie terytorialnej dostępności obszarów peryferyjnych, a z drugiej strony umożliwi jak najlepsze wykorzystanie tranzytowego położenia naszego kraju. Planowane inwestycje infrastrukturalne zmierzać będą do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego. Oznacza to wyznaczenie dwupoziomowej struktury: sieci bazowej, określonej przez wskazanie węzłów i połączeń o kluczowym znaczeniu dla naszego kraju, także uwzględniającej proces integracji międzynarodowej, oraz sieci uzupełniającej, której celem jest zapewnienie spójności terytorialnej. Powstanie spójnej sieci transportowej oraz zniesienie peryferyzacji naszej gospodarki to jedne z głównych determinant rozwoju Polski.

Najważniejszym celem Polski w perspektywie do roku 2020 jest **zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej**. Działania powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów.

Drugim głównym celem wiążącym się z poprawą dostępności terytorialnej jest **stworzenie spójnego systemu transportowego**, umożliwiającego sprawne przewozy towarów i ludności przy użyciu różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem ekologicznych właściwości transportu szynowego i wodnego śródlądowego. Zmieniony zostanie model finansowania infrastruktury transportowej zwiększający (w zależności od rodzaju transportu) wpływy z jej użytkowania oraz angażujący środki pozabudżetowe.

Jako priorytetowe kierunki interwencji publicznej w ramach celu II.7 (Zwiększenie efektywności transportu) wymienia się:

- ✓ Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym (kierunek II.7.1)
- ✓ Modernizację i rozbudowę połączeń transportowych (kierunek II.7.2)
- ✓ Udrożnienie obszarów miejskich (kierunek II.7.3)

Zwiększenie efektywności zarządzania zamierza się uzyskać poprzez:

- kontynuowanie uproszczeń w procesach warunkujących przygotowanie i realizację inwestycji,
- lepszą integrację z planami zagospodarowania przestrzennego, środowiskowymi, polityką regionalną oraz dostosowania legislacyjne,
- określenie spójnego modelu finansowania infrastruktury transportowej (budżet państwa, środki UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, instrumenty gwarancji kredytowych, system poboru opłat), jak też zmian w zasadach finansowania inwestycji transportowych realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego (JST),
- zwiększenie roli sektora prywatnego w realizacji projektów, zwłaszcza w formie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), również przez szersze wykorzystanie takich instrumentów jak bankowe gwarancje kredytowe,
- rozszerzenie systemu opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez użytkowników; poziom opłat powinien być uzależniony od rodzaju transportu i skalkulowany tak, aby umożliwić nie tylko bieżące utrzymanie ale także niezbędny rozwój infrastruktury; system opłat powinien także uwzględniać koszty zewnętrzne danej gałęzi transportu,
- uzupełnienie funkcjonującego już systemu zarządzania i monitorowania stanu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji o efektywny system monitorowania poziomu utrzymania istniejącej infrastruktury oraz stałego mechanizmu finansowania potrzeb w tym zakresie,
- priorytetyzację inwestycji na szczeblu krajowym i regionalnym uwzględniającą m.in. potrzeby związane z dostępem do rynku pracy czy położenie regionu,
- wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania transportem obejmujące rozbudowę i unowocześnienie urządzeń do pozyskiwania i dystrybucji danych o stanie i wykorzystaniu infrastruktury transportowej (np. informacje o korkach), rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem miejskim i na drogach pozamiejskich, wprowadzenie systemów zwiększania bezpieczeństwa ruchu (w tym budowa i rozwój systemów automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym), rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami, rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów i przewozu towarów.

Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych będzie obejmować:

- inwestycje transportowe w sieci o znaczeniu krajowym dotyczące wszystkich gałęzi oraz na węzłach międzygałęziowych, służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju i efektywnej wymianie gospodarczej, w tym pomiędzy największymi ośrodkami wzrostu gospodarczego oraz ośrodkami miejskimi (sieć metropolii) i w obrębie ich obszarów funkcjonalnych. Równocześnie realizowane będą inwestycje mające na celu usprawnienie dostępności zewnętrznej z uwzględnieniem kluczowej roli sieci TEN-T w tworzeniu skutecznej polityki transportowej i spójnej sieci infrastruktury w Unii Europejskiej,

- rozbudowę powiązań infrastrukturalnych łączących ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii. Oprócz priorytetu inwestycyjnego dla dróg i linii kolejowych o znaczeniu krajowym wspierane będą inwestycje transportowe dla tych obszarów oraz wybrane projekty lokalne, stanowiące dodatkowe połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie,
- tworzenie zintegrowanego systemu transportowego kraju, czyli komplementarność inwestycji realizowanych na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, tak by tworzyły one spójną i skoordynowaną całość.

W odniesieniu do **infrastruktury drogowej** stworzona zostanie kluczowa dla efektywnego funkcjonowania systemu transportowego w skali krajowej i międzynarodowej spójna sieć autostrad i dróg ekspresowych, obsługujących główne korytarze transportowe i zapewniających funkcjonalne powiązania pomiędzy największymi ośrodkami, w tym w szczególności między Warszawą a głównymi ośrodkami wojewódzkimi. Kontynuowana będzie przebudowa dróg krajowych, co wpłynie na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nastąpi poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych i dużych miastach. Wdrażany będzie program budowy obwodnic miast i dużych miejscowości i program uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości. Nastąpią zmiany w hierarchii priorytetów niektórych inwestycji drogowych. Inwestycje transportowe zostaną podporządkowane kryteriom logistycznego kształtowania sieci transportowej i systemów, tak aby zwiększyć integrację za pomocą wzmocnienia elementów takich jak: systemy intermodalne, inteligentne systemy sterowania ruchem i przeładunkami i inne.

W ramach **infrastruktury kolejowej** realizowane będą projekty polegające na modernizacji głównych linii i infrastruktury uzupełniającej (w tym dworców kolejowych) oraz kompleksowa modernizacja lub wymiana taboru kolejowego. Inwestycjom w sieć infrastruktury kolejowej towarzyszyć będzie rozwój kolejowych przewozów pasażerskich, a także przewozów towarowych, szczególnie w najbardziej perspektywicznych segmentach rynku. Równie ważnym zadaniem z punktu widzenia znoszenia peryferyjności i poprawy dostępności terytorialnej jest uzyskanie połączeń kolejowych o wysokim standardzie poprzez modernizację linii między głównymi miastami Polski, w szczególności odcinków biegnących promiennie z i do Warszawy (w tym Centralnej Magistrali Kolejowej).

Aby zapewnić efektywność funkcjonowania **transportu lotniczego**, niezbędny jest rozwój istniejącej infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej, by dostosować ich przepustowość do wzrastającego popytu. Działania powinny opierać się na dalszej rozbudowie portów lotniczych w ramach sieci TEN-T. Jednocześnie w celu zwiększenia przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej niezbędne jest pełne operacyjne i systemowe wdrożenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES – Single European Sky), z jednoczesną implementacją najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych przewidzianych w ramach ATM Master Plan.

Realizacja największych pod względem skali inwestycyjnej i wysokości nakładów finansowych projektów w dziedzinie transportu, tj. Kolei Dużych Prędkości (KDP) i Centralnego Portu Lotniczego (CPL), mogłaby stanowić dla polskiego sektora transportu wzmocnienie połączeń zarówno wewnętrznych kraju, jak i zewnętrznych w wymiarze europejskim i globalnym. Jednakże ostateczna decyzja o podjęciu przez Polskę tak znaczącego wysiłku inwestycyjnego będzie uzależniona od wielu czynników. Pod uwagę wzięte zostaną takie uwarunkowania jak: obecna i prognozowana koniunktura makroekonomiczna kraju i wynikające z niej prognozy popytu na transport, a także wnioski z podjętych studiów wykonalności obu projektów oraz ich uzasadnienie ekonomiczne.

Planowana jest również **integracja systemów transportowych** – skomunikowanie transportu lotniczego z pozostałymi rodzajami transportu, a więc podniesienie intermodalności, w szczególności w ramach sieci TEN-T. Korzystne będzie stworzenie warunków rozwoju lotnisk na obszarach Polski Wschodniej. Lotniska te, przeważnie niewielkie, będą nastawione na obsługę pasażerów lokalnych oraz jako lotniska obsługujące ruch lotnictwa ogólnego/biznesowego, ruch państwowy i ratowniczy. Niezbędne jest także opracowanie i wdrożenie nowych procedur podnoszących przepustowość portów lotniczych.

Polska sieć śródlądowych dróg wodnych nie tworzy jednolitego, zintegrowanego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo elementów. Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju **infrastruktury transportu wodnego śródlądowego** (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych.

Polska dysponuje obszarami morskimi o powierzchni odpowiadającej ponad 10% terytorium lądowego kraju i linią brzegową o długości 528 km. Prowadzona **polityka morska** ma na celu maksymalizację korzyści dla obywateli i gospodarki wynikających z wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz morskich zasobów ożywionych i mineralnych. Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego m.in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie

w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych. Ponadto ważnym czynnikiem rozwoju polskich obszarów morskich będzie turystyka morska. Z przestrzenią morską związane są również oczekiwania dotyczące dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych, a także poszukiwanie i eksploatacja zasobów naturalnych.

Konieczne jest udrożnienie obszarów miejskich. Jako dwie główne przyczyny wpływające na częsty brak płynności ruchu miejskiego wymienia się niedogodności publicznego transportu (brak dogodnych przesiadek, słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego, przepełnienie) oraz ruch tranzytowy przez centra miast.

Aby przekształcić sieć transportową miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu, należy skupić się na **podniesieniu jakości oferty transportu publicznego**. Jednym z najważniejszych udogodnień jest zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania się osób wewnątrz obszaru metropolitalnego i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych. Istotne będzie wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania i sterowania ruchem w miastach, tak aby przekształcić miejską sieć transportową w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym. Integracja systemów taryfowych w ramach aglomeracji, w tym wprowadzenie wspólnej taryfy na przejazd różnymi środkami lokomocji ułatwia poruszanie się środkami transportu zbiorowego i zwiększa skłonność do podróżowania nimi.

Kolejnym ważnym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność komunikacji zbiorowej jest odpowiednia częstotliwość kursowania komunikacji, aby zapewnić moc przewozową dostosowaną do popytu. Ważny w tym kontekście jest rozwój szybkiej kolei miejskiej, która spośród dostępnych środków transportu miejskiego ma największą moc przewozową i tym samym odciąża pozostałe środki komunikacji zbiorowej.

Równie ważnym czynnikiem wpływającym na zatłoczenie jest **brak obwodnic** dużych miast, co powoduje ruch tranzytowy pojazdów przez centra aglomeracji, zwiększając natężenie pojazdów, a w konsekwencji także powodując zatory na drogach. Procesowi temu można skutecznie przeciwdziałać poprzez budowanie obwodnic aglomeracji i zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych.

Prowadzone będą działania mające na celu usprawnienie transportu miejskiego wykorzystujące najprostsze i często najtańsze rozwiązania, stosowane powszechnie w krajach UE (np. regulacja świateł drogowych z dostosowaniem do nowych dróg i skrzyżowań; zakaz parkowania na jezdni w centrum miast i jednocześnie tworzenie miejsc parkingowych w miejscach ekonomicznie uzasadnionych, w tym przed punktami usługowymi; kontynuacja obniżania torowisk tramwajowych do poziomu drogi lub ich przebudowy pod kątem wykorzystania dla ruchu autobusów oraz pojazdów uprzywilejowanych i inne).

Biorąc pod uwagę ograniczone zasoby paliw kopalnych oraz rosnące obciążenie terenów intensywnie zurbanizowanych zanieczyszczeniami pochodzącymi z ich spalania, konieczny jest rozwój niskoemisyjnych, alternatywnych technologii zasilania pojazdów.

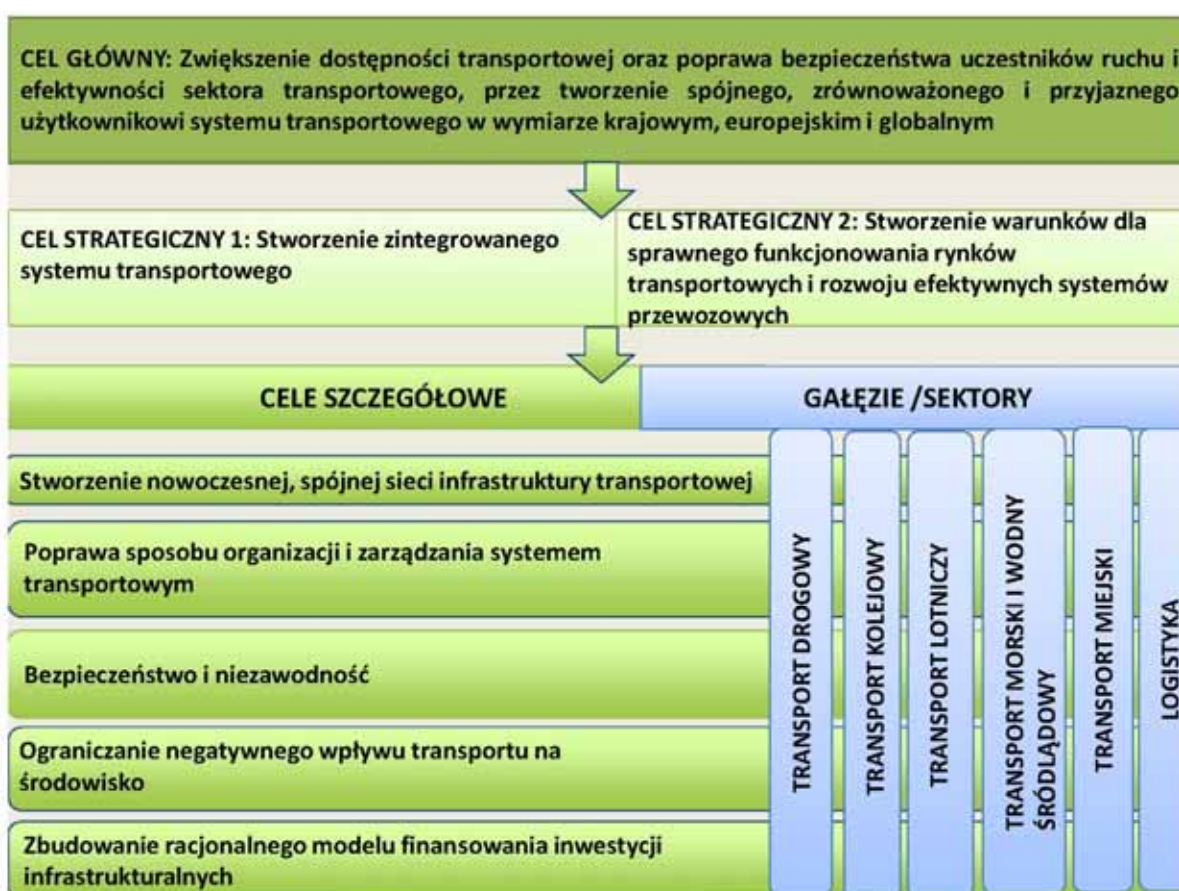
Szacuje się, że zakres publicznych środków finansowych przeznaczanych na cele rozwojowe w dziedzinie Transportu wskazane w ŚSRK wyniesie **710,9 mld zł** (w cenach stałych 2010 r.)

1.3.2.3. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku (SRT 2020)

Strategia Rozwoju Transportu Jest jedną z 9 zintegrowanych strategii, służących realizacji założonych celów rozwojowych. Z uwagi na fakt, iż znaczna część celów rozwoju transportu zostanie zrealizowana w horyzoncie czasowym dłuższym niż 10 lat, wykracza poza rok 2020 i tym samym przedstawia najważniejsze kierunki działań konieczne do podjęcia w perspektywie do 2030 roku. Należą do nich przede wszystkim kapitałochłonne i czasochłonne inwestycje w infrastrukturę transportową, przekształcenie systemów zarządzania oraz wprowadzenie innowacyjnych („inteligentnych”) rozwiązań, ułatwiających funkcjonowanie tej infrastruktury w ramach całego systemu transportu oraz w wymiarze intermodalnym.

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Główny cel Strategii Rozwoju Transportu odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową (cel strategiczny 1), jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych (cel strategiczny 2).



Rys. 2. Struktura i hierarchia celów Strategii rozwoju transportu. Źródło: [8], s.7

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga **integracji głównych gałęzi** transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego) rozumianych jako zintegrowany system transportowy. Głównym zadaniem takiego systemu jest przewyciężenie barier geograficznych, tak aby możliwa była interakcja między obywatelami, przedsiębiorcami z jednej strony oraz między całymi gospodarkami z drugiej. Jest to również naturalny krok w kierunku lepszego wykorzystania potencjału gospodarczego regionów.

Uspójnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno **dynamicznej rozbudowy brakujących elementów** infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej uruchomić, jak i **wykorzystania nowoczesnych, inteligentnych systemów transportowych usprawniających funkcjonowanie transportu** oraz poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Konieczny jest również stały monitoring ruchu

i właściwe nim zarządzanie. Oznacza to **ograniczanie tempa wzrostu ruchu i przewozów w niektórych podsystemach transportowych (np. transport indywidualny w miastach), jak i skracanie czasu podróży oraz podział zadań przewozowych.**

Wymienione cele oraz kierunki interwencji wynikają zarówno z konieczności nadrobienia zaniedbań przeszłości, jak i wpisania się w nowe trendy technologiczne i gospodarcze w Europie i na świecie. Obecnie wiele obszarów w Polsce nie posiada jeszcze dogodnych możliwości dojazdu do lokalnych centrów wzrostu gospodarczego (w szczególności większych miast). Nie mogą one zatem pełnić funkcji naturalnej bazy zasobów dla szybko rozwijających się terytoriów. W efekcie powstają obszary wykluczenia społecznego posiadające niewykorzystane zasoby kapitału ludzkiego, który w sytuacji dobrej dostępności terytorialnej mogłyby zostać zaktywizowany. Wyzwaniem dla Polski jest zatem **w pierwszej kolejności usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej** oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). **W drugim okresie należy skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego.** Tylko spójna sieć autostrad, dróg ekspresowych i kolei o wysokim standardzie, rozwinięta sieć lotnisk, portów morskich i dróg wodnych śródlądowych oraz systemów transportu publicznego pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału drzemącego w polskiej gospodarce, edukacji, nauce i kulturze.

Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie do 2020 r. i dalszej wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

➤ Cel szczegółowy 1: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej

Przewidywane kierunki działań (w wybranych gałęziach):

✓ W transporcie drogowym:

- rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych;
- rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego - dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;
- **wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem;**
- rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- **rozwój infrastruktury innowacyjnych rozwiązań technologicznych optymalizujących przepływy potoków ruchu.**

✓ W transporcie kolejowym

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych;
- modernizacja i budowa terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych;
- do 2020 r. – podjęcie decyzji dotyczącej ewentualnej budowy systemu kolei dużych prędkości uzupełnionego o tzw. „Y”;
- rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych;
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;
- wymiana lokomotyw i wagonów na nowoczesny tabor kolejowy;
- **w obszarach funkcjonalnych miast - rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych;**
- **podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i koło-wego.**

- ✓ W transporcie miejskim:
 - **przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym;**
 - **zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;**
 - zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych, w jak najmniejszym stopniu zakłócającego ruch w mieście;
 - zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.
- Cel szczegółowy 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym

Działania będą ukierunkowane na:

 - ścisłą współpracę organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych;
 - oddziaływanie na popyt na usługi transportowe;
 - wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych.
- Cel szczegółowy 3: poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów

Obejmuje m.in. modernizację i budowę bezpiecznej infrastruktury
- Cel szczegółowy 4: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko

Rozwój transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na:

 - różnorodności gałęziowej i komplementarności środków transportu w obrębie systemu połączeń krajowych i międzynarodowych;
 - **wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko;**
 - **odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;**
 - wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;
 - modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego);
 - unowocześnianiu taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.
- Cel szczegółowy 5: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych

Warunkiem koniecznym wpływającym na maksymalizację efektywności środków finansowych jest odpowiedni poziom współzależności pomiędzy wszystkimi instrumentami (budżet państwa, środki pochodzące z UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni czy pojawiające się nowe instrumenty gwarancji kredytowych).

Środki budżetowe i unijne zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na realizację obecnych planów inwestycyjnych (rewitalizacja i budowa). Inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci”.

Jako najważniejsze wytyczne dla kształtowania **miejskich systemów transportowych** Komisja Europejska wskazała:

- płynne poruszanie się w miastach;
- szczególną dbałość o środowisko naturalne;
- stosowanie inteligentnego transportu miejskiego dla poprawienia sprawności działań transportowych;
- dostępność transportu miejskiego;
- kreowanie bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego.

SRT 2020 wskazuje na konieczność **zwiększania dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów**. W tym aspekcie dla integracji terytorialnej regionów i pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów (zarówno z ośrodkami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi). Działania w tym zakresie będą obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej oraz polepszanie jakości środków przewozu zbiorowego tak, aby skrócić czas dostępu przestrzennego. Realizowane inwestycje i prace modernizacyjne spowodują zwiększenie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i subregionalnych na obszarach o najniższej dostępności, najbardziej oddalonych od tych ośrodków.

Poprawa dostępności transportowej w wymiarze regionalnym i lokalnym będzie głównym celem w poszczególnych strategiach rozwoju województw w zakresie transportu. Wyznaczone cele i kierunki interwencji w przedmiotowych dokumentach będą sformułowane zgodnie z zapisami niniejszej strategii. Istnieje bowiem potrzeba (przy respektowaniu zasady subsydiarności) większej kontroli **usuwania wąskich gardeł na styku planów wojewódzkich układów sieci drogowej oraz systemów transportu miejskiego i transportu daleko-bieżnego**. Ważną inicjatywą są i będą porozumienia regionów i miast, służące rozwojowi lokalnemu i regionalnemu wzdłuż transeuropejskich sieci transportowych i koordynacji inwestycji transportowych.

Polityka miejska w zakresie transportu zbiorowego nie może pozostawać w oderwaniu od polityki transportowej prowadzonej w wymiarze krajowym. Dlatego też istotne jest wspieranie rozwiązań **integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich** w zakresie transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych).

Mając na uwadze prognozy popytu na przewozy transportowe, opracowane na potrzeby SRT 2020, należy zauważyć widoczny - w perspektywie do 2020 r. i dalszej - **trend znacznego wzrostu zapotrzebowania na przewozy transportem samochodowym** oraz relatywnie niższego wzrostu popytu na przewozy transportem kolejowym. Słabsze (względem transportu drogowego) zapotrzebowanie na przewozy kolejowe wynika z wieloletnich zaległości w utrzymaniu infrastruktury kolejowej oraz niskiej efektywności usług świadczonych przez przewoźników tego segmentu. Mając na względzie potrzebę zmiany niekorzystnych trendów i **przesunięcia w większym stopniu potoków ruchu na bardziej ekologiczne środki transportu**, istotą podejmowanych działań będzie ukierunkowanie inwestycji w znacząco większym stopniu w obszar przyjaznej dla środowiska infrastruktury kolejowej.

W zakresie przewozów osób w ciągu najbliższych kilkunastu lat najbardziej intensywnie rozwijać się będą dwa podsystemy przewozów pasażerskich: międzyaglomeracyjne i aglomeracyjne.

Te pierwsze obejmują połączenia największych miast w kraju i za granicą. W segmencie rynku przewozów aglomeracyjnych zakłada się wzrost znaczenia transportu kolejowego, przede wszystkim z uwagi na występujące problemy ruchu drogowego, tj. kongestia⁴ czy brak miejsc do parkowania, dużą zdolność przewozową kolei i jej relatywnie atrakcyjną prędkość handlową. Poprawie pozycji konkurencyjnej kolei na obszarach aglomeracyjnych będzie służyło **zapewnienie jej pełnej integracji z innymi środkami transportu miejskiego**. Konieczne będzie również pozyskanie odpowiedniej ilości taboru dostosowanego do specyfiki przewozów aglomeracyjnych.

⁴ - Kongestia (ang. congestion) – zatłoczenie na szlakach transportowych, zator, popularnie korek. (źródło: Wikipedia: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Kongestia>)

Kolej może zapewnić największą spośród wszystkich środków transportu zdolność przewozową, zaspokajając skutecznie masowe potrzeby przewozowe. Dalszy rozwój aglomeracji miejskich, rozciągających się w promieniu około 30–40 km od ich centrum, będzie także generował rozwój tego systemu przewozowego. Doświadczenia innych krajów pokazują, że obok odpowiedniej oferty przestrzennej i czasowej, zasadnicze znaczenie w przewozach aglomeracyjnych ma zintegrowany system taryfowy, umożliwiający komunikację wszystkimi środkami transportu publicznego na podstawie jednego biletu.

Dla osiągnięcia integracji transportu miejskiego z innymi elementami systemu transportowego podejmowane będą następujące działania:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych;
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (biletu elektronicznego);
- zwiększenie możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- modernizacja układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane,
- wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towaru w miastach, które przyczynią się do zmniejszenia zatłoczenia i innych uciążliwości dla mieszkańców poprzez ograniczenie i lepsze skoordynowanie ruchu pojazdów ciężarowych,
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego,
- tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów,
- promowanie komunikacji pieszej i rowerowej.

Niezbędnym warunkiem integracji systemu transportowego jest optymalizacja zarządzania. Model organizacji i zarządzania systemem transportowym Polski jest zagadnieniem obejmującym wszystkie gałęzie transportu. Różnią się one między sobą wykorzystywaną technologią, możliwymi do osiągnięcia korzyściami skali, zaawansowaniem procesów modernizacyjnych i zakresem regulacji rynkowej. Platformą integracji poszczególnych gałęzi transportu jest **intermodalność**, a zasadniczą rolę w tym kontekście odgrywają dwie gałęzie transportu: drogowy i kolejowy.

Usprawnienie zarządzania w transporcie miejskim ma na celu redukcję kongestii w miastach i obszarach metropolitarnych poprzez **zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich**. Wysiłki w tym zakresie będą w szczególności koncentrować się na oddziaływaniu na popyt na usługi transportu zbiorowego w ramach następujących kierunków interwencji:

- Integracja systemów transportu poszczególnych gałęzi w aspekcie sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- Zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym również dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- Wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towarów w miastach;
- Zwiększenie roli kolei w obsłudze transportowej regionalnej i w obrębie obszarów aglomeracyjnych;
- Upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, rozwiązania wspólnego podróżowania i wspólnego korzystania z pojazdu, promowanie ruchu rowerowego i pieszego; promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport, np. poprzez rozwój systemu telepracy, szersze korzystanie z wideokonferencji.

W stosunku do wyzwań wynikających z konieczności **ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko** podjęte zostaną następujące działania:

- Wspieranie rozwiązań powodujących zmniejszenie transportochłonności gospodarki;
- Promowanie efektywności energetycznej:
 - rozwój transportu intermodalnego w przewozie ładunków,
 - promowanie energooszczędnych środków transportu skutkujące m.in. zmniejszeniem zależności sektora transportu od paliw bazujących na nieodnawialnych źródłach energii;
- Inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, poprzez m.in.:
 - wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku (transport kolejowy, transport morski oraz żegluga śródlądowa);
 - dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej, w szczególności na odległości powyżej 300 km,
 - promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń;
- Zmniejszanie kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich poprzez:
 - zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
 - zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi), optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób,
 - promocję ruchu pieszego, rowerowego,
 - organizację i rozwój systemów dostaw w miastach oraz eliminację ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego; oddziaływanie na równomierny rozkład przewozów miejskich redukujący zjawisko szczytu transportowego;
- Upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez:
 - dostępność informacji o podróży,
 - zintegrowane taryfy,
 - wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów,
 - działania edukacyjno-informacyjne w zakresie promocji zrównoważonego transportu,
 - zarządzanie popytem na transport, np. poprzez planowanie i zagospodarowanie przestrzenne,
 - rozwój systemu telepracy, szersze korzystanie z video-konferencji, rozwiązania wspólnego podróżowania i wspólnego korzystania z pojazdu;
- Wydzielanie stref o niskiej emisji spalin (ang. The Low Emission Zone - LEZ), o zaostrzonym reżimie wjazdu i parkowania pojazdów spalinowych;
- Rozwijanie systemu opłat i taryf stymulujących pożądane trendy w transporcie, m.in. w zakresie ograniczania presji na środowisko;
- Planowany stały monitoring realizacji SRT m.in. w zakresie zmian emisji generowanych przez transport oraz dynamiki spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

* * *

Jednym z załączników do SRT 2020 jest Dokument implementacyjny [9] określający sposób realizacji szczegółowych celów Strategii rozwoju transportu.

Przewozy ładunków i pasażerów

Mimo długoletnich działań UE zmierzających w kierunku zwiększenia konkurencyjności przewozów ładunków transportem kolejowym, w Polsce, podobnie jak w całej Europie, największy udział w pracy przewozowej ma **transport samochodowy, który w 2011 r. obsłużył w Polsce 80% całej pracy przewozowej** w transporcie lądowym (średnia dla UE-27 w 2010 r. to 76,4%).

Prognoza zapotrzebowania na transport ze strony polskiej gospodarki i polskiego społeczeństwa wskazuje, iż dla okresu 2010-20308 zajdzie potrzeba coraz trudniejszego wykonywania pełnej obsługi produkcji i wymiany handlowej, do czego będzie potrzebne **wykonanie większych o 20-24%-przewozów** wszystkimi środkami transportu, przy zaangażowaniu wszystkich przewoźników (krajowych i zagranicznych).

System transportowy kraju zostanie w tym okresie dodatkowo obciążony operacjami mającymi globalny wymiar 40-50 % wzrostu pracy przewozowej w transporcie ładunków (w tym dodatkowo wzrost o około 61-75 % w obsłudze polskiego handlu zagranicznego), co zwiększy jeszcze bardziej niż obecnie przeciążenie sieci infrastruktury liniowej i punktowej, zwłaszcza drogowej.

Dodatkowy popyt na przewozy ładunków będzie asymetrycznie ukierunkowany w stosunku do poszczególnych gałęzi transportu: największy jego strumień będzie się kierował jak dotychczas do transportu samochodowego (wzrost o 18-22 % liczony w mln ton i wzrost o 48-57 % liczony w tkm pracy przewozowej). Przy istniejącym niedostatku długości (w stosunku do średniej w Unii Europejskiej Polsce brakuje około 110 tys. km dróg utwardzonych) i ograniczonej przepustowości głównych arterii drogowych, powstanie ryzyko niewydolności systemu drogowego.

Struktura gałęziowa przewozów pasażerskich uwzględniających transport samochodowy indywidualny w Polsce kształtuje się mniej korzystnie na tle krajów UE-27, ponieważ udział pracy przewozowej transportu kolejowego maleje przy jednoczesnym **wzroście udziału pracy przewozowej w transporcie indywidualnym**. Należy jednak zwrócić uwagę, iż obserwowany w 2010 r. w Polsce udział transportu indywidualnego w strukturze (88,4%) jest niewiele większy od średniej dla krajów EU (84,1%).

Szacuje się, iż w latach 2010-2030 **rosnąca** (dotychczas niezbyt wysoka) **mobilność obywateli wywoła wzrost przewozów o około 8-18,5 % liczony w miliardach pasażerów** wszystkimi środkami transportu i indywidualnego poruszania się, w tym około 29-43% wzrostu liczby pasażerów w krajowym ruchu dalekobieżnym i około 6-16% w ruchu miejskim, co przyczyni się do jeszcze większych niż obecnie zatorów drogowych i korków ulicznych.

Przewiduje się, że również dodatkowy popyt na przewozy osób będzie asymetrycznie rozkładał się w stosunku do wszystkich istniejących gałęzi transportu. Największe **dodatkowe obciążenie ruchem pasażerskim będzie musiało przyjąć transport drogowy i jego infrastruktura**, bowiem do tej gałęzi skieruje się nowych 7-11 mld pasażerów, co spowoduje konieczność wykonania dodatkowych około 100-150 mld paskm pracy przewozowej.

Co więcej, szacuje się, iż w latach 2010-2030 **popyt na transport miejski zwiększy** się z 35,32 mld do 37,31-40,86 mld osób (podróżnych), co oznacza wzrost o 6-16%. Globalna praca przewozowa wzrośnie w tym okresie z 104,2 mld paskm do 133,3-147,6 mld paskm (o 42-59%).

Stan infrastruktury

Nowoczesna sieć transportowa w Polsce dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. W każdej gałęzi transportu są widoczne niedostatki infrastruktury, które w znaczący sposób ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków kraju, zarówno do stolicy kraju, do stolic województw, jak i do ośrodków subregionalnych.

Infrastruktura drogowa jest niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji i wymiany oraz ruchliwości mieszkańców. W latach 1990-2012 długość sieci dróg utwardzonych w Polsce wzrosła z 225,7 do 287,3 tys. km (powiększyła się o 27,3%), podczas gdy PKB wzrósł o 127%, ale jeszcze bardziej wzrosła liczba pojazdów samochodowych, bo aż o 181%. Oznacza to, że przyrost sieci dróg utwardzonych bardziej pozostawał w tyle za wzrostem liczby pojazdów w ruchu niż za wzrostem PKB. W efekcie w 2012 r. powstała sytuacja, w której na 1 km sieci dróg utwardzonych w Polsce przypadało więcej pojazdów niż średnio w UE-27: odpowiednio 92 i 64 (a jeszcze w 2000 r. dysproporcja była mniejsza i wynosiła 54:46 pojazdów/1 km).

W wyniku realizacji projektów w ramach POIiŚ stan sieci drogowej Polski w 2015 r. uczyni kraj bardziej spójnym z Europą i zwiększy też spójność wewnętrzną kraju w relacjach międzywojewódzkich. Pozostanie jednak nadal

poważny dystans w gęstości tej sieci w stosunku do całej UE-27. W 2015 r. gęstość ogólna sieci dróg utwardzonych w UE-27 będzie wynosiła średnio około 130 km/100 km², a w Polsce wyniesie około 94 km/100 km² (72% średniego wskaźnika w UE-27). Gęstość autostrad i dróg ekspresowych w 2015 r. w UE-27 wyniesie 1,80 km/100 km², a w Polsce wyniesie 0,97 km/100 km² (54% średniego wskaźnika w UE-27). Polska **infrastruktura drogowa** należy do podsystemów polskiej gospodarki **wymagających dalszego rozwoju i modernizacji**. Jest ona zbyt szczupła w stosunku do potrzeb gospodarczych i społecznych kraju.

Polska **sieć kolejowa** charakteryzuje się **złym stanem technicznym**, zgodnie z danymi PKP PLK S.A. jedynie 40% sieci pozostającej w zarządzie PKP PLK S.A. jest w stanie dobrym, wymagającym jedynie bieżącej konserwacji, natomiast 32% jest w stanie niezadowolającym. W efekcie **prędkości jazdy są niższe** niż w pozostałych krajach UE: średnia prędkość handlowa pociągu towarowego w Polsce w I półroczu 2012 r. wyniosła jedynie 25,75 km/h wobec 25,63 km/h w 2010 roku i 25,58 km/h w 2011 r. Dla porównania średnia prędkość handlowa w przewozach kolejowych w krajach UE przekraczała poziom 50 km/h. Z kolei średnia prędkość pociągu międzywojewódzkiego wynosi jedynie 60,4 km/h, co jest poziomem nieatrakcyjnym względem transportu drogowego

W ostatnich latach **uległa pogorszeniu dostępność kolejowa**. Wynikało to m.in. ze znacznego zmniejszenia częstotliwości kursowania pociągów zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym. Dla zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego niezbędne jest nadanie głównym liniom wysokich parametrów eksploatacyjnych, a zwłaszcza podniesienie prędkości kursowania pociągów, co zwiększy kolejową dostępność czasową stolicy i najważniejszych ośrodków regionalnych. Zwiększenie użyteczności i dostępności polskich kolei może nastąpić jedynie poprzez poprawę takich aspektów jak: stan techniczny sieci, ograniczenia prędkości ruchu, stopień elektryfikacji, odsetek linii dwu- i więcej torowych, nowoczesność systemu sygnalizacji i sterowania ruchem.

Sieć TEN-T

Sieć TEN-T obejmuje dwie warstwy: **sieć bazową**, która ma być ukończona do 2030 r., oraz stanowiącą jej rozwinięcie **sieć kompleksową**, która ma być ukończona do 2050 r. Sieć kompleksowa obejmie całą UE i zapewni dostępność wszystkich jej regionów. Sieć bazowa obejmie priorytetowo traktowane najważniejsze połączenia i węzły TEN-T, które mają być w pełni funkcjonalne do roku 2030. Oba poziomy obejmować będą wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski oraz żeglugę śródlądową, jak również platformy intermodalne.

Planowane przedsięwzięcia do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020 będą służyły wypełnieniu zobowiązania zakończenia sieci bazowej do roku 2030 oraz sieci kompleksowej – do roku 2050. Będą wpisywać się w spełnienie celu zapewnienia płynności operacji transportowych w całej sieci poprzez łączenie poszczególnych rodzajów transportu – kolejowego, żeglugi śródlądowej, drogowego, morskiego oraz lotniczego.

Inwestycje transportowe będą również służyły **poprawie efektywności energetycznej w sektorze transportu**, będą wpisywały się w szereg działań z zakresu kształtowania popytu na transport i jego strukturę, z zakresu planowania i koordynacji zarządzania ruchem i infrastrukturą transportową oraz z zakresu promowania energooszczędnych środków transportu.

Kryteria wyboru projektów

Kryteria określone zostały w oparciu o cele, jakie mają być zrealizowane w poszczególnych gałęziach transportu i odnoszą się wyłącznie do **projektów infrastrukturalnych**, tym samym nie uwzględniają projektów taborowych, projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd), projektów dotyczących zakupu floty, zakupu/instalacji systemów łączności, nawigacji, zakupu, budowy sprzętu specjalistycznego służącego bezpieczeństwu lub ochronie w portach lotniczych, itp.

Przedstawione poniżej kryteria **nie obejmują też kryteriów wyboru projektów w zakresie transportu metropolitalnego**, ponieważ przewiduje się, że projekty te wybrane zostaną w drodze konkursu, a szczegółowe kryteria zostaną określone na późniejszym etapie.

W zakresie infrastruktury kolejowej działania w okresie 2014 – 2020 koncentrują się na poprawie stanu sieci kolejowej poprzez kompleksową rehabilitację linii kolejowych uwzględniającą **przywrócenie parametrów** konstrukcyjnych infrastruktury torowej oraz obiektów inżynierskich, modernizację linii kolejowych oraz budowę nowych linii

kolejowych. Przewiduje się, że zasadniczym celem w zakresie inwestycji kolejowych planowanych do realizacji w okresie 2014 – 2020 będzie dokończenie prac na głównych ciągach, tworzących sieć bazową i kompleksową TEN-T i stanowiących kolejowe korytarze transportowe wg Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 oraz usunięcie występujących „wąskich gardeł”.

Przewiduje się, że przy ocenie i wyborze projektów kolejowych do realizacji największe znaczenie będzie miało położenie (najlepiej w sieci TEN-T), a w dalszej kolejności natężenie ruchu (mierzone średniodobową liczbą przejazdów pociągów), zwiększenie przepustowości linii i zwiększenie prędkości. Mniejsze znaczenie będą mieć kryterium kontynuacji i kryterium gotowości projektu do realizacji.

W przypadku projektów drogowych zasadniczym celem dla okresu 2014 – 2020 jest zakończenie budowy sieci autostrad, stworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych, usunięcie wąskich gardeł w istniejącej sieci oraz zaawansowanie budowy sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.

Waga kryteriów jest nieco inna⁵: największe znaczenie przypisano brakowi alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, a następnie: kontynuacji ciągu, gotowości projektu do realizacji oraz wpływowi na połączenie portów morskich z siecią dróg krajowych. Dopiero na piątym miejscu umieszczono udział ruchu ciężarowego, a jeszcze mniejsze znaczenie przy ocenianiu projektu będą mieć udział ruchu ciężarowego, funkcja drogi, natężenie ruchu i stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W dokumencie określono również zasady i kryteria wyboru inwestycji w innych dziedzinach: transporcie morskim (dostęp do portów i infrastruktury portowej) i żegludze śródlądowej.

Przewidywany podział środków UE w latach 2014 – 2020 na projekty transportowe

W nowej perspektywie finansowej Polska będzie korzystać ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) oraz części środków Funduszu Spójności, która zostanie przeniesiona do instrumentu Connecting Europe Facility (CEF)⁶.

W dokumencie ujęto propozycję podziału środków polityki spójności oraz propozycję podziału środków w ramach CEF, uwzględniającą silniejsze wsparcie sektora kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej, bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) i intermodalnego zgodnie z celami europejskiej polityki transportowej w szczególności zaleceń dotyczących zapewnienia skutecznego i sprawnego wdrożenia projektów inwestycyjnych w kolejnictwie, zmierzających do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie **spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego** w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Propozycja silniejszego wsparcia dla sektora kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej, brd i intermodalnego zakłada przede wszystkim zwiększenie proporcji środków przeznaczonych na drogi i kolej do 60:40 jako wyraz realizacji zaleceń KE, zgodnie z którymi nacisk powinien zostać skoncentrowany na **inwestycjach w gałęziach transportu przyjaznego środowisku** (ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego i transportu miejskiego), co pozwoli Polsce osiągnąć cele Strategii Europa 2020 dotyczące poziomu emisji, efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii.

Poprawa stanu polskiej sieci kolejowej będzie następować poprzez **modernizację oraz rehabilitację** istniejącej infrastruktury. Ponadto, planuje się budowę nowych odcinków linii w miejscach, gdzie jest to szczególnie uzasadnione.

W obszarze transportu drogowego celem jest stworzenie do 2020 roku sieci dróg o dużej przepustowości o łącznej długości 5300 km, w tym 2000 km autostrad i 3300 km dróg ekspresowych. Sieć taka pozwoli

⁵ - Uwaga! W dokumencie implementacyjnym, wersja z dn. 19.06.2013 r. istnieje rozbieżność między danymi zapisanymi w tabeli na str.19 a zamieszczonymi pod nią komentarzami.

⁶ - Connecting Europe Facility (Instrument „Łącząc Europę”)

na skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu wszystkich miast wojewódzkich, pozwoli też na zakończenie budowy wszystkich głównych dróg wylotowych z Warszawy. Niemal wszystkie budowane lub modernizowane drogi będą znajdowały się w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Ponadto, szczególny nacisk zostanie położony na połączenie ośrodków Polski Wschodniej z centrum kraju i siecią dróg całej UE – ok. 30% planowanych inwestycji będzie położonych na tym obszarze.

Środki unijne w ramach programu krajowego zostaną w większości skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych, **nie przewiduje się kontynuacji wsparcia** ze środków programu horyzontalnego **dla inwestycji drogowych w miastach na prawach powiatu**. Budowa autostrad zostanie zakończona ze środków krajowych.

Interwencja będzie skierowana również na realizację inwestycji w budowę obwodnic wyprowadzających ruch z miast.

W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu **zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego** w największych miastach poprzez **rozwój sieci transportu szynowego oraz innych proekologicznych form** transportu miejskiego. Proponuje się, by wsparciem objęte zostały wszystkie miasta wojewódzkie na terenie kraju oraz ich obszary funkcjonalne. Finansowany będzie przede wszystkim rozwój kolei miejskiej oraz transportu tramwajowego. W miastach, w których transport szynowy nie odgrywa istotnej roli, finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego. Ze środków unijnych wspierana też będzie kontynuacja budowy drugiej linii metra w Warszawie.

Uwzględniając trzydziestoletnie zaniedbania nie tylko w zakresie modernizacji i rozwoju, ale także bieżącego utrzymania śródlądowych dróg wodnych i wynikającą z tego konieczność aktywnego włączenia budżetu i środków unijnych do sfinansowania obecnych potrzeb inwestycyjnych, w okresie 2014 – 2020 nastąpi zwiększenie udziału środków UE na realizację projektów morskich i żeglugi śródlądowej (transport przyjazny środowisku) odpowiednio do 5,23% i 1,15%. Zwiększenie inwestycji może w perspektywie długoterminowej zaowocować zwiększeniem przewozów towarów w żegludzie śródlądowej.

Wobec powyższego, w perspektywie 2014-2020 nastąpi zwiększenie wsparcia na **rozwój gałęzi transportu najbardziej efektywnych energetycznie**, czyli transportu kolejowego (wraz z transportem miejskim) i wodnego (śródlądowego oraz morskiego). Przewiduje się przeznaczenie blisko 50% dostępnych środków na inwestycje w zakresie tych gałęzi.

1.3.2.4. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (KPZK 2030)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju jest najważniejszym dokumentem dotyczącym **ładu przestrzennego Polski**, opracowanym w celu efektywnego wykorzystania przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia: konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie.

Prawidłowy ład przestrzenny ma istotny wpływ na warunki życia społeczeństwa i funkcjonowanie gospodarki oraz pozwala wykorzystywać szanse rozwojowe.

Pod pojęciem **zagospodarowanie przestrzenne kraju** należy rozumieć sposób rozmieszczenia w przestrzeni Polski podstawowych elementów struktury przestrzennej oraz zachodzące pomiędzy nimi relacje. Do podstawowych elementów struktury przestrzennej kraju, będących przedmiotem analiz i oddziaływania polityki publicznej, zalicza się elementy systemu gospodarczego i społecznego, infrastrukturę techniczną, sieć osadniczą i krajobraz (przyrodniczy i kulturowy) oraz powiązania funkcjonalne. Sposób realizacji wizji przestrzennego zagospodarowania i celów rozwojowych nazywa się **polityką przestrzennego zagospodarowania kraju**.

Zgodnie z dokumentem, rdzeniem krajowego systemu gospodarczego i ważnym elementem systemu europejskiego stanie się **współzależny otwarty układ obszarów funkcjonalnych** najważniejszych polskich miast, zintegrowanych w przestrzeni krajowej i międzynarodowej. Jednocześnie na rozwoju największych miast skorzystają mniejsze ośrodki i obszary wiejskie. Oznacza to, że podstawową cechą Polski 2030 r. będzie spójność społeczna, gospodarcza i przestrzenna. Do jej poprawy przyczyni się **rozbudowa infrastruktury transportowej (autostrad, dróg ekspresowych i kolei)** oraz telekomunikacyjnej (przede wszystkim internetu szerokopasmowego), a także zapewnienie dostępu do wysokiej jakości usług publicznych.

Uwarunkowania polityki przestrzennego rozwoju kraju

Według prognoz GUS w ciągu najbliższych kilkunastu lat (trend przyspieszający po roku 2020) będzie następował ubytek liczby ludności Polski najbardziej widoczny w niektórych obszarach peryferyjnych. **Koncentracja ludności** będzie następowała w **obszarach funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich**. Na tych obszarach wzrośnie dostępność zasobów siły roboczej na niekorzyść obszarów i regionów peryferyjnych. Także wzrost mobilności przestrzennej oraz rozwój transportu zbiorowego wpłyną pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych.

Istotny wpływ na rozwój przestrzenny będzie miał także przebieg procesów gospodarczych. Do najważniejszych zjawisk należy zaliczyć zakładany wzrost znaczenia innowacyjności, co będzie zwiększało pozycję miast i regionów **dysponujących odpowiednim zapleczem badawczo-rozwojowym** i profilem gospodarczym oraz wywierało presję na realokację tradycyjnych działów produkcji – o niskim stopniu zaawansowania technicznego i pracochłonnych – do krajów o względnie taniej sile roboczej i niskich standardach ochrony środowiska.

Jednocześnie może dojść do relatywnego zmniejszenia się znaczenia gospodarczego tych regionów i obszarów, w których zlokalizowane są sektory tradycyjne (wydobywanie węgla kamiennego, rolnictwo, przemysły materiałowe i pracochłonne).

Koncentracja ludności na obszarach zurbanizowanych oraz dalsza koncentracja działalności gospodarczej opartej na tworzeniu i rozwoju współzależności gospodarczych w skali globalnej, przy jednoczesnym zwiększeniu siły nabywczej mieszkańców oraz rosnącej mobilności przestrzennej zasobów pracy, wpłynie na **zwiększenie popytu na usługi transportowe**. Będzie to sprzyjało rozwojowi podstawowej sieci miast i wywoła zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniając się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie europejskim i międzyregionalnym oraz przewozów wewnątrzaglomeracyjnych.

Zmiany technologiczne, takie jak rozwój energooszczędnych technologii, rozwój „zielonej” energetyki oraz nowe technologie w transporcie będą oznaczały zmniejszenie bariery energetycznej rozwoju przestrzennego. Korzyści odniosą obszary mogące produkować energię ze źródeł odnawialnych oraz charakteryzujące się niskim poziomem emisji gazów cieplarnianych. Nowe technologie i obniżenie kosztów jednostkowych ich zastosowania pozwolą poszerzać spektrum źródeł energii o takie, których wykorzystanie nie jest obecnie możliwe lub jest nieopłacalne, np. o energię słoneczną czy gaz łupkowy. W związku z przewidywaną dalszą koncentracją działalności gospodarczej na obszarach zurbanizowanych pojawi się większe zapotrzebowanie na rozwój szynowego transportu zbiorowego w relacjach między- i wewnątrzaglomeracyjnych.

Cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030

Celem strategicznym (ponadczasowym) polityki przestrzennego zagospodarowania Polski jest **efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych** – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.

Drogą do zapewnienia realizacji celu strategicznego polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest koncentracja działań podmiotów publicznych w wybranych obszarach tematycznych i na wyodrębnionych terytoriach. W odniesieniu do diagnozy sytuacji, uwarunkowań oraz trendów rozwojowych sformułowano sześć wzajemnie powiązanych celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030.

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

Podstawową rolę w procesie wzrostu konkurencyjności gospodarki w układzie przestrzennym musi odegrać wykorzystanie potencjału głównych ośrodków miejskich jako miejsca koncentracji procesów gospodarczych, zmian społecznych i kulturowych.

Działania polityki przestrzennej dla wspomagania konkurencyjności głównych miast Polski obejmą:

1. Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich,
2. Intensyfikację powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym,
3. Integrację obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich.

Rozwój funkcji metropolitalnych, zwiększenie liczby i jakości powiązań funkcjonalnych, integracja obszarów funkcjonalnych miast oraz polepszenie wzajemnej dostępności głównych węzłów rozwoju gospodarczego nie tylko umożliwi rozwój tych ośrodków, ale także przyczyni się do poprawy warunków życia i gospodarowania na obszarach znajdujących się w pobliżu największych miast kształtującej się sieci metropolii.

- Cel 2. Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów

Spójność terytorialna ma zapewnić wszystkim mieszkańcom możliwość udziału w procesach rozwojowych poprzez dostęp do dobrej jakości miejsc pracy oraz usług publicznych warunkujących możliwości rozwojowe. Kierunki działań polityki przestrzennej umożliwiające realizację celu wspomaganie spójności terytorialnej obejmują: wspomaganie spójności w układzie krajowym, regionalną integrację funkcjonalną, wspomaganie dyfuzji rozwoju na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału do specjalizacji terytorialnej, a także wspomaganie spójności w obszarach problemowych.

- Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Realizacja powyższego celu będzie następowała poprzez zapewnienie zbieżności priorytetów inwestycyjnych w transporcie zawartych w krajowych średnio- i długookresowych dokumentach strategicznych oraz unijnych wytycznych w sprawie Trans-Europejskiej Sieci Transportowej. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Wysoką rangę zachowują też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem polityki przestrzennej w zakresie dostępności nie będą przedsięwzięcia służące wyłącznie tranzytowi, zwłaszcza drogowemu. W przypadku miast położonych w większej odległości w stosunku do głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego wyższą rangę uzyskają ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych niż trasy łączące je między sobą.

Dla wspomaganie procesów rozprzestrzeniania się rozwoju na poziomie krajowym będą wspierane (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) działania inwestycyjne oraz organizacyjne, służące poprawie dostępności do głównych miast i obszarów je otaczających – z ośrodków subregionalnych oraz z obszarów wiejskich. Lepsza dostępność przestrzenna spowoduje wzmocnienie ośrodków będących węzłami policentrycznej sieci miast, koncentrujących usługi publiczne wyższego rzędu i największy potencjał rozwojowy, zapewniając rozwój również ośrodkom subregionalnym i lokalnym, skupiającym podstawowe usługi publiczne, a na obszarach wiejskich stworzy mieszkańcom nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowania.

- Cel 4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Kapitał przyrodniczy Polski stanowi różnorodność przyrody i krajobrazów, zachowana dzięki wieloletniej tradycji działań ochronnych i sprzyjającej kulturze rolnej. Jego trwałość, konieczną do zaspokajania potrzeb rozwojowych społeczeństwa teraz i w przyszłości, wymaga racjonalnego powiązania rozwoju społeczno-gospodarczego z ochroną dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Oznacza to planowanie i zagospodarowanie przestrzeni, mające na celu zmniejszenie ilości i skali potencjalnych konfliktów ekologicznych związanych z rozwojem dróg i infrastruktury przesyłu, zmniejszeniem ryzyka katastrof naturalnych – takich jak powodzie - oraz poddanie kontroli postępującej urbanizacji przestrzeni. Niezbędna jest także akceptacja społeczna dla ograniczeń użytkowania gospodarczego zasobów środowiska, szczególnie związanych z restrykcjami konserwatorskimi lub wymogami racjonalnego planowania długookresowego.

Planowanie inwestycji infrastrukturalnych wymaga indywidualizacji podejścia do zapobiegania fragmentacji przestrzeni przyrodniczej i ochrony dziedzictwa naturalnego w połączeniu z dbałością o stan środowiska i jakość życia w zakresie zależnym od stanu przestrzeni. Zmniejszanie obciążenia środowiska emisjami zanieczyszczeń realizowane będzie przede wszystkim poprzez planowanie w procesie urbanizacji i budowy infrastruktury technicznej struktur pozwalających na zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń i energię oraz obniżających emisję gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń pyłowych i hałasu, także w drodze kompensacji przez wzrost zdolności pochłaniania dwutlenku węgla.

➤ Cel 5. Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Kształtowanie przestrzeni musi uwzględniać również wspieranie zdolności obronnych państwa. Wymogi obronności powinny być respektowane przy kształtowaniu sieci osadniczej i kształtowaniu rozmieszczenia przemysłu o znaczeniu obronnym, w rozwoju infrastruktury technicznej. W transporcie wskazane jest tworzenie układów obwodnicowych, rozmieszczanie stacji rozrządowych i kontenerowych z dala od ośrodków miejskich, budowanie awaryjnych przepraw przez rzeki, unikanie podwieszania pod dużymi mostami sieci spełniających ważne funkcje gospodarcze.

➤ Cel 6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Jednym z podstawowych działań jakie należy podjąć dla zwiększenia sprawności systemu planowania przestrzennego jest wprowadzenie do aktów prawnych zasady pierwszeństwa wykorzystania obszarów już zagospodarowanych (brown fields) przed zagospodarowaniem nowych obszarów (green fields), które będzie dopuszczane jedynie wtedy, gdy wyczerpią się zasoby obszarów możliwych do ponownego zagospodarowania, kompensowanych w ramach układów krajowych, międzyregionalnych i lokalnych.

Zostaną wprowadzone regulacje prawne uniemożliwiające rozpraszanie zabudowy, zabudowę wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, na terenach pozbawionych infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i na terenach ryzyka powodziowego.

Wizja przestrzennego zagospodarowania Polski 2030:

Wizja zagospodarowania przestrzennego Polski opiera się na pięciu pożądanym cechach naszej przestrzeni: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz ładzie przestrzennym.

Ukształtowany historycznie policentryczny charakter struktury osadniczej zostaje utrzymany, wzmocniony i sprzyja rozwojowi społecznemu, gospodarczemu oraz spójności terytorialnej całego kraju. Wskutek postępującej urbanizacji, w granicach administracyjnych miast oraz w strefach położonych wokół dużych ośrodków mieszka 75-80% ludności Polski. **Koncentracja ludności będzie następować zarówno w dużych ośrodkach miejskich kraju, jak i w ich obszarach funkcjonalnych**, a najwyższe tempo przyrostu wystąpi na obszarach metropolitalnych. Koncentracji ludności towarzyszyć będzie dalsza koncentracja potencjału rozwojowego, w tym gospodarczego.

W skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030 wchodzi:

- stolica i największe polskie miasta: Warszawa oraz **Aglomeracja Górnośląska (Katowice wraz z miastami wchodzącymi w skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego)**, Łódź, Kraków, Trójmiasto (Gdańsk – Sopot – Gdynia z głównym ośrodkiem miejskim w Gdańsku), Wrocław, Poznań, Szczecin, kształtujący się duopol Bydgoszcz – Toruń oraz Lublin,
- miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym, w których następuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym: Białystok, Rzeszów, Opole, Olsztyn, Kielce, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra.

Podstawową sieć osadniczą tworzą także połączone z głównymi węzłami ośrodki regionalne, stanowiące ważny element równoważenia rozwoju kraju: Częstochowa, Radom, Bielsko-Biała, Rybnik, Płock, Elbląg, Wałbrzych, Włocławek, Tarnów, Kalisz z Ostrowem Wlkp., Koszalin, Legnica, Grudziądz, Słupsk.

Do sieci metropolii dowiązane są ośrodki subregionalne i lokalne. Funkcjonalne połączenie tych ośrodków z największymi miastami wzmacnia potencjał sieci metropolii, jednoczesne powiązanie funkcjonalne z obszarami słabszymi ekonomicznie i społecznie, położonymi w większej odległości od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju (Polsce Wschodniej i Północno-Wschodniej, Polsce Zachodniej i Pomorzu Środkowemu), daje tym słabszym obszarom impuls rozwojowy.

Największe miasta są motorem rozwoju kraju, a równocześnie dobrym miejscem do życia, co jest wspomagane aktywną wielowymiarową polityką miejską. Dzięki zastosowaniu standardów urbanistycznych **przestrzeń miejska jest zagospodarowana w sposób racjonalny** – charakteryzuje się ładem przestrzennym. Centra miast to nie tylko dobra lokalizacja dla siedzib firm i instytucji, ale również miejsce, w którym chętnie osiedlają się mieszkańcy, między innymi ze względu na wysokiej jakości przestrzeń publiczną. **Energochłonny transport samochodowy**

wewnątrz miast jest skutecznie wypierany przez zintegrowane systemy transportu publicznego, bazujące w dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych, obejmujących obszary metropolitalne, co przeciwdziała zanieczyszczeniu środowiska oraz niekontrolowanemu rozwojowi ograniczanej przez sprawny system planowania przestrzennego. Powiązania funkcjonalne między największymi miastami umożliwiają wykształcenie się wspólnego rynku inwestycyjnego, opartego na codziennych bezpośrednich kontaktach gospodarczych, intensywną współpracę ośrodków uniwersyteckich i badawczych oraz znaczne rozszerzenie zasięgu rynku dóbr kultury. **Największe miasta sieci metropolii w roku 2030 są połączone efektywnymi, wielomodalnymi, zintegrowanymi systemami infrastruktury transportowej.**

Obszary funkcjonalne największych miast w 2030 roku stanowią rozległe przestrzenie zintegrowane funkcjonalnie, które łączą silne wewnętrzne więzi współpracy gospodarczej, społecznej i instytucjonalnej. Cały **obszar funkcjonalny największych miast charakteryzuje się wysokim poziomem i dynamiką rozwoju**, ciągłością, zwartością i wysokim stopniem urbanizacji. **Zintegrowane rozwiązania w zakresie transportu publicznego** oraz dostępność infrastruktury społecznej, w tym budownictwa mieszkaniowego i pozostałej infrastruktury, jak też działania związane z rewitalizacją obszarów zdegradowanych, **wpływają pozytywnie na mobilność mieszkańców**, nie stanowią barier przy wyborze miejsca pracy i zamieszkania. Integracja na obszarach funkcjonalnych mniejszych ośrodków miejskich, niepełniących znaczących funkcji krajowych bądź charakteryzujących się specjalizacją funkcjonalną (np. w zakresie turystyki), dokonuje się przede wszystkim dzięki koncentracji przestrzennej procesów urbanizacyjnych oraz rozbudowie wewnętrznych powiązań transportowych i komunikacyjnych.

W roku 2030 we wszystkich województwach postępują procesy integracji regionalnej. Integracja ta przebiega w oparciu o wykorzystanie dla rozwoju całego województwa potencjału miast wojewódzkich (w wyniku procesów dyfuzji rozwoju) oraz specyficznych czynników rozwojowych (przyrodniczych, klimatycznych, kulturowych, związanych z wykorzystaniem surowców energetycznych itp.). Przestrzeń województw staje się przestrzenią zintegrowaną i współzależną – funkcjonują w niej regionalne rynki pracy oraz usług i dóbr wyższego rzędu. Procesy integracji regionalnej przebiegają bardziej dynamicznie w województwach, w których znajdują się najsilniejsze ośrodki miejskie.

1.3.2.5. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (PTZ-K)

W skali ogólnokrajowej ustawa [26, art. 9 pkt 6] wymaga jedynie opracowania planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej **w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym**. Plan ten [10], opublikowany przez ministra transportu w maju 2012r. zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy jest szczególnym dokumentem w strukturze systemu zarządzania rozwojem kraju – nie stanowi ani strategii ani nie jest programem w rozumieniu ustawy z dn. 6.12.2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju [32], nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w ustawie z dn. 27.05.2009 o finansach publicznych.

Plan bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych programujących rozwój kraju, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że **ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych**, nie wyznacza też ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uwzględnia zobowiązania sfery publicznej związane z finansowaniem przez ministra międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Plan transportowy dla przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym określa m.in.:

- 1) sieć kolejową dla międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich,
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- 3) finansowanie usług przewozowych w zakresie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,

- 4) zasady organizacji rynku i potencjalne kierunki rozwoju kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- 5) standardy kolejowych usług przewozowych oraz sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym, których organizatorem jest minister transportu, wykonywane są na liniach kolejowych będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Według stanu na dzień 31 grudnia 2011 r. PKP PLK zarządzały 22.002 km linii, z których w eksploatacji na rozkład jazdy 2011/2012 było 19.276 km. Do obsługi połączeń w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych wykorzystywane było 8.704 km linii kolejowych.

Średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła w tym czasie 6,3 km/100 km² i była wyższa od średniej określonej dla wszystkich krajów UE, wynoszącej 4,9 km/100 km². Największą gęstością sieci charakteryzuje się woj. śląskie, a także inne województwa południowe: dolnośląskie, opolskie i małopolskie. Wysoka gęstość sieci sprzyja osiąganiu najlepszych wskaźników dostępności do najważniejszych ośrodków, w tym stolic województw, przy wykorzystaniu transportu kolejowego.

Minusem w ocenie sieci jest jakość infrastruktury, przekładająca się bezpośrednio na prędkość przewozową (obecnie dużo niższą niż w większości krajów europejskich), a tym samym na długość trwania podróży.

Najważniejsze linie kolejowe Polski zostały włączone w transeuropejską sieć transportową (TEN-T). Sieć ta ma umożliwić osiągnięcie celów opisanych w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, takich, jak zapewnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii, zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. Ma również umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych.

Przez terytorium Polski przebiegają paneuropejskie korytarze transportowe:

- korytarz I (Tallin – Ryga – Warszawa, z odgałęzieniem IA: Ryga – Królewiec – Gdańsk),
- korytarz II (Berlin – Warszawa – Mińsk),
- **korytarz III (Berlin/Drezno – Wrocław – Kraków – Rzeszów – Lwów – Kijów)**
- korytarz VI (Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żilina).

Linie kolejowe położone w tych korytarzach pokrywają się z liniami należącymi do sieci TEN-T.

W planie transportowym dla przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym określono układ sieci kolejowej wykorzystywanej do zapewnienia połączeń komunikacyjnych objętych tym planem, czyli przewozów organizowanych przez ministra transportu, w stanie istniejącym (rozdział 2) oraz trzy scenariusze docelowego układu połączeń komunikacyjnych (rozdział 3).

W wykazie linii komunikacyjnych przeznaczonych dla kolejowych przewozów pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych w stanie istniejącym i w kolejnych latach ujęto 78 połączeń wybranych ośrodków miejskich, w tym (poz. 35) połączenie Kraków Główny – Katowice ze stacjami pośrednimi: Krzeszowice, Trzebinia, **Jaworzno Szczakowa** i Mysłowice.

Na sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez pociągi objęte dofinansowaniem przez ministra transportu, pasażerowie mają do dyspozycji siatkę punktów obsługi podróżnych obejmującą przede wszystkim kasy biletowe prowadzące dystrybucję biletów operatorów publicznego transportu zbiorowego posiadających umowy z ministrem, które są zlokalizowane głównie na dworcach i przystankach kolejowych.

Biorąc pod uwagę wielkość obsługi potoku podróżnych oraz znaczenie obiektu w zakresie skomunikowań i powiązań wewnątrzgałęziowych i z innymi gałęziami transportu **za strategiczne uznano 83 dworce kolejowe**, zlokalizowane w największych polskich aglomeracjach, a także usytuowane głównie w centralnej, zachodniej i południowej części kraju. Przy ich wyznaczaniu uwzględniono ich dostępność komunikacyjną, tj.:

- * powiązanie z miejskim transportem autobusowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- * powiązanie z miejskim transportem tramwajowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku tramwajowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- * powiązanie z drogowym transportem zbiorowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku samochodowej komunikacji dalekobieżnej np. PKS, czy przewoźników prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- * odległość od centrum miejscowości.

W tej grupie **nie ma dworca Jaworzno Szczakowa**, który znalazł się na 4. miejscu w kraju w klasyfikacji dworców kolejowych **najbardziej oddalonych od centrów miejscowości** (odległość 4,9 km). Uznano jednak, że dworzec ten, z uwagi na powiązania z innymi formami transportu zbiorowego, **może pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego**.

W ocenie zjawisk mających wpływ na popyt na usługi przewozowe komunikacją publiczną zapisano, że:

- ✓ W Polsce około **25% pracowników najemnych pracuje poza miejscem zamieszkania**. Udział osób dojeżdżających, mieszkających w danym województwie, w stosunku do ogółu dojeżdżających w Polsce wahał się od 1,4% (podlaskie) do 16,8% (śląskie). Wyższy od przeciętnego w skali kraju udział liczby dojeżdżających do pracy w liczbie pracowników najemnych występował w województwach: podkarpackim, małopolskim, śląskim, wielkopolskim, opolskim i świętokrzyskim. Zdecydowanie największe strumienie dojeżdżających do pracy w Polsce kierują się w stronę dużych ośrodków miejskich.
- ✓ Osoby dojeżdżające do pracy **korzystają głównie z komunikacji publicznej (50%)**, własnego samochodu (34%), roweru (5%). Pozostałe 10% przemierza się do pracy pieszo. Średni czas dojazdu wynosi 42 minuty.
- ✓ Stopniowe bogacenie się Polaków wpływa nie tylko na zwiększenie ich mobilności, lecz także na chęć swobodnego poruszania się, co powoduje podjęcie decyzji o uniezależnieniu transportowym i prowadzi do zakupu samochodu. Wskaźnik motoryzacji w porównaniu z rokiem 2001 wzrósł o 66%. Tendencje wzrostu wskaźnika motoryzacji w Polsce wpływają bezpośrednio na obniżanie przewozów pasażerskich w transporcie zbiorowym. Często okazuje się, że **z komunikacji zbiorowej korzysta się w przypadku braku innych możliwości**, ponieważ nie gwarantuje ona z reguły połączeń bezpośrednich („od drzwi do drzwi”), a w przejazdach grupy osób nie jest tańsza od przejazdu własnym samochodem.
- ✓ Pasażerski transport zbiorowy w Polsce od wielu lat traci swą pozycję na rynku transportowym na rzecz indywidualnych przejazdów samochodowych. Mają na to główny wpływ rosnący wskaźnik zatrudnienia i wzrost zamożności ludności, prowadzące z kolei do wzrastającego wskaźnika motoryzacji. **Spadek zainteresowania transportem publicznym** wynika również ze słabnącej oferty i braku poprawy jakości usług dostosowujących je do wzrastających wymagań podróżnych. W tym zakresie można mówić o wytworzeniu się swoistego błędnego koła: jeszcze w latach 90. w pierwszej kolejności rozpoczęto zawieszanie przewozów pasażerskich o najmniejszej rentowności, które obsługiwały zazwyczaj obszary o najgorszych wskaźnikach gospodarczych, co jeszcze dodatkowo osłabiało ich pozycję konkurencyjną i powodowało rezygnację potencjalnych pasażerów z możliwości przejazdu transportem kolejowym, ponieważ istniejąca oferta stała się dla nich niedostępna. Następnie, w kolejnych latach, począwszy od 2001 r., w sytuacji ograniczonych środków publicznych, dofinansowaniem obejmowano przewozy pasażerskie generujące najmniejsze straty, a te występowały przede wszystkim w połączeniach obsługujących duże ośrodki miejskie lub gospodarcze. Wylądowało to obsługę słabszych gospodarczo obszarów, których mieszkańcy, w poszukiwaniu zatrudnienia, przenosili się na tereny podlegające szybszym procesom rozwojowym, sporadycznie wykorzystując transport kolejowy.

W planie transportowym dla przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym uwzględniono także, choć w bardzo ograniczonej formie (tylko oferta przewozowa), transport lotniczy i autobusowy.

Regularna krajowa komunikacja autobusowa (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej) prowadzona jest na około 20 tys. km linii krajowych o długości ponad 1 mln km, a w komunikacji międzynarodowej na 200 liniach o długości ponad 360 tys. km. W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie **dominują przewozy o charakterze podmiejskim**, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. Przewozy dalekobieżne mają zatem charakter wspierający podstawową sieć połączeń miejskich i podmiejskich, które z kolei koncentrują się na funkcjach zaspokajających bieżące potrzeby transportowe określonych społeczności.

Rynek przewozów autobusowych jest zliberalizowany. Chociaż działalność gospodarcza w zakresie wykonywania regularnych przewozów autobusowych objęta jest dwoma formami reglamentacji: licencją na wykonywanie transportu drogowego oraz zezwoleniem na przewozy regularne, to próg wejścia na ten rynek jest znacznie niższy niż w przypadku transportu lotniczego, czy kolejowego. Dostępność rynku rzutuje na jego otwartość. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność rozumiana, jako **umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów**. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo-biletowej, a także utrudnienia w dostępie do ujednoliconego rozkładu jazdy, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników.

Niestabilna oferta ze strony przewoźników kolejowych, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem tyleż ograniczonych środków finansowych, co trwających i niezakończonych prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych, powoduje przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny transport samochodowy. Co więcej, w sytuacji zawieszania, a następnie ponownego uruchamiania kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich finansowanych przez Ministra, „utraceni” pasażerowie nie wracają już do przywróconych im pociągów, znajdując korzystniejszą, stabilniejszą lub bardziej przewidywalną alternatywę w transporcie drogowym (indywidualnym i zbiorowym), a w ostatnich latach również w transporcie lotniczym.

1.3.3. Regionalne

1.3.3.1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (PZPWŚ)

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego jest podstawowym dokumentem planowania strategicznego stworzonym dla kształtowania i prowadzenia publicznej polityki, określającego działania, poprzez które samorząd województwa będzie wpływać na rozmieszczenie funkcji w przestrzeni i ich wzajemne powiązanie, w sposób uwzględniający założenia polityki przestrzennej państwa i tworzący warunki do realizacji ustaleń strategii rozwoju województwa.

Aktualnie obowiązujący Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego [11] wszedł w życie w dniu 21.06.2004 na podstawie uchwały Nr II/21/2/2004 Sejmiku Województwa Śląskiego. Zakłada takie podejście do zarządzania przestrzenią, które pozwoli na pozyskiwanie niezbędnych funduszy na realizację inwestycji pomocnych w dążeniu województwa śląskiego do osiągnięcia:

- wysokiej, trwałej i konkurencyjnej pozycji w Europie Środkowej
- wizerunku regionu o zrównoważonym rozwoju
- estetycznej przestrzeni o wysokich walorach architektury i krajobrazu oraz indywidualnym wyrazie.

Położenie geograficzne

Dzięki swemu położeniu geograficznemu u wrót Bramy Morawskiej, stanowiącej przesmyk między masywami górskimi Karpat i Sudetów oddzielających od siebie obszary wielkich nizin: Niziny Węgierskiej i Niziny Polskiej, województwo śląskie wchodzi w skład funkcjonującego od wieków korytarza komunikacyjnego pomiędzy Europą Południową i Północną (starożytny szlak bursztynowy). Równocześnie jest ono położone w paśmie jednego z głównych w Europie Środkowej korytarzy, łączących zachodnią i wschodnią część kontynentu.



Rys. 3 - Węzłowe położenie woj. śląskiego, źródło: [11] s.11

Region stanowi **największą koncentrację ludności** w Polsce oraz jedną z największych w Europie. Województwo śląskie jest także najbardziej zurbanizowanym obszarem w Polsce. Gęsta sieć osadnicza w powiązaniu z największym w Polsce potencjałem gospodarczym, tworzy silny węzeł innowacyjności.

Województwo śląskie położone jest **na przecięciu transeuropejskich korytarzy transportowych**. Charakteryzuje się najwyższymi w kraju wskaźnikami gęstości dróg i linii kolejowych. Szerokotorowa linia kolejowa LHS wraz ze stacją przeładunkowo-rozrządową stwarza unikatową możliwość zorganizowania w województwie euroazjatyckiego centrum logistycznego o funkcjach terminala towarowego i wykorzystania już istniejącej linii dla przewozu koleją samochodów ciężarowych TIR przez terytorium Polski, Ukrainy, Białorusi i Rosji, w głąb tych państw i dalej na Wschód. Port i Kanał Gliwicki oraz rzeka Odra zapewniają transport towarów zwłaszcza masowych i wielkogabarytowych do Bałtyku, a dzięki powiązaniom z kanałami żeglugi śródlądowej w Niemczech również do wielu portów rzecznych i morskich Europy Zachodniej. W „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” uwzględnia się też budowę kanału żeglugi śródlądowej Odra – Dunaj od Kędzierzyna do połączenia z Dunajem pomiędzy Bratysławą i Wiedniem, który będzie umożliwiał połączenie żeglugą śródlądową Bałtyku, Morza Czarnego i Morza Północnego oraz wielu państw europejskich. Szczególnie istotnym dla rozwoju obszarów jest ich powiązanie z przestrzenią europejską transportem lotniczym. W województwie śląskim gwarantuje je Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach, o potencjale lotniska międzykontynentalnego, położony w trójkącie trzech lotnisk znajdujących się w bliskiej odległości od siebie (ok. 80 km): Katowice-Pyrzowice, Kraków-Balice, Mosnov pod Ostrawą w Czechach. Istniejące elementy sieci transportowej stanowią dobrą **podstawę do tworzenia systemów transportu zintegrowanego**.

Zagospodarowanie przestrzenne

Obszary aglomeracji są obszarami o **największej dynamice ekonomicznej i z największą koncentracją miejsc pracy**, chociaż niektóre aglomeracje miejskie, w tym Aglomeracja Górnośląska i Rybnicka, stają w obliczu odmiennej sytuacji, co jest spowodowane przede wszystkim restrukturyzacją przemysłu, migracjami i malejącym przyrostem naturalnym. Tendencje spadkowe liczby ludności dotyczą zresztą całego województwa śląskiego.

Zachodzące w województwie przemiany gospodarcze i społeczne mają bezpośredni wpływ na procesy zachodzące w miastach województwa śląskiego - ich depopulację (szczególnie w części centralnej), **degradację przestrzeni miejskich** (szczególnie dzielnic śródmiejskich), substandaryzację zasobów mieszkaniowych oraz niską jakość

przestrzeni publicznych. Wiele miast województwa wymaga modernizacji struktury urbanistycznej (zwłaszcza historycznych osiedli robotniczych i dzielnic o zabudowie typu „blokowiska”), rewitalizacji centrów miast i starych dzielnic oraz stworzenia warunków do wypoczynku i rekreacji. Dodatkowym czynnikiem powodującym degradację przestrzeni miejskich jest **wysokie natężenie ruchu tranzytowego** wielkogabarytowego, prowadzonego przez centra miast. Ponadto, większość ośrodków miejskich województwa śląskiego zawiera w swoim układzie urbanistycznym tereny przemysłowe i zdegradowane. Rewaloryzacja przestrzeni miejskich oraz rekultywacja terenów poprzemysłowych może mieć duży wpływ na rozwój gospodarczy regionu i poprawę wizerunku województwa. Zachowanie i odpowiednie wyeksponowanie walorów środowiska kulturowego miast, w tym charakterystycznych dla przemysłowych tradycji regionu obiektów poprzemysłowych, będzie miało istotne znaczenie dla nadania krajobrazowi miast województwa śląskiego indywidualnego charakteru. Wysokie walory przestrzeni wspierać będą proces restrukturyzacji obszarów zdominowanych przez tradycyjne przemysły i pilnie wymagających rekultywacji.

Źródłem **degradacji przestrzeni** i braku ładu przestrzennego w obszarach aglomeracji staje się postępujące zjawisko rozpraszania zabudowy, powodowane przez migracje mieszkańców miast na obszary podmiejskie i wiejskie, wycofywanie się handlu z centrów miast oraz lokowanie się przedsiębiorstw na obrzeżach miast. W rezultacie ma to negatywne konsekwencje dla całego województwa i podważa ważny cel planowania przestrzennego w Polsce, jakim jest kształtowanie rozwoju osadnictwa w oparciu o model zdecentralizowanej koncentracji.

Proces **suburbanizacji** zapoczątkowany rozwojem systemów transportu umożliwiających oddzielenie miejsc pracy i mieszkania, obecnie jest wspomagany także przez siły decentralizacyjne w samych miastach: upadek tradycyjnego przemysłu zlokalizowanego najczęściej w strefie śródmiejskiej, presja na przestrzeń, zatłoczenie i zanieczyszczenie. W połączeniu z występowaniem relatywnie tańszych i łatwiej dostępnych terenów o wysokich walorach przyrodniczych na obrzeżach miast oraz tendencjami do swobodnej lokalizacji funkcji przemysłowych i komercyjnych, przyczynia się do wzrostu ludności w strefie zewnętrznej aglomeracji, negatywnie przy tym oddziałując na centra miast wypierając z nich typowe funkcje miejskie i zagrażając w ten sposób miastu jako formie kultury. Można spodziewać się zwiększenia negatywnych rezultatów tego procesu jeżeli nie zostaną podjęte odpowiednie działania ukierunkowane na polepszenie warunków mieszkaniowych w miastach, podniesienie jakości architektury i przestrzeni publicznych oraz radykalną zmianę wizerunku przemysłowych miast.

Suburbanizacja wywołuje w funkcjonowaniu głównych miast i obszarów podmiejskich problemy, spośród których najbardziej poważnymi są:

- pustoszenie miast i niewykorzystywanie w pełni istniejących tam urządzeń infrastruktury, gdy w tym samym czasie gminy w ich otoczeniu mają trudności w zapewnieniu na swoim terenie niezbędnego poziomu usług publicznych,
- postępująca urbanizacja obrzeży miast, spowodowana zwiększonym zapotrzebowaniem na tereny dla rozwoju funkcji mieszkaniowych, handlowych i przemysłowych, zmniejszająca powierzchnie terenów zielonych i otwartych oraz prowadząca do nieodwracalnych zmian w krajobrazie,
- **wzrost poziomu ruchu i presji na środowisko oraz rosnące zapotrzebowania na powiązania komunikacyjne,**
- rozwój indywidualnej zabudowy realizowanej bez zachowania zasad ładu przestrzennego.

System transportowy

Województwo śląskie jest położone w obszarze węzłowym dwóch głównych europejskich korytarzy wymiany i komunikacji, które biegną z Zachodu na Wschód i z Północy na Południe Europy, są to:

- Korytarz III dla relacji (Madryt – Paryż - Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów (Azja),
- Korytarz VI dla relacji (Helsinki) Sztokholm - Gdańsk – Katowice – Żylina - (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa - Ostrawa (Wiedeń – Wenecja)

W województwie śląskim występują najwyższe w kraju wskaźniki gęstości dróg i linii kolejowych. Szerokotorowa linia kolejowa LHS dochodząca do Sławkowa umożliwi połączenie z Europą Wschodnią i Azją a Kanał Gliwicki i rzeka Odra zapewniają powiązania z Europą Zachodnią.

Powiązania z przestrzenią europejską gwarantuje też Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach.

Województwo śląskie jest jedynym regionem Europy Środkowej, który posiada **układ infrastruktury transportowej na tyle rozbudowany sieciowo i wyposażony w różnorodne środki transportu**, że przy niewielkich nakładach inwestycyjnych może najszybciej zapewnić warunki komunikacyjne dla integracji przestrzennej Europy. Dla województwa oznacza to szansę włączenia się do sieci szybkich powiązań z regionami państw Unii Europejskiej i do europejskiej przestrzeni gospodarczej. Gęsta sieć dróg tworzy także efekty synergiczne między różnymi rodzajami transportu (transport kolejowy/transport lotniczy) oraz między operatorami tego samego typu transportu (np. połączenia kolejowe obsługujące rzeczne porty i lotniska).

USTALENIA PLANU

Priorytetem polityki przestrzennej województwa śląskiego winien być rozwój dużych miast i obszarów metropolitalnych jako biegunów wzrostu gospodarki opartej na wiedzy. Obszary metropolitalne winny stać się punktem styku polskiej gospodarki z gospodarką światową oraz środowiskiem zdolnym do absorpcji i adaptacji innowacji, ale przede wszystkim do kreowania innowacji i wytwarzania szczególnego kulturowego klimatu podkreślającego tożsamość regionu.

Dążenie do osiągnięcia wizji będzie realizowane poprzez model przestrzennego zagospodarowania województwa, oparty na koncepcji umiarkowanej policentrycznej koncentracji osadnictwa. Sprzyja on pobudzeniu rozwoju aglomeracji i kształtowaniu skonsolidowanego śląskiego obszaru metropolitalnego o znaczeniu europejskim oraz realizacji zadań wspierających gospodarkę opartą na wiedzy i dynamizujących rozwój regionalny.

Cel generalny PZPWŚ określono jako „Kształtowanie harmonijnej struktury przestrzennej województwa śląskiego sprzyjającej wszechstronnemu rozwojowi województwa”. Celami szczegółowymi są:

- I. Dynamizacja i restrukturyzacja przestrzeni województwa
- II. Wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej**
- III. Ochrona zasobów środowiska, wzmocnienie systemu obszarów chronionych i wielofunkcyjny rozwój terenów otwartych
- IV. Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury**
- V. Stymulowanie innowacji w regionalnym systemie zarządzania przestrzenią
- VI. Rozwój współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego

W obszarze „**Dynamizacja i restrukturyzacja przestrzeni województwa**” wśród kierunków polityki przestrzennej wymieniono m.in.:

5. Rozwój infrastruktury technicznej i transportowej poprawiającej warunki inwestowania. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

- inwestycje z zakresu poprawy jakości środowiska - obejmujące między innymi zagadnienia poprawy jakości powietrza, czystości wód, jakości gleb i klimatu akustycznego, w tym na przykład rekultywacji terenów zdegradowanych i zdewastowanych;
- **budowa i poprawa parametrów technicznych dróg** - obejmująca między innymi zagadnienia usprawnienia połączeń z węzłami drogowymi, stacjami kolejowymi, centrami logistycznymi, lotniskami, ośrodkami miejskimi;
- **realizacja strategicznych elementów systemu transportowego** - obejmująca między innymi zagadnienia decydujące o międzynarodowych połączeniach regionu, w tym na przykład dotyczących: autostrad, dróg ekspresowych, linii kolejowych AGC i AGTC oraz LHS, Kanału Odra-Dunaj, rozbudowy MPL „Katowice” w Pyrzowicach, centrów logistycznych.

W obszarze „**Wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej**” przyjęto następujące kierunki polityki przestrzennej:

1. Promowanie zwartych miast efektywnie wykorzystujących teren. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

- rewitalizacja terenów zdegradowanych i poprzemysłowych w miastach - obejmująca między innymi zagadnienia wzmocnienia systemu ekologicznego miast oraz adaptacji zabytków przemysłu i techniki oraz związanych z nimi osiedli patronackich i budownictwa rezydencjonalnego, przede wszystkim w miejskich aglomeracjach
- ochrona i rekonstrukcja terenów otwartych w powiązaniu z regionalnym systemem przyrodniczym – obejmująca między innymi zagadnienia poprawy jakości życia mieszkańców;
- kształtowanie zwartych osiedli o wysokiej jakości architektury i jakości przestrzeni publicznej.

2. Kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych sposobów transportu w stosunku do samochodu i bardziej przyjaznych środowisku. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych w węzłach transportu zbiorowego;
- rozwój osiedli o „skali człowieka”, obejmujący między innymi zagadnienia zmniejszania dystansu pomiędzy miejscami zamieszkania, pracy i wypoczynku oraz budowy ulic i ciągów ruchu pieszego i rowerowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego;
- organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

3. Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

- rozwój urządzeń infrastruktury społecznej wzmocniających funkcje metropolitalne miast aglomeracji miejskich
- **kształtowanie obszarów śródmiejskich** o wysokiej jakości rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych - obejmujące między innymi zagadnienia eksponowania ich walorów historyczno-zabytkowych i tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych, podkreślających tożsamość kulturową miast;
- stopniowa eliminacja usług niskostandardowych;
- modernizacja i rozwój urządzeń sportu, rekreacji - obejmująca między innymi zagadnienia rozwoju międzynarodowych kontaktów i wydarzeń
- tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju ośrodków kultury, nauki i szkolnictwa wyższego - obejmujące między innymi zagadnienia innowacji i postępu technicznego, rozwijane na bazie istniejącego w aglomeracjach potencjału naukowego, badawczo-rozwojowego i technologicznego
- intensyfikacja międzynarodowych powiązań komunikacyjnych - obejmująca między innymi zagadnienia poprawy dostępności do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach, budowy autostrad i międzynarodowych linii kolejowych oraz ich powiązań z układem regionalnym, w tym: tworzenie punktów przesiadkowych – centrów komunikacji integrujących transport międzynarodowy, ponadregionalny i regionalny.

4. Rewitalizacja miejskich dzielnic. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

- **rewaloryzacja dzielnic śródmiejskich** - obejmująca między innymi zagadnienia zabytkowych układów urbanistycznych historycznych miast, w tym na przykład: Czeladzi, Częstochowy (Aleje NMP), Będzina, Sławkowa, oraz centrów i osiedli w Chorzowie, **Jaworznie**, Katowicach, Sosnowcu, Tychach i Zabrze, jako dóbr kultury współczesnej;
- rewaloryzacja (humanizacja) współczesnych osiedli mieszkaniowych;
- rewaloryzacja osiedli patronackich;
- rewaloryzacja terenów zdegradowanej zabudowy;
- kształtowanie otwartych terenów zieleni miejskiej (ze szczególnym uwzględnieniem Wojewódzkiego Parku

Kultury i Wypoczynku w Chorzowie) - obejmujące między innymi zagadnienia powiązań tych terenów z korytarzami ekologicznymi, w tym **zakaz zabudowy korytarzy ekologicznych** obiektami kubaturowymi.

Docelowy model sieci osadniczej województwa opiera się na układzie 4 aglomeracji miejskich: Aglomeracji Górnośląskiej stanowiącej centrum wiodącego obszaru metropolitalnego, o znaczeniu europejskim oraz Aglomeracji: Rybnickiej, Bielskiej i Częstochowskiej, które stanowią centra 3 dopełniających obszarów metropolitalnych.

Aglomeracja Górnośląska obejmuje 24 miasta: Katowice, Będzin, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, **Jaworzno**, Knurów, Łaziska Górne, Mikołów, Mysłowice, Piekary Śląskie, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sławków, Sosnowiec, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tychy, Wojkowice i Zabrze. Funkcjonalnie z aglomeracją powiązane są 3 ośrodki regionalne wspomagające jej rozwój: Pszczyna, Zawiercie i Lubliniec. Obszar Aglomeracji Górnośląskiej, stanowi obszar węzłowy polaryzacji rozwoju w skali regionalnej, decydujący o jej konkurencyjności w kraju i Europie. Miasta aglomeracji tworzą **jedną zintegrowaną bezpośrednimi powiązaniem i współzależną funkcjonalnie, gospodarczo i technicznie przestrzeń**, w całości wymagającą skoncentrowanych działań rewitalizujących i restrukturyzujących. Służyć temu będzie otwarcie aglomeracji na otoczenie i jej powiązanie z innymi aglomeracjami województwa śląskiego oraz wielkimi metropoliami europejskimi. Wyrazem tych dążeń jest koncepcja wykreowania Europolu Śląsko-Krakowskiego.

W obszarze „**Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury**” przyjęto m.in. następujące kierunki polityki przestrzennej:

1. Wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

1.1. Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej - obejmująca między innymi zagadnienia:

- kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych (w tym również w ciągach dróg o znaczeniu międzynarodowym E 40, E 75 i E 462), dla powiązania województwa z krajami Europy i z ośrodkami krajowymi: A4 (Drezno) – granica państwa - Wrocław – Gliwice – Katowice – Kraków – granica państwa – (Lwów); A1 Gdańsk - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Gliwice – Gorzyczki - granica państwa – (Ostrawa); S1 Pyrzowice - Dąbrowa Górnicza – Bielsko-Biała - Cieszyn - granica państwa – (Brno); S69 Bielsko-Biała – Zwardoń – granica państwa – (Żylica); S11 Kołobrzeg - Poznań - Lubliniec - Tarnowskie Góry - autostrada A1 węzeł „Pyrzowice”
- wzmocnianie sieci powiązań obszaru województwa z terenami sąsiednimi, w tym na przykład: podniesienie rangi drogi krajowej nr 78 na odcinku: węzeł „Pyrzowice” (na autostradzie A1) - Siewierz - Zawiercie - Szczekociny - Jędrzejów S7 do drogi klasy ekspresowa lub budowa obwodnic w ciągu tej drogi dla poprawy jakości połączeń z regionem środkowo wschodnim Polski; przebudowa drogi krajowej 46 (Opole – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny); usprawnianie połączeń na styku z województwem małopolskim (postulowana „Droga Współpracy Regionalnej” Jaworzno – węzeł „Jeleń” na autostradzie A4 - Chełmek – Oświęcim – Brzeszcze – droga ekspresowa S1); wzmocnienie powiązań drogowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym obszaru przygranicznego z terenem Czech poprzez przebudowę istniejących już układów w trójkącie Racibórz – Głubczyce - Opava (np.: przebudowa dróg DK 45, DW 916/416 w powiązaniu z odcinkiem czeskiej drogi I/46), a także w rejonie np.: Cieszyna, Chałupek, Jastrzębia; poprawa stanu technicznego i parametrów dróg na pograniczu polsko–czeskim i polsko–słowackim (zwłaszcza w kierunku istniejących przejść granicznych) oraz niwelowanie różnic w parametrach technicznych dróg po obu stronach granicy,
- kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, w tym np.: modernizacja drogi krajowej 94 (powiązanie z centrum logistycznym Sławków – Sosnowiec, a docelowo poprzez „Maczki – Bór” z drogą S1); wzmocnianie sieci powiązań wewnętrznych poprzez realizację połączeń zwiększających dostępność terenów Aglomeracji Rybnickiej i Raciborza poprzez: przebudowę dróg wojewódzkich: 935 Racibórz – Rybnik – węzeł „Rowień” A1 – Żory - Pszczyna (z możliwością kontynuacji nowego przebiegu w kierunku drogi S1 i Oświęcimia) oraz 933 Rydułtowy (od drogi wojewódzkiej 935) - Wodzisław Śląski – węzeł „Mszana” A1 – Jastrzębie Zdrój – Pawłowice DK 81; przebudowa m. in.: DK 88 (odcinek Kleszczów – Gliwice) oraz DK 43, 44, 52,

- usprawnienie połączeń Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej poprzez budowę nowych połączeń (postulowane połączenie DK 81- Katowice – DTŚ - Siemianowice Śląskie – Piekary Śląskie - MPL/A1 oraz DK-81 – Katowice - Chorzów-Piekary Śląskie-MPL),
- modernizacja istniejących tras i realizacja nowych połączeń wschód-zachód i północ-południe dla tworzenia alternatywnych połączeń wewnątrzaglomeracyjnych, w tym na przykład: przebudowa drogi krajowej 79 Jaworzno – Mysłowice – Katowice - Chorzów – Bytom w tym również budowa nowych odcinków; budowa drogi tzw. „północna obwodowa” Dąbrowa Górnicza - Wojkowice – Piekary Śl. – Bytom; kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej Katowice – Gliwice z możliwością przedłużenia w kierunku wschodnim do Dąbrowy Górniczej i Jaworzna; przedłużenie DK 94 w kierunku zachodnim z rejonu Będzin - Sosnowiec przez Czeladź - Siemianowice Śląskie - Chorzów do Bytomia (DTŚ-bis); przebudowa i budowa dróg łączących autostradę A4 z południowymi dzielnicami Bytomia, w tym np. trasa N-S (A4) węzeł „Wirek” – Ruda Śląska - Bytom (DW 925) lub A4 -Zabrze - Bytom (DW 921),
- segregacja ruchu samochodowego tranzytowego i lokalnego z wyprowadzeniem przejazdów tranzytowych poza tereny o gęstej zabudowie, budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych: DK46 - północna obwodnica Lublińca oraz południowa obwodnica Częstochowy; DK52 - budowa nowego odcinka Bielsko-Biała (węzeł „Suchy Potok” S1) – Kozy – Bulowice (woj. małopolskie); DK78 - obwodnice miejscowości: Chałupki, Tarnowskie Góry, Siewierz, Zawiercie, Kroczyce, Pradła, Szczekociny oraz na przykład: DK40 - Niewieszce, DK43 - Kłobuck i Krzepice, DK45 - wschodnia obwodnica Raciborza oraz docelowo obejścia miejscowości: Krzyżanowice, Roszków oraz Rudyszwałd w gminie Krzyżanowice; DK44 - Tychy, Bieruń,
- przebudowa i budowa dróg w tym m.in. dróg wojewódzkich pomiędzy węzłami na autostradach, w tym na przykład: na autostradzie A1, DW 789 w rejonie węzła „Woźniki”, DW 925 w kierunku Orzesza i DK 81 od węzła „Belk”, DW 935 w rejonie węzła „Rowień”, DW 932 w rejonie węzła „Świerklany”, oraz DW 933 w rejonie węzła „Mszana”; na autostradzie A4 - DW 408 w rejonie węzła „Ostropa” łącznie z obwodnicą Sośnicowic, a także na drogach ekspresowych, w tym na przykład: na drodze S69, przebudowa drogi wojewódzkiej nr 942 od Buczkowic do węzła „Meszna” oraz w rejonie Żywca połączenie z układem drogowym miasta (przedłużenie DW 944 do węzła „Żywiec”); na drodze S11 - z projektowanego węzła w rejonie Chechła poprzez DW 908 i DK 78 oraz nowy odcinek DW 911 do Piekar Śląskich (obejście Orzecha) oraz drodze S1 w rejonie Łędzin (ciąg stanowiący przedłużenie DW 780 w kierunku zachodnim) i Wilamowic; przebudowa dróg w strefach rekreacyjnych tworzących ciągi drogowe o znaczeniu turystycznym np.: drogi wojewódzkie nr 941, 943, 945; przebudowa dróg wyznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych, a także uwzględnienie w projektach dotyczących przebudowy i budowy dróg parkingów strategicznych,
- przebudowa dróg wyznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych, a także uwzględnienie w projektach dotyczących przebudowy i budowy dróg parkingów strategicznych,
- docelowo odbudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 421 w miejscowości Ciechowice;

1.2. Budowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, obejmująca między innymi zagadnienia:

- modernizacja linii kolejowych objętych umową AGC - główne europejskie linie kolejowe i ich dostosowanie do prędkości 160 km/h dla ruchu pasażerskiego, w tym: E 30 Drezno/Berlin – Legnica – Wrocław - Opole – Kędzierzyn Koźle (alternatywnie przez Strzelce Opolskie - Pyskowice) - Gliwice - Katowice - Jaworzno Szczakowa - Kraków – Lwów - Kijów (postulowana realizacja nowego przebiegu na odcinku Katowice Szopienice - Sosnowiec - Jaworzno Szczakowa); E 59 Szczecin - Wrocław - Opole - Kędzierzyn Koźle - Chałupki – Bohumin – Ostrawa; E 65 Gdańsk – Warszawa - Katowice – Zebrzydowice – Praha/Wiedeń, dla osiągnięcia prędkości min. $V=250$ km/h (w ruchu pasażerskim), postulowana realizacja nowego przebiegu na odcinku Zawiercie - Katowice – Zebrzydowice - granica państwa, dla osiągnięcia właściwych parametrów, na odcinku Katowice – granica państwa – Ostrawa proponuje się wariantowo nowy przebieg trasy tej linii: A – wariant „tranzytowy” Katowice – Tychy – Zebrzydowice – granica Państwa - Bohumin – Ostrawa albo B – wariant „regionalny” wspomagający aktywizację zachodniego obszaru rozwoju Katowice – Rybnik – Gorzyczki – granica państwa – Bohumin,
- modernizacja linii kolejowych objętych umową AGTC (ważniejsze linie kolejowe transportu kombinowanego) dostosowane do prędkości 120km/h dla pociągów towarowych (częściowo wykorzystując odcinki linii AGC): C-E 30 (Wrocław) - Opole - Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice Muchowiec – Mysłowice

- Jaworzno Szczakowa – (Kraków); C-E 65 Tczew - Zduńska Wola - Tarnowskie Góry – Katowice - Pszczyna
- Chybie - Zebrzydowice – granica państwa (wariantowo: Tarnowskie Góry - Bytom - Gliwice - Kędzierzyn Koźle - Rybnik – Pszczyna lub Gliwice - Rybnik – Pszczyna); C-E 65/2 Chorzew Siemkowice – Częstochowa
- Jaworzno Szczakowa - Czechowice- Dziedzice – Zabrzeg-Czarcolesie – Chybie; C-E 65/3 Herby Nowe - Lubliniec - Paczyna/Kędzierzyn Koźle,
- rozbudowa linii 139 (T 654 wg porozumienia TER) Katowice - Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – Czadca (Słowacja, Węgry, Słowenia), dla poprawy połączeń z nowymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej oraz włączenie w układ linii AGC/AGTC,
- modernizacja linii kolejowych poza układem linii AGC, AGTC i TER wzmacniających powiązania międzyregionalne, w tym: Katowice – Lubliniec – Kluczbork - Poznań/Wrocław, Kielce – Częstochowa – Lubliniec – Opole oraz (Bielsko-Biała) – Czechowice-Dziedzice – Trzebinia – (Kraków) a także CMK-Starzyny-Kraków (połączenie Warszawa/Łódź – Kraków),
- tworzenie powiązań z portem lotniczym Katowice w Pyrzowicach (modernizacja linii kolejowej Zawiercie – Mierzęcice-MPL „Katowice” - Tarnowskie Góry, postulowana realizacja nowego bezpośredniego połączenia z Aglomeracją Górnośląską z wykorzystaniem istniejących odcinków linii PKP i kolei przemysłowych),
- poprawa obsługi pasażerskiej na obszarach stykowych z innymi regionami (koleje regionalne), w tym wzmocnienie powiązań bipolarnego układu Europolu Śląsko-Krakowskiego oraz Aglomeracji Bielskiej i Rybnickiej z Aglomeracją Ostrawską oraz Ziemią Głubczycką;
- poprawa funkcjonowania i ewentualna reaktywacja połączeń przewozów pasażerskich na obszarze pogranicza, na przykład w rejonie Racibórz – Głubczyce – Opawa;

1.3. Budowa i rozbudowa infrastruktury transportu lotniczego, obejmujące między innymi zagadnienia:

- rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach,
- usprawnienie systemu transportowego zapewniające poprawę dostępności do lotniska w Pyrzowicach, w tym z uwzględnieniem terenów w zasięgu oddziaływania portów lotniczych „Balice” w Krakowie, „Strachowice” we Wrocławiu i „Mošnov” k. Ostrawy (Czechy)
- modernizacja lotniska Częstochowa – Rudniki z możliwością dodatkowego wykorzystania dla potrzeb nieregularnych przewozów pasażerskich i terminala (centrum logistycznego „Częstochowa”) oraz lotnisk, w tym: Katowice-Muchowiec, Gliwice, Rybnik-Gotartowice, Bielsko-Biała - Aleksandrowice z wykorzystaniem dla potrzeb lotów dyspozycyjnych, ratowniczych sportowych oraz pasażerskich przewozów okazjonalnych ("taksówki powietrzne”) i lotniska Międzybrodzie Żywieckie–Żar dla celów sportowo-rekreacyjnych;

1.4. Budowa i rozbudowa infrastruktury transportu wodnego - obejmująca między innymi zagadnienia w pierwszej kolejności dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym na przykład:

- modernizacja Kanału Gliwickiego i Portu w Gliwicach,
- zwiększanie udziału przewozów wykonywanych żeglugą śródlądową w transporcie ładunków,
- realizacja Kanału Odra-Dunaj oraz portu lub nabrzeża przeładunkowego w Raciborzu,
- wykorzystanie infrastruktury realizowanej Drogi Wodnej Górnej Wisły.

2. Promowanie rozwoju pasażerskiego transportu zbiorowego. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

2.1 tworzenie centrów i węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego np. w miastach: Katowice, Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik, Gliwice, Sosnowiec;

2.2 prowadzenie monitoringu potrzeb i symulacji rozwojowych w zakresie transportu publicznego;

2.3 tworzenie warunków dla zwiększenia roli transportu zbiorowego – obejmujące między innymi zagadnienia lokalizacji nowych terenów mieszkaniowo - usługowych z uwzględnieniem istniejących lub projektowanych tras transportu zbiorowego.

3. Promowanie rozwoju zintegrowanych systemów transportu kombinowanego. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

3.1 tworzenie zintegrowanej sieci centrów logistycznych i terminali - obejmujące: transport drogowy, kolejowy, lotniczy i rzeczny; w tym postulowane terminale lub centra logistyczne: Gliwice (w tym np.: Port Gliwicki, stacja Gliwice-Kontenerowa, węzeł autostrady A-4 i A1); Sławków - Sosnowiec, Pyrzowice (przy MPL „Katowice”), Żory, Częstochowa (rejon Kościelec - lotnisko Rudniki), Zabrzeg-Czarnolesie (gm. Czechowice-Dziedzice) - Bielsko-Biała, Racibórz, Tychy oraz lokalne centra dystrybucji w innych miastach województwa np. Cieszyn, Jastrzębie-Zdrój;

3.2 poprawa dostępności centrów logistycznych z krajowego układu drogowego (budowa nowych odcinków dróg) – obejmująca między innymi zagadnienia budowy systemu połączeń komunikacyjnych dla terminali „Sławków LHS” – Sosnowiec „Maczki-Bór”;

3.3 wzmocnienie funkcji centrów logistycznych i terminali – obejmujące między innymi zagadnienia podniesienia parametrów technicznych linii kolejowych o strategicznym znaczeniu dla ich funkcjonowania, w tym linii hutniczej szerokotorowej.

Rozwój infrastruktury powinien wspierać model policentrycznego zdecentralizowanego rozwoju struktury osiedleńczej przestrzennego systemu województwa śląskiego i **zapewniać dobrą dostępność do węzłów sieci osadniczej**. Użycie właściwych środków infrastrukturalnych i sposób prowadzenia infrastruktury powinny przyczyniać się do **zmniejszania zbędnego ruchu samochodowego i promować bardziej przyjazny środowisku transport szynowy**. Jest to szczególnie ważne na obszarach aglomeracji miejskich i w korytarzach transportowych, gdyż może mieć istotny wpływ na **ograniczenie suburbanizacji** w obszarach metropolitalnych i rozpraszanie zabudowy w otoczeniu ich ośrodków centralnych.

W obszarze „**Stymulowanie innowacji w regionalnym systemie zarządzania przestrzenią**” uwzględniono m.in.:

2. Promowanie innowacyjnych instrumentów zarządzania przestrzenią. Kierunek będzie realizowany poprzez następujące działania:

2.1 realizacja pilotowych projektów testujących nowe metody planowania, w tym zagadnienie:

- zintegrowanych systemów komunikacji województwa, w tym na przykład opracowanie i wdrożenie „programu rozwoju pasażerskiego transportu zbiorowego” obejmującego zagadnienia dotyczące: **utworzenia systemu obsługi ruchu regionalnego, aglomeracyjnego i lokalnego promującego szynowe środki transportu** (np. lekka kolej miejska LKM, tramwaj dwusystemowy lub z napędem hybrydowym), tworzenie zintegrowanych systemów organizacji przewozów pasażerskich, kompleksowej modernizacji infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Górnośląskiej i Częstochowie, możliwości wykorzystania odcinków linii kolei przemysłowych do prowadzenia przewozów aglomeracyjnych lub wykorzystania zlikwidowanych odcinków tych linii dla innych rodzajów transportu, np. trasy rowerowe.

Uwaga! Spośród wymienionych powyżej przedsięwzięć zostały już zrealizowane: autostrada A4 (na całym przebiegu przez woj. śląskie), autostrada A1 od węzła „Pyrzowice” do granicy z Czechami w Gorzyczkach (z wyjątkiem odcinka w okolicach Mszany, gdzie trwa jeszcze budowa mostu w ciągu autostrady), droga ekspresowa S1 na odcinkach A1 (węzeł „Pyrzowice”) – Podwarpie oraz Bielsko-Biała – Cieszyn, droga ekspresowa S69 na odcinkach: Wschodnia Obwodnica Bielska-Białej, Żywiec - Przybędza oraz Milówka – Zwardoń (granica ze Słowacją), Drogowa Trasa Średnicowa (DW 902/DK 79) na odc. Katowice (węzeł „Bogucicki” – Zabrze (ul. de Gaulle’a), przebudowa DK 88 (odcinek Kleszczów – Gliwice), obwodnice Siewierza (DK78) i Lublińca (DK46), nowy przebieg DK 79 przez Jaworzno (tzw. Trasa Śródmiejska i Droga Przemysłowa), fragment Drogi Współpracy Regionalnej od skrzyżowania z DK79 do węzła „Jeleń” na terenie Jaworzna.

W trakcie realizacji są m.in. przebudowa centrum Jaworzna (Rynek OdNowa), przebudowa DW 933 i 935 (m.in. obwodnice miast Jastrzębie-Zdrój, Żory i Pszczyna), a także modernizacja linii kolejowej E30 na odc. Zabrze – Kraków. Trwają kolejne etapy rozbudowy Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach.

1.3.3.2. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” (SRWŚ 2020)

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” jest najważniejszym dokumentem strategicznym regionu, zgodnym z dokumentami o randze krajowej: Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego (KSRR), Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), Strategią Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK 2020), Długookresową Strategią Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (DSRK 2030) i ze strategiami o charakterze sektorowym.

SRWŚ została przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego Nr IV/38/2/2013 w dnia 1 lipca 2013 r. Jest ona aktualizacją dokumentu pn. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020” przyjętego w dniu 17 lutego 2010 roku (uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr III/47/1/2010). Stanowi plan samorządu województwa określający wizję rozwoju, cele oraz główne sposoby ich osiągnięcia w kontekście występujących uwarunkowań w perspektywie 2020 roku.

Strategia obejmuje 4 wymiary zrównoważonego rozwoju: środowiskowy, społeczny, gospodarczy i infrastrukturalny.

W części diagnostycznej, w wymiarze środowiskowym, zwraca się uwagę m.in. na stałe zwiększanie się poziomu i zasięgu hałasu, które wynika z postępującej urbanizacji i rozwoju komunikacji. Głównymi **źródłami uciążliwości akustycznej dla środowiska zewnętrznego są przede wszystkim: ruch drogowy, kolejowy, lotniczy** oraz działalność prowadzona na terenie obiektów przemysłowych.

W wymiarze społecznym największe zagrożenie upatruje się w negatywnych procesach i prognozach demograficznych. W latach 2002-2011 w województwie śląskim obserwowano odmienną od tendencji krajowej zmianę liczby ludności. W omawianym okresie liczba ludności województwa zmniejszyła się z 4 732 tys. do 4 626 tys., tj. o 2,2%, podczas gdy w Polsce wzrosła z 38 219 tys. do 38 538 tys., tj. o 0,8%. Liczba ludności w województwie spada z roku na rok, co jest wynikiem ujemnego przyrostu naturalnego oraz ujemnego salda migracji.

W wymiarze gospodarczym zwraca się uwagę, że pod względem oceny atrakcyjności inwestycyjnej polskich województw dokonywanej przez IBnGR, województwo śląskie zajmuje od 2005 roku niezmiennie najwyższą pozycję. Region śląski można określić mianem zdecydowanie najbardziej atrakcyjnego z punktu widzenia działalności przemysłowej, a jednym z najbardziej atrakcyjnych dla lokowania działalności usługowej jest podregion katowicki (w Strategii odpowiada mu centralny obszar polityki rozwoju, obejmujący konurbację górnośląską).

W wymiarze infrastrukturalnym najważniejszą rolę spełnia **infrastruktura transportowa**. W województwie śląskim jest ona rozbudowana zdecydowanie lepiej niż w innych regionach kraju i co – bardzo ważne - w znacznej części wpisuje się w Transeuropejską Sieć Transportu (TEN-T). Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego stworzona w celu zapewnienia spójności kontynentu europejskiego. Na jej realizacji opiera się polityka transportowa UE, a jej celem jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej (UE). Rozwijana jest w podejściu dwupoziomowym, obejmującym sieć kompleksową (comprehensive network) i sieć bazową (core network).

Sieć kompleksowa TEN-T składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne wykorzystywanie tego rodzaju infrastruktury. W jej skład na obszarze województwa śląskiego wchodzi:

- transport drogowy:
 - S1 Bielsko-Biała – Cieszyn;
 - S11 Kępno – Pyrzowice;
- transport kolejowy:
 - Gdynia – Tczew – Toruń – Częstochowa – Tarnowskie Góry – Katowice;
 - Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice;
 - Katowice – Orzesze – Tychy – Oświęcim;
 - Kielce – Częstochowa – Fosowskie (Opole);
 - Gliwice – Kędzierzyn-Koźle;
 - Katowice – Ostrawa (linia planowana);

- terminale kolejowo-drogowe:
 - Pyrzowice;
 - Gliwice;
- transport lotniczy: brak;
- transport wodny: brak.

Drugim poziomem TEN-T jest sieć bazowa, która znajduje się nad siecią kompleksową i składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne pod względem realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej. W województwie śląskim obejmuje ona:

- transport drogowy:
 - A4 Olszyna/Zgorzelec - Legnica - Bielany Wrocławskie (Wrocław) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl – Medyka;
 - A1 Gdańsk - Łódź - Częstochowa - Pyrzowice – Gorzyczki;
 - DK1/DK86/DK1/S69 Gdynia/Gdańsk - Toruń - Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec – Zwardoń;
- transport kolejowy:
 - Gdynia - Gdańsk - Tczew - Iława - Warszawa - Zawiercie - Katowice - Bielsko-Biała - Zwardoń/Zebrzydowice;
 - Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Przemyśl - Medyka
 - Kędzierzyn-Koźle – Chałupki;
- terminale kolejowo-drogowe:
 - Sławków;
- transport lotniczy:
 - Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach;
- transport wodny: brak.

Pod względem gęstości dróg publicznych w ogóle, a także w kategorii autostrad i dróg ekspresowych województwo śląskie jest na pierwszym miejscu w kraju, to jednak **niezadawalające jest powiązanie sieci dróg lokalnych z siecią dróg wyższych kategorii**. Powoduje to niedostateczne wykorzystanie rozwijającej się infrastruktury komunikacyjnej w regionie i **obniżenie dostępności komunikacyjnej** części obszarów województwa.

Śląskie zajmuje pierwsze miejsce w kraju pod względem średniego natężenia ruchu na drogach krajowych (wg Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. jest to 18,3 tys. pojazdów na dobę) i drugie, po woj. małopolskim, na drogach wojewódzkich (4 899 pojazdów na dobę w 2010 r.). W regionie występuje najwyższa wartość przewozów ładunków transportem samochodowym wewnątrz regionu oraz do innych województw

Istotnymi problemami są przepływ ruchu tranzytowego przebiegającego przez centra miast oraz wysoka bezwzględna liczba wypadków drogowych i ich ofiar śmiertelnych.

Województwo charakteryzuje się także największą w kraju gęstością równomiernie rozłożonej sieci kolejowej, porównywalną z regionami europejskimi. Niestety jej stan techniczny jest niezadawalający, w szczególności na obszarach eksploatacji górniczej. Ponadto występuje szereg linii nieeksploatowanych (potencjalne **korytarze do wznowienia działalności kolejowej** w przyszłości).

Długość **sieci komunikacji miejskiej** w województwie śląskim w 2011 r. wynosiła 10 634 km, na co oprócz linii autobusowych złożyło się 358 km linii tramwajowych oraz 72 km linii trolejbusowych. Linie komunikacyjne miejskie zlokalizowane na terenie województwa charakteryzowały się największą długością wśród regionów kraju (ok. 20% długości wszystkich linii miejskich w Polsce), a sieć tramwajowa w konurbacji górnośląskiej jest najgęstsza siecią tramwajową w Polsce. Z sieci transportu publicznego w 2011 r. skorzystało 570,3 mln pasażerów, co stanowiło prawie 14,7% całej liczby pasażerów przewiezionych w Polsce. W stosunku do roku 2006 nastąpił jednak **duży spadek liczby przewiezionych pasażerów** o 73 mln osób (czyli o 11,4%).

Jako obszary strategicznej interwencji w ujęciu regionalnym SRWŚ 2020 wymienia 4 obszary funkcjonalne wraz z ich otoczeniem (Metropolia Górnośląska, Aglomeracja Bielska, Aglomeracja Częstochowska, Aglomeracja Rybnicka), Lokalne ośrodki rozwoju (ośrodki miejskie położone poza metropolią i aglomeracjami oraz ich bezpośrednim otoczeniem, o liczbie mieszkańców nieprzekraczającej 60 tys., które skupiają procesy rozwoju na poziomie lokalnym), Obszary wiejskie, Obszary cenne przyrodniczo, Obszary wymagające rewitalizacji Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi, Obszary korytarzy i sieci transportowych, Obszary przygraniczne oraz Obszary skrajnie peryferyjne.

Obszar metropolii (zwanej też konurbacją górnośląską) uległ przeobrażeniu z tradycyjnego obszaru przemysłowego w obszar postindustrialny, metropolitalny o dobrze rozwiniętym przemyśle oraz sektorze usług. Jednak proces ten nie został zakończony i wymaga wsparcia i kontynuacji działań ukierunkowanych na poprawę warunków inwestycyjnych, dalszy rozwój jego potencjału rynkowego i technologicznego. Nasilają się procesy demograficzne i społeczne typowe dla wielu miast na terenie kraju oraz występujące w państwach Europy Zachodniej: zmiana modelu rodziny, wydłużanie przeciętnego trwania życia, migracje wewnętrzne i zagraniczne, zmiany demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa, przenoszenie się ludności miejskiej do strefy podmiejskiej. „**Kurczenie się**” miast i **suburbanizacja** mają niekorzystny wpływ na przestrzeń, powodują zamieranie centrów miast, degradację przestrzeni publicznych oraz sprzyjają tendencji do segmentacji przestrzeni miejskich. Obszary śródmiejskie podlegają dezurbanizacji, przejawiającej się m.in. depopulacją i dekapitalizacją zasobów budowlanych. Dotychczas niezurbanizowane tereny zajmowane są na cele usług, infrastruktury technicznej (m.in. transportowej). Niezbędna jest **poprawa jakości i efektywności transportu publicznego** na obszarze metropolii jak i w całym obszarze funkcjonalnym.

Najważniejszym wyzwaniem dla polityki rozwoju tego obszaru jest jego metropolizacja, w tym wypromowanie Metropolii Górnośląskiej jako liczącego się w Polsce i Europie obszaru metropolitalnego. Działania związane z poprawą powiązań funkcjonalnych powinny obejmować zarówno obszary Metropolii i jej bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, jak również pozostałe obszary zlokalizowane w obrębie centralnego obszaru funkcjonalnego.

Natomiast rozwój korytarzy transportowych przyczyni się także do rozwoju gospodarczego całego obszaru województwa, w tym obszarów położonych w ich zasięgu oraz do **zwiększenia ich dostępności przestrzennej**. Wzdłuż korytarzy powinny być zlokalizowane **nowoczesne obiekty logistyczne** i przeładunkowe oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo. Szczególnie pożądane jest stworzenie centrów logistycznych odpowiedniej rangi, będących kompleksowymi obiektami posiadającymi wyspecjalizowaną infrastrukturę, na terenie których działają podmioty świadczące usługi logistyczne oraz usługi towarzyszące. Powinny to być obiekty o bardzo szerokim spektrum działalności, a nie tylko nowoczesne magazyny do wynajęcia lub firmowe punkty dystrybucyjne.

Osiągnięcie zarysowanej wizji rozwoju wymagać będzie koncentracji działań na 4 obszarach priorytetowych, dla których sformułowano cele strategiczne polityki rozwoju województwa śląskiego w perspektywie do roku 2020.

Obszary priorytetowe i cele przedstawiają się następująco:

➤ Obszar priorytetowy A – Nowoczesna gospodarka

- Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem nowoczesnej gospodarki rozwijającej się w oparciu o innowacyjność i kreatywność
- Cele operacyjne:
 - A.1. Innowacyjne i kreatywne przedsiębiorstwa oraz produkty województwa
 - A.2. Otwarty i atrakcyjny rynek pracy
 - A.3. Konkurencyjna gospodarka województwa oparta na elastyczności i specjalizacji firm oraz strukturach sieciowych
 - A.4. Przedsiębiorczość lokalna i społeczna wykorzystująca lokalne rynki i potencjały

➤ Obszar priorytetowy B – Szanse rozwojowe mieszkańców

- Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem o wysokiej jakości życia opierającej się na powszechnej dostępności do usług publicznych o wysokim standardzie

- Cele operacyjne:
 - B.1. Poprawa kondycji zdrowotnej mieszkańców województwa
 - B.2. Rozwój kompetencji, umiejętności i wzrost poziomu aktywności mieszkańców
 - B.3. Harmonia społeczna i wysoki kapitał zaufania oraz dogodne warunki życia mieszkańców
- Obszar priorytetowy C – Przestrzeń
 - Cel strategiczny: **Województwo śląskie regionem atrakcyjnej i funkcjonalnej przestrzeni**
 - Cele operacyjne:
 - C.1. Zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska
 - **C.2. Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi**
 - **C.3. Wysoki poziom ładu przestrzennego i efektywne wykorzystanie przestrzeni**
- Obszar priorytetowy D – Relacje z otoczeniem
 - Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem otwartym będącym istotnym partnerem rozwoju Europy
 - Cele operacyjne:
 - D.1. Współpraca z partnerami w otoczeniu
 - D.2. Atrakcyjny wizerunek województwa śląskiego
 - **D.3. Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych**

Obszary zurbanizowane muszą w najbliższych latach sprostać takim wyzwaniom jak: optymalizacja zarządzania zasobami i surowcami, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska oraz zapewnienie odpowiedniej powierzchni i właściwego funkcjonowania terenów zielonych.

Zrównoważony rozwój wymaga również przywrócenia i utrwalenia ładu przestrzennego. Przestrzeń regionu charakteryzuje się relatywnie niską jakością, brakiem spójności, występującymi konfliktami przestrzennymi oraz niską jakością krajobrazu. Stale **postępujące rozpraszanie zabudowy**, występujące najczęściej w formie chaotycznej suburbanizacji w długim okresie niesie ze sobą konsekwencje ekonomiczne, przekładające się na stały wzrost kosztów budowy i eksploatacji infrastruktury publicznej, a także kosztów usług publicznych. W związku z tym należy zapewnić z jednej strony podwyższenie konkurencyjności ośrodków miejskich, a z drugiej ich **integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego**, co zapewni dyfuzję procesów rozwoju.

Słabo rozwinięta infrastruktura transportowa i brak zintegrowanego transportu publicznego między głównymi ośrodkami **nie sprzyja integracji funkcjonalnej** w zakresie rynku pracy, lokowaniu inwestycji, a także hamuje rozwój komplementarnych funkcji metropolitalnych, zlokalizowanych w kilku ośrodkach.

W ośrodkach miejskich, zwłaszcza o charakterze przemysłowym, dochodzi do **kumulacji negatywnych zjawisk** społeczno-gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych powiązanych z degradacją przestrzeni. Jest to uzasadnienie dla podjęcia działań mających na celu przywrócenie ładu przestrzennego i utrzymanie **wysokiej jakości środowiska miejskiego dostępnego dla wszystkich użytkowników** poprzez rewitalizację, poprawę atrakcyjności i jakości przestrzeni publicznych i nadawanie nowych funkcji obszarom miejskim.

W ramach celu C2 (Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi) przewiduje się działania polegające m.in. na:

- * **Poprawie powiązań transportowych** poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej wzmacniającej więzi funkcjonalne i przestrzenne a obejmującej m.in. rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic miejscowości.
- * **Wsparciu rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego** obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej.

- * Wsparciu **tworzenia systemów transportu zbiorowego**, obejmujących metropolię, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie.

Z kolei w ramach celu C3 (wysoki poziom ładu przestrzennego i efektywne wykorzystanie przestrzeni) kierunkami działań będą:

- * Rewitalizacja terenów i obiektów, w tym przemysłowych i zdegradowanych na tereny/obiekty o funkcjach społeczno- gospodarczych oraz zapewnienie ich dostępności.
- * Poprawa jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych, szczególnie centrów miast i centrów dzielnic oraz przestrzeni recepcyjnych.
- * Tworzenie i rewitalizacja obszarów zieleni urządzonej oraz terenów rekreacyjnych.
- * Przywracanie pozycji lub nadawanie nowych funkcji obiektom zabytkowym oraz symbolicznym w życiu społeczności lokalnych.
- * Zapewnienie praworządności gospodarowania przestrzenią poprzez skuteczną ochronę prawa własności i interesu społecznego.
- * Rewitalizacja osiedli mieszkaniowych, w tym starych dzielnic.
- * Wspieranie **powstawania atrakcyjnych terenów mieszkaniowych** w miastach oraz **przeciwdziałanie procesom suburbanizacji**.
- * Wsparcie działań podnoszących jakość planowania przestrzennego na poziomie regionalnym i lokalnym, w tym działań integracyjnych.

Kierunki działań w ramach celu operacyjnego D3 (Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych) obejmują m.in.:

- * Rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych **ułatwiających dostęp do regionu** poprzez rozbudowę i modernizację dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych, rozbudowę i modernizację sieci kolejowej oraz rozwój infrastruktury lotniczej o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym, w tym poprawa dostępności infrastruktury lotniczej połączeniami drogowymi i kolejowymi (w szczególności MPL „Katowice” w Pyrzowicach).
- * Włączanie w europejskie systemy transportowe (sieć TEN-T).
- * Wsparcie **rozwoju transportu multimodalnego**, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym.

Głównym podmiotem wdrażającym Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” jest Samorząd Województwa Śląskiego a podmiotami współuczestniczącymi w procesie wdrażania są jednostki lokalnego samorządu terytorialnego.

1.3.3.3. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (SRSTWŚ) - projekt

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego [13] jest dokumentem służącym stworzeniu efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Po przyjęciu przez Sejmik Województwa, co powinno nastąpić w IV kwartale 2013 r., dokument będzie stanowił podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju i rozbudowy systemu transportu w województwie śląskim.

Stan infrastruktury

Region cechuje zdecydowanie największa gęstość **dróg utwardzonych** w kraju, w tym autostrad i dróg ekspresowych. Dominują drogi gminne stanowiące ok. 60% ogółu dróg publicznych oraz drogi powiatowe stanowiące ok. 27% ogółu dróg. Korzystne jest rozmieszczenie infrastruktury drogowej w regionie w tym ważnych dróg międzynarodowych jakimi są autostrady A1 i A4 (północ – południe i wschód – zachód). Dobrze skomunikowane między sobą są ośrodki subregionalne województwa i Metropolia Górnośląska, jak również ważne ośrodki województwa ze znaczącymi ośrodkami regionów ościennych. Przez województwo przebiega pięć dróg włączonych w europejską

sieć dróg szybkiego ruchu: autostrady A1 (Gdańsk – Gorzyczki, w tym na terenie województwa docelowo 167 km) i A4 (Jędrzychowice – Korczowa, w tym na terenie województwa 84 km) oraz drogi ekspresowe S1 (Pyrzowice - Cieszyn), S69 (Bielsko-Biała – Myto-Skalité, docelowo 48 km) i S86 (Katowice – Sosnowiec, 5,9 km). Mimo stałego rozwoju infrastruktury drogowej na drogach województwa występują nadal tzw. „wąskie gardła”, czyli miejsca o niedostatecznej przepustowości transportowej.

Porównując drogi krajowe i wojewódzkie pod względem rodzaju środków transportu jaki dominuje w ruchu należy podkreślić, że **na drogach krajowych większe znaczenie ma transport ciężki, a na drogach wojewódzkich transport indywidualny**. Ponad 80% dróg wojewódzkich w regionie stanowią drogi o charakterze gospodarczym. Pozostałe to drogi o charakterze rekreacyjnym (ok. 17%) i turystycznym (ok.1%). Największe natężenie ruchu występuje na drogach o charakterze turystycznym (6 tys. pojazdów/dobę) i gospodarczym (5,3 tys. pojazdów/dobę).

Całkowita długość **linii kolejowych** eksploatowanych w województwie śląskim jest największa w Polsce. Składa się na nią ponad 2,1 tys. km linii normalnotorowych, krótki odcinek najdłuższej w Polsce linii szerokotorowej oraz kilka odcinków linii wąskotorowych. Prawie 80% sieci kolejowej jest zelektryfikowane, a niewiele ponad połowa wszystkich linii to linie dwu i więcej torowe. Wiele linii kolejowych w regionie jest włączonych w międzynarodowe i krajowe systemy transportu kolejowego. Na szczególną uwagę zasługuje Centralna Magistrala Kolejowa, będąca częścią międzynarodowego korytarza transportowego C-E 65, objętego umowami AGC i AGTC, których Polska jest sygnatariuszem.

W 2011 r. długość **sieci tramwajowej** w województwie wynosiła ponad 300 km, co stanowiło ponad 16% długości sieci tramwajowej w Polsce. Zdecydowana większość odcinków jest wydzielona z jezdni, co jest niewątpliwym atutem i przewagą tego środka komunikacji publicznej nad autobusami. Sieć tramwajowa województwa składa się z dwóch części tj. sieci w Metropolii Górnośląskiej oraz sieci w Częstochowie.

Województwo śląskie nie posiada jednolitego systemu **tras rowerowych** oraz jednolitego sposobu ich oznakowania na poziomie lokalnym i regionalnym. Przez województwo przebiegają międzynarodowe trasy rowerowe Eurovelo i Greenways, oznaczone zgodnie z międzynarodowymi standardami. Wzdłuż województwa została poprowadzona Wiślana Trasa Rowerowa, która docelowo ma biec od źródeł Wisły (Wisła Czarne) do jej ujścia. Infrastruktura rowerowa w województwie cechuje się złym stanem technicznym i niskim poziomem rozwoju (brak bezpiecznych parkingów rowerowych, wypożyczalni rowerów, przyjaznej organizacji ruchu rowerów w miastach).

W województwie śląskim, podobnie jak w całej Polsce, **zastosowanie inteligentnych systemów transportowych** (ITS) jest mało rozpowszechnione. Zauważa się znaczne opóźnienie we wdrażaniu tych technologii w stosunku do krajów Europy Zachodniej. Pojedyncze inwestycje w tym zakresie mają zazwyczaj charakter punktowy. Brak jest podejścia interoperacyjnego.

Rynek przewozów

W województwie śląskim w 2011 r. **transportem samochodowym zarobkowym** zostało przewiezionych łącznie ponad 41 mln osób. W ostatnich latach liczba przewożonych pasażerów stale maleje - w odniesieniu tylko do roku 2010 spadła o ponad 22%, co było największym spadkiem wśród wszystkich województw.

W regionie występuje największa łączna długość **miejskich linii komunikacyjnych** (ok. 20% długości linii miejskich w kraju) oraz największy odsetek mieszkańców miast obsługiwanych przez komunikację publiczną. Długość sieci komunikacji miejskiej w województwie śląskim w 2011 r. wynosiła 10,6 tys. km i była to wartość o 5,7% większa w odniesieniu do roku poprzedniego. Z sieci komunikacji miejskiej w 2011 r. skorzystało 570,3 mln pasażerów. W latach 2007-2010 nastąpił duży spadek ilości przewiezionych pasażerów o 27%. W 2011 r. zauważono tendencję pozytywną – wzrost liczby pasażerów o ponad 100 tys. Zauważa się znaczące załamanie w ilości przewiezionych pasażerów koleją na trasach regionalnych.

Powiązania funkcjonalne

Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wskazuje, że ich największe zgrupowanie występuje w centralnej części województwa. Dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny charakter w obydwu kierunkach, co wskazuje na stosunkowo wyrównaną pozycję poszczególnych ośrodków. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.

Największe potoki przepływu osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic (5,7 tys.), z Tychów do Katowic (5,6), z Zabrze do Gliwic (5,2 tys.), z Siemianowic-Śląskich do Katowic (4,9 tys.), z Mysłowic do Katowic (4,5 tys.), z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (4,3 tys.) oraz z Bytomia do Katowic (3,8 tys.).

Suma wszystkich osób przyjeżdżających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Katowic (96,4 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się: Bielsko-Biała, Gliwice, Jastrzębie-Zdrój, Częstochowa i Sosnowiec.

Analiza powiązań przygranicznych wskazuje, że województwo śląskie najsilniejsze powiązania ościenne posiada z województwem małopolskim. Najbardziej istotne (powyżej 250 osób) są powiązania Dąbrowy Górniczej z Olkuszem (szczególnie przyjazdy), **Jaworzna z Chrzanowem** (równoważne), Tychów z Oświęcimiem (szczególnie przyjazdy), Bielska-Białej z Brzeszczami (jedynie przyjazdy), Bielska-Białej z Oświęcimiem (szczególnie przyjazdy), Bielska-Białej z Andrychowem (szczególnie przyjazdy) i Porąbki z Kętami (szczególnie wyjazdy).

Wpływ na środowisko

Zajmowanie terenu pod budowę infrastruktury powoduje degradację powierzchni terenu, zarówno poprzez zniszczenie pokrywy glebowej, jak i rozcłonkowanie rzeźby terenu. Rozbudowa infrastruktury transportowej ingeruje w krajobrazy naturalne i kulturowe, często powodując znaczącą degradację ich walorów. Budowa i późniejsza eksploatacja infrastruktury transportowej powoduje izolację, fragmentację a nawet zanik siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków. Dochodzi do pogarszania się warunków funkcjonowania i bytowania siedlisk i gatunków oraz wzrostu śmiertelności fauny.

Wynikiem działalności przewozowej, w szczególności transportu samochodowego, jest duże zanieczyszczenie powietrza. Często rozprzestrzenia się w dużych stężeniach, na niskich wysokościach i w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. Sektor transportu, stanowi duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych i jest jednym z głównych (obok niskiej emisji) czynników odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza w miastach.

Przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu występuje na głównych ciągach komunikacyjnych oraz w otoczeniu lotnisk i jest szczególnie uciążliwe dla ludności zamieszkującej obszary w ich sąsiedztwie.

Tendencje wpływające na system transportu

➤ DEMOGRAFICZNE

- Spadek liczby ludności

Spadek liczby ludności województwa może prowadzić do spadku natężenia ruchu na drogach zwłaszcza na terenie subregionów północnego i środkowego, gdzie z roku na rok liczba ludności stale maleje. Sytuacja ta może również wpłynąć na spadek ilości osób korzystających z transportu zbiorowego.

- Starzenie się społeczeństwa

Starzenie się społeczeństwa może przyczynić się do rozwoju transportu publicznego – dostosowanie taboru do osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz zmiany tras przejazdów przyczyni się do zwiększenia mobilności ludzi w wieku poprodukcyjnym.

- Koncentracja ludności w aglomeracjach

Problemy z płynnością funkcjonowania komunikacji mogą się nasilić w miejscach o największej gęstości zaludnienia oraz najwyższym poziomie urbanizacji (subregionie środkowym).

➤ GOSPODARCZE

- Wysoka wartość PKB, wysoka wartość dodana brutto, niskie tempo przyrostu PKB, wysoki udział usług w tworzeniu PKB, duży udział przedsiębiorstw innowacyjnych, znaczna koncentracja działań B+R (badawczo-rozwojowych)

Zgodnie z rankingiem Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo śląskie jest najbardziej atrakcyjnym regionem inwestycyjnym. Stąd też wynika wysoka wartość PKB i wartości dodanej brutto. Województwo staje się centrum nowoczesnych technologii, co może sprzyjać w przyszłości rozwojowi

szczególnie transportu lotniczego (turystyka biznesowa), dróg szybkiego ruchu oraz szybkiej kolei. Życie gospodarcze pod tym względem koncentruje się głównie w subregionie środkowym. Ponadto usytuowanie regionu na przecięciu szlaków transeuropejskich wpływa na wzmożenie ruchu towarowego.

- Silny ośrodek produkcyjny

Specyfika regionu, opierającego się głównie na przemyśle wpływa znacząco na rodzaj wykorzystywanego transportu. W związku z produkcją przemysłową szczególną rolę będzie/powinien odgrywać transport intermodalny. Uwzględniając istniejące tendencje można oczekiwać także wzrostu liczby samochodów ciężarowych, które wymagają dróg spełniających odpowiednie warunki techniczne, takich jak m.in. nośność drogi, liczba pasów itp.

➤ SPOŁECZNE

- Niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców, niski poziom wskaźnika zatrudnienia

Niski poziom aktywności zawodowej może wskazywać na niską mobilność ludności zamieszkałej w województwie śląskim. Ponadto osoby należące do tej grupy, jeśli podejmują podróż nie są zobligowane godzinami pracy, co wpływa na rozłożenie natężenia ruchu w ciągu dnia.

- Niska stopa bezrobocia

Niska stopa bezrobocia w porównaniu do innych województw (szczególnie w subregionie środkowym) wpływa na wzmożenie ruchu na drogach oraz w komunikacji publicznej zwłaszcza w godzinach szczytu (dojazdy do pracy).

- Migracje wahadłowe ludności

Analiza powiązań funkcjonalnych wykazała wysoki wskaźnik migracji w zakresie dojazdów do pracy i szkół ponadgimnazjalnych. Może to wpłynąć na zmianę liczby pasażerów transportu zbiorowego i natężenia ruchu na drogach. Ponadto wskazuje na konieczność utrzymania i/lub poprawy sieci transportowej oraz dostosowania oferty przewoźników do potrzeb mieszkańców.

- Przeciętny poziom wynagrodzeń, niskie dochody samorządów

W województwie średnie wynagrodzenie brutto kształtuje się na poziomie nieco wyższym od średniej krajowej. Taki poziom zarobków ludności może powodować przesiadanie się na własne środki transportu. Z kolei niskie dochody samorządów lokalnych przypadające na 1 osobę mogą ograniczyć możliwości dofinansowania transportu publicznego oraz poprawę jakości lokalnej infrastruktury transportowej.

- Duża liczba studentów

Województwo śląskie jest istotnym ośrodkiem akademickim w skali kraju. Studenci podejmujący naukę w regionie pochodzą zarówno z terenu województwa śląskiego jak i z całej Polski. Ilość studentów wpływa na wzmożenie ruchu na drogach, zwłaszcza w ramach komunikacji publicznej (zjawisko sezonowości natężenia ruchu pasażerskiego).

- Dobra dostępność do specjalistycznych placówek ochrony zdrowia, w tym rozwinięty system ratownictwa medycznego

Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

➤ PRZESTRZENNE

- Suburbanizacja

Efekt rozlewania się miast i rozwój zabudowy podmiejskiej oraz zmiana modelu życia implikują koniecznością rozwoju przestrzennego infrastruktury komunikacyjnej. Może to wpływać na wzrost natężenia ruchu na szlakach komunikacyjnych.

- Defragmentacja przestrzeni

Postępująca i nadmierna defragmentacja przestrzeni spowodowana m.in. słabością systemu planowania przestrzennego, wymusza konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej.

- Użytkowanie gruntów

Duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych utrudnia lokalizację nowej infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym.

➤ ŚRODOWISKOWE

- Zróżnicowane ukształtowanie terenu

Zróżnicowane ukształtowanie terenu województwa, szczególnie w południowo-wschodniej jego części, ogranicza możliwości przeprowadzenia nowych szlaków transportowych, a także utrudnia komunikację w miesiącach zimowych. Ponadto na zdegradowanych terenach pogórnicych utrzymanie dróg i nowe inwestycje wymagają m.in. zastosowania droższych technologii budowy infrastruktury.

- Występowanie osuwisk

Realizacja inwestycji na terenach występowania ruchów masowych (Beskidy, Pogórze) wymaga uwzględnienia występowania zagrożeń w fazie planowania przebiegu tras komunikacyjnych oraz może wymagać zastosowania rozwiązań projektowych i wykonawczych mających na celu maksymalne ograniczenie ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej zarówno w trakcie budowy jak i samej eksploatacji inwestycji.

- Warunki klimatyczne

Korzystne warunki klimatyczne lotniska w Pyrzowicach (mała ilość mgieł) zwiększają jego konkurencyjność w stosunku do innych portów. Z kolei dłuższa zima na terenach górskich utrudnia utrzymanie dróg i zwiększa koszty ich eksploatacji.

- Zagrożenie powodziowe

Istnieje ryzyko degradacji infrastruktury komunikacyjnej położonej w dolinach rzecznych, w szczególności położonej na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodziowego. Infrastruktura komunikacyjna związana z dolinami rzeczными w wielu przypadkach nie jest dostosowana do istniejących uwarunkowań i zwiększa zagrożenie powodziowe (nasypy przegradzają doliny rzeczne, przyczółki mostów zlokalizowane są zbyt blisko względem siebie).

- Ochrona przyrody

Wiele unikatowych form przyrody wymagających ochrony i duża powierzchnia lasów stanowi ograniczenie dla lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, szczególnie liniowych.

W toku prac nad Strategią określono pięć pól strategicznych:

- * Otwartość i spójność - umożliwiającą zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa w powiązaniu z systemami krajowym i europejskim.
- * Komplementarność - współpraca różnych podmiotów realizujących działania w sferze transportu. W ramach wskazanego pola akcent powinien być położony na działania mające na celu integrację różnych gałęzi transportu.
- * Bezpieczeństwo - działania podejmowane zarówno w celu zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu, jak i zapewnienia ochrony dla środowiska społecznego i naturalnego otaczającego szlaki komunikacyjne
- * Innowacje - Precyzyjnie zaplanowane i zorganizowane działania inwestycyjne wdrażające nowoczesne technologie transportowe wzmocnią osiągnięcie założonych celów strategicznych.
- * Mobilność - promowanie rozwiązań, które przyczynią się do zmniejszenia kongestii oraz upłynnienia przewozów pasażerskich na poziomie regionalnym, międzynarodowym oraz lokalnym, przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. W tym celu konieczne jest **promowanie transportu zbiorowego, jako środka komunikacji umożliwiającego szybkie przemieszczenie się w dowolnym kierunku.**

Na tej podstawie w Strategii określono cele i kierunki działań:

➤ **Cel 1 – Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi**

Dostępność jest to łatwość osiągnięcia danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury oraz usług transportowych i powinna być analizowana w aspekcie wszystkich gałęzi transportu tj. drogowego, kolejowego, lotniczego, wodnego oraz rowerowego. **Dostępność** jest determinowana zarówno przez **sposób zagospodarowania przestrzeni jak i działanie systemu transportu**, a rozpatrywać można ją zarówno w kontekście zewnętrznym jak i wewnętrznym.

W kontekście zewnętrznym – jako element krajowej i europejskiej sieci transportowej. Podstawą jest tu usytuowanie systemu transportu województwa śląskiego w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w sieci TEN-T i **połączenie z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi**. Kontekst wewnętrzny dotyczy natomiast połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa (Katowice, Częstochowa, Bielsko-Biała, Rybnik) oraz pomiędzy ośrodkami regionalnymi, a lokalnymi ośrodkami rozwoju i ośrodkami peryferyjnymi. Konieczne jest przy tym zapewnienie połączeń pomiędzy wyżej wymienionymi ośrodkami zbiorową komunikacją publiczną o wysokim standardzie.

Osiągnięcie wymaganego poziomu dostępności zewnętrznej i wewnętrznej usytuowanych w województwie śląskim ośrodków różnej rangi, **wymagać będzie budowy, rewitalizacji i modernizacji infrastruktury różnych gałęzi transportu**. Przedmiotowe działania będą decydować o sprawności funkcjonowania regionu jako całości i będą stanowiły jeden z podstawowych elementów wysokiej jakości życia mieszkańców województwa śląskiego.

Priorytetowe kierunki działań w celu 1:

- a) Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
- b) Realizacja inwestycji dotyczących suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
- c) Wzmocnienie działań na rzecz długofalowego planowania i koordynacji strategicznych projektów komunikacyjnych,
- d) Rozbudowa i promowanie lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów krajowych,
- e) Modernizacja i zakup taboru kolejowego.

➤ **Cel 2 – Komplementarność systemu transportowego**

Integracja wewnątrz i międzygałęziowa powinna prowadzić do stworzenia systemu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Punkt ciężkości położony jest tutaj nie na same sieci transportowe, ale na **organizację efektywnych powiązań** pomiędzy nimi. Wykorzystywanie różnorodnych podsystemów transportu podczas przewozu osób bądź towarów umożliwia sprawniejszą i bezpieczniejszą komunikację, zmniejszenie kongestii oraz złagodzenie presji na środowisko. W skład tych podsystemów w województwie śląskim wchodzi: transport drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny i rowerowy. Powinny one stanowić spójny system komplementarnych połączeń sprzężonych siecią węzłów komunikacyjnych.

Istotną rolę odgrywać będzie rozwój narzędzi służących wzmocnieniu integracji i spójności regionalnego systemu transportu. Implementacja tych rozwiązań w województwie śląskim powinna dotyczyć zarówno transportu pasażerskiego (indywidualnego i zbiorowego) jak i towarowego. Zbiorowy transport pasażerski powinien tworzyć **szkielet połączeń regionalnych** w zakresie transportu osób. Działania podejmowane na rzecz jego rozwoju polegają w szczególności na budowie, rozbudowie oraz modernizacji węzłów komunikacyjnych. Znaczącym działaniem na rzecz realizacji systemu zintegrowanego jest także **wspieranie integracji transportu publicznego**, w tym tworzenie udogodnień dla pasażerów w zakresie wymienności środków transportu. W zakresie rozwoju transportu towarowego istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Ważne jest także ustalenie sieci węzłów komunikacyjnych, przy których priorytetowo takie centra będą rozwijane. Dobre ich skomunikowanie z głównymi szlakami komunikacyjnymi w województwie będzie w przyszłości stanowić punkt oparcia dla polityki rozwoju województwa w zakresie transportu towarów.

Priorytetowe kierunki działań w celu 2:

- a) Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
- b) Tworzenie centrów przesiadkowych,
- c) Kooperacja przewoźników i spedytorów,
- d) Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie regionalnym.

➤ Cel 3 – Efektywna mobilność

Problem wynikający z nasilających się zjawisk kongestii transportowej i rosnącej liczby „wąskich gardeł”, zakłócających płynność ruchu, **nie może być w prosty sposób rozwiązany poprzez ciągły rozwój sieci drogowej** ze względu na ograniczone zasoby finansowe na inwestycje infrastrukturalne, jak i przez ograniczenia przestrzenne występujące w gęsto zabudowanej tkance miejskiej. Do **obniżenia tych uciążliwości przyczynić się może dobrze zorganizowany transport zbiorowy stanowiący swego rodzaju kręgosłup każdej nowoczesnej metropolii czy aglomeracji**. Rozwiązaniem może być też budowa systemów typu Park&Ride, która poprawi sytuację w centrach miast.

Działania związane z właściwą organizacją ruchu powinny opierać się na możliwie **najbardziej efektywnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury transportowej**. Powinny koncentrować się one m.in. na uprzywilejowaniu transportu zbiorowego, zapewnieniu jego konkurencyjności i wysokiej jakości usług, tak aby **przerzucić część ciężaru transportu pasażerów z transportu indywidualnego na zbiorowy**, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego.

Ponadto, aby wzmocnić efekt promocji transportu zbiorowego, należy podejmować takie działania, które pozwolą **usprawnić proces zarządzania i informowania o dostępności środków transportu**. Konieczne jest tworzenie centrów zarządzania ruchem, które będą analizowały na bieżąco natężenie na poszczególnych liniach komunikacyjnych, badały tendencje w przewozach, zachowania przewoźników pasażerów i **dostosowywały ofertę do potrzeb odbiorców**. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że niezależnie od poziomu planowania zarówno tabor jak i infrastruktura powinny być dostosowane do osób o ograniczonej mobilności. Ponadto istnieje potrzeba stworzenia jednolitego systemu informacyjnego na wszystkich szczeblach przewozu pasażerów, tak aby planując podróż transportem zbiorowym można było łatwo i szybko skorzystać z różnych ujednoczonych i skoordynowanych ze sobą mediów, w tym punktów obsługi.

Podejmowane działania powinny zapewniać pasażerom możliwie szybkie, bezpieczne i komfortowe warunki przemieszczania się, a ponadto przyczynić się do odciążenia układu drogowego w miastach, jak i do zmniejszenia presji związanej z transportem na środowisko naturalne i dzięki temu przyczynić się do poprawy jakości życia w obszarach miejskich.

Priorytetowe kierunki działań w celu 3:

- a) Tworzenie centrów przesiadkowych,
- b) Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
- c) Uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
- d) Ograniczenie ruchu w centrach miast (strefy uspienia),
- e) Modernizacja i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów,
- f) Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
- g) Koordynacja działań organizatorów transportu,
- h) Powstanie centrów zarządzania ruchem oraz realizacja badań potrzeb i zachowań przewoźników,
- i) Wprowadzenie jednolitego systemu informacyjnego (w tym punkty obsługi),
- j) Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
- k) Promocja transportu zbiorowego,
- l) Rozwój transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- m) Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej.

➤ **Cel 4 – Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego**

Poprawa bezpieczeństwa, rozumiana w aspekcie przewozu (security) oraz otoczenia transportu (safety), powinna obejmować nie tylko poprawę jakości infrastruktury i środków transportu, ale również ich wpływ na jakość środowiska naturalnego

Priorytetowe kierunki działań w celu 4:

- a) Rozwój monitoringu dworców i przystanków,
- b) Wzmocnienie działań na rzecz monitorowania środków transportu zbiorowego z umożliwieniem zapisu zdarzeń,
- c) Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,
- d) Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
- e) Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
- f) Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu.

➤ **Cel 5 – Wysoka innowacyjność transportu**

Dla przyszłego rozwoju systemu transportowego bardzo duże znaczenie będzie miało wdrożenie innowacyjnych rozwiązań transportowych. Jako innowacyjne możemy zdefiniować rozwiązania nowe lub istotnie ulepszone, które mogą mieć zarówno charakter techniczny, jak i organizacyjny.

Wśród nich na szczególną uwagę zasługują rozwiązania ITS, które są oparte o szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługę podróżnych. Inwestycje w zakresie ITS powinny być wdrażane w sposób systemowy, a nie punktowy jak dotychczas, ponieważ ich efektywność w dużej mierze zależy od ich interoperacyjności. Trzeba także pamiętać, że przyrost infrastruktury transportowej np. drogowej ma małe szanse nadać za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie posiadanego już potencjału infrastrukturalnego województwa.

Bardzo ważne jest nawiązanie współpracy szczebla zarządzających transportem (różnego rodzaju gałęziami) z sektorem B+R, jak i rozwój samego sektora B+R. Pozwoli to na efektywne wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego województwa i zwiększenie przepustowości komunikacyjnej, w szczególności obszarów o dużej gęstości zaludnienia.

Jako newralgiczne pozostają obszary silnie zurbanizowane, dla których bardzo istotne jest zastosowanie rozwiązań innowacyjnych. Rozwiązania te na tych obszarach powinny skupiać się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów, odbywających się w obrębie danego miasta (aglomeracji), obejmujących przemieszczanie osób i przepływy fizyczne towarów oraz informacji z nimi związanych, w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestję i podnoszący jakość życia mieszkańców.

Priorytetowe kierunki działań w celu 5:

- a) Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,
- b) Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,
- c) Rozwój i wdrażanie technologii ITS/telematyki,
- d) Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie (GPS, WIFI, Internet bezprzewodowy).

Instytucją odpowiedzialną za wdrażanie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jest Zarząd Województwa Śląskiego, wykonujący przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich wydziałów Urzędu Marszałkowskiego.

1.3.3.4. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Śląskiego (PTZ-WŚ)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Śląskiego jest w trakcie realizacji – zakończenie prac nad planem nastąpi na przełomie 2013 i 2014 r.

1.3.4. Miejskie

1.3.4.1. Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 – 2020 (SZiZRJ 2020)

Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 – 2020 [16] została przyjęta uchwałą Rady Miejskiej nr IX/85/2007 w dn. 31.05.2007. Stanowi aktualizację podobnego dokumentu („Strategia Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna A-21 na lata 2001 – 2015” z października 2001 r.) dokonaną ze względu na liczne zmiany w wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowaniach rozwoju.

Pożądaný scenariusz przyszłości

Strategia zakłada, że w pełni zdyskontowane zostaną walory położenia miasta w Aglomeracji Górnośląskiej oraz w bliskości Aglomeracji Krakowskiej. Uruchamiane zostają inwestycje sprzyjające dojrzewaniu i rozwinięciu inicjatyw rozwoju sieci przedsiębiorstw w Jaworznickim Biegunie Wzrostu. Inicjatywy te bazują na **wykorzystaniu zasobów wiedzy ośrodków badawczo – rozwojowych Krakowa oraz perspektywie rozbudowanego dostępu do rynku województwa śląskiego** i Jednolitego Rynku Europejskiego. Powstaniu Jaworznickiego Bieguna Wzrostu sprzyjają także: dostępność do autostrady A4 oraz dysponowanie terenami o wysokich walorach środowiskowych.

Zakończenie budowy DTŚ w Aglomeracji Górnośląskiej na odcinku Gliwice – Katowice – Sosnowiec sprzyja realizacji koncepcji jej przedłużenia do śródmieścia Jaworzna. Daje to miastu szansę ustanowienia **nowej osi reurbanizacji** wzmacniającej ekonomiczną i społeczną integrację miasta z jej środowiskiem regionalnym i aglomeracyjnym.

Trwałość rozwoju osiągnięta jest dzięki **ulepszaniu i integracji sieci transportowych**: drogowych (na różnych poziomach organizacji), kolejowych oraz szybkiej kolei regionalnej poprawiającej dostępność do lotnisk w Katowicach-Pyrzowicach i Krakowie-Balicach. Miasto utrzymuje funkcję węzła kolejowego o znaczeniu europejskim.

Trwałość rozwoju, realizowana dzięki promienistym (wielokierunkowym) rozwiązaniom komunikacyjnym, sprzyja **wzrostowi mobilności ludzi**, a tym samym ogranicza zjawisko przedwczesnego opuszczania rynku pracy przez ludność w wieku produkcyjnym. Mobilność ta przyczynia się z kolei do wzrostu dochodów ludności. W połączeniu z koncentracją inwestycji miejskich na infrastrukturze komunalnej w strefach o dużych walorach mieszkaniowych tworzy to warunki **dla powstawania tradycyjnych form osiedleńczych**. Zjawisko rurbanizacji (osiedlania się w warunkach zbliżonych do warunków wiejskich) systematycznie poszerza się stanowiąc ważny czynnik atrakcyjności miasta, szczególnie pielęgnowany i prowadzący do wzmacniania miejskiej struktury demograficznej.

Atrakcyjność środowiska zamieszkania zwiększana jest także przez szczególną dbałość o tereny rolnicze i leśne oraz silnie zaawansowane procesy renaturalizacji.

Wzrost dochodowego potencjału miasta stanowi czynnik pozwalający na przebudowę Śródmieścia, sprzyjającą rozwojowi usług podstawowych i specjalistycznych przyspieszających restrukturyzację tradycyjnych sektorów gospodarczych.

Rdzeniem gospodarczym miasta pozostaje sektor energetyczny, przekształcający sukcesywnie gospodarkę komunalną miasta. Jej nowoczesność i taniaść środków medialnych (ciepło, woda, gaz) **sprzyja osiedlaniu się ludności zewnętrznej**.

Znaczna część obiektów i terenów przemysłowych, szczególnie zlokalizowanych w śródmieściu, jest zagospodarowana przez nowych inwestorów strategicznych związanych z prywatyzowanymi przedsiębiorstwami państwowymi działającymi w mieście, a także przez inwestorów strategicznych pozyskiwanych dzięki zapobiegliwości władz samorządowych, wspieranych przez lokalne środowisko biznesu oraz intelektualne i polityczne elity miasta.

Priorytetowe dziedziny rozwoju miasta

➤ Centrum miasta i przestrzenie publiczne

Regeneracja miasta związana będzie przede wszystkim z nowym **wykorzystaniem terenów poprzemysłowych** po szybie „Kościuszko” w strefie śródmiejskiej oraz rewitalizacją terenów historycznej zabudowy miejskiej rynku i związanych z nim pierzei mieszkaniowych. Konieczne będzie powstrzymanie dekapitalizacji starej zabudowy.

Regeneracja strefy śródmiejskiej wymagać będzie **rozbudowy jej układu komunikacyjnego** o cały system obwodnic wewnętrznych oraz dróg kształtujących ruszt komunikacyjny tego obszaru.

Nowoczesne Centrum administracyjno usługowe zwiększy liczbę lepszych miejsc pracy w mieście i zmieni standardy świadczonych usług publicznych. Atrakcyjność Centrum administracyjno usługowego związana będzie przede wszystkim z **lokalizacją w nim usług wyższego rzędu**, w tym edukacyjnych.

➤ Przedsiębiorczość i alternatywne działalności gospodarcze

Silna pozycja gospodarcza elektrowni Jaworzno III i ZGE Sobieski pozwoli na wpisanie przedsiębiorstw Jaworzna w kształtujący się **Śląski Klaster Czystych Technologii**. Odtworzone zostaną tradycje wytwórcze miasta związane z przemysłem chemicznym, szklarskim i materiałów budowlanych. Poprawa dostępności do zaawansowanych technologii przy wysokim poziomie technicznych kwalifikacji osób z przedsiębiorstw podlegających likwidacji i restrukturyzacji, sprzyjać będzie efektywnemu **wykorzystaniu istniejącego kapitału ludzkiego**.

Potencjały rozwojowe miasta związane są z terenami **odłogów rolnych, lokalnymi zasobami piasków i dolomitów oraz zgromadzonymi odpadami poprzemysłowymi**. Tereny odłogów rolnych mogą być podstawą uruchomienia produkcji roślin przemysłowych, w tym wykorzystywanych dla produkcji energii odnawialnej. Warunkiem ich wykorzystania jest zachowanie ścisłych wymogów ich eksploatacji i respektowaniu zasad zrównoważonego i trwałego rozwoju.

Powiększany będzie potencjał instytucjonalny **wspierania rozwoju przedsiębiorczości**. Tradycyjne wsparcie związane z ofertami inwestycyjnymi, wprowadzaniem firm na rynek, usługami specjalistycznymi i handlowymi zostanie uzupełnione o nowe usługi, zwiększające konkurencyjność firm i poziom ich umiędzynarodowienia.

Stworzenie silnej strefy gospodarczej grupującej szczególnie aktywności sektora małych i średnich przedsiębiorstw będzie bazowało na **aspiracjach młodych ludzi**, dobrze wykształconych i uzyskujących wsparcie ze strony instytucji otoczenia biznesu oraz władz lokalnych i regionalnych.

➤ Przyjazne środowisko zamieszkania i usługi publiczne

Zatrzymany zostanie proces spadku **zatrudniania zamieszkującej miasto ludności** wieku produkcyjnego. Poprzez wzrost nakładów na promocje zdrowia i zapobieganie chorobom przyczyni się do utrzymania aktywności zawodowej mieszkańców.

Naturalne walory przyrodnicze i krajobrazowe miasta będą odbudowywane przede wszystkim poprzez **rewitalizację** osiedli mieszkaniowych wokół likwidowanych i restrukturyzowanych przedsiębiorstw oraz **renaturalizację** stref poprzemysłowych. Enklawy „rdzy przemysłowej” zostaną objęte działaniami poprawy spójności społecznej miasta dla zatrzymania społecznej i kulturalnej marginalizacji całych osiedli mieszkaniowych. Osiedla mieszkaniowe poddane zostaną rehabilitacji, wraz z przebudową infrastruktury edukacji i kształcenia zawodowego.

Atutem wyróżniającym Jaworzno wśród miast Aglomeracji Górnośląskiej będzie bioróżnorodność obszarów rekreacyjnych miasta.

➤ Infrastruktura ochrony środowiska

Utrzymanie, a nawet wzmocnienie, wysokiej atrakcyjności Jaworzna dla budownictwa mieszkaniowego wymaga systematycznej rozbudowy miejskiego systemu gromadzenia i oczyszczania ścieków komunalnych oraz przemysłowych. Nowe ujęcia wody pitnej, poprawa jakości wód, przebudowa miejskich wodociągów (szczególnie na terenach szkód górniczych) pozwolą na poprawę efektywności gospodarowania w tej sferze usług miejskich.

Konieczne jest, przy uzyskaniu daleko idącej pomocy zewnętrznej, ograniczenie ryzyka środowiskowego związanego ze zdeponowanymi w środowisku odpadami przemysłowymi, szkodami górnictwami i obszarami zalewiskowymi. Szczególnej interwencji publicznej będzie wymagało rozwiązanie problemu zanieczyszczenia powietrza z niskich źródeł.

Atrakcyjność miasta związaną z rekreacją i spędzaniem czasu wolnego wynika z infrastruktury ochrony przyrody. Na wzrost atrakcyjności środowiska zamieszkania wpłynie odbudowa bioróżnorodności środowiska naturalnego.

➤ Sieci transportowe i komunikacyjne

Ukształtowany satelitarny układ miasta będzie wzmocniony poprzez lokowanie inwestycji w trzech **strategicznych węzłach zagospodarowania** przestrzennego miasta. Będą to:

- * tereny wokół przebudowanego węzła Jeleń z urządzonym parkiem technologicznym, zrewitalizowanym ośrodkiem rekreacyjno-sportowym (Tarka) i rezydencjalnymi przestrzeniami zabudowy mieszkaniowej,
- * tereny strefy gospodarczej wokół skrzyżowania S1 / DTŚ oraz S1 / A4,
- * tereny odnowy przemysłowej Szczakowa.

Węzły strategiczne miasta dyskontować będą istniejącą sieć drogową o znaczeniu europejskim (Europejski Korytarz Transportowy nr III) i krajowym.

Niewykrystalizowany układ drogowy wiążący Centrum miasta z jego osiedlami zostanie przebudowany dla uzyskania połączeń drogowych rejonów koncentracji usług w jednostkach satelitarnych. Dotyczyć to będzie w szczególności powiązań z Ciężkowicami, Szczakową, Długoszyńcem, Jeleniem i Byczyną.

Ograniczone możliwości wykorzystania położenia miasta w transeuropejskim korytarzu komunikacyjnym zostaną odblokowane poprzez modernizację linii kolejowej Wrocław – Kraków oraz przebudowę węzła Jeleń na A4.

Układ powiązań komunikacyjnych miasta na osi północ – południe (Oświęcim – Sławków – Olkusz) będzie wymagał inwestycji w postaci drogi współpracy regionalnej. Umożliwi to podjęcie budowy sieci współpracy przedsiębiorstw Jaworzna z platformą logistyczną Sławkowa.

Kluczowe problemy

Analiza kluczowych problemów rozwoju (dla wszystkich ww. dziedzin) wskazuje m.in. na:

- * **Postrzeganie Jaworzna jako miasta - sypialni**
- * Brak obiektów centrotwórczych służących mieszkańcom: kulturalnych, handlowych i rozrywkowych
- * Niskie walory architektoniczno-estetyczne obszaru centralnego
- * Nacisk na kształtowanie luźnej zabudowy mieszkaniowej
- * Wysokie koszty budowy sieciowej infrastruktury komunalnej
- * Brak chęci do inwestowania w centrum
- * **Brak wielkomiejskiej wizji miasta i określenia jego pozycji w aglomeracji, regionie i pasie Polski Południowej**
- * **Nieokreślona rola centrum miasta Jaworzna w relacji do innych osiedli**
- * Brak koncepcji zagospodarowania obszaru śródmiejskiego, w tym: terenów poprzemysłowych
- * **Historyczne tradycje osiedli powodujące małe zainteresowanie mieszkańców atrakcyjnością centrum**
- * Brak przekonania społeczności lokalnej o konieczności rozwoju centrum
- * Gęsta zabudowa centrum
- * Rozdrobnienie własności terenów znajdujących się w centrum

- * Nieuregulowany stan prawny nieruchomości w centrum miasta
- * Brak kapitału
- * Ruch tranzytowy prowadzony przez centrum miasta
- * **Wyższy poziom konkurencyjności okolicznych miast**
- * Przeszarżalność infrastruktury
- * **Duże koszty funkcjonowania miasta związane z rozwlekłością sieci infrastruktury**
- * Duża ilość zdegradowanych terenów przemysłowych
- * Niekontrolowane rozprzestrzenianie się efektów oddziaływania odpadów niebezpiecznych (pestycydów i cyjanków) w otoczeniu
- * Wzrastająca presja na rozbudowę sieci drogowej w mieście
- * Wzrastająca presja środowisk lokalnych na neutralizację ruchu samochodowego w mieście
- * Niemożność przebudowy istniejącego drogowego układu komunikacyjnego
- * Zły stan techniczny dróg w mieście oraz ich oświetlenia
- * Mała ilość miejsc parkingowych
- * Zła jakość dróg osiedlowych
- * Brak utwardzonej nawierzchni dróg gruntowych
- * Zablockowanie Węzła Jeleńskiego
- * Brak obwodnicy miasta
- * Prymat tranzytu nad ruchem lokalnym
- * Niedorozwój sieci komunikacji drogowej na kierunku Północ – Południe od rejonu Szczakowej-Sławkowa-Maczek do węzła autostradowego i dalej do Oświęcimia-Libiąża-Chełmka

Wśród największych atutów miasta wymieniana jest dobra lokalizacja miasta w pobliżu europejskich i krajowych szlaków komunikacyjnych. Jako jedną z największych szans autorzy Strategii postrzegają położenie miasta w Aglomeracji Górnośląskiej oraz na granicy dwóch województw i wynikający z tego duży, regionalny rynek zbytu oraz rozwinięte otoczenie okołobiznesowe w regionie śląskim i małopolskim. Dobre położenie w obrębie Aglomeracji skłania mieszkańców ościennych miast do korzystania z istniejącej bazy oraz bogatej oferty kulturalnej

1.3.4.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy (SUiKZP)

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna [15] zostało przyjęte uchwałą Rady Miejskiej nr XLIV-520-2005 w dn.30.08.2005 r., a następnie było kilkakrotnie nowelizowane. Od 2013 r. trwają prace nad nową wersją Studium, będzie ono jednak ukończone dopiero w 2014 r.

Studium pełni trzy podstawowe funkcje:

- jest aktem polityki przestrzennej gminy, przez do określa politykę rozwoju przestrzennego gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego
- koordynuje ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego i wpływa na ich kształt,
- promuje gminę na zewnątrz – studium to filozofia rozwoju przestrzenno-gospodarczego na przyszłość, mogąca zachęcić do inwestowania; im bardziej wszechstronny i przekonujący jest program rozwoju, tym bardziej atrakcyjna staje się formułowana oferta.

Studium nie jest aktem prawa miejscowego, ale dokumentem strategicznym - jego ustalenia są wiążące przy sporządzaniu i aktualizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Uchwalając plan miejscowy rada gminy stwierdza o jego zgodności z ustaleniami SUiKZP, a ewentualna sprzeczność ustaleń planu miejscowego z jakimkolwiek ustaleniem Studium powoduje – co do zasady – nieważność planu.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna jest podstawowym dokumentem, w którym następuje koordynacja wszystkich przedsięwzięć dotyczących zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, szczególnie dla strategii rozwoju miasta. Polityka przestrzenna określona w Studium stanowi podstawę wszelkich działań rodzących skutki w zagospodarowaniu przestrzennym i w krajobrazie miasta.

W trakcie tworzenia SUIKZP dla miasta Jaworzna uwzględniono założenia strategiczne, analizę diagnostyczną miasta oraz poglądy i aspiracje społeczności lokalnej. W ich wyniku powstał w miarę pełny i prawie jednolity obraz potrzeb i oczekiwań władz i mieszkańców miasta. Z jednej strony mieszkańcy chcieliby podtrzymywać historycznie ukształtowaną kompozycję przestrzenną miasta z jego rynkiem oraz tradycjami gospodarczymi, węzłami komunikacyjnymi i terenami otwartymi, z drugiej wskazują na konieczność poprawy rozwiązań komunikacyjnych w mieście, zwiększenie poszanowania środowiska i poprawę jakości życia mieszkańców, nie do końca uświadamiając sobie ekonomiczne podstawy koniecznych zmian.

Zmiana wizerunku miasta i **podniesienie jego atrakcyjności** oraz poprawa jakości życia powinna się odbywać m.in. poprzez działania ukierunkowane na kształtowanie struktury przestrzennej i rewitalizację miasta, zapobiegające zamieraniu centrum miasta i degradacji jego przestrzeni publicznych. Atutem Jaworzna jest możliwość stworzenia atrakcyjnych warunków życia, dających możliwość wyboru między ofertami mieszkania i wypoczynku i wykorzystujących na swoją korzyść proces suburbanizacji zachodzący w dużych miastach woj. śląskiego i małopolskiego (odpływ ludności do stref podmiejskich, położonych poza granicami miasta). Działania te powinny rozwijać i promować te rodzaje działalności, które pomogą zatrzymać w mieście ludzi młodych oraz mogą przyciągnąć w przyszłości nowych mieszkańców z zewnątrz.

Dla ustaleń SUIKZP dla miasta Jaworzna istotne znaczenie mają niektóre kierunki rozwoju wyznaczone w planie zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego, wśród nich integracja przestrzenna Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (KOM). Kierunki i możliwości rozwoju KOM wynikające z układu bipolarnego aglomeracji Krakowa i Katowic polegają na:

- wykorzystaniu przestrzeni międzyaglomeracyjnej jako rezerwy otwierającej szanse rozwojowe dla aglomeracji, przyciągając nowe inwestycje,
- rozwoju infrastruktury, która może być użyteczna w obu częściach układu dipolowego lub służyć jego integracji,
- dostępie do pewnych usług, niedostępnych lub słabo dostępnych w aglomeracjach, np. w zakresie rekreacji i turystyki

Położenie miasta Jaworzna na styku konkurencyjnych obszarów metropolitalnych pozwoli na wykorzystanie jego możliwości przestrzennych dla:

- lokowania inwestycji i infrastruktury technicznej integrującej regiony,
- oferowania atrakcyjnych warunków zamieszkania i rekreacji,
- rozwoju urządzeń infrastruktury społecznej wzmacniających funkcje metropolitalne

Najważniejsze ustalenia studium związane z zagospodarowaniem przestrzennym i transportem (infrastruktura transportowa):

W wyniku rozpoznania istotnych dla społeczności miasta wartości rozwoju przestrzennego przyjęto 4 priorytetowe sfery rozwoju miasta:

S1. Centrum miasta i wewnętrzne relacje przestrzenne

S2. Układ komunikacyjny

S3. Baza ekonomiczna miasta

S4. Przyrodnicze i kulturowe środowisko miasta.

Kierunek polityki przestrzennej miasta odpowiadający sferze S2 to „Integracja miejskiego układu komunikacyjnego z układem międzynarodowym, krajowym, regionalnym i aglomeracyjnym” (K1).

Celem tych działań jest „Podniesienie sprawności układu komunikacyjnego” a priorytetem: „Budowa średnicowo-obwodowego układu komunikacyjnego miasta”.

Jako najważniejsze działania w tym zakresie wymieniono:

- 1) wykorzystanie przebiegu europejskich korytarzy transportowych w ciągu autostrady A4 (nr III) i drogi krajowej S1 (nr VI), w tym uzyskanie dostępu poprzez przebudowę węzła Jeleń,
- 2) realizację Drogi Współpracy Regionalnej,
- 3) realizację północnej obwodnicy centrum,
- 4) budowę południowej obwodnicy centrum,
- 5) budowę obwodnic wokół satelitarnych jednostek strukturalnych miasta i realizacja nowych odcinków ulic,
- 6) sukcesywną modernizację istniejącej sieci drogowo-ulicznej,
- 7) wykorzystanie przebiegu międzynarodowych korytarzy kolejowych, w tym przebudowę istniejących i realizację nowych wiaduktów kolejowych i drogowych.

Przedstawione kierunki rozwoju miasta wymagają uwzględnienia na każdym etapie podejmowanych decyzji planistycznych i realizacyjnych, **zasad i warunków zrównoważonego rozwoju**.

Pod pojęciem zrównoważonego rozwoju rozumie się taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń⁷.

Warunki zrównoważonego rozwoju miasta Jaworzna obejmują m.in. następujące wskazania:

- 4) ograniczenie ruchu samochodowego, rozwijanie atrakcyjnych form transportu publicznego, charakteryzujących się dużą niezawodnością i zapewniających większą punktualność i małą czasochłonność przejazdów,
- 5) wprowadzanie zabudowy o funkcjach mieszanych w celu zmniejszenia liczby przejazdów między miejscem pracy a zamieszkania,
- 6) rozwijanie zespołów zabudowy o funkcjach mieszanych przede wszystkim wzdłuż tras transportu publicznego,
- 7) lokalizowanie nowych centrów usługowych przy węzłach transportu publicznego, a do obiektów już istniejących zapewnienie konsumentom wygodnego dojazdu środkami komunikacji miejskiej,
- 8) wprowadzenie ciągów pieszych i wyznaczenie obszarów dostępnych wyłącznie dla ruchu pieszego,
- 9) realizowanie urozmaiconych i dobrze wyposażonych tras rowerowych.

Dla realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym przeznaczają się tereny strategicznych węzłów rozwojowych:

- 1) Nowe Miasto – nowe, współczesne centrum miasta, zlokalizowane na terenach po szybie Kościuszko; funkcje administracyjno-usługowo-handlowe
- 2) Jeleń – strefa aktywności gospodarczej zlokalizowana na terenach wokół proponowanego do przebudowy węzła na autostradzie A4; funkcje produkcyjno-usługowe, rekreacyjne (ośrodek Tarka) i mieszkaniowa (rezydencjalna),
- 3) Tereny przemysłowe Zachód – strefa gospodarcza zlokalizowana na południe od ul. Orłąt Lwowskich; funkcje produkcyjno-usługowe,

⁷ - Art. 3 pkt 50 ustawy z dn. 27.04.2001 Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001, nr 62, poz.627 z późn. zm.)

- 4) Jaworznicki Park Przemysłowy Kompleks I – strefa odnowy przemysłowej zlokalizowana przy ul. Grunwaldzkiej na terenie zlikwidowanej KWK Jan Kanty; funkcje produkcyjno-usługowe,
- 5) Szczakowa – strefa aktywności gospodarczej; funkcje logistyczna, produkcyjno-usługowa i mieszkaniowa,
- 6) tereny ukształtowanej i projektowanej zabudowy miasta objęte realizacją programu „Czysta i tania woda”;
- 7) tereny przemysłowe Zachód poniżej Łubowca
- 8) tereny wzdłuż nowo budowanych tras i ulic, m.in. północnej obwodnicy centrum, zachodniej obwodnicy miasta, pd-zach odcinka dużej obwodnicy, południowej obwodnicy Długoszyna, zachodniej obwodnicy Szczakowej, południowej obwodnicy Ciężkowic i in.

Na inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym przeznaczają się:

- 1) tereny dróg:
 - a) południowa obwodnica centrum w ciągu drogi krajowej nr 79
 - b) południowa obwodnica śródmieścia od ul. Wojska Polskiego przez ul. Martyniaków do ul. Krakow-skiej
 - c) Droga Współpracy Regionalnej Oświęcim – Jaworzno - Olkusz
- 2) tereny linii kolejowych PKP leżących w europejskich korytarzach transportowych (modernizacja linii AGC i AGCT: E30, C-E30, E65 i CE65/2)
- 3) tereny systemów energetycznych, w tym m.in. rozbudowa elektrowni Jaworzno III i elektrownia Jaworzno II

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²:

- 1) węzeł strategiczny Tereny przemysłowe Zachód na południe od ul. Orłąt Lwowskich, między istniejącą linią kolejową i drogą S1
- 2) Pieczyńska
- 3) Jan Kanty

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m²:

- 1) Tereny składowiska poprzemysłowego przy szybie Piłsudski,
- 2) Tereny projektowanego Nowego Miasta
- 3) Obszar ograniczony ulicami: Królowej Jadwigi, Grunwaldzką i Mickiewicza

Obszary przestrzeni publicznych:

Wyróżniono trzy obszary dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjające nawiązaniu kontaktów społecznych, ze względu na ich położenie i cechy funkcjonalno-przestrzenne.

- 1) Istniejące centrum miasta – obejmuje rynek i przyległe tereny między ulicami Pocztową, Grunwaldzką i Królowej Jadwigi,
- 2) Projektowane „Nowe Miasto”
- 3) Projektowany obszar usług centro twórczych na terenie po zlikwidowanej elektrowni Jaworzno I

1.3.4.3. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP)

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są przepisami gminnymi ustalającymi przeznaczenie terenów na określone cele oraz zasady ich zagospodarowania i zabudowy.

Wykaz obowiązujących planów według stanu na sierpień 2013 r. zawiera Tabela 1, a sytuację planistyczną przedstawiono na rys. 4.

Tabela 1 – Miasto Jaworzno - Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (stan na 31.08.2013 r.)

L.p.	Zakres planu
1	2
1	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszarów strategicznych oraz restrukturyzacji i przebudowy przemysłu w dzielnicy Śródmieście i Centrum miasta Jaworzna Uchwała nr XXII/434/2000 Rady Miejskiej w Jaworznie z 19 maja 2000 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 27 poz. 426 z 17.08.2000) obowiązuje od 1.09.2000 r. częściowo uchylony przez plany nr 9, 22, 25, 26, 27, 34
2	Miejscowy plan zagospodarowanie przestrzennego dla obszaru budownictwa mieszkaniowego Warpie - Podwale Uchwała nr XL/701/2001 Rady Miejskiej w Jaworznie z 27 września 2001 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 84, poz. 2150 z 29.10.2001) obowiązuje od 13.11.2001 r. częściowo uchylony przez plan nr 22 i uchylony przez plan 39
3	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu górniczego ZGE Sobieski-Jaworzno III Sp. z.o.o. w Jaworznie w granicach administracyjnych miasta Jaworzna Uchwałą nr XLI/720/2001 Rady Miejskiej w Jaworznie z 25 października 2001 r.(Dz. Urz. Woj. Śl. nr 98 oz. 3101 z 3.12.2001) obowiązuje od 18.12.2001 r. częściowo uchylony przez plany nr 2, 5, 6, 7, 9, 17, 22, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 35, 38,39, 42,43
4	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna dla dzielnicy Szczakowa Uchwała nr XLII/739/2001 z 29 listopada 2001 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 103, poz. 3387 z 18.12.2001) obowiązuje od 2.01.2002 r.
5	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów przeznaczonych pod zabudowę w rejonie ulicy Chelmońskiego – południe Uchwała nr VIII/76/2003 Rady Miejskiej w Jaworznie z 27 marca 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 47, poz. 1367 z 23.05.2003) obowiązuje od 7.06.2003 r.
6	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu przeznaczonego pod zabudowę w rejonie ulicy Kołatąja - zachód Uchwała nr XII/113/2003 Rady Miejskiej w Jaworznie z 26 czerwca 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 63, poz. 1916 z 18.07.2003) obowiązuje od 2.08.2003 r.
7	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu przeznaczonego pod zabudowę w rejonie ulicy Kołatąja - wschód Uchwała nr XII/114/2003 Rady Miejskiej w Jaworznie z 26 czerwca 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 63, poz. 1917 z 18.07.2003) obowiązuje od 2.08.2003 r.
8	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Martyniaków w Jaworznie Uchwała nr XXVI/282/2004 Rady Miejskiej w Jaworznie z 24 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 91, poz. 2552 z 17.09.2004) obowiązuje od 18.10.2004 r. częściowo uchylony przez plan nr 29
9	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie stadionu Victoria Uchwała nr XXVI/281/2004 Rady Miejskiej w Jaworznie z 24 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 99,

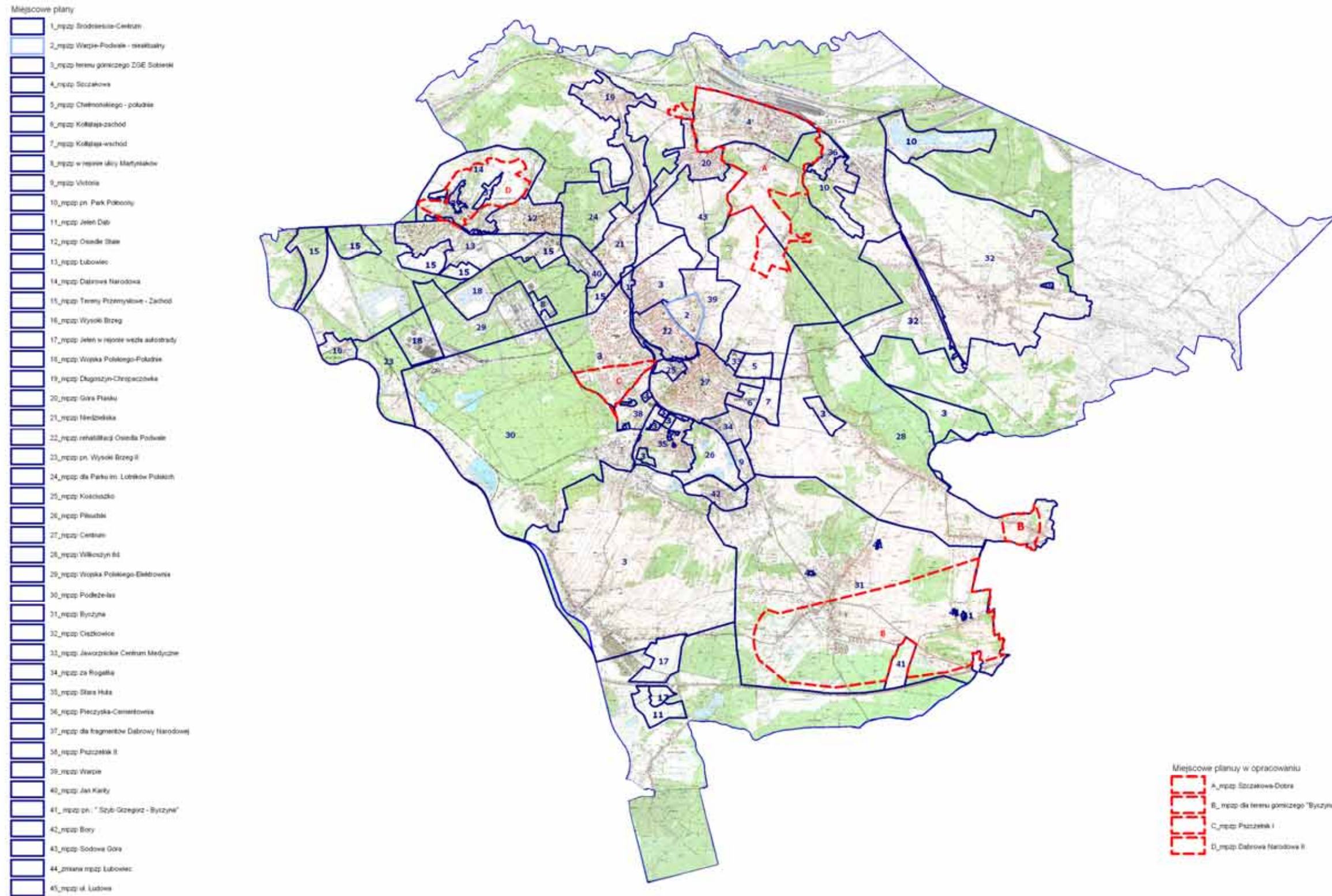
L.p.	Zakres planu
1	2
	poz. 2808 z 20.10.2004) obowiązuje od 20.11.2004 r. częściowo uchylony przez plan nr 26
10	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego fragmentu obszaru pod nazwą Park Północny , objętego programem rewitalizacji i rozwoju zdegradowanych obszarów przemysłowych miasta Jaworzna – Obszar Pieczyska i Sosina Uchwała nr XLVIII/566/2005 Rady Miejskiej w Jaworznie z 27 października 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 138, poz. 3474 z 28.11.2005) obowiązuje od 29.12.2005 r. częściowo uchylony przez plan nr 36
11	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna dla obszaru Jeleń –Dąb Uchwała nr LI/643/2006 z 2 marca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 41, poz. 1178 z 4.04.2006) obowiązuje od 4.05.2006 r.
12	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Osiedle Stale w Jaworznie Uchwała nr LV/740/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2445 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r.
13	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Łubowiec w Jaworznie Uchwałą nr LV/741/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2446 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r. uchylony przez plan nr 44
14	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Dąbrowa Narodowa w Jaworznie Uchwała nr LV/742/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2447 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r. częściowo uchylony przez plan nr 37
15	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowych Zachód w Jaworznie Uchwała nr LV/743/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2448 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r. częściowo uchylony przez plan nr 40
16	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wysoki Brzeg w Jaworznie Uchwała nr LV/744/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2449 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r.
17	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Jeleń w rejonie węzła autostrady w Jaworznie Uchwała nr LV/745/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2450 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r.
18	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wojska Polskiego - Południe w Jaworznie Uchwała nr LV/746/2006 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 87 poz. 2451 z 28.07.2006) obowiązuje od 27.08.2006 r. częściowo uchylony przez plan nr 29
19	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Długoszyn - Chropaczówka w Jaworznie Uchwała nr IV/36/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z 25 stycznia 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 45 poz. 955 z 15.03.2007) obowiązuje od 14.04.2007 r.
20	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Góra Piasku w Jaworznie Uchwała nr IV/37/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z 25 stycznia 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 45 poz. 956 z 15.03.2007) obowiązuje od 14.04.2007 r.

L.p.	Zakres planu
1	2
21	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Niedzieliska w Jaworznie Uchwała nr IV/38/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z 25 stycznia 2007 r. Dziennik (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 45 poz. 957 z 15.03.2007) obowiązuje od 14.04.2007 r. częściowo uchylony przez plan nr 24
22	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rehabilitacji Osiedla Podwale w Jaworznie Uchwała nr XII/136/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z 30 sierpnia 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 174 poz. 3247 z 15.10.2007 r.) obowiązuje od 14.11.2007 r.
23	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wysoki Brzeg II w Jaworznie Uchwała nr XIV/150/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z 27 września 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 190 poz. 3532 z 12.11.2007) obowiązuje od 12.12.2007 r.
24	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Parku im. Lotników Polskich w Jaworznie Uchwała nr XX/251/2008 Rady Miejskiej w Jaworznie z 1 kwietnia 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 108 poz. 2240 z 12.06.2008) obowiązuje od 12.07.2008 r.
25	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Kościuszko w Jaworznie Uchwała nr XXII/264/2008 Rady Miejskiej w Jaworznie z 29 maja 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 123 poz. 2432 z 4.07.2008) obowiązuje od 3.08.2008 r.
26	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Piłsudski w Jaworznie Uchwała nr XXIV/322/2008 Rady Miejskiej w Jaworznie z 28 sierpnia 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 182 poz. 3321 z 3.10.2008) obowiązuje od 2.11.2008 r.
27	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Centrum w Jaworznie Uchwała nr XXXII/437/2009 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 28 kwietnia 2009 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 122 poz. 2578 z 13.07.2009) obowiązuje od 12.08.2009 r.
28	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wilkoszyn, Jeziorki, Cezarówka Górna i Koźmin w Jaworznie Uchwała nr XXXVII/508/2009 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 października 2009 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 12 poz. 197 z 27.01.2010) obowiązuje od 26.02.2010 r.
29	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wojska Polskiego – Elektrownia w Jaworznie Uchwała nr XLV/589/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 31 maja 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 165 poz. 2700 z 31.08.2010) obowiązuje od 30.09.2010 r.
20	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Podłęże - las w Jaworznie Uchwała nr XLV/590/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 31 maja 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 165 poz. 2701 z 31.08.2010) obowiązuje od 30.09.2010 r.
31	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Byczyna w Jaworznie Uchwała nr XLV/591/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 31 maja 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 165 poz. 2702 z 31.08.2010 r.) obowiązuje od 30.09.2010 r. częściowo uchylony przez plan nr 41
32	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Ciężkowice w Jaworznie Uchwała nr XLVI/620/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 czerwca 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 191 poz.2919 z 17.09.2010 r.) obowiązuje od 17.10.2010 r.
33	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Jaworznicke Centrum Medyczne w Jaworznie Uchwała nr XLVII/645/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 26 sierpnia 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 249 poz.3812 z 29.11.2010 r.) obowiązuje od 29.12.2010 r.
34	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego za Rogatką w Jaworznie

L.p.	Zakres planu
1	2
	Uchwała nr XLIX/681/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 28 października 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 17 poz. 304 z 20.01.2011 r.) obowiązuje od 19.02.2011 r.
35	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Stara Huta w Jaworznie Uchwała nr III/20/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 23 grudnia 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 42 poz. 734 z 23.02.2011 r.) obowiązuje od 25.03.2011 r.
36	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Pieczyska-Cementownia w Jaworznie Uchwała nr VII/84/2011 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 28 kwietnia 2011 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 124 poz. 2390 z 9.06.2011 r.) obowiązuje od 9.07.2011 r.
37	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentów Dąbrowy Narodowej w Jaworznie w Jaworznie Uchwała nr XV/171/2011 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 24 listopada 2011 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 357 z 20.01.2012 r.) obowiązuje od 19.02.2012 r. <i>uwaga: rozstrzygnięcie nadzorcze - Dz. Urz. Woj. Śl. z 20.01.2012 poz. 390</i>
38	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Pszczelnik II w Jaworznie Uchwała nr XVI/179/2011 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 22 grudnia 2011 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 602 z 1.02.2012 r.) obowiązuje od 2.03.2012 r. <i>uwaga: rozstrzygnięcie nadzorcze - Dz. Urz. Woj. Śl. z 1.02.2012 poz. 632</i>
39	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Warpie w Jaworznie Uchwała nr XX/250/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 26 kwietnia 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 2309 z 6.06.2012 r.) obowiązuje od 7.07.2012
40	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Jan Kanty w Jaworznie Uchwała nr XXII/288/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 28 czerwca 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 31 lipca 2012 r. poz. 3117) obowiązuje od 30.08.2012 <i>uwaga: rozstrzygnięcie nadzorcze o sygn. IFIII.4131.44.2012 z dnia 27 lipca 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z 31.07.2012 poz. 3121)</i>
41	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pn.: szyb Grzegorz – Byczyna w Jaworznie Uchwała nr XXVI/379/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 listopada 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 11 stycznia 2013 r. poz. 436) obowiązuje od 25 stycznia 2013 r.
42	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Bory w Jaworznie Uchwała nr XXVI/380/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 listopada 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 8 stycznia 2013 r. poz. 165) obowiązuje od 7 lutego 2013 r.
43	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Sodowa Góra w Jaworznie Uchwała nr XXVI/378/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 listopada 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 22 stycznia 2013 r. poz. 660) obowiązuje od 21 lutego 2013 r.
44	Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „ Łubowiec ” w Jaworznie Uchwała nr XXII/289/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 28 czerwca 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 18 lutego 2013 r. poz. 1706) obowiązuje od 20 marca 2013 r
45	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Ludowej w Jaworznie Uchwała nr XXXIV/482/2013 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 4 lipca 2013 r. poz. 4727) obowiązuje od 18 lipca 2013 r

Źródło: Urząd Miejski w Jaworznie [<http://www.bip.jaworzno.pl>]

SYTUACJA PLANISTYCZNA MIASTA JAWORZNA - STAN NA: SIERPIEŃ 2013 R.



Rys. 4. Sytuacja planistyczna w zakresie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (stan: 31.08.2013 r.) Źródło: Urząd Miejski w Jaworznie [http://www.bip.jaworzno.pl]

Ustalenia istotne dla PZRPTZ zawierają następujące mpzp:

- 1) mpzp dla obszaru „Jeleń - Dąb” (uchwała LI/643/2006 z 02.03.2006) dotyczy obszaru o pow. 36,4 ha w pobliżu węzła autostradowego „Jeleń”.

Dopuszcza się realizację zabudowy usługowej w tym handel hurtowy, z wyłączeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² (ozn. 1PU do 5 PU)

- 2) mpzp dla obszaru „Jeleń w rejonie węzła autostrady” (uchwała LV/745/2006 z 29.06.2006) – planem objęty jest obszar o powierzchni 61,6 ha położony po południowej i północnej stronie węzła autostrady A-4 z ul. Dąb.

Wyznaczono tereny produkcyjno-usługowe (ozn. 1PU do 5 PU) o łącznej powierzchni 435,6 ha z podstawowym przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjno-składową. Dopuszcza się na tych terenach realizację zabudowy usługowej, w tym handel hurtowy i detaliczny o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m².

- 3) mpzp terenów przemysłowych „Zachód” (uchwała LV/743/2006 z 29.06.2006) obejmuje 5 terenów o łącznej powierzchni 242,3 ha: Jęzor I, Jęzor II, Przemysłowa I, Przemysłowa II, Jan Kanty-Park.

Główne przeznaczenie terenów to nieuciążliwa zabudowa usługowa (ozn. 1U do 27U) oraz obiekty produkcyjne, składy i magazyny i obiekty handlowo-usługowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (ozn. 1PUC do 4PUC).

- 4) mpzp „Kościszko” (uchwała XXII/264/2008 z 29.05.2008) – przedmiotem regulacji są tereny o powierzchni 15 ha obejmujące tereny szybu Kościszko zlikwidowanego zakładu KWK „Jaworzno”. Przewiduje m.in.: obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m² i o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (ozn. 1U i 2U). Ustalono następujące normatywy służące do wyliczania niezbędnej liczby miejsc postojowych dla samochodów osobowych (wybrane): a) Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m² i poniżej 2000m² – 15 miejsc na 1000m² powierzchni sprzedaży, b) Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² - 25 miejsc na 1000m² powierzchni sprzedaży, c) Obiekty gastronomiczne i rozrywkowe - 15 miejsc na 1000m² powierzchni użytkowej, d) Teatry, sale kinowe, koncertowe i widowiskowe, kluby muzyczne - 15 miejsc na 100 miejsc użytkowych, e) Muzea, galerie, sale wystawowe, biblioteki, centra informacyjne - 15 miejsc na 1000m² powierzchni użytkowej.

- 5) mpzp „Centrum” (uchwała XXXII/437/2009 z 28.04.2009) uwzględni miejskie programy inwestycyjne, w tym:

– „Rynek-Od.Nowa” – zmiana sposobu obsługi komunikacyjnej pozwalająca na wyłączenie Rynku i części ulicy Pocztowej z ruchu kołowego

– obwodnica miejska w ciągu DK79 – wprowadzenie granic drogi i jej powiązanie z istniejącą obsługą komunikacyjną

Nakazano stosowanie w obszarze objętym planem wskaźników zaspokojenia potrzeb parkingowych nie mniejszych niż: a) Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna: 2 stanowiska postojowe na budynek (w tym miejsce w garażu), zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna: 1 miejsce postojowe na 1 mieszkanie; b) Usługi wbudowane, w budynkach wielo- i jednorodzinnych: 1 stanowisko na 50m² powierzchni użytkowej lokalu i dodatkowo 1 stanowisko na 4 zatrudnionych, ale ogółem nie mniej niż 2 stanowiska; c) Usługi występujące samodzielnie: 1 stanowisko na 35m² powierzchni handlowej, 1 stanowisko na 50m² powierzchni biurowej, 1 stanowisko na 6 miejsc konsumpcyjnych i dodatkowo 1 stanowisko na 4 zatrudnionych, ale ogółem nie mniej niż 2 stanowiska; d) Dla usług wymagających dostaw towarów należy w granicach działki wyznaczyć plac umożliwiający rozładunek i zawrót pojazdu

- 6) W mpzp „Wojska Polskiego-Elektrownia” (uchwała XLV/589/2010 z 31.05.2010) uwzględniono m.in. rozbudowę elektrowni Jaworzno wraz z systemem elektroenergetycznych linii przesyłowych (ozn. PEE)

- 7) W mpzp „Podłęże-las” (uchwała XLV/590/2010 z 31.05.2010) uwzględniono m.in.:

– rozbudowę elektrowni Jaworzno wraz z systemem elektroenergetycznych linii przesyłowych (ozn. PEE)

– wprowadzenie obwodnicy miejskiej w klasie G, biegnącej od DK 79 (ul. Katowicka) przez ul. Martyniaków, las ochronny, tereny Zakładów Chemicznych „Organika-Azot SA” z włączeniem do już zrealizowanego fragmentu obwodnicy (ozn. KDG)

- wprowadzenie połączenia w klasie Z, drogi jak wyżej z Mysłowicami – trasa po południowej stronie boczniczy kolejowej - śladem drogi istniejącej (ozn. KDZ1)
- 8) W mpzp „Jan Kanty” (uchwała XXII/288/2012 z 28.06.2012) obejmującym teren po zlikwidowanej kopalni „Jan Kanty”, położony w północno – zachodniej części miasta Jaworzna, o powierzchni około 40 ha przewidziano:
- Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się przeznaczenie pod obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², magazyny, obiekty handlu hurtowego i giełdowego. Ustalono także konieczność zapewnienia stałych miejsc postojowych dla samochodów osobowych w granicach działki budowlanej, według wskaźnika: a) dla obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – minimum 1 miejsce na 100m² powierzchni całkowitej, lecz nie więcej niż 3,5 miejsca postojowego na 100m² powierzchni całkowitej, b) dla obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży do 2000m² – minimum 1 miejsce na 100m² powierzchni całkowitej, lecz nie więcej niż 3,5 miejsca postojowego na 100m² powierzchni całkowitej, c) dla magazynów, obiektów handlu hurtowego i giełdowego – maksimum 2 miejsca postojowe na 100m² powierzchni użytkowej, d) dla innych obiektów minimum 2 miejsca postojowe na 100m² powierzchni użytkowej.
 - Tereny pod linię tramwajową (ozn. 1KT), drogę publiczną o funkcji ulicy głównej ruchu przyspieszonego z linią tramwajową (1KDGP2/2+T – ulica Grunwaldzka z jednotorową linią tramwajową)
- 9) W mpzp „Łubowiec” (uchwała XXII/289/2012 z 28.06.2012) zapisano tereny przeznaczone pod linię tramwajową – oznaczenia: 1KT (linia tramwajowa), 1KDZ+T (droga publiczna o funkcji ulicy zbiorczej z linią tramwajową), 1KDL+T oraz 2KDL+T (drogi publiczne o funkcji ulic lokalnych z linią tramwajową).

1.3.4.4. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Jaworzna na lata 2004 – 2015 (POŚdMJ 2015)

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Jaworzna na lata 2004 – 2015 [18] jest dokumentem planowania strategicznego, wyrażającym cele i kierunki polityki ekologicznej samorządu miasta Jaworzna i określającym wynikające z niej działania. Wykorzystywany jest jako główny instrument strategicznego zarządzania miastem w zakresie ochrony środowiska. Proponowane w nim cele i działania ukierunkowane są na tworzenie warunków dla takich zachowań ogółu społeczeństwa Jaworzna, które służyć będą poprawie stanu środowiska przyrodniczego. Realizacja celów wytyczonych w programie powinna spowodować **poprawienie warunków życia mieszkańców przy zachowaniu walorów środowiska naturalnego na terenie miasta.**

Dokument przyjęto na sesji Rady Miejskiej w dniu 04.03.2004 r. (uchwała nr XXI/222/2004)

Naczelną zasadą przyjętą w Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Jaworzna jest zasada zrównoważonego rozwoju. Zasada ta, wynikająca z prawa człowieka do życia w czystym środowisku, gwarantowana jest m.in. przez Konstytucję RP z dnia 2 kwietnia 1997 roku, która stanowi, że **Rzeczpospolita Polska zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.**

Zrównoważony rozwój oznacza prowadzenie szerokiej działalności gospodarczej i społecznej przy jednoczesnym niedopuszczeniu do dalszej degradacji środowiska naturalnego oraz na podejmowaniu działań zmierzających do restytucji zniszczonych elementów środowiska. Istota rozwoju zrównoważonego polega więc na tym, aby zapewnić zaspokojenie obecnych potrzeb bez ograniczania przyszłym generacjom możliwości rozwoju. Efektywność działań w zakresie ochrony dziedzictwa przyrodniczego zależy przede wszystkim od **polityki i rozwiązań przyjętych na szczeblu lokalnym** oraz pozyskania zainteresowania i zrozumienia ze strony społeczności lokalnych.

W Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Jaworzna na podstawie kompleksowego raportu o stanie środowiska i źródłach jego przekształcenia i zagrożenia przedstawiono propozycję działań programowych umożliwiających spełnienie zasady zrównoważonego rozwoju poprzez koordynację działań w sferze gospodarczej, społecznej i środowiskowej. Daje to możliwość planowania przyszłości miasta w perspektywie kilkunastu lat i umożliwia aktywizację społeczeństwa miasta, zwiększenie inicjatywy i wpływu społeczności na realizację działań rozwojowych.

Cele i działania proponowane w programie ochrony środowiska powinny posłużyć do tworzenia warunków dla takich zachowań ogółu społeczeństwa, które polegać będą w pierwszej kolejności na niepogarszaniu stanu środowiska przyrodniczego na danym terenie, a następnie na jego poprawie. Realizacja wytyczonych celów w programie powinna spowodować zrównoważony rozwój gospodarczy, polepszenie warunków życia mieszkańców przy zachowaniu walorów środowiska naturalnego na terenie miasta.

Kompleksowość zagadnień ochrony środowiska, a także zakres przeobrażeń na terenie miasta wymusiła wyznaczenie celów długo i krótkoterminowych, a także przyjęcie zadań z zakresu wielu sektorów ochrony środowiska. Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego powinna nastąpić na następujących polach:

- Jakość wód i stosunki wodne
- Powietrze atmosferyczne
- Hałas i wibracje
- Promieniowanie elektromagnetyczne
- Awarie przemysłowe

Dla pola Powietrze atmosferyczne celem strategicznym jest „Poprawa jakości powietrza atmosferycznego na terenie miasta do wymaganych standardów”, a celami długoterminowymi są:

- ograniczenie emisji z procesów spalania paliw w zakładach przemysłowych,
- **ograniczanie wielkości emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych,**
- ograniczenie niskiej emisji pochodzącej ze źródeł zorganizowanych i indywidualnych,
- wdrożenie skutecznego zarządzania ochroną środowiska,
- wdrażanie zapisów Programu Ochrony Powietrza w województwie śląskim – po jego zatwierdzeniu i uchwaleniu.

Emisja komunikacyjna jest najbardziej uciążliwa dla mieszkańców ulic: Katowickiej, Grunwaldzkiej, okolic Rynku oraz na terenach pozostałej ścisłej zabudowy, położonych przy ruchliwych trasach komunikacyjnych. Dla zmniejszenia lub eliminacji uciążliwości spowodowanych przez transport drogowy proponuje się podjęcie następujących działań:

Cele krótkoterminowe i kierunki działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych obejmują:

- * optymalizację warunków ruchu drogowego przy wykorzystaniu podstawowych narzędzi inżynierii ruchu, zapewniających zwiększenie płynności i przepustowości drogowej,
- * podwyższenie standardów technicznych infrastruktury drogowej, zwłaszcza w obszarach wysoko zurbanizowanych i obszarach chronionych,
- * **wprowadzenie stref ograniczonego ruchu lub całkowitej eliminacji pojazdów z wybranych części ulic i rejonów Miasta,**
- * stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w komunikacji i pojazdach,
- * zastosowanie w pojazdach benzyny bezołowiowej, biopaliw i gazu,
- * doposażenie stacji diagnostycznych w zakresie przyrządów pomiarowych umożliwiających pomiar emisji gazów silnikowych,
- * eliminację z ruchu pojazdów niespełniających obowiązujących norm ekologicznych,
- * kontrolę warunków przewozu materiałów pyłących w obszarach związanych z tranzytem towarów,
- * **promowanie transportu ekologicznego,**

- * rozbudowę ścieżek rowerowych,
- * **promocję komunikacji zbiorowej,**
- * **systematyczne usprawnianie transportu zbiorowego w celu zwiększenia jego udziału w całkowitych przewozach pasażerskich,**
- * utrzymanie czystości nawierzchni dróg,
- * tworzenie pasów zieleni izolacyjnej w sąsiedztwie głównych szlaków komunikacyjnych,
- * wprowadzenie zakazu stosowania materiałów pyłących (popiołów, żużli i innych odpadów) do utwardzania nawierzchni dróg i parkingów,
- * budowę Drogi Współpracy Regionalnej Oświęcim - Jaworzno,
- * budowę Obwodnicy Południowej – tzw. Drogi Przemysłowej, zgodnie z projektem „Miasto twarzą do autostrady”,
- * budowę Trasy Śródmiejskiej- zgodnie z projektem „Miasto twarzą do autostrady”,
- * budowę Drogi Obszarowej [od ul. Krakowskiej do węzła z A4 w Jeleniu] - zgodnie z projektem „Miasto twarzą do autostrady”.

Cel strategiczny dla pola Hałas i wibracje określono jako „Zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców miasta i spełnienie obowiązujących standardów w zakresie poziomu hałasu”, a cele długoterminowe jako:

- utrzymanie aktualnego poziomu hałasu w obszarach, gdzie sytuacja akustyczna jest korzystna
- opracowanie i wdrożenie systemu informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego i trendach jego zmian w oparciu o najnowsze techniki informatyczne i multimedialne
- **ograniczenie poziomu hałasu emitowanego przez środki transportu w obszarach miejskich i wzdłuż głównych dróg**
- modyfikacja, rozszerzenie i utrzymywanie monitoringu klimatu akustycznego miasta
- **wyeliminowanie z użytkowania środków transportu, maszyn i urządzeń, których hałaśliwość nie odpowiada przyjętym standardom**
- **wprowadzenie koniecznych zmian w inżynierii ruchu drogowego**
- prowadzenie polityki przestrzennej pozwalającej na zróżnicowanie lokalizacji obiektów w zależności od jego uciążliwości hałasowej
- zintegrowanie działań w zakresie ochrony przed hałasem z planami zagospodarowania przestrzennego (mapowanie cyfrowe, strefy ograniczonego użytkowania, lokalizacja obiektów, przebieg szlaków transportu drogowego i szynowego itp.).
- prowadzenie działalności edukacyjnej o zagrożeniu środowiska i zdrowia ludzkiego hałasem

Cele krótkoterminowe i kierunki działań obejmują:

- * sporządzenie programów ograniczania hałasu na obszarach, na których poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne.
- * **zintensyfikowanie działań ograniczających negatywny wpływ hałasu na mieszkańców poprzez:**
 - poprawienie organizacji ruchu ułatwiającą płynność jazdy,
 - poprawę stanu nawierzchni ulic i torowisk,
 - rozbudowę ścieżek rowerowych,
 - **promocję komunikacji zbiorowej,**

- budowę ekranów akustycznych,
- zwiększenie ilości izolacyjnych pasów zieleni,
- stosowanie dźwiękochłonnych elewacji,
- wymiana okien na dźwiękoszczelne,
- właściwe kształtowanie linii zabudowy i brył powstających budynków w celu zminimalizowania wpływu hałasu drogowego,
- * zastosowanie w zakładach przemysłowych automatyzacji i hermetyzacji procesu produkcji,
- * montaż ekranów akustycznych wokół obiektów szczególnie uciążliwych,
- * zwiększenie izolacyjności akustycznej ścian zewnętrznych budynków,
- * przebudowę instalacji wentylacyjnych i klimatyzacyjnych,
- * skrócenie czasu pracy hałaśliwych urządzeń,
- * dobór technologii produkcji o niskim poziomie hałasu,
- * stosowanie obudów dźwiękochłonnych na urządzenia i maszyny emitujące wysoki poziom hałasu

W każdej dziedzinie działalności gospodarczej, która może oddziaływać na środowisko, Program proponuje przyjęcie zasad i celów, które ograniczą lub wyeliminują ten negatywny wpływ. Dla miasta Jaworzna kluczowe zagadnienie dla ochrony środowiska mają: energetyka, przemysł, **transport, gospodarka komunalna i budownictwo**, rekreacja i turystyka, leśnictwo, ochrona zdrowia i handel

Perspektywiczne cechy zrównoważenia sektora transportu obejmują:

- ✓ uzyskanie przez wszystkie eksploatowane środki transportu, a także paliwa parametrów w zakresie walorów użytkowych oraz w zakresie oddziaływania na środowisko jakie będą w tym czasie obowiązywały w Unii Europejskiej,
- ✓ doprowadzenie do ogólnej przepustowości szlaków i węzłów infrastruktury transportowej, a także jej rozmieszczeniu przestrzennemu, do stanu w pełni odpowiadającego rzeczywistym potrzebom przewozowym,
- ✓ **zwiększenie do co najmniej 50% udziału w przewozie osób przypadającego na środki transportu zbiorowego,**
- ✓ wprowadzenie lub rozszerzenie w centrum miasta stref płatnego parkowania,
- ✓ wyprowadzenie tranzytowych przewozów samochodowych poza obszar zwartej zabudowy,
- ✓ spełnienie wszystkich wymaganych w prawie polskim i międzynarodowym warunków bezpieczeństwa przy przewozach ładunków niebezpiecznych,
- ✓ wdrożenie płynnej regulacji ruchu w obszarach o jego największym natężeniu,
- ✓ zmniejszenie technicznych ograniczeń w zakresie rozwoju transportu rowerowego, poprzez wybudowanie lub wyznaczenie, na wszystkich obszarach zabudowanych, ścieżek rowerowych oraz odpowiednio zagospodarowanych miejsc do parkowania rowerów,
- ✓ budowa kilkunastu odcinków ulic uzupełniających istniejącą sieć dróg miejskich,
- ✓ poprawa stanu istniejących dróg i ulic w mieście poprzez ich przebudowę, modernizację, uzbrojenie w infrastrukturę, wzmocnienie nawierzchni, budowę ekranów dźwiękochłonnych,
- ✓ remonty i modernizacja dróg w celu zwiększenia ich przepustowości poprzez przebudowy wiaduktów, poprawę stanu istniejącej infrastruktury drogowej, uzbrojenie w infrastrukturę drogową.

Zamierzenia w zakresie uzyskania docelowych cech zrównoważenia gospodarki komunalnej i budownictwa obejmują:

- ✓ spełnienie wszystkich wymagań wynikających z przepisów prawa krajowego i regulacji Unii Europejskiej, a także określonych regułami racjonalności i dobrej praktyki gospodarowania, dotyczących stanu infrastruktury technicznej gospodarki komunalnej w zakresie: uzdatniania wody do picia, oczyszczania i odprowadzania ścieków, zagospodarowania odpadów, ograniczania emisji ze spalania w lokalnych kotłowniach, opomiarowanie zużycia wody i ciepła, zmniejszenie strat przesyłowych wody i ciepła,
- ✓ tworzenie bądź utrzymanie ładu przestrzennego w dzielnicach, obejmującego zachowanie właściwych relacji pomiędzy terenami zabudowanymi i terenami otwartymi, zaplanowany, zharmonizowany z krajobrazem kształt architektoniczno – urbanistyczny pojedynczych budynków i ich zespołów, dbałość o czystość i porządek,
- ✓ całkowite wyeliminowanie samowoli budowlanej,
- ✓ szerokie wdrażanie tzw. dobrych praktyk w zakresie realizacji prac budowlanych (organizacja zaplecza i placu budowy, stosowane technologie, jakość, a zwłaszcza uciążliwość dla środowiska, maszyn i urządzeń oraz środków transportu, porządkowanie i rekultywacja zajętego terenu po zakończeniu inwestycji, itp.), skuteczne wspierane nadzorem inwestorskim i administracyjnym w pełni wykorzystującym zalecenia zawarte w wykonanych ocenach oddziaływania projektowanych inwestycji na środowisko,
- ✓ uporządkowanie terenów przemysłowych,
- ✓ rekultywacja terenów zdegradowanych,
- ✓ rewitalizacja, sanacja, rewitalizacja zabudowy mieszkaniowej z przełomu wieków XIX i XX, skoncentrowanej w rejonach o zabytkowych układach historycznych według wskazań „Studium historyczno – konserwatorskiego” – obszary Centrum, Rynek, Szczakowa, ul. Lipowa, ul. Zakole, ul. Azot, ul. Koszarowa, ul. Olszewskiego, ul. Różana, ul. Krakowska,
- ✓ likwidację substandardowej zabudowy mieszkaniowej (np. na ul. Dąbrowszczaków).

1.4. Metodologia tworzenia planu

Prace nad planem transportowym dla m. Jaworzna obejmowały zebranie danych wejściowych, ich przetworzenie, analizę w celu identyfikacji ewentualnych problemów oraz propozycje rozwiązań w 4 obszarach tematycznych: potrzeby przewozowe, oferta przewozowa, system finansowo-ekonomiczny, system organizacyjno-prawny.

Wymagane jest (art. 10 ustawy [26]), by opracowany projekt planu transportowego został przedstawiony społeczeństwu, które powinno mieć możliwość składania opinii dotyczących projektu. Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia. Organizator rozpatruje opinie, o których mowa w ust. 1, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

Po rozpatrzeniu opinii sporządza się wersję końcową planu transportowego, który podlega uchwaleniu przez organy określone w art. 13 ust. 1 – 3 ustawy [26]. W przypadku niniejszego planu transportowego stosowną uchwałą podejmuje Rada Miasta Jaworzna.

Uchwalony plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym, a w przypadku gdy organizatorem jest związek międzygminny albo związek powiatów – w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin albo powiatów tworzących te związki oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny albo związek powiatów. (art. 13 ust. 5 ustawy [26]).

1.5. Horyzont czasowy planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Jaworznie

Jako horyzont czasowy niniejszego planu transportowego przyjęto rok 2020, analogicznie jak w:

- a) Strategii Rozwoju Transportu w Polsce
- b) Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Śląskiego (w opracowaniu, zleceniodawca: Zarząd Województwa Śląskiego w Katowicach).

2. DETERMINANTY ROZWOJU SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W JAWORZNIE

2.1. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

Miasto Jaworzno jest samodzielną jednostką administracyjną stopnia podstawowego – gminą miejską, mającą w wyniku reformy administracyjnej obowiązującej od 1.01.1999 r. uprawnienia równe jednostkom powiatowym (powiat grodzki).

Zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych w granicach miast na prawach powiatu funkcje zarządcy wszystkich dróg publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), a więc dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych pełni prezydent miasta⁸.

Położenie geograficzne

Jaworzno położone jest we wschodniej części województwa śląskiego, na pograniczu regionów Górnego Śląska i Małopolski. Od północy i zachodu graniczy z miastami wchodzącymi w skład woj. śląskiego: Sosnowcem, Mysłowicami (oba są miastami na prawach powiatu), Sławkowem (należącym do powiatu będzińskiego) oraz Imielinem (w powiecie bieruńsko-łędzińskim). Na wschodzie i południu granica miasta Jaworzna jest jednocześnie granicą między województwami śląskim i małopolskim. Od północnego wschodu sąsiaduje z miastem Bukowno w powiecie olkuskim, od wschodu z miastami (formalnie: gminami miejsko-wiejskimi) wchodzącymi w skład powiatu chrzanowskiego: Trzebinia i Chrzanowem, od południa z miastami (formalnie także gminami miejsko-wiejskimi): Libiąż w powiecie chrzanowskim i Chełmek w powiecie oświęcimskim.

Miasto Jaworzno stanowi obecnie najbardziej na wschód wysuniętą jednostkę administracyjną i ośrodek gospodarczy zaliczany do tzw. konurbacji górnośląskiej. Konurbacja posiada charakter zespołu metropolitalnego, składa się z 19 przylegających do siebie i powiązanych funkcjonalnie miast. Powierzchnia tego zespołu wynosi prawie 1,5 tys. km², a zamieszkuje w nim blisko 2,2 miliona osób. Obecne ukształtowanie jest wynikiem procesów industrializacji i dynamicznej urbanizacji trwających od XIX wieku. Procesy te głównie wiązały się z rozwojem kopalń węgla kamiennego, zakładów metalurgicznych i przetwórczych.

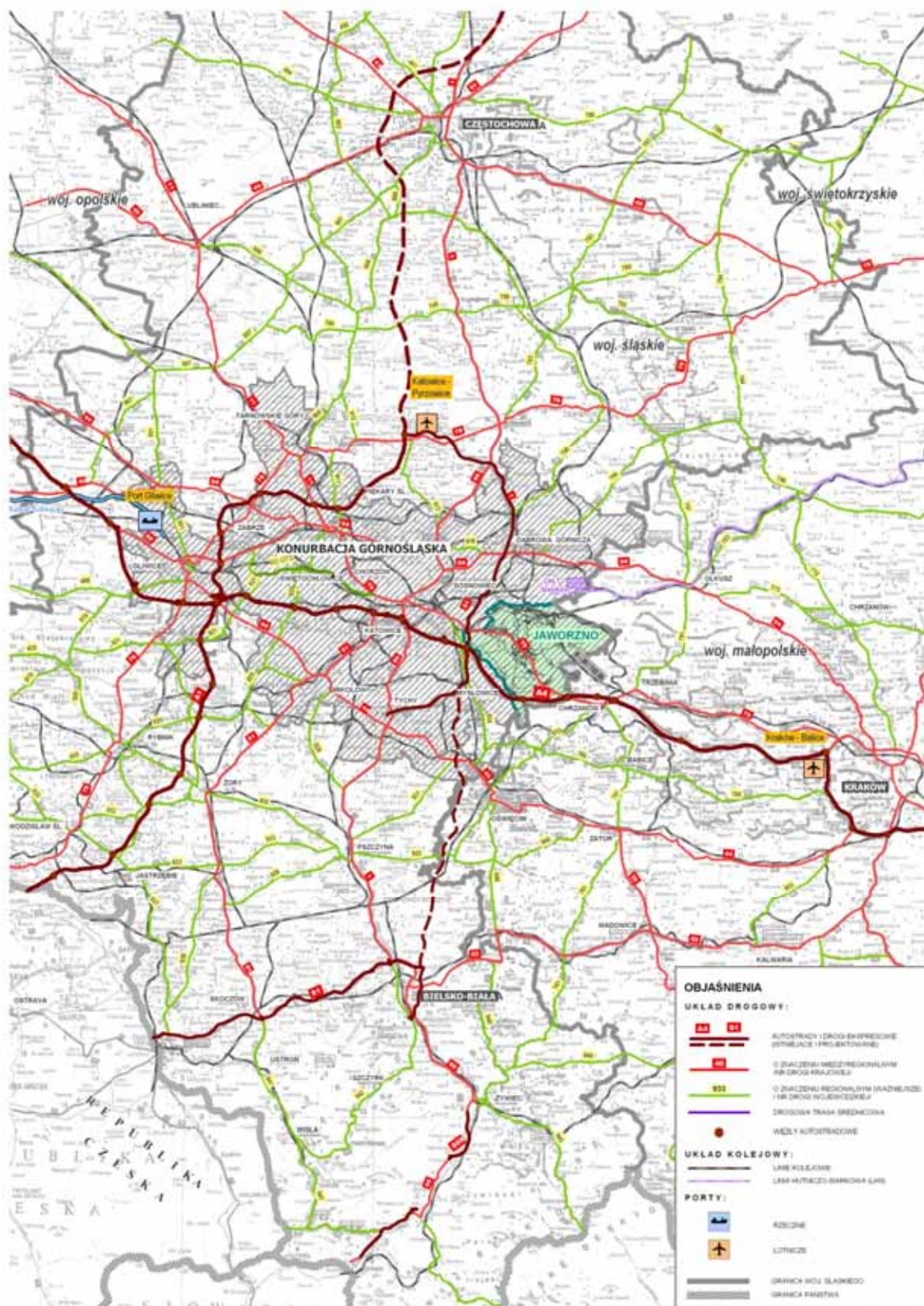
Miasto jest ściśle związane z pozostałymi ośrodkami konurbacji, a szczególnie z jego centrum (Katowice) więzami gospodarczymi, społecznymi i administracyjnymi; należy m.in. do Górnośląskiego Związku Metropolitalnego⁹.

Warto jednak podkreślić, że Jaworzno usytuowane jest w niewielkiej odległości od trzech znaczących pod względem kulturowym i rekreacyjnym miast w Polsce. W kierunku wschodnim dzieli go 50 km od Krakowa, w kierunku południowym 58 km od Bielska – Białej i w kierunku północnym 68 km od Częstochowy. Relacje te zobrazowano na rysunku 5.

Dzięki takiemu położeniu Jaworzno ma znakomite warunki, by stać się atrakcyjnym miejscem do zamieszkiwania z dala od zgiełku dużych miast, a także do inwestowania w sferze gospodarczej i turystycznej.

⁸ - Art.19 ust.5 ustawy z dn. 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 1985 r., nr 14, poz.60 z późn. zm.)

⁹ - Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM) - związek międzygminny obejmujący kilkanaście (obecnie 12) miast na prawach powiatu, leżących na obszarze konurbacji górnośląskiej. Jego celem jest koordynacja działań na terenie miast-uczestników związku. Ma być pierwszym etapem tworzenia Metropolii Silesia, największego w Polsce obszaru miejskiego jednolicie zarządzanego, mimo utrzymania podziału administracyjnego oraz większości uprawnień jednostek samorządu terytorialnego. Siedzibą Związku są Katowice. GZM został zarejestrowany 8 czerwca 2007 r.



Rys. 5. Usytuowanie Jaworzna w regionalnym układzie przestrzennym i transportowym

Powierzchnia i podział obszaru

Jaworzno zalicza się do największych miast w Polsce pod względem powierzchni (152,59 km²), co przy ok. 94 tys. mieszkańców osób daje średnią gęstość zaludnienia 616 osób / km², niższą niż w typowych obszarach miejskich, tym bardziej w zurbanizowanej konurbacji górnośląskiej, gdzie średnia gęstość zaludnienia wynosi ponad 1,5 tys. osób / km².

Obecna forma miasta ukształtowała się w XX wieku poprzez przyłączanie do największego ośrodka kolejnych osad¹⁰, tworzących obecnie dzielnice. Miasto nie tworzy zwartej struktury osadniczej, jego dzielnice położone są promieniście w stosunku do centrum, oddzielone od siebie pasami zieleni, co tworzy specyficzny i ciekawy charakter funkcjno-przestrzenny. Zarówno centrum jak i położone wokół niego osiedla, są wyspami krajobrazu miejsko-przemysłowego i wiejskiego (dawne wsie zachowały swoją odrębność) różnej wielkości i o różnym stopniu rozproszenia, umiejscowionymi w krajobrazie kulturowym. Jego poszczególne elementy połączone są siecią linii kolejowych, drogowych, linii wysokiego napięcia, gazociągów, rurociągów itp.

Na obszarze miasta obserwuje się **przekształcenia wszystkich elementów środowiska przyrodniczego**. Teren miasta przekształcony jest w nierównym stopniu - dzielnice centralne Jaworzna mają charakter przemysłowy, silnie zurbanizowany, o przekształconym antropogenicznie krajobrazie, natomiast dzielnice peryferyjne zachowały w dużej mierze swój dawny charakter. Dużą część miasta nadal stanowią lasy (Tabela 2)

¹⁰ - W 1956 r. do miasta przyłączono Szczakową i Dąbrowę Narodową, w 1973 r. Ciężkowice, w 1974 r. Jeziorki, w 1977 r. Jeleń i Byczynę.

Tabela 2 - Powierzchnia geodezyjna i kierunki wykorzystania gruntów w Jaworznie na dzień 15.05.2003 r.

Kierunek wykorzystania	Powierzchnia (ha)	% powierzchni miasta
Użytki rolne	6020	39,47
w tym: grunty orne	3511	23,00
sady	147	0,96
łąki trwałe	1166	7,64
pastwiska	1137	7,45
grunty rolne zabudowane	37	0,24
Rowy melioracyjne	22	0,14
Użytki leśne, zadrzewione i zakrzewione	5367	35,19
w tym: lasy i grunty leśne	5284	34,64
grunty zadrzewione i zakrzewione	83	0,54
Grunty pod wodami	180	1,18
w tym: pod wodami płynącymi	120	0,78
Pod wodami stojącymi	60	0,39
Grunty zabudowane i zurbanizowane	2959	19,40
w tym tereny: mieszkaniowe	912	5,98
przemysłowe	490	3,21
inne zabudowane	226	1,48
zurbanizowane niezabudowane	111	0,73
rekreacji i wypoczynku	169	1,10
użytki kopalne	153	1,00
tereny komunikacyjne razem	898	5,89
w tym: drogi	570	3,74
tereny kolejowe	328	2,15
Tereny różne	3	0,02
Nie użytki	723	4,74
RAZEM	15252	100,00

Źródło: [18 s.18]

W strukturze miasta wyodrębnia się następujące jednostki funkcjonalne [wg 15]:

- A – Śródmieście + Bory (pow. 2440 ha) – główny ośrodek administracyjno-usługowy i mieszkaniowy miasta, uzupełniająco funkcje produkcyjno-usługowe i rekreacyjne,
- B – Dąbrowa Narodowa + Osiedle Stałe (pow. 1017 ha) – funkcje mieszkaniowe i usługowe, uzupełniająco produkcyjno-usługowe,
- C – Długoszyń (pow. 720 ha) – funkcje mieszkaniowe i usługowe oraz produkcji rolnej,
- D – Szczakowa + Pieczyska (pow. 1677 ha) - funkcje produkcyjno-usługowe, usługowe, mieszkaniowe i rekreacyjne oraz produkcji rolnej,
- E – Ciężkowice (pow. 3681 ha) – funkcje mieszkaniowe, usługowe i rekreacyjne oraz produkcji rolnej,
- F – Byczyna (pow. 2223 ha) – funkcje mieszkaniowe i usługowe, uzupełniająco infrastrukturalne elektroenergetyki oraz produkcji rolnej,
- G – Jeleń (pow. 1610 ha) – funkcje produkcyjno-usługowe, usługowe, mieszkaniowe i rekreacyjne oraz produkcji rolnej,
- H – Zachodni Zespół Przemysłowy (okolice elektrowni Jaworzno III) (pow. 1852 ha) – funkcje produkcyjne, usługowe i ekologiczne.

Tereny przemysłowe znajdują się w paśmie południowym ciągnącym się od Osiedla Stałego do dzielnicy Bory, równoległe do głównej osi rozwoju miasta jaką był zawsze ciąg dzisiejszej drogi krajowej nr 79.

Struktura zagospodarowania przestrzennego Jaworzna uznawana jest za mało wydajną. Cechują je 4 misalokacje typowe dla miast, których rozwój nie był podporządkowany regułom rynkowym (ziemia nie miała wartości rynkowej, kapitał nie miał oprocentowania, cena energii nie odzwierciedlała rzeczywistych kosztów wytworzenia, a ceny, koszty i płace nie miały związku z lokalizacją przestrzenną) [23]:

- a) misalokacja przestrzenna – wyraża się rozproszeniem zabudowy i rozciągniętą infrastrukturą, co zwiększa koszty funkcjonowania miasta. Taka struktura powoduje wysokie koszty funkcjonowania, deficyt środków na utrzymanie, remonty i rozbudowę infrastruktury technicznej, wysokie zużycie energii (m.in. na oświetlenie ulic), narastające zatłoczenie komunikacyjne (duży odsetek podróży wymaga korzystania z pojazdów), wyższe koszty funkcjonowania transportu publicznego.
- b) misalokacja funkcjonalna – wyraża się nietrafnymi proporcjami zagospodarowania terenu. W miastach budowanych w oszczędnych gospodarkach rynkowych udział terenów przeznaczonych na funkcje przemysłowe nie przekracza 10%. W Jaworznie udział terenów przemysłowych w terenach zurbanizowanych wynosi 16,5%. Tereny mieszkaniowe zajmują w Jaworznie ok. 31%, natomiast w miastach zbudowanych zgodnie z regułami rynkowymi z reguły przekracza 60%. Ewenementem w przypadku Jaworzna, uznawanego za miasto przemysłowe, jest także to, że aż 39% powierzchni zajmują tereny rolne.
- c) misalokacja lokalizacyjna – w miastach budowanych przy uwzględnieniu uwarunkowań rynkowych (a więc m.in. wartości gruntów) w centrach dominują funkcje handlowo-usługowe i mieszkalnictwo o wysokiej intensywności, natomiast tereny przemysłowe i budownictwo o niższej intensywności wypychane są na dalsze przedmieścia. W Jaworznie zabudowa o wysokiej intensywności pojawia się nawet w odległości 4 km od centrum, a tamtejsi mieszkańcy by dotrzeć do centrum muszą korzystać z pojazdów mechanicznych.
- d) misalokacja podmiotowa – dotyczy suboptymalnego rozłożenia użytkowników w ramach istniejących zasobach przestrzennych, aby najbardziej produktywni użytkownicy mogli się sytuować w najkorzystniejszych dla nich lokalizacjach i kubaturach. Tymczasem nadal wiele cennych terenów (a nawet nieużytków) w dogodnych lokalizacjach (także w centrum), mogących służyć np. funkcjom publicznym, jest niewykorzystanych.

Te misalokacje, zwłaszcza przestrzenna, są trudne do usunięcia, mają natomiast istotny wpływ na organizację i funkcjonowanie transportu, zarówno indywidualnego jak i zbiorowego (publicznego) w Jaworznie.

2.2. Czynniki demograficzne

Sytuacja demograficzna miasta Jaworzno oraz prognozowane zmiany w jej strukturze będą ważnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie wielkości popytu na usługi transportu zbiorowego.

Czynnikami determinującymi popyt na usługi komunikacji miejskiej w Jaworznie są:

- liczba mieszkańców,
- struktura wiekowa mieszkańców,
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji ludności,
- liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

W Jaworznie, na koniec 2012 roku zamieszkiwało 93 861 mieszkańców, w tym: 45 282 mężczyzn i 48 579 kobiet. W porównaniu do roku poprzedniego liczba ludności ogółem zmalała o 346 osób, mężczyzn o 211 a kobiet o 135.

W 2020 roku liczba ludności ogółem w Jaworznie będzie wynosiła 90 898 osób ,w tym 43 611 mężczyzn i 47 287 kobiet.

Prognozę ludności do 2020 roku przedstawia Tabela 3.

Tabela 3. Miasto Jaworzno – Ludność według płci, stan na 31.XII.

Rok	Ludność		
	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2011	94 207	45 493	48 714
2012	93 861	45 282	48 579
2013	93 517	45 080	48 437
2014	93 175	44 875	48 300
2015	92 831	44 676	48 155
2016	92 467	44 467	48 000
2017	92 090	44 256	47 834
2018	91 712	44 048	47 664
2019	91 299	43 824	47 475
2020	90 898	43 611	47 287

Źródło: Prognoza ludności dla powiatów, miast, podregionów. GUS

Dane zaprezentowane w tabeli 3 wykazują na przestrzeni 10 lat tendencję spadkową ludności i to zarówno wśród mężczyzn, jak i kobiet. Liczba ludności ogółem zmniejszyła się o 3 309 osób, tj. o 3,5 % (mężczyzn o 1882, tj. 4,1% i kobiet o 1427, tj.2,9%).

Istotne znaczenie z punktu widzenia komunikacji miejskiej ma struktura ludności według wieku. W 2012 roku w Jaworznie w wieku przedprodukcyjnym zamieszkiwało 15 107 osób (7 799 mężczyzn i 7 308 kobiet). W wieku produkcyjnym analogiczne dane wynosiły: 61 658, 32 229 i 29 429. W wieku poprodukcyjnym liczba mieszkańców wynosiła 17 096 osób z czego 5 254 stanowili mężczyźni a 11 842 kobiety.

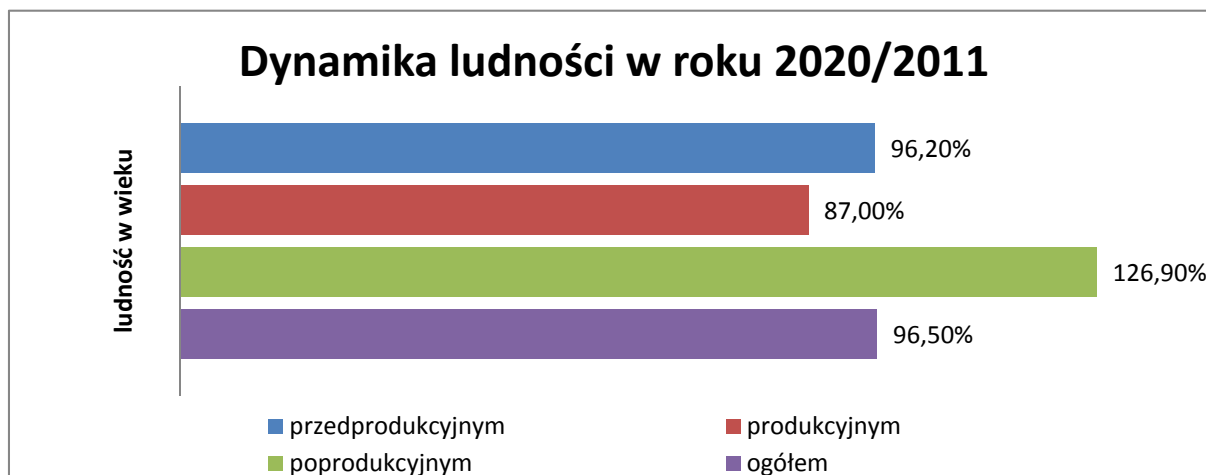
Strukturę ludności według funkcjonalnych grup wieku w Jaworznie w latach 2011– 2020 przedstawia Tabela 4.

Tabela 4. Ludność wg funkcjonalnych grup wieku w Jaworznie w latach 2011-2020 stan na 31.XII.

Rok	Ludność ogółem			w wieku przedprodukcyjnym			w wieku produkcyjnym			w wieku poprodukcyjnym		
	Ogółem	męż- czyźni	kobiety	Ogółem	męż- czyźni	kobiety	Ogółem	męż- czyźni	kobiety	Ogółem	męż- czyźni	kobiety
2011	94 207	45 493	48 714	15 262	7 860	7 402	62 317	32 494	29 823	16 628	5 139	11 489
				16,2%			66,1%			17,7%		
2012	93 861	45 282	48 579	15 107	7 799	7 308	61 658	32 229	29 429	17 096	5 254	11 842
				16,1%			65,7%			18,2%		
2013	93 517	45 080	48 437	14 983	7 728	7 255	61 052	31 976	29 076	17 482	5 376	12 106
				16,0%			65,3%			18,7%		
2015	92 831	44 676	48 155	14 872	7 639	7 233	59 548	31 321	28 227	18 411	5 716	12 695
				16,0%			64,1%			19,8%		
2020	90 898	43 611	47 287	14 676	7 508	7 168	55 122	29 417	25 705	21 100	6 686	14 414
				16,1%			60,6%			23,2%		

Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dane zawarte w Tabeli 4 ilustrują niekorzystną strukturę mieszkańców miasta Jaworzna. Na przestrzeni 10 lat zmniejszy się liczba mieszkańców o 3,5%. Zmniejszeniu również ulegnie liczba ludności będącej w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat) i produkcyjnym (18-59/64 lat). Natomiast znacznie wzrosła liczba osób w wieku poprodukcyjnym (ponad 60/65 lat), co świadczy o starzeniu się mieszkańców Jaworzna. Ta tendencja jest charakterystyczna także dla całego kraju. Zjawisko to będzie miało szczególne znaczenie dla komunikacji miejskiej, poprzez zwiększanie się grupy pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych. Sytuację tę potwierdza pokazana dynamika ludności według funkcjonalnych grup wieku.



Rys. 6. – Dynamika zmian ludności w Jaworznie

Analizując prognozy demograficzne można zauważyć, że nie tylko negatywne zjawiska dotyczą aktywności zawodowej ludności Jaworzna, ale również niekorzystne tendencje będą występować w przyroście naturalnym mieszkańców. Ruch naturalny i migracyjny ludności w Jaworznie przedstawia Tabela 5.

Tabela 5. Ruch naturalny i migracyjny ludności w Jaworznie w latach 2011 – 2020 stan na 31.XII

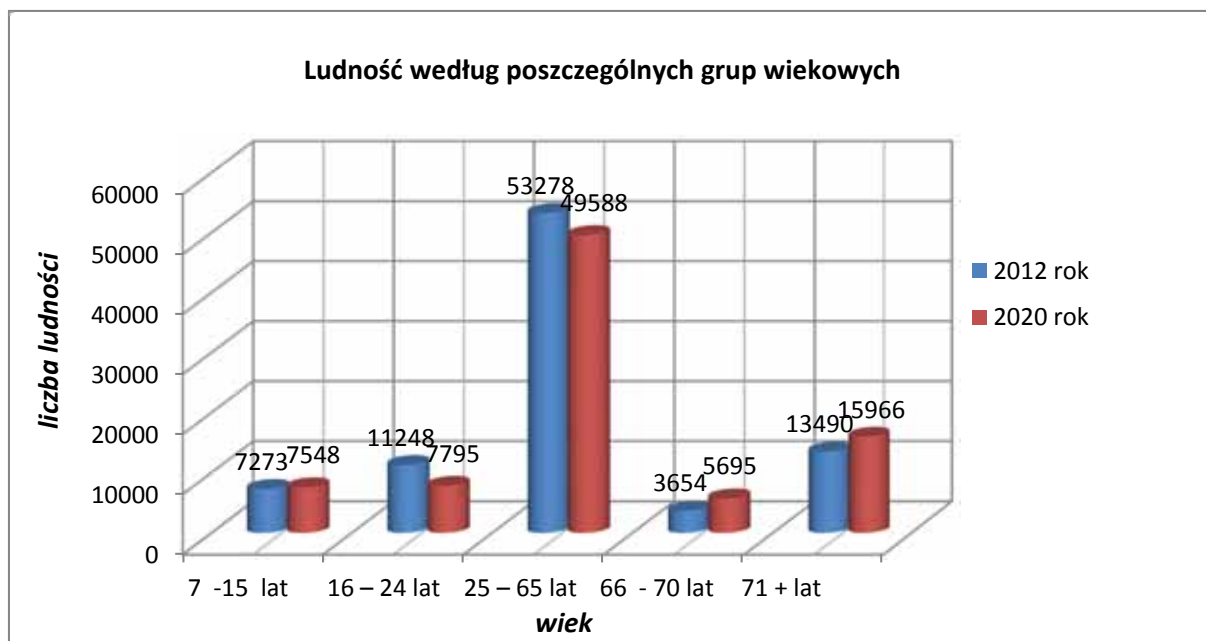
Rok	Ruch naturalny		Migracje wewnętrzne na pobyt stały		Migracje zewnętrzne na pobyt stały	
	urodzenia	zgony	napływ	odpływ	napływ	odpływ
2011	877	1041	546	621	37	128
2012	877	1055	552	623	39	128
2013	872	1067	549	612	42	118
2015	851	1088	532	582	44	107
2020	744	1122	446	465	57	64

Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analiza prognoz dotyczących ruchu naturalnego ludności na przestrzeni 10 lat wskazuje na utrzymywanie się niekorzystnych tendencji, a mianowicie nadal będzie następował spadek przyrostu naturalnego ludności aż do roku 2020.

Korzystniej można oceniać proces migracji wewnętrznej w Jaworznie, wprawdzie nadal spada liczba ludności napływającej do miasta, ale równocześnie mniej ludności z niego odpływa, choć nadal saldo migracji wewnętrznej jest ujemne. Warto zaznaczyć, że nadal utrzymuje się ujemne saldo migracji, lecz jego wielkość znacznie spada, a mianowicie z -91 osób w 2011 roku do -7 osób w 2020 roku.

W analizie sytuacji demograficznej Jaworzna pod kątem funkcjonowania komunikacji zbiorowej istotne znaczenie ma struktura wiekowa mieszkańców, dlatego też przedstawiono wykres obrazujący poszczególne grupy potencjalnych pasażerów komunikacji zbiorowej.



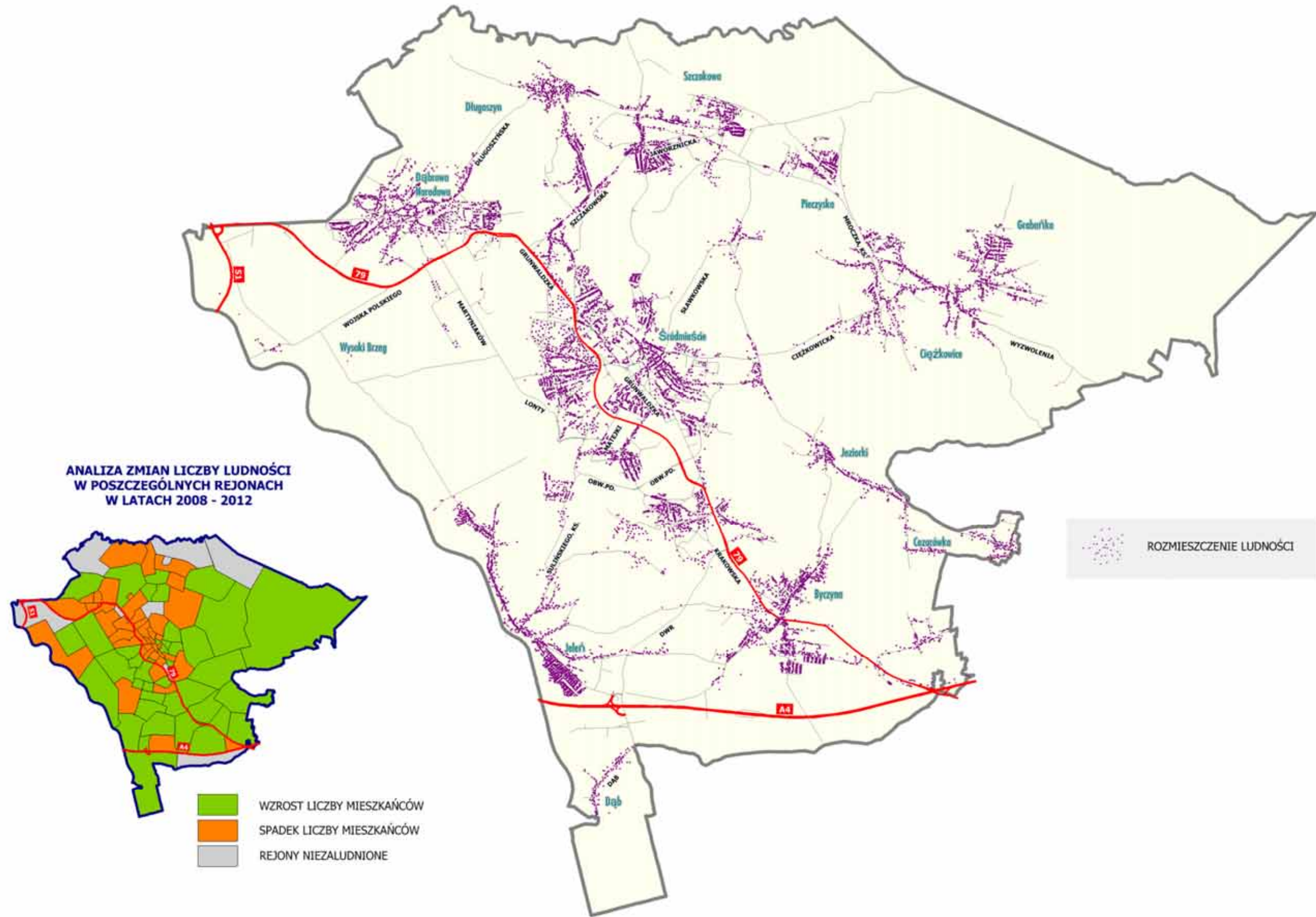
Rys. 7. - Struktura mieszkańców Jaworzna według grup wieku

Grupą najbardziej efektywną dla komunikacji zbiorowej jest grupa osób będących w wieku 25-65 lat, gdyż korzystają z biletów normalnych, czyli pełnopłatnych. Pozostałe grupy wiekowe są uprzywilejowane i korzystają z biletów ulgowych, bądź są całkowicie zwolnieni z opłat za przejazd w przypadku grupy pasażerów 71 lat i więcej. Jak z danych wynika w ciągu 10 lat grupa tych uprzywilejowanych pasażerów do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych będzie rosła. Natomiast liczba pasażerów, która uiszcza pełną opłatę za bilet komunikacji miejskiej będzie znacznie malała.

Jaworzno jest miastem, które rozwija się pod względem edukacyjno – oświatowym. W mieście funkcjonuje 20 przedszkoli miejskich, 15 szkół podstawowych, 10 gimnazjów, 11 szkół ponadgimnazjalnych – w tym Centrum Kształcenia Praktycznego. Oprócz tego działalność prowadzi Państwowa Szkoła Muzyczna, Ognisko Pracy Pozaszkolnej, szkoły społeczne i ośrodki zamiejscowe dwóch uczelni wyższych. Rozwój i rozmieszczenie tych placówek powinno znaleźć także odzwierciedlenie w sposobie funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Należy też zwrócić uwagę, że zarówno uczniom, jak i studentom przysługują ulgi przy zakupie biletów uprawniających do przejazdu komunikacją zbiorową.

Czynniki demograficzne i społeczne mają bardzo istotny wpływ na kształt i funkcjonowanie układu transportu zbiorowego. Liczba mieszkańców oraz ich rozmieszczenie w granicach miasta są podstawą projektowania marszrut linii komunikacji miejskiej. Ze względów społecznych oferta komunikacji zbiorowej jest szczególnie istotna dla: młodzieży szkolnej, studentów, osób starszych oraz o niskim statusie materialnym, bezrobotnych, w tym osób zagrożonych wykluczeniem społecznym. Równocześnie atrakcyjność oferty powinny przyciągnąć do komunikacji zbiorowej osoby zmotoryzowane o niższych dochodach.



Rys. 8. Rozmieszczenie ludności na terenie miasta (na podst. bazy adresowej PESEL)

2.3. Czynniki społeczne

Czynniki społecznymi, rzutującymi przede wszystkim na budżet miasta, jak i na wielkość przychodów organizatora komunikacji miejskiej są:

- liczba bezrobotnych
- liczba rodzin objętych pomocą społeczną
- liczba korzystających z uprawnień do przejazdów ulgowych komunikacją zbiorową
- liczba uprawnionych do przejazdów bezpłatnych komunikacją zbiorową.

Według danych z 2012 roku poziom bezrobocia w Jaworznie wynosił 10,6% i był jednym z najniższych w podregionie sosnowieckim. Na koniec maja 2013 r. było 3,6 tys. zarejestrowanych bezrobotnych w urzędzie pracy w Jaworznie, a stopa bezrobocia wynosiła 12,1%. Dla porównania analogiczne wskaźniki dla Dąbrowy Górniczej wynosiły 7,3 tys. i 13,0%, a dla Sosnowca 11,6 tys. oraz 15,1%. W całym podregionie sosnowieckim było 39,2 tys. zarejestrowanych bezrobotnych, a stopa bezrobocia wynosiła 15,2%.

Stosunkowo niski poziom bezrobocia w Jaworznie w porównaniu do innych miast jest efektem konsekwentnie prowadzonych działań zmierzających do stworzenia w mieście jak najlepszego klimatu dla przedsiębiorców.

W 2012 r. pomocą społeczną objęto 318 rodzin, które nie korzystały z pomocy w 2011 r., w tym 200 rodzin, które nigdy nie korzystały z pomocy społecznej. W 2012 r. spośród osób korzystających z pomocy, 137 podjęło zatrudnienie, w tym 24 w ramach robót publicznych. Świadczeniami pomocy społecznej objęto 2423 rodziny (5881 osób). Najczęstszymi powodami przyznania świadczeń było ubóstwo, bezrobocie, długotrwała choroba oraz niepełnosprawność.

Jaworzno pod względem wynagrodzenia zalicza się do grupy 9 powiatów „dobrze wynagradzanych”. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w tej grupie powiatów oscyluje na poziomie 5 tys. zł. W Jaworznie w 2011 roku wynosiło ono 4369 zł. tj. około 120% średniej krajowej. Miasto to charakteryzuje się stosunkowo niską stopą bezrobocia, jak i wysoką aktywnością gospodarczą, wyrażoną dużą liczbą działających podmiotów gospodarczych.

Transport zbiorowy jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz publicznych. Jej głównym celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom, niezależnie od statusu społecznego i materialnego, oczekiwanego przez nich poziomu mobilności.

Podstawowym narzędziem realizacji określonej polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego, są uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Dokonując analizy struktury wieku ludności można wnioskować, że w Jaworznie w 2012 roku uprawnionych do przejazdów ulgowych w komunikacji miejskiej było 36.590 osób, co stanowi prawie 39% ogółu mieszkańców. Natomiast do przejazdów bezpłatnych było uprawnionych 9.174 osoby, tj. nie całe 8% ogółu ludności. Oznacza to, że łącznie prawie połowa mieszkańców mogła korzystać z komunikacji miejskiej na podstawie uprawnień o charakterze socjalnym. Do obliczenia przejazdów ulgowych oraz bezpłatnych środkami komunikacji miejskiej w Jaworznie brano pod uwagę jedynie niektóre grupy uprawnionych z 50 % zniżką, a mianowicie:

- dzieci od 4 – 10 lat,
- uczniów szkół podstawowych, gimnazjów, ponadgimnazjalnych do 23 roku życia,
- osoby będące po 55 roku życia,

oraz osoby uprawnione do przejazdów bezpłatnych, które ukończyły 70 rok życia.

Z danych MZDiM wynika, że w 2012 roku liczba pasażerów korzystających z biletów ulgowych wynosiła 4 734 268 osób, przy czym nie można stwierdzić do jakiej grupy uprzywilejowanych oni należeli. Podobnie nie można określić grupy pasażerów, która uprawniona jest do korzystania z przejazdów bezpłatnych, a zapewne jest dość częstym użytkownikiem komunikacji zbiorowej. Liczba przewiezionych osób ogółem w 2012 roku wynosiła 8 976 784, a więc ponad połowa (52,7 %) pasażerów posługuje się biletami ulgowymi. Warto zaznaczyć, że liczba ich w stosunku do poprzedniego roku wzrosła o 7 %.

Szeroki zakres uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych z jednej strony wpływa korzystnie na zakres realizacji polityki społecznej i transportowej (możliwość kreowania popytu w grupach pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych), z drugiej jednak strony, niekorzystnie kształtuje relacje ekonomiczno-finance, uzależniając funkcjonowanie komunikacji miejskiej w coraz większym stopniu od dopłat budżetowych.

2.4. Czynniki gospodarcze

Transformacja ustrojowa, jak i przeobrażenia gospodarcze, pozbawiły miasto Jaworzno charakteru wielkoprzemysłowego, w którym dominował przemysł węglowy. Równocześnie zmieniła się struktura zatrudnienia wśród jego mieszkańców.

Aktualnie Jaworzno można uznać za duży ośrodek przemysłu paliwowo-energetycznego. Funkcjonuje tu Południowy Koncern Węglowy S.A, należący do grupy Tauron. Tworzą go dwie kopalnie: Zakład Górniczy „Sobieski” w Jaworznie i Zakład Górniczy „Janina” w Libiążu. Znajduje w nim zatrudnienie około 5,5 tysięcy pracowników (w tym ok. 2,8 tys. w ZG „Sobieski”). W ramach Koncernu Tauron na obszarze miasta działa również elektrownia „Jaworzno III” i Elektrociepłownia (dawna Elektrownia Jaworzno II). Obok zakładów przemysłowych działających w oparciu o eksploatację miejscowych surowców powstały w Jaworznie również Zakłady Chemiczne „Organika-Azot” produkujące obecnie środki ochrony roślin.

Na terenie Jaworzna przewiduje się utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej pod nazwą Krakowski Park Technologiczny. Strefa ta zostanie utworzona na terenach jaworznickiej firmy ICB Pharma Tomasz Świętosławski, Paweł Świętosławski S.J., która planuje zainwestować 20 mln zł w budowę zakładu produkującego preparaty dla higieny sanitarnej oraz ekologiczne środki dla rolnictwa. W wyniku inwestycji może powstać 30 nowych miejsc pracy.

W południowej części miasta (Jeleń) rozwija się nowa dzielnica przemysłowa, w której zaczynają inwestować firmy zagraniczne. Dotychczas wybudowano trzy hale należące do firm: francuskiej, czeskiej i chińskiej.

Istotnym faktem z punktu widzenia gospodarki miasta jest podpisanie umowy między Prezydentami Miast Jaworzna oraz Yiwu - He Meihua, co potwierdza zainteresowanie Chińczyków inwestowaniem w Jaworznie. Umowa ta dotyczy współpracy obu tych miast. Nawiązana współpraca będzie polegać m.in. na wymianie doświadczeń oraz informacji w obszarach dotyczących wzajemnych kompetencji, uczestnictwie w imprezach kulturalnych, sportowych, targowo – wystawienniczych, tworzeniu podstaw współpracy pomiędzy organizacjami oraz społecznościami obu miast, wymianie grup dzieci i młodzieży obu miast, a także współpracy gospodarczej nastawionej na rozwijanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw, ze szczególnym uwzględnieniem wspierania kontaktów między przedsiębiorcami.

O wzroście atrakcyjności inwestycyjnej Jaworzna i o ożywieniu lokalnej gospodarki świadczą dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego. Wzrasta liczba podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w Jaworznie. Według danych GUS liczba tych podmiotów wzrosła z 7740 w roku 2011 do 8017 w roku 2012, a więc przybyło 277 podmiotów gospodarki narodowej.

W Jaworznie w 2012 roku zarejestrowano 750 nowych podmiotów gospodarki narodowej, w tym 61 spółek, 43 z nich to spółki prawa handlowego a 18 to cywilne. Nową działalność gospodarczą zarejestrowało 623 osoby fizyczne. W tym samym roku równocześnie wyrejestrowano 484 podmioty gospodarki narodowej, w tym 5 spółek, z tego - 1 prawa handlowego i 4 cywilne. Swoją działalność zlikwidowało także 476 osób fizycznych. Ogólnie można stwierdzić, że wzrosła liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej. W stosunku do roku 2011 nastąpił wzrost o 3,6 %.

Ze względu na rozwój komunikacji miejskiej istotne znaczenie ma liczba zatrudnionych w zakładach pracy oraz rozmieszczenie tych zakładów na terenie miasta, gdyż ci pracownicy stanowią potencjalną grupę pasażerów. Podmioty gospodarki narodowej według liczby zatrudnionych przedstawia Tabela 6.

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących stan na 31.XII.

Rok	Zatrudnienie					
	razem	0-9 zatr.	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej
	OGÓŁEM					
2011	7 740	7 361	306	64	7	2
2012	8 017	7 655	280	74	7	1
2011 = 100	103,6%	104,0%	91,5%	115,6%	100,0%	50,0%
	SEKTOR PUBLICZNY					
2011	192	86	77	25	4	---
2012	194	96	58	36	4	---
2011 = 100	101,0%	111,6%	75,3%	144,0%	100,0%	---
	SEKTOR PRYWATNY					
2011	7 548	7 275	229	39	3	2
2012	7 823	7 559	222	38	3	1
2011 = 100	103,6%	103,9%	96,9%	97,4%	100,0%	50,0%

Źródło: Zmiany strukturalne grup podmiotów gosp. narod. w rejestrze Regon w woj. śląskim w 2012 r. Urząd Statystyczny w Katowicach.

Jak wynika z przedstawionych danych najwięcej zakładów pracy w Jaworznie zatrudnia do 9 pracowników i od 10 do 49, czyli przeważająca większość podmiotów to zakłady małe i średnie. Warto jednak podkreślić, że liczba ich jest znaczna, stanowią one bowiem około 99,0 % ogółu podmiotów gospodarczych w mieście. Znaczna liczba zakładów skupionych jest w sektorze prywatnym. Jedynie 26 % podmiotów gospodarczych należy do sektora publicznego.

Rozpatrując liczbę podmiotów gospodarki narodowej w Jaworznie według sekcji PKD to najwięcej zakładów związanych jest z handlem i naprawą pojazdów samochodowych. Drugie miejsce zajmuje budownictwo a trzecie przetwórstwo przemysłowe. Tendencja ta dotyczy zarówno podmiotów gospodarki narodowej ogółem, jak i osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Szczegółowe dane przedstawia Tabela 7 i 8.

Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej w Jaworznie według wybranych sekcji PKD w 2012 r.

Kategoria	Ogółem	Przetwórstwo przemysłowe	Budownictwo	Handel, naprawa pojazdów samochodowych	Transport i gospodarka magazynowa	Obsługa rynku nieruchomości	Działalność profesjonalna naukowa i techniczna	Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	Pozostała działalność usługowa
Ogółem	8017	636	846	2530	593	509	579	366	480
Osoby fizyczne	5917	505	684	1961	530	56	518	337	285

Źródło: Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w woj. śląskim w 2012 r. Urząd Statystyczny w Katowicach, 2013

Tabela 8. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą w Jaworznie według wybranych sekcji PKD.

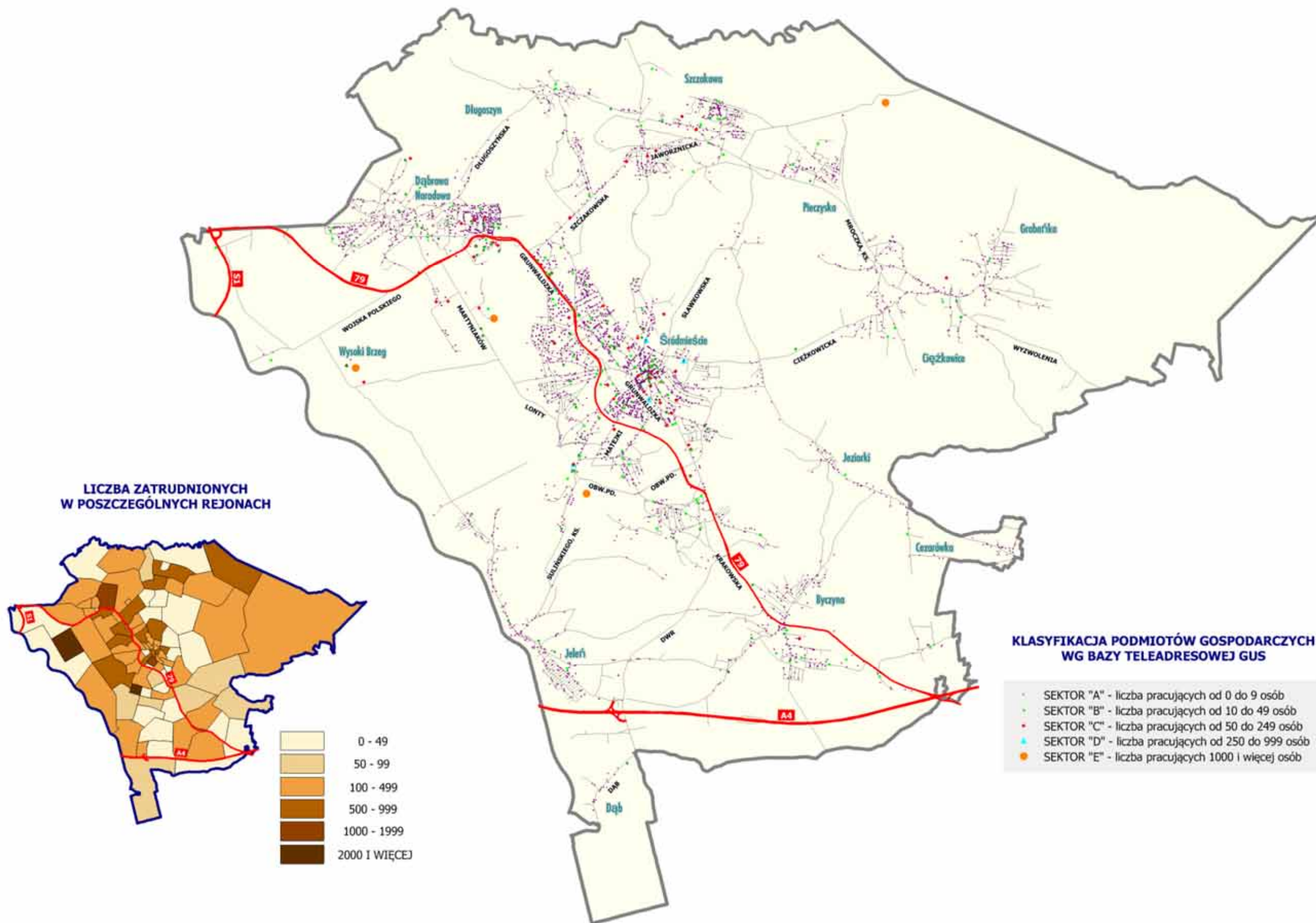
Rok	Ogółem	Przetwórstwo przemysłowe	Budownictwo	Handel, naprawa pojazdów samochodowych	Transport i gospodarka magazynowa	Działalność transportowa i ubezpieczeniowa	Działalność profesjonalna naukowa i techniczna	Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	Pozostała działalność usługowa
2011 rok	5761	463	674	1923	551	279	484	320	262
2012 rok	5917	505	684	1961	530	269	518	337	285
2011 = 100 %	102,7	109,1	101,5	102,0	96,2	96,1	107,0	105,3	108,8

Źródło: Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w woj. śląskim w 2012 r. Urząd Statystyczny w Katowicach, 2013

Przedstawione dane potwierdzają wcześniejsze spostrzeżenia, że w przeważającej mierze w Jaworznie funkcjonują zakłady pracy zaliczane do sektora prywatnego.

Zaprezentowany materiał wskazuje, że zmienił się charakter gospodarczy Jaworzna, z miasta o gospodarce opartej na przemyśle, na gospodarkę usługową.

Rozmieszczenie zakładów pracy na terenie Jaworzna przedstawia rys.9.



Rys. 9. Rozmieszczenie podmiotów gospodarczych na terenie miasta (na podst. na podstawie danych GUS i bazy podmiotów gospodarczych)

Z punktu widzenia funkcjonowania komunikacji zbiorowej, obok podmiotów gospodarczych należy zwrócić uwagę na placówki oświatowo – edukacyjne, ich rozmieszczenie, a przede wszystkim liczbę uczęszczających do nich uczniów.

Liczba uczącej się młodzieży będzie wymuszać dostosowanie oferty przewozowej komunikacji zbiorowej do specyfiki zajęć w roku szkolnym. Liczbę uczniów przedstawia tabela 9, a wykaz szkół podstawowych i ponadpodstawowych zawierają Tabele 10a i 10b.

Tabela 9. Liczba uczniów w placówkach oświatowych i edukacyjnych w Jaworznie na 1 września danego roku

Jednostka edukacyjna	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Szkoły podstawowe	4542	4486	4996	5661	5896	--	--	--	--
Gimnazja	1519	1595	1639	1660	1584	1549	1547	1602	1684
Zespoły szkół	1149	1152	1267	1328	1343	--	--	--	--
Szkoły ponadgimnazjalne	3580	--	--	--	--	--	--	--	--

Źródło: Wydział Edukacji, Kultury i Sportu Urzędu Miejskiego w Jaworznie

Tabela 10a– Wykaz szkół podstawowych

L.p.	Szkoła	Adres
1	Szkoła Podstawowa nr 1 w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr1	43-600 Jaworzno, Matejki 3
2	Szkoła Podstawowa nr 3 z Oddziałami Integracyjnymi	43-600 Jaworzno, Kasprzaka 6
3	Szkoła Podstawowa nr 5	43-603 Jaworzno, Puszkina 5
4	Szkoła Podstawowa nr 6	43-600 Jaworzno, Lipowa 24
5	Szkoła Podstawowa nr 7 z Oddziałami Integracyjnymi	43-600 Jaworzno, Ławczana 12
6	Szkoła Podstawowa nr 8 w Zespole Szkół nr 4	43-603 Jaworzno, Spółdzielcza 9
7	Szkoła Podstawowa nr 9	43-602 Jaworzno, Stefana Batorego 48
8	Szkoła Podstawowa nr 10 w Zespole Szkół nr 3	43-602 Jaworzno, Koszarowa 20
9	Szkoła Podstawowa nr 14	43-600 Jaworzno, Niemcewiczka 7a
10	Szkoła Podstawowa nr 15	43-609 Jaworzno, Leśna 49
11	Szkoła Podstawowa nr 16	43-600 Jaworzno, 3 Maja 18
12	Szkoła Podstawowa nr 18	43-600 Jaworzno, ks. Mrocza 53c
13	Szkoła Podstawowa nr 19	43-600 Jaworzno, Kasztanowa 33
14	Szkoła Podstawowa nr 20 w Zespole Szkół nr 1	43-6070 Jaworzno, Nauczycielska 12
15	Szkoła Podstawowa nr 22	43-600 Jaworzno, Banasika 1
16	Szkoła Podstawowa nr 23 w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym	43-602 Jaworzno, Wolności 11
17	Spółeczna Szkoła Podstawowa (niepubliczna o uprawnieniach szkoły publicznej)	43-603 Jaworzno, Inwalidów Wojennych 1

Źródło: Wydział Edukacji, Kultury i Sportu Urzędu Miejskiego w Jaworznie

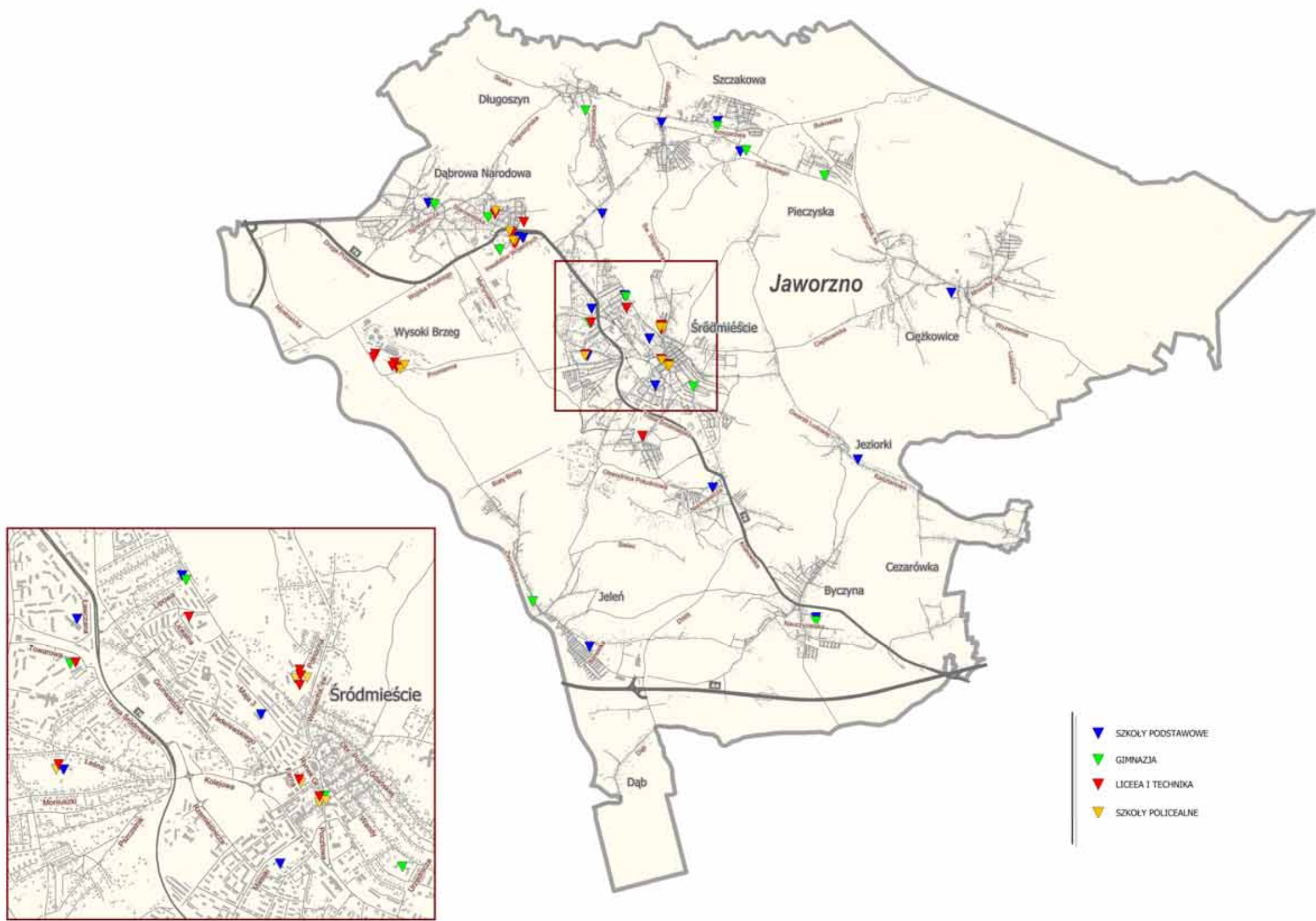
Tabela 10b– Wykaz szkół ponadpodstawowych

L.p.	Szkoła	Adres
1	Gimnazjum nr 1	43-601 Jaworzno, Urzędnicza 11
2	Gimnazjum nr 2	43-600 Jaworzno, Olszewskiego 76
3	Gimnazjum nr 3	43-606 Jaworzno, Lipowa 24
4	Gimnazjum nr 4 z Oddziałami Integracyjnymi i Oddziałami Dwujęzycznymi	43-609 Jaworzno, Towarowa 61
5	Gimnazjum nr 5	43-603 Jaworzno, Starowiejska 15
6	Gimnazjum nr 6	43-602 Jaworzno, Chropaczówka 101
7	Gimnazjum nr 7	43-602 Jaworzno, Koszarowa 20
8	Gimnazjum nr 8	43-608 Jaworzno, Zwycięstwa 30
9	Gimnazjum nr 9	43-603 Jaworzno, Spółdzielcza 9
10	Gimnazjum nr 10	43-607 Jaworzno, Nauczycielska 12
11	Gimnazjum nr 11	43-602 Jaworzno, Sobieskiego 61
12	Gimnazjum nr 12	43-602 Jaworzno, Wolności 11
13	Gimnazjum dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Inwalidów Wojennych 16
14	Gimnazjum dla Dorosłych "Żak"	43-600 Jaworzno, Rynek Główny 1
15	I Liceum Ogólnokształcące	43-606 Jaworzno, Licealna 3
16	II Liceum Ogólnokształcące	43-603 Jaworzno, Marii Skłodowskiej Curie 6
17	III Liceum Ogólnokształcące	43-609 Jaworzno, Towarowa 61
18	IV Liceum Ogólnokształcące	43-603 Jaworzno, Inwalidów Wojennych 16
19	I Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	43-600 Jaworzno, Północna 9a
20	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Promienna 51
21	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Copernicus"	43-600 Jaworzno, Farna 12
22	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Edukacja"	43-600 Jaworzno, Północna 9a
23	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Żak"	43-600 Jaworzno, Rynek Główny 1
24	Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Grunwaldzka 285
25	Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych C.K.K "INDEKS"	43-600 Jaworzno, Olszewskiego 76
26	Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych "Twoja-Szkoła"	43-609 Jaworzno, Leśna 49
27	Szkoła Policealna nr 1 dla Dorosłych	43-600 Jaworzno, Północna 9a
28	Szkoła Policealna nr 2 dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Inwalidów Wojennych 16
29	Szkoła Policealna nr 3 dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Promienna 51
30	Szkoła Policealna nr 4 dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Promienna 51
31	Szkoła Policealna nr 5 dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Armii Krajowej 5

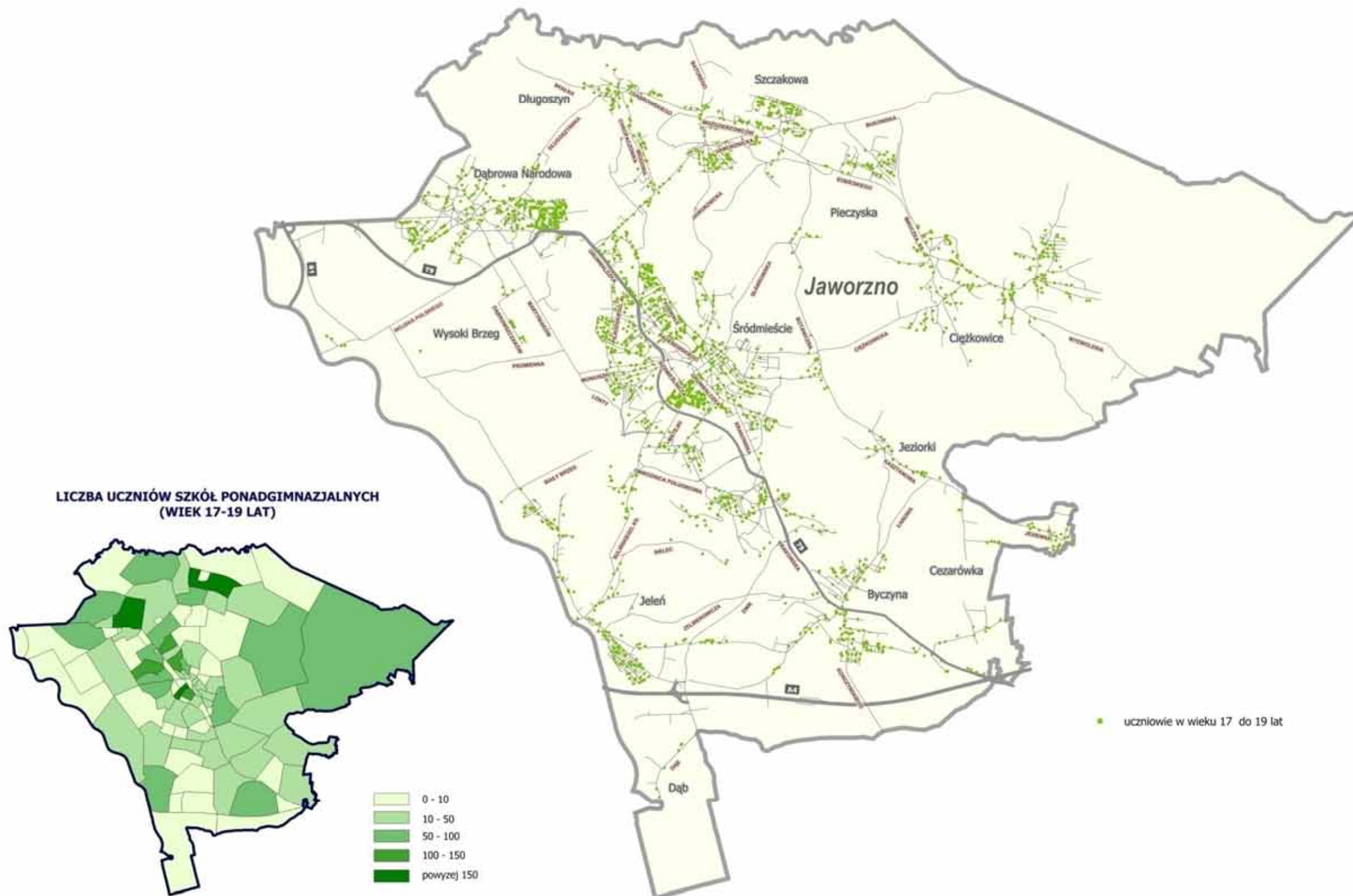
L.p.	Szkoła	Adres
32	Niepubliczna Szkoła Policealna dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Grunwaldzka 285
33	Policealna Szkoła Centrum Nauki i Biznesu "Żak"	43-600 Jaworzno, Rynek Główny 1
34	Policealna Szkoła Zawodowa "Żak"	43-600 Jaworzno, Rynek Główny 1
35	Policealna Szkoła Informatyki i Administracji w Jaworznie	43-609 Jaworzno, Leśna 49
36	Szkoła Policealna dla Dorosłych "Copernicus"	43-600 Jaworzno, Farna 12
37	Szkoła Policealna dla Dorosłych "Edukacja"	43-600 Jaworzno, Północna 9a
38	eCollege Szkoła Policealna w Jaworznie	43-603 Jaworzno, Inwalidów Wojennych 16
39	Technikum nr 1	43-600 Jaworzno, Północna 9a
40	Technikum nr 2	43-603 Jaworzno, Inwalidów Wojennych 16
41	Technikum nr 3	43-600 Jaworzno, Północna 9a
42	Technikum nr 4	43-603 Jaworzno, Armii Krajowej 5
43	Technikum nr 5	43-603 Jaworzno, Promienna 51
44	Technikum nr 6	43-603 Jaworzno, Promienna 51
45	Technikum Energetyczne	43-603 Jaworzno, Promienna 51
46	Technikum dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Promienna 51
47	Niepubliczne Technikum dla Dorosłych	43-603 Jaworzno, Grunwaldzka 285

Źródło: Kuratorium Oświaty w Katowicach

Rozmieszczenie szkół na terenie miasta przedstawiono na rys. 10a, natomiast rozmieszczenie uczniów na rys. 10b.



Rys. 10a - Rozmieszczenie szkół



Rys. 10b. - Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych (według miejsca zamieszkania)

Zarówno uczniom, jak i studentom przysługują ulgi przy zakupie biletów uprawniających do przejazdu komunikacją zbiorową.

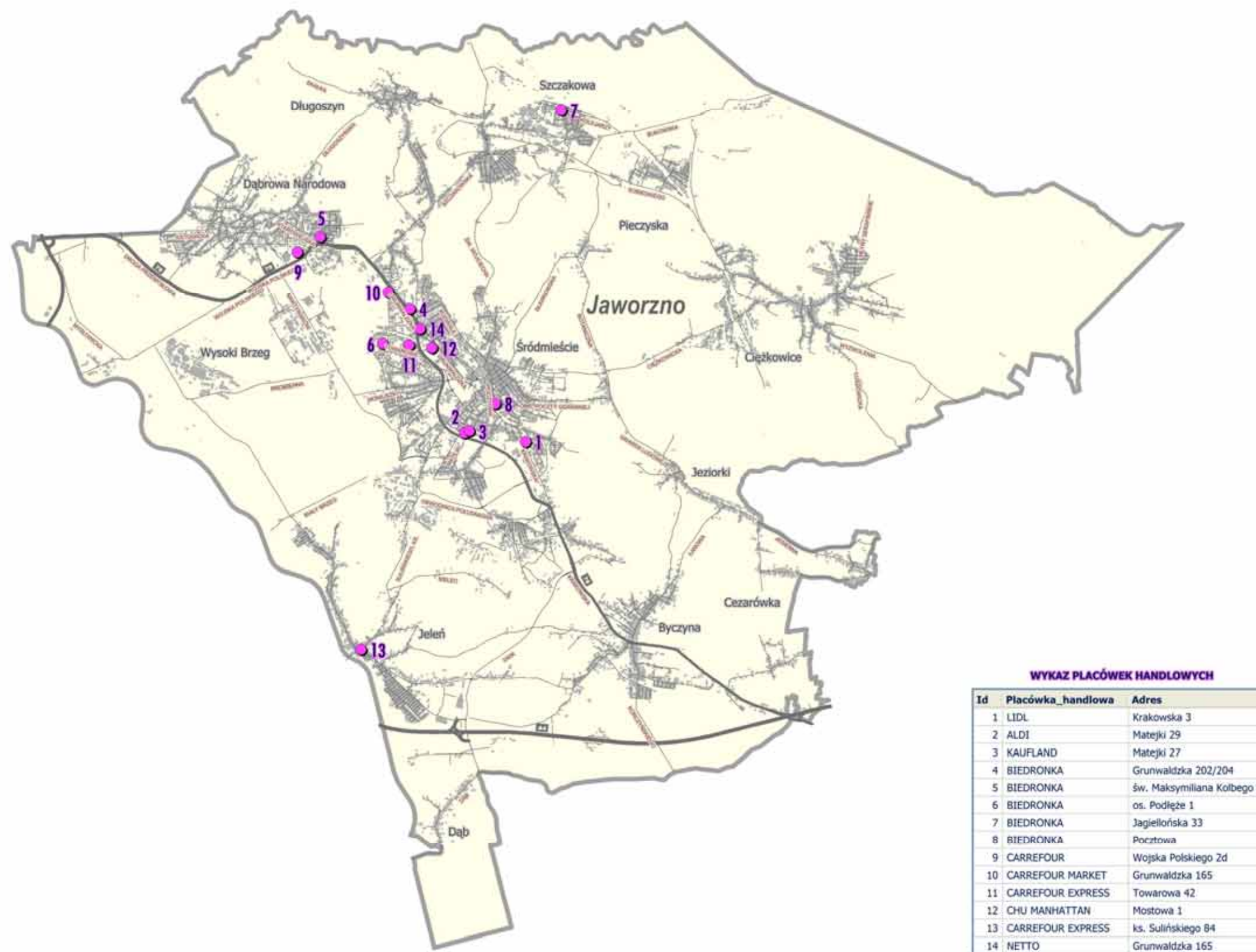
Na podstawie przytoczonych danych można stwierdzić, że prawie 11 tysięcy uczniów jest uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych.

Jak wykazują prognozy liczba uczniów w gimnazjach w 2019 roku osiągnie stan z 2011 roku (1602 uczniów), a w 2020 r. liczba ta wzrośnie do 1684 uczniów. Niestety, jak twierdzi Wydział Edukacji, Kultury i Sportu nie jest możliwe określenie prognozowanej liczby uczniów, która rozpocznie naukę w szkołach podstawowych i zespołach szkół, w skład których wchodzi szkoła podstawowa i gimnazjum w roku szkolnym 2017/2018 i latach następnych. Stąd też trudno określić liczbę potencjalnie korzystających z ulg przy przejazdach komunikacją miejską.

Poza placówkami oświatowymi, ważne jest również rozmieszczenie dużych sieci handlowych, typu supermarkety. W Jaworznie znajduje się 11 tych placówek.

Do najliczniej odwiedzanych obiektów handlowych można zaliczyć: Carrefour: Hipermarket, Express, Market, CH Manhattan, Lidl, Kaufland, Aldi, Biedronka, Netto itp. Jak wykazały badania (INKOM), sklepy te w czasie doby odwiedza 2695 klientów, którzy w celu dotarcia do tych placówek korzystają z komunikacji zbiorowej.

Natomiast większość korzysta nadal z samochodów osobowych. W ciągu doby przyjeżdża ich aż 5170. Rozmieszczenie handlowych placówek wielkopowierzchniowych w Jaworznie przedstawia rys.11.



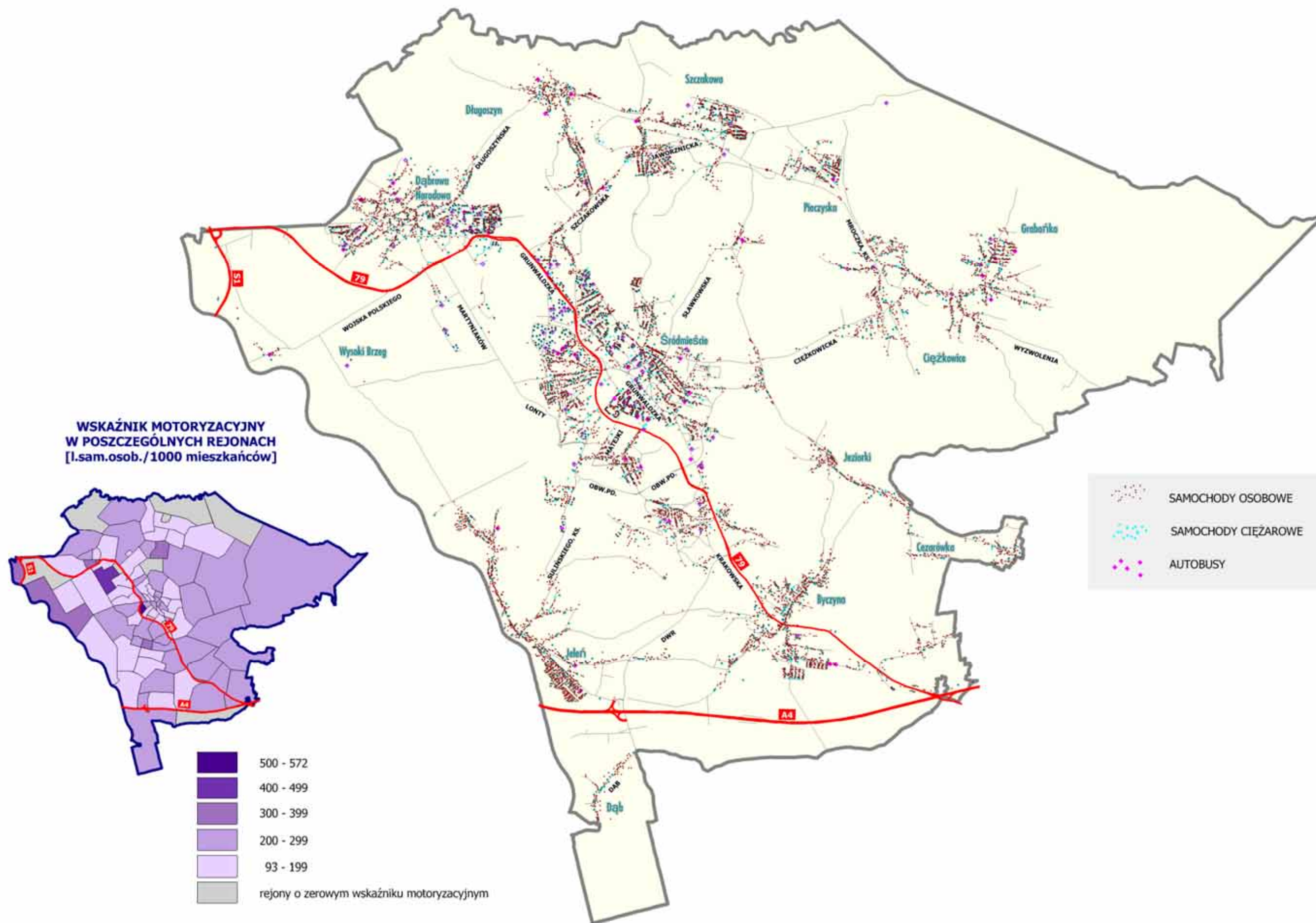
Rys. 11. Rozmieszczenie wielkopowierzchniowych placówek handlowych

2.5. Motoryzacja

Z punktu widzenia komunikacji miejskiej istotne znaczenie ma ilość posiadanych samochodów osobowych przez mieszkańców.

W Jaworznie w 2012 r. zarejestrowanych było 42 823 samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji na 1000 mieszkańców wyniósł 454,1 samochody osobowe. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Jaworznie w 2020 roku wzrosła do 48 309. Prognozowany wskaźnik na 2020 r. wyniesie 509,6 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Rozmieszczenie pojazdów na obszarze miasta (według adresu właściciela) przedstawiono na rys 12.



Rys. 12 - Rozmieszczenie samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów na terenie miasta (na podst. ewidencji pojazdów)

2.6. Infrastruktura transportowa

2.6.1. Główne ciągi komunikacyjne

Miasto Jaworzno rozwinęło się w miejscu, gdzie obecnie znajduje się skrzyżowanie ważnych szlaków komunikacyjnych i to zarówno drogowych jak i kolejowych, należących do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Spośród 4 paneuropejskich korytarzy transportowych przebiegających przez Polskę, jeden (korytarz III: Berlin/Drezno – Wrocław – Kraków – Rzeszów – Lwów – Kijów) przebiega przez Jaworzno, a drugi (korytarz VI: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żilina) w bliskiej odległości.

Położenie Jaworzna w europejskich korytarzach transportowych jest nośnikiem korzyści, gdyż sieć tych korytarzy, obejmująca najważniejsze, transkontynentalne, szlaki transportu drogowego, kolejowego, żeglugowego oraz porty lotnicze ma na celu zapewnienie spójności transportowej Europy i jest jednym z podstawowych elementów polityki transportowej UE.

W pobliżu Jaworzna krzyżują się dwa spośród najważniejszych korytarzy dróg krajowych:

- nr 1: Gdańsk – Łódź – Cieszyn / Zwardoń – odcinkowo jako droga ekspresowa S1
- nr 4: Jędrzychowice k. Zgorzelca – Wrocław – Katowice – Kraków – Korczowa – jako autostrada A4

Połączenie Jaworzna z drogą S1 odbywa się poprzez węzeł „Jęzor”. Umożliwia on jazdę w kierunkach:

- południowym do węzła „Brzęczkowice” z autostradą A4 i dalej do Tychów (DK 1); trwają procedury umożliwiające budowę S1 na odcinku Mysłowice Kosztowy – Bielsko-Biała Suchy Potok, gdzie będzie następował rozplot ruchu w kierunku Cieszyna (istniejąca S1), Zwardonia (budowaną S69) oraz Wadowic (DK 52),
- północnym do węzłów: Sulno (DK 94: Zgorzelec - Bytom – Kraków - Tarnów), Podwarpie (DK1: Gdańsk – Łódź - Cieszyn) i Pyrzowice (A1: Gdańsk - Gorzyczki, w przyszłości także S11: Poznań – Kępno – Pyrzowice).

Najwygodniejsze połączenie Jaworzna z autostradą A4 zapewnia węzeł „Jeleń”, który jednak od dnia 03.04.2000r. na podstawie decyzji koncesjonariusza autostrady obsługuje tylko relacje z / do Katowic (relacje z / do Krakowa możliwe są przez węzeł Byczyna przy granicy Jaworzna i Chrzanowa). Miasto podjęło starania w celu przekonania koncesjonariusza do reaktywacji wszystkich powiązań na węzle „Jeleń”, co jest ważne z uwagi na lokalizację przy nim strefy gospodarczej oraz ze względu na to, że umożliwi połączenie z Drogą Współpracy Regionalnej Jaworzno – Oświęcim.

Atutem Jaworzna jest także położenie w bliskości trzech portów lotniczych: Kraków–Balice (50 km), Katowice-Pyrzowice (40 km) oraz Ostrawa (130 km). Do każdego z nich można dojechać z miasta drogami klasy A (autostrada) lub S (droga ekspresowa).

Istotne znaczenie dla Jaworzna, jako potencjalnego miejsca lokalizacji centrów logistycznych, może mieć także usytuowanie w pobliżu obiektów transportowych o szczególnym znaczeniu dla przewozów transkontynentalnych. Jednym z nich jest położony w sąsiednim Sławkowie (ok. 5 km od Szczakowej) „Euroterminal”, zespół czterech terminali przeładunkowych w najdalej wysuniętym na zachód Europy miejscu, do którego dociera kolej szerokotorowa o prześwicie 1520 mm, co umożliwia transport bez przeładunków z / do Rosji, Ukrainy i Chin.

Miasto leży także w pobliżu planowanych połączeń wodnych Odry z Dunajem, Łabą i Wisłą (rys. 13). Budowa ww. kanałów jest na razie na etapie ogólnych koncepcji, można jednak liczyć że zostałyby wsparta przez Unię Europejską gdyż dotyczy najbardziej ekologicznej gałęzi transportu.



Rys.13. Planowana rozbudowa szlaków żeglugi śródlądowej. Źródło: Polska Dziennik Zachodni 16.01.2010 r.

2.6.2. Infrastruktura kolejowa

Przez północne dzielnice Jaworzna, w odległości ok. 5 km od centrum miasta, przebiegają linie kolejowe¹¹:

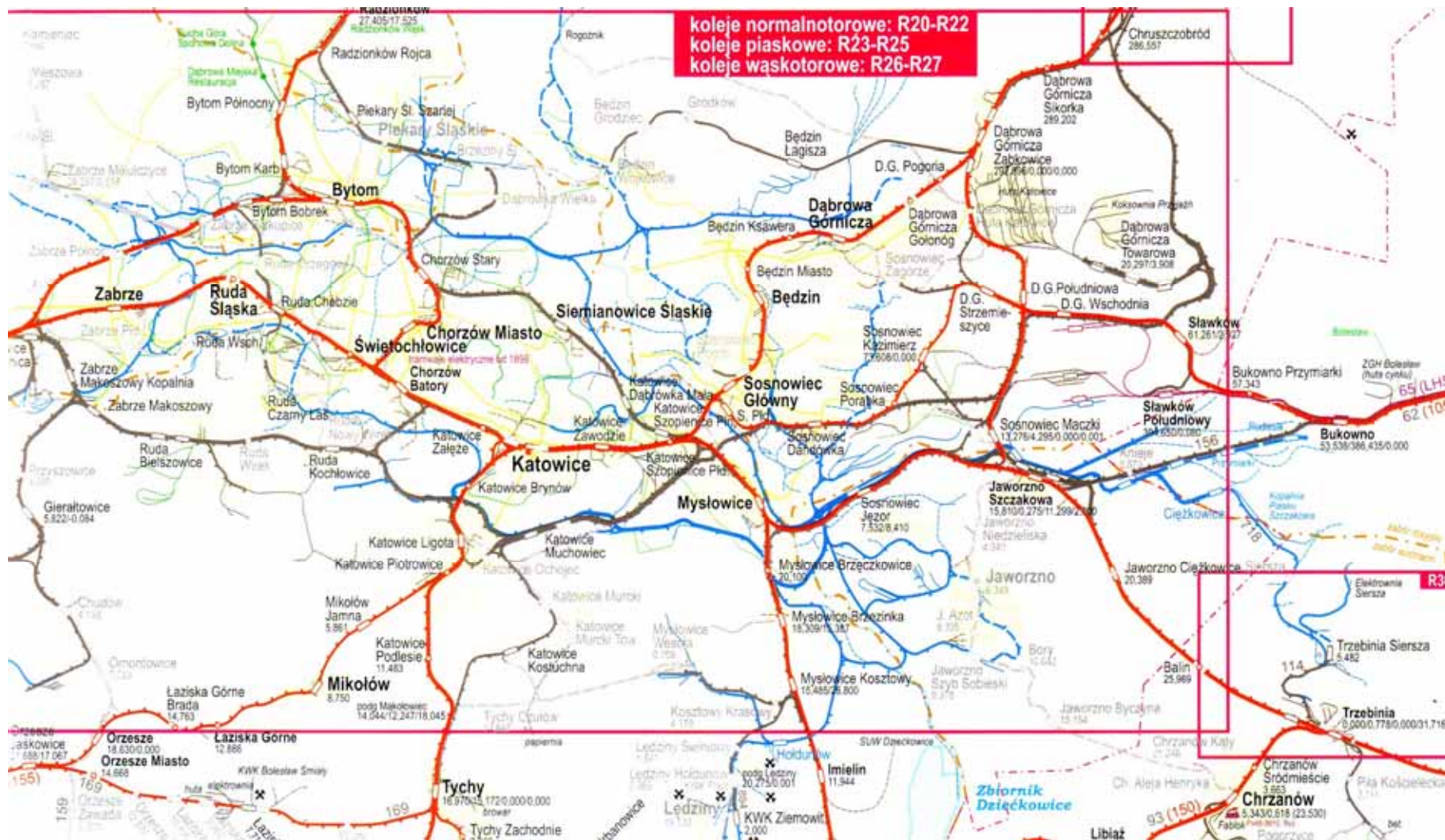
- nr 133: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa – Trzebinia – Kraków Główny
- nr 134: Jaworzno Szczakowa – Mysłowice
- nr 156: Bukowno – Jaworzno Szczakowa

Linia nr 134 oraz linia nr 133 na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny stanowią fragment międzynarodowego szlaku transportu kolejowego E-30 łączącego Niemcy, Polskę (Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole – Katowice – Jaworzno – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Medyka) i Ukrainę.

W chwili obecnej linia ta jest w trakcie modernizacji mającej na celu osiągnięcie przez pociągi pasażerskie prędkości 160 km / godz. oraz 120 km / godz. przez pociągi towarowe.

Schemat sieci kolejowej w okolicach Jaworzna przedstawiono na rys. 14.

¹¹ - Na podst. Wykazu linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
http://www.plk-sa.pl/fileadmin/Oferta/Regulamin_2012_2013/zalaczniki_1-9_v.beta/P_12-13_Z_1_w.0.pdf



(kolor czerwony: linie publiczne normalnotorowe, kolor niebieski: kolej przemysłowa, kolor zielony: linie publiczne wąskotorowe)

Rys. 14. Układ linii kolejowych w okolicach Jaworzna, źródło: [24]

2.6.3. Infrastruktura drogowo – uliczna

Na terenie Jaworzna znajduje się (według danych GUS na koniec 2011 r.) 154 km dróg o nawierzchni twardej (w tym 137 km o nawierzchni twardej ulepszonej) oraz 57,1 km dróg o nawierzchni gruntowej (Tabela 11). Długość dróg objętych komunikacją miejską wynosi 121,4 km.

W ostatnim 10-leciu Jaworzno dokonało znaczącej przebudowy wewnętrznego układu drogowo-ulicznego. W jej wyniku powstał nowy ciąg drogi krajowej nr 79: Trasa Śródmiejska (obecnie ul. Jana Pawła II) wraz z przebudowanym ciągiem ul. Grunwaldzkiej oraz Droga Przemysłowa (ul. Obrońców Września 1939 r.) wraz z przebudowanym odcinkiem ul. Wojska Polskiego. Powstał także jaworznicki fragment Drogi Współpracy Regionalnej (ul. adm. Andrzeja Karwety).

Kontynuowana jest budowa obwodnicy północnej i południowej, w planach jest zmiana przebiegu DK79 przez Byczynę. Po zakończeniu tych inwestycji, co powinno nastąpić ok. 2015- 2016 r. miasto Jaworzno posiadać będzie sprawny i wydajny wewnętrzny układ drogowy, dość odporny na zakłócenia (awarie, wypadki) dzięki trasom alternatywnym na kierunku wschód – zachód.

Układ miejski powiązany jest bezpośrednio z drogami o znaczeniu ogólnokrajowym, a nawet międzynarodowym, tzn. z leżącymi w korytarzach TEN-T autostradą A4 (poprzez węzeł Jeleń, ewentualnie węzeł Byczyna) i drogą ekspresową S1 (poprzez węzeł Jęzor).

Układ ww. dróg sprawia, że miasto ma już dogodne powiązania z zachodem kraju (i dalej z krajami Europy Zachodniej), a po zakończeniu budowy A4 na wschód od Tarnowa oraz uzupełnieniu tras A1, S1 i S69 o brakujące odcinki podobnie będzie w dalekich podróżach na wschód, północ i południe.

W układzie powiązań regionalnych najważniejsze znaczenie mieć będzie powiązanie miasta z centralną i zachodnią częścią konurbacji górnośląskiej poprzez przedłużenie Drogowej Trasy Średnicowej (tzw. DTŚ Wschód i DTŚ Południe) od Katowic przez obrzeża Mysłowic do węzła Jęzor.

Dokonanie z odpowiednim wyprzedzeniem przebudowy układu drogowego, w tym usunięcie występujących w nim wąskich gardeł umożliwi podjęcie prac nad dostosowaniem transportu publicznego do wymagań wynikających z polityki zrównoważonego rozwoju. W szczególności umożliwi to (co w zasadniczej części zostało już wykonane) przebudowę przestrzeni publicznej w centrum miasta, a w przyszłości rozwój ekologicznych gałęzi transportu.

Tabela 11 – Długość sieci drogowej na terenie Jaworzna [km]

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Drogi ogółem:	216,3	223,0	223,0	223,0	223,0	223,0	222,8	222,8	210,8	211,1	211,1
- o nawierzchni twardej	143,3	152,9	152,9	153,8	153,8	153,8	154,5	154,5	151,8	152,4	154,0
w tym o nawierzchni twardej ulepszonej	128,4	138,9	139,3	140,2	140,2	140,2	140,9	140,9	134,8	135,4	137,0
- o nawierzchni gruntowej	73,0	70,1	70,1	69,2	69,2	69,2	68,3	68,3	59,0	58,7	57,1
Drogi publiczne:	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	99,3	99,3	99,3	103,9	108,5	108,5	108,5
- o nawierzchni twardej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	86,3	86,3	86,3	98,2	102,8	102,8	102,8
w tym o nawierzchni twardej ulepszonej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	86,3	86,3	86,3	92,5	97,1	97,1	97,1
- o nawierzchni gruntowej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	13,0	13,0	13,0	5,7	5,7	5,7	5,7
Drogi gminne i powiatowe na 100 km ² pow.											
- o nawierzchni twardej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	158,0	156,9	157,4	165,2	166,4	166,8	167,8
- o nawierzchni gruntowej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	54,1	53,7	53,1	48,4	42,3	42,1	41,0
Drogi gminne i powiatowe na 10000 mieszk.											
- o nawierzchni twardej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	25,0	25,1	25,2	26,5	26,8	26,9	27,2
- o nawierzchni gruntowej	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	8,5	8,6	8,5	7,8	6,8	6,8	6,6

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

2.7. Zasady polityki komunikacyjnej miasta

Miasto Jaworzno po długich latach stagnacji i braku większych inwestycji w infrastrukturę transportową podjęło na początku XXI wieku decyzję o gruntownej przebudowie układu drogowego-ulicznego.

W latach 2002-2003 sporządzono „Studium komunikacyjne miasta Jaworzna” [19], które oprócz oceny istniejących elementów systemu komunikacyjnego i wskazania punktów krytycznych, dostarczyło także przesłanek do wypracowania koncepcji kierunków zagospodarowania przestrzennego uwzględniających uwarunkowania realizacji nowych elementów infrastruktury transportowej, w tym wskazanie najodpowiedniejszego sposobu obsługi komunikacyjnej poszczególnych podobszarów.

Jako główne cele działań miasta w zakresie transportu i komunikacji na okres operacyjny (ok. 3-5 lat) przyjęto:

- * uporządkowanie i uczytelnienie układu komunikacyjnego miasta (funkcje poszczególnych dróg w systemie, segregacja rodzajowa i kierunkowa ruchu),
- * likwidację największych zagrożeń dla sprawności układu komunikacyjnego (wyczerpanie przepustowości tras) i dla otoczenia (mieszkańcy, środowisko przyrodnicze),
- * opracowanie zasad obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod rozwój działalności gospodarczej (przygotowanie formalno-prawne inwestycji, rezerwa finansowa),
- * stworzenie warunków do wprowadzenia strefy ograniczonego ruchu w centrum miasta,
- * poprawę funkcjonalności i efektywności miejskiej komunikacji zbiorowej,
- * stworzenie możliwości dla rozwoju alternatywnych sposobów podróżowania (system dróg rowerowych).

Działania w kolejnych latach (okres perspektywiczny – do ok. 2020 roku) miały być ukierunkowane na dalszą rozbudowę systemu drogowego dla utrzymania osiągniętych standardów obsługi (monitorowanie zjawisk ruchowych w mieście i bieżące reagowanie na zagrożenia), a w miarę możliwości organizacyjnych i finansowych na realizację kolejnych inwestycji poprawiających obsługę komunikacyjną Jaworzna i jego powiązań z miastami sąsiednimi.

Działania służące przeobrażeniu miasta zostały pogrupowane w programy, w których ustalono priorytety, harmonogramy czasowe i finansowe oraz określono możliwe źródła finansowania. Duży nacisk położono na odpowiednie przygotowanie projektów pod względem formalnym (spełnianie wymogów programów operacyjnych UE) i czasowym (wyprzedzająco). Umożliwiło to pozyskanie środków zewnętrznych, zarówno z Unii Europejskiej (SPO-T, POiŚ, RPO WSL) jak i z programów krajowych i regionalnych (Kontrakt wojewódzki, Fundusz dla Śląska i in.).

Najważniejszym programem, opracowanym na podstawie rezultatów Studium komunikacyjnego, był projekt pn. „Miasto Twarzą do Autostrady” (MTdA), obejmujący przebudowę głównego ciągu drogowego przebiegającego przez miasto, tj. drogi krajowej nr 79. W projekcie przewidziano zarówno przebudowę istniejących fragmentów DK79, jak również budowę od podstaw nowych odcinków omijających „wąskie gardła” (ściśle centrum miasta oraz dzielnicę Dąbrowa Narodowa), a także na przekształcenie dotychczasowego ciągu drogi krajowej w centrum w obszar uspokojony, z uprzywilejowaniem (docelowo) ruchu pieszych, rowerzystów i komunikacji publicznej.

Podzielony na 5 etapów projekt przeniesienia ruchu na ciąg alternatywny został zrealizowany w latach 2005-2012. Na długości 11 km (z ponad 16 km ogółem) DK79 uzyskała nowe standardy techniczno-ruchowe, wyeliminowano ruch tranzytowy m.in. z jaworznickiego rynku i jego okolic.

Innym, zrealizowanym już, projektem drogowym w ramach MTdA była budowa liczącej 3,5 km zupełnie nowej drogi łączącej DK79 z autostradą A 4 (węzeł „Jeleń”) i z położoną w sąsiedztwie węzła Gminną Strefą Aktywności Gospodarczej. Droga ta, nosząca nazwę Droga Współpracy Regionalnej, ma zostać przedłużona (już poza granicami Jaworzna) do miast leżących w woj. małopolskim: Chelmka, Libiąża i Oświęcimia.

Ponadto programami objęto inne działania. Projekt „Gospodarcza Brama Śląska” (realizowany wspólnie z miastami Będzin, Czeladź i Sosnowiec) dotyczył rekultywacji i kompleksowego uzbrojenia w infrastrukturę ponad

127 ha niezagospodarowanych lub zdegradowanych (poprzemysłowych) terenów inwestycyjnych różnej wielkości oraz przygotowaniu infrastruktury wsparcia biznesu, w tym powiązań z podstawowym układem komunikacyjnym.

Z kolei projekt pn. „Rynek Od.Nowa – rewitalizacja śródmiejskiej przestrzeni publicznej w Jaworznie”, stanowiący kontynuację działań podjętych w IV etapie MTdA, ma na celu rewitalizację zdegradowanej przez ruch samochodowy przestrzeni zlokalizowanej w centrum Jaworzna (dzielnica Śródmieście). Zadanie to, realizowane od lipca 2011 r., zostanie zakończone na przełomie 2013 / 2014 r.

Obecnie przebudowa istniejącego układu drogowo – ulicznego miasta dobiega końca. Zdecydowanie poprawiono jakość wewnętrznego układu drogowo-ulicznego miasta i jego powiązań z układami wyższego rzędu: regionalnym i ogólnokrajowym. Dzięki utworzeniu ciągów alternatywnych, ze strefy centralnej miasta wyeliminowano ruch tranzytowy pozamiejski (międzymiastowy) jak i znaczącą część tranzytu miejskiego (międzydzielnicowego). Układ drogowy stał się bardziej odporny na zakłócenia, zarówno możliwe do przewidzenia (planowe remonty dróg i ulic) jak i nieprzewidywalne (konieczność zamknięcia dróg z powodu awarii lub wypadków drogowych). Wzrosło bezpieczeństwo zmotoryzowanych i pieszych, zmniejszyło się negatywne oddziaływanie spalin i hałasu. W centrum Jaworzna, uwolnionym od wzmożonego ruchu samochodowego, rozpoczęło się kreowanie nowej przestrzeni publicznej. Efekty tych zmian są łatwo zauważalne zarówno dla osób poruszających się po mieście samochodami jak i dla otoczenia najważniejszych dróg.

Na najbliższe lata przewiduje się dokończenie budowy obwodnicy południowej (brakujący odcinek przy Zakładach Chemicznych „Organika-Azot”) i północnej. Istotne znaczenie dla wielkości i rozkładu ruchu drogowego w Jaworznie będą mieć decyzje podejmowane poza miastem: przywrócenie wszystkich relacji na węzle Jeleń (zależne od koncesjonariusza autostrady A4, firmy Stalexport Autostrada Małopolska SA) oraz planowane przedłużenie Drogowej Trasy Średnicowej na wschód od Katowic do miast Zagłębia i do Jaworzna (węzeł „Jęzor” na drodze ekspresowej S1).

Równoległe z przebudową układu drogowego realizowano przedsięwzięcia mające na celu reorganizację publicznego transportu miejskiego, poprzez uczynienie go sprawniejszym i wygodniejszym dla użytkowników. Służyły temu m.in. wymiana taboru, korekty przebiegu linii i rozkładów jazdy, zmiany w systemie taryfowym i sposobie poboru opłat (opisane w punkcie 6.2).

Swoimi działaniami miasto Jaworzno wpisało się w wytyczne przedstawione w rozdziale 1. Przebudowa układu drogowego, zwłaszcza w rejonie centrum i na głównym ciągu komunikacyjnym, musiała być przeprowadzona wcześniej, aby stworzyć warunki do kolejnych zalecanych działań, tj.:

- wyprowadzenia ruchu samochodowego, w tym szczególnie dokuczliwych pojazdów ciężarowych, poza obszary gęstej zabudowy (centrum, Dąbrowa Narodowa),
- wprowadzenia w centrum strefy ruchu uspokojonego, nastawionego na podróże dokonywane pieszo,
- stworzenia warunków do zmniejszenia dojazdów do ścisłego centrum pojazdami samochodowymi (transport indywidualny) na rzecz transportu zbiorowego i rowerowego,
- zwiększenia udziału transportu zbiorowego w obsłudze podróży odbywanych na obszarze miasta.

Najnowszym kierunkiem działań miasta na rzecz kształtowania pożądanych zachowań komunikacyjnych jest podjęcie prac nad zarządzaniem mobilnością.

Zgodnie z definicją EPOMM (European Platform on Mobility Management czyli Europejskiej Platformy Zarządzania Mobilnością) zarządzanie mobilnością to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych. Polega na zachęcaniu ludności do ograniczania korzystania z samochodów osobowych na rzecz podróży odbywanych pieszo, transportem zbiorowym albo na rowerach, a jeśli transportem indywidualnym to na zasadzie wspólnych przejazdów (carpooling, carsharing).

2.8. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową

Położenie Jaworzna na wschodniej flance aglomeracji katowickiej z jednoczesnym występowaniem istotnych powiązań z województwem małopolskim stwarza szereg szans rozwojowych dla miasta.

W opracowaniu „Analiza rozwoju układu komunikacyjnego w kontekście zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna” [20] zestawiono uwarunkowania mające wpływ na istniejący i projektowany układ komunikacyjny.

Uwarunkowania komunikacyjne stanowiące atuty rozwojowe miasta to:

- położenie Jaworzna w rejonie przecięcia się autostrady A4 i drogi ekspresowej S1, zapewniające pełny dostęp do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego,
- zaprojektowany jako bardzo sprawny, docelowy układ drogowy miasta, który w przeważającym stopniu został zrealizowany w latach 2005 - 2012,
- dobrze funkcjonujący układ komunikacji zbiorowej, zapewniający połączenia wewnątrzmięjskie i regionalne,
- zaprojektowany i realizowany układ komunikacji rowerowej o funkcji zarówno fakultatywnej i rekreacyjnej, wpisany w struktury systemów rowerowych wyższego rzędu,
- konstruktywne i w pełni racjonalne poszukiwanie nowych rozwiązań systemowych dla komunikacji zbiorowej miasta, mających na celu przystosowanie jej infrastruktury do przyszłych wymagań ruchowych, organizacyjnych i prawnych (m. in. problematyka środowiskowa /emisyjna/).

Uwarunkowania komunikacyjne stanowiące hamulce rozwojowe, w dużej mierze niezależne od polityki samego miasta, to:

- utrzymujący się brak jednoznacznych rozstrzygnięć, co do możliwego zakresu docelowego połączenia miasta z autostradą A4 poprzez węzeł „Jeleń”, co ma wpływ na ostateczne określenie parametrów technicznych (głównie przekroju poprzecznego) Drogi Współpracy Regionalnej (DWR) na odcinku projektowanym na południe od autostrady A4,
- brak jednoznacznych rozstrzygnięć odnośnie przebiegu, terminu realizacji i pełnionej roli (stopień obsługi ruchu tranzytowego i wewnętrznego) roli systemu obwodnic Chrzanowa i Trzebini (województwo małopolskie),
- brak jednoznacznych rozstrzygnięć odnośnie wyboru wariantu (bardziej pożądanego przez opinię społeczną „małopolski” lub – forsowany przez instytucje środowiskowe - wariant „śląski”) oraz terminu realizacji odcinka drogi ekspresowej S1 relacji Kosztowy – Bielsko-Biała. Połączenie to ma duże znaczenie dla pracy DWR i w połączeniu z potencjalną przebudową węzła „Jeleń” do pełnej postaci, będzie miało znaczący wpływ na układ ruchu drogowego w regionie,
- marginalizacja (wskutek ograniczenia liczby i kierunków połączeń przez PKP oraz z powodu katastrofального stanu torowiska) komunikacji kolejowej obsługującej miasto,
- brak skutecznych regulacji prawnych na poziomie krajowym (ustawowym) oraz nadzoru na systemem komunikacji mikrobusowej w mieście i regionie, co znacząco pogarsza parametry ekonomiczne finansowanej przez miasto komunikacji autobusowej,
- brak programu spójnej polityki parkingowej w mieście, co przekłada się już obecnie na utrudniony dostęp do jego strefy centralnej.

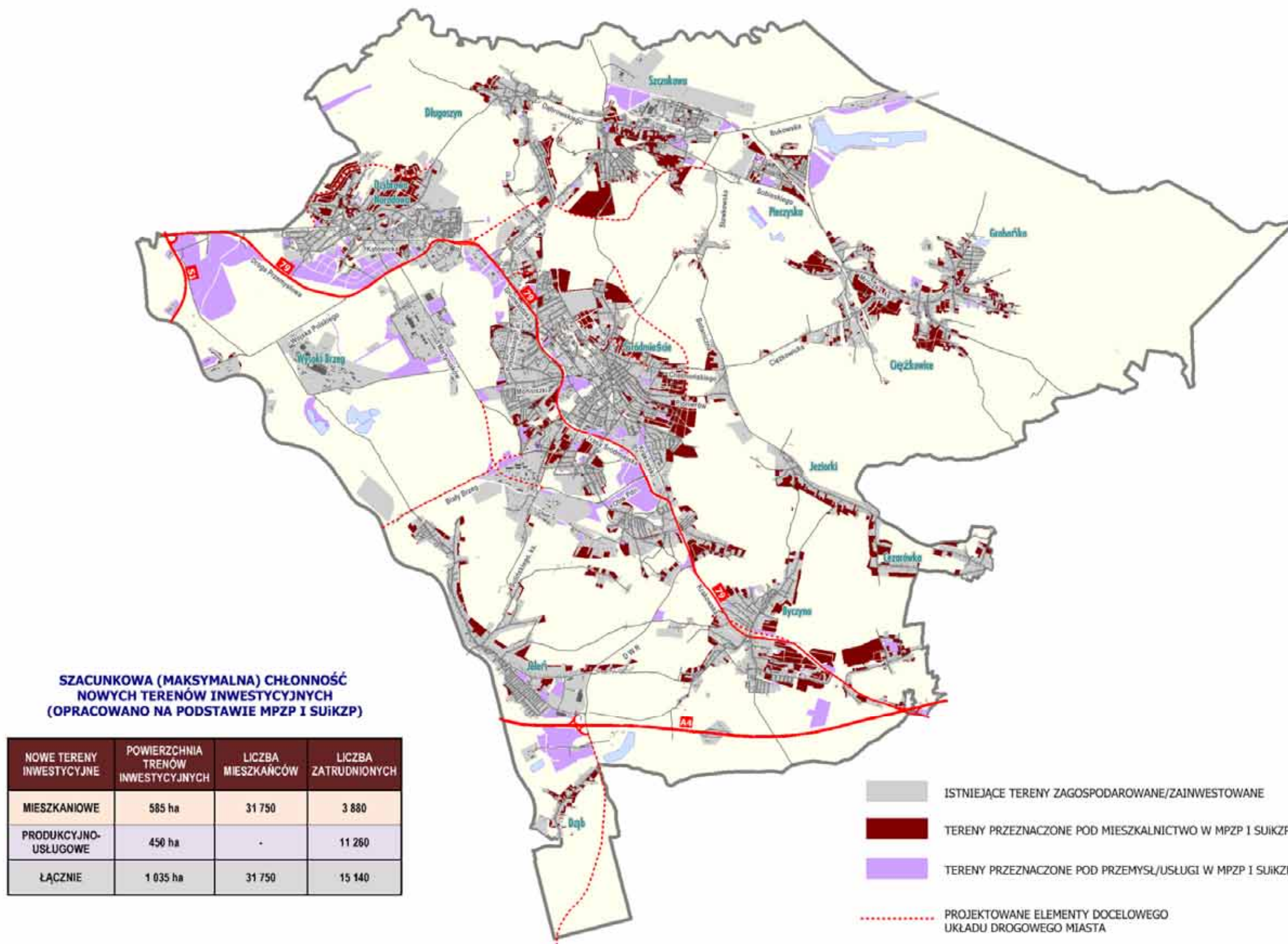
Brakuje także ostatecznej decyzji odnośnie tego czy powstanie i kiedy, przedłużenie Drogowej Trasy Średnicowej do węzła „Jęzor”. DTŚ określana jest powszechnie „kręgosłupem układu komunikacyjnego” konurbacji górnośląskiej, jest drogą klasy GP 2x3 lub 2x2, bezkolizyjną na całym przebiegu, umożliwiającą szybkie przemieszczenia między obszarami śródmiejskimi miast w centrum GOP. Wydłużenie trasy do Sosnowca i Dąbrowy Górniczej (DTŚ-Wschód) oraz Jaworzna (DTŚ-Południe) poprawiłoby standard połączeń komunikacyjnych zachodnich i centralnych obszarów GOP z krańcami wschodnimi.

Należy się spodziewać, że wzrosła by wtedy wartość Jaworzna jako miasta posiadającego atrakcyjne tereny inwestycyjne dla przemysłu, handlu, usług i zabudowy mieszkaniowej.

Lokalizację terenów inwestycyjnych na terenie miasta przedstawia rys. 15.

W chwili obecnej trudno także przewidzieć jak potoczą się losy pomysłu zwiększenia współpracy, a nawet formalnej lub nieformalnej integracji, konurbacji górnośląskiej z aglomeracją krakowską. Inicjatywa ta (zwana popularnie Krakowicami), zapoczątkowana i rozwijana przez sejmiki samorządowe województw małopolskiego i śląskiego¹², ma na celu stworzenie jednego z najsilniejszych makroregionów w Europie, zamieszkałego przez ponad 3 miliony osób, dysponującego znaczącymi potencjałami gospodarczymi i naukowymi. Integracja musiałaby pociągnąć rozwój nowych funkcji, a także poprawę połączeń komunikacyjnych w korytarzu łączącym stolice obu regionów, obejmującym m.in. drogi krajowe nr 94 i 79, autostradę A4 oraz linię kolejową E30.

¹² - W dniu 05.04.2013 podczas uroczystej sesji obu sejmików na Wawelu przyjęto wspólną strategię rozwoju do 2020 r.



Rys.15 - Analiza chłonności nowych terenów inwestycyjnych

Przytoczone powyżej i scharakteryzowane mocne i słabe strony funkcjonowania miasta wynikające z uwarunkowań komunikacyjnych już obecnie oraz w okresie perspektywicznym będą bezpośrednio wpływać na warunki życia mieszkańców Jaworzna.

Zasadnicze kierunki polityki miejskiej mające na celu rozwój miasta i jego właściwą obsługę komunikacyjną obejmują:

➤ w zakresie planowania przestrzennego:

- działania na rzecz ulokowania w mieście regionalnych i ponadregionalnych obiektów o charakterze logistycznym.

Budowa DWR i S1 do Bielska-Białej, a także pełne uruchomienie węzła Jeleń, przy którym znajdują się potencjalne tereny inwestycyjne, powinny sprzyjać wystąpieniu sytuacji analogicznej jak w położonych na zachodnim skraju konurbacji Gliwicach, gdzie oddanie do eksploatacji autostrady A1 spowodowało boom inwestycyjny na tego rodzaju obiekty (np. Panattoni, TESCO, RABEN).

- stwarzanie warunków dla obsługi podróżnych przejeżdżających przez miasto

Lokalizacja Jaworzna w punkcie węzłowym regionalnego/krajowego układu komunikacji drogowej stwarza także pewne szanse dla lokalizacji dodatkowego Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) dla kierowców rezygnujących z podróżowania ciągiem A4 poprzez teren miasta korytarzem przebudowanej DK79.

➤ w zakresie układu drogowego:

- kontynuację starań o przebudowę do postaci pełnego węzła autostradowego w Jeleniu, skutkujących wzmocnieniem komunikacyjnym DWR i podniesienie jej rangi w mieście i regionie,
- dokończenie w możliwie najkrótszym terminie budowy południowej obwodnicy miasta wraz z przeniesieniem na nią funkcji DK 79 (realizacja ostatniego odcinka łączącego ul. Moniuszki z ul. Chopina). Inwestycja ta zakończy przebudowę układu drogowego miasta na osi wschód zachód, eliminując praktycznie całkowicie ruch tranzytowy z jego centrum, w tym - co najważniejsze - ruch ciężki mający decydujący wpływ na emisję hałasu oraz zanieczyszczeń odkomunikacyjnych, a tym samym poprawę warunków środowiskowych,
- przebudowę korytarza DK79 w Byczynie kończąca realizację układu łączącego Jaworzno z autostradą A4,
- dokończenie budowy obwodnicy północnej miasta od ul. Kołłątaja do ul. Szczakowskiej wraz z budową ul. Nowo-Szczakowskiej. Inwestycja może okazać się priorytetowa w kontekście możliwości budowy w Szczakowej nowej kopalni węgla kamiennego.

➤ w zakresie systemu komunikacji zbiorowej:

- uporządkowanie przewozów dokonywanych mikrobusami, aby stanowiły dopełnienie, a nie konkurencję dla komunikacji autobusowej organizowanej przez miasto,
- podjęcie działań mających na celu rozstrzygnięcie zasadności budowy trakcji tramwajowej w mieście, zwłaszcza zbadanie relacji między spodziewanymi korzyściami ruchowymi a rzeczywistymi kosztami uruchomienia i utrzymania nowej trakcji.

➤ w zakresie systemu parkingowego:

- wypracowanie zasad polityki parkingowej oraz konsekwentne jej wdrożenie uwzględniające wykreowanie w ścisłym centrum nowych przestrzeni publicznych (przebudowany rynek) oraz generatorów dużego ruchu (CH Galena).

2.9. Ochrona środowiska naturalnego

Na obszarze miasta Jaworzna znajdują się następujące formy i pomniki przyrody:

- 1) rezerwat przyrody „**Dolina Żabnika**” o pow. 42,32 ha + otulina 154,44 ha; obiektem ochrony są biocenozy wodne, torfowiska niskie i przejściowe ze stanowiskami roślin chronionych i rzadkich,
- 2) obszar chronionego krajobrazu – kompleks leśny „**Dobra-Wilkoszyn**” o pow. 321,87 ha; obiektem ochrony są stanowiska rzadkich gatunków roślin chronionych oraz źródła wody siarczanowej
- 3) użytek ekologiczny „**Remiza leśna Bucze**” o powierzchni 10,5 ha – położony na terenie Pieczysk obiekt powołano dla zachowania lasu grądowego jako ostoi gatunków chronionych oraz fragmentu krajobrazu ze względu na jego walory widokowe.
- 4) użytek ekologiczny „**Zakola Białej Przemszy**” o powierzchni ok. 23,15 ha – szczególnym celem ochrony ustanowionego użytku jest zachowanie i ochrona czynna istniejących na terenie siedlisk: muraw napiaskowych, łąk zmiennowilgotnych oraz łągów.
- 5) powierzchniowy pomnik przyrody „**Uroczysko Sodowa Góra**” o pow. 13,56 ha; obiektem ochrony jest stanowisko naturalne sasanki otwartej i dziewięcisiła bezłodygowego,
- 6) pomniki przyrody – na terenie Jaworzna ochroną w formie pomnika przyrody objęto 22 twory przyrody ożywionej – sędziwe drzewa lub ich grupy. Najliczniej reprezentowane są wśród nich dęby szypułkowe *Quercus robur* oraz lipy drobnolistne *Tilia cordata*. Drzewa chronione jako pomniki przyrody występują najliczniej w centrum miasta, a ponadto w Ciężkowicach, Długoszynie, Podłężu i Jeleniu. Szczegółowy wykaz zawiera Tabela 12.

Tabela 12 – Pomniki przyrody na terenie miasta Jaworzno

Lp.	Nazwa pomnika przyrody (jak w akcie prawnym o ustanowieniu)	Data utworzenia pomnika przyrody	Obowiązująca podstawa prawna wraz z oznaczeniem miejsca ogłoszenia aktu prawnego	Opis pomnika przyrody	Obwód na wysokości 1,3 m [cm]	Wys. [m]	Adres
1.	Grupa czterech dębów szypułkowych	25.09.1984	Decyzja Wojewody Katowickiego z dnia 25.09.1984 r. Nr OŚ-7140/8/84	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>) - 4 szt.	284, 285, 293, 294	25	Jaworzno Ciężkowice, ul. Luszowicka
2.	Grupa czterech dębów szypułkowych	25.09.1984	Decyzja Wojewody Katowickiego z dnia 25.09.1984 r. Nr OŚ-7140/9/84	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>) - 4 szt.	293, 309, 329, 397	25	Jaworzno Ciężkowice, ul. Luszowicka
3.	Dąb szypułkowy	25.09.1984	Decyzja Wojewody Katowickiego z dnia 25.09.1984 r. Nr OŚ-7140/10/84	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	395	22	Jaworzno Jeleń, ul. Dąb 64
4.	Dąb szypułkowy	25.09.1984	Decyzja Wojewody Katowickiego z dnia 25.09.1984 r. Nr OŚ-7140/11/84	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	400	20	Jaworzno Jeleń, ul. Dąb 99
5.	Wiąz szypułkowy	25.09.1984	Decyzja Wojewody Katowickiego z dnia 25.09.1984 r. Nr OŚ-7140/12/84	Wiąz szypułkowy (<i>Ulmus laevis</i>)	370	28	Jaworzno Jeleń, ul. Dąb 99
6.	Lipa drobnolistna	25.09.1984	Decyzja Wojewody Katowickiego z dnia 25.09.1984 r. Nr OŚ-7140/13/84	Lipa drobnolistna (<i>Tilia cordata</i>)	327	20	Jaworzno Byczyna, ul. Tulipanowa 1
7.	Dąb szypułkowy	25.05.1995	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 25.05.1995 r. Nr XII/121/95	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	366	23,6	Jaworzno Jeleń, ul. Wiosny Ludów 178
8.	Brzoza brodawkowata	22.01.1998	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.01.1998 r. Nr XL/570/98	Brzoza brodawkowata (<i>Betula pendula</i>)	205	18	Jaworzno Centrum, ul. Poczтовая
9.	Dąb szypułkowy	22.01.1998	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.01.1998 r. Nr XL/571/98	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	300	19	Jaworzno, ul. Bobrowa Górka
10.	Dąb szypułkowy	22.01.1998	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.01.1998 r. Nr XL/574/98	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	320	20	Jaworzno Centrum, ul. Poczтовая

Lp.	Nazwa pomnika przyrody (jak w akcie prawnym o ustanowieniu)	Data utworzenia pomnika przyrody	Obowiązująca podstawa prawna wraz z oznaczeniem miejsca ogłoszenia aktu prawnego	Opis pomnika przyrody	Obwód na wysokości 1,3 m [cm]	Wys. [m]	Adres
11.	Dwa buki pospolite i grab	22.01.1998	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.01.1998 r. Nr XL/576/98	Buk pospolity (<i>Fagus sylvatica</i>) - 2 sztuki, grab <i>Carpinus betulus</i> - 1 sztuka	395, 400; 245	30, 30; 20	Jaworzno, ul. Dąbrowska 7a
12.	Jarząby szwedzkie	22.01.1998	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.01.1998 r. Nr XL/577/98	Jarząb szwedzki (<i>Sorbus intermedia</i>) - 2 szt.	140, 120	8, 7	Jaworzno Jeleń, ul. Celników
13.	Lipa drobnolistna	22.01.1998	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.01.1998 r. Nr XL/578/98	Lipa drobnolistna (<i>Tilia cordata</i>)	340	20	Jaworzno Centrum, ul. Pocztowa
14.	Jawor	27.12.2001	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 27.12.2001 r. Nr XLIII/765/2001	Klon jawor (<i>Acer pseudoplatanus</i>)	316	28	Jaworzno Centrum, ul. Pocztowa
15.	Głóg jednoszyjkowy	27.12.2001	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 27.12.2001 r. Nr XLIII/766/2001	Głóg jednoszyjkowy (<i>Crataegus monogyna</i>)	103	11	Jaworzno Centrum, ul. Sportowa
16.	Lipa drobnolistna	27.12.2001	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 27.12.2001 r. Nr XLIII/767/2001	Lipa drobnolistna (<i>Tilia cordata</i>)	350	25	Jaworzno Ciężkowice, ul. Jodłowa
17.	Dwie lipy drobnolistne	27.12.2001	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 27.12.2001 r. Nr XLIII/768/2001	Lipa drobnolistna (<i>Tilia cordata</i>) - 2 szt.	320, 228	22, 22	Jaworzno, ul. Skalna 25
18.	Lipa drobnolistna	27.12.2001	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 27.12.2001 r. Nr XLIII/769/2001	Lipa drobnolistna (<i>Tilia cordata</i>)	320	23	Jaworzno, ul. Wilcza 1
19.	Aleja drzew w tym 6 dębów szypułkowych oraz 2 jesiony	27.12.2001	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 27.12.2001 r. Nr XLIII/770/2001	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>) - 6 szt, jesion wyniosły (<i>Fraxinus excelsior</i>) - 2 szt.	320, 170, 198, 192, 290, 211; 3 odnogi (120, 75, 98), 250	20, 21, 21, 21, 23, 22; 19, 21	Jaworzno Podłęże Osada Leśna

Lp.	Nazwa pomnika przyrody (jak w akcie prawnym o ustanowieniu)	Data utworzenia pomnika przyrody	Obowiązująca podstawa prawna wraz z oznaczeniem miejsca ogłoszenia aktu prawnego	Opis pomnika przyrody	Obwód na wysokości 1,3 m [cm]	Wys. [m]	Adres
20.	Lipa dwupniowa	22.12.2005	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 22.12.2005 r. Nr XLIX/616/2005	Lipa drobnolistna (<i>Tilia cordata</i>) - dwupniowa	330+240	-	Jaworzno, ul. Ustronie 3
21.	Dąb szypułkowy	26.06.2006	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 26.06.2006 r. Nr LV/720/2006	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	295		Jaworzno, ul. Skalna 10
22.	Dąb szypułkowy	31.08.2006	Uchwała RM w Jaworznie z dnia 31.08.2006 r. Nr LVI/768/2006	Dąb szypułkowy (<i>Quercus robur</i>)	422	-	Jaworzno, ul. Grabańka

Ponadto w dzielnicy Ciężkowice-Górka zlokalizowany jest obszar specjalnej ochrony siedlisk NATURA 2000 „Łąki w Jaworznie”. Przedmiotem ochrony są tu głównie zbiorowiska łąk trzęślicowych i świeżych w mozaice z łąkami rajgrasowymi i zbiorowiskami szuwarowymi z bogatą florą i dużą ilością krwiściąga. Jest to obszar potencjalnie sprzyjający rozwojowi modraszków - stwierdzono obecność dwóch gatunków ujętych w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej - *Maculinea nausithous* i *M. teleius*. Bardzo korzystna dla rozrodu motyli jest także struktura fauny mrówek tego obszaru.

W Waloryzacji przyrodniczej miasta Jaworzno (2011) oraz w Opracowaniu ekofizjograficznym wymienia się także inne obszary i obiekty proponowane do ochrony:

- proponowany obszar chronionego krajobrazu **Niecka Wilkoszyńska** - położony w centralnej i wschodniej części miasta, w obrębie Szczakowej i Dobre. Do najcenniejszych walorów należą fragmenty leśne z zachowanym naturalnym runem o charakterze łąkowym, młaki i wilgotne łąki trzęślicowe oraz zbiorowiska wodne i nadwodne towarzyszące potokowi Łużnik, niewielkim stawkom i zalewiskom pogórnym a ponadto zbiorowiska cenne z punktu widzenia funkcji ekologicznej jak: zarośla śródpolne, ciepłolubne okrajki i murawy kserotermiczne.
- proponowany użytek ekologiczny **Młaki i łąki w Wilkoszynie i Ciężkowicach** - teren proponowanego użytku ekologicznego o powierzchni ponad 46 ha położony jest w centralnej i południowo-wschodniej części miasta między Wilkoszynem a Ciężkowicami, w większości na terenie proponowanego do ochrony obszaru chronionego krajobrazu Niecka Wilkoszyńska. Obejmuje on odlesione płaty zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych, łąk świeżych, ziołorośli oraz łąk bagiennych i młak niskoturzycowych.
- proponowany obszar chronionego krajobrazu **Biała Przemsza powyżej ujścia Koziego Brodu wraz z Kanałem Głównym i jego dopływami** – do głównych walorów obszaru zaliczyć należy zróżnicowaną i bogatą florę, występowanie zbiorowisk roślinnych uznanych za rzadkie i ginące w skali Europy, kraju i regionu; rozwijają się tu zbiorowiska roślinne chronione na mocy prawa krajowego i Dyrektywy Siedliskowej.
- proponowany obszar chronionego krajobrazu **Kompleks leśny Kolawica** - Obszar ten sąsiaduje bezpośrednio z rezerwatem przyrody „Dolina Żabnika”. Może on pełnić ważną funkcję jako otulina rezerwatu. Przedmiotem ochrony mają tu być fitocenozy borowe na siedliskach naturalnych wraz z naturalną doliną potoku Żabnik i towarzyszącą szatą roślinną i fauną.
- proponowany zespół przyrodniczo-krajobrazowy **Uroczysko Sadowa Góra** - obszar o powierzchni ponad 85 ha obejmuje wzgórze Sadowa (Sodowa) Góra, nieczynny kamieniołom oraz otaczające grunty rolne i nieużytki. Sąsiadując od północy z proponowanym obszarem chronionego krajobrazu Niecka Wilkoszyńska pełni ważną funkcję przyrodniczą jako ostoją dla rzadkich składników flory i fauny. Istotna jest także funkcja naukowa i społeczna.
- proponowany użytek ekologiczny **Remizy leśne i łąki „Pola-Mostki” w Ciężkowicach** – teren (ok. 30 ha) obejmuje krajobraz rolniczy i zróżnicowane pod względem siedliskowym obszary położone we wschodniej części miasta.
- proponowany użytek ekologiczny **Murawy na Górze Wielkanoc w Ciężkowicach** - obszar proponowany do ochrony obejmuje wzniesienie Góra Wielkanoc o kulminacji 331 m n.p.m. położoną w Ciężkowicach i obejmuje powierzchnię ok. 8,5 ha. Obszar pełni funkcję ostoi dla rzadkich składników flory i fauny i stanowi element struktury przyrodniczych powiązań przestrzennych. Ze względu na walory krajobrazowe, zdrowotne i estetyczne może także pełnić funkcję naukową i społeczną.
- proponowany użytek ekologiczny **Murawy na Glinnej Górze i Górze Bielany w Borach** - obszar o powierzchni prawie 120 ha obejmuje pasmo wzniesień o przebiegu równoleżnikowym położony na południe od Śródmieścia, w rejonie Borów. Na wschodzie jego granicę wyznaczają wschodnie stoki Góry Bielana, a na zachodzie – zachodnie stoki Góry Glinnej, a między znajduje się wzniesienie będące najwyższym punktem tego obszaru. Do głównych walorów obszaru zaliczyć należy zróżnicowaną i bogatą florę, rozwijają się tu zbiorowiska roślinne chronione na mocy prawa krajowego i Dyrektywy Siedliskowej. zbiorowiska zarośli śródpolnych.

- proponowany użytek ekologiczny **Torfowiska i młaki w rejonie stawu "Podkowa" na terenach po eksploatacji piasku** - obszar o powierzchni 35,2 ha położony jest na terenie dawnych wyrobisk piasku w północnej części miasta w okolicy stawu Podkowa.

oraz kilka innych punktowych obiektów.

Lokalizację obiektów przyrody ożywionej na terenie Jaworzna przedstawia rys. 16.

Do rejestru zabytków województwa śląskiego są wpisane następujące obiekty:

- 1) pod nr rej. C/840/68 – grodzisko kultury łużyckiej (Góra Grodzisko),
- 2) pod nr rej. A/1415/90 – budynek dawnej rzeźni z k. XVIII w. (Jaworzno-Ciężkowice, ul. ks. Mrocza 143),
- 3) pod nr rej. A/1419/90 – zabudowa dawnej Huty Szkła z pocz. XX w. (Jaworzno-Dąbrowa Narodowa, ul. Dąbrowska).

Zanieczyszczenie i ochrona powietrza

Największy wpływ na zanieczyszczenie powietrza na terenie Jaworzna mają emisje gazów i pyłów z zakładów przemysłowych, położonych zarówno na terenie miasta (elektrownia Jaworzno III, elektrociepłownia Jaworzno II, Garbarnia „Szczakowa”, Zakłady Chemiczne „Organika Azot” SA, Knauf Jaworzno III i Kopalnia Piasku Szczakowa) jak i w sąsiednich miastach. Istotnym źródłem zanieczyszczeń jest także tzw. „niska emisja” pochodząca z kotłowni oraz z palenisk domowych.

Zanieczyszczenia powietrza będące skutkiem spalania paliw w silnikach pojazdów są odczuwalne **w bliskim sąsiedztwie najbardziej obciążonych ruchem tras komunikacyjnych przebiegających przez obszary o zwartej zabudowie**. Obejmują takie substancje jak: tlenki azotu, węglowodory aromatyczne i alifatyczne, pyły, tlenek węgla, dwutlenek siarki, aldehydy. Podwyższony poziom zanieczyszczeń notowany jest w miejscach, gdzie ruch jest tamowany, np. na skrzyżowaniach. Należy jednak zauważyć, że wskutek dokonanych w ostatnich latach inwestycji (Trasa Śródmiejska, Droga Przemysłowa) ograniczono zarówno emisję (poprzez umożliwienie płynnego ruchu pojazdów) jak i absorpcję szkodliwych substancji przez otoczenie (dzięki poprowadzeniu nowych odcinków w oddaleniu od zabudowy).

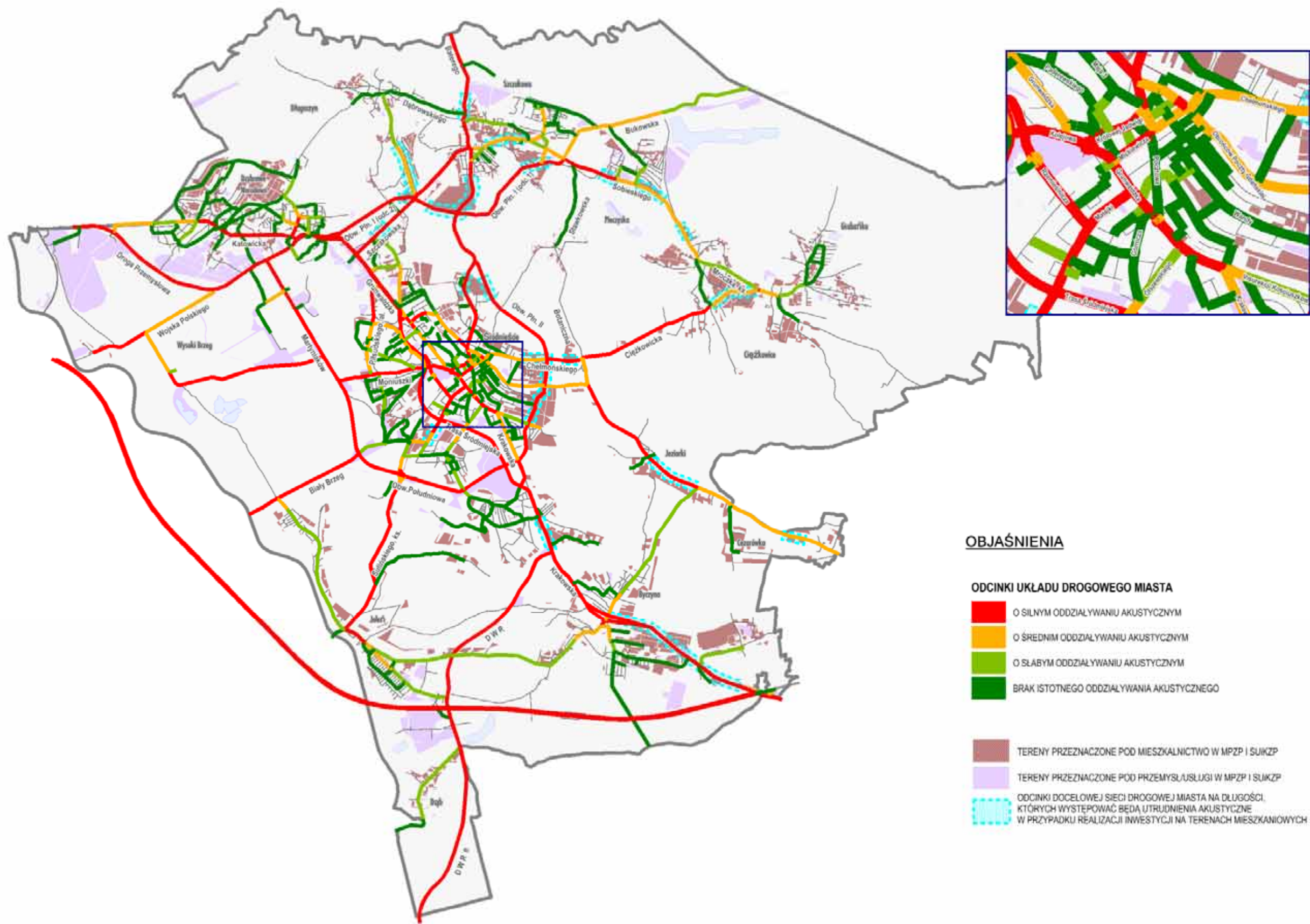
Podjęmowane są także działania mające na celu **zastosowanie ekologicznego taboru** w transporcie zbiorowym. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie jest jednym z przedsiębiorstw transportowych, które aktywnie uczestniczą w testowaniu (w normalnej eksploatacji na liniach) autobusów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym.

Ochrona przed hałasem

Spośród trzech podstawowych źródeł hałasu (przemysłowe, komunalne i komunikacyjne), najbardziej powszechny i równocześnie najbardziej dokuczliwy charakter ma hałas komunikacyjny.

O ile dla dróg istniejących zmiana zagospodarowania w pasie oddziaływania dróg jest w znacznej mierze utrudniona czy wręcz niemożliwa, to w przypadków terenów przewidzianych pod mieszkalnictwo można i należy dokonać niezbędnych korekt zmiany przeznaczenia, bądź przewidzenia stosownych zabezpieczeń. Wskazaniu miejsc szczególnie narażonych na oddziaływanie akustyczne służą analizy oddziaływania hałasu na nowo-projektowanych odcinkach sieci drogowej.

Na potrzeby opracowania [20] wykonano waloryzację projektowanego, docelowego układu drogowego miasta pod względem oddziaływania hałasu na przyległe tereny, którą skonfrontowano z istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem przestrzennym terenów przyległych (rys. 17).



Rys. 17 – Oddziaływanie akustyczne potoków ruchu drogowego na przyległe tereny inwestycyjne. Źródło: [20], tom 04, str. 141

Przeprowadzona waloryzacja akustyczna wykazała, iż zaprojektowany i zanalizowany układ drogowy miasta obciążony prognozowanym ruchem docelowym będzie stwarzał istotne uciążliwości odkomunikacyjne dla przyległych terenów.

Silna emisja hałasu ma miejsce praktycznie wzdłuż wszystkich ważniejszych ulicach miasta. Korzystne jest to, że w znacznej części drogi te (DK79, DWR, obwodnica południowa) już przebiegają lub będą przebiegać w oddaleniu od zwartej zabudowy. Pozytywnym zjawiskiem jest także brak istotnego oddziaływania hałasu lub jego słabe oddziaływanie w obszarze centralnym i w dzielnicach typowo mieszkaniowych (Dąbrowa Narodowa, Długoszyń, Ciężkowice).

**CZĘŚĆ II:
ORGANIZACJA I FUNKCJONOWANIE PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO W JAWORZNIE**

3. OFERTA PRZEWOZOWA I JEJ WYKORZYSTANIE

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na kształt publicznego transportu zbiorowego realizowanego na obszarze Jaworzna są położenie geograficzne miasta i jego rola dla otoczenia.

Struktura przestrzenna Jaworzna wymaga, by rozproszone terytorialnie dzielnice (dawniej samodzielne osady) były połączone przynajmniej z obszarem centralnym, a w miarę potrzeb także między sobą. Nie ma natomiast – jak to bywa w większości miast w Polsce – konieczności tworzenia linii podmiejskich do obsługi przylegających do miasta, i zazwyczaj mu podporządkowanych administracyjnie (jako powiaty ziemskie), obszarów wiejskich.

Natomiast usytuowanie w obrębie skupiska miast o wysokim stopniu urbanizacji (konurbacja górnośląska, ale także Chrzanów) sprawia, że występuje konieczność powiązań międzymiastowych. Dotyczą one miast sąsiednich (Mysłowice, Sosnowiec, Chrzanów) oraz niegraniczących bezpośrednio z Jaworzniem Katowic, które są stolicą województwa śląskiego i najważniejszym miastem konurbacji. Linie komunikacji miejskiej, których organizatorem jest miasto Jaworzno, umożliwiają bezpośredni dojazd autobusami ze śródmieścia Jaworzna, a także z wybranych dzielnic (nie tylko leżących „po drodze” jak np. Osiedle Stałe czy Dąbrowa Narodowa, bo niektóre linie rozpoczynają kursy po „przeciwnej stronie” śródmieścia) ze ścisłymi centrami ww. miast. Obszary centralne Katowic i Sosnowca są dużymi centrami przesiadkowymi umożliwiającymi dalszą podróż w wybranym kierunku różnymi środkami komunikacji (m.in. dalekobieżną i międzynarodową komunikacją kolejową). Połączenia z ośrodkami miejskimi położonymi na południe od Jaworzna wymagają przesiadki w Chrzanowie (do Libiąża i Chelmska), albo w Mysłowicach (do Imielina i Chelmska Śląskiego).

Publiczny transport zbiorowy na terenie miasta oparty jest głównie o komunikację autobusową organizowaną przez miasto (zasady organizacji w punkcie 5.1.). Wykonawcą przewozów jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie, które w chwili obecnej (wg stanu na dzień 2.09.2013) realizuje przewozy na 19 liniach kursujących wyłącznie w obrębie miasta (ozn.: N, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 311, 312, 313, 314, 321, 326, 328, 367, 368, 369, 370 oraz kursująca tylko w weekendy nr 374) oraz na 5 liniach ponadlokalnych (międzymiastowych) do: Katowic (A), Katowic przez Mysłowice (E, J), Sosnowca (S) i Chrzanowa (319), które z uwagi na przystanki pośrednie w obszarze miasta umożliwiają mieszkańcom Jaworzna także przejazdy międzydzielnicowe oraz ułatwiają podróże między miastami osobom mieszkającym w pobliżu tych przystanków.

Schemat układu linii komunikacyjnych lokalnych (wewnętrznych) i ponadlokalnych (międzymiastowych) organizowanych przez Gminę Miasto Jaworzno przedstawia rys 18.

Połączenie centrum Sosnowca z dworcem kolejowym w Jaworznie Szczakowej, będącym jednym z ważniejszych punktów przesiadkowych dla mieszkańców Zagłębia Dąbrowskiego (pn-wsch część konurbacji górnośląskiej) zamierzających podróżować pociągami w kierunku wschodnim (Kraków, Tarnów, Rzeszów) i na południe od tych miast) zapewniają linie autobusowe, których organizatorem jest KZK GOP.

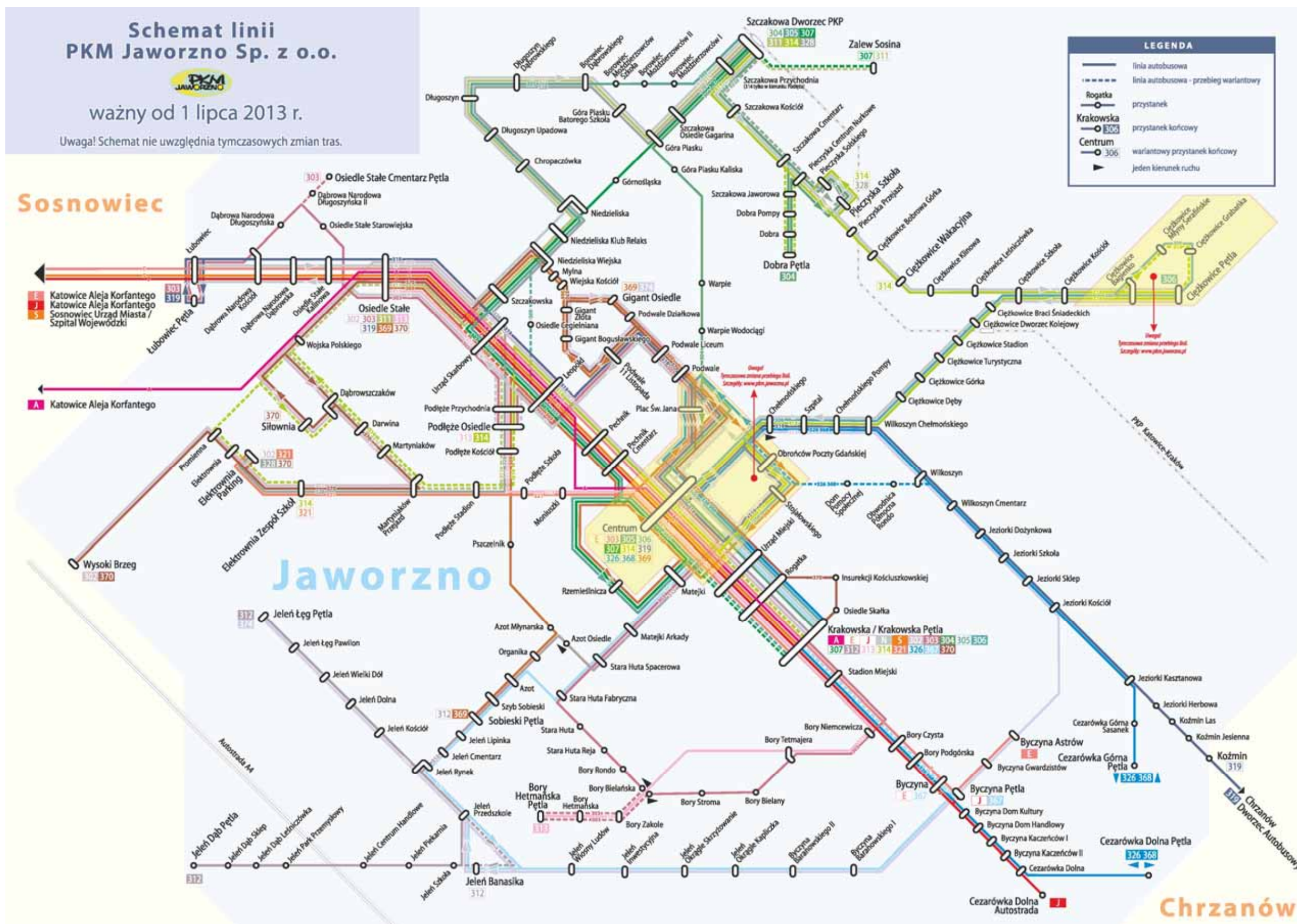
Uzupełnieniem miejskiej komunikacji autobusowej są przewozy realizowane przez przewoźników prywatnych taborami mikrobusem¹³. Zaliczane są one do transportu publicznego, gdyż spełniają podstawową definicję komunikacji pasażerskiej, tzn. mają charakter regularny i są prowadzone według zatwierdzonych rozkładów jazdy, i rozkłady jazdy. Przewoźnicy ci wykonują przewozy na własny rachunek, ustalając samodzielnie, na podstawie znajomości rynku i potrzeb, trasy i taryfy.

Osobnym zjawiskiem są dojazdy do pracy lub nauki z miejscowości nawet znacznie oddalonych od Jaworzna. Obecnie nie mają one charakteru zorganizowanego (dawniej były nimi tzw. przewozy pracownicze) i odbywają się najczęściej transportem indywidualnym.

Jaworzno leży także na trasach przelotowych łączących miasta, w tym stolice, województw śląskiego i małopolskiego. Są to linia kolejowa nr 133, autostrada A4 (obie położone peryferyjnie) oraz droga krajowa nr 79.

Linia kolejowa i autostrada są znacznie oddalone od centrum miasta, wskutek czego kursujące po nich środki transportu zbiorowego (pociągi, autobusy, mikrobusy) nie są atrakcyjne dla większości mieszkańców Jaworzna, gdyż powodują znaczące wydłużenie czasu podróży zarówno w kierunku Katowic jak i Krakowa.

¹³ - Mikrobusem – pojazd samochodowy umożliwiający przewóz od 10 do 17 osób (łącznie z kierowcą), wyłącznie na miejscach siedzących.



Rys. 18 - Schemat układu linii komunikacyjnych lokalnych i ponadlokalnych organizowanych przez Miasto Jaworzno (stan na 2.09.2013 r.), źródło: witryna PKM Jaworzno: <http://www.pkm.jaworzno.pl/www/>

3.1. Sieć publicznego transportu zbiorowego

3.1.1. Sieć linii lokalnych (wewnętrznych)

Układ linii komunikacyjnych lokalnych (wewnętrznych), tzn. przebiegających wyłącznie w granicach administracyjnych miasta, obejmuje obecnie (stan na 02.09.2013 r.) 19 linii autobusowych obsługiwanych przez PKM Sp. z o.o. w Jaworznie oraz 11 linii mikrobusowych.

Wykaz wszystkich linii obejmujący oznaczenie (numeryczne albo literowe), relację (skąd – dokąd, ewentualnie którą), trasę (nazwy ulic) i obsługiwane przystanki, a w przypadku linii mikrobusowych dodatkowo nazwę przewoźnika, zawierają Tabele 13a i 13b.

Linie lokalne mają charakter zwykły (tzn. obsługują kolejno wszystkie przystanki na trasie), nie ma linii pośpiesznych bądź przyspieszonych, kursują w dni robocze, soboty, niedziele i święta. Funkcjonuje także linia nocna N. Ma ona charakter objazdowy, przez co umożliwia w porze nocnej podróże między dzielnicami miasta (poza dzielnicami południowymi: Jeleń, Bory, Byczyna).

Linie mikrobusowe mają charakter uzupełniający ofertę publicznego transportu zbiorowego. Kursują po trasach i według rozkładów jazdy zatwierdzonych przez Zarządcę transportu zbiorowego, którym jest Miejski Zarząd Dróg i Mostów na wniosek przewoźników. Niestety część przewozów mikrobusowych kursuje na trasach identycznych lub bardzo podobnych jak autobusy PKM i obsługując te same przystanki. Z jednej strony zwiększa to częstotliwość połączeń, co jest korzystne dla pasażerów, jednak z drugiej – z uwagi na to, że wpływy z biletów nie wpływają do kasy miejskiej, ale bezpośrednio do przewoźników – pogarsza efektywność systemu transportu publicznego. Nota bene, większość przewoźników mikrobusowych nie kursuje w godzinach pozaszczytowych, np. wieczornych, kiedy zasadne byłoby używanie mniejszego taboru (wyjątkiem jest linia B10 i – w mniejszym stopniu - B40 i B51)

Oznaczenia użyte w tabelach 13a, 13b, 14a, 14b i 14c:

W kolumnie Przystanki:

BYCZYNA PĘTLA – przystanek początkowy lub końcowy linii

(BYCZYNA PĘTLA) – przystanek początkowy lub końcowy na kursach o skróconym przebiegu albo na trasie alternatywnej

Byczyna Pętla – przystanek pośredni

(Jeleń Kościół) – przystanek na trasie alternatywnej

(↑) – przystanek obsługiwany tylko podczas kursów w kierunku docelowym

(↓) – przystanek obsługiwany tylko w kierunku powrotnym

W kolumnie Przebieg (ulice):

Martyniaków (↑) - w czasie kursu w relacji docelowej

Energetyków (↓) – w czasie kursu w relacji powrotnej

Tabela 13a - Linie komunikacyjne autobusowe lokalne (wewnętrzne) obsługiwane przez PKM Jaworzno (stan na dzień 02.09.2013):

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
N (nocna) (linia okrężna)	KRAKOWSKA – CENTRUM – PODŁĘŻE – OSIEDLE STAŁE – ŁUBOWIEC – DŁUGOSZYN – SZCZAKOWA – CIĘŻKOWICE – CENTRUM - KRAKOWSKA Krakowska - Grunwaldzka - Królowej Jadwigi - Farna - Mickiewicza - św. Wojciecha - Podwałe - 11 Listopada - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - al. Piłsudskiego - Grunwaldzka - Katowicka - Grunwaldzka - Szczakowska - Chropaczówka - Dąbrowskiego – Stefana Batorego - Górnośląska - Jaworznicka - Jagiellońska - Kolejarzy - Jagiellońska - Wolności – Jana III Sobieskiego - Chocimska - Poniatowskiego - Solskiego - Jana III Sobieskiego - Mrocza - Grabańka - Mrocza - Ciężkowicka - Chełmońskiego – Sławkowska - Obrońców Poczty Gdańskiej – św. Barbary - Plac Św. Jana - Królowej Jadwigi - Grunwaldzka - Krakowska	KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Podwałe, Podwałe Liceum, Podwałe 11 Listopada, Leopold, Podłęże Przychodnia, Podłęże Osiedle, Podłęże Przychodnia, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec, Dąbrowa Narodowa Kościół, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Osiedle Stałe Kalinowa, Osiedle Stałe, Szczakowska, Niedzieliska Wiejska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska, Chropaczówka, Długoszyn Upadowa, Długoszyn, Długoszyn Dąbrowskiego, Borowiec Dąbrowskiego, Góra Piasku Batorego Szkoła, Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, Szczakowa Dworzec PKP, Szczakowa Przychodnia, Szczakowa Kościół, Szczakowa Cmentarz, Pieczyska Centrum Nurkowe, Pieczyska Szkoła, Pieczyska Solskiego, Pieczyska Przejazd, Ciężkowice Bobrowa Górka, Ciężkowice Wakacyjna, Ciężkowice Klinowa, Ciężkowice Leśniczówka, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Bagienko, Ciężkowice Pętla, Ciężkowice Bagienko, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Braci Śniadeckich, Ciężkowice Dworzec Kolejowy, Ciężkowice Stadion, Ciężkowice Turystyczna, Ciężkowice Górka, Ciężkowice Dęby, Wilkoszyn Chełmońskiego, Chełmońskiego Pompy, Szpital, Plac Św. Jana, Centrum, Urząd Miejski, Rogatka, KRAKOWSKA
302	KRAKOWSKA – CENTRUM - OSIEDLE STAŁE - WYSOKI BRZEG Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Wojska Polskiego – Martyniaków (↑) – Energetyków (↓) – Dąbrowszczaków - Martyniaków - Promienna - Elektrownia Parking - Promienna - Wojska Polskiego - Wysoki Brzeg	KRAKOWSKA (↑) KRAKOWSKA PĘTLA (↓), Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, (OSIEDLE STAŁE), Wojska Polskiego, Siłownia (↓), Dąbrowszczaków, Darwina, Martyniaków, Martyniaków Przejazd, Elektrownia Zespół Szkół, (ELEKTROWNIA PARKING), Elektrownia, Promienna, WYSOKI BRZEG
303	KRAKOWSKA – BORY - CENTRUM – PODŁĘŻE – OSIEDLE STAŁE – ŁUBOWIEC Krakowska - Niemcewicz - Tetmajera - Bielańska – (Hetmańska) - Bielańska - Tetmajera - Reja - Fabryczna - Matejki - Grunwaldzka - Królowej Jadwigi - Paderewskiego (↑) - Broniewskiego (↑) - 3 Maja (↑) - Plac św. Jana (↓) - św.	KRAKOWSKA PĘTLA, Stadion Miejski, Bory Niemcewicz, Bory Tetmajera, Bory Bielany, Bory Stroma, Bory Bielańska (↓), (Bory Zakole, Bory Hetmańska, Bory Hetmańska Pętla, Bory Hetmańska, Bory Zakole), Bory Bielańska (↑), Bory Rondo, Stara Huta Reja, Stara Huta, Stara Huta Fabryczna, Stara

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
	Wojciecha - Podwale - 11 Listopada - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - al. Piłsudskiego - Grunwaldzka - Katowicka - Armii Krajowej - Starowiejska - (Długoszyńska cmentarz) - Długoszyńska - Starowiejska - Katowicka	Huta Spacerowa, Matejki Arkady, Matejki, Centrum, Plac św. Jana (↓), Podwale, Podwale Liceum, Podwale 11 Listopada, Leopold, Podłęże Przychodnia, Podłęże Osiedle, Podłęże Przychodnia, Urząd Skarbowy, (OSIEDLE STAŁE), Osiedle Stałe Starowiejska, (Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II, (OSIEDLE STAŁE CMENTARZ PĘTLA), Dąbrowa Narodowa Długoszyńska, Dąbrowa Narodowa Kościół , ŁUBOWIEC PĘTLA (↑) ŁUBOWIEC (↓)
304	KRAKOWSKA – CENTRUM – SZCZAKOWA – PIECZYSKA – DOBRA Krakowska - Grunwaldzka - Królowej Jadwigi - Paderewskiego (↑) - Broniewskiego (↑) - 3 Maja (↑) - Plac św. Jana (↓) - św. Wojciecha - Jaworznicka - Wesoła - Górnośląska - Jaworznicka - Jagiellońska - Kolejarzy - Jagiellońska - Wolności – Jana III Sobieskiego – Chocimska - Poniatowskiego - Solskiego – Jana III Sobieskiego - Jaworowa	KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Plac św. Jana (↓), Warpie Wodociągi, Warpie, Góra Piasku Kaliska, Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, (SZCZAKOWA DWORZEC PKP), Szczakowa Kościół, Szczakowa Cmentarz, Pieczyska Centrum Nurkowe, Pieczyska Szkoła, Pieczyska Solskiego, Pieczyska Centrum Nurkowe, Szczakowa Jaworowa, Dobra Pompy, Dobra, DOBRA PĘTLA
305	SZCZAKOWA – DŁUGOSZYN - CENTRUM Kolejarzy - Jagiellońska - Moździerzowców – Stefana Batorego - Dąbrowskiego - Chropaczówka - Szczakowska – (Cegielniana) - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Kolejowa – (Grunwaldzka – Krakowska) - Rzemieślnicza (↑) - Matejki (↑) – Grunwaldzka	SZCZAKOWA DWORZEC PKP, Szczakowa Przychodnia, Borowiec Moździerzowców I, Borowiec Moździerzowców II, Borowiec Moździerzowców Szkoła, Borowiec Dąbrowskiego, Długoszyn Dąbrowskiego, Długoszyn, Długoszyn Upadowa, Chropaczówka, Niedzieliska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska Wiejska, (Osiedle Cegielniana (↑)), Szczakowska, Urząd Skarbowy, (Osiedle Cegielniana (↓)), Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, (Centrum, Urząd Miejski, Rogatka, (KRAKOWSKA PĘTLA (↑), KRAKOWSKA (↓)), Rzemieślnicza, Matejki, CENTRUM
306	KRAKOWSKA – CENTRUM - CIĘŻKOWICE Krakowska - Grunwaldzka – Królowej Jadwigi - Plac św. Jana – św. Barbary (↓) – Obrońców Poczty Gdańskiej (↓) - Sławkowska - Chelmońskiego - Ciężkowicka – Mrocza - Grabańka	KRAKOWSKA (↑) KRAKOWSKA PĘTLA (↓), Rogatka, Urząd Miejski, CENTRUM, Chelmońskiego (↑), Plac św. Jana (↓), Szpital, Chelmońskiego Pompy, Wilkoszyn Chelmońskiego, Ciężkowice Dęby, Ciężkowice Górka, Ciężkowice Turystyczna, Ciężkowice Stadion, Ciężkowice Dworzec Kolejowy, Ciężkowice Braci Śniadeckich, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Bagienko, CIĘŻKOWICE PĘTLA
307	SZCZAKOWA – CENTRUM – (KRAKOWSKA) Kolejarzy - Jagiellońska - Jaworznicka - Górnośląska - Szczakowska - Grunwaldzka – Nowolipowa - Grunwaldzka - Kolejowa – (Grunwaldzka – Krakowska) - Rzemieślnicza (↑) - Matejki (↑) – Grunwaldzka	SZCZAKOWA DW. PKP, Szczakowa Przychodnia, Szczakowa Osiedle Gagarina, Góra Piasku, Górnośląska, Niedzieliska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska Wiejska, Szczakowska, Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, (Centrum, Urząd Miejski, Rogatka, (KRAKOWSKA PĘTLA

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
		(↑), KRAKOWSKA (↓), Rzemieślnicza, Matejki, CENTRUM
311 (linia okrężna)	<p>SZCZAKOWA – DŁUGOSZYN – OSIEDLE STAŁE Kolejarzy - Jagiellońska - Jaworznicka - Górnośląska – Stefana Batorego – Dąbrowskiego – Chropaczówka - Szczakowska - Grunwaldzka</p> <p>SZCZAKOWA – DŁUGOSZYN – OSIEDLE STAŁE - PODŁĘŻE – DŁUGOSZYN – SZCZAKOWA (linia okrężna ↑) Kolejarzy - Jagiellońska - Jaworznicka - Górnośląska – Stefana Batorego – Dąbrowskiego – Chropaczówka - Szczakowska – Grunwaldzka – Wojska Polskiego – Martyniaków – Moniuszki – Piłsudskiego – Grunwaldzka - Szczakowska – Chropaczówka – Dąbrowskiego – Stefana Batorego – Górnośląska – Jaworznicka – Jagiellońska - Kolejarzy</p> <p>SZCZAKOWA – DŁUGOSZYN – PODŁĘŻE – OSIEDLE STAŁE – DŁUGOSZYN – SZCZAKOWA (linia okrężna ↓) Kolejarzy - Jagiellońska - Jaworznicka - Górnośląska – Stefana Batorego – Dąbrowskiego – Chropaczówka - Szczakowska – Grunwaldzka – Piłsudskiego – Moniuszki – Martyniaków – Wojska Polskiego - Grunwaldzka - Szczakowska – Chropaczówka – Dąbrowskiego – Stefana Batorego – Górnośląska – Jaworznicka – Jagiellońska - Kolejarzy</p>	<p>SZCZAKOWA DWORZEC PKP, Szczakowa Przychodnia, Szczakowa Osiedle Gagarina, Góra Piasku, Góra Piasku Batorego Szkoła, Borowiec Dąbrowskiego, Długoszyn Dąbrowskiego, Długoszyn, Długoszyn Upadowa, Chropaczówka, Niedzieliska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska Wiejska – Szczakowska, OSIEDLE STAŁE</p> <p>SZCZAKOWA DWORZEC PKP, Szczakowa Przychodnia, Szczakowa Osiedle Gagarina, Góra Piasku, Góra Piasku Batorego Szkoła, Borowiec Dąbrowskiego, Długoszyn Dąbrowskiego, Długoszyn, Długoszyn Upadowa, Chropaczówka, Niedzieliska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska Wiejska, Szczakowska, Osiedle Stałe, Wojska Polskiego, Dąbrowszczaków, Darwina, Martyniaków, Martyniaków Przejazd, Podłęże Stadion, Podłęże Kościół, Podłęże Osiedle, Podłęże Przychodnia, Urząd Skarbowy, Szczakowska, Niedzieliska Wiejska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska, Chropaczówka, Długoszyn Upadowa, Długoszyn, Długoszyn Dąbrowskiego, Borowiec Dąbrowskiego, Góra Piasku Batorego Szkoła, Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, SZCZAKOWA DWORZEC PKP</p>
312	<p>KRAKOWSKA – CENTRUM - JELEŃ ŁĘG / JELEŃ DĄB Krakowska - Grunwaldzka - Matejki - Partyki - Chopina - Sulińskiego – (Zwycięstwa) - Wygoda – (Banasika) – Wygoda - Dąb</p>	KRAKOWSKA (↑) KRAKOWSKA PĘTLA (↓), Rogatka, Urząd Miejski, Matejki, Matejki Arkady, Stara Huta Spacerowa, Azot Osiedle (↑), Organika, Azot, Szyb Sobieski, (SOBIESKI PĘTLA), Jeleń Lipinka, Jeleń Cmentarz, Jeleń Rynek, (Jeleń Kościół, Jeleń Dolna, Jeleń Wielki Dół, Jeleń Łęg Pawilon, (JELEŃ ŁĘG PĘTLA)), Jeleń Przedszkole, (Jeleń Banasika), Jeleń Szkoła, Jeleń Piekarnia, Jeleń Centrum Handlowe, Jeleń Park Przemysłowy, Jeleń Dąb Leśniczówka, Jeleń Dąb Sklep, JELEŃ DĄB PĘTLA
313	<p>BORY – PODŁĘŻE – KRAKOWSKA – CENTRUM - PODŁĘŻE – OSIEDLE STAŁE</p>	BORY HETMAŃSKA PĘTLA, Bory Hetmańska, Bory Zakole, Bory Tetmajera, Bory Niemcewicz, Stadion Miejski, (KRAKOWSKA), Rogatka, Urząd Miejski

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
	Hetmańska - Niemcewicz - Tetmajera - Niemcewicz - Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa - Leśna - Moniuszki - al. Piłsudskiego - Grunwaldzka	ski, Centrum, Moniuszki, Podłężę Szkoła, Podłężę Kościół, (PODŁĘŻE OSIEDLE), Podłężę Przychodnia, Urząd Skarbowy, OSIEDLE STAŁE
314	<p>ELEKTROWNIA – PODŁĘŻE – CENTRUM - CIĘŻKOWICE - SZCZAKOWA</p> <p>Promienna - Wojska Polskiego (↑) - Energetyków (↑) - Dąbrowszczaków - Martyniaków - Moniuszki - al. Piłsudskiego - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Kolejowa – Królowej Jadwigi - Farna - Mickiewicza (Krakowska – Grunwaldzka) – Grunwaldzka – Królowej Jadwigi - Plac św. Jana – św. Barbary (↓) – Obrońców Poczty Gdańskiej (↓) – Sławkowska - Chełmońskiego - Ciężkowicka - Mrocza - Grabańka - Mrocza – Jana III Sobieskiego - Chocimska - Poniatowskiego - Solskiego – Jana III Sobieskiego – (Jaworowa) – Jana III Sobieskiego - Wolności - Jagiellońska - Kolejarzy</p>	ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ, Elektrownia, Promienna, Siłownia (↑), Dąbrowszczaków, Darwina, Martyniaków, Martyniaków Przejazd, Podłężę Stadion, Podłężę Kościół, (PODŁĘŻE OSIEDLE), Podłężę Przychodnia, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz ((KRAKOWSKA (↑) KRAKOWSKA PĘTLA (↓)), Rogatka, Urząd Miejski) CENTRUM, Chełmońskiego (↑), Plac św. Jana (↓), Szpital, Chełmońskiego Pompy, Wilkoszyn Ciężkowice Dęby, Ciężkowice Górka, Ciężkowice Turystyczna, Ciężkowice Stadion, Ciężkowice Dworzec Kolejowy, Ciężkowice Braci Śniadeckich, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Bagienko, Ciężkowice Pętla, Ciężkowice Bagienko, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Leśniczówka, Ciężkowice Klinowa, (CIĘŻKOWICE WAKACYJNA), Ciężkowice Bobrowa Górka, Pieczyńska Przejazd, (PIECZYŃSKA SZKOŁA), Pieczyńska Solskiego, Pieczyńska Centrum Nurkowe, (Szczakowa Jaworowa, Dobra Pompy, Dobra, Dobra Pętla, Dobra, Dobra Pompy, Szczakowa Jaworowa), Szczakowa Cmentarz, Szczakowa Kościół, Szczakowa Przychodnia (↓), SZCZAKOWA DWORZEC PKP
321	<p>KRAKOWSKA – CENTRUM – PODŁĘŻE - ELEKTROWNIA</p> <p>Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa - Leśna - Moniuszki - Promienna</p>	KRAKOWSKA (↑) KRAKOWSKA PĘTLA (↓), Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Moniuszki, Podłężę Szkoła, Podłężę Stadion, Martyniaków Przejazd, (ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ), ELEKTROWNIA PARKING
326	<p>CEZARÓWKA DOLNA – BYCZYNA – KRAKOWSKA - CENTRUM – CEZARÓWKA GÓRNA</p> <p>Cezarówka Dolna – Krakowska - Kaczeńców - Korczyńskiego - Krakowska - Grunwaldzka - Królowej Jadwigi - Plac Św. Jana - Sławkowska – (Obrońców Poczty Gdańskiej – Pionierów - Wilkoszyn) - Chełmońskiego - Wilkoszyn - Gwardii Ludowej - Kasztanowa - Herbowa - Cezarówka Górna</p>	CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA, Cezarówka Dolna, Byczyna Kaczeńców II, Byczyna Kaczeńców I, Byczyna Dom Handlowy, Byczyna Dom Kultury, Byczyna, Bory Podgórska, Bory Czysta, Stadion Miejski, KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, CENTRUM, (Obrońców Poczty Gdańskiej, Dom Pomocy Społecznej, Obwodnica Północna Rondo, Wilkoszyn), Chełmońskiego, Szpital, Chełmońskiego Pompy, Wilkoszyn Chełmońskiego, Wilkoszyn, Wilkoszyn Cmentarz, Jeziorki Dożynkowa, Jeziorki Szkoła, Jeziorki Sklep, Jeziorki Kościół, Jeziorki Kasztanowa, Cezarówka Górna Sasanek, CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
328	ELEKTROWNIA – PODŁĘŻE – DŁUGOSZYN – SZCZAKOWA Promienna - Moniuszki - al. Piłsudskiego - Grunwaldzka - Szczakowska - Chropaczówka - Dąbrowskiego – Stefana Batorego - Górnośląska - Jaworznicza - Jagiellońska - Kolejarzy (Jagiellońska - Wolności – Jana III Sobieskiego - Chocimska (↑), Poniatowskiego(↓), Solskiego (↓))	ELEKTROWNIA PARKING, Elektrownia Zespół Szkół, Martyniaków Przejazd, Podłęże Stadion, Podłęże Kościół, Podłęże Osiedle, Podłęże Przychodnia, Urząd Skarbowy, Szczakowska, Niedzieliska Wiejska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska, Chropaczówka, Długoszyn Upadowa, Długoszyn, Długoszyn Dąbrowskiego, Borowiec Dąbrowskiego, Góra Piasku Batorego Szkoła, Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, (SZCZAKOWA DWORZEC PKP) (Szczakowa Kościół, Szczakowa Cmentarz, Pieczyska Centrum Nurkowe, Pieczyska Solskiego (↓), PIECZYSKA SZKOŁA)
367	KRAKOWSKA – CENTRUM – JELEŃ - BYCZYNA Krakowska - Grunwaldzka - Matejki - Fabryczna - Chopina - Sulińskiego - Wygoda - Banasika (↓) - Wiosny Ludów - Baranowskiego – Gwardzistów – (Krakowska)	KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, Matejki, Matejki Arkady, Stara Huta Spacerowa, Stara Huta Fabryczna, Azot, Szyb Sobieski, Sobieski Pętla, Jeleń Lipinka, Jeleń Cmentarz, Jeleń Rynek, Jeleń Przedszkole, Jeleń Banasika (↓) - Jeleń Wiosny Ludów, Jeleń Inwestycyjna, Jeleń Okragle Skrzyżowanie, Jeleń Okragle Kapliczka, Byczyna Baranowskiego II, Byczyna Baranowskiego I, (BYCZYNA PĘTLA) (Byczyna, Bory Podgórska, Bory Czysta, Stadion Miejski, KRAKOWSKA)
368	CEZARÓWKA GÓRNA – CENTRUM – KRAKOWSKA – CEZARÓWKA DOLNA Cesarówka Górna - Herbowa - Kasztanowa - Gwardii Ludowej - Wilkoszyn – Chełmońskiego - Obrońców Poczty Gdańskiej - św. Barbary – (Wilkoszyn – Pionierów – Obrońców Poczty Gdańskiej – św. Wojciecha) - Plac Św. Jana – Królowej Jadwigi – Grunwaldzka - Krakowska - Korczyńskiego - Kaczeńców - Krakowska - Cesarówka Dolna	CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA, Cesarówka Górna Sasanek, Jeziorki Kasztanowa, Jeziorki Kościół, Jeziorki Sklep, Jeziorki Szkoła, Jeziorki Dożynkowa, Wilkoszyn Cmentarz, Wilkoszyn, Wilkoszyn Chełmońskiego, Chełmońskiego Pompy, Szpital, (Wilkoszyn, Obwodnica Północna Rondo, Dom Pomocy Społecznej), Plac św. Jana, (CENTRUM), Urząd Miejski, Rogatka, Krakowska, Stadion Miejski, Bory Czysta, Bory Podgórska, Byczyna, Byczyna Dom Kultury, Byczyna Dom Handlowy, Byczyna Kaczeńców I, Byczyna Kaczeńców II, Cesarówka Dolna, CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA
369	ZGE SOBIESKI – PODŁĘŻE – CENTRUM – OSIEDLE STAŁE Sulińskiego - Chopina - Młynarska - Piaskowa - Moniuszki - al. Piłsudskiego - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka – Kolejowa – Rzemieśnicza (↑) – Matejki (↑) – Grunwaldzka – Królowej Jadwigi (↑) - Paderewskiego (↑) - Broniewskiego (↑) - 3 Maja (↑) – Mickiewicza (↓) – Farna (↓) - Plac św. Jana	SOBIESKI PĘTLA, Szyb Sobieski, Azot, Organika, Azot Młynarska, Pszczelnik, Podłęże Kościół, Podłęże Osiedle, Podłęże Przychodnia, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Rzemieśnicza (↑), Matejki (↑), CENTRUM, Plac św. Jana (↓), Podwale, Podwale Liceum, Podwale Działkowa (↓), Podwale 11 Listopada (↑), Gigant Bogusławskiego (↑), Gigant Złota (↑), (GIGANT OSIEDLE), Wiejska Kościół, Mylna, Niedzieliska Wiejska, Szczakowska, OSIEDLE STAŁE

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
	(↓) - św. Wojciecha – Podwale – 11 Listopada (↑) – Grunwaldzka (↑) – Piekarska (↑) - Złota (↑) – Granitowa (↑)) – Bursztynowa (↓) – Granitowa (↓) - Złota (↓) – Piekarska - Wiejska – Szczakowska – Grunwaldzka	
370	KRAKOWSKA - CENTRUM – OSIEDLE STAŁE – WYSOKI BRZEG Pstrowskiego – Kołłątaja - Insurekcji Kościuszkowskiej - Grunwaldzka - Królowej Jadwigi (↑) - Paderewskiego (↑) - Broniewskiego (↑) - 3 Maja (↑) - - Plac św. Jana (↓) - św. Wojciecha – Podwale – 11 Listopada (↑) – Grunwaldzka (↑) – Piekarska (↑) – Bursztynowa (↓) – Granitowa (↓) - Złota (↓) – Piekarska - Wiejska – Szczakowska – Grunwaldzka - Wojska Polskiego – (Dąbrowszczaków (↑) – Energetyków (↑) – Dąbrowszczaków (↑)) – (Energetyków (↓) – Dąbrowszczaków (↓)) - Martyniaków – Promienna – Wojska Polskiego – Wysoki Brzeg	KRAKOWSKA PĘTLA, Osiedle Skalka, Insurekcji Kościuszkowskiej, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Plac św. Jana (↓), Podwale, Podwale Liceum, Podwale 11 Listopada (↑), Gigant Bogusławskiego (↑), Gigant Złota (↑), Podwale Działkowa (↓), Gigant Osiedle (↓), Wiejska Kościół, Mylna, Niedzieliska Wiejska, Szczakowska, (OSIEDLE STAŁE), Wojska Polskiego, Dąbrowszczaków (↑), (SIŁOWNIA (↑)), Siłownia (↓), Dąbrowszczaków(↓), Darwinia, Martyniaków, Martyniaków Przejazd, Elektrownia Zespół Szkół, (ELEKTROWNIA PARKING), Elektrownia, Promienna, WYSOKI BRZEG
374 (linia kursująca w soboty, niedziele i święta)	JELEŃ ŁĘG - BYCZYNA – WILKOSZYN – CENTRUM – OSIEDLE GIGANT Zwycięstwa - Wygoda - Banasika (↓) - Wiosny Ludów - Baranowskiego - Gwardzistów - Łanowa - Kasztanowa - Gwardii Ludowej - Wilkoszyn - Chełmońskiego – Sławkowska - Obrońców Poczty Gdańskiej (↑) – św. Barbary (↑) - Plac św. Jana (↑) – Farna (↑) – Mickiewicza (↑) - Grunwaldzka (↑) – Królowej Jadwigi (↑) – Paderewskiego (↑) - Broniewskiego (↑) - 3 Maja (↑) – Plac św. Jana (↓) - Królowej Jadwigi (↓) - Grunwaldzka (↓) – Mickiewicza (↓) – Farna (↓) - Plac św. Jana (↓) - św. Wojciecha – Podwale – 11 Listopada (↑) – Grunwaldzka (↑) – Piekarska (↑) – Złota (↑) – Bursztynowa (↓) - Granitowa	JELEŃ ŁĘG PĘTLA, Jeleń Łęg Pawilon, Jeleń Wielki Dół, Jeleń Dolna, Jeleń Kościół, Jeleń Rynek, Jeleń Przedszkole, Jeleń Wiosny Ludów, Jeleń Inwestycyjna, Jeleń Okragle Skrzyżowanie, Jeleń Okragle Kapliczka, Byczyna Baranowskiego II, Byczyna Baranowskiego I, Byczyna Pętla, Byczyna Gwardzistów, Byczyna Astrów, Jeziorki Kościół, Jeziorki Sklep, Jeziorki Szkoła, Jeziorki Dożynkowa, Wilkoszyn Cmentarz, Wilkoszyn, Wilkoszyn Chełmońskiego, Chełmońskiego Pompy, Szpital, Chełmońskiego (↓) - Plac św. Jana (↑), (CENTRUM), Plac św. Jana (↓), Podwale, Podwale Liceum, Podwale 11 Listopada (↑), Gigant Bogusławskiego (↑), Gigant Złota (↑), Podwale Działkowa (↓), GIGANT OSIEDLE

Tabela 13b - Linie komunikacyjne mikrobusowe lokalne (wewnętrzne) - (stan na dzień 02.09.2013):

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
B4	„Trawel-Trans” Stanisław Kacprzyk, Jaworzno, ul. Kalinowa 5/30	CENTRUM - SZCZAKOWA Grunwaldzka - Stojalowskiego (↓) - Obrońców Poczty Gdańskiej (↓) - Królowej Jadwigi (↑) - św. Wojciecha - Jaworznicka - Górnośląska - Jaworznicka - Jagiellońska - Kolejarzy	URZĄD MIEJSKI, Centrum, Stojalowskiego (↓), Obrońców Poczty Gdańskiej (↓), Warpie Wodociągi, Warpie, Góra Piasku Kaliska, Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, SZCZAKOWA DWORZEC PKP
B8-1	Piotr Omylak Jaworzno, ul. Armii Krajowej 3b/30	CENTRUM - SZCZAKOWA Grunwaldzka - Kolejowa - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Szczakowska - Górnośląska - Jaworznicka - Jagiellońska - Kolejarzy	CENTRUM, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy (↓), Szczakowska, Niedzieliska Wiejska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska, Górnośląska, Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, SZCZAKOWA DWORZEC PKP
B10 (B10-1, B10-2, B10-3)	Mirosław Faron, Jaworzno, ul. Czarnieckiego 4 Marek Kaszyca, Jaworzno, ul. Gwarków 5/6 Stanisław Zastrzeżyński, Jaworzno, ul. Granitowa 9/30	CENTRUM – OSIEDLE STAŁE - ŁUBOWIEC Insurekcji Kościuszkowskiej - Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka - Katowicka	INSUREKCJI KOŚCIUSZKOWSKIEJ, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, (ŁUBOWIEC PARKING (↑), ŁUBOWIEC (↓))
B11	Robert Smalcerz, Jaworzno, ul. Leszczynowa 17a	CENTRUM – OSIEDLE STAŁE Grunwaldzka - Kolejowa - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka	URZĄD MIEJSKI, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, OSIEDLE STAŁE
B14	Jerzy Jochymek Usługi Przewozowe, Jaworzno, ul. Podlesie 31 a	CIĘŻKOWICE – CENTRUM – OSIEDLE STAŁE – (ŁUBOWIEC) (Mrocza) - Grabańka - Mrocza – Ciężkowice - Chelmońskiego - Obrońców Poczty Gdańskiej - Stojalowskiego - Grunwaldzka - (Królowej Jadwigi (↑) - Paderewskiego (↑) - Broniewskiego (↑) - 3 Maja (↑) - Plac św. Jana (↓) - św. Wojciecha - Podwale - 11 Listopada) - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - (Starowiejska – Długoszyńska - Katowicka)	(CIĘŻKOWICE WAKACYJNA, Ciężkowice Klinowa, Ciężkowice Leśniczówka, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Bagienko), (CIĘŻKOWICE PĘTLA), Ciężkowice Bagienko, Ciężkowice Kościół, Ciężkowice Szkoła, Ciężkowice Braci Śniadeckich, Ciężkowice Dworzec Kolejowy, Ciężkowice Stadion, Ciężkowice Turystyczna, Ciężkowice Górka, Ciężkowice Dęby, Wilkoszyn Chelmońskiego, Szpital, Obrońców Poczty Gdańskiej (↑), Stojalowskiego (↑), Chelmońskiego (↓), Centrum, (Plac św. Jana (↓), Podwale, Podwale Liceum, Podwale 11 Listopada, Leopold), Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, (OSIEDLE STAŁE), (Osiedle Stałe Starowiejska, Dąbrowa

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
			Narodowa Długoszyńska, Dąbrowa Narodowa Kościół, ŁUBOWIEC)
B40	Stanisław Margielewski, Jaworzno, ul. Klonowa 3/2	OSIEDLE STAŁE – CENTRUM – SZPITAL Starowiejska – Armii Krajowej – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Sławkowska - Chelmońskiego	OSIEDLE STAŁE STAROWIEJSKA, Osiedle Stałe, Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Centrum, SZPITAL
B51	Usługi Transportowe -Przewóz Osób inż. Krzysztof Gołda Jaworzno, ul. Langego 4/15	OSIEDLE STAŁE – CENTRUM OS.SKAŁKA (Promienna – Wojska Polskiego) – Grunwaldzka – (Szczakowska (↑) - Granitowa (↑) – Podwale(↑)) - Nowolipowa – Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka	(ELEKTROWNIA), OSIEDLE STAŁE, (Gigant Osiedle (↑), Podwale (↑)), Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Centrum, Urząd Miejski, (ROGATKA (↑)), OSIEDLE SKAŁKA (↓)
B61	Jerzy Jochymek Usługi Przewozowe, Jaworzno, ul. Podlesie 31 a	OSIEDLE STAŁE – CENTRUM - JELEŃ Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Matejki – Partyki – Chopina – Sulińskiego - Zwycięstwa	OSIEDLE STAŁE, Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Centrum, Matejki, Matejki Arkady, Stara Huta Spacerowa, Azot Osiedle (↑), Organika, Azot, Szyb Sobieski, Sobieski Pętla, Jeleń Lipinka, Jeleń Cmentarz, Jeleń Rynek, Jeleń Kościół, Jeleń Dolna, Jeleń Wielki Dół, Jeleń Łęg Pawilon, JELEŃ ŁĘG PĘTLA
B81	Piotr Omylak Jaworzno, ul. Armii Krajowej 3b/30	SZCZAKOWA – DŁUGOSZYN – CENTRUM Kolejarzy - Jagiellońska – Jaworznicka – Górnośląska – Stefana Batorego – Dąbrowskiego – Chropaczówka – Szczakowska – Grunwaldzka – Nowolipowa - Grunwaldzka	SZCZAKOWA DWORZEC PKP, Szczakowa Przychodnia, Szczakowa Osiedle Gagarina, Góra Piasku, Góra Piasku Batorego Szkoła, Borowiec Dąbrowskiego, Długoszyn Dąbrowskiego, Długoszyn, Długoszyn Upadowa, Chropaczówka, Niedzieliska, Niedzieliska Klub Relaks, Niedzieliska Wiejska, Szczakowska, Urząd Skarbowy (↑), Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, CENTRUM
B92	Krzysztof Drzynicki Jaworzno, ul. Czysta 11	CENTRUM – PODŁĘŻE – OS. STAŁE Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Piłsudskiego - Grunwaldzka	URZĄD MIEJSKI, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Podłężę Przychodnia, Podłężę Osiedle, Podłężę Przychodnia, Urząd Skarbowy, OSIEDLE STAŁE
B94 (linia okrężna)	Stanisław Filipiak Jaworzno, ul. Cegielniana 28/6	PODŁĘŻE – CENTRUM – BORY – CENTRUM - PODŁĘŻE	PODŁĘŻE OSIEDLE, Podłężę Kościół, Podłężę Szkoła, Moniuszki, Centrum, Urząd Miejski, Rogatka, Krakowska, Bory Niemcewicz, Bory

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
		Piłsudskiego – Moniuszki – Kolejowa – Grunwaldzka – Krakowska – Niemcewiczka – Tetmajera – Reja – Fabryczna – Matejki – Grunwaldzka – Kolejowa – Moniuszki - Piłsudskiego	Tetmajera, Bory Rondo, Stara Huta Reja, Stara Huta, Stara Huta Fabryczna, Stara Huta Spacerowa, Matejki Arkady, Matejki, Centrum, Moniuszki, Podłężę Szkoła, Podłężę Kościół, PODŁĘŻE OSIEDLE

3.1.2. Powiązania z obszarami ościennymi (linie ponadlokalne)

Powiązania transportem publicznym z sąsiednimi ośrodkami miejskimi zapewniają linie autobusowe obsługiwane przez PKM Jaworzno, KZK GOP oraz prywatne mikrobusy.

Wykaz regularnych linii ponadlokalnych zawierają Tabele 14a, 14b i 14c (oznaczenia – patrz punkt 3.1.1.)

Tabela 14a - Linie komunikacyjne autobusowe ponadlokalne obsługiwane przez PKM Jaworzno (stan na dzień 02.09.2013):

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
A (linia okrężna)	JAWORZNO (KRAKOWSKA) – KATOWICE (AL.KORFANTEGO) – JAWORZNO (KRAKOWSKA): (Jaworzno) Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa – Jana Pawła II - Grunwaldzka - Wojska Polskiego – Obrońców Września 1939 r. - (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich - Wschodnia Obwodnica GOP - Autostrada A4 - (Katowice) Graniczna - Powstańców - Francuska - Warszawska - Szkolna - Moniuszki - al. Korfantego - al. Roździeńskiego - al. Murckowska - Autostrada A4 - Wschodnia Obwodnica GOP - (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich - (Jaworzno) Obrońców Września 1939 r. - Wojska Polskiego - Grunwaldzka - Jana Pawła II - Kolejowa - Grunwaldzka - Krakowska	<u>Jaworzno:</u> KRAKOWSKA, Urząd Miejski, Centrum, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe <u>Sosnowiec:</u> Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe <u>Katowice:</u> Katowice Osiedle Paderewskiego Graniczna, Katowice Osiedle Paderewskiego Powstańców, Katowice Francuska, Katowice Mariacka, Katowice Szkolna, KATOWICE ALEJA KORFANTEGO, Katowice Hotel Novotel, Katowice Waleriana <u>Sosnowiec:</u> Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe <u>Jaworzno:</u> Osiedle Stałe, Urząd Skarbowy, Leopold, Centrum, Urząd Miejski, KRAKOWSKA
E	JAWORZNO (BYCZYNA) – KATOWICE (AL.KORFANTEGO): (Jaworzno) Gwardzistów - Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Katowicka - (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich - (Mysłowice) Krakowska - Katowicka - (Katowice) Bagienna - al. Roździeńskiego – Uniwersytecka (↑) – Moniuszki (↑) - al. Korfantego	<u>Jaworzno:</u> BYCZYNA ASTRÓW, Byczyna Gwardzistów, Byczyna Pętla (↓), Byczyna, Bory Podgórska, Bory Czysta, Stadion Miejski, KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec <u>Sosnowiec:</u> Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe, Sosnowiec Niwka Kościół <u>Mysłowice:</u> Mysłowice Kościół, Mysłowice Katowicka (↑), Mysłowice Bończyka <u>Katowice:</u> Katowice Hotel Novotel, KATOWICE ALEJA KORFANTEGO
J	JAWORZNO (CEZARÓWKA DOLNA) – KATOWICE (AL.KORFANTEGO): (Jaworzno) Krakowska - Kaczeńców - Korczyńskiego - Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Katowicka - (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich - (Mysłowice) Krakowska - Katowicka - (Katowice) Bagienna - 1 Maja - Bohaterów Monte Cassino - al. Roździeńskiego – Uniwersytecka (↑) – Moniuszki (↑) - al. Korfantego	<u>Jaworzno:</u> CEZARÓWKA DOLNA AUTOSTRADA, Cezarówka Dolna, Byczyna Kaczeńców II, Byczyna Kaczeńców I, Byczyna Dom Handlowy, Byczyna Dom Kultury, (BYCZYNA PĘTLA (↓)), Byczyna, Bory Podgórska, Bory Czysta, Stadion Miejski, Krakowska, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec <u>Sosnowiec:</u> Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe, Sosnowiec Jęzor Jaworznicka, Sosnowiec Niwka Kościół

Oznaczenie linii	Przebieg (ulice)	Przystanki
1	2	3
		<p><u>Mysłowice:</u> Mysłowice Kościół, Mysłowice Katowicka (↑), Mysłowice Kopalnia – Mysłowice Bończyka</p> <p><u>Katowice:</u> Katowice Wilhelmina Skrzyżowanie, Katowice Zawodzie Ośrodek Sportowy, Katowice Hotel Novotel, Katowice Uniwersytecka (↓), KATOWICE ALEJA KORFANTEGO</p>
S	<p>JAWORZNO (KRAKOWSKA) – SOSNOWIEC (URZĄD MIASTA / SZPI-TAL WOJEWÓDZKI):</p> <p>(Jaworzno) Krakowska - Grunwaldzka - Kolejowa - Grunwaldzka - Nowolipowa - Grunwaldzka - Katowicka - (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – Powstańców - Mikołajczyka - 1 Maja - (Sienkiewicza (↑)) - Ostrogórska - Jagiellońska - Kościelna - Sienkiewicza - Piłsudskiego - 3 Maja – Mościckiego – (Parkowa - Orla - Będzińska – Aleja Zagłębia Dąbrowskiego – Żeromskiego - 27 Stycznia – Małobądzka – Będzińska – Orla – Parkowa)</p>	<p><u>Jaworzno:</u> KRAKOWSKA (↑) KRAKOWSKA PĘTLA (↓), Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec</p> <p><u>Sosnowiec:</u> Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe, Sosnowiec Jęzor Jaworznicka, Sosnowiec Niwka Kościół, Sosnowiec Modrzejów Rynek, Sosnowiec Niwka Baza, Sosnowiec Niwka Kolonia Staszic, Sosnowiec Dębowa Góra Wiadukt, Sosnowiec Rondo Ludwik, (Sosnowiec Sienkiewicza (↑)), Sosnowiec Ostrogórska, Sosnowiec Jagiellońska-Milmex, Sosnowiec Jagiellońska Kościół, Sosnowiec Kościelna, Sosnowiec Wspólna, Sosnowiec Dworzec PKP, SOSNOWIEC URZĄD MIASTA, (Sosnowiec Pogoń Orla), (Sosnowiec Pogoń Kościół (↑)), (Sosnowiec Pogoń Klub Kiepurzy (↓)), (Sosnowiec Pogoń Akademiki), (SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI)</p>
319	<p>JAWORZNO (ŁUBOWIEC) - CHRZANÓW</p> <p>(Jaworzno) Katowicka – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – 11 Listopada – Podwale – św. Wojciecha – Plac św. Jana (↑) – Farna (↑) – Mickiewicza (↑) - Grunwaldzka (↑) – Królowej Jadwigi (↑) - 3 Maja (↓) - Broniewskiego (↓) – Paderewskiego (↓) – Królowej Jadwigi (↓) - Grunwaldzka (↓) – Mickiewicza (↓) – Farna (↓) – Plac św. Jana (↓) – św. Barbary (↓) - Obrońców Poczty Gdańskiej (↓) - Sławkowska – Chełmońskiego – Wilkoszyn – Gwardii Ludowej – Kasztanowa – Jesienna – (Chrzanów) Jaworznicka – Chrzanowska – Skorupki – Balińska (↑) - Śląska (↓) – Kusocińskiego</p>	<p><u>Jaworzno:</u> ŁUBOWIEC (↑) ŁUBOWIEC PĘTLA (↓), Dąbrowa Narodowa Kościół, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Osiedle Stałe Kalinowa, OSIEDLE STAŁE, Urząd Skarbowy, Leopold, Podwale 11 Listopada, Podwale Liceum, Podwale, Plac Św. Jana (↑), CENTRUM, Plac Św. Jana (↓), Chełmońskiego (↑), Szpital, Chełmońskiego Pompy, Wilkoszyn Chełmońskiego, Wilkoszyn, Wilkoszyn Cmentarz, Jeziorki Dożynkowa, Jeziorki Szkoła, Jeziorki Sklep, Jeziorki Kościół, Jeziorki Kasztanowa, Jeziorki Herbowa, Koźmin Las, Koźmin Jesienna, KOŹMIN</p> <p><u>Chrzanów:</u> Balin Szkoła, Balin Bar, Balin Kościół, Tuczarnia, Działki, ks. Skorupki (↓), Park (↓), Śródmieście, CHRZANÓW DWORZEC AUTOBU-SOWY</p>

Tabela 14b - Linie komunikacyjne autobusowe ponadlokalne obsługiwane przez innych przewoźników / organizatorów transportu publicznego (stan na dzień 02.09.2013):

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
220	KZK GOP (Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu)	SOSNOWIEC (URZĄD MIASTA) – JAWORZNO SZCZAKOWA (Sosnowiec) Mościckiego – Wawel – Narutowicza – 3 Maja – ks. Blachnickiego – Braci Mieroszewskich – Rydza-Śmigłego – Paderewskiego – Lenartowicza – Wiejska – Łukasiewicza – Wileńska – Objazdowa – Spadochroniarzy – Sawickiej – Objazdowa – Wileńska – Maczkowska – Krakowska – (Jaworzno) – Stefana Batorego – Górnośląska – Jaworznicza – Jagiellońska – Kolejarzy	<u>Sosnowiec</u> : URZĄD MIASTA, Sielec Wawel, Sielec Wawel Kościół, Sielec Szkolna, Sielec Osiedle Zamkowa, Środula Osiedle, Zagórze Osiedle, Zagórze Pekin, Zagórze Gwiazdna, Zagórze Aleja Paderewskiego, Zagórze Zajezdnia, Porąbka Hurtownie, Porąbka Wiejska, Porąbka Łukasiewicza, Porąbka Kopalnia, Porąbka Osiedle Juliusz I, Porąbka Osiedle Juliusz II, Porąbka Osiedle Juliusz I, Porąbka Zawodzie, Porąbka Ośrodek Rekreacyjny, Maczki Krakowska, Maczki Kościuszki <u>Jaworzno</u> : Szczakowa Lokomotywnia, Szczakowa Batorego, Szczakowa Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, SZCZAKOWA DWORZEC PKP
221	KZK GOP (Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu)	SOSNOWIEC (URZĄD MIASTA) – JAWORZNO SZCZAKOWA (Sosnowiec) Mościckiego – Wawel – Narutowicza – 3 Maja – ks. Blachnickiego – Braci Mieroszewskich – 11 Listopada - Dobrzańskiego-Hubala - Wileńska – Objazdowa – Spadochroniarzy – Sawickiej – Objazdowa – Wileńska – Juliuszowska – Armii Krajowej – Maczkowska – Metalowa – Starzyńskiego (↑) - Waltera-Jankego (↓) - Gałczyńskiego – Niecała - Maczkowska – Krakowska – (Jaworzno) – Stefana Batorego – Górnośląska – Jaworznicza – Jagiellońska – Kolejarzy	<u>Sosnowiec</u> : URZĄD MIASTA, Sielec Wawel, Sielec Wawel Kościół, Sielec Szkolna, Sielec Osiedle Zamkowa, Środula Osiedle, Zagórze Osiedle, Zagórze Pekin, Zagórze Droga do Klimontowa, Klimontów Fińskie Domki, Klimontów Kopalnia, Klimontów Ogródki Działkowe, Porąbka Szkoła, Porąbka Dworzec PKP, Porąbka Kopalnia, Porąbka Osiedle Juliusz I, Porąbka Osiedle Juliusz II, Porąbka Osiedle Juliusz I, Porąbka Zawodzie, Porąbka Ośrodek Rekreacyjny, Ostrowy Górnicze Juliuszowska, Ostrowy Górnicze Rondo (↑), Ostrowy Górnicze Kościół (↓) - Ostrowy Górnicze Pomnik, Ostrowy Górnicze Niecała, Ostrowy Górnicze Kolonia Feliks, Ostrowy Górnicze Kolonia Leśna, Maczki Krakowska, Maczki Kościuszki <u>Jaworzno</u> : Szczakowa Lokomotywnia, Szczakowa Batorego, Szczakowa Góra Piasku, Szczakowa Osiedle Gagarina, Szczakowa Przychodnia, SZCZAKOWA DWORZEC PKP

Tabela 14c - Linie komunikacyjne mikrobusowe ponadlokalne (stan na dzień 02.09.2013)

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
G	Bogusław Adamczyk, Jaworzno, Ul. Fredry 28/10	JAWORZNO (CENTRUM) – SOSNOWIEC – DĄBROWA GÓRNICZA (REDEN) Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – Wojska Polskiego – 11 Listopada – Braci Mieroszewskich – (Dąbrowa Górnicza) Legionów Polskich – Kościuszki – Królowej Jadwigi	<u>Jaworzno</u> : URZĄD MIEJSKI, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec <u>Sosnowiec</u> : Jęzor Centrum Handlowe, Niwka Fabryka, Niwka Pawiak, Niwka Cmentarz Komunalny, Dańdówka Osiedle, Dańdówka Skrzyżowanie, Zagórze Droga do Klimontowa, Zagórze Pekin, Zagórze Osiedle, Zagórze Mec, Zagórze Centrum, Zagórze Kopalnia, Zagórze Expo Silesia <u>Dąbrowa Górnicza</u> : Dąbrowa Górnicza Górnicza, Dąbrowa Górnicza Centrum, Dąbrowa Górnicza Aleja Róż, DĄBROWA GÓRNICZA REDEN
K	Jarosław Paluch, Trzebinia, ul. Piłsudskiego 54	CHRZANÓW – JAWORZNO – MYSŁOWICE – KATOWICE (Chrzanów) Kusocińskiego – Śląska - (Jaworzno) Krakowska – Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Katowicka – (Katowice) Bagienna – Rozdzieńskiego – Korfantego (↑) – Skargi (↑) – Sokolska (↓)	<u>Chrzanów</u> : CHRZANÓW DWORZEC AUTOBUSOWY, Śródmieście (↑), Park (↑), Śląska (↓), Kąty I (↓), Kąty II (↓) <u>Jaworzno</u> : Cezarówka Dolna Autostrada, Cezarówka Dolna, Byczyna, Bory Czysta, Krakowska, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec <u>Sosnowiec</u> : Jęzor Centrum Handlowe, Niwka Kościół <u>Mysłowice</u> : Katowicka (↑), Kościół (↓), Kopalnia, Bończyka <u>Katowice</u> : KATOWICE STAWOWA
M	Rafał Porwit, Jaworzno, ul. Kaczeńców 71d	CHRZANÓW – JAWORZNO – MYSŁOWICE – KATOWICE (Chrzanów) Kusocińskiego – Śląska - (Jaworzno) Krakowska – Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosno-	<u>Chrzanów</u> : CHRZANÓW DWORZEC AUTOBUSOWY, Śródmieście, Park (↑), Śląska, Kąty I, Kąty II, Kąty Autostrada <u>Jaworzno</u> : Cezarówka Dolna, Byczyna, Bory Czysta, Krakowska, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
		wiec Orląt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Katowicka – (Katowice) Bagienna – Rozdzieńskiego – Korfantego (↑) – Skargi (↑) – Sokolska (↓)	<u>Sosnowiec</u> : Jęzor Centrum Handlowe, Jęzor Jaworznicka, Niwka Kościół <u>Mysłowice</u> : Katowicka (↑), Kościół (↓), Kopalnia, Bończyka <u>Katowice</u> : KATOWICE STAWOWA
M1	Józef Szafarczyk, Imielin, Ul. Turystyczna 42	JAWORZNO (JELEŃ) – MYSŁOWICE (Jaworzno): Wygoda – Celników – (Mysłowice) Zachęty - (Imielin) Zachęty – Nowozachęty – Imielińska – (Mysłowice) Kosztowska – Brzezińska – Ziętka – Oświęcimska – Katowicka – Obrzeźna Północna	<u>Jaworzno</u> : JELEŃ PRZEDSZKOLE <u>Imielin</u> : Autostrada, Rynek <u>Mysłowice</u> : Kosztowy Pętla, Kosztowy Rynek, Kosztowy Dzióbka, Brzezinka Dworcowa, Brzezinka Centrum, Brzęczkowice Szkoła, Brzęczkowice Kościół, Słupna, Dworzec PKP, Katowicka, Kopalnia, Bończyka, MYSŁOWICE TARG MIEJSKI
M3	Bogusław Adamczyk, Jaworzno, ul. Fredry 28/10	JAWORZNO (CENTRUM) – MYSŁOWICE (Jaworzno) Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orląt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Katowicka	<u>Jaworzno</u> : URZĄD MIEJSKI, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Lubowiec <u>Sosnowiec</u> : Jęzor Centrum Handlowe, Jęzor Jaworznicka, Niwka Kościół, Modrzejów Rynek <u>Mysłowice</u> : Kościół, Katowicka (↑), Kopalnia, MYSŁOWICE BOŃCZYKA
M10	Andrzej Prusak, Jaworzno, ul. Lubowiec 22	JAWORZNO (CENTRUM) – MYSŁOWICE (Jaworzno) Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orląt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Katowicka	<u>Jaworzno</u> : ROGATKA, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Lubowiec <u>Sosnowiec</u> : Jęzor Centrum Handlowe, Niwka Kościół <u>Mysłowice</u> : Katowicka (↑), Kościół (↓), Kopalnia, MYSŁOWICE BOŃCZYKA
M13	Dorota Archamowicz, Jaworzno, ul. Nowowiejska 17	JAWORZNO (OS. STAŁE) – CHRZANÓW (Jaworzno) Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Krakowska – (Chrzanów) Śląska - Kusocińskiego	<u>Jaworzno</u> : OSIEDLE STAŁE, Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Centrum, Urząd Miejski, Rogatka, Krakowska, Bory Czysta, Bory Podgórska, Byczyna, Byczyna Szkoła, Cezarówka Dolna, Cezarówka Dolna Autostrada <u>Chrzanów</u> : Kąty II, Kąty I, Śląska, Park (↓), Śródmieście, CHRZANÓW DW. AUTOBUSOWY

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
SJ	Dorota Archamowicz, Jaworzno, ul. Nowowiejska 17	JAWORZNO – MYSŁOWICE – SOSNOWIEC (Jaworzno) Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Starokościelna (↑) – Bytomska (↑) – Świerczyny (↑) – Katowicka (↓) - Obrzeźna Północna – (Sosnowiec) Ostrogórska – Jagiellońska – Kościelna – Sienkiewicza – 3 Maja	<u>Jaworzno:</u> URZĄD MIEJSKI, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stale, Osiedle Stale Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Lubowiec <u>Sosnowiec:</u> Jęzor Centrum Handlowe, Niwka Kościół <u>Mysłowice:</u> Komenda Policji (↑), Szpital (↑), Kościół (↓), Kopalnia (↓), Bończyka (↓), Targ Miejski <u>Sosnowiec:</u> Jagiellońska, Kościelna, SOSNOWIEC DWORZEC PKP
SK	Rafał Porwit, Jaworzno, ul. Kaczeńców 71d	CHRZANÓW – JAWORZNO - MYSŁOWICE – SOSNOWIEC (Chrzanów) Kusocińskiego – Śląska – Skorupki – Chrzanowska – Jaworznicza – (Jaworzno) Jesienna – Kasztanowa – Gwardii Ludowej – Wilkoszyn – Chełmońskiego – Sławkowska – Obrońców Poczty Gdańskiej (↑) – św. Barbary (↑) - Farna – Królowej Jadwigi (↓) - Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka - (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Starokościelna (↑) – Bytomska (↑) – Świerczyny (↑) – Katowicka (↓) - Obrzeźna Północna – (Sosnowiec) Ostrogórska – Jagiellońska – Kościelna – Sienkiewicza – 3 Maja	<u>Chrzanów:</u> CHRZANÓW DWORZEC AUTOBUSOWY, Śródmieście, Balin Kościół, Balin Bar, Balin Szkoła <u>Jaworzno:</u> Koźmin, Jeziorki Kościół, Jeziorki Sklep, Jeziorki Dożynkowa, Wilkoszyn, Szpital, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stale, Osiedle Stale Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Lubowiec <u>Sosnowiec:</u> Jęzor Centrum Handlowe, Jęzor Jaworznicza, Niwka Kościół <u>Mysłowice:</u> Komenda Policji (↑), Szpital (↑), Kościół (↓), Kopalnia (↓), Bończyka (↓), Targ Miejski <u>Sosnowiec:</u> Jagiellońska, Kościelna, SOSNOWIEC DWORZEC PKP
SZ	Dorota Archamowicz, Jaworzno, ul. Nowowiejska 17	JAWORZNO – MYSŁOWICE – SOSNOWIEC (Jaworzno) Krakowska - Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Starokościelna (↑) – Bytomska (↑) – Świerczyny (↑) – Katowicka (↓) - Obrzeźna Północna	<u>Jaworzno:</u> KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stale, Osiedle Stale Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Lubowiec <u>Sosnowiec:</u> Jęzor Centrum Handlowe, Niwka Kościół <u>Mysłowice:</u> Komenda Policji (↑), Szpital (↑), Świerczyny (↑), Kościół

Oznaczenie linii	Przewoźnik	Przebieg (trasa)	Przystanki
1	2	3	4
		– (Sosnowiec) Ostrogórska – Jagiellońska – Kościelna – Sienkiewicza – 3 Maja – Parkowa – Orla – Będzińska	(↓), Kopalnia (↓), Bończyka (↓), Targ Miejski <u>Sosnowiec:</u> Jagiellońska, Kościelna, Sosnowiec Dworzec PKP, Pogoń Akademiki, SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI
Z	PT Zetka Archamowicz i Wspólnicy Sp.J. Jaworzno, ul. Nowowiejska 17	JAWORZNO – KATOWICE Krakowska – Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Katowicka – (Katowice) Bagienna – Rozdzieńskiego – Korfantego (↑) – Mickiewicza (↑) – Sokolska (↓)	<u>Jaworzno:</u> KRAKOWSKA, Rogatka, Urząd Miejski, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec <u>Sosnowiec:</u> Jęzor Centrum Handlowe, Niwka Kościół <u>Mysłowice:</u> Katowicka (↑), Kościół (↓), Kopalnia, Bończyka <u>Katowice:</u> OBIEKT PLUS
Z1	Bogusław Adamczyk, Jaworzno, ul. Fredry 28/10	JAWORZNO – KATOWICE Krakowska – Grunwaldzka – Kolejowa – Grunwaldzka – Nowolipowa – Grunwaldzka – Katowicka – (Sosnowiec) Orłąt Lwowskich – (Mysłowice) Krakowska – Katowicka – (Katowice) Bagienna – Rozdzieńskiego – Korfantego (↑) – Mickiewicza (↑) – Skargi (↓) – Stawowa (↓) – Sokolska (↓)	<u>Jaworzno:</u> URZĄD MIEJSKI, Centrum, Pechnik Cmentarz, Pechnik, Leopold, Urząd Skarbowy, Osiedle Stałe, Osiedle Stałe Kalinowa, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Dąbrowa Narodowa Kościół, Łubowiec <u>Sosnowiec:</u> Jęzor Centrum Handlowe, Jęzor Jaworznicka, Niwka Kościół, Modrzejów Rynek <u>Mysłowice:</u> Katowicka (↑), Kościół (↓), Kopalnia, Bończyka <u>Katowice:</u> Mickiewicza (↑), Stawowa (↓), OBIEKT PLUS

Tabela 15 – Długość linii autobusowych kursujących na obszarze Jaworzna

Linia	Długość [km]
A	21,6
E	15,3
J	17,3
N	30,3
S	10,6
220	4,2
221	4,2
302	14,3
303	16,7
304	13,3
305	14,3
306	8,9
307	10,9
311	15,1
312	14,5
313	9,7
314	26,9
319	16,8
321	7,3
326	18,5
328	17,1
367	12,9
368	16,4
369	17,6
370	17,7
374	22,5
suma	394,9

3.1.3. Linie międzymiastowe i dalekobieżne

Przez Jaworzno przebiegają linie międzymiastowe autobusowe i mikrobusowe oraz pośpieszne linie autobusowe w komunikacji dalekobieżnej.

Linie międzymiastowe:

- Na trasie Jaworzno Osiedle Stałe – Kraków Regionalny Dworzec Autobusowy kursuje linia EK obsługiwana przez Inter Sp. z o.o. Strzelce Opolskie.

Rozkład jazdy na dni robocze przewiduje 15 kursów na dobę (w okresie wakacyjnym 9 kursów), w dni wolne odpowiednio 16 i 9 kursów

Przystanki w Jaworznie: Osiedle Stałe, Leopold, Centrum, Byczyna; w Krakowie: Motel Krak, Miasteczko AGH, Czarnowiejska, RDA (Regionalny Dworzec Autobusowy)

- Na trasie Katowice – Chrzanów przewoży wykonuje Pol-bus Chrzanów

Rozkład jazdy na dni robocze i soboty przewiduje 49 kursów na dobę, na niedziele 30, na dni świąteczne 10.

Przystanki w Jaworznie: Łubowiec, Dąbrowa Narodowa Kościół, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Osiedle Stałe Kalinowa, Osiedle Stałe, Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Centrum, Urząd Miejski, Rogatka, Krakowska, Bory Czysta, Byczyna, Szlaban, Cezarówka Dolna

Ponadto: Katowice: al. Korfantego; Mysłowice: Bończyka, Kopalnia, Kościół (↑), Katowicka (↓); Sosnowiec: Niwka Kościół, Jęzor Jaworznicka, Jęzor Centrum Handlowe; Chrzanów: Autostrada, Kały II, Kały I, Śląska, Park (↓), Śródmieście, Chrzanów Dw. Autobusowy

- Na trasie Sosnowiec – Chrzanów przewozy wykonuje Pol-bus Chrzanów.

Rozkład jazdy przewiduje 10 kursów na dobę, wykonywanych jedynie w dni robocze.

Przystanki w Jaworznie: Łubowiec, Dąbrowa Narodowa Kościół, Dąbrowa Narodowa Dąbrowska, Osiedle Stałe Kalinowa, Osiedle Stałe, Urząd Skarbowy, Leopold, Pechnik, Pechnik Cmentarz, Centrum, Szpital, Wilkoszyn, Jeziorki Dożytkowa, Jeziorki Sklep, Jeziorki Kościół, Kośmin

Ponadto: Sosnowiec: Dworzec PKP, Kościelna, Jagiellońska Kościół oraz Niwka Kościół, Jęzor Jaworznicka, Jęzor Centrum Handlowe; Mysłowice: Targ Miejski, Bończyka (↑), Kopalnia (↑), Kościół (↑), Świerczyny (↓), Szpital (↓), Komenda Policji (↓); Chrzanów: Balin Szkoła, Balin Sklep, Balin Kościół, Park, Śródmieście, Chrzanów Dw. Autobusowy

Linie dalekobieżne:

Na przystanku „Centrum” zatrzymują się autobusy do:

- ✓ Iwonicza Zdroju, Krynicy Zdroju, Nowego Sącza i Sanoka oraz (w relacjach powrotnych) do Gliwic i Katowic (obsługiwane przez PKS w Katowicach SA),
- ✓ Ustrzyk Górnych przez Kraków, Jasło, Krosno, Sanok, Lesko, Solinę, Cisną (Inter Sp. z o.o. Strzelce Opolskie) – w okresie wakacji
- ✓ Iwonicza Zdroju przez Kraków, Bochnię, Brzesko, Tarnów, Jasło, Krosno (Przewóz Towarowo Pasażerski „Transport” Leszek Borgula, Dąbrówka Tuchowska)

Na przystankach „Osiedle Stałe”, „Leopold” i „Centrum” zatrzymują się autobusy do:

- ✓ Zakopanego przez Kraków, Myślenice, Nowy Targ (MD-TRANS Sp.J. Maria Dusza Mieczysław Daniel, Jaworzno)

3.1.4. Lokalizacja przystanków i węzły przesiadkowe

Na terenie miasta Jaworzna wyznaczono ponad 170 przystanków obsługujących linie publicznego transportu zbiorowego. Przystanki te są wykorzystywane także przez komunikację mikrobusową.

Wykaz przystanków funkcjonujących w dniu 02.09.2013 r. zawiera Tabela 16, a ich rozmieszczenie na terenie miasta obrazuje rys. 19.

Głównym przystankiem w systemie jest przystanek „Centrum”, na którym w dniu roboczym zatrzymuje się 18 linii autobusowych (13 lokalnych i 5 ponadlokalnych) oraz 21 linii mikrobusowych. Ponadto na tym przystanku zatrzymują się wszystkie przebiegające przez Jaworzno linie międzymiastowe i dalekobieżne. W zasięgu dojścia pieszo (ok. 400 m) znajduje się przystanek „Matejki”, na którym zatrzymują się kolejne dwie miejskie linie (312 i 367) oraz przystanek Urząd Miejski (miejsce przesiadek dla mieszkańców Jelenia podróżujących w kierunku Katowic). **Przystanek „Centrum” jest** zatem naturalnym **węzłem przesiadkowym**, umożliwiającym pasażerom podróżę między dwoma dowolnymi punktami na terenie miasta oraz skorzystanie z komunikacji międzymiastowej i dalekobieżnej.

Przystankami, na których następuje zbieg wielu linii, ale niemającymi charakteru nie tylko węzłów, ale nawet typowych punktów przesiadkowych, są przystanki zlokalizowane na głównej osi komunikacyjnej między Osiedlem Stałym poprzez Leopold, Pechnik, Centrum do pętli przy ul. Krakowskiej. Umożliwiają one przesiadki np. z linii E na linie w kierunku Szczakowej.

Potencjalnym punktem przesiadkowym jest dworzec PKP w Szczakowej, ale dla przesiadek z komunikacji autobusowej do pociągów regionalnych i dalekobieżnych. Jego znaczenie jest obecnie niewielkie z uwagi na zmarginalizowanie roli komunikacji kolejowej jako alternatywnego środka podróżowania w relacjach ponadlokalnych i regionalnych, a nawet krajowych. Sytuacja może ulec zmianie, jeśli po modernizacji linii kolejowej E30 uzyska się zdecydowane skrócenie czasu podróży do centrum Krakowa. W podróżach w innych relacjach (inne dzielnice Krakowa, miasta konurbacji górnośląskiej) trudno będzie uzyskać konkurencyjny czas podróży w porównaniu do czasu przejazdu komunikacją autobusową i mikrobusową oraz transportem indywidualnym.

Tabela 16 – Wykaz przystanków publicznego transportu zbiorowego w Jaworznie (stan na 02.09.2013 r.)

Nazwa przystanku	Linie autobusowe	Linie mikrobusowe
1	2	3
Azot	312, 367, 369	B51, B61
Azot Młynarska	369	
Azot Osiedle	312	B51, B61
Borowiec Dąbrowskiego	N, 305, 311, 328	B81
Borowiec Moździerzowców I	305	
Borowiec Moździerzowców II	305	
Borowiec Moździerzowców Szkoła	305	
Bory Bielany	303	
Bory Bielańska	303	
Bory Czysta	E, J, 326, 367, 368	M13
Bory Hetmańska	303, 313	
Bory Hetmańska Pętla	303, 313	
Bory Niemcewicza	303, 313	B94
Bory Podgórska	E, J, 326, 367, 368	M13
Bory Rondo	303	B94

Nazwa przystanku	Linie autobusowe	Linie mikrobusowe
1	2	3
Bory Stroma	303	
Bory Tetmajera	303, 313	B94
Bory Zakole	303, 313	
Byczyna	E, J, 326, 367, 368	M, M13
Byczyna Astrów	E, 374	
Byczyna Baranowskiego I	367, 374	
Byczyna Baranowskiego II	367, 374	
Byczyna Dom Handlowy	J, 326, 368	
Byczyna Dom Kultury	J, 326, 368	
Byczyna Gwardzistów	E, 374	
Byczyna Kaczeńców I	J, 326, 368	
Byczyna Kaczeńców II	J, 326, 368	
Byczyna Pętla	E, 367, 374	
Byczyna Szkoła		M13
Centrum	A, E, J, N, S, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 313, 314, 319, 321, 326, 368, 369, 370, 374	B4, B8, B10, B11, B14, B40, B51, B51, B61, B81, B92, B94, M, M3, M10, M13, S1, SK, SZ, Z, Z1
Cezarówka Dolna	J, 326, 368	M, M13
Cezarówka Dolna Autostrada	J	M13
Cezarówka Dolna Pętla	326	
Cezarówka Górna Pętla	368	
Cezarówka Górna Sasanek	326, 368	
Chełmońskiego	306, 314, 319, 326, 374	B14
Chełmońskiego Pompy	N, 306, 314, 319, 326, 368, 374	
Chropaczówka	N, 305, 311, 328	B81
Ciężkowice Bagienko	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Bobrowa Górka	N, 314	B14
Ciężkowice Braci Śniadeckich	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Dęby	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Dworzec Kolejowy	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Górka	N, 306, 314	
Ciężkowice Klinowa	N, 314	B14
Ciężkowice Kościół	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Leśniczówka	N, 314	B14
Ciężkowice Pętla	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Stadion	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Szkoła	N, 306, 314	B14
Ciężkowice Turystyczna	N, 306, 314	B14

Nazwa przystanku	Linie autobusowe	Linie mikrobusowe
1	2	3
Ciężkowice Wakacyjna	N, 314	B14
Darwina	302, 311, 314, 370	
Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	E, J, N, S, 319	B10, M, M3, M10, S1, SK, SZ, Z, Z1
Dąbrowa Narodowa Długoszyńska	303	B14
Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	303	
Dąbrowa Narodowa Kościół	E, J, N, S, 303, 319	B10, B14, M, M3, M10, S1, SK, SZ, Z, Z1
Dąbrowszczaków	302, 311, 314, 370	
Długoszyn	N, 305, 311, 328	B81
Długoszyn Dąbrowskiego	N, 305, 311, 328	B81
Długoszyn Upadowa	N, 305, 311, 328	B81
Dobra	304, 314	
Dobra Pętla	304, 314	
Dobra Pompy	304, 314	
Dom Pomocy Społecznej	326, 368	
Elektrownia	302, 314, 370	B51
Elektrownia Parking	302, 321, 328, 370	
Elektrownia Zespół Szkół	302, 314, 321, 328, 370	
Gigant Bogusławskiego	369, 370, 374	
Gigant Osiedle	369, 370, 374	B51
Gigant Złota	369, 370, 374	
Góra Piasku	N, 304, 307, 311, 328	B4, B8, B81
Góra Piasku Batorego Szkoła	N, 311, 328	B81
Góra Piasku Kaliska	304	B4
Górnośląska	307	B8
Insurekcji Kościuszkowskiej	370	B10
Jeleń Banasika	312, 367, 374	
Jeleń Centrum Handlowe	312	
Jeleń Cmentarz	312, 367	B61
Jeleń Dąb Leśniczówka	312	
Jeleń Dąb Pętla	312	
Jeleń Dąb Sklep	312	
Jeleń Dolna	312, 374	B61
Jeleń Inwestycyjna	367, 374	
Jeleń Kościół	312, 374	B61
Jeleń Lipinka	312, 367	B61
Jeleń Łęg Pawilon	312, 374	B61

Nazwa przystanku	Linie autobusowe	Linie mikrobusowe
1	2	3
Jeleń Łęg Pętla	312, 374	B61
Jeleń Okragle Kapliczka	367, 374	
Jeleń Okragle Skrzyżowanie	367, 374	
Jeleń Park Przemysłowy	312	
Jeleń Piekarnia	312	
Jeleń Przedszkole	312, 367, 374	M1
Jeleń Rynek	312, 367, 374	B61
Jeleń Szkoła	312	
Jeleń Wielki Dół	312, 374	B61,
Jeleń Wiosny Ludów	367, 374	
Jeziorki Dożynkowa	319, 326, 368, 374	SK,
Jeziorki Herbowa	319	
Jeziorki Kasztanowa	319, 326, 368	
Jeziorki Kościół	319, 326, 368, 374	SK
Jeziorki Sklep	319, 326, 368, 374	SK
Jeziorki Szkoła	319, 326, 368, 374	
Koźmin	319	SK
Koźmin Jesienna	319	
Koźmin Las	319	
Krakowska	A, E, J, N, S, 302, 304, 305, 306, 307, 312, 313, 314, 321, 326, 367, 368	B94, M, M13, SZ, Z
Krakowska Pętla	303, 370	
Leopold	A, E, J, N, S, 302, 303, 305, 307, 314, 319, 369	B8, B10, B11, B14, B40, B51, B51, B61, B81, B92, M, M3, M10, M13, S1, SK, SZ, Z, Z1
Łubowiec	E, J, N, S, 303, 319	B10, B14, M, M3, M10, S1, SK, SZ, Z, Z1
Martyniaków	302, 311, 314, 370	
Martyniaków Przejazd	302, 311, 314, 321, 328, 370	
Matejki	303, 305, 307, 312, 367, 369	B51, B61, B94
Matejki Arkady	303, 312, 367	B51, B61, B94
Moniuszki	313, 321	B94
Mylna	369, 370	
Niedzieliska	N, 305, 307, 311, 328	B8, B8
Niedzieliska Klub Relaks	N, 305, 307, 311, 328	B8, B81
Niedzieliska Wiejska	N, 305, 307, 311, 328, 369, 370	B8, B81
Obrońców Poczty Gdańskiej	326	B4, B14
Obwodnica Północna Rondo	326, 368	
Organika	312, 369	B51, B61

Nazwa przystanku	Linie autobusowe	Linie mikrobusowe
1	2	3
Osiedle Cegielniana	305	
Osiedle Skalka	370	B51
Osiedle Stale	A, E, J, N, S, 302, 303, 311, 313, 319, 369, 370	B10, B11, B14, B40, B51, B61, B92, M, M3, M10, M13, S1, SK, SZ, Z, Z1
Osiedle Stale Cmentarz Pętla	303	
Osiedle Stale Kalinowa	E, J, N, S, 319	B10, M, M3, S1, SK, SZ, Z, Z1
Osiedle Stale Starowiejska	303	B14, B40
Pechnik	E, J, S, 302, 305, 307, 314, 369	B8, B10, B11, B14, B40, B51, B51, B61, B81, B92, M, M3, M10, M13, S1, SK, SZ, Z, Z1
Pechnik Cmentarz	E, J, S, 302, 305, 307, 314, 369	B8, B10, B11, B14, B40, B51, B51, B61, B81, B92, M, M3, M10, M13, S1, SK, SZ, Z, Z1
Pieczyska Centrum Nurkowe	N, 304, 314, 328	
Pieczyska Przejazd	N, 314	
Pieczyska Solskiego	N, 304, 314, 328	
Pieczyska Szkoła	N, 304, 314, 328	
Plac Św. Jana	N, 303, 304, 306, 314, 319, 368, 369, 370, 374	B14
Podłęże Kościół	311, 313, 314, 328, 369	B94
Podłęże Osiedle	N, 303, 311, 313, 314, 328, 369	B92, B94
Podłęże Przychodnia	N, 303, 311, 313, 314, 328, 369	B92
Podłęże Stadion	311, 314, 321, 328	
Podłęże Szkoła	313, 321	B94
Podwale	N, 303, 319, 369, 370, 374	B14, B51
Podwale 11. Listopada	N, 303, 319, 369, 370, 374	B14
Podwale Działkowa	369, 370, 374	
Podwale Liceum	N, 303, 319, 369, 370, 374	B14
Promienna	302, 314, 370	
Pszczelnik	369	
Rogatka	E, J, N, S, 302, 304, 305, 306, 307, 312, 313, 314, 321, 326, 367, 368, 370	B10, B51, B94, M, M10, M13, SZ, Z
Rzemieśnicza	305, 307, 369	
Siłownia	302, 314, 370	
Sobieski Pętla	312, 367, 369	B51, B61
Stadion Miejski	E, J, 303, 313, 326, 367, 368	
Stara Huta	303	B94
Stara Huta Fabryczna	303, 367	B94
Stara Huta Reja	303	B94
Stara Huta Spacerowa	303, 312, 367	B51, B61, B94

Nazwa przystanku	Linie autobusowe	Linie mikrobusowe
1	2	3
Stojałowskiego		B4, B14
Szczakowa Cmentarz	N, 304, 314, 328	
Szczakowa Dworzec PKP	N, 304, 305, 307, 311, 314, 328	B4, B8, B81
Szczakowa Jaworowa	304, 314	
Szczakowa Kościół	N, 304, 314, 328	
Szczakowa Osiedle Gagarina	N, 304, 307, 311, 328	B4, B8, B81
Szczakowa Przychodnia	N, 304, 305, 307, 311, 314, 328	B4, B8, B81
Szczakowska	N, 305, 307, 311, 328, 369, 370	B8, B81
Szpital	N, 306, 314, 319, 326, 368, 374	B14, B40, SK
Szyb Sobieski	312, 367, 369	B51, B61
Urząd Miejski	A, E, J, N, S, 302, 304, 305, 306, 307, 312, 313, 314, 321, 326, 367, 368, 370	B4, B10, B11, B51, B92, B94, M, M3, M10, M13, S1, SZ, Z, Z1
Urząd Skarbowy	A, E, J, N, S, 302, 303, 305, 307, 311, 313, 319, 328, 369	B8, B10, B11, B14, B40, B51, B51, B61, B81, B92, M, M3, M10, M13, S1, SK, SZ, Z, Z1
Warpie	304	B4
Warpie Wodociągi	304	B4
Wiejska Kościół	369, 370	
Wilkoszyn	319, 326, 368, 374	SK,
Wilkoszyn Chelmońskiego	N, 306, 314, 319, 326, 368, 374	B14
Wilkoszyn Cmentarz	319, 326, 368, 374	
Wojska Polskiego	302, 311, 370	
Wysoki Brzeg	302, 370	



Rys. 19 - Rozmieszczenie przystanków publicznego transportu zbiorowego w Jaworznie

3.1.5. Dostępność przystanków

Dostępność do komunikacji rozumiana jest w dwojaki sposób:

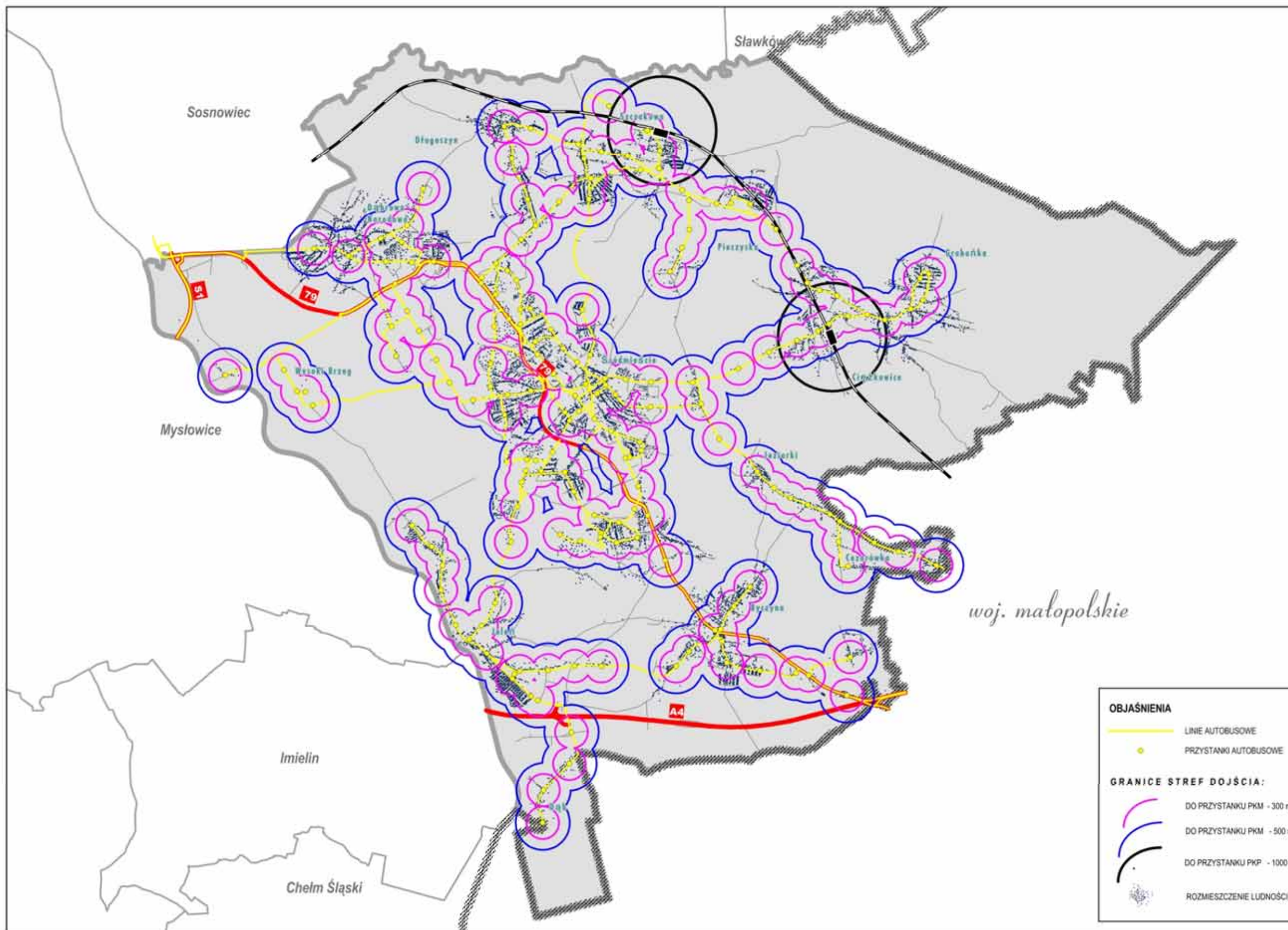
- * jako odległość dojścia (strefy dojścia)
- * jako dostępność czasowa (długość czasu podróży transportem publicznym) między dwoma punktami na sieci

Graficzny obraz pokrycia miasta strefa dojścia do najbliższego przystanku publicznego transportu zbiorowego (300m, 500 m) oraz do przystanku kolejowego (1000 m) obrazują kartogramy: rys. 20a (do każdego przystanku) oraz rys. 20b do przystanków wybranych, najważniejszych w danej dzielnicy.

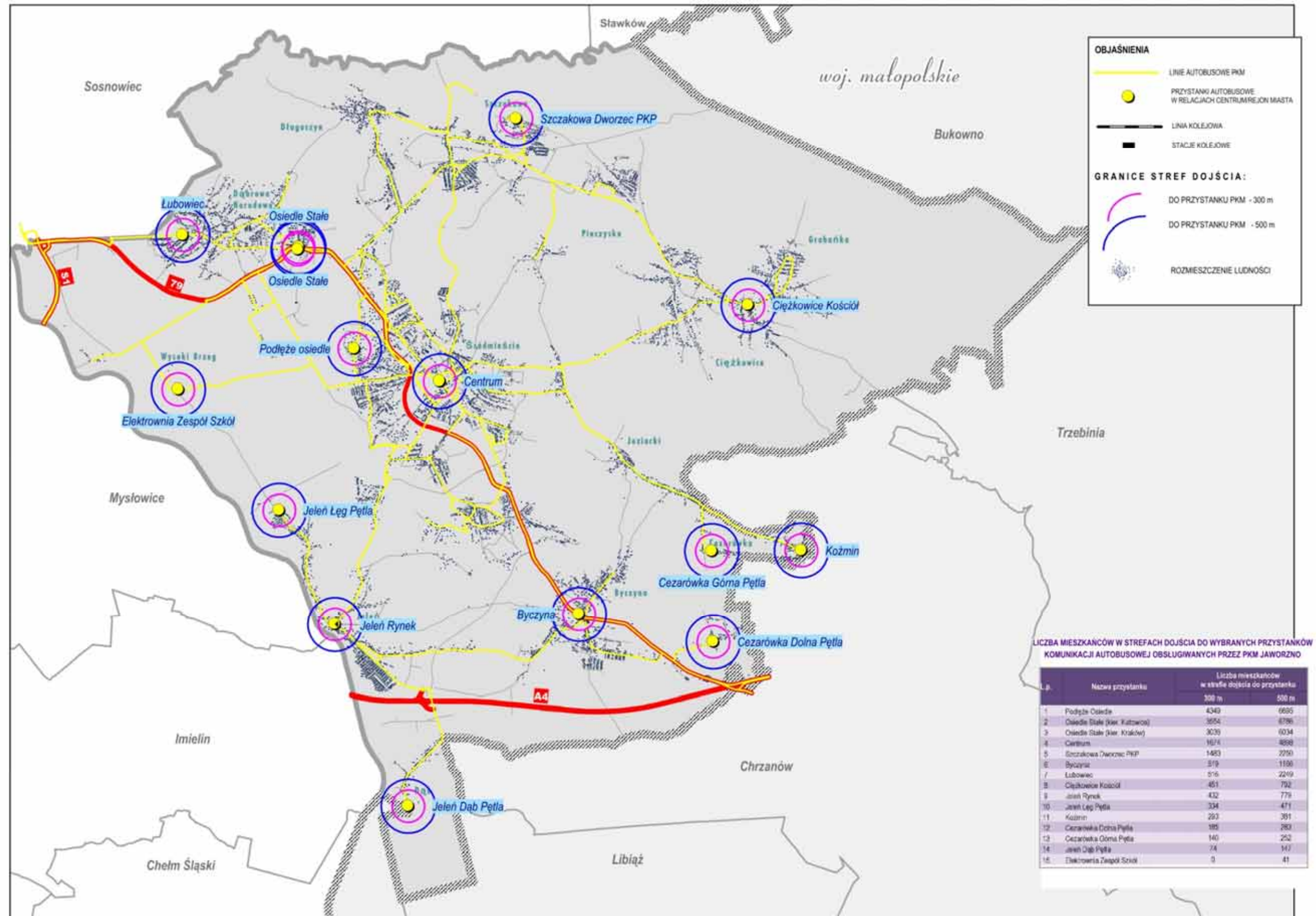
Natomiast na rys. 21 zobrazowano liczbę ludności mieszkającej w 300-metrowej strefie dojścia (po 15 przystanków o największej i najmniejszej liczbie stałych mieszkańców w ww. strefie).

Jak wynika z kartogramów układ sieci komunikacyjnej i przystanków większość mieszkańców ma najbliższy przystanek autobusowy w odległości nie większej niż 500 metrów od domu. Dotyczy to nawet dzielnic peryferyjnych takich jak Jeleń, Cezarówka Dolna i Górna. Poza strefą 500 metrowego dojścia do przystanku pozostaje natomiast część mieszkańców Dąbrowy Narodowej, Ciężkowic, Grabańki i Byczyny, ale wynika to z braku możliwości wprowadzenia komunikacji na ulice lokalne, niespełniające parametrów technicznych do obsługi tego typu ruchu.

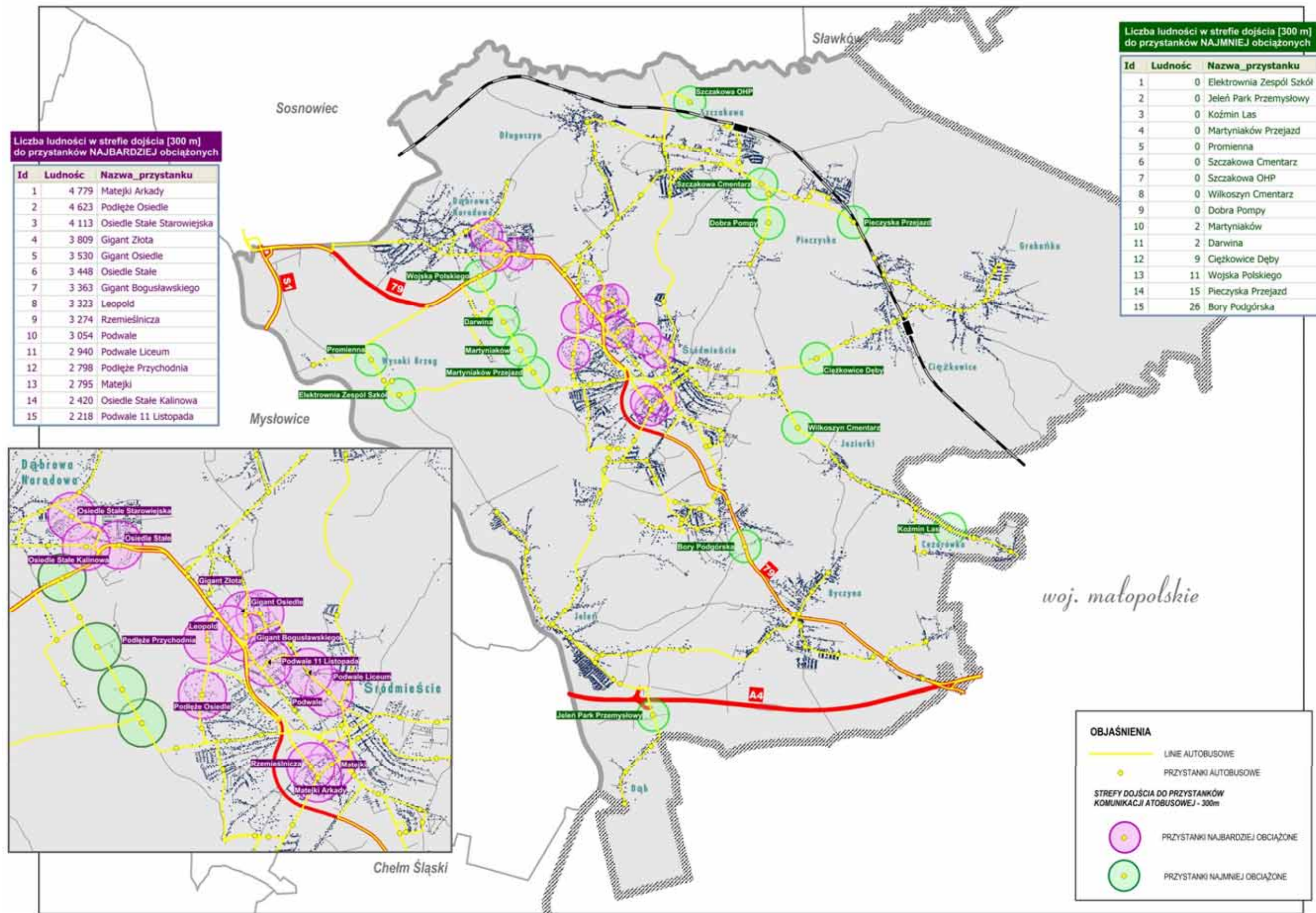
Niekorzystnie wygląda natomiast dostęp do komunikacji kolejowej. Usytuowanie linii na skraju miasta i to iż są tylko dwa przystanki sprawia, że w strefie dojścia znajdują się jedynie mieszkańcy Szczakowej i Ciężkowic. Nie mają dostępu do tej gałęzi komunikacji również mieszkańcy dzielnic, przez które przebiega linia kolejowa, tj. Długoszyna i Pieczysk.



Rys. 20a - Strefy dościa do przystanków komunikacji autobusowej



Rys. 20b - Strefy dojazdu do wybranych przystanków komunikacji autobusowej



Rys. 21 - Liczba ludności w poszczególnych strefach dojazdu do przystanków autobusowych najmniej / najbardziej obciążonych, źródło: [20] cz. 3 str. 49

W ramach opracowania [20] wykonano także analizy izochronowe dostępności do wybranych (ważniejszych) przystanków publicznego transportu zbiorowego rozlokowanych w newralgicznych miejscach głównych dzielnic miasta Jaworzna.

Tego typu analizy pozwalają na określenie czasów dostępu (osiągalności czasowej odpowiadającej przeciętnej długości czasu podróży publicznym transportem zbiorowym) z wybranego punktu sieci transportowej obszaru do innych miejsc na obszarze poddanym analizie.

Obliczenia wykonano dla izochron o następujących wartościach: 10 min., 20 min., 30 min., 45 min.

Do analiz wybrano następujące przystanki:

- 1) Byczyna,
- 2) Centrum,
- 3) Cezarówka Dolna Pętla,
- 4) Cezarówka Górna Pętla,
- 5) Ciężkowice Kościół,
- 6) Elektrownia Zespół Szkół,
- 7) Jeleń Dąb Pętla,
- 8) Jeleń Łęg Pętla,
- 9) Jeleń Rynek,
- 10) Koźmin,
- 11) Łubowiec,
- 12) Osiedle Stałe (kierunek Katowice),
- 13) Osiedle Stałe (kierunek Kraków),
- 14) Podłęże Osiedle,
- 15) Szczakowa Dworzec PKP.

Dodatkowo dla każdego z ww. przystanków wykonano dokładne obliczenia czasu dojazdu do pozostałych analizowanych przystanków.

Wyniki analiz izochronowych zostały zobrazowane w postaci graficzno – tabelarycznej. Ze względu na ich szczegółowość oraz objętość edycyjną całość zamieszczono w Załączniku w punkcie 1. Wyciąg z zamieszczonych tam danych - dostępność (osiągalność) wybranych przystanków z innych obszarów miasta - zawiera Tabela 17, a Tabela 18 czasy przejazdów między ww. przystankami w postaci macierzy.

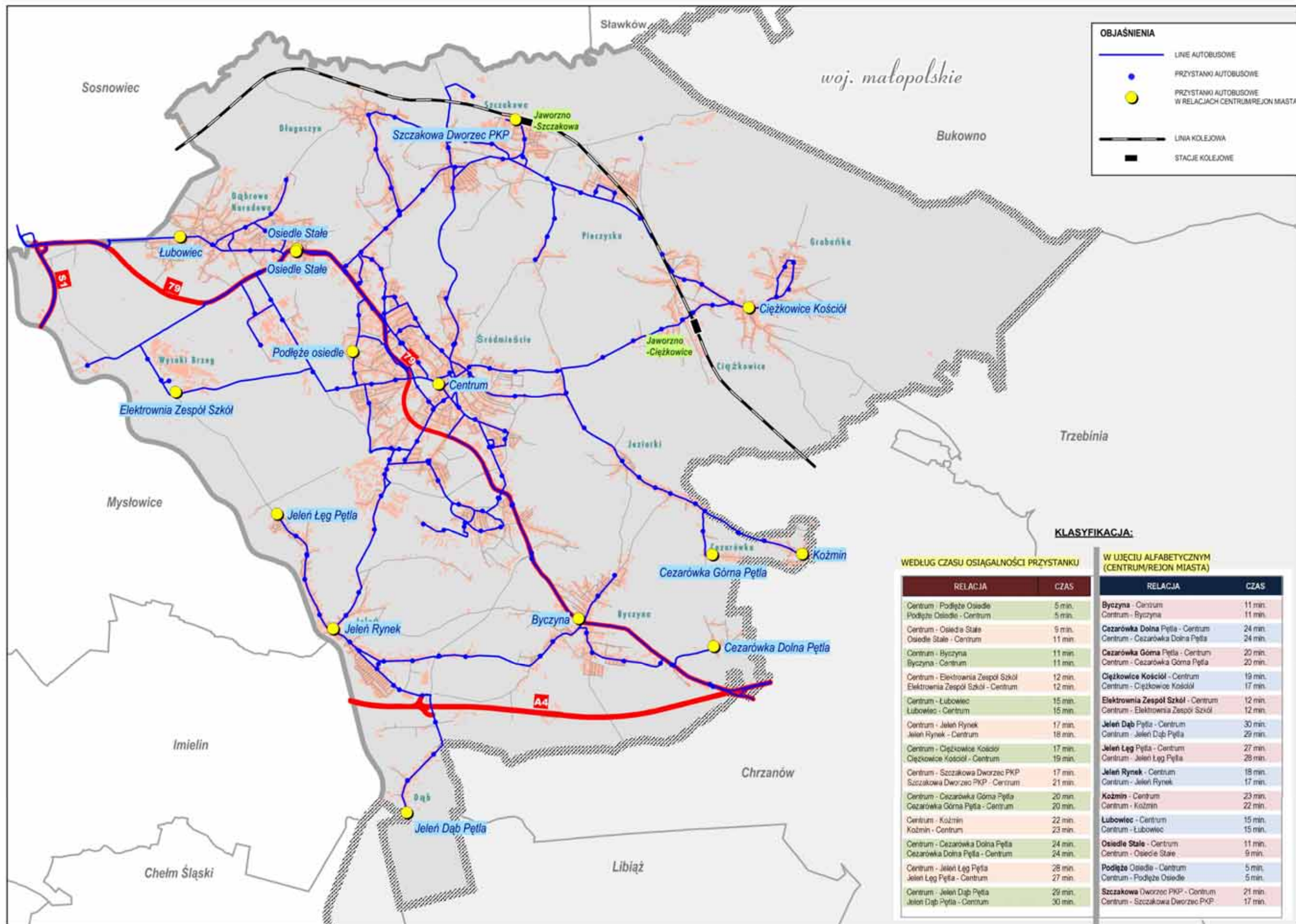
Graficzne przedstawienie tych danych dla najważniejszego przystanku („Centrum”) zawiera rys. 22.

Tabela 17 – Dostępność (osiągalność) wybranych przystanków z innych obszarów miasta

L.p.	Punkt (przystanek)	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta w zasięgu izochrony [%]:				Udział izochrony w powierzchni miasta [%]			
		10 min	20 min	30 min	45 min	10 min	20 min	30 min	45 min
1	BYCZYNA	4,7	35,4	69,6	97,0	3	14	31	63
2	CENTRUM	44,7	81,8	97,9	100,0	7	30	61	87
3	CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA	1,6	4,4	20,6	73,6	2	6	14	36
4	CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA	1,2	2,8	32,5	87,7	2	6	17	45
5	CIEŻKOWICE KOŚCIÓŁ	4,4	9,1	49,8	93,9	3	11	26	64
6	ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ	0,3	37,3	68,2	90,6	2	12	27	56
7	JELEŃ DĄB PĘTLA	0,6	4,6	16,8	61,9	2	6	14	36
8	JELEŃ ŁĘG PĘTLA	2,0	6,0	23,0	73,0	2	6	15	36
9	JELEŃ RYNEK	5,4	22,2	60,2	90,8	3	14	30	57
10	KOŹMIN	1,1	2,3	16,1	67,4	1	4	12	32
11	ŁUBOWIEC	13,6	48,2	77,4	95,9	2	10	25	62
12	OSIEDLE STAŁE (kier. KRAKÓW)	31,7	72,3	85,6	99,9	4	18	42	78
13	OSIEDLE STAŁE (kier. KATOWICE)	24,1	65,8	83,2	99,6	4	17	39	74
14	PODŁĘŻE OSIEDLE	33,7	73,4	90,9	99,4	5	22	47	78
15	SZCZAKOWA DWORZEC PKP	7,3	23,4	75,8	91,3	3	14	33	64

Tabela 18 – Zestawienie czasów przejazdów między wybranymi przystankami [min]

z \ do	BYCZYNA	CENTRUM	CEZARÓWKA DOLNA	CEZARÓWKA GÓRNA	CIĘŻKOWICE KOŚCIÓŁ	ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ	JELEŃ DĄB PĘTLA	JELEŃ ŁĘG PĘTLA	JELEŃ RYNEK	KOŹMIN	ŁUBOWIEC	OS STAŁE (kier. Kraków)	OS STAŁE (kier. Katowice)	PODŁĘŻE OSIEDLE	SZCZAKOWA DWO-RZEC PKP
BYCZYNA	x	11	9	35	34	29	52	44	30	42	32	--	21	19	33
CENTRUM	11	x	24	20	17	12	29	28	17	22	15	--	9	5	17
CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA	9	24	x	45	53	51	56	57	39	46	43	--	36	36	52
CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA	33	20	47	x	31	46	68	52	41	8	39	--	32	33	41
CIĘŻKOWICE KOŚCIÓŁ	31	19	54	33	x	38	56	51	37	51	38	--	28	27	32
ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ	34	12	48	32	44	x	49	45	35	40	29	20	--	10	34
JELEŃ DĄB PĘTLA	23	30	44	71	52	46	x	24	12	92	56	--	47	30	54
JELEŃ ŁĘG PĘTLA	35	27	55	71	48	52	24	x	6	63	48	--	36	28	54
JELEŃ RYNEK	14	18	34	61	38	34	12	9	x	57	40	--	29	18	42
KOŹMIN	39	23	46	13	47	52	63	59	49	x	44	--	38	37	53
ŁUBOWIEC	27	15	41	42	37	26	50	48	34	43	x	6	--	15	26
OSIEDLE STAŁE (kier. KRAKÓW)	21	9	35	34	30	18	41	36	25	34	7	x	x	6	19
OSIEDLE STAŁE (kier. KATOWICE)	23	11	37	36	32	20	43	38	27	36	5	x	x	8	21
PODŁĘŻE OSIEDLE	18	5	32	32	28	9	48	28	17	39	14	--	6	x	20
SZCZAKOWA DWO-RZEC PKP	39	21	50	44	20	31	54	55	42	44	27	--	19	21	x



Rys. 22 - Izochronowa analiza dostępności rejonów miasta w relacjach z / do centrum (wyciąg)

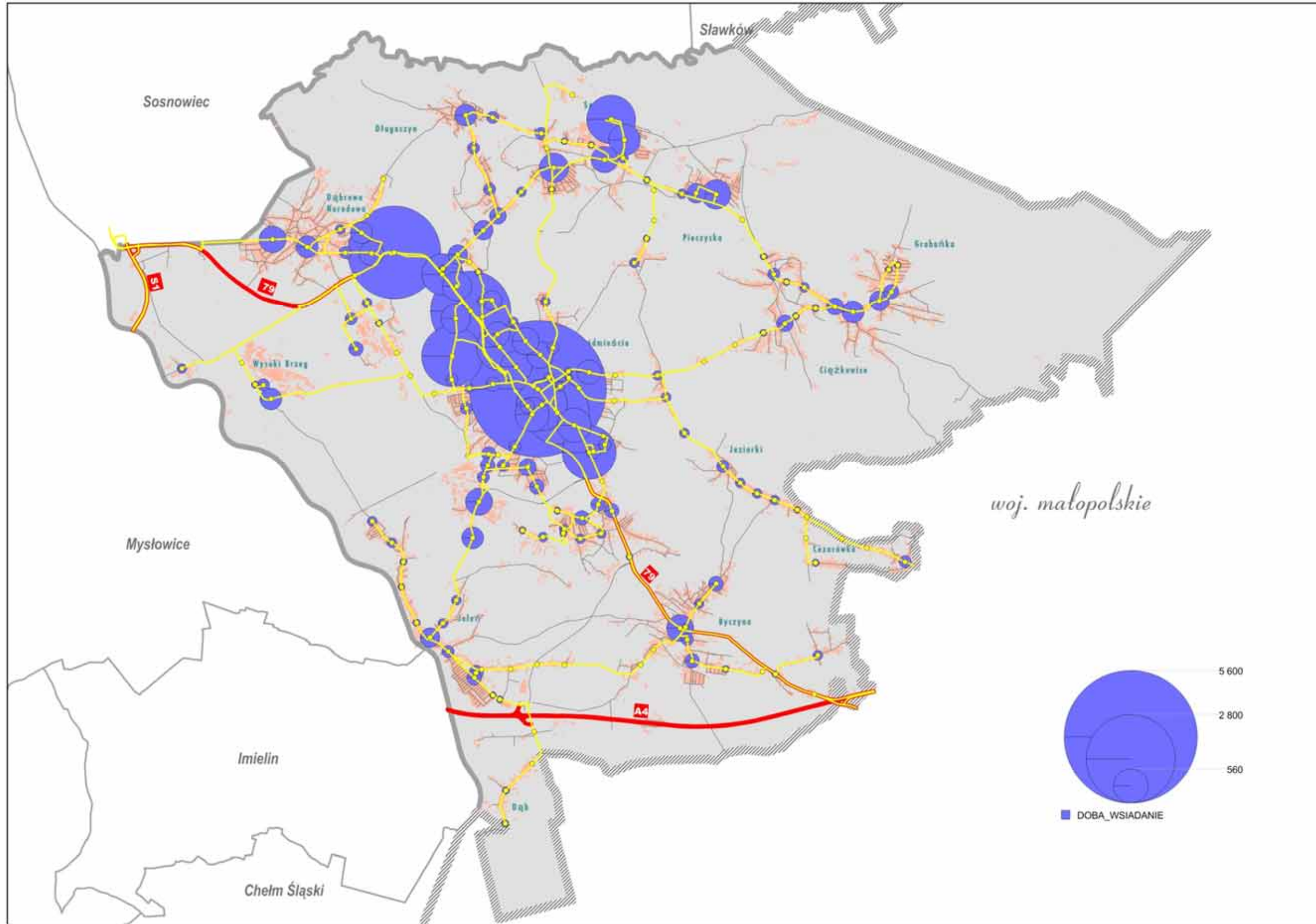
3.1.6. Przystanki jako generatory ruchu

Zapis pełnego kompletu danych z pomiarów w terenie na wszystkich liniach autobusowych realizowanych przez PKM Jaworzno w powiązaniu z przestrzenną lokalizacją przystanków pozwolił na wykonanie analiz przestrzennych tychże jako generatorów ruchu pasażerskiego.

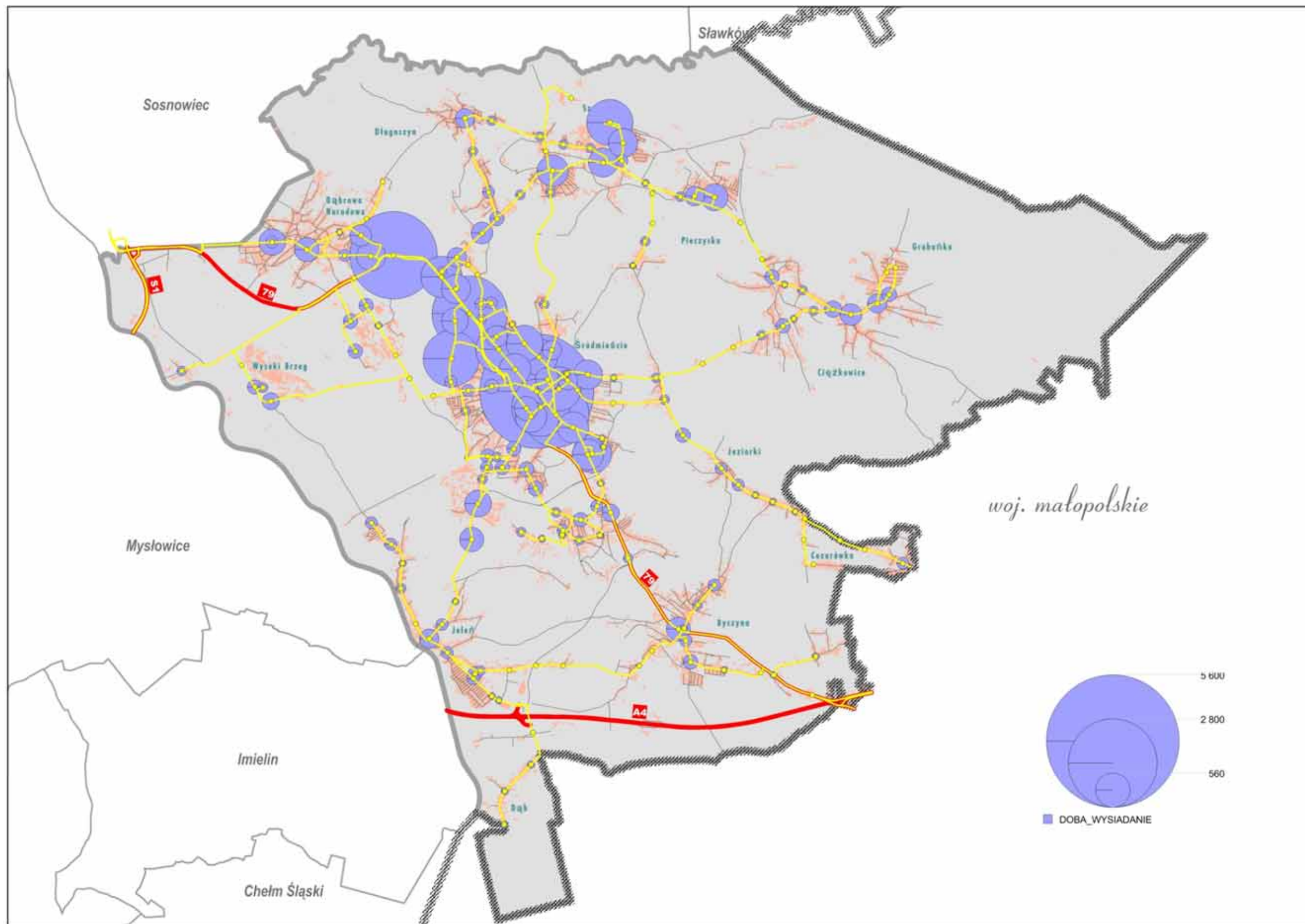
Analizy wykonano w następującym układzie:

- przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie doby (rys. 23a),
- przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie doby (rys. 23b),
- przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie szczytu porannego (rys. 23c),
- przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie szczytu porannego (rys. 23d),
- przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie szczytu popołudniowego (rys. 23e),
- przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie szczytu popołudniowego (rys. 23f),
- przystanki jako generatory ruchu – bilans wsiadający/wysiadający w okresie szczytu porannego (rys. 24a),
- przystanki jako generatory ruchu – bilans wsiadający/wysiadający w okresie szczytu popołudniowego (rys. 24b).

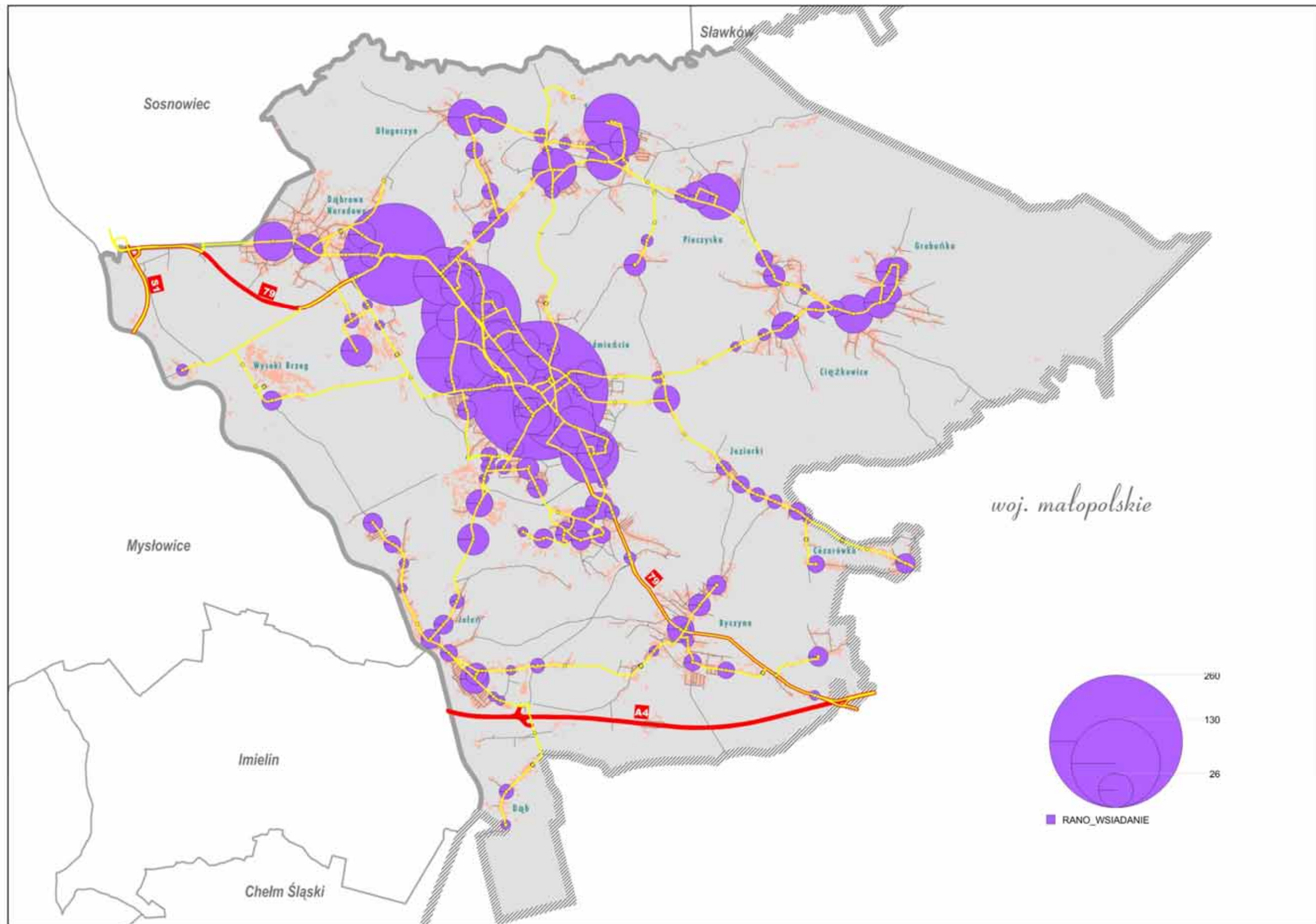
Wyniki analiz zamieszczono w postaci graficznej na kolejnych stronach opracowania. Najbardziej obciążonymi ruchem przystankami są „Centrum” i „Osiedle Stale”.



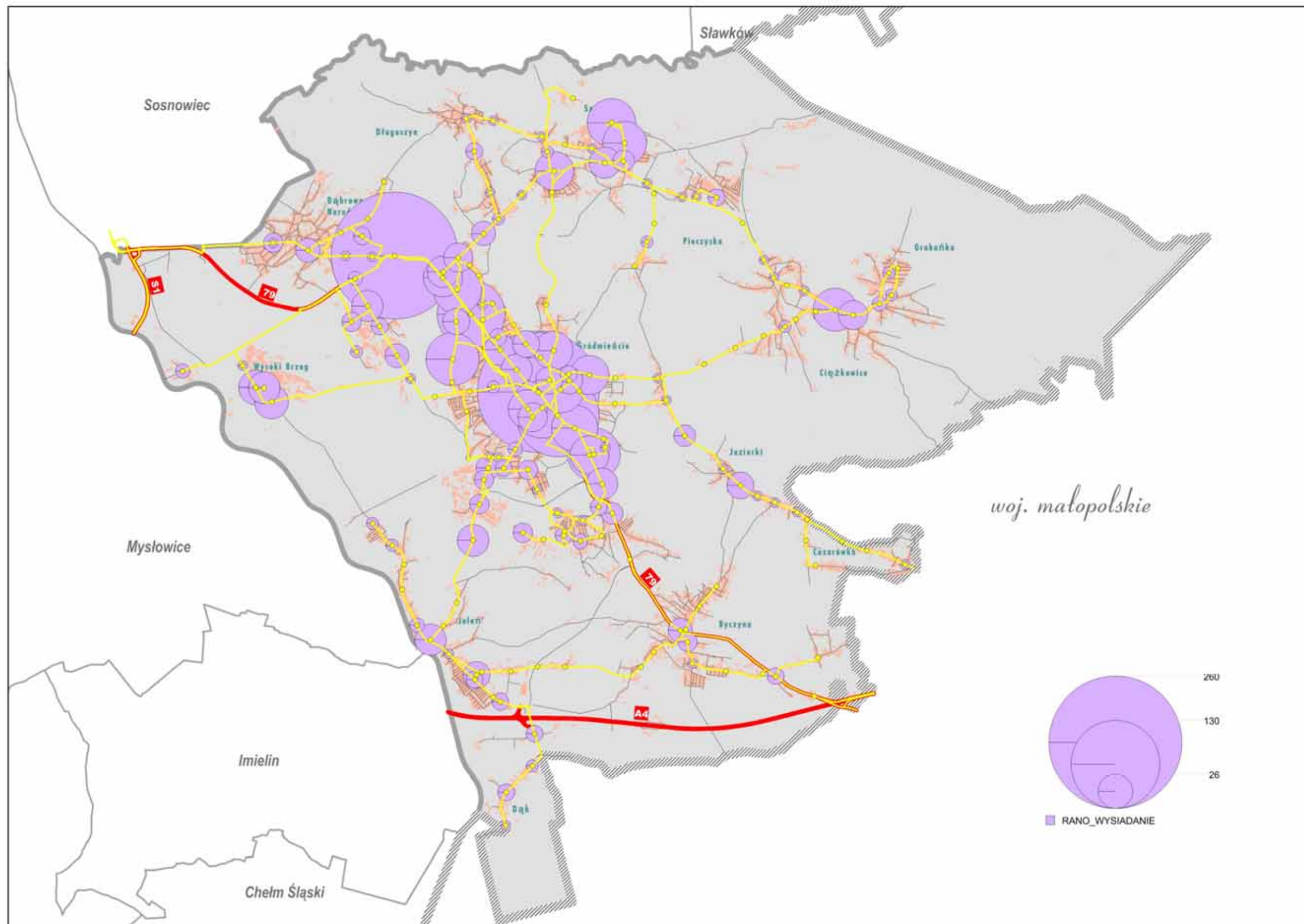
Rys. 23a - Przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie doby



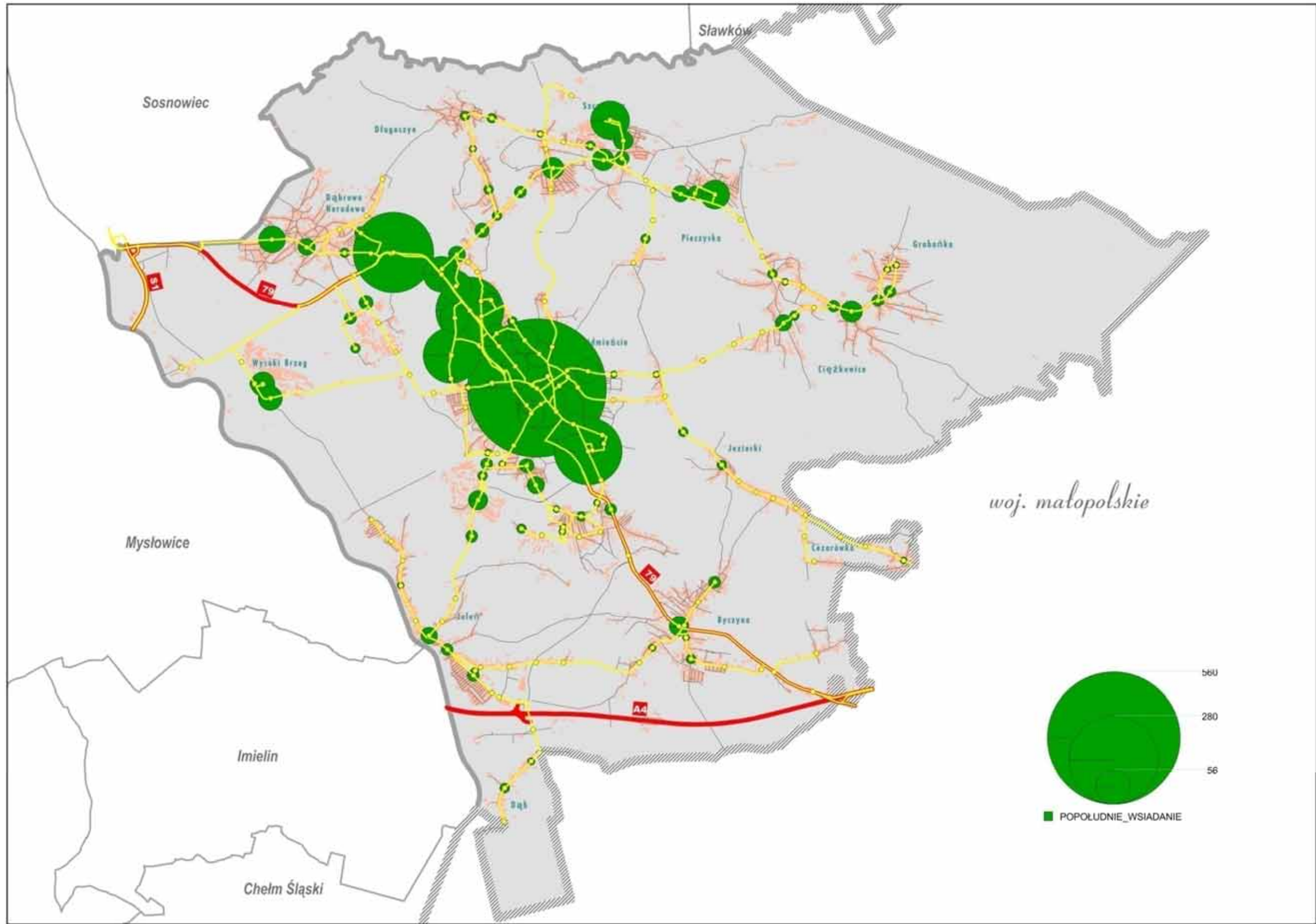
Rys. 23b - Przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie doby



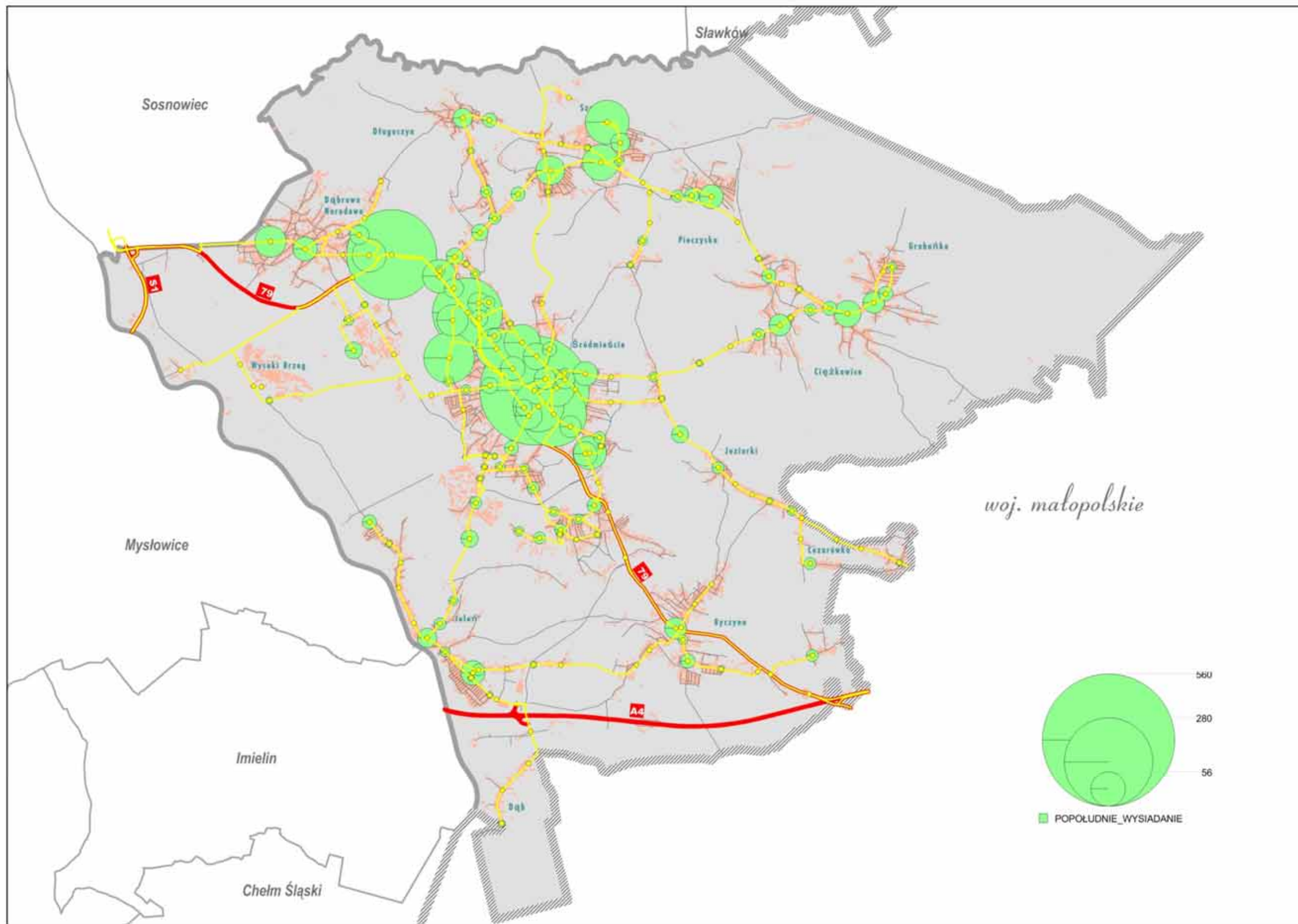
Rys. 23c - Przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie szczytu porannego



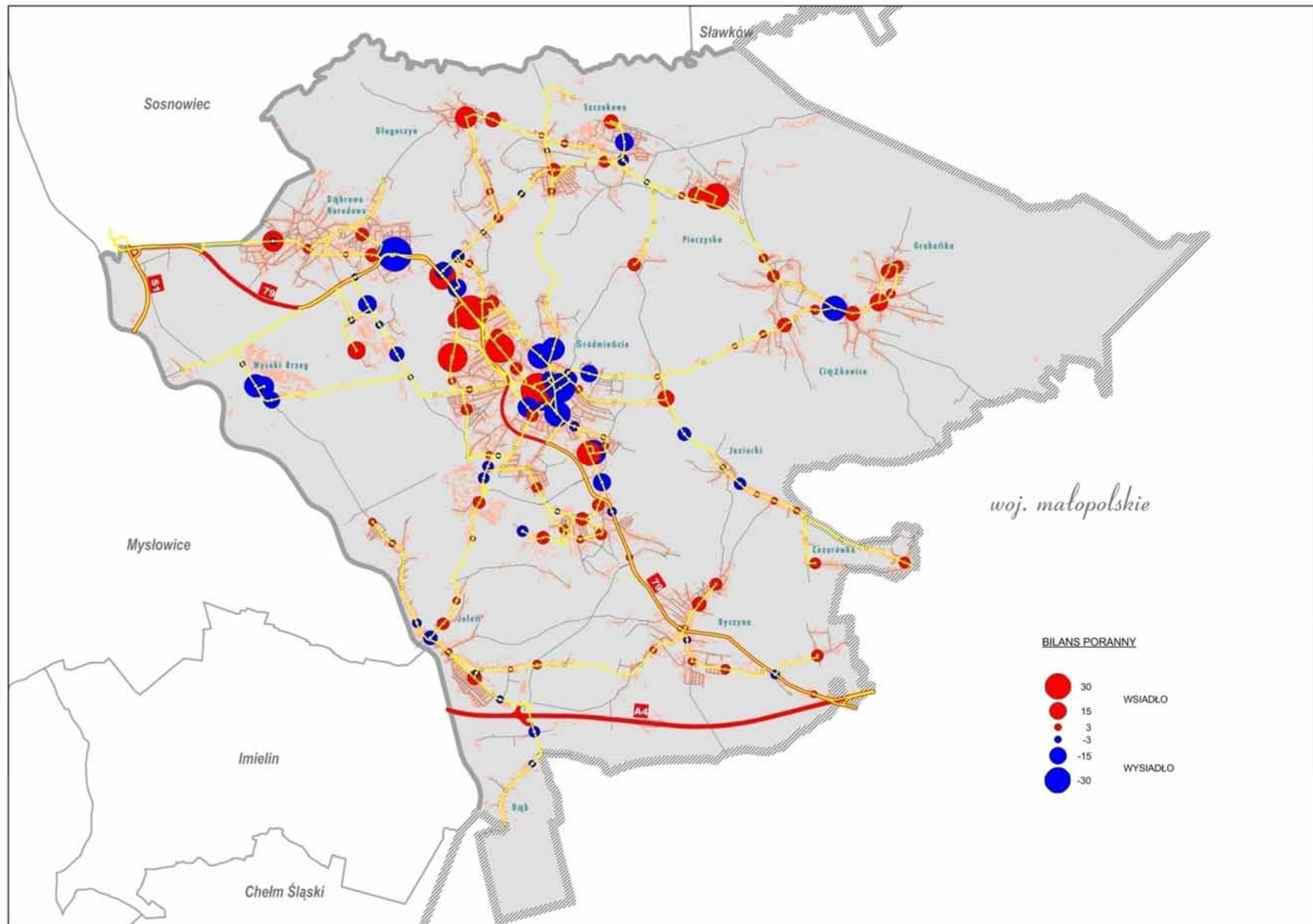
Rys. 23d - Przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie szczytu porannego



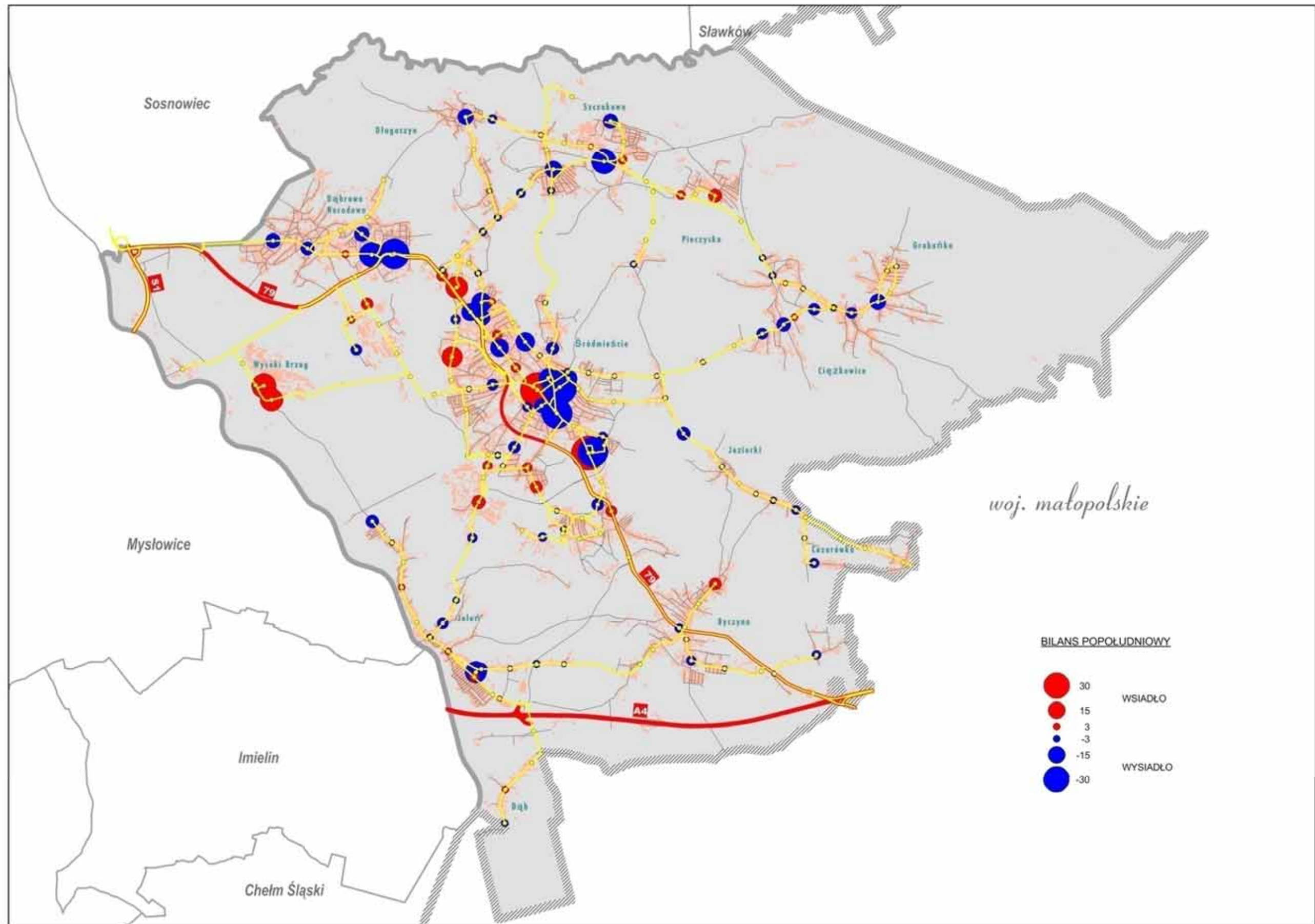
Rys. 23e - Przystanki jako generatory ruchu – wsiadający w okresie szczytu popołudniowego



Rys. 23f - Przystanki jako generatory ruchu – wysiadający w okresie szczytu popołudniowego



Rys. 24a - Przystanki jako generatory ruchu – bilans wsiadający/wysiadający w okresie szczytu porannego



Rys. 24b - Przystanki jako generatory ruchu – bilans wsiadający/wysiadający w okresie szczytu popołudniowego

3.2. Wykorzystanie oferty przewozowej:

W 2012 r. zostało sporządzone opracowanie „Analiza rozwoju układu komunikacyjnego w kontekście zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna” [20]. W jego trakcie, w dniach 21–29.06.2012 r., wykonano pomiary ruchu pasażerskiego w transporcie zbiorowym obejmujące:

- * pełny, całodobowy pomiar komunikacji autobusowej PKM Jaworzno (wszystkie linie i kursy),
- * całodobowy pomiar komunikacji kolejowej PKP,
- * ekranowe pomiary komunikacji pasażerskiej obejmujące wszystkie środki przewozów pasażerskich w wybranych przekrojach drogowych miasta Jaworzno. Pomiar obejmował przewozy PKM, miejską i pozamiejską sieć mikrobusową, autobusy PKS, autobusy inne.

3.2.1. Komunikacja miejska autobusowa (PKM Jaworzno)

Badania na wykonano na wszystkich kursach na 24 regularnych liniach autobusowych obsługiwanych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie. Nie objęto pomiarami linii 374, która ma znaczenie uzupełniające - kursuje jedynie w soboty, niedziele i dni świąteczne.

Pomiary polegały na zliczaniu wszystkich wsiadających i wysiadających z wozu na poszczególnych przystankach.

Tabele z kompletem wyników pomiarów ruchu pasażerskiego zamieszczono w Załączniku w punkcie 2.1., natomiast wybrane informacje o liczbie przewiezionych osób podczas całego dnia pomiarowego, a także liczbę pasażerów przewiezionych podczas najbardziej obciążonych kursów w godzinach porannych i popołudniowych przedstawiono w Tabeli 19.

Zestawienie syntetycznych danych dla poszczególnych linii autobusowych oraz systemu jako całości zawiera Tabela 20.

Tabela 19 – Zbiorcze zestawienie wyników pomiarów na liniach autobusowych PKM Jaworzno

Linia	Kierunek (relacja kursu)	Liczba pasażerów		
		Ogółem (cała doba)	w max. kursie w godz. porannych	w max. kursie w godz. popołudn.
A	Jaworzno – Katowice - Jaworzno	751	132	107
E	Jaworzno - Katowice	2 153	110	105
E	Katowice - Jaworzno	1 506	62	127
J	Jaworzno - Katowice	1 333	91	82
J	Katowice - Jaworzno	1 784	60	124
N	Jaworzno – Jaworzno (nocna)	69	---	---
S	Jaworzno - Sosnowiec	816	64	66
S	Sosnowiec - Jaworzno	877	73	86
300	Chrzanów - Jaworzno	1 017	81	78
300	Jaworzno - Chrzanów	1 081	74	79
302	Krakowska- Wysoki Brzeg	301	33	---
302	Wysoki Brzeg - Krakowska	416	41	---
303	Krakowska - Łubowiec	2 060	107	99
303	Łubowiec - Krakowska	2 247	95	103
304	Krakowska – Dobra - Krakowska	1 719	69	90
305	Szczakowa – Krakowska - Szczakowa	1 918	70	91
306	Krakowska – Ciężkowice - Krakowska	419	48	58
307	Szczakowa – Krakowska - Szczakowa	2 677	110	110
311	Szczakowa- Os. Stałe	171	38	20
311	Os. Stałe - Szczakowa	135	27	41
312	Krakowska - Jeleń Dąb	1 101	44	64
312	Jeleń Dąb - Krakowska	1 060	45	50
312	Krakowska - Krakowska	170	---	---
313	Bory - Os. Stałe	658	47	53
313	Os. Stałe - Bory	730	82	53
314	Szczakowa - Elektrownia	1 385	75	107
314	Elektrownia - Szczakowa	1 316	89	84
319	Chrzanów - Jaworzno	1 132	66	81
319	Jaworzno - Chrzanów	1 206	85	85
321	Elektrownia - Krakowska	69	13	23
321	Krakowska - Elektrownia	38	---	12
326	Cesarówka D. – Cesarówka G.	305	35	27
328	Pieczyska - Elektrownia	112	38	12
328	Elektrownia - Piezyska	113	15	23
367	Krakowska - Bory - Jeleń - Byczyna	269	38	37
367	Krakowska - Jeleń - Bory - Byczyna	321	---	47
368	Cesarówka G. – Cesarówka D.	333	30	61
369	Os. Stałe - Sobieskiego	632	36	60
369	Sobieskiego - Os. Stałe	718	62	95
370	Krakowska - Wysoki Brzeg	834	87	76
370	Wysoki Brzeg - Krakowska	806	72	61
	Łącznie:	36 758	---	---

Tabela 20 – Zestawienie zbiorcze danych z całodobowego pomiaru linii autobusowych PKM Jaworzno

L.p.	LINIA	SZCZYT		WOZOKILOMETRY				PASAŻEROKILOMETRY				PASAŻERÓWIE		PAS/KM
		RANO	POPOŁ	DOBA	SZCZYT			DOBA	SZCZYT			WSIADŁO	WYSIADŁO	
					RANO	POPOŁ	SZCZ (*)		RANO	POPOŁ	SZCZ (*)			
1	300	09:00	14:15	599,62	26,646	55,303	54,498	9796,559	811,389	991,654	899,075	1628	1411	23,005
2	302	11:00	12:30	201,266	36,493	32,836		3554,958	1212,514	435,198		717	662	23,859
3	303	09:15	13:00	1107,578	61,901	60,446	62,469	15935,83	1318,378	1196,281	1049,094	4231	3993	22,769
4	304	07:45	14:15	751,337	44,737	51,212	49,712	10259,66	883,857	1021,085	823,247	1872	1800	16,829
5	305	10:00	16:00	565,861	21,662	39,42	34,126	9111,45	739,79	748,593	510,333	1918	1741	25,072
6	306	04:45	14:00	160,158	18,328	21,831	22,196	2137,008	366,821	457,541	340,756	419	358	25,487
7	307	09:30	13:45	630,01	33,157	41,033	34,163	11755,94	922,642	1034,045	855,373	2613	2317	28,363
8	311	06:45	14:15	156,383	22,871	32,428	30,667	1691,321	419,695	272,698	243,686	306	216	17,323
9	312	07:00	14:30	894,566	75,579	55,204	55,204	11381,79	999,984	1037,207	1037,207	2485	2276	23,107
10	313	07:15	14:45	371,915	38,564	44,896	42,788	4449,554	451,462	738,472	684,367	1477	1199	19,693
11	314	06:00	13:00	954,415	91,43	59,619	63,565	16110,5	1549,857	1300,515	1189,991	2659	2394	31,241
12	319	07:15	15:30	608,522	43,641	41,959	28,592	11598,97	1138,664	1061,728	417,79	1686	1574	31,522
13	321	08:30	13:30	111,997	24,683	16,97	14,508	372,57	36,464	173,419	62,013	107	82	3,822
14	326	06:15	13:45	179,34	18,851	25,115	21,222	1473,541	224,875	204,588	142,216	305	244	11,726
15	328	06:15	13:45	176,858	40,438	29,905	26,916	1260,184	351,499	250,493	245,626	225	183	10,121
16	367	10:00	14:15	297,929	23,125	16,741	14,943	2641,722	289,914	282,627	235,027	590	559	15,702
17	368	07:15	14:15	174,847	23,204	24,847	21,843	1441,893	220,935	304,786	282,473	333	292	12,171
18	369	05:00	14:00	379,063	36,124	38,691	39,939	5152,638	644,076	620,539	543,022	1350	1197	21,806
19	370	06:15	14:45	515,706	39,701	38,274	35,007	6897,795	878,282	585,547	561,666	1640	1489	22,677
20	A	06:15	15:45	185,097	27,082	29,375	29,279	5012,259	1364,141	1003,764	635,348	580	472	19,79
21	E	05:15	15:00	652,976	45,714	48,326	30,382	17824,9	1257,457	1641,487	1040,477	2890	2573	32,833
22	J	06:15	15:45	491,57	41,583	48,106	32,902	14992,01	1232,791	1452,517	835,115	1938	2060	35,896
23	N		23:00	76,345		14,64		590,37		169,156		69	67	12,509
24	S	08:15	15:45	327,522	24,636	34,301	27,245	7017,727	597,091	902,88	659,726	1118	1070	25,696

SUMA WOZOKILOMETRÓW DLA ŚREDNIEGO DNIA ROBOCZEGO: 10 571

SUMA PASAŻEROKILOMETRÓW DLA ŚREDNIEGO DNIA ROBOCZEGO: 172 461

SZCZ– w godzinie szczytu na linii

(*) – w godzinie szczytu pracy układu jako całości (14:30-15:30)

Dane pomiarowe zestawione w Tabeli 20 pozwalają na obliczenie dodatkowego wskaźnika wykorzystania pracy przewozowej wyrażającego się ilorazem liczby pasażerów na jeden wozokilometr pracy taboru. W warunkach konurbacji górnośląskiej (KZK GOP) wskaźnik ten kształtuje się na średnim poziomie ok. 2,6 – 2,7 pas/wkm.

Ten sam wskaźnik obliczony na podstawie pomiarów przeprowadzonych w średnim dniu roboczym na liniach obsługiwanych przez PKM Jaworzno ukształtował się na poziomie 3,14, co należy uznać za wynik korzystny dla systemu komunikacji autobusowej organizowanej przez Gminę Miasto Jaworzno jako całości.

3.2.2. Komunikacja kolejowa (PKP)

W dniu 26.06.2012 roku w cyklu całodobowym przeprowadzono całodobowy pomiar ruchu pasażerskiego na jaworznickich dworców kolejowych Jaworzno Szczakowa, Jaworzno Ciężkowice. Podczas badań rejestrowano godzinę odjazdu pociągu, liczbę osób wsiadających do i wysiadających z pociągu.

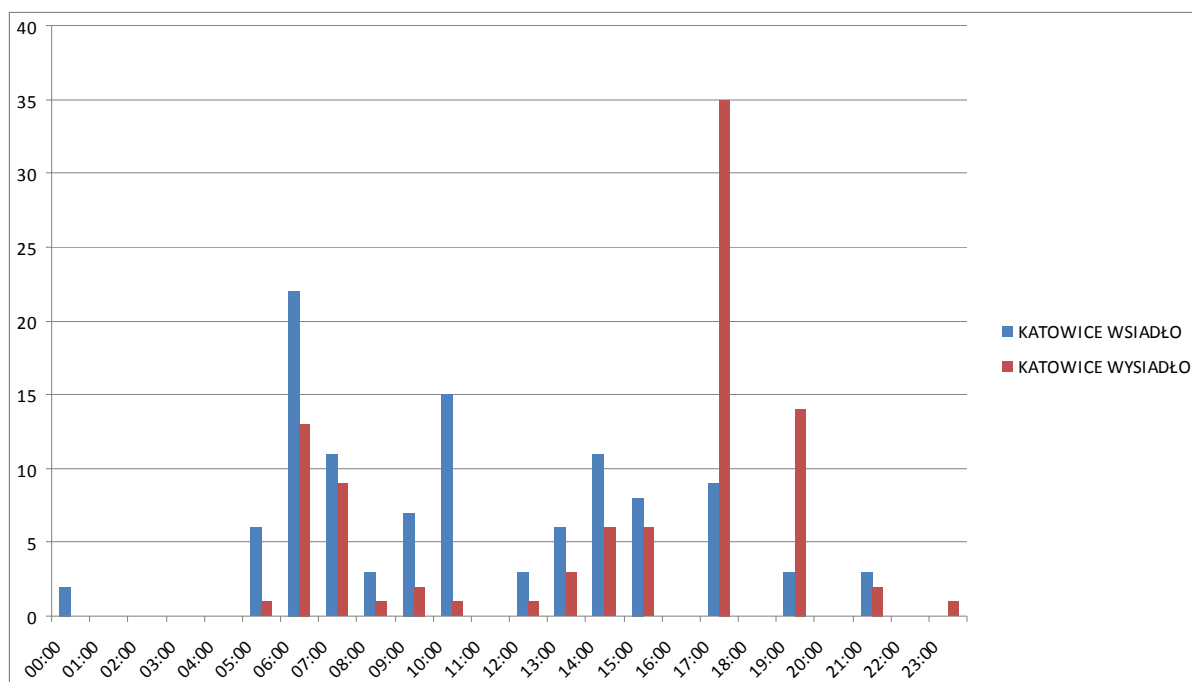
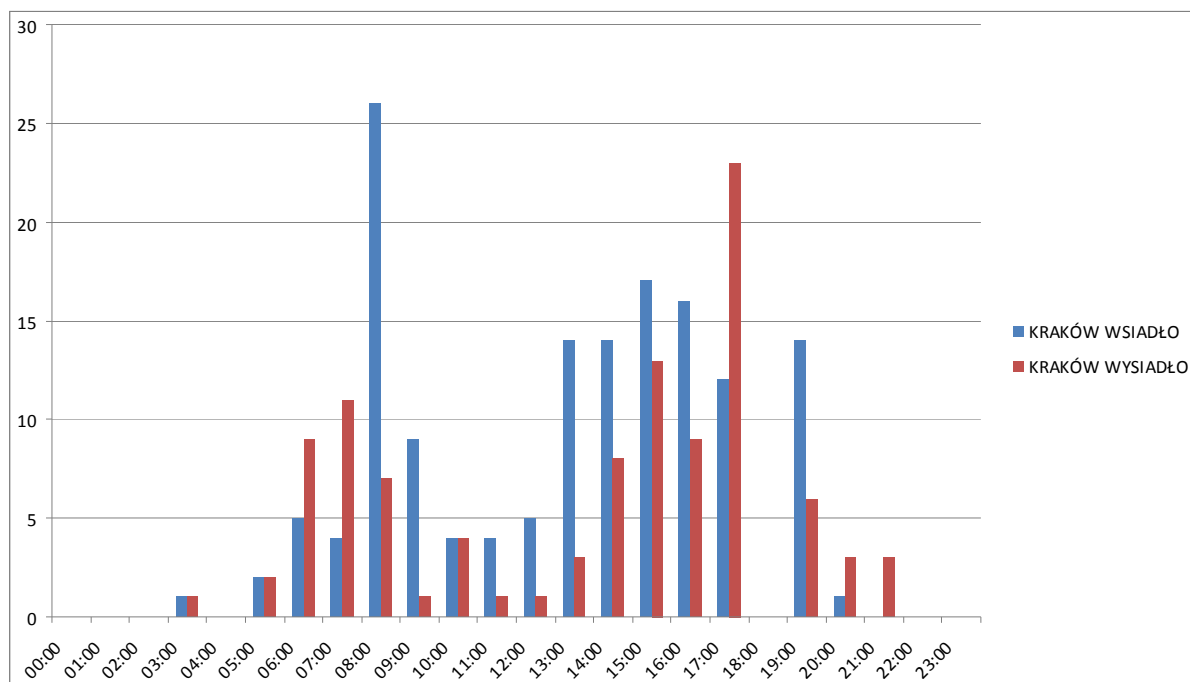
Zbiorcze zestawienia wyników badań przedstawiono w postaci tabelarycznej i graficznej na kolejnych stronach. Pełny zestaw danych z pomiarów zawiera Załącznik w punkcie 2.2.

Stacja JAWORZNO SZCZAKOWA

DANE SCALONE

KIERUNEK	KRAKÓW	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	0	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	1	1
04:00	0	0
05:00	2	2
06:00	5	9
07:00	4	11
08:00	26	7
09:00	9	1
10:00	4	4
11:00	4	1
12:00	5	1
13:00	14	3
14:00	14	8
15:00	17	13
16:00	16	9
17:00	12	23
18:00	0	0
19:00	14	6
20:00	1	3
21:00	0	3
22:00	0	0
23:00	0	0
SUMA	148	105

KIERUNEK	KATOWICE	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	2	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	0	0
04:00	0	0
05:00	6	1
06:00	22	13
07:00	11	9
08:00	3	1
09:00	7	2
10:00	15	1
11:00	0	0
12:00	3	1
13:00	6	3
14:00	11	6
15:00	8	6
16:00	0	0
17:00	9	35
18:00	0	0
19:00	3	14
20:00	0	0
21:00	3	2
22:00	0	0
23:00	0	1
SUMA	109	95

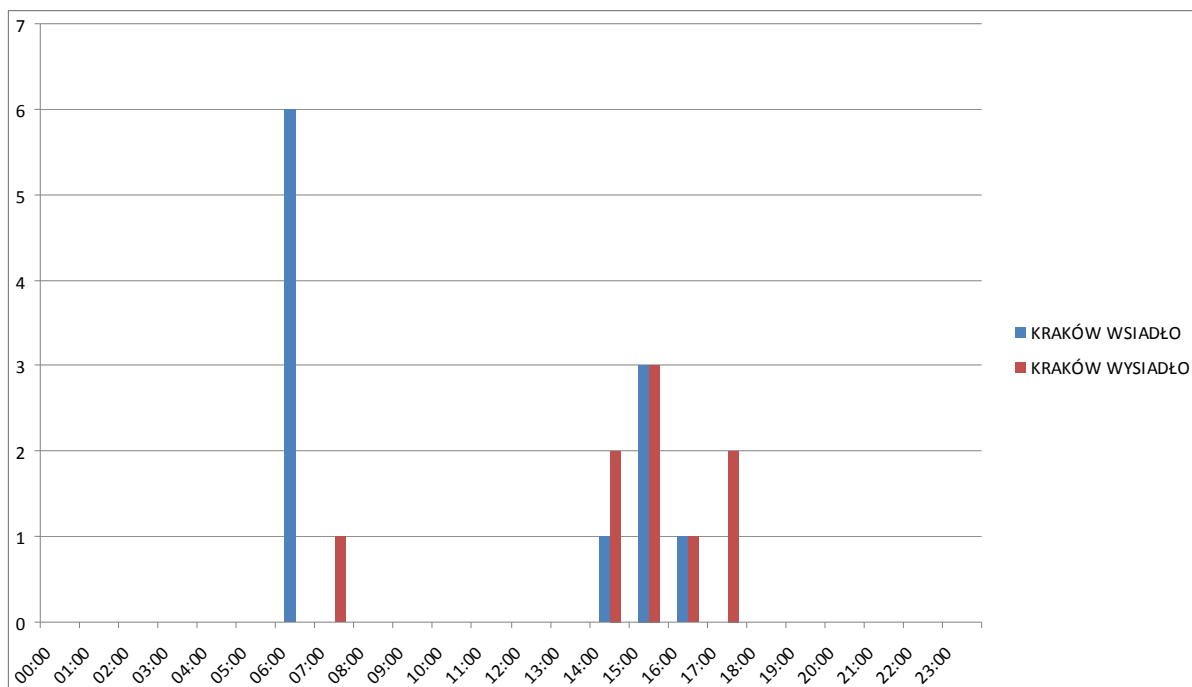
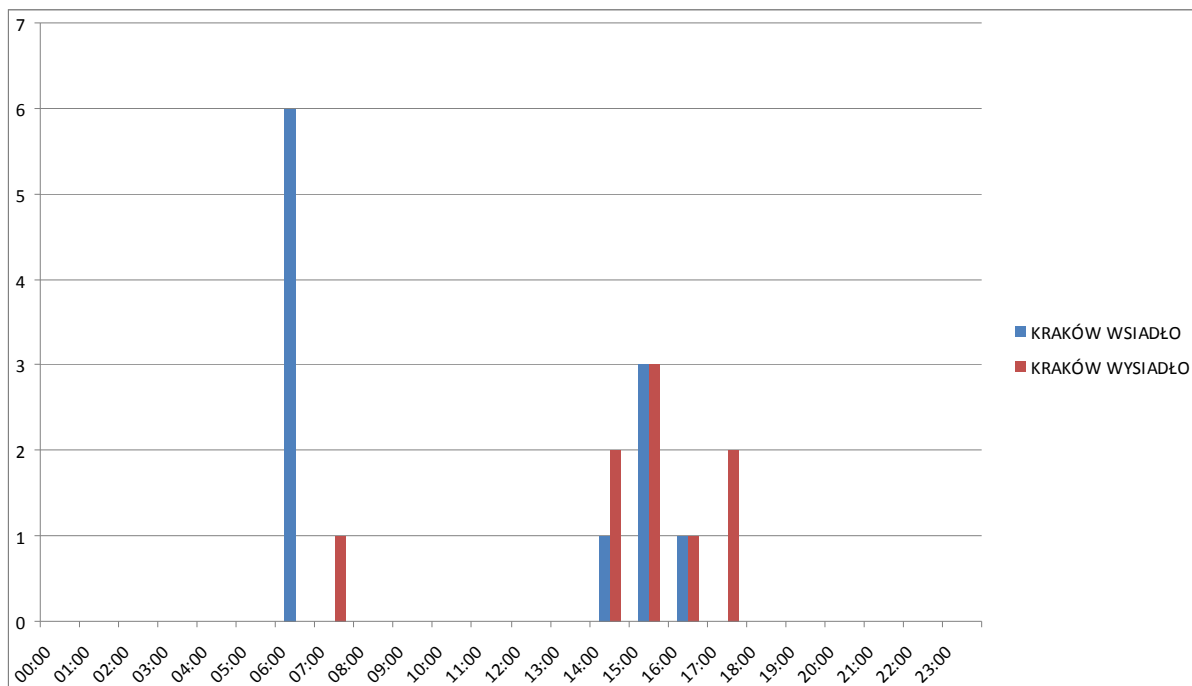


Stacja JAWORZNO CIĘŻKOWICE

DANE SCALONE

KIERUNEK	KRAKÓW	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	0	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	0	0
04:00	0	0
05:00	0	0
06:00	6	0
07:00	0	1
08:00	0	0
09:00	0	0
10:00	0	0
11:00	0	0
12:00	0	0
13:00	0	0
14:00	1	2
15:00	3	3
16:00	1	1
17:00	0	2
18:00	0	0
19:00	0	0
20:00	0	0
21:00	0	0
22:00	0	0
23:00	0	0
SUMA	11	9

KIERUNEK	KATOWICE	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	0	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	0	0
04:00	0	0
05:00	0	0
06:00	2	1
07:00	0	0
08:00	0	0
09:00	0	0
10:00	0	0
11:00	0	0
12:00	0	0
13:00	2	2
14:00	0	0
15:00	2	1
16:00	0	0
17:00	2	1
18:00	0	0
19:00	0	0
20:00	0	0
21:00	0	1
22:00	0	0
23:00	0	0
SUMA	8	6



Z przedstawionych danych wynika, że przewozy kolejowe cieszą się stosunkowo niską popularnością. Jest to konsekwencją tego, że:

- * obie jaworznicke stacje kolejowe są znacznie oddalone od największych skupisk ludności, w tym od centrum miasta (ok. 5 km, czas dojazdu transportem publicznym ok. 20 min, indywidualnym ok. 7-8 min), co wpływa negatywnie na zainteresowanie podróżami na krótkie odległości,
- * ze względu na stan techniczny linii wprowadzono ograniczenia prędkości, odcinkowo nawet do 20 – 30 km/godz. przez co podróż koleją stała się nieatrakcyjna czasowo, niekonkurencyjna wobec innych możliwości podróżowania nie tylko transportem indywidualnym (od drzwi do drzwi), ale także transportem zbiorowym (autobusy, mikrobusy),
- * przewoźnicy kolejowi ograniczyli zarówno liczbę pociągów kursujących tą linią, jak również zlikwidowali wiele relacji dalekobieżnych.

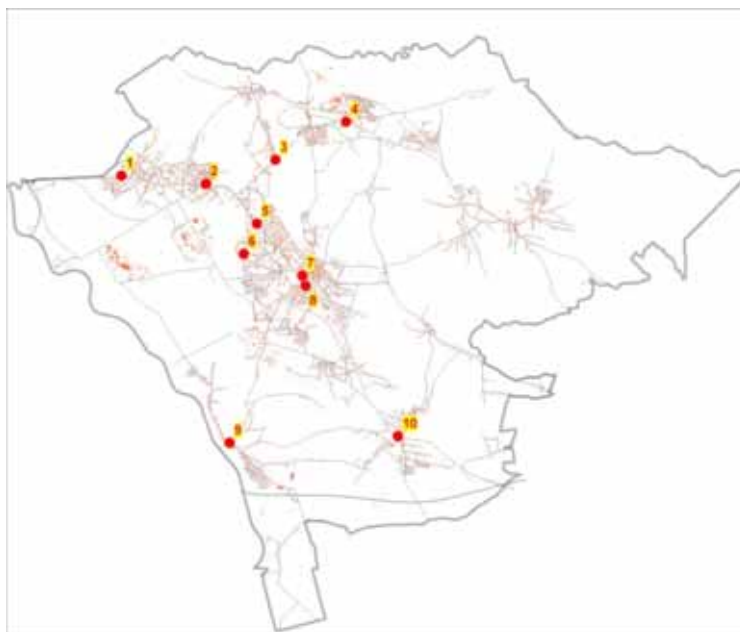
Zwiększenie roli transportu kolejowego w obsłudze podróży ponadlokalnych (do miast konurbacji górnośląskiej) byłoby możliwe w przypadku objęcia stacji w Jaworznie szybką koleją regionalną.

3.2.3. Przewozy minibusami i mikrobusami

W ramach pomiarów wykonano 5-godzinne (od 13:00 do 18:00) pomiary ekranowe mikrobusowych przewozów pasażerskich na wybranych przystankach sieci komunikacji zbiorowej na terenie miasta Jaworzna. Pomiary ekranowe przeprowadzono na 10 przystankach:

Przystanek 1:	Łubowiec	Przystanek 6:	Osiedle Podłęże
Przystanek 2:	Osiedle Stałe	Przystanek 7:	Centrum
Przystanek 3:	Niedzieliska	Przystanek 8:	Matejki
Przystanek 4:	Szczakowa Osiedle Gagarina	Przystanek 9:	Jeleń Rynek
Przystanek 5:	Leopold	Przystanek 10:	Byczyna

Lokalizację przystanków przedstawiono na rysunku 25.



Rys. 24 – Lokalizacja punktów pomiarów kordonowych dla przewozów realizowanych mikrobusami

Pełne wyniki zamieszczono w Załączniku w punkcie 2.3., natomiast wyniki zbiorcze w Tabeli 21.

Tabela 21 – Pomiary ekranowe komunikacji mikrobusowej

L.p.	Przekrój pomiarowy	Liczba linii	Napełnienie (przyjazd)	Wsiadło	Wysiadło	Liczba korzystających
1	Łubowiec	15	527	51	74	550
2	Osiedle Stałe	25	1758	387	389	1760
3	Niedzieliska	2	81	37	69	113
4	Szczakowa Os. Gagarina	7	123	32	57	148
5	Leopold	33	1501	444	265	1322
6	Os. Podłęże	3	15	15	18	18
7	Centrum	35	1801	520	760	2041
8	Matejki	5	127	42	44	129
9	Jeleń Rynek	1	28	18	16	26
10	Byczyna	5	227	90	185	322

3.3. Ocena aktualnej oferty przewozowej

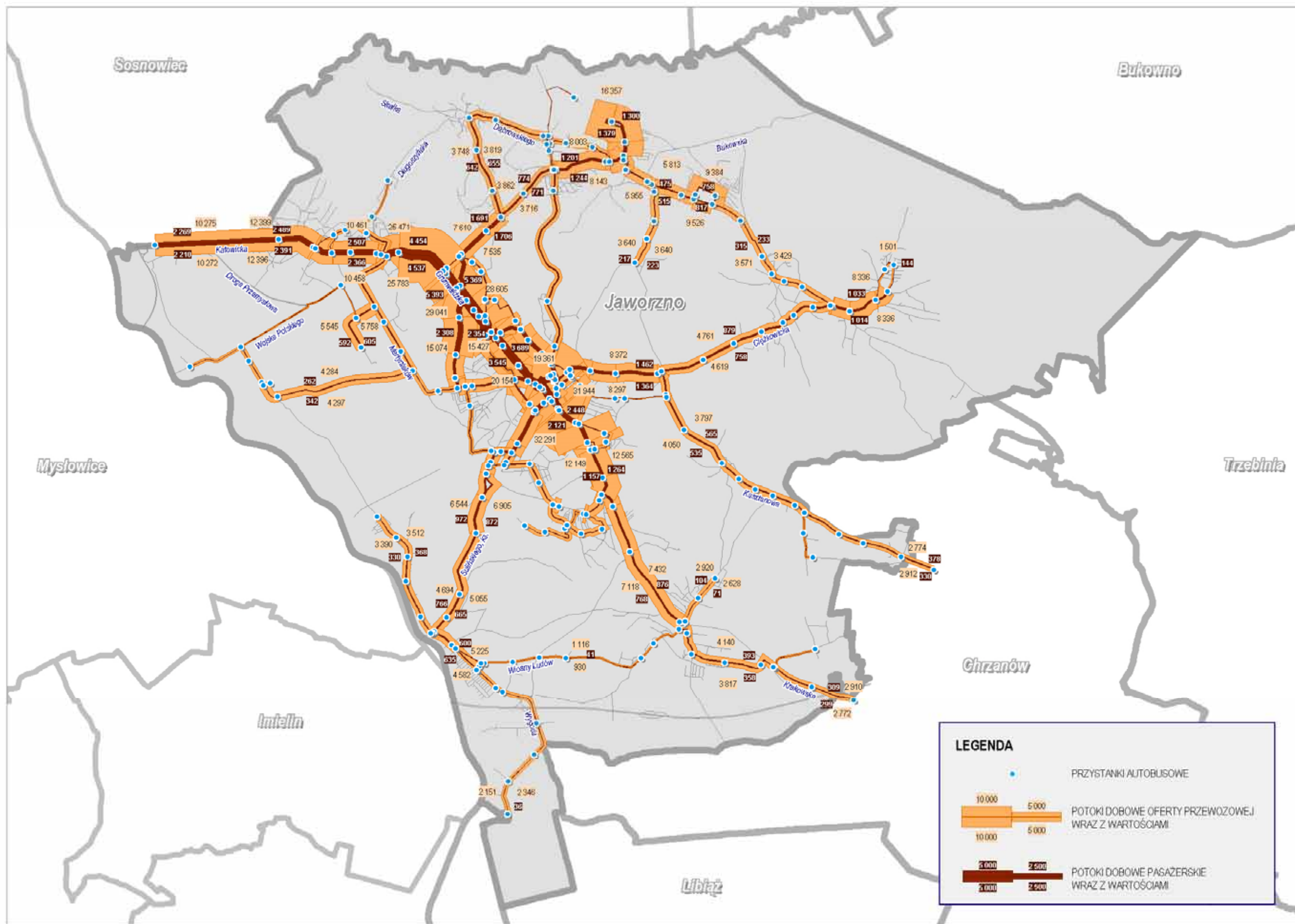
Pozyskanie danych dotyczących korzystania z komunikacji autobusowej na liniach obsługiwanych przez PKM Jaworzno pozwoliło na wykonanie szczegółowych analiz obejmujących m.in. wykorzystanie oferty przewozowej na całej sieci.

Na rys. 26a-26c zaprezentowano graficzne porównanie dostępnych możliwości przewozowych (czyli oferty przewozowej) z jej wykorzystaniem w 3 przekrojach czasowych:

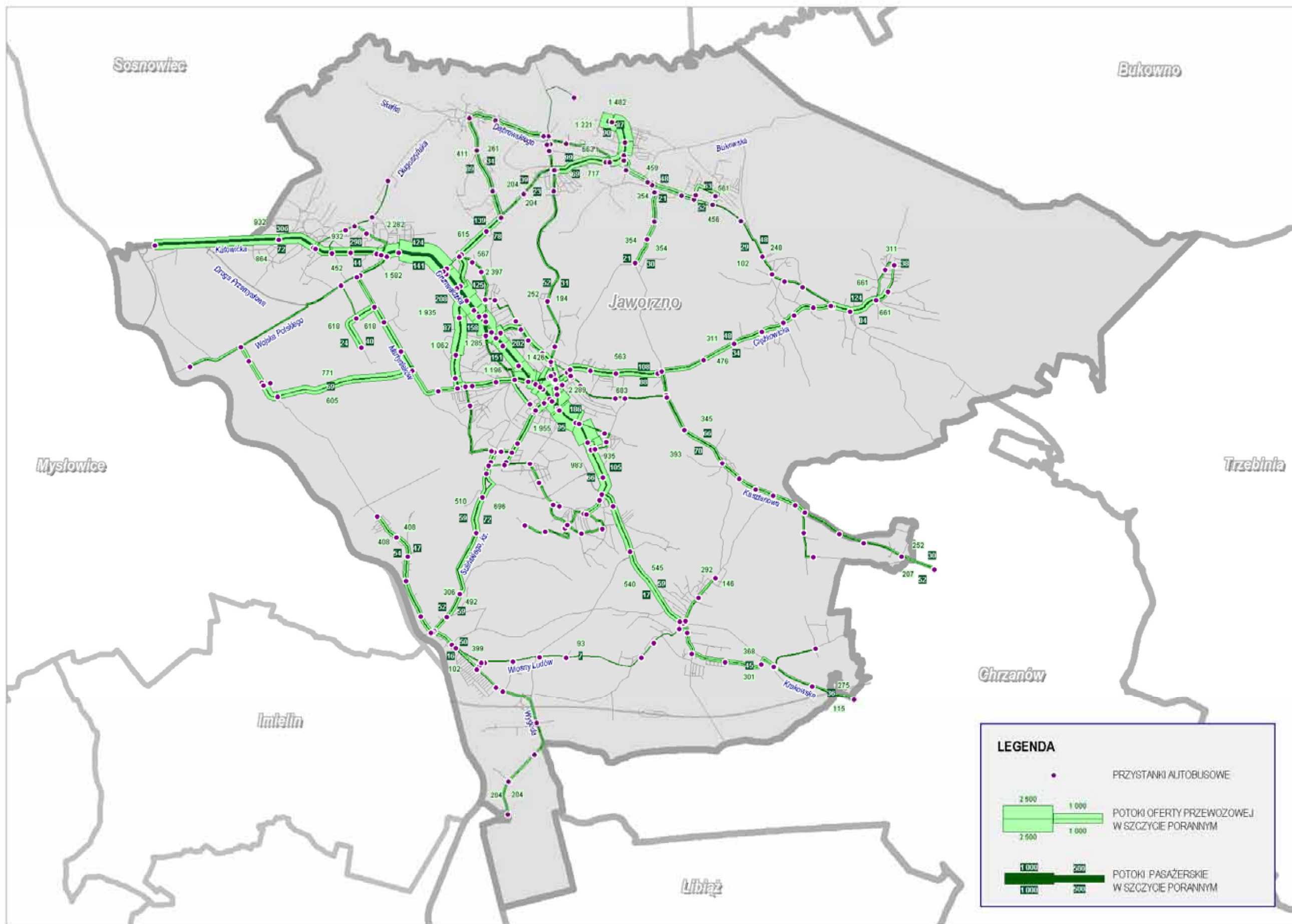
- * dla całej doby (rys. 26a),
- * dla szczytu porannego (rys. 26b)
- * dla szczytu popołudniowego (rys. 26c)

Na każdym rysunku pasek jaśniejszy pokazuje podaż, czyli wielkość oferty przewozowej [praktycznie: maksymalną liczbę miejsc (siedzących i stojących) dla pasażerów we wszystkich autobusach kursujących w określonym czasie na danym odcinku międzyprzystankowym (na wszystkich liniach)], a pasek ciemniejszy obrazuje popyt, a więc odpowiada faktycznemu wykorzystaniu, czyli w praktyce rzeczywistej liczbie przewiezionych osób.

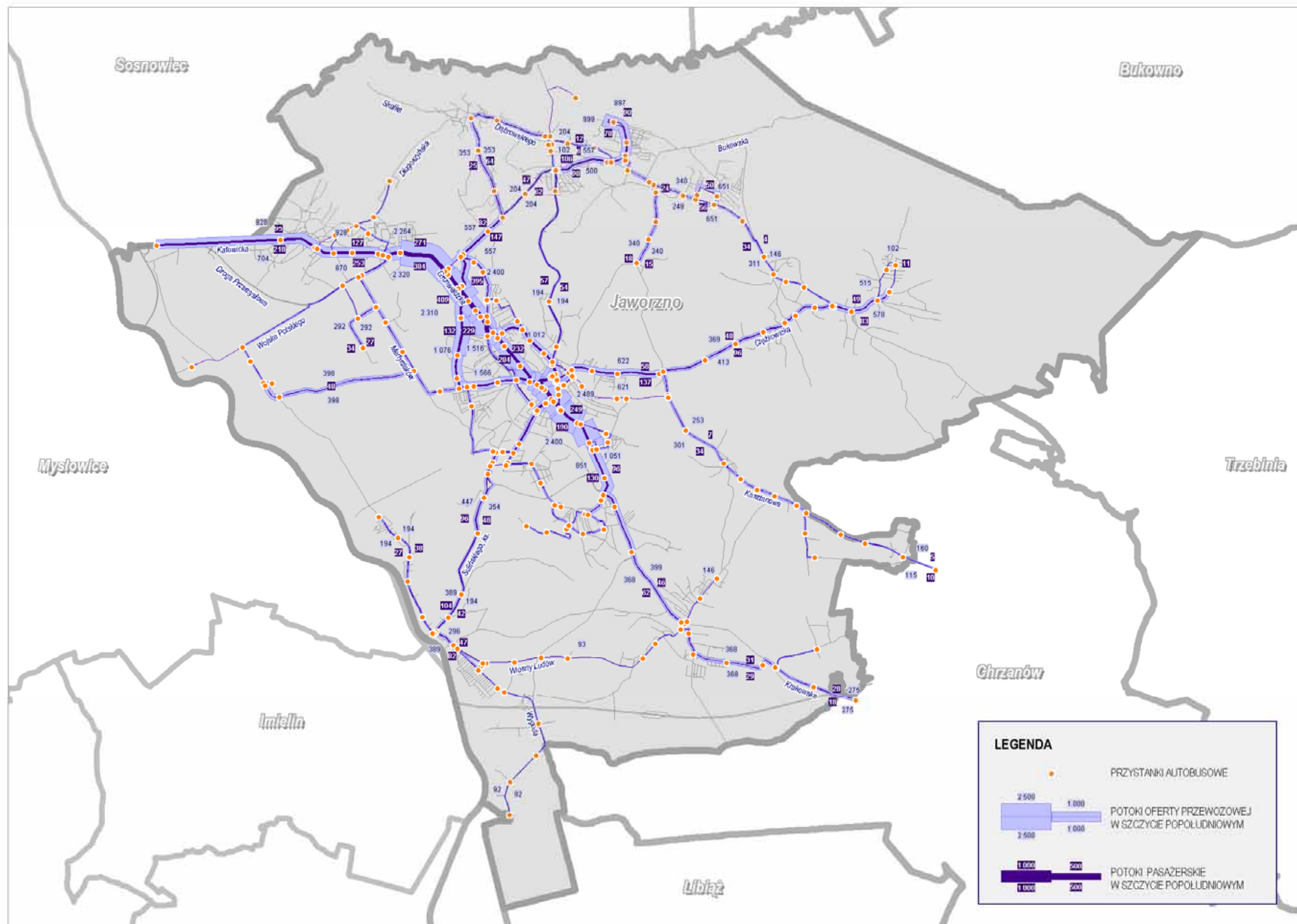
Wykonanie pomiaru poprzez zliczanie osób wsiadających i wysiadających z pojazdu sprawiło, że rejestrowani byli wszyscy pasażerowie, także ci, którzy – z jakichkolwiek powodów – nie płacą za przejazd.



Rys. 26a - Potoki ruchu pasażerskiego. Oferta przewozowa + potok pasażerski (DOBA)



Rys. 26b - Potoki ruchu pasażerskiego. Oferta przewozowa + potok pasażerski (SZCZYT PORANNY)



S

Rys. 26c - Potoki ruchu pasażerskiego. Oferta przewozowa + potok pasażerski (SZCZYT POPOŁUDNIOWY)

Analiza wykresów wskazuje, że na żadnej trasie i na żadnym odcinku sieci popyt nie jest wyższy od podaży. To stwierdzenie odnosi się nie tylko do okresu całej doby, ale także dla każdego ze szczytów przewozowych. Największa oferta przewozowa i jednocześnie największy popyt jest na odcinku między Centrum a Osiedlem Stałym.

Średnie wykorzystanie oferty przewozowej (tzn. liczby miejsc ogółem w pojazdach kursujących na całej sieci) wynosi:

- * dla całej doby: 13,8%
- * dla szczytu porannego: 12,2%
- * dla szczytu popołudniowego: 14,7%

Odcinki (przekroje) na których odnotowano najwyższe i najniższe wykorzystanie oferty przewozowej w szczytach porannym i popołudniowym przedstawiono w Tabelach 22a – 22d

Tabela 22a – Odcinki o najwyższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie porannym

Początek odcinka	Koniec odcinka	Wykorzystanie [%]
Ciężkowice Leśniczówka	Tranzyt Ciężkowice	40,2
Ciężkowice Wakacyjna	Ciężkowice Klinowa	39,2
Ciężkowice Klinowa	Ciężkowice Leśniczówka	38,2
Łubowiec	Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe	32,8
Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	Tranzyt Dąbrowa 2	32,2
Osiedle Stałe Kalinowa	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	32,0
Tranzyt Osiedle Stałe 1	Osiedle Stałe Kalinowa	30,7
Tranzyt Dąbrowa 1	Dąbrowa Narodowa Kościół	29,9
Tranzyt Dąbrowa 2	Tranzyt Dąbrowa 1	29,9
Dąbrowa Narodowa Kościół	Łubowiec	29,6

Tabela 22b – Odcinki o najniższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie porannym

Początek odcinka	Koniec odcinka	Wykorzystanie [%]
Byczyna Gwardzistów	Byczyna Astrów	0,0
Byczyna Pętla	Byczyna Gwardzistów	0,0
Cezarówka Górna Sasanek	Cezarówka Górna Pętla	0,0
Warpie Wodociągi	Tranzyt Podwale 1	0,0
Tranzyt Cezarówka	Cezarówka Dolna Pętla	0,0
Tranzyt Krakowska 4	Osiedle Skalka	0,0
Tranzyt OPG 3	Tranzyt OPG 2	0,0
Elektrownia Parking	Tranzyt Elektrownia	0,3
Tranzyt Byczyna 2	Byczyna Pętla	0,4
Jeziorki Herbowa	Cezarówka Górna Sasanek	0,5

Tabela 22c– Odcinki o najwyższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie popołudniowym

Początek odcinka	Koniec odcinka	Wykorzystanie [%]
Tranzyt Stara Huta 1	Tranzyt Azot 1	36,6
Niedzieliska	Górnośląska	34,8
Tranzyt Stara Huta 2	Azot Osiedle	33,0
Azot Osiedle	Tranzyt Azot 2	31,4
Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe	Łubowiec	31,0
Tranzyt Podwale 1	Warpie Wodociągi	30,9
Górnośląska	Tranzyt Góra Piasku 1	30,4
Tranzyt Góra Piasku 2	Góra Piasku Kaliska	30,4
Góra Piasku Kaliska	Warpie	29,4
Sobieski Pętla	Jeleń Lipinka	29,3

Tabela 22d – Odcinki o najniższym stopniu wykorzystania oferty przewozowej w szczycie popołudniowym

Początek odcinka	Koniec odcinka	Wykorzystanie [%]
Elektrownia	Tranzyt Elektrownia	0
Jeleń Dąb Pętla	Jeleń Dąb Sklep	0
Osiedle Skalka	Tranzyt Krakowska 4	0
Tranzyt Dąbrowa 4	Osiedle Stałe Starowiejska	0
Tranzyt Krakowska 4	Krakowska Pętla	0
Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	Tranzyt Dąbrowa 4	0
Osiedle Stałe Cmentarz Pętla	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	0
Tranzyt Elektrownia	Elektrownia Parking	0,3
Martyniaków Przejazd	Elektrownia Zespół Szkół	0,8
Podłężę Stadion	Martyniaków Przejazd	1,0

Należy zaznaczyć iż **minimalne wartości napełnień autobusów dotyczą odcinków tras w pobliżu przystanków końcowych linii**, a powyższe zestawienia (Tabele 22a-22d) podają przykład informacji uzyskanych na podstawie analizy badań natężenia ruchu pasażerskiego. Pozyskane dane z pomiarów pozwalają na obliczenie wskaźnika wykorzystania oferty przewozowej dla każdego dowolnego odcinka między dwoma przystankami. Uzyskane wyniki świadczą również o tym, iż peryferyjne (krańcowe) punkty odbioru pasażerów mają w Jaworznie, w odróżnieniu od miast o innej strukturze przestrzennej, niewielkie potencjały ruchowe (obszary o zabudowie ekstensywnej, a nie np. duże osiedla mieszkaniowe).

Niepełne wykorzystanie zdolności (oferty) przewozowej na trasie lub odcinku trasy (a więc na wszystkich liniach notowanych na konkretnym przekroju) nie oznacza, że nie ma zagrożenia na którejs z kursujących tą trasą linii, a tym bardziej na którymś z kursów (Tabela 23). Dane z pomiarów pozwoliły na analizę napełnienia autobusów na każdym odcinku na każdym kursie.

Wyniki tych pomiarów, w postaci przejrzystych, łatwo czytelnych tabulogramów, zamieszczono w Załączniku w punkcie 3). Zostały one opracowane w dwóch perspektywach:

- jako wykorzystanie pełnej pojemności autobusu (miejsca siedzące i stojące razem)
- jako stopień wykorzystania wyłącznie miejsc siedzących (komfort jazdy)

Potwierdzają one, że w żadnym przypadku nie miało miejsca przepełnienie autobusu. Czerwone pola pojawiają się jedynie na wykresach dotyczących wykorzystania miejsc siedzących i oznaczają, że część pasażerów nie miała możliwości skorzystania z nich i musiała podróżować na stojąco. To jednak w komunikacji miejskiej jest standardem, a pojazdy konstruowane specjalnie dla transportu na krótkie odległości (w tym także wagony kolejowe i metro) mają ograniczoną liczbę siedzeń, gdyż zajmują one niewspółmiernie dużo powierzchni.

Tabela 23 – Wykorzystanie oferty przewozowej na liniach obsługiwanych przez PKM Jaworzno w dniu pomiarowym – wartości maksymalne

Numer linii	Przystanek	% wykorzystania oferty przewozowej (doba)
300	Bory Czysta	41,7
302	Wojska Polskiego	47,0
303	Podwale 11 Listopada	62,7
304	Góra Piasku Kaliska	56,5
305	Niedzieliska Wiejska	49,0
306	Szpital	41,2
307	Niedzieliska Wiejska	65,7
311	Osiedle Stałe	38,6
312	Stara Huta Spacerowa	60,9
313	Podłęże Przychodnia	84,9
314	Chelmońskiego Pompy	51,0
319	Centrum	53,8
321	Elektrownia Zespół Szkół	12,5
326	Bory Czysta	25,8
328	Niedzieliska	24,5
367	Matejki Arkady	51,6
368	Krakowska	29,0
369	Podłęże Kościół	43,1
370	Osiedle Stałe	45,2
A	Łubowiec	56,9
E	Urząd Skarbowy	52,1
J	Urząd Skarbowy	54,1
N	Centrum	23,7
S	Leopold	50,0

Podsumowując:

- 1) Przedstawione dane wykazują, że w komunikacji autobusowej najczęściej wykorzystane jest co najwyżej 40% pełnej pojemności pojazdów (na wykresach kolor zielony). Napelnienie 40-70% (kolor żółty) pojawia się rzadko i to tylko na pojedynczych kursach. Jedynie sporadycznie liczba pasażerów w autobusie przekracza 70% liczby nominalnych miejsc (kolor pomarańczowy i czerwony). Oznacza to, że praktycznie każdy potencjalny pasażer ma możliwość przejazdu na wybranej linii i kursie.
- 2) Komunikacja kolejowa ma marginalne znaczenie – dot. to nie tylko przystanku Ciężkowice, ale także stacji węzłowej Szczakowa. Wynika to zarówno z czynników geograficznych (położenie odległe od centrum i od innych najważniejszych skupisk ludności w mieście), a także z nieatrakcyjnej oferty przewozowej. W szczególności: kolej nie jest realną alternatywą w przewozach ponadlokalnych, regionalnych ani w kierunku Katowic ani Krakowa.
- 3) Mikrobusy stanowią znaczące uzupełnienie oferty publicznego transportu zbiorowego (autobusowego). W pięciogodzinnym okresie pomiarowym zarejestrowano ponad 6 tys. pasażerów. Należy zauważyć, że najwięcej osób podróżowało głównym ciągiem: Osiedle Stałe – Leopold – Centrum, gdzie oferta „autobusowa” jest najlepsza i nie w pełni wykorzystana. Dzieje się tak mimo zachowywania przez przewoźnika (PKM Jaworzno) wysokich standardów obsługi oraz stosowania przyjaznego pasażerom systemu taryfowego.

4. PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

4.1. Wielkość popytu na usługi transportu zbiorowego w roku bazowym

Proces odwzorowania stanu istniejącego (model) oraz sporządzania prognoz ruchu dla okresów przyszłych polega na matematycznym odwzorowaniu decyzji, jakie podejmować będzie każdy podróżujący w zakresie wyboru środka transportu jakim przemieszczenie zostanie zrealizowane.

Symulacja potencjalnego zainteresowania korzystaniem z transportu zbiorowego została sporządzona przy uwzględnieniu pomiarów ruchu rzeczywistego oraz badań ankietowych wśród mieszkańców.

Wielkość popytu na przewozy pasażerskie transportem zbiorowym w relacjach wewnętrznych w Jaworznie w roku bazowym określono przyjmując, że:

- 1) Spośród ogółu podróży 20% stanowią podróże piesze, a 80% podróże niepiesze,
- 2) W ramach podróży niepieszych 55% stanowią podróże transportem indywidualnym (w tym 50% samochodami i 5% rowerami) a 45% transportem zbiorowym.

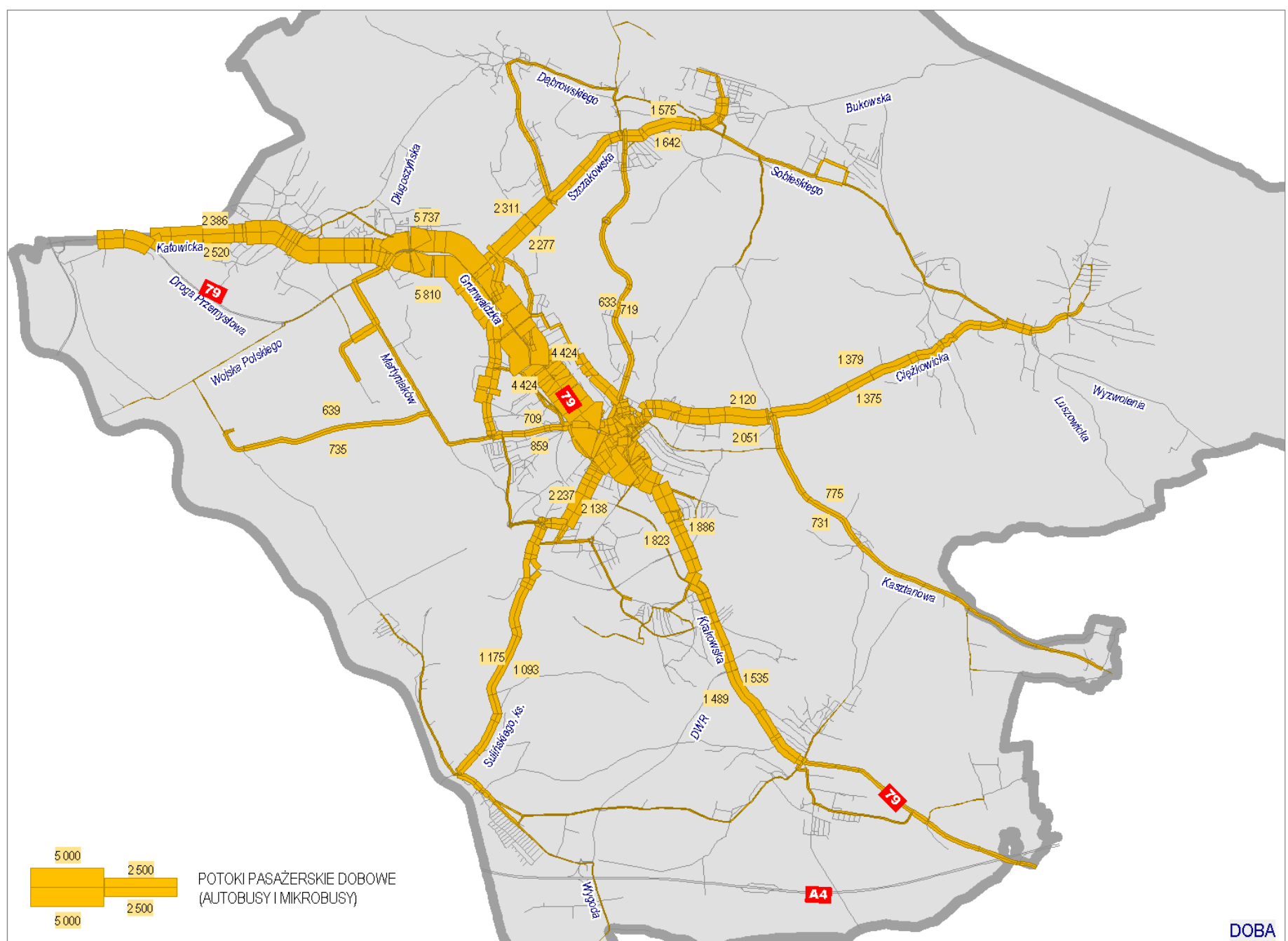
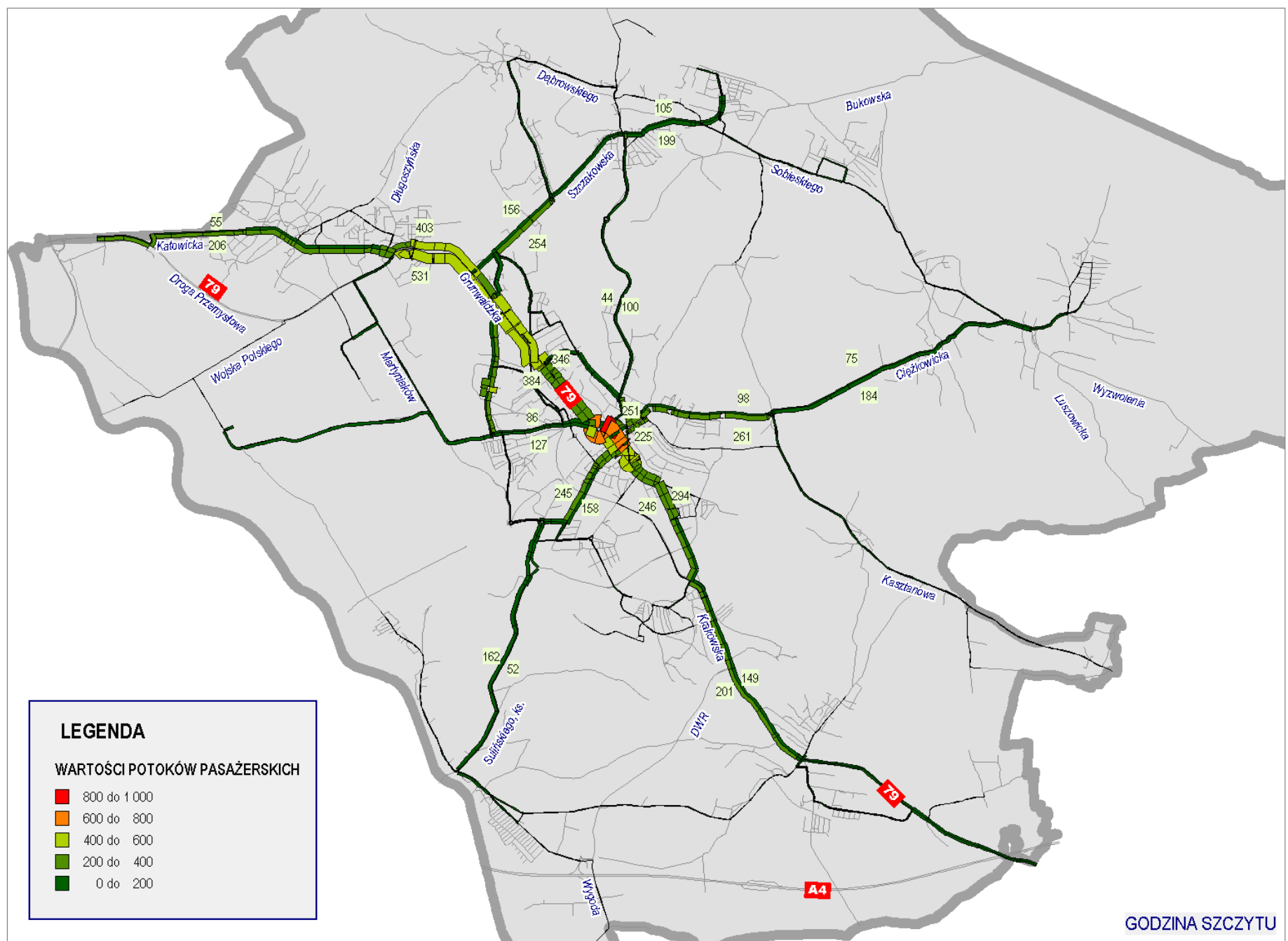
Podczas modelowania uwzględniono także motywacje podróży:

MOTYWACJA		ROWER	KZ	KI
D-P	dom - praca	0,04	0,42	0,54
D-N	dom - nauka	0,04	0,90	0,06
D-I	dom – inne	0,08	0,42	0,50
P-D	praca - dom	0,04	0,42	0,54
N-D	nauka - dom	0,04	0,90	0,06
I-D	inne - dom	0,08	0,41	0,51
NZD	niezwiązane z domem	0,29	0,00	0,71
OGÓŁEM		0,05	0,45	0,50

Istotnym elementem uwzględnianym przy modelowaniu ruchu były podróże do centrów handlowych:

NAZWA OBIEKTU	POTENCJAŁ 14-15 [wjazd/wyjazd]		POTENCJAŁ 24h [wjazd/wyjazd]	
	KZ [pas]	KI [poj]	KZ [pas]	KI [poj]
CARREFOUR	40 / 40	120 / 120	150 / 150	700 / 700
CARREFOUR EXPRESS	20 / 20	40 / 40	70 / 70	250 / 250
TARGOWISKO MANHATTAN	20 / 20	40 / 40	70 / 70	200 / 200
C.H. MANHATTAN	30 / 30	60 / 60	150 / 150	300 / 300
ALDI+KAUFLAND	50 / 50	150 / 150	200 / 200	750 / 750

Rozkład ruchu pasażerskiego na sieci transportu zbiorowego w Jaworznie w roku bazowym dla godziny szczytu komunikacyjnego (popołudniowego) i dla całej doby przedstawiono na rys. 27



Rys.27 - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus) w roku bazowym (szczyt komunikacyjny i doba)

4.2. Prognoza popytu

Punktem wyjścia do prognozy potrzeb przewozowych na przyszłość są potrzeby przewozowe w stanie istniejącym (roku bazowym 2012), skorygowane przez:

- a) wyniki oceny sprawności obecnego układu komunikacji zbiorowej
- b) wyniki badań ankietowych ludności miasta (wykonanych w ramach opracowania [20])
- c) prognozy rozwoju miasta (prognozy demograficzne, społeczne, gospodarcze)
- d) przewidywane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym (większe generatory ruchu)

W związku z planami budowy w Jaworznie linii tramwajowej zaszła konieczność opracowania prognozy popytu na kolejne lata w ujęciu wariantowym:

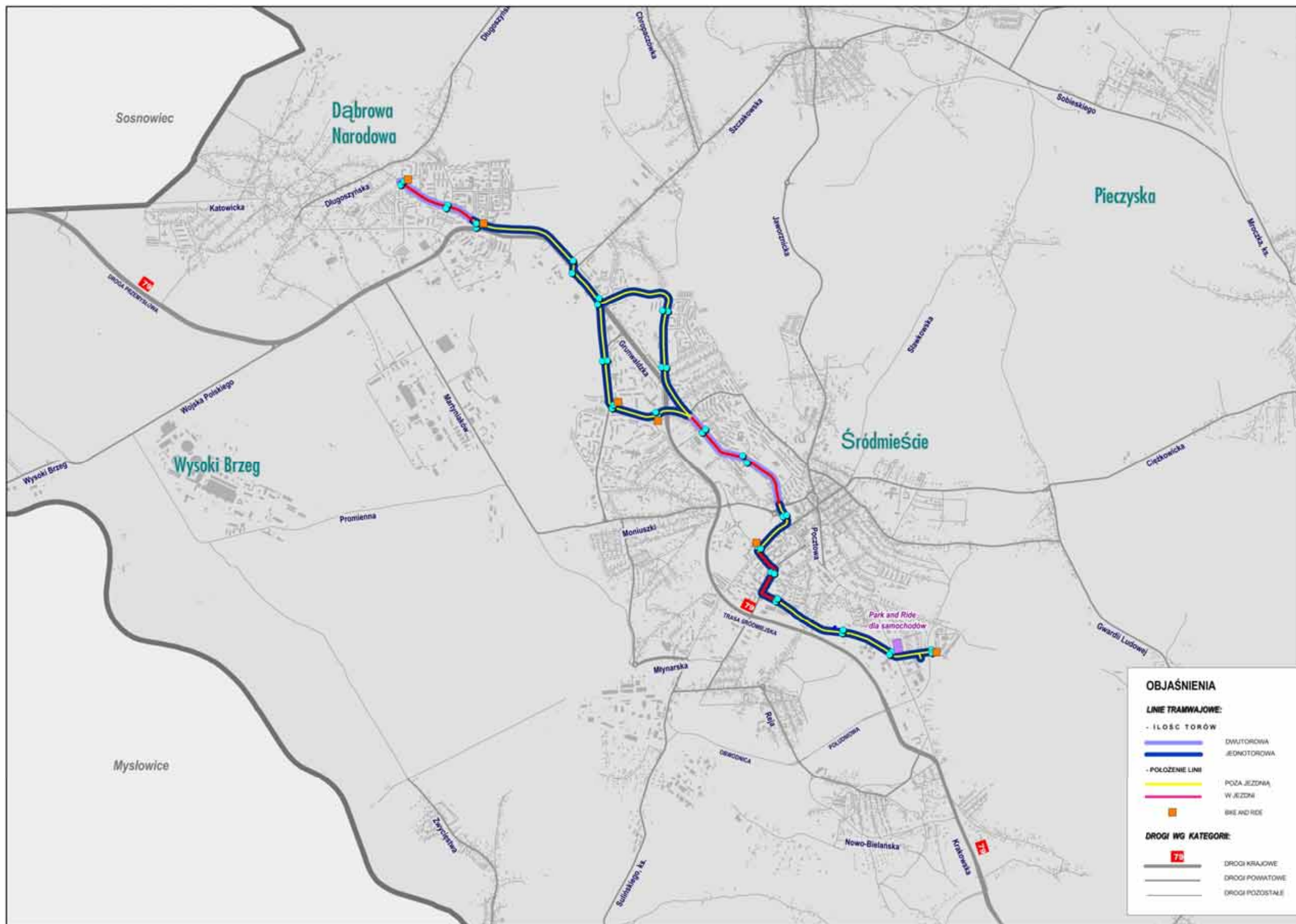
- * **wariant I (A+M)** – wariant zachowawczy funkcjonowania komunikacji zbiorowej – oparty, tak jak obecnie, o komunikację autobusową, wspomaganą przez przewozy mikrobusami
- * **wariant II (A+M+T)** - pierwszy wariant rozwojowy funkcjonowania komunikacji zbiorowej – w którym część zadań przewozowych wykonywanych w wariantcie zachowawczym przez autobusy i mikrobusy przejmuje linia tramwajowa
- * **wariant III (A+T)** - drugi wariant rozwojowy funkcjonowania komunikacji zbiorowej – różniący się od pierwszego wariantu rozwojowego tym, że zakłada się likwidację komunikacji mikrobusowej.

Planowana trasa tramwajowa w Jaworznie ma przebiegać od Osiedla Skalka w kierunku zachodnim, skrajem obszaru centrum miasta. Przecinając ul. Olszewskiego dochodziłaby do ul. Matejki (przy marketach Kaufland i Aldi), skręcała w prawo w tę ulicę, a następnie w lewo w ulicę Rzemieślniczą. Następnie wzdłuż tzw. „Jaworznickich Plant” i budowanej „Galerii Galena” docierałaby do przystanku „Centrum” przy Hali Widowiskowo-Sportowej. Stamtąd ulicą Paderewskiego, a następnie fragmentem ulicy Grunwaldzkiej docierałaby do Pechnika, gdzie w rejonie skrzyżowania z ulicą 11 Listopada nastąpiłby rozdział na 2 odnogi tworzące pętlę. Odcinek północno-wschodni biegłby ulicami Piekarską i Wiejską oraz południowym skrajem Osiedla Cegielniana do ul. Grunwaldzkiej. Odcinek południowo-zachodni przebiegałby początkowo równoległe do ulicy Śląskiej, przecinając ulicę Jana Pawła II (d. Trasa Śródmiejska) przy skrzyżowaniu z ul. Nowolipową. Następnie wzdłuż ulicy Ławczanej i Piłsudskiego do połączenia z drugą odnogą. Od tego miejsca trasa prowadziłaby wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej, początkowo po jej stronie zachodniej, a od skrzyżowania z ulicą Szczakowską po wschodniej i północnej, na Osiedle Stałe. Następnie ulicą Starowiejską do końcowego przystanku w okolicy skrzyżowania z ulicą Fortuna.

Linia byłaby dwutorowa tylko na przebiegu od skrzyżowania z ul. Królowej Jadwigi do skrzyżowania z ul. 11 Listopada oraz po ulicy Starowiejskiej. Na tych samych odcinkach, a także na ulicach Matejki i Rzemieślniczej torowiska zostałyby wbudowane w jezdnię.

Przy trasie przewidziano zlokalizowanie parkingów Bike@Ride oraz Park@Ride

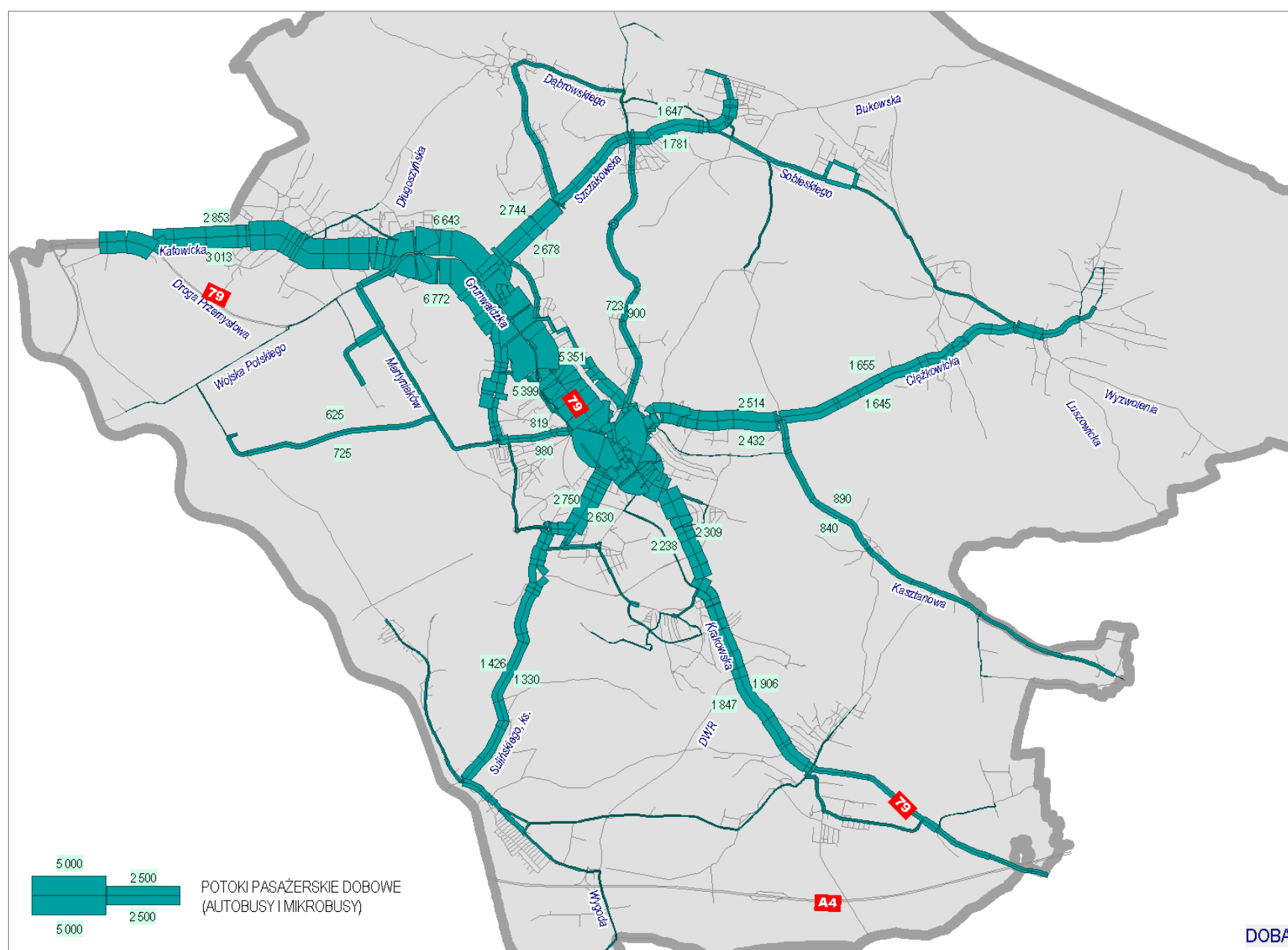
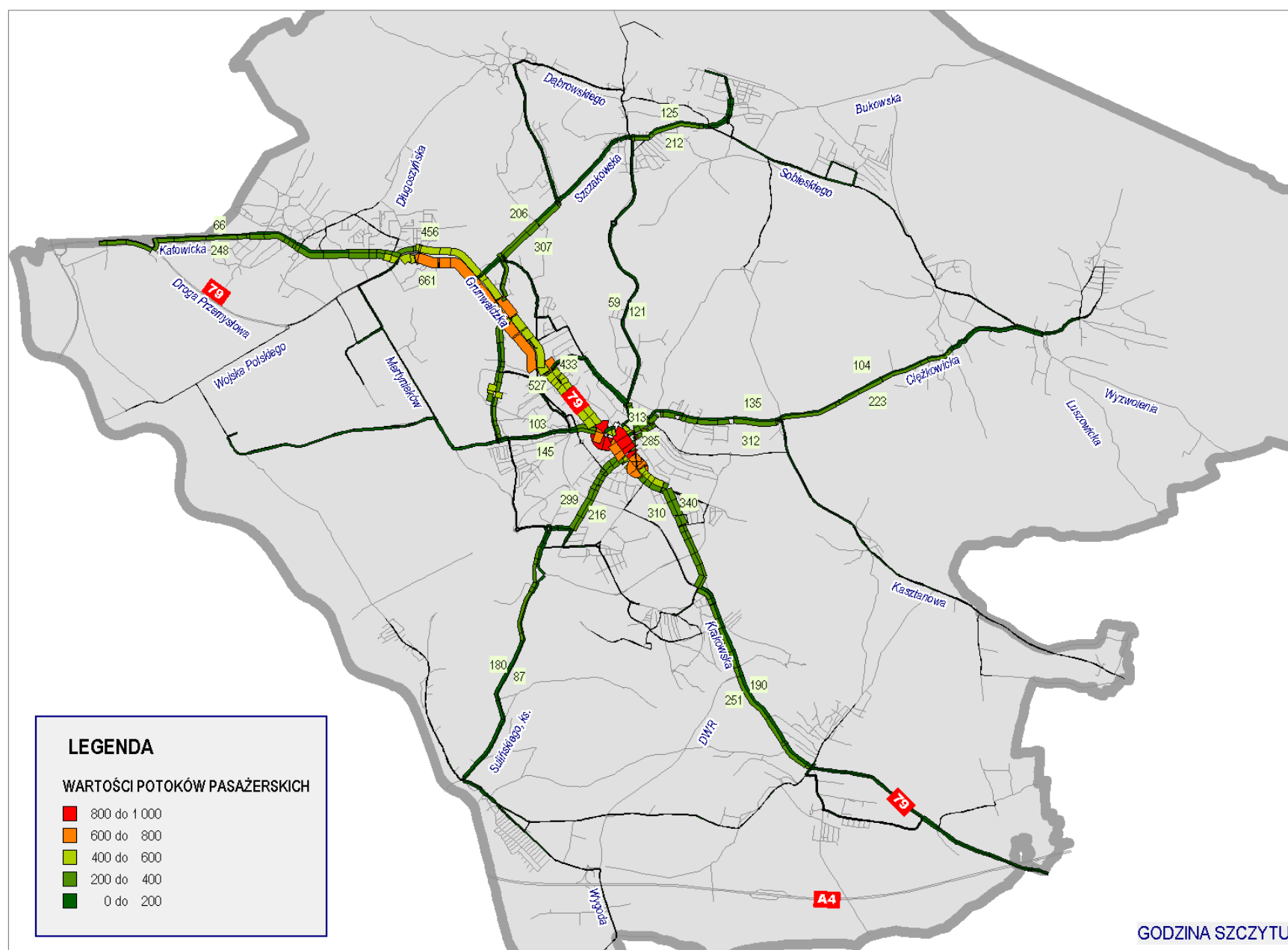
Schemat przebiegu planowanej trasy tramwajowej zamieszczono na rys. 28.



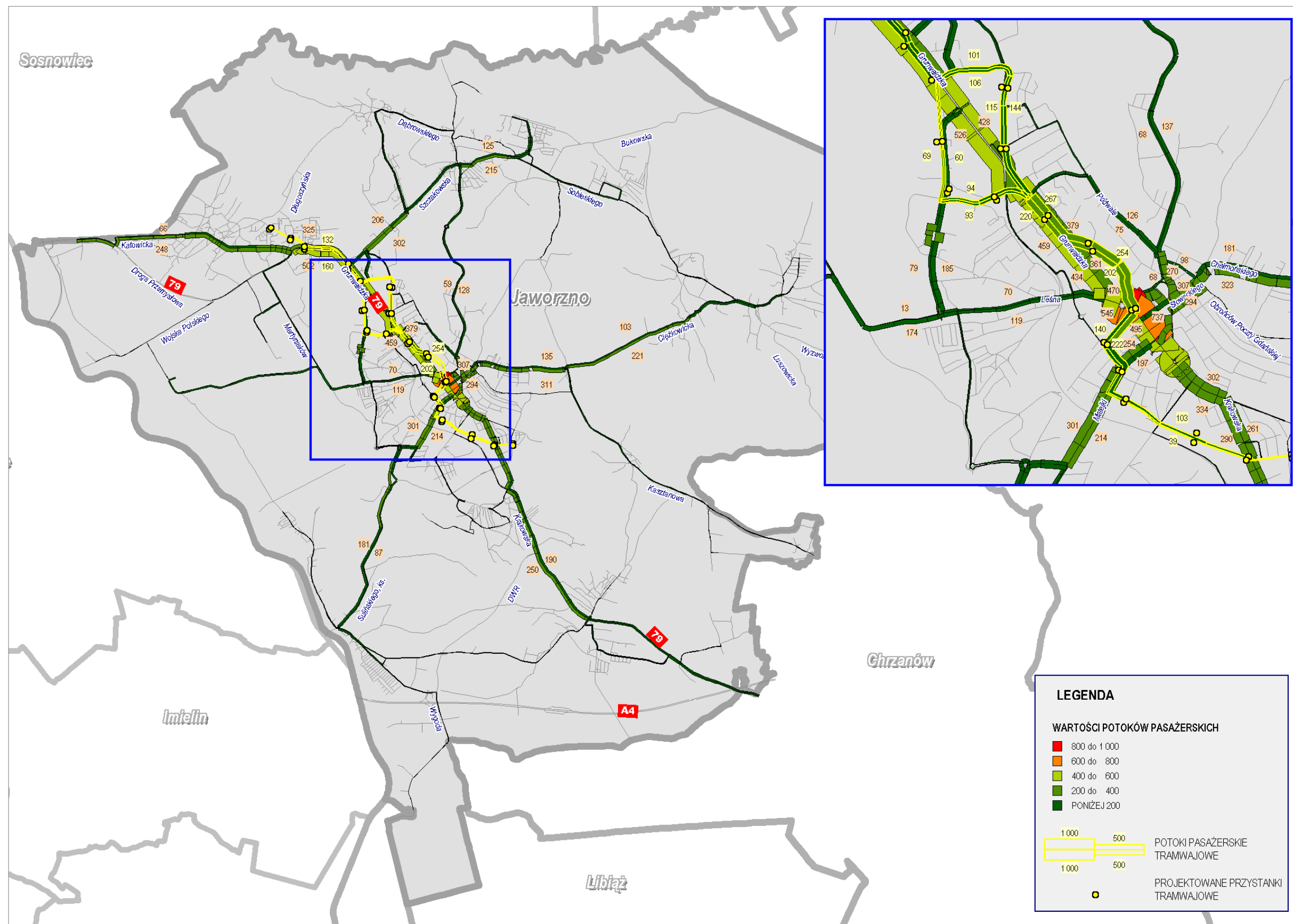
Rys. 28. Przebieg planowanej linii tramwajowej na terenie miasta Jaworzno.

Kartogramy na rys. 29 i 30 przedstawiają potoki ruchu pasażerskiego dla godziny szczytu popołudniowego i dla doby:

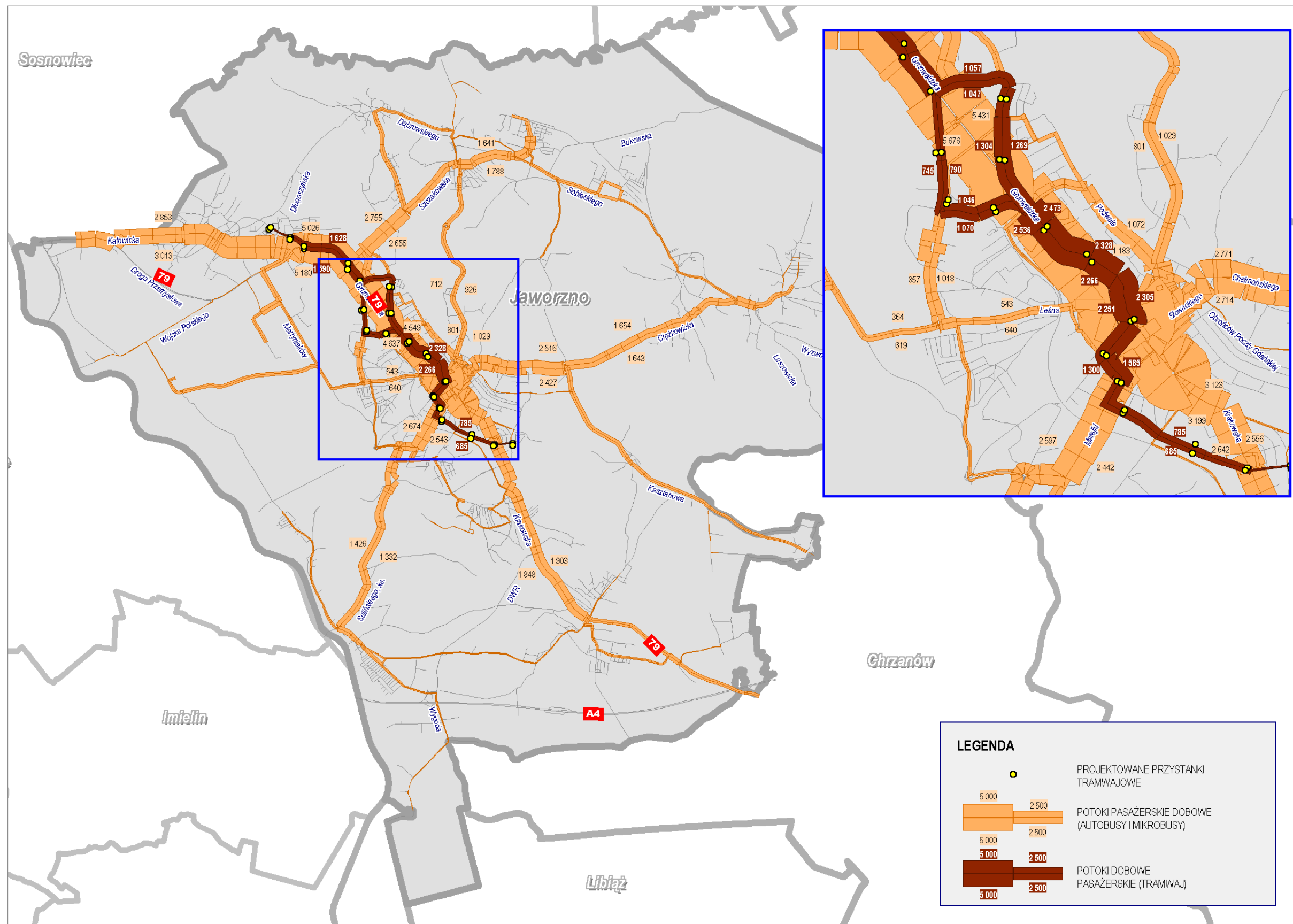
- ✓ rok 2017 – trakcja autobusowa i mikrobusowa (rys. 29a)
- ✓ rok 2017 – trakcja autobusowa, mikrobusowa i tramwajowa (rys. 29b i 29c)
- ✓ rok 2022 – trakcja autobusowa i mikrobusowa (rys. 30a)
- ✓ rok 2022 – trakcja autobusowa, mikrobusowa i tramwajowa (rys. 30b i 30c)



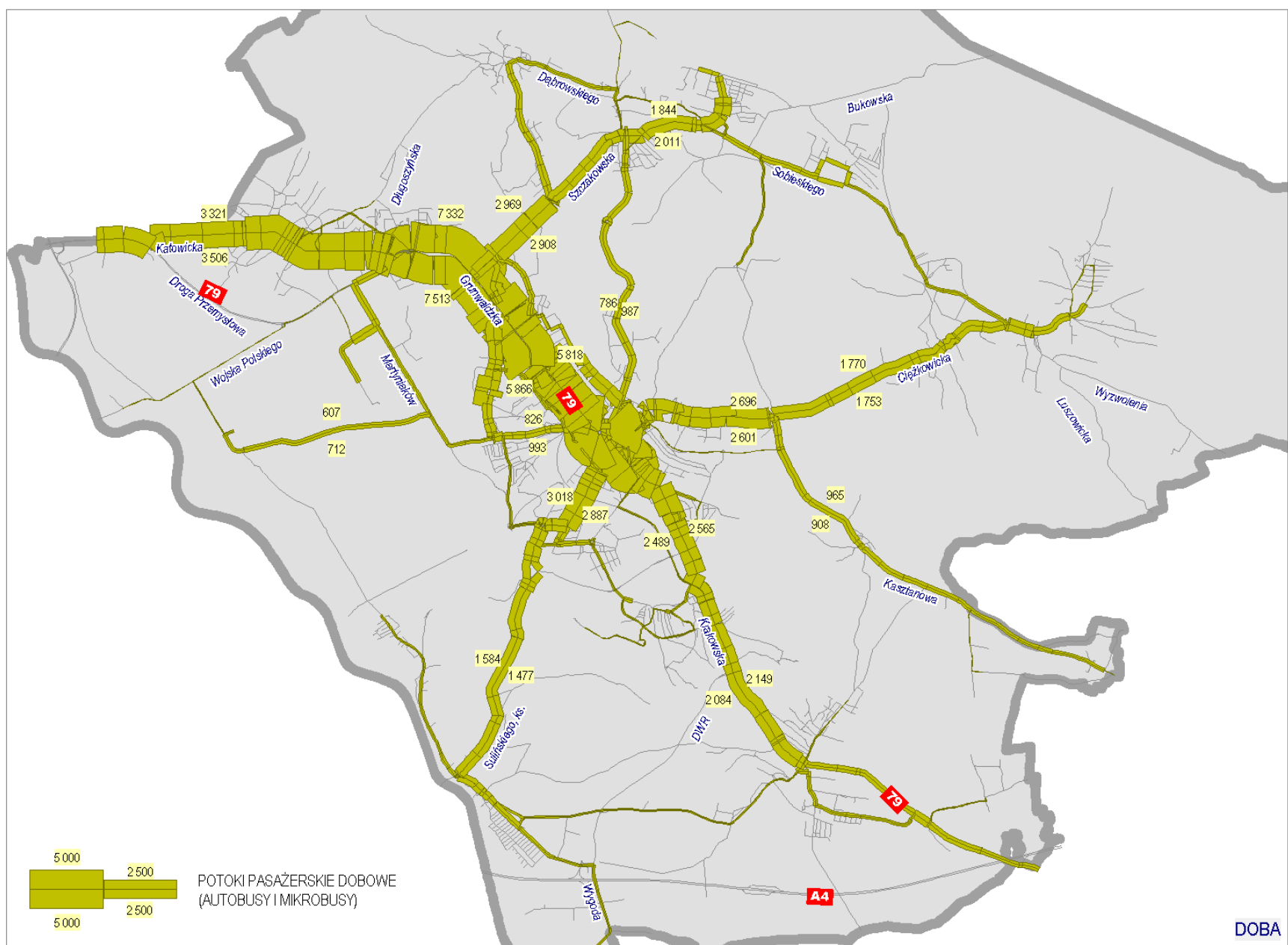
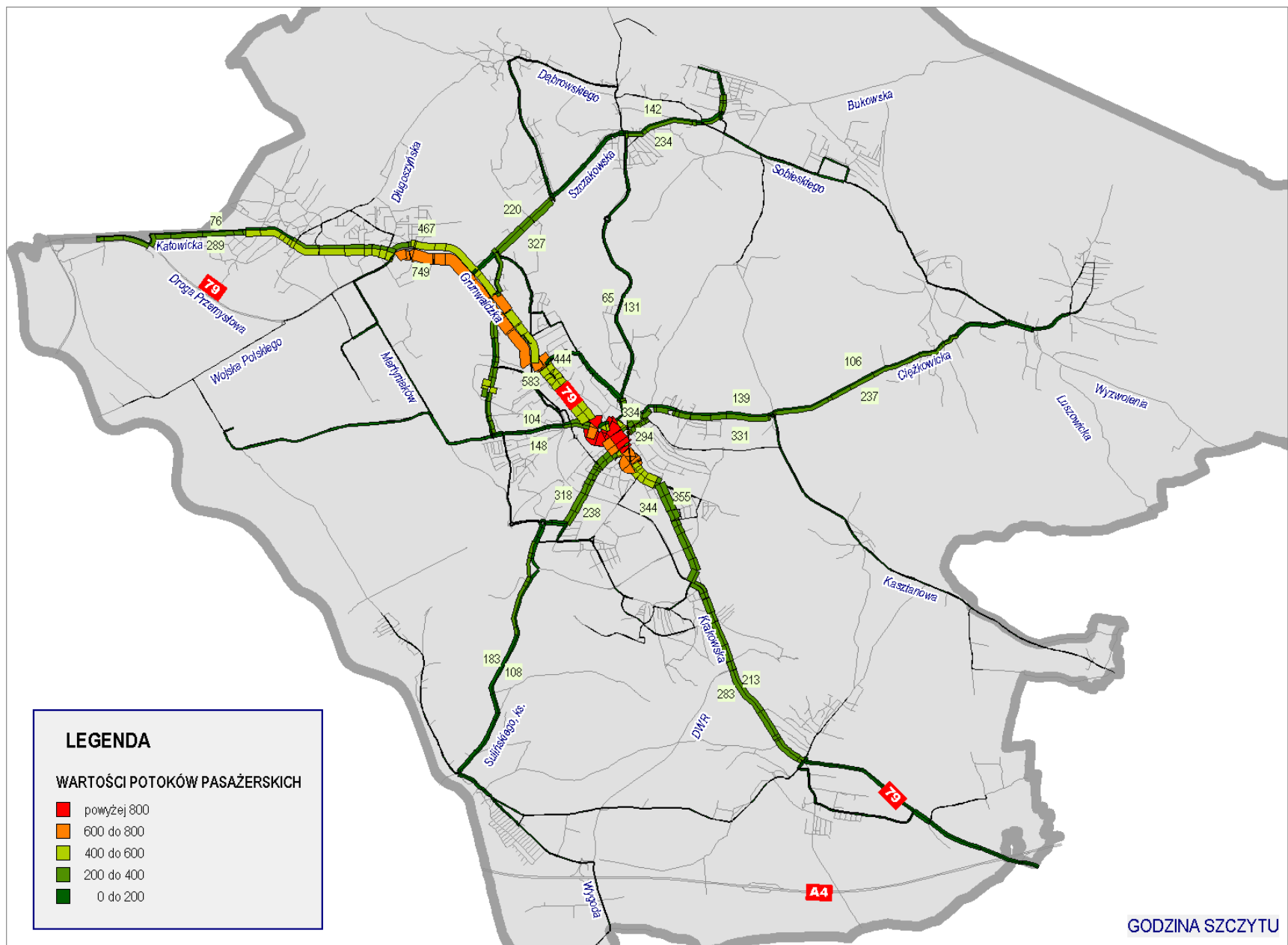
Rys. 29 a - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus) na rok 2017



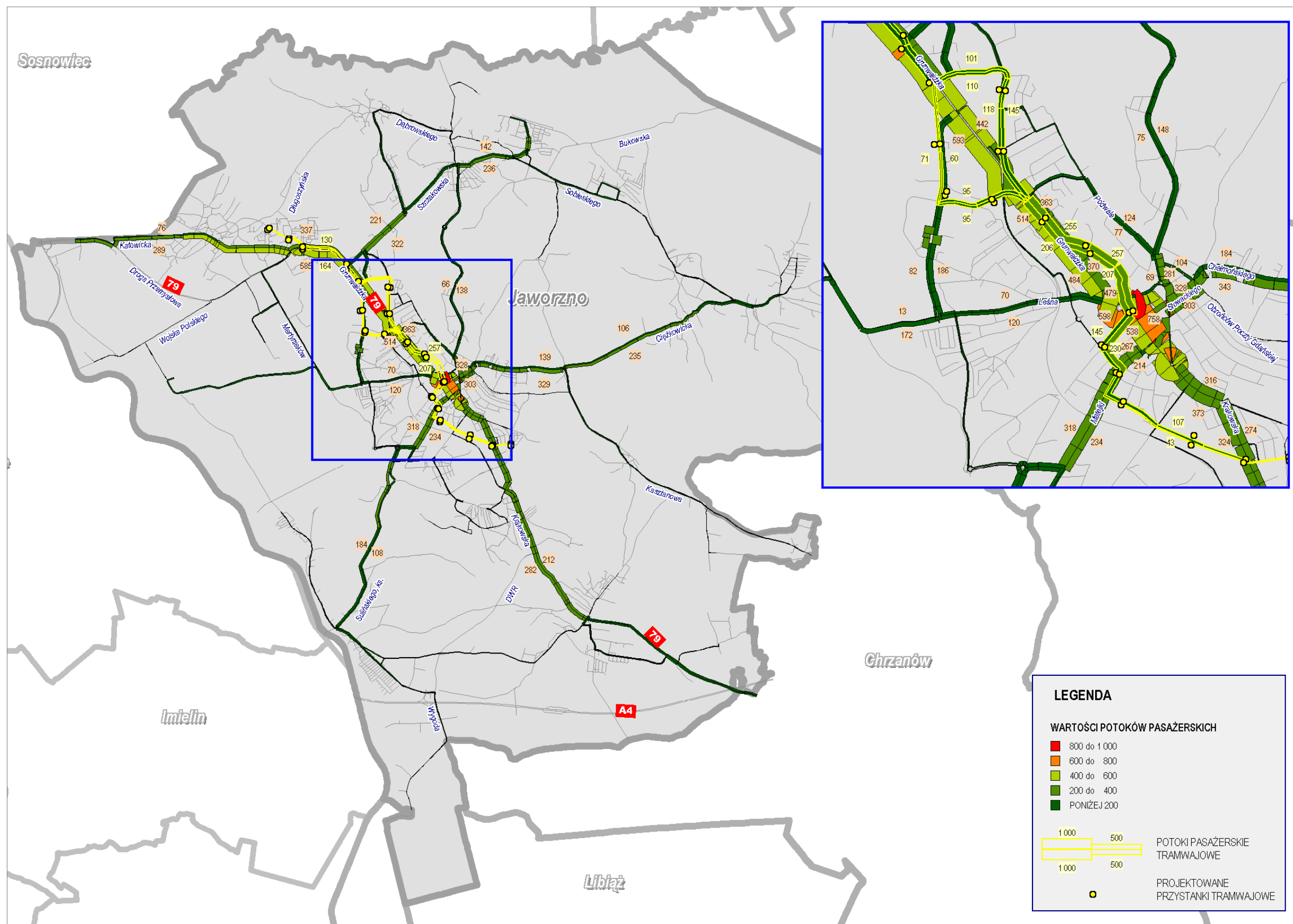
Rys. 29b - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2017 (szczyt komunikacyjny)



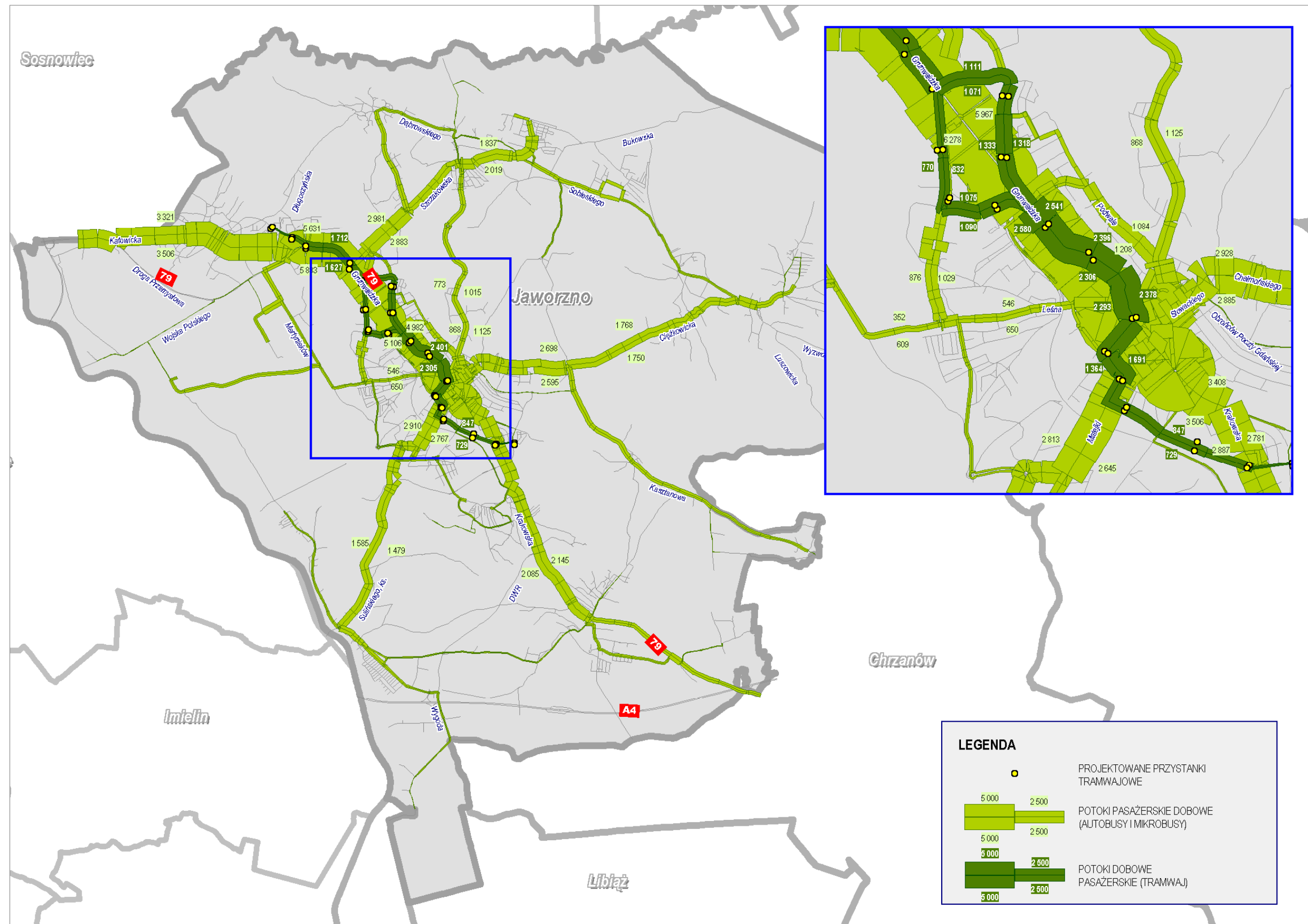
Rys. 29c - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2017 (dość)



Rys. 30a - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus) na rok 2022



Rys. 30b - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2022 (szczyt komunikacyjny)



Rys. 30c - Potoki ruchu pasażerskiego (autobus, mikrobus, tramwaj) na rok 2022 (doba)

4.3. Przewidywany podział zadań przewozowych

W wariantcie I (zachowawczym, A+M) dominować będzie trakcja autobusowa, wspomagana przez mikrobusy, ale włączone do systemu.

W przypadku budowy traktji tramwajowej dojdzie do zmiany zachowań komunikacyjnych pasażerów. W wariantcie II (pierwszy wariant rozwojowy, A+M+T) zmieni się podział zadań przewozowych między poszczególne środki transportowe (tramwaj, autobus, mikrobus), prawdopodobne będzie „wycięcie” części linii autobusowych biegnących wzdłuż korytarza ruchu tramwajowego.

W wariantcie III (drugi wariant rozwojowy, A+T) założono, że zostanie pasażerowie linii mikrobusowych zostaną przejęci przez komunikację autobusową i tramwajową.

W komunikacji ponadlokalnej nie przewiduje się większych zmian – znaczenie komunikacji kolejowej pozostanie marginalne.

4.3.1. Parametry funkcjonowania komunikacji zbiorowej

W Tabelach 24, 25a-25c i 26a-26c przedstawiono najważniejsze parametry charakteryzujące analizowane warianty rozwoju systemu transportu zbiorowego w Jaworznie uzyskane w wyniku prognoz ruchowych dla lat 2017 i 2012, a także – w celach porównawczych – dla modelu dla roku bazowego (2012).

Tabela 24 – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku bazowego 2012)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	12821,8388	15190,4220	0,0000
Wozogodziny	587,6833	745,9333	0,0000
Pasażerokilometry	140448,3737	78182,5672	0,0000
Pasażerogodziny	6226,6833	3912,9667	0,0000
Prędkość jazdy [km/h]	22,5559	19,9804	0,0000
Liczba podróży w KZ [pas]	27813	18406	0
Liczba podróży źródło-cel [os]	39033		

Tabela 25a – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2017) – WARIANT I (A+M)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	12821,8388	15190,4220	0,0000
Wozogodziny	587,6833	745,9333	0,0000
Pasażerokilometry	167027,1490	93547,6458	0,0000
Pasażerogodziny	7406,8000	4674,3000	0,0000
Prędkość jazdy [km/h]	22,5505	20,0132	0,0000
Liczba podróży w KZ [pas]	32971	22239	0
Liczba podróży źródło-cel [os]	46934		

Tabela 25b – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2017) – WARIANT II (A+M+T)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	11774,3593	13456,8050	1495,7486
Wozogodziny	538,8833	649,4333	52,0667
Pasażerokilometry	153539,3744	82410,6672	23697,6768
Pasażerogodziny	6802,1500	4145,3000	734,6333
Prędkość jazdy [km/h]	22,5722	19,8805	32,2578
Liczba podróży w KZ [pas]	29097	18338	10176
Liczba podróży źródło-cel [os]	46934		

Tabela 25c – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2017) – WARIANT III (A+T)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	11774,3593	0,0000	1495,7486
Wozogodziny	538,8833	0,0000	52,0667
Pasażerokilometry	236198,5201	0,0000	27297,3692
Pasażerogodziny	10526,6000	0,0000	846,6833
Prędkość jazdy [km/h]	22,4383	0,0000	32,2404
Liczba pasażerów	39261	0	11605
Liczba podróży źródło-cel [os]	46934		

Tabela 26a – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2022) – WARIANT I (A+M)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	12821,8388	15190,4220	0,0000
Wozogodziny	587,6833	745,9333	0,0000
Pasażerokilometry	182956,7339	104227,9632	0,0000
Pasażerogodziny	8116,5833	5205,2000	0,0000
Prędkość jazdy [km/h]	22,5411	20,0238	0,0000
Liczba podróży w KZ [pas]	35329	24132	0
Liczba podróży źródło-cel [os]	50434		

Tabela 26b – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2022) – WARIANT II (A+M+T)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	11774,3593	13456,8050	1495,7486
Wozogodziny	538,8833	649,4333	52,0667
Pasażerokilometry	168834,0751	92632,9674	24559,6931
Pasażerogodziny	7483,5167	4652,4000	762,1500
Prędkość jazdy [km/h]	22,5608	19,9108	32,2242
Liczba podróży w KZ [pas]	31352	20133	10561
Liczba podróży źródło-cel [os]	50434		

Tabela 26c – Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – model stanu istniejącego (dane dla roku 2022) – WARIANT III (A+T)

PRACA PRZEWOZOWA			
INFORMACJE O POJAZDACH	AUTOBUSY	MIKROBUSY	TRAMWAJE
Wozokilometry	11774,3593	0,0000	1495,7486
Wozogodziny	538,8833	0,0000	52,0667
Pasażerokilometry	262292,2322	0,0000	28064,6841
Pasażerogodziny	11697,2583	0,0000	871,2750
Prędkość jazdy [km/h]	22,4234	0,0000	32,2111
Liczba pasażerów	42543	0	11993
Liczba podróży źródło-cel [os]	50434		

W Tabelach 27a i 27b zestawiono opracowane dane dotyczące podziału zadań przewozowych między poszczególne środki przewozowe w każdym z trzech analizowanych wariantów.

Dane przedstawione w tabelach pochodzą z prognoz ruchu sporządzonych w programie VISUM, umożliwiającym podział zadań przewozowych między transport indywidualny i transport zbiorowy, a także między poszczególne środki przewozowe.

Tabela 27a - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – Podział zadań przewozowych w wariantach według liczby pasażerów

Rok, wariant	Liczba przejazdów				Liczba podróży	Wskaźnik przesiadkowości
	autobusami	mikrobusami	tramwajami	razem		
2012	27 813	18 406	0	46 219	39 033	1,18
	60,2%	39,8%	0,0%			
2017				2017 / 2012:	120,2 %	
Wariant I	32 971	22 239	0	55 210	46 934	1,18
	59,7%	40,3%	0,0%			
Wariant II	29 097	18 338	10 176	57 611	46 934	1,23
	50,5%	31,8%	17,7%			
Wariant III	39 261	0	11 605	50 866	46 934	1,08
	77,2%	0,0%	22,8%			
2022				2022 / 2017:	115,1 %	
Wariant I	35 239	24 132	0	59 371	54 034	1,10
	59,4%	40,6%	0,0%			
Wariant II	31 352	20 133	10 561	62 046	54 034	1,15
	50,5%	32,4%	17,0%			
Wariant III	42 543	0	11 993	54 536	54 034	1,01
	78,0%	0,0%	22,0%			

Z analizy danych zawartych w tabeli 27a wynika, że:

- 1) w przypadku spełnienia się wariantu zachowawczego (wariant I) należy się spodziewać – nieznacznego, ale jednak – rosnącego w kolejnych latach udziału komunikacji mikrobusowej w ogóle przewozów,
- 2) komunikacja tramwajowa w większym stopniu odbierałaby pasażerów traktacji autobusowej niż mikrobusowej (por. wariant II),
- 3) w przypadku wycofania linii mikrobusowych (wariant III) ciężar obsługi komunikacyjnej spadłby na komunikację autobusową; liczba osób korzystających z tramwaju byłaby 3,5-krotnie mniejsza,
- 4) reorganizacja komunikacji autobusowej mająca na celu ograniczenie lub nawet likwidację niektórych linii dublujących połączenia realizowane przez nowo powstałą traktację tramwajową (wariant II) spowodowałaby wymuszenie większej przesiadkowości, o czym świadczy zauważalnie wyższy poziom wskaźnika przesiadkowości,
- 5) wariant III zakładający pozostawienie jedynie dwóch traktacji: autobusowej i tramwajowej stanowi rozwiązanie charakteryzujące się najniższą przesiadkowością (zwłaszcza w okolicy 2022 r.); oznacza to, że zbory pasażerów podróżujących oboma rodzajami komunikacji byłyby praktycznie rozłączne: tramwaj służyłby do przemieszczania się tylko osobom, które dotrą do jego przystanków pieszo, na rowerze albo transportem indywidualnym,
- 6) pasażerowie korzystający dotąd z komunikacji mikrobusowej w większości przesiadają się do autobusów, a nie do tramwajów.

Wnioski te potwierdzają się także po analizie danych zawartych w Tabeli 27b, obrazujących nie tylko liczbę pasażerów, ale wielkość przewozów mierzoną w pasażerokilometrach, a więc uwzględniającą także długość podróży.

Tabela 27b - Parametry komunikacji miejskiej w Jaworznie – Podział zadań przewozowych w wariantach według liczby pasażerokilometrów

Rok, wariant	Liczba pasażerokilometrów w przewozach:			
	autobusami	mikrobusami	tramwajami	razem
2012	140 448	78 182	0	218 630
	64,2%	35,8%	0,0%	
2017				
Wariant I	167 027	93 547	0	260 574
	64,1%	35,9%	0,0%	
Wariant II	153 539	82 410	23 697	259 646
	59,1%	31,7%	9,1%	
Wariant III	236 198	0	27 297	263 495
	89,6%	0,0%	10,4%	
2022				
Wariant I	182 956	104 227	0	287 183
	63,7%	36,3%	0,0%	
Wariant II	168 834	92 632	24 559	286 025
	59,0%	32,4%	8,6%	
Wariant III	262 292	0	28 064	290 356
	90,3%	0,0%	9,7%	

4.3.2. Analiza izochronowa wpływu komunikacji tramwajowej i mikrobusowej na docelowy układ komunikacji zbiorowej w mieście

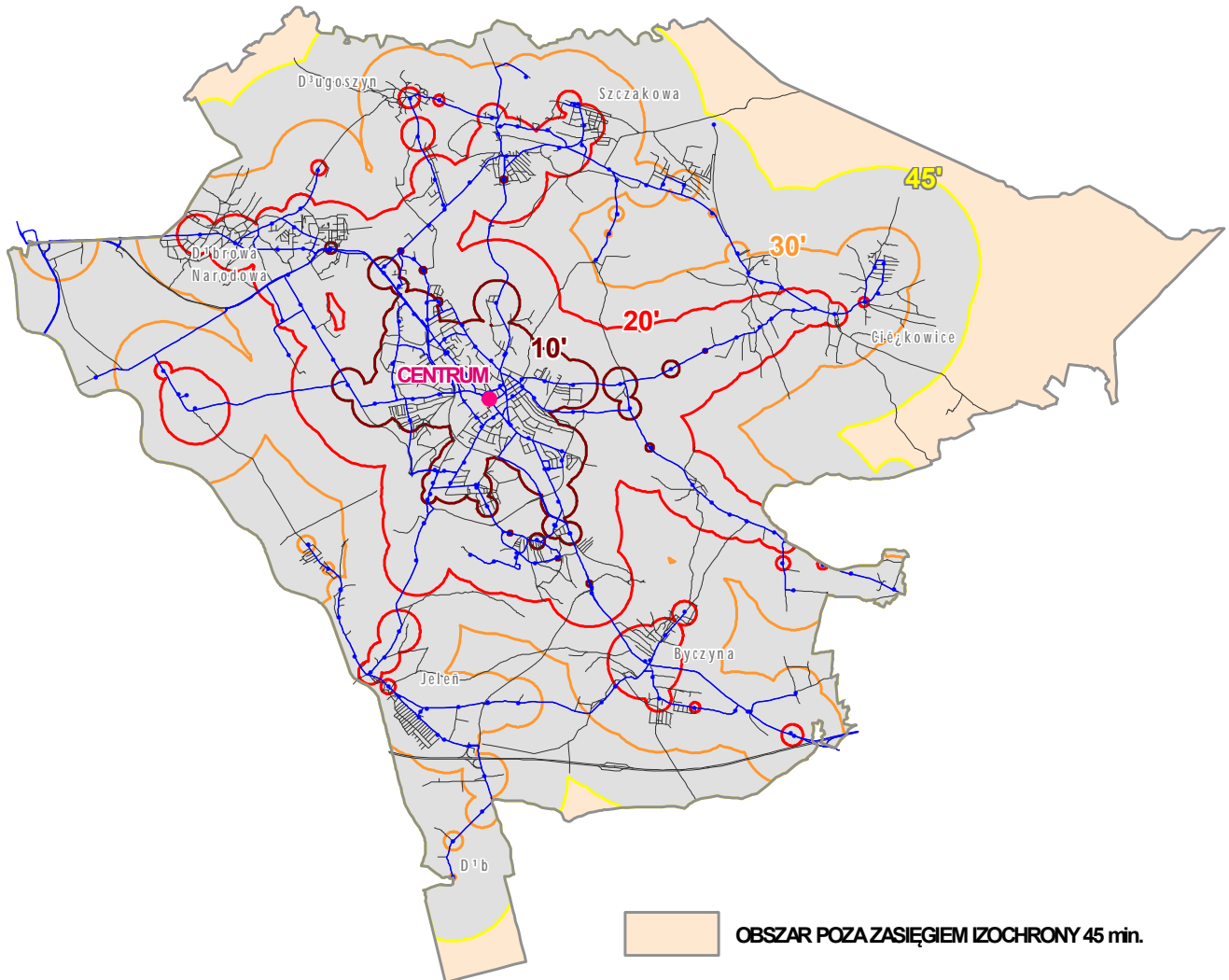
Dla założonego rozwoju układu komunikacji zbiorowej została wykonana wariantowa analiza izochronowa dla przystanku „Centrum”.

Analiza została wykonana dla każdego z 3 przedstawionych wariantów – wyniki przedstawiono na rys. 31a-31c.

Wskazują one, że zarówno wprowadzenie nowej traktacji (linia tramwajowa) jak również rezygnacja z komunikacji mikrobusowej nie miałyby żadnego wpływu na dostępność komunikacyjną centrum miasta.

IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU **CENTRUM**

Wariant I - istniejący układ sieci autobusowej i mikrobusowej (wariant zachowawczy)



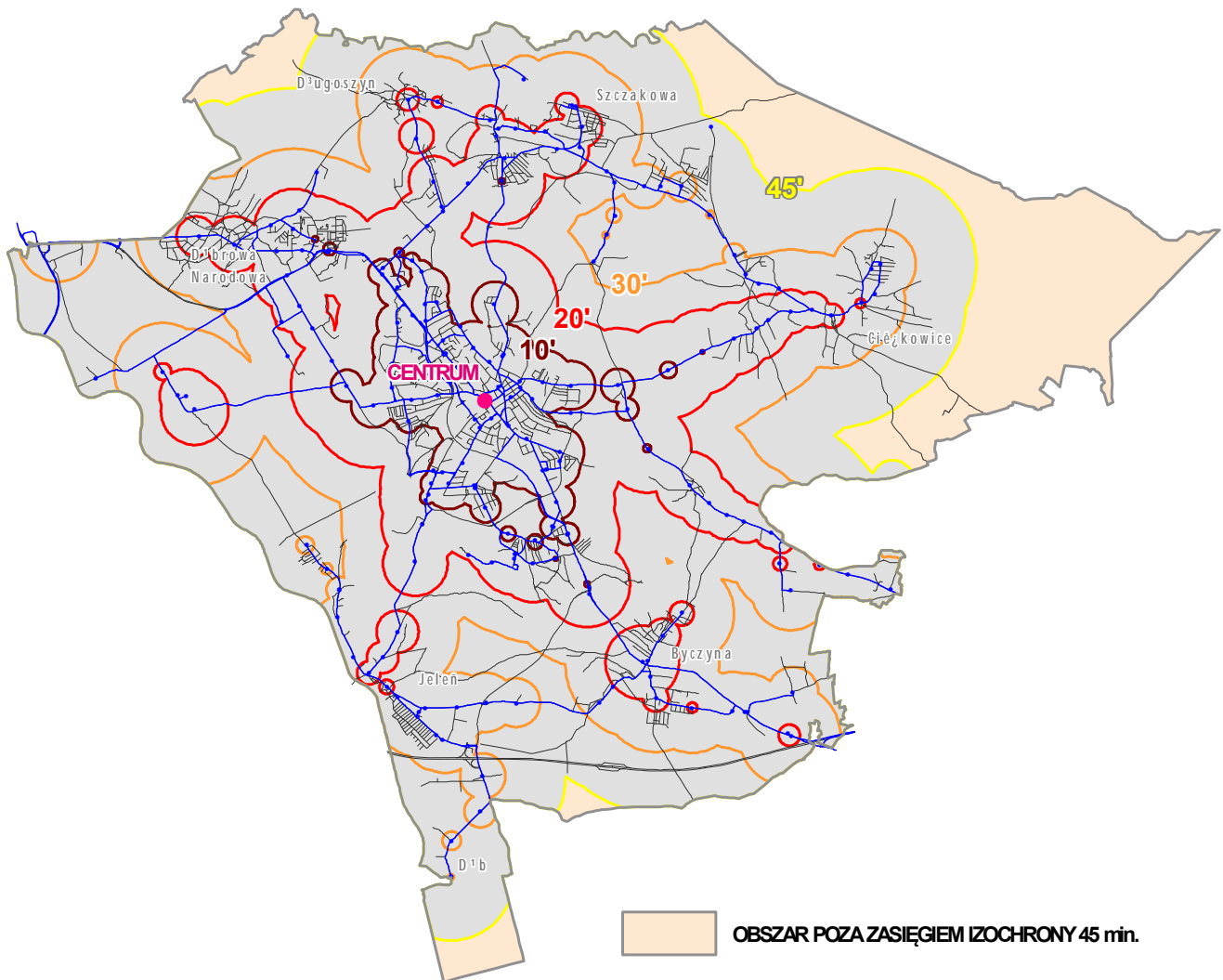
Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	42 003	44,7 %	1 032	7 %
2	20 min.	76 898	81,8 %	4 509	30 %
3	30 min.	91 970	97,9 %	9 351	61 %
4	45 min.	93 940	100,0 %	13 246	87 %

Rys. 31a – Analiza izochronowa – wariant I

IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

CENTRUM

Wariant II - istniejący układ sieci autobusowej i mikrobusowej poszerzony o trację tramwajową z częściowo wyciętymi liniami autobusowymi i mikrobusowymi w śladzie projektowanych linii tramwajowych (pierwszy wariant rozwojowy)



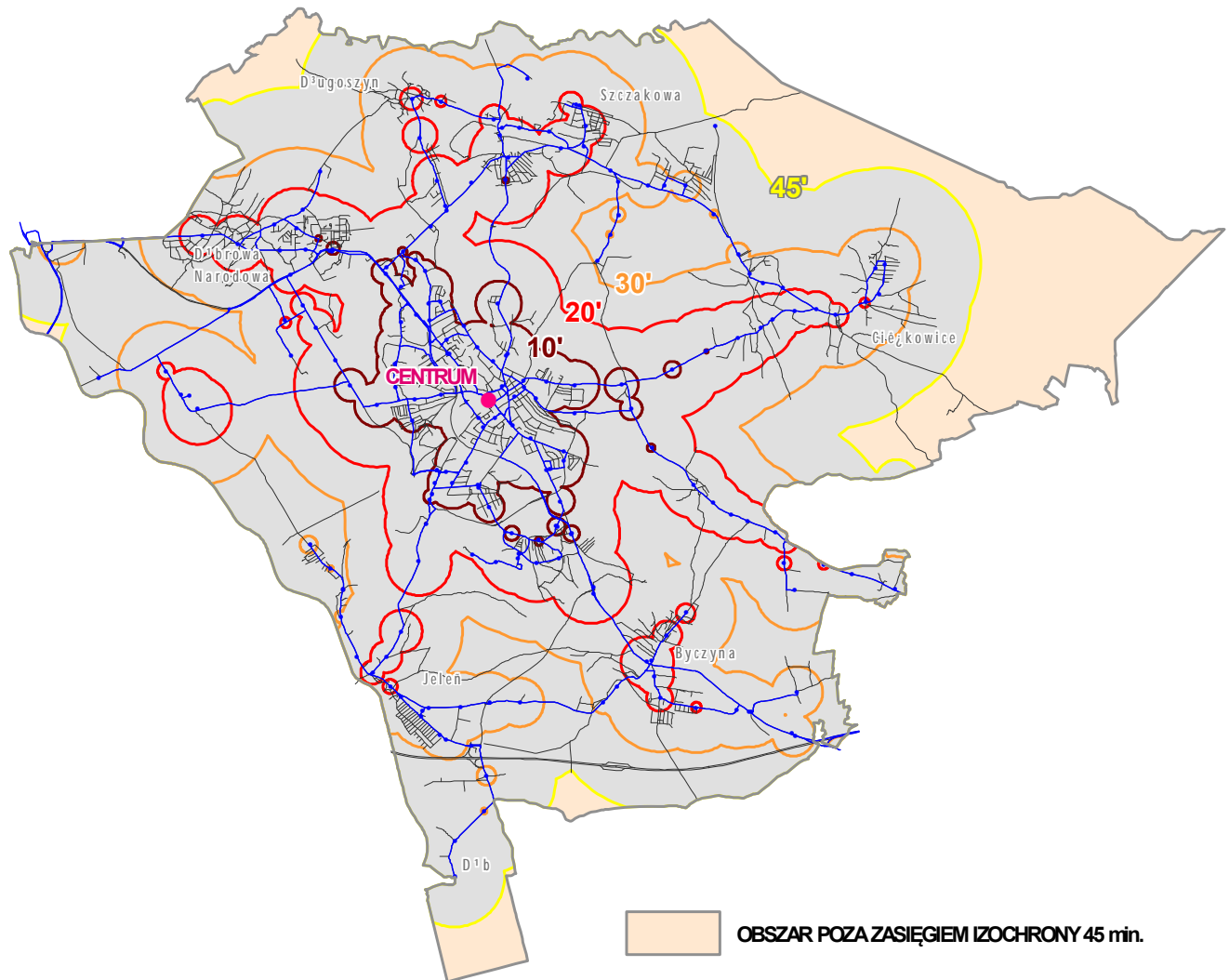
Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	45606	48,5 %	1134	7 %
2	20 min.	76932	81,9 %	4514	30 %
3	30 min.	91977	97,9 %	9299	61 %
4	45 min.	93938	100,0 %	13220	87 %

Rys. 31b – Analiza izochronowa – wariant II

IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

CENTRUM

Wariant III - istniejący układ sieci autobusowej poszerzony o trację tramwajową, bez mikrobusów (drugi wariant rozwojowy)



Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	45459	48,4 %	1107	7 %
2	20 min.	75900	80,8 %	4380	29 %
3	30 min.	91394	97,3 %	9025	59 %
4	45 min.	93938	100,0 %	13152	86 %

Rys. 31c – Analiza izochronowa – wariant III

Podsumowując:

- 1) Podstawą komunikacji zbiorowej w mieście pozostanie trakcja autobusowa obsługiwana przez przewoźnika wybranego przez Gminę Miasta Jaworzno,
- 2) W przypadku uzyskania zadowalających parametrów ruchowych i eksploatacyjnych możliwe jest wprowadzenie na głównej osi komunikacyjnej miasta (Osiedle Stałe – Centrum – Krakowska) trakcji tramwajowej, która byłaby wykorzystywana do podróży lokalnych osobom, które dotrą do jego przystanków pieszo, na rowerze albo transportem indywidualnym,
- 3) Miasto powinno opracować system poprawiający funkcjonowanie komunikacji mikrobusowej poprzez jej lepsze wkomponowanie w system publicznego transportu zbiorowego bądź ograniczenie jej zakresu. Jednak na dzień dzisiejszy brak jest uregulowań prawnych na poziomie ustawowym, które pozwoliłyby na sprawne „zarządzanie” komunikacją mikrobusową wykonywaną przez prywatnych przewoźników. Istotnym czynnikiem może okazać się tutaj kwestia przepustowości przystanków – w przypadku Gminy Miasta Jaworzno istnieje przynajmniej jeden przystanek (a w przyszłości sytuacja może dotyczyć większej ilości przystanków), który na dzień dzisiejszy wskazuje na możliwość wyczerpania jego przepustowości w najbliższym czasie. Jest to przystanek Centrum. Koniecznym więc może okazać się ograniczenie jego dostępności dla niektórych przewoźników celem poprawienia jego przepustowości.

5. SYSTEM ORGANIZACYJNO – PRAWNY

5.1. Organizacja systemu transportu publicznego w Jaworznie

Zgodnie z ustawą o samorządzie terytorialnym zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym m.in. lokalnego transportu zbiorowego, należy do obowiązków gmin [26, art. 7 ust.1 pkt 4].

Samorząd terytorialny obejmuje wszystkie osoby zamieszkujące na terenie określonej jednostki podziału terytorialnego i jest powołany do kierowania i zarządzania sprawami publicznymi, w interesie mieszkańców. Wykonuje on zadania publiczne niezastrzeżone przez Konstytucję lub ustawy dla organów innych władz publicznych. Zgodnie z treścią Konstytucji RP zadania publiczne służące zaspokajaniu potrzeb wspólnoty samorządowej są wykonywane przez jednostkę samorządu terytorialnego jako zadania własne. Reprezentuje on interesy społeczności wobec organów państwa i wykonuje określone zadania przez ustawy, umowy lub porozumienia. Szczegółowy zakres zadań własnych wynika z ustawy kompetencji oraz z przepisów prawa materialnego.

Organizacja lokalnego transportu publicznego jest jednym z najważniejszych zadań realizowanych przez Gminę – Miasto Jaworzno. Aby sprostać temu zadaniu z dniem 1 stycznia 2000 r., w wyniku wystąpienia ze struktur Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna”¹⁴, miasto przejęło organizację transportu publicznego na swoim terenie i stało się jedynym udziałowcem Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie (PKM Jaworzno). Spółka przejęła zarazem rolę przewoźnika i organizatora komunikacji miejskiej. Stan taki utrzymał się do końca czerwca 2009 r., kiedy to rolę zarządcy komunikacji objął Miejski Zarząd Dróg i Mostów (MZDiM) w Jaworznie, a PKM Jaworzno od tego dnia stało się tzw. operatorem wewnętrznym wyodrębnionym i podległym Zarządcy, powołanym do świadczenia usług w zakresie transportu zbiorowego zgodnie z rozporządzeniem nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zmiana ta oznaczała **rozdzielenie kompetencji organizatora transportu zbiorowego od wykonawcy przewozów**.

W zakresie przewozów komunikacji zbiorowej zarządzanej przez MZDiM oprócz miasta Jaworzno znajdują się trzy miasta konurbacji górnośląskiej: Katowice, Mysłowice i Sosnowiec oraz Chrzanów w województwie małopolskim. Przewozy te umożliwiają mieszkańcom Jaworzna podróże do sąsiednich miejscowości.

5.2. Zakresy czynności podmiotów uczestniczących w organizacji systemu transportu publicznego w Jaworznie

Organizator

Organizatorem transportu publicznego jest z mocy prawa właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

W celu zapewnienia realizacji zadania własnego gminy w zakresie potrzeb dotyczących transportu zbiorowego funkcję organizatora lokalnego transportu zbiorowego realizowanego przez Gminę Miasto Jaworzno przekazano Miejskiemu Zarządowi Dróg i Mostów (MZDiM). Rolę organizatora MZDiM prowadzi samodzielnie lub w drodze zawierania stosownych umów i porozumień.

Zarządca-Organizator

Funkcję zarządcy transportu zbiorowego w mieście Jaworzno realizuje od 1 lipca 2009 r. Miejski Zarząd Dróg i Mostów (MZDiM). Podstawę prawną stanowi Uchwała Rady Miejskiej z 26.03.2009 r., której przedmiotem jest świadczenie przez PKM na rzecz MZDiM usług transportu lokalnego.

¹⁴ - Związek Komunalny "Komunikacja Międzygminna" z siedzibą w Jaworznie powstał latem 1991 roku z inicjatywy czterech sąsiadujących gmin ówczesnego województwa katowickiego: Jaworzna, Chrzanowa, Trzebini i Libiąża w celu wspólnej realizacji zadań w zakresie lokalnego transportu publicznego. Obecnie działa w formie organizacyjnej trzech gmin: Chrzanowa, Trzebini i Libiąża i ma siedzibę w Chrzanowie.

Do zadań MZDiM należy m.in.:

- zarządzanie lokalnym transportem publicznym realizowanym przez Gminę Miasta Jaworzno,
- zarządzanie infrastrukturą transportu zbiorowego oraz obiektami i urządzeniami towarzyszącymi,
- realizowanie zadań w zakresie logistyki transportu publicznego realizowanego przez gminę,
- utrzymywanie infrastruktury przystankowej,
- prowadzenie analiz w zakresie potrzeb przewozowych,
- planowanie rozwoju układu transportu zbiorowego w mieście i koordynacja działań w tym zakresie,
- uzgadnianie rozkładów jazdy,
- pobieranie opłat za przewóz, w tym emitowanie oraz organizacja dystrybucji i sprzedaży biletów, a także zapewnienie ich kontroli (na podstawie umowy wykonawczej z 30.06.2009 r. zadanie to wykonuje Przewoźnik),
- rozliczanie zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego realizowanego przez Gminę M. Jaworzno,
- kontrola przewozów pod względem jakości świadczonych usług,
- wydawanie zezwoleń i zaświadczeń na wykonywanie lokalnego transportu drogowego.

Przewoźnik – Operator wewnętrzny

Podstawowym zadaniem Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie (PKM Jaworzno) jest wykonywanie powierzonych przez Prezydenta Miasta zadań z zakresu usług transportu lokalnego (uchwała Rady Miejskiej Jaworzno z 26 marca 2009 r. nr XXXI/430/2009 oraz Zarządzenie nr GK/0151/204/09).

Od dnia wejścia w życie umowy wykonawczej z dn. 30.06.2009 r. zawartej z Gminą Jaworzno (MZDiM), PKM zobowiązane jest świadczyć usługi transportu lokalnego na zasadach określonych w umowie z zachowaniem standardów świadczenia usług.

Zgodnie z ww. umową Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej jest stroną odpowiedzialną za produkcję biletów na własny koszt i własne ryzyko oraz zobowiązane jest:

- * zapewnić na własny koszt i własne ryzyko sprzedaż biletów przez kierowców autobusów,
- * zapewnić przede wszystkim funkcjonowanie i dystrybucję w ramach wykonywanych Usług transportu lokalnego biletu elektronicznego, wprowadzonego w mieście na podstawie umowy z 28 stycznia 2005 r. zawartej pomiędzy PKM a Mennicą,
- * świadczyć usługi transportu lokalnego używając pojazdów będących do dyspozycji,
- * do zapewnienia na własny koszt taboru niezbędnego do świadczenia usług transportu lokalnego z zachowaniem standardów świadczenia usług.

Istotnym punktem w umowie jest zapis mówiący, że w przypadku gdy z przyczyn niezależnych od PKM nie jest ono w stanie świadczyć zgodnych z planem usług transportu lokalnego (np. gdy nie posiada wystarczającej ilości taboru) uprawniony jest do zlecenia w danym roku świadczenia, nie więcej niż 15% łącznej ilości przewidzianych w planie wozokilometrów, osobom trzecim. Przedstawiona sytuacja nie zwalnia PKM z obowiązku zachowania i przestrzegania standardów świadczenia usług przez ww. osoby trzecie. PKM w tej sytuacji odpowiada jak za działania własne.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej ponosi wyłączną odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów korzystających z usług transportu lokalnego.

Wpływy z tytułu sprzedaży biletów uprawniających pasażerów do korzystania z usług transportu lokalnego są należne PKM i nie są przekazywane do MZDiM.

PKM jest zobowiązane zapewnić ciągłość świadczonych usług, opisanych w planie świadczenia usług, niezależnie od okoliczności, z wyjątkiem wystąpienia siły wyższej.

Inni przewoźnicy

Na obszarze Gminy Miasta Jaworzno funkcjonuje również komunikacja mikrobusowa, w której przewoźnikami są osoby prywatne wykorzystujące własne pojazdy typu mikrobus. Przewozy mają charakter regularny i są prowadzone według rozkładów jazdy zatwierdzonych przez Zarządcę transportu zbiorowego w mieście (MZDiM).

5.3. Tabor

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie od lat prowadzi konsekwentną politykę wymiany taboru. Od 2011 roku eksploatowane są wyłącznie autobusy niskopodłogowe i spełniające wygórowane normy czystości spalin. W 2012 r. PKM dysponowało 59 niskopodłogowymi autobusami (wykaz w Tabeli 28). Średni wiek autobusów wynosił 6,5 roku. Należy zaznaczyć, że wszystkie autobusy będące w eksploatacji są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

Tabela 28 – Stan autobusów na dzień 20.09.2012 roku

L.p.	Numer tabor.	Marka i typ	Rok prod.	Tabor (kategoria)	Liczba miejsc		
					siedz.	stojąc.	razem
1	204	Solaris Urbino 15	2004	C	40	120	160
2	205	Solaris Urbino 15	2004	C	40	120	160
3	206	Solaris Urbino 15	2004	C	40	120	160
4	207	Solaris Urbino 15	2004	C	40	120	160
5	208	Solaris Urbino 15	2004	C	40	120	160
6	209	Solaris Urbino 15	2004	C	40	120	160
7	245	MAN NM222	1996	A	27	30	57
8	246	MAN NM222	1997	A	27	30	57
9	247	MAN NM222	1996	A	27	30	57
10	248	MAN NG272	1993	C	55	111	166
11	253	MAN NG312	1995	C	52	112	164
12	254	MAN NG312	1995	C	53	112	165
13	255	MAN NG312	1995	C	52	112	164
14	256	MAN NL263	1999	B	36	56	92
15	257	MAN NL263	1999	B	36	56	92
16	258	MAN NL263	1999	B	36	56	92
17	259	MAN NÜ313	1998	B	45	48	93
18	260	MAN NÜ263	1998	B	45	50	95
19	261	Solbus SM12	2010	A	23	70	93
20	262	Solbus SM12	2010	A	23	70	93
21	263	Solbus SM12	2010	A	23	70	93
22	264	Solbus SM12	2010	A	23	70	93
23	265	Solbus SM12	2010	A	23	70	93
24	266	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
25	267	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
26	268	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
27	269	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102

L.p.	Numer tabor.	Marka i typ	Rok prod.	Tabor (kategoria)	Liczba miejsc		
					siedz.	stojąc.	razem
28	270	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
29	271	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
30	272	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
31	273	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
32	274	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
33	275	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
34	276	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
35	277	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
36	278	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
37	279	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
38	280	Scania CN280UB	2010	B	29	76	102
39	281	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
40	282	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
41	283	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
42	284	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
43	285	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
44	286	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
45	287	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
46	288	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
47	289	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
48	290	MAN NL313-15	2010	C	38	108	146
49	291	MAN NG313	2003	C	45	134	179
50	292	Scania Hess N94	2003	C	47	117	164
51	293	Scania Hess N94	2003	C	47	117	164
52	294	Scania Hess N94	2003	C	49	117	166
53	295	MAN NL 283	2003	B	35	70	105
54	296	MAN NL 263	2000	B	31	67	98
55	297	Solaris Urbino 12	2004	B	27	78	115
56	298	Solaris Urbino 12	2004	B	27	78	115
57	299	MAN NG313	2002	A	43	118	161
58	300	MAN NL273	2007	B	30	77	107
59	301	MAN NL273	2007	B	30	77	107

Jak wynika z zestawienia, w Jaworznie użytkowany jest w większości tabor wielkopojemny. Pojemność autobusów mieści się w przedziale od 92 do 179 osób (trzy mniejsze autobusy MAN NM222, zostały w 2013 r. wycofane z eksploatacji). Stwarza to wyższy komfort podróży pasażerom i redukuje zagrożenia w sytuacji, gdy któryś z pojazdów musi przyjąć pasażerów z kursu, który „wypadł”. Z drugiej jednak strony na wielu kursach pojawia się nadmiar oferty przewozowej, a to z kolei może mieć przełożenie na koszty funkcjonowania systemu.

W ciągu roku pojazdy PKM Jaworzno wykonują ponad 4 mln kilometrów. Obsługują one linie na terenie Gminy Miasta Jaworzna oraz zaspokajają potrzeby mieszkańców Jaworzna w zakresie transportu do Chrzanowa, Katowic,

Mysłowic i Sosnowca. Wszystkie pojazdy codziennie przechodzą bieżące przeglądy techniczne, są tankowane, a także czyszczone z zewnątrz i wewnątrz.

5.4. System informacji pasażerskiej

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [26] określa, a wręcz nakazuje, oznakowanie środków transportu, którymi wykonywane są usługi w zakresie transportu publicznego, w sposób widoczny. Podawanie rozkładów jazdy do publicznej wiadomości na wszystkich dworcach, przystankach, a także upublicznienie cenników opłat i taryf oraz regulaminów przewozów (warunki obsługi podróżnych, warunki przewozu osób, bagażu, podanie właściwego organu do zgłaszania skarg i reklamacji). Cennik opłat winien zawierać ceny biletów ulgowych wynikające ze stosownych uprawnień oraz uprawnień ustanowionych przez danego organizatora.

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów prawidłowego funkcjonowania komunikacji miejskiej. Podstawą funkcjonowania transportu publicznego jest odpowiednie przekazanie informacji pasażerskiej, która przede wszystkim powinna być przyjazna człowiekowi i możliwie na najwyższym poziomie.

Organizator transportu publicznego powinien zapewnić:

- * odpowiednią dystrybucję biletów,
- * szeroką dostępność oferty poprzez:
 - punkty sprzedaży,
 - kanały elektroniczne,
 - automaty biletowe na przystankach i wewnątrz pojazdów,
 - za pośrednictwem telefonii komórkowej.

Organizator powinien udostępnić podróżnym informację dotyczącą:

- * planowania podróży,
- * oferty biletowej(rodzaje biletów)
- * taryfy
- * warunków i możliwości przewozu rowerów,
- * opóźnień
- * zaprzestania obsługi połączeń.

W przypadku Jaworzna część tych działań zgodnie z umową wykonawczą została przekazana przewoźnikowi – operatorowi.

Aktualnie obowiązujący system informacji dla pasażerów komunikacji zbiorowej w Jaworznie można rozpatrywać na trzech płaszczyznach: informacja na przystankach, w pojazdach oraz w internecie i innych nośnikach danych elektronicznych (telefonach komórkowych).

Informacja na przystankach zawiera:

- ✓ Zabezpieczone wydruki rozkładów jazdy z nazwą przystanku, numerem linii, trasą przejazdu, rozkładem jazdy i nazwą przewoźnika obsługującego daną linię.
- ✓ Dynamiczną informację dostępną w chwili obecnej na kilkunastu tablicach elektronicznych, pokazujących rzeczywiste przyjazdy i odjazdy autobusów komunikacji miejskiej,
- ✓ Numer telefonu przewoźnika, numer sms, kod QR przystanku i adres strony internetowej przewoźnika.

Informacja w pojazdach:

- ✓ Tablice kierunkowe świetlne, umieszczone z przodu i z boku pojazdu z numerem linii i kierunkiem, a z tyłu autobusu tablica numerowa linii
- ✓ Informację o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (komplet informacji w tym zakresie zawierają naklejki umieszczone w każdym pojeździe);
- ✓ Informacja głosowa i tablica świetlna wysyłające komunikaty głosowe (w części autobusów również na zewnątrz pojazdu) zawierające nazwę przystanku, na którym pojazd się zatrzymuje, a także nazwę następnego przystanku na trasie.
- ✓ Schemat tras linii (każdy pojazd komunikacji miejskiej posiada schemat sieci wraz z danymi teleadresowymi)

Informacja w internecie i na innych nośnikach elektronicznych

Najszerzym źródłem informacji dla pasażera jest strona internetowa przewoźnika - operatora (<http://www.pkm.jaworzno.pl/>). Dostępne tam są wszystkie niezbędne dane dotyczące planowanej podróży. Na szczególną uwagę zasługuje internetowa wyszukiwarka połączeń pozwalająca na wyszukanie optymalnego połączenia pomiędzy dwoma interesującymi przystankami wraz z czasem łącznej podróży i wskazówkami dotyczącymi ewentualnych przesiadek.

Pasażer ma również dostęp do układu sieci komunikacji zbiorowej, do wykazu wszystkich linii autobusowych. Ponadto zamieszczony jest rozkład jazdy dla wszystkich linii, w tym rozkład jazdy w czasie rzeczywistym połączony z dokładną mapą miasta uwzględniającą lokalizację wszystkich przystanków komunikacji miejskiej.

Na stronie internetowej znajdują się także:

- ✓ informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów,
- ✓ schemat tras i linii,
- ✓ komunikaty na temat bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- ✓ informacje na temat Systemu Jaworzniczkiej Karty Miejskiej (w tym obsługa kart miejskich),
- ✓ informacje dotyczące systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – kiedyprzyjedzie.pl,
- ✓ dane teleadresowe organizatora komunikacji miejskiej i przewoźnika,
- ✓ inne dane na temat organizatora komunikacji miejskiej.

Strona internetowa operatora komunikacji miejskiej kierowana jest również do użytkowników telefonów komórkowych z dostępem do Internetu – zawiera te same informacje.

System dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP).

SDIP jest to system, który dostarcza informację o realizacji zadań przewozowych wykonywanych środkami komunikacji publicznej pasażerom i udostępnia ją służbom nadzoru. Podstawowym zadaniem tego systemu jest dostarczenie pasażerom informacji o prognozowanym czasie odjazdu pojazdu obsługującego określoną linię z wybranego przystanku. Informacja o czasie odjazdu jest przekazywana pasażerom i prezentowana za pomocą elektronicznych tablic przystankowych. Wiadomości prezentowane na elektronicznych nośnikach informacji to m. in. nazwa przystanku, numer linii, prognozowany lub/i rozkładowy czas odjazdu, ewentualnie komunikaty specjalne np. informacja o utrudnieniach w ruchu, objazdach, cenach biletów, itp.

SDIP dostarcza bardzo ważne informacje osobom organizującym transport publiczny:

- aktualne położenie pojazdów na obszarze realizowanych zadań,
- trasa przebiegu pojazdów,
- realizowane kursy,
- informacje o opóźnieniu lub przyspieszeniu realizowanych kursów,
- stan pracy wybranych elementów systemu, np. tablic przystankowych

W tym miejscu należy podkreślić istotne z punktu widzenia pasażera informacje i dogodności jakie wprowadził przewoźnik - operator transportu zbiorowego w Jaworznie.

Do niedawna informacja o planowanych rozkładach jazdy prezentowana była jedynie na tabliczkach przystankowych. Jest to jednak informacja statyczna nieuwzględniająca aktualnej sytuacji. Dzięki coraz prężniej rozwijającej się technice w branży telekomunikacyjnej możliwe było dostarczenie pasażerom informacji dynamicznej o bieżącej pozycji pojazdów oraz ich czasów przyjazdów i odjazdów.

W Jaworznie opracowano i wdrożono system dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) działający w oparciu o serwis internetowy kiedyprzyjedzie.pl. Dzięki niemu podróżni mają dostęp do rzeczywistych odjazdów jaworzniczych autobusów z dowolnego przystanku w sieci komunikacyjnej PKM.

Z serwisu można obecnie korzystać na dwa sposoby:

- wysyłając SMS pod podany numer oraz
- odwiedzając stronę internetową jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl.

Została także udostępniona bezpłatna aplikacja ułatwiająca korzystanie z serwisu w telefonach komórkowych.

Należy zaznaczyć, że Jaworzno jest pierwszym miastem w województwie śląskim, które swoim pasażerom zaoferowało pełną informację o rozkładach jazdy w czasie rzeczywistym, z dowolnego przystanku sieci.

Jaworznicza Karta Miejska

Znacznym udogodnieniem dla pasażerów jest także wprowadzenie Jaworzniczej Karty Miejskiej, która:

- ✓ jest nośnikiem biletów okresowych
- ✓ umożliwia opłacanie jednorazowych przejazdów autobusami (z tzw. elektronicznej portmonetki)
- ✓ pełni funkcję karty identyfikacyjnej w miejskiej bibliotece
- ✓ umożliwia dostęp do pomieszczeń oraz rejestrację czasu pracy pracowników Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie
- ✓ jest wykorzystywana przez kontrolerów biletów (służy do rejestrowania ich pracy oraz blokowania kasowników podczas przeprowadzania kontroli)
- ✓ katalog usług możliwych do realizacji przy użyciu karty jest wciąż otwarty – wprowadzenie kolejnych funkcjonalności (takich jak np. pobór opłat parkingowych czy wykorzystanie karty w systemach lojalnościowych) uzależnione jest od chęci podjęcia współpracy przez inne podmioty.

Celem modyfikacji tradycyjnego sposobu zakupu biletów było zaoferowanie mieszkańcom Jaworzna i okolic wygodnej formy wnoszenia opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym wykorzystaniu szeregu dodatkowych korzyści. (Jaworznicza Karta Miejska istnieje od 2005r. Projekt powstał dzięki współpracy Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie oraz Mennicy Polskiej S.A.)

Wprowadzenie Jaworzniczej Karty Miejskiej przynosi wiele udogodnień i korzyści dla pasażerów, a w szczególności:

- wszystkie bilety okresowe dostępne są w każdym z punktów doładowań
- doładowanie elektronicznej portmonetki (o odpowiednio wysokim nominale) umożliwia opłacenie dowolnej podróży autobusami Spółki
- łatwe i szybkie kodowanie biletu – do każdego zakupu dodawany jest paragon informujący o zakresie nabytych uprawnień (terminie ważności i rodzaju zakupionego biletu okresowego lub wielkości kwoty doładowania dla elektronicznej portmonetki)
- personalizacja karty umożliwia wydanie jej duplikatu (w przypadku zagubienia, zniszczenia lub kradzieży karty) – wszystkie zapisane na karcie bilety oraz elektroniczna portmonetka są odtwarzane
- powszechna dostępność punktów sprzedaży biletów na terenie Jaworzna oraz w miastach, do których docierają jaworznicze autobusy
- łatwość posługiwania się kartą (pierwsza karta każdemu użytkownikowi wydawana jest bezpłatnie).

Karta Miejska sprawia, że przewoźnik również może czerpać z jej stosowania określone korzyści:

- dystrybucja biletów elektronicznych jest tańsza w porównaniu z ich papierowymi odpowiednikami
- System Karty Miejskiej umożliwia elastyczne kształtowanie opłat taryfowych przez PKM (czyli praktycznie natychmiastową zmianę cen i rodzajów biletów)
- kontrola biletów elektronicznych jest szybka a cały proces rejestrowany jest przez sprawdzarkę rewizorską.

Kolejnym udogodnieniem dla pasażerów jest zainstalowanie w autobusach biletomatów. Działają one od 2012 r. w dziesięciu 15-metrowych „unijnych” autobusach MAN. Rozwiązanie to Jaworzno wprowadziło jako pierwsze na Śląsku, przyczyniło się do zwiększenia płynności przejazdu i tym samym zwiększyło punktualność realizacji rozkładu jazdy. Każdego miesiąca w biletomatach sprzedawane są bilety na kwotę blisko 100 tys. zł.

Od czerwca 2013 r. obowiązuje nowy cennik opłat za przejazdy jaworzniczą komunikacją. Wprowadzone w taryfie biletowej zmiany, dzięki czytelnemu podziałowi biletów jednorazowych na obowiązujące w jednej, dwóch i trzech strefach, umożliwiły również uproszczenie interfejsu automatów biletowych. W związku z tym procedura zakupu biletów stała się jeszcze krótsza i prostsza. Każdy bilet na przejazd jednorazowy można teraz wybrać – jednym dotknięciem – bezpośrednio z głównego ekranu urządzenia, następnie można przejść od razu do ekranu płatności, gdzie istnieje możliwość dokonania zapłaty bądź monetami, bądź zbliżeniową kartą płatniczą. Zakup biletu trwa od kilku do kilkunastu sekund. Automat wydaje resztę. Wydrukowany bilet jest skasowany i nie wymaga przykładania go do kasownika. W automacie możliwe jest także doładowanie Elektronicznej Portmonetki.

Dla poprawy komfortu podróżowania PKM udostępniło w 26 autobusach bezpłatny dostęp do internetu. W każdym z tych autobusów objętych strefą Wi-Fi umieszczone zostały stosowne naklejki informacyjne.

W okresie letnim wybrane linie obsługiwane są pojazdami wyposażonymi w bagażnik zewnętrzny przystosowany do przewozu rowerów. Lista kursów i przystanków tych autobusów dostępna jest w internecie, w postaci pliku w formacie pdf, ponadto na rozkładach jazdy (zarówno tradycyjnych w tabliczkach przystankowych jak i tych wyświetlanych na tablicach elektronicznych) istnieje informacja o kursach, które wyposażone są w bagażnik do przewozu rowerów.

6. SYSTEM FINANSOWO – EKONOMICZNY

6.1. Źródła i formy finansowania, odpłatność usług

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego (zwanego powszechnie komunikacją miejską) jest finansowane z przychodów ze sprzedaży biletów oraz z wpływów z wynagrodzenia (rekompensaty) kalkulowanego zgodnie z Umową Wykonawczą z Gminą Miasta Jaworzno.

Wpływy z biletów wpływają na konto Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie.

Oprócz działalności podstawowej polegającej na świadczeniu usług pasażerskiego transportu publicznego, PKM Jaworzno świadczy inne usługi, związane bezpośrednio z wykonywaniem transportu publicznego, uzyskując przychody z reklamy autobusowej oraz z tytułu opłat dodatkowych.

W 2012 roku PKM Jaworzno wykonało 4 082 657 wozokilometrów [wkm], w tym na terenie:

- * Gminy Jaworzno: 3 465 108 wkm,
- * Gminy Chrzanów: 160 300 wkm
- * KZK GOP: 681 301 wkm

Przychody wynikające z usług transportu publicznego wyniosły 24 800 458 zł (99,7% przychodów operacyjnych), w tym przychody ze sprzedaży usług transportu publicznego 24 714 191 zł., przychody powiązane z transportem publicznym (np. reklama autobusowa) 86 267 zł.

Przychody uzyskane ze sprzedaży biletów w 2012 roku wyniosły 9 895 658 zł, natomiast dotacje z budżetu Gminy Jaworzno wyniosły 14 818 533 zł. Wpływy ze sprzedaży biletów pokryły jedynie 40 % kosztów świadczonych usług transportu publicznego, a dotacja z budżetu miasta wynosiła 60%.

Innymi przychodami PKM, które są bezpośrednio związane z wykonywaną usługą publiczną są wpływy uzyskane z mandatów. W 2012 roku wynosiły one 354 329 zł (rekompensatę z budżetu pomniejszono o tę wartość).

Poza podstawową działalnością Spółki, jaką jest transport pasażerów PKM świadczy również usługi o charakterze niepublicznym, z których czerpie określone dochody. W 2012 r. przychody wyniosły 1 138 273 zł, przy czym najwięcej otrzymano z najmu i dzierżawy (598 122 zł) oraz z usług stacji kontroli pojazdów (433 831 zł).

Biorąc pod uwagę przychody PKM z tytułu świadczenia usług publicznych i niepublicznych razem, to w 2012 roku kształtowały się one na poziomie 25 938 731 zł. Szczegółowe dane zawiera Tabela 29.

Tabela 29 - Zestawienie przychodów PKM Jaworzno ze sprzedaży usług publicznych i niepublicznych w 2012 r.

Źródło przychodu	Wartość [zł]
<u>Przychody z usług transportu publicznego</u>	<u>24 800 458</u>
<u>Przychody ze sprzedaży usług transportu publicznego</u>	<u>24 714 191</u>
przychody od Gminy Jaworzno	14 818 533
przychody ze sprzedaży biletów	9 895 658
<u>Przychody powiązane z transportem publicznym</u>	<u>86 267</u>
przychody z reklamy autobusowej	64 865
pozostałe	21 402
<u>Pozostałe przychody</u>	<u>1 138 273</u>
<u>Przychody stacji kontroli pojazdów</u>	<u>433 831</u>
<u>Przychody z najmu i dzierżawy</u>	<u>598 122</u>
przychody z najmu w budynku administracyjnym	160 157
przychody najmu w budynku zajezdni	84 396
przychody najmu w budynku wydziału	160 943
pozostałe z dzierżawy gruntu	192 626
<u>Inne przychody</u>	<u>106 319</u>
<u>Razem</u>	<u>25 938 731</u>

Źródło: Materiały PKM Sp z o.o. w Jaworznie

W 2012 roku koszty działalności operacyjnej PKM określane według rodzaju miejsca ich powstawania kształtowały się następująco (Tabela 30):

Tabela 30 – Koszty działalności operacyjnej PKM Jaworzno

Rodzaj kosztu	Wartość [zł]
<u>Koszty działalności operacyjnej</u>	<u>27 333 610</u>
<u>Koszty bezpośrednie usług</u>	<u>23 135 348</u>
<u>Koszty pośrednie usług</u>	<u>1 463 402</u>
koszty wydziałowe	215 588
koszty zajezdni	643 174
koszty stacji kontroli pojazdów	535 561
koszty pośrednie wynajmu budynku administracyjnego	69 079
<u>Koszty wytworzenia usług</u>	<u>24 598 750</u>
<u>Koszty administracji i zarządu</u>	<u>2 734 860</u>

Źródło: Materiały PKM Sp z o.o. w Jaworznie

Z punktu widzenia funkcjonowania PKM istotna jest wielkość kosztów własnych pasażerskiego transportu publicznego (Tabela 31).

Tabela 31 – Koszty własne usług transportu lokalnego

Rodzaj kosztu	Wartość [zł]
<u>Koszty bezpośrednie usług transportu lokalnego</u>	<u>23 089 460</u>
<u>Koszty pośrednie usług transportu lokalnego</u>	<u>663 165</u>
koszty wydziałowe	80 602
koszty zajezdni	578 979
koszty stacji kontroli pojazdów	3 583
<u>Koszty wytworzenia usług transportu lokalnego</u>	<u>23 752 624</u>
rozliczone koszty administracji i zarządu	2 652 424
rozliczone koszty administracji sprzedaży	0
<u>Koszty własne usług transportu lokalnego</u>	<u>26 405 048</u>

Źródło: Materiały PKM Sp z o.o. w Jaworznie

Koszty operacyjne usług transportu lokalnego wraz z pozostałymi usługami wynosiły 27 333 610 zł, z czego prawie 97 % (26,4mln zł) kosztów przypada na usługi publiczne transportu a zaledwie 3% (0,9 mln zł.) stanowią koszty nie związane z usługą publiczną.

Spółka dokonała wymiany taboru autobusowego finansując to przedsięwzięcie w dużej części z dotacji ze środków funduszy europejskich. Wartość zakupionych autobusów powiększyła wartość środków trwałych Spółki. Środki te są amortyzowane, a amortyzacja stanowi koszt działalności operacyjnej spółki.

Należy jednak zaznaczyć, że udzielona Spółce dotacja ze środków funduszy europejskich zastępuje część rekompensaty przekazywanej przewoźnikowi. W związku z tym wyłączeniu podlega taka wartość amortyzacji środków trwałych, która dotyczy części sfinansowanej z dotacji.

W związku z powyższym, z tytułu wyłączenia z wynagrodzenia PKM Sp. z o.o. wydatków sfinansowanych z dotacji, w kalkulacji za 2012 rok wyłączeniu z rekompensaty podlega rozliczana kwota dotacji w wysokości 1 871 940 zł.

Całkowita wysokość wynagrodzenia (rekompensaty) za świadczone w 2012 roku usługi pasażerskiego transportu publicznego wynosi:

- bez rozsądnego zysku 14 478 148 zł netto,
- z rozsądnym zyskiem 14 874 573 zł netto.

Przy czym przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Określony jest limit jaki rozsądny zysk przekroczyć nie może (obecnie, zgodnie z Wytocznymi MRR maksymalnej 6% stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału IRR w ujęciu realnym). Oznacza to, że każda metoda obliczania rozsądnego zysku, która nie powoduje przekroczenia wyznaczonego limitu, jest dopuszczalna.

Oznacza to, że stawka wynagrodzenia płaconego przez Gminę Miasta Jaworzno za 1 km wynosi:

- bez rozsądnego zysku 3,55 zł netto
- z rozsądnym zyskiem 3,64 zł netto

Spółka otrzymała w 2012 roku rekompensatę w wysokości: 14 818 533 zł netto.

Różnica pomiędzy wartością rekompensaty otrzymanej w 2012 roku a wartością wynikającą z danych finansowych za 2012 rok wynosi:

- bez rozsądnego zysku: 340 385 zł netto nadpłaty,
- z rozsądnym zyskiem : 56 040 zł netto niedopłaty.

Kalkulacja rekompensaty za świadczenie usług publicznych przysługującej Przewoźnikowi w 2012 roku została przedstawiona w Tabeli 30. Kalkulacji dokonano w dwóch wariantach – z i bez rozsądnego zysku

Tabela 32- Kalkulacja rekompensaty za 2012 rok

Pozycja	Wartość
Koszty świadczenia usług pasażerskiego transportu publicznego	26 713 588
koszty własne świadczenia usług	26 405 048
koszty finansowe	308 539
Wyłączenia	12 235 440
Przychody ze sprzedaży biletów	9 895 658
Przychody ze sprzedaży usług świadczonych podczas wypełniania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych (przychody pozataryfowe)	86 267
Mandaty	354 329
Przychody finansowe	27 246
Dotacje	1 871 940
Wynagrodzenie netto bez rozsądnego zysku (bez VAT)	14 478 148
liczba wozokilometrów (km)	4 082 657
stawka wynagrodzenia za jeden kilometr (bez VAT) (zł/km)	3,55
koszt jednostkowy własny świadczenia usług publicznych wraz z kosztami odsetek (zł/km)	6,54
Rozsądny zysk brutto z tytułu świadczenia usług pasażerskiego transportu publicznego	396 425
kapitał własny związany z usługami pasażerskiego transportu publicznego	3 758 242
stopa kosztu kapitału własnego	6,00%
stopa kosztu kapitału własnego - nominalnie	8,54%
Rozsądny zysk netto z tytułu świadczenia usług pasażerskiego transportu publicznego	321 104
Podatek dochodowy	75 321
Wynagrodzenie netto z rozsądnym zyskiem (bez VAT)	14 874 573
liczba wozokilometrów (km)	4 082 657
stawka wynagrodzenia za jeden kilometr (bez VAT) (zł/km)	3,64
koszt jednostkowy własny świadczenia usług publicznych wraz z kosztami odsetek (zł/km)	6,54
Otrzymane zaliczki z tytułu rekompensaty	14 818 533
różnica z rekompensatą bez rozsądnego zysku (- niedobór/ + nadwyżka)	340 385
różnica z rekompensatą z rozsądnym zyskiem (- niedobór/ + nadwyżka)	-56 040

Źródło: Materiały PKM Sp z o.o. w Jaworznie

6.2. Podsystem taryfowy

Komunikacja miejska zajmuje odrębne miejsce w polityce cen regulowanych przez władze publiczne. Przejawami tej odrębności są:

- konstrukcja taryfy za usługi zbiorowego transportu publicznego,
- stosowanie uprawnień do ulg w opłatach za przejazdy oraz zwolnień z opłat..

Przesłankami odrębności polityki cenowej w komunikacji miejskiej są:

- cele polityki społecznej – wpływanie za pośrednictwem cen za usługi przewozowe na poziom życia ludności miejskiej oraz na zasięg ruchliwości komunikacyjnej;
- cele polityki komunikacyjnej – wpływanie za pośrednictwem cen za usługi na zachowania komunikacyjne ludności.

W każdym systemie taryfowym dopuszcza się wnoszenie opłat za usługi zbiorowej komunikacji miejskiej w formie:

- zapłaty jednorazowej (bilety jednorazowe);
- zapłaty okresowej (bilety okresowe).
- opłaty promocyjnej

Bilety jednorazowe są biletami na okaziciela, bilety okresowe mogą być zarówno na okaziciela jak i imienne.

Cennik usług przewozowych uwzględnia opłaty ulgowe. Uprawnienia do ulg są częścią składową taryfy i wynikają z realizacji celów społecznych. Pozwalają na dofinansowanie określonych grup społecznych, biorąc za podstawę wiek, stan zdrowia, status społeczny, sytuację materialną pasażera. Typowy wymiar ulgi w Polsce to 50%.

Główne cele nowoczesnego systemu biletowego to:

- zapewnienie przychodów ze sprzedaży usług;
- ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej (uproszczenie procedury nabycia biletu i kontroli biletów, przejrzystość zasad taryfowych, możliwość korzystania z różnych środków transportowych);
- poszerzanie wiedzy o użytkownikach (segmentacja pasażerów);
- uczestnictwo w walce z nadużyciami (stosowanie zabezpieczeń biletów przed ich fałszowaniem);
- integracja płatności za korzystanie z różnych usług komunikacyjnych (np. opłat parkingowych).

Istotą spotykanych systemów biletowych jest to, że stosują jedną z następujących form:

- bezpośrednio płacenie pieniędzmi;
- bilet papierowy;
- bilet magnetyczny;
- karta bezstykowa.

Bezpośrednie płacenie gotówką za każdy przejazd jest uciążliwe zarówno dla pasażera, jak i firm przewozowych. W związku z tym coraz częściej wprowadza się w komunikacji miejskiej elektroniczną kartę bezstykową. Umożliwia ona płacenie zarówno za jeden przejazd, jak i za określony okres czasu.

Oferowane obecnie urządzenia i oprogramowanie pozwalają na elastyczne dostosowanie systemu biletowego do danej taryfy, praktycznie bez ograniczeń.

PKM Jaworzno było jedną z pierwszych instytucji, które wykorzystało możliwości stwarzane przez Jaworznicką Kartę Miejską (JKM). Jest ona kartą z pamięciowym układem elektronicznym będącym nośnikiem kontraktów elektroniczną portmonetką (EP) lub innych usług.

Kontrakt (elektroniczny bilet okresowy) – jest zapisem na karcie, uprawniającym do wielokrotnych przejazdów środkami transportu miejskiego PKM zgodnie z obowiązującym cennikiem opłat. Natomiast elektroniczna portmonetka jest usługą uruchomioną na JKM, pozwalająca na gromadzenie środków pieniężnych celem wykorzystania ich do wnoszenia opłat za jednorazowe przejazdy autobusami PKM.

Elektroniczna portmonetka pozwala doładować Jaworzniczką Kartę Miejską dowolną kwotą pieniędzy i za jej pośrednictwem opłacać jednorazowe przejazdy autobusami komunikacji miejskiej (PKM Jaworzno).

Elektroniczna portmonetka daje liczne korzyści, m.in.:

- * niższe ceny przejazdów w stosunku do biletów zakupionych u kierowcy (promocyjne opłaty za przejazd w przypadku wykasowania karty przy wyjściu z autobusu)
- * rozległa sieć punktów sprzedaży oznaczonych logo STREFA™;
- * personalizacja karty (zapisanie na Karcie danych osobowych Pasażera), która umożliwia wydanie duplikatu Karty i odzyskanie środków w przypadku jej utraty lub zniszczenia;
- * trwałość nośnika.

PKM Jaworzno wprowadziło zasady polityki taryfowej na podstawie których pasażer korzysta z usług komunikacji publicznej. Pasażerowie mają do dyspozycji następujące rodzaje biletów: jednorazowe, czasowe na okaziciela, imienne bilety okresowe dostępne na Jaworzniczkiej Karcie Miejskiej.

Bilety jednorazowe

Opłaty za przejazdy dla pasażerów opłacających przejazd z elektronicznej portmonetki dostępnej na Jaworzniczkiej Karcie Miejskiej zależne są od zarejestrowania faktu wyjścia z autobusu, w przeciwieństwie do biletów zakupionych u kierowcy i w automatach biletowych, gdzie stosuje się wyłącznie cennik jak za zakup bez rejestracji wyjścia z autobusu.

Promocyjne opłaty za przejazdy jednorazowe dla pasażerów opłacających przejazd z elektronicznej portmonetki dostępnej na Jaworzniczkiej Karcie Miejskiej, którzy zarejestrowali zarówno swoje wejście jak i wyjście z autobusu przedstawia zamieszczony cennik (Tabele 33 - 35). W przypadku braku rejestracji wyjścia z autobusu przez pasażera opłacającego przejazd z elektronicznej portmonetki dostępnej na Jaworzniczkiej Karcie Miejskiej uznaje się, że pasażer odbył podróż do końca trasy danego kursu.

Uwagi do cennika:

- 1) Teren miast Mysłowice i Sosnowiec traktować należy jako teren jednego miasta (gminy).
- 2) Wszystkie podane ceny są cenami brutto, zawierają podatek od towarów i usług.

Tabela 33 – Cennik biletów podstawowych w komunikacji autobusowej organizowanej przez Gminę Miasto Jaworzno

Obszar obowiązywania biletu strefowego	Bez rejestracji wyjścia z autobusu		Z rejestracją wyjścia z autobusu	
	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
Teren jednego miasta (gminy)	3,00 zł	1,50 zł	1,70 zł	1,30 zł
Teren dwóch sąsiadujących miast (gmin)	3,60 zł	1,80 zł	2,60 zł	1,60 zł
Teren trzech miast (gmin)	4,60 zł	2,30 zł	3,60 zł	2,10 zł

Tabela 34 - Bilety czasowe na okaziciela dostępne w sprzedaży wyłącznie u kierowcy lub w automatach biletowych.

Rodzaj biletu	Uprawnienia	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
24 godzinny	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie całej sieci PKM Sp. z o.o. przez 24 godziny od momentu zakupu.	10,00 zł	5,00 zł
7 dniowy	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie całej sieci PKM Sp. z o.o. przez okres 7 dni od daty oznaczonej na bilecie.	36,00 zł	18,00 zł

Tabela 35 – Imienne bilety okresowe dostępne na Jaworznińskiej Karcie Miejskiej

Symbol	Uprawnienia	Cena biletu normalnego	Cena biletu ulgowego
T – 1	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie wybranego miasta (gminy) przez okres 7 dni od daty oznaczonej na bilecie.	18,00 zł	9,00 zł
M – 1	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie wybranego miasta (gminy) przez okres 30 dni od daty oznaczonej na bilecie.	60,00 zł	30,00 zł
K – 1	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie wybranego miasta (gminy) przez okres 90 dni od daty oznaczonej na bilecie.	140,00 zł	70,00 zł
T – C	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie całej sieci PKM Sp. z o.o. przez okres 7 dni od daty oznaczonej na bilecie.	26,00 zł	13,00 zł
M – C	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie całej sieci PKM Sp. z o.o. przez okres 30 dni od daty oznaczonej na bilecie.	94,00 zł	47,00 zł
K – C	Bilet upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie całej sieci PKM Sp. z o.o. przez okres 90 dni od daty oznaczonej na bilecie.	232,00 zł	116,00 zł

Uiszczenie opłaty za przejazd osoby lub uprawnienie do bezpłatnego przejazdu upoważnia do przewozu bagażu (w tym wózka dziecięcego i inwalidzkiego) oraz zwierzęcia.

Obowiązujące przepisy taryfowe w PKM Jaworzno przewidują szereg ulg dla pasażerów komunikacji miejskiej (Tabela 36).

Tabela 36 - Wykaz osób uprawnionych i dokumentów uprawniających do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów środkami komunikacji miejskiej wykonywanych przez PKM Sp. z o.o. w Jaworznie

OSOBY UPRAWNIONE DO KORZYSTANIA Z BEZPŁATNYCH PRZEJAZDÓW	DOKUMENT UPRAWNIAJĄCY DO KORZYSTANIA Z BEZPŁATNYCH PRZEJAZDÓW
Posłowie, senatorowie Rzeczypospolitej Polskiej.	Ważna legitymacja poselska lub senatorska.
Umundurowani funkcjonariusze Policji, Straży Miejskiej i Żandarmerii Wojskowej.	Legitymacja służbowa.
Inwalidzi wojenni oraz inwalidzi wojskowi, których inwalidztwo powstało w związku ze służbą wojskową.	Legitymacja inwalidy wojennego lub legitymacja rencisty-emeryta wojskowego z adnotacją, że Inwalidztwo powstało w związku ze służbą wojskową (*)
Osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (inwalidzi I grupy) oraz osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności wraz z jednym towarzyszącym im opiekunem.	Wypis z treści orzeczenia komisji lekarskiej ds. inwalidztwa i zatrudnienia stwierdzający zaliczenie do I grupy inwalidów lub orzeczenie lekarza orzecznika ZUS stwierdzające niezdolność do samodzielnej egzystencji, lub orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności wydane przez zespół ds. orzekania o niepełnosprawności, lub legitymacja dokumentująca znaczny stopień niepełnosprawności wydana przez ten zespół. Dokumenty ważne wraz z dowodem tożsamości. (*)
Dzieci do 16. roku życia, dotknięte niepełnosprawnością określoną w § 2 pkt 1 Rozporządzenia MPiPS z dnia 1 lutego 2002 r. (Dz. U. Nr 17, poz. 162) wraz z jednym towarzyszącym im opiekunem.	Orzeczenie o niepełnosprawności bądź legitymacja osoby niepełnosprawnej wydana przez zespół ds. orzekania o niepełnosprawności. (*)
Dzieci przedszkoli specjalnych oraz uczniowie szkół specjalnych wraz z jednym towarzyszącym im opiekunem.	Legitymacja przedszkolna lub szkolna (obowiązuje wzór określony przez właściwe ministerstwo). (*)
Ociemniali i niewidomi wraz z jednym towarzyszącym im przewodnikiem.	Legitymacja Polskiego Związku Niewidomych lub dokument stwierdzający niepełnosprawność w stopniu umiarkowanym lub znacznym z powodu narządu wzroku wraz z dowodem tożsamości. (*)
Dzieci w wieku do 4 lat.	Oświadczenie osoby opiekującej się dzieckiem w czasie podróży.
Osoby, które ukończyły 70. rok życia.	Dowód osobisty lub inny dokument ze zdjęciem umożliwiającym stwierdzenie tożsamości i wieku.
Właściciele samochodu w dniu 22 września każdego roku („Dzień bez samochodu”).	Dowód rejestracyjny samochodu wraz z dowodem tożsamości.
Pracownicy Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie wraz z jedną wskazaną przez nich osobą pozostającą w najbliższym stopniu pokrewieństwa (współmałżonek, dzieci).	Jaworznicka Karta Miejska z zapisanym na niej elektronicznie uprawnieniem do bezpłatnego przejazdu.
Zorganizowane grupy (co najmniej 10 osób) dzieci i młodzieży szkolnej wraz z opiekunem (1 opiekun na 10 osób) uczestniczące w zorganizowanych przy udziale Gminy Miasta Jaworzno formach wypoczynku letniego i zimowego.	„Karta bezpłatnego przejazdu”, zawierająca: imienny wykaz osób uczestniczących w zorganizowanych przy udziale Gminy Miasta Jaworzno formach wypoczynku letniego i zimowego, datę oraz trasę przejazdu, przygotowana przez organizatora wypoczynku, potwierdzona przez Wydział Edukacji, Kultury i Sportu Urzędu Miejskiego w Jaworznie oraz zatwierdzona przez MZDiM w Jaworznie.

OSOBY UPRAWNIONE DO KORZYSTANIA Z BEZPŁATNYCH PRZEJAZDÓW	DOKUMENT UPRAWNIAJĄCY DO KORZYSTANIA Z BEZPŁATNYCH PRZEJAZDÓW
Członkowie rodzin objętych programem „Jaworzniczna Rodzina Wielodzietna” – w soboty, niedziele i święta.	Karta Jaworzniczej Rodziny Wielodzietnej z zapisanym na niej elektronicznie uprawnieniem do bezpłatnego przejazdu.
OSOBY UPRAWNIONE DO 50% ULGI W PRZEJAZDACH	DOKUMENT UPRAWNIAJĄCY DO KORZYSTANIA Z 50% ULGI W PRZEJAZDACH
Kombatanci i osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu powojennego.	Legitymacja kombatancka.(*)
Dzieci w wieku od 4 do 10 lat.	Oświadczenie osoby opiekującej się dzieckiem w czasie podróży.
Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadgimnazjalnych do dnia ukończenia 23. roku życia.	Ważna legitymacja szkolna. Obowiązuje wzór określony przez właściwe ministerstwo. (*)
Studenci polskich i zagranicznych uczelni (za wyjątkiem słuchaczy studiów podyplomowych i doktorskich).	Ważna legitymacja studencka wydana przez polską uczelnię (obowiązuje wzór określony przez właściwe ministerstwo) lub międzynarodowa legitymacja studencka ISIC (International Student Identity Card).
Emeryci i renciści, którzy ukończyli 55. rok życia.	Dokument tożsamości wraz z legitymacją emeryta (rencisty) lub dokument tożsamości wraz z potwierdzeniem wypłaty świadczenia z poprzedniego miesiąca. (*)
Osoby z niepełnosprawnością umysłową w stopniu umiarkowanym wraz z towarzyszącym im opiekunem na trasie od miejsca zamieszkania do placówki rehabilitacyjnej na terenie gminy Jaworzno.	Legitymacja Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym wraz z orzeczeniem o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności lub legitymacją osoby niepełnosprawnej stwierdzającą umiarkowany stopień niepełnosprawności wystawioną przez zespół ds. orzekania o niepełnosprawności.
Weterani poszkodowani pobierający rentę inwalidzką z tytułu urazów lub chorób powstałych w związku z udziałem w działaniach poza granicami kraju.	Legitymacja weterana wraz z legitymacją emeryta-rencisty.

(*) - Obywateli pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej obowiązuje dokument potwierdzający wymieniony status, wydany w tych państwach wraz z dowodem tożsamości.

Warto zaznaczyć, że w 2012 r. liczba pasażerów ogółem wyniosła 8 976 784 osób (nie licząc pasażerów nie wnoszących opłat za przejazdy), z tego 4 734 268 to pasażerowie **korzystający z różnorodnych ulg, czyli jest to prawie 53 %** wszystkich użytkowników usług komunikacji zbiorowej organizowanej przez PKM Jaworzno.

Szeroki wachlarz ulg i zwolnień w opłatach za przejazdy komunikacją zbiorową stosowany w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Jaworzno ma **charakter pro popytowy**. Pozbawienie określonych grup społecznych prawa do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych mogłoby znacznie zmniejszyć zapotrzebowanie na usługi zbiorowej komunikacji miejskiej.

**CZĘŚĆ III:
USTALENIA PLANU TRANSPORTOWEGO**

7. PLAN TRANSPORTOWY - USTALENIA

7.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego

Niniejszy plan transportowy dotyczy obszaru miasta Jaworzno w aktualnych granicach administracyjnych.

Stan aktualny:

W stanie istniejącym trasy publicznego transportu zbiorowego prowadzone są po najważniejszych ulicach miasta. Sieć obejmuje wszystkie dzielnice. Poza bezpośrednią obsługą komunikacyjną pozostają jedynie te tereny, na których brak jest dróg o odpowiednich parametrach technicznych, by wprowadzić na nie choćby tylko komunikację mikrobusową. Ich mieszkańcy znajdują się poza zasięgiem izochrony 500-metrowego dojazdu do najbliższego przystanku.

Wiele ulic, zwłaszcza w śródmieściu miasta, oferuje substandardowe warunki dla ruchu drogowego, tym bardziej dla wielkopojemnego taboru autobusowego (szerokość jezdni, promienie skrętu na skrzyżowaniach). W chwili obecnej nie ma m.in. innej możliwości poprowadzenia tras komunikacji autobusowej na północ od ścisłego centrum miasta.

Niezadowalająca jest dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych na południe od Jaworzna. Podróże transportem zbiorowym do ośrodków miejskich położonych w tamtym rejonie wymagają przesiadki w Chrzanowie (do Libiąża i Chełmka), albo w Mysłowicach (do Imielina i Chełma Śląskiego).

Przewidywane działania:

W okresie obowiązywania niniejszego planu transportowego pod potrzeby publicznego transportu zbiorowego **wykorzystywana będzie już istniejąca infrastruktura komunikacyjna oraz niektóre odcinki dróg zaplanowane w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jaworzna.**

W pierwszej kolejności możliwe będzie wprowadzenie linii autobusowych, o ile zajdzie uzasadniona i racjonalna potrzeba, na już zbudowane i dotąd nieobsługiwane publicznym transportem zbiorowym ul. Jana Pawła II (tzw. Trasa Śródmiejska) oraz ul. adm. Andrzeja Karwety (DWR).

Po zrealizowaniu kolejnych elementów programu przebudowy miejskiego układu drogowego potencjalnymi trasami, na których będzie można wprowadzić publiczny transport zbiorowy (autobusy, minibusy, mikrobusy), będą obwodnica północna I i II oraz ul. Nowodługoszyńska, a także obwodnica południowa na całej długości i ul. Nowy Brzeg.

Po dokończeniu budowy obwodnicy północnej II, powstanie nowy ciąg, na który będzie można wprowadzić trasy autobusowe łączące centrum ze Szczakową, odciążające nerwalgiczne miejsca w obszarze śródmiejskim.

Budowa ul. Nowodługoszyńskiej przyniesie pozytywne zmiany w zakresie obsługi transportem zbiorowym północno-zachodniej części miasta. Poprawi ona połączenie Długoszyzna z Łubowcem oraz zapewni lepszą obsługę mieszkańcom Dąbrowy Narodowej, zwłaszcza tym, którzy mieszkają poza strefą 500-metrowego dojazdu do przystanku.

Mniejsze znaczenie dla funkcjonalności sieci publicznego transportu zbiorowego obsługującego miasto Jaworzno mieć będą: obwodnica południowa (po połączeniu na odcinku między skrzyżowaniami z ulicami Moniuszki i Chopina), choć trudno wykluczyć jej ważną rolę w obsłudze przewozów o charakterze ponadlokalnym (połączenia Jaworzna z/do i między okolicznymi miejscowościami) oraz ul. Biały Brzeg

Istotne znaczenie dla poprawy połączeń ponadlokalnych z miejscowościami położonymi na południe od Jaworzna, będzie miała Droga Współpracy Regionalnej. Po jej zbudowaniu powstanie możliwość wprowadzenia stałych linii autobusowych lub mikrobusowych łączących Jaworzno z Chełmkim, Libiążem i Oświęcimiem. Budowa DWR w większości prowadzona będzie poza Jaworzniem – na terenie miasta obejmie jedynie krótki odcinek w dzielnicy Dąb.

Nową jakość w układzie sieci transportu zbiorowego obsługującego miasto może dać trasa tramwajowa. Wstępna koncepcja przewiduje, że będzie ona przebiegać wzdłuż głównej osi komunikacyjnej miasta, łącząc największe generatory ruchu, tzn. Osiedle Stałe i Centrum. Projekt trasy (opis w rozdziale 4, w punkcie 4.2) zakłada, że w środkowym fragmencie rozdzieli się ona na 2 odnogi tworzące pętlę, dzięki czemu w jej bezpośrednim zasięgu

znajdą się mieszkańcy kolejnych osiedli. Rozważane są także możliwości budowy odnogi trasy w kierunku Szczakowej, a także przedłużenia jej od Łubowca na zachód, do spięcia z siecią tramwajową funkcjonującą w konurbacji górnośląskiej. Odcinek trasy biegnący wzdłuż planowanej DTŚ-Wschód (Południe) miałby charakter szybkiego tramwaju, wskutek czego powinien oferować konkurencyjny wobec innych środków transportu czas podróży do stolicy regionu.

Ocena zasadności wprowadzenia do miasta trakcji tramwajowej musi być zweryfikowana poprzez Studium wykonalności projektu.

7.2. Układ linii komunikacji autobusowej i tramwajowej, parametry linii, przewozy na sieci

Stan aktualny:

W chwili obecnej (wg stanu na dzień 02.09.2013 r.) sieć publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Jaworzno obejmuje 19 linii kursujących wyłącznie w obrębie miasta (ozn.: N, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 311, 312, 313, 314, 321, 326, 328, 367, 368, 369, 370 oraz kursująca tylko w weekendy nr 374), a także 5 linii wyjeżdżających poza obszar miasta do: Katowic (A), Katowic przez Mysłowice (E, J), Sosnowca (S) i Chrzanowa (319), które z uwagi na przystanki pośrednie w obszarze miasta umożliwiają mieszkańcom Jaworzna także przejazdy międzydzielnicowe oraz ułatwiają podróże między miastami osobom mieszkającym w pobliżu tych przystanków. Linia N kursuje jedynie nocą, wykonując dwa kursy w cyklu okrężnym łączy większość rejonów miasta, poza dzielnicami południowymi (Jeleń, Buczyna, Bory, Cezarówka Dolna i Górna).

Ponadto od strony północnej wjeżdżają na teren miasta dwie linie podlegające Komunikacyjnemu Związкови Komunalnemu GOP w Katowicach (nr 220 i 221) łączące centrum Sosnowca z dworcem Jaworzno-Szczakowa na linii kolejowej Katowice-Kraków.

Obecny **układ linii został wypracowany przy uwzględnieniu badań zachowań** komunikacyjnych pasażerów, symulacji rozkładu ruchu na sieci komunikacyjnej oraz wniosków i sugestii użytkowników.

Analizy istniejącego układu sieci i oferty przewozowej zaprezentowane w rozdziale 3 wykazały, że **obecny system publicznego transportu zbiorowego** (komunikacja autobusowa realizowana przez PKM Jaworzno) **jest ukształtowany stosunkowo dobrze** zarówno pod względem układowym (rozkład linii) jak i stwarzanych pasażerom możliwości podróży. Linie obsługują wszystkie dzielnice, z każdej można bezpośrednim połączeniem dojechać do centrum; między większością dzielnic są połączenia bezpośrednie. W pobliżu najczęściej odwiedzanych obiektów administracji publicznej, szpitala, szkół i najważniejszych zakładów pracy zlokalizowano przystanki komunikacji autobusowej.

Główna oś komunikacyjna miasta przebiega ulicami Grunwaldzką i Krakowską od przystanku „Osiedle Stałe” przez Os. Leopold, Pechnik, Centrum, Urząd Miasta do pętli przy zajezdni PKM Jaworzno. Na tej trasie największe są zarówno sumaryczne potoki pasażerskie (dochodzące na przekroju w okolicy przystanku Urząd Skarbowy do 5,4tys. pasażerów na dobę w każdym kierunku), przy maksymalnej dobowej ofercie ok. 28,6-29,0 tys. miejsc.

Analiza napelnienia wykonana dla wszystkich linii i kursów autobusowych w ciągu jednej doby wykazała, że średnie wykorzystanie oferty przewozowej w okresie całej doby wynosi 13,8%, w okresach szczytowych sięga 14,7% (w skali całego układu). Na poszczególnych liniach pomiary także nie wykazały przepełnienia autobusów. Pojemność pojazdów wypełniona była co najwyżej w 40%, napelnienie 40-70% pojawiało się rzadko, a powyżej 70% sporadycznie. W praktyce oznacza to, że - poza sytuacjami awaryjnymi - na liniach obsługiwanych przez PKM Jaworzno znajduje się miejsce dla każdego potencjalnego pasażera.

Przewidywane działania:

Obejmują **bieżące monitorowanie przewozów i dostosowywanie linii** (trasy, marszruty, rozkłady jazdy, rodzaj taboru) **do występujących i zmieniających się potrzeb przewozowych**. Jest to wspólne zadanie wszystkich podmiotów uczestniczących w organizacji systemu transportu publicznego w Jaworznie.

Występująca nadpodaż oferty przewozowej jest - poza czynnikami wynikającymi ze struktury przestrzennej miasta - m.in. konsekwencją tego, że przewoźnik dysponuje jedynie taborem wielkopojemnym, o ponad 100, a nawet 140-170 miejscach. Tymczasem brakuje taboru niskopojemnego (minibusów), który w większości przypadków byłby wystarczający do realizacji potrzeb przewozowych. Należy zatem **rozważyć, czy nie byłaby zasadna sukcesywna zmiana struktury taboru**, tak, aby można było mieć możliwość elastycznego dopasowywania

pojazdów do rejestrowanych natężeń ruchu pasażerskiego. W większości przypadków mały tabor mógłby z powodzeniem zastąpić duże autobusy. W innych przypadkach wprowadzenie dwóch mniejszych pojazdów, ale z większą częstotliwością, mogłoby zyskać aprobatę potencjalnych pasażerów, korzystających dziś (z uwagi na brak kursu o dogodnej dla nich porze) z innego rodzaju komunikacji (np. mikrobusowej). Zalecenie wprowadzania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym w miastach znalazło się w Białej księdze transportu (rozdział 1, punkt 1.3.1.1.).

Warte przeanalizowania jest wprowadzenie w ramach oferty publicznego transportu organizowanego przez miasto **linii mikrobusowych**, które łączyłyby zalety szybkiego (nawet bezpośredniego, bez przystanków pośrednich) i komfortowego (zawsze na miejscach siedzących) podróżowania między dzielnicami, z której to oferty tak chętnie korzystają dziś pasażerowie prywatnych linii mikrobusowych z korzyściami jakie dają system taryfowy i system informacji pasażerskiej w komunikacji organizowanej przez Gminę Miasto Jaworzno.

Innym działaniem, wymagającym **przeanalizowania pod kątem możliwości racjonalizacji oferty** przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym w Jaworznie, jest **usługa Tele-Bus**¹⁵, która prowadzona jest przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Krakowie. Polega ona na zamawianiu przez pasażerów chcących dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanych obszarów miasta kursu małego autobusu w określonym dniu i godzinie. Przewoźnik każdorazowo planuje trasę autobusu tak, by obsłużyć także innych zgłaszających się do niego chętnych. Obowiązują te same rodzaje biletów i system taryfowy, co w regularnym transporcie miejskim, z zachowaniem wszystkich ulg przysługujących poszczególnym grupom pasażerów. Mimo że usługa ta dotyczy tylko trzech sąsiadujących z sobą dzielnic Krakowa i obsługiwana jest przez zaledwie dwa minibusy, to jednak dzięki likwidacji części regularnych linii lub kursów wykorzystywanych co najwyżej kilku pasażerów, uzyskano – według informacji uzyskanych u przewoźnika – oszczędność nawet 8,5 tys. wozokilometrów miesięcznie.

7.3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Stan aktualny:

Miasto Jaworzno z uwagi na swe położenie na wschodniej flance konurbacji górnośląskiej i w bliskiej odległości od innych ośrodków o znaczeniu krajowym (Kraków, ale także Bielsko-Biała i Częstochowa) oraz dzięki łączącym je z nimi więzami gospodarczymi, społecznymi i administracyjnymi, stanowi znaczący ośrodek na mapie Polski.

W chwili obecnej trudno jest jednak precyzyjnie określić najbliższą przyszłość miasta. W oficjalnych dokumentach, strategiach i planach (zob. rozdział 1), zakłada się, że polityka rozwoju kraju powinna polegać na **wspieraniu najbardziej dynamicznych obszarów**, czyli metropolii. Sprzyjać temu będzie polepszanie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków administracyjnych i pomiędzy nimi. Poprawa ładu przestrzennego terenów miejskich, rozwój infrastruktury komunikacyjnej, transportu publicznego i mieszkalnictwa wpłynie na znaczny **wzrost mobilności przestrzennej** Polaków. Nowe zasady polityki miejskiej ukierunkowane będą na **rozwój infrastruktury nowego typu**, związanej z dopasowaniem miast do starzejących się społeczeństw, co oznacza m.in. poprawę i stałe rozszerzanie infrastruktury spędzania czasu wolnego oraz dbałość o środowisko, jako elementy umożliwiające wyższą jakość życia.

Z tej perspektywy podjęte w ostatnim czasie przez Gminę Miasto Jaworzno działania służące porządkowaniu przestrzeni miejskiej oraz przygotowaniu terenów pod inwestycje gospodarcze i mieszkaniowe, powinny **zapobiec marginalizacji miasta** zarówno w regionalnym jak i krajowym układzie przestrzennym i gospodarczym.

Niestety prognozy demograficzne (rozdział 2 punkt 2.2) wskazują na wyraźne **zmniejszanie się liczby mieszkańców** oraz na **pogarszanie się struktury wiekowej**. Co gorsza zjawisko to dotyczyć będzie nie tylko Jaworzna, ale także całej konurbacji górnośląskiej.

Wskazane powyżej czynniki będą miały istotny wpływ na zmianę obserwowanych dotąd zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta.

Z punktu widzenia Gminy Miasta Jaworzno, jako jednostki samorządu terytorialnego zobowiązanej na mocy ustawy o samorządzie gminnym do zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze,

¹⁵ - Opis usługi: <http://www.mpk.krakow.pl/pl/tele-bus/>

niekorzystnym zjawiskiem jest także struktura przestrzenna (duża powierzchnia, niska gęstość zaludnienia, misalokacje – zob. rozdział 2 punkt 2.1), powodująca relatywnie wyższe koszty utrzymania miasta, w tym konieczne nakłady finansowe na **rozbudowaną przestrzennie sieć komunikacyjną i zwiększoną pracę przewozową w związku z obsługą oddalonych od siebie dzielnic**. Tym bardziej, że organizowanie i finansowanie publicznego transportu spada wyłącznie na barki gminy, gdyż – w przeciwieństwie do wielu miast w kraju, a nawet w konurbacji górnośląskiej – mieszkańcy Jaworzna **jedynie w znikomym stopniu mogą korzystać z przewozów dofinansowywanych z innych niż budżet miasta, środków** (np. z regionalnych przewozów kolejowych). Gmina nie dopłaca natomiast do przewozów wykonywanych przez przewoźników prywatnych, co jednak z uwagi na dublowanie się niektórych linii mikrobusowych z liniami autobusowymi PKM Jaworzno mającymi niewykorzystane w pełni zdolności przewozowe, nie jest zjawiskiem pożądanym, gdyż **obniża wpływ ze świadczenia usług przy jednoczesnym niezmiennym poziomie kosztów** wykonania usługi.

Przewidywane działania:

Publiczny transport zbiorowy w Jaworznie zapewnia obecnie relatywnie dobre standardy obsługi mieszkańców. Obecna **oferta przewozowa pokrywa z nadwyżką występujące potrzeby przewozowe** i nawet kilkunastoprocentowy wzrost liczby użytkowników miejskiej komunikacji mógłby zostać wchłonięty w ramach istniejącej oferty.

Zagrożeniem może być zjawisko przeciwne - przy spadku liczby ludności miasta **zmniejszeniu może ulec liczba osób korzystających z transportu publicznego**. W konsekwencji powodować to może problemy z zapewnieniem środków na sfinansowanie wygodnej dla pasażerów oferty przewozowej (tym bardziej, że wzrastać będzie liczba osób korzystających z ulg i bezpłatnych przejazdów).

Można temu przeciwdziałać poprzez **zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej zamiast transportu indywidualnego**, przy czym należy raczej dokonywać tego metodami innymi niż administracyjne ograniczenia w poruszaniu się pojazdami samochodowymi. Pozyskiwanie nowych pasażerów dla transportu publicznego ma sens, **gdy nie powoduje znaczącego wzrostu kosztów funkcjonowania**, czyli w zasadzie wtedy, gdy dodatkowi pasażerowie będą powodować wzrost wykorzystania istniejącej oferty przewozowej, a nie wtedy, gdy trzeba będzie dla nich uruchamiać deficytowe kursy.

7.4. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Stan aktualny:

Standard usług przewozowych oferowanych w komunikacji miejskiej w Jaworznie **należy uznać jako bardzo dobry** (5 w 6-stopniowej skali szkolnej). Ocena ta, wystawiona na podstawie analizy szerokiego spektrum czynników (szczegółowo opisanych w rozdziale 3) uwzględnia zagadnienia układowe (trasy, sieć, przystanki), funkcjonalne (linie, oferta przewozowa, rozkłady jazdy), a także warunki stwarzane podróżnym (stan taboru, jego wyposażenie, system taryfowy, stopień napelnienia pojazdów).

Miasto pokryte jest gęstą siecią przystanków, wskutek czego ponad 90% ludności mieści się w strefie 500 metrów dojazdu do najbliższego przystanku. Bardzo dobrze wypada dostępność czasowa (długość czasu podróży transportem publicznym) między dwoma punktami na sieci (por. rozdział 3 punkt 3.1.5). Praktycznie całe miasto jest pokryte izochroną 45 min. Jedynie w dzielnicach: Cezarówka Dolna i Górna, Ciężkowice, Jeleń i Koźmin niektóre budynki znajdują się poza tym standardem.

Osiągalność ścisłego centrum miasta z dzielnic peryferyjnych mieści się praktycznie w izochronie 20 min., co należy uznać za wielkość bardzo korzystną. Jedynie dwie lokalizacje przystanków – Koźmin i Jeleń Dąb mają gorsze parametry.

Przewoźnik zapewnia pasażerom także **wysoki komfort podróży**. Poza wspomnianym już zjawiskiem nadwyżki oferty przewozowej nad popytem, a więc możliwości dokonania przejazdu autobusem niezatłoczonym (z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych takich jak awarie), pasażerowie mogą korzystać z udogodnień takich jak Wi-Fi, elektronicznych kasowników, wewnętrznej informacji pasażerskiej.

Jedyną wadą eksploatowanych autobusów jest brak klimatyzacji, ale rezygnacja z tej funkcji jest świadomym działaniem zarządcy miejskiego transportu publicznego i przewoźnika, gdyż wiązałoby się to z wyższymi kosztami eksploatacji pojazdów i w konsekwencji droższymi biletami. Natomiast użytkowany przez PKM Jaworzno tabor jest nowoczesny (połowę stanowią autobusy zakupione w 2010 r.), **wyposażony w niskoemisyjne silniki**

i w pełni dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (wszystkie autobusy są **niskopodłogowe**).

Przewidywane działania:

Utrzymywanie wysokiego standardu usług przewozowych w zakresie układu tras i linii komunikacyjnych, oferty przewozowej oraz warunków stwarzanych podróżnym.

Zadaniem przewoźnika **jest dbanie o stan techniczny taboru i jego sukcesywna wymiana na tabor o parametrach jak najbardziej przyjaznych środowisku naturalnemu, w tym również autobusy z napędem elektrycznym.**

W przypadku wszystkich przewoźników, także firm prywatnych obsługujących linie mikrobusowe, zasadnym wydaje się **wymaganie** przez Zarządcę, **by użytkowany tabor był przyjazny środowisku oraz dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych** (w granicach określonych przez aktualnie obowiązujące przepisy prawne dotyczące m.in. dopuszczania pojazdów do ruchu).

7.5. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Stan aktualny:

Aktualnie w Jaworznie funkcjonuje **jeden zintegrowany węzeł przesiadkowy**. Jest to przystanek „Centrum” w pobliżu Hali Widowiskowo-Sportowej, na którym w dniu roboczym zatrzymuje się 18 linii autobusowych (13 lokalnych i 5 ponadlokalnych) oraz 21 linii mikrobusowych. Punkt ten omijają tylko linie łączące bezpośrednio dzielnice peryferyjne (m.in. ze Szczakowej na Osiedle Stałe i do Elektrowni). Przystanek ten jest zlokalizowany w samym centrum miasta, co zwiększa jego dostępność i atrakcyjność dla podróżnych. Przystanek „Centrum” wykorzystywany jest również przez praktycznie wszystkie przewozy międzymiastowe i dalekobieżne kursujące przez Jaworzno (rozdział 3 – punkt 3.1.).

W chwili obecnej **trudno jest przesądzić o roli potencjalnego węzła przesiadkowego z komunikacji miejskiej na kolejową**. Jedynym takim punktem styku jest dworzec PKP w Szczakowej. Jaworzno Szczakowa jako stacja węzłowa położona na liniach w kierunkach zachodnim (Katowice i dalej do granicy z Niemcami), północnym (przez Dąbrowę Górniczą Ząbkowice na Centralną Magistralę Kolejową) i wschodnim (Kraków i dalej do granicy z Ukrainą) powinna być ważnym punktem komunikacyjnym obsługującym także przyległe miejscowości (Chrzanów, Libiąż, Oświęcim a dla połączeń na wschód także dla miast Zagłębia Dąbrowskiego). W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (rozdział 1, punkt 1.3.2.5) Szczakowa nie została uwzględniona wśród 83 dworców strategicznych, tj. takich, które mają największe znaczenie z uwagi na wielkość obsługi potoków podróżnych oraz w zakresie skomunikowań i powiązań wewnątrzgałęziowych (kolej-kolej) i z innymi gałęziami transportu (funkcjonowanie w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego przystanku miejskiej komunikacji autobusowej lub tramwajowej względnie przystanku samochodowej komunikacji dalekobieżnej PKS lub przewoźników prywatnych). Jaworzno zostało jednak wymienione w kolejnej kategorii – **punktów handlowych, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w rozumieniu Ustawy [26]**.

Przewidywane działania:

Stosunkowo dobry dojazd do przystanku „Centrum” z dróg przelotowych sprawia, że **nie ma potrzeby przenoszenia węzła przesiadkowego w inne miejsce**, w bezpośrednie sąsiedztwo DK79, np. w rejon Os. Stałego czy Os. Leopold. Taka konieczność pojawiłaby się, gdyby zdecydowano się na większe ograniczenia ruchu drogowego w ścisłym centrum i dopuszczenia tam tylko miejskiej komunikacji autobusowej, a w przyszłości tramwajowej.

Istotnym zagrożeniem dla funkcjonowania przystanku Centrum (w przyszłości być może również dla przystanku Osiedle Stałe) jako węzła przesiadkowego jest jego obecna przepustowość. Istnieje realne zagrożenie jej wyczerpania się w niedalekiej przyszłości. Rozwiązaniem pozwalającym na poprawę bądź zapobiegnięcie takiej sytuacji jest ograniczenie dostępności ww. przystanku dla niektórych przewoźników zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Innym rozwiązaniem, nie tylko likwidującym zagrożenie wyczerpania przepustowości przystanku Centrum, ale również podnoszącym komfort i bezpieczeństwo podróżnych jest stworzenie w tym miejscu „przelotowego” dworca komunikacji miejskiej – rozwiązaniem to polegałoby na wykorzystaniu obecnego przystanku Centrum

z jednoczesnym wyłączeniem z ruchu dla transportu indywidualnego odcinka ul. Grunwaldzkiej, tak by umożliwić komunikacji zbiorowej bezproblemowe a przede wszystkim punktualne (obecnie szczególnie w godzinach szczytu nasilenie ruchu transportu indywidualnego, zbiorowego oraz ruchu pieszego na ww. odcinku jest powodem m.in. sporych opóźnień, które mają negatywny wpływ na skoordynowania przesiadek) dotarcie do węzła przesiadkowego Centrum. Koncepcja ta pozwala również na ewentualne rozbudowanie (w przypadku konieczności) dworca dla komunikacji miejskiej z wykorzystaniem terenów pod halą Widowiskowo-Sportową. Rozwiązanie to pokrywałoby się w swojej idei z koncepcją ewentualnego wprowadzenia stref o ograniczonej dostępności dla transportu kołowego w centrum miasta.

Ze względu na typowo przelotowy charakter większości linii komunikacyjnych łączących Jaworzno z innymi miastami w Polsce **nie jest konieczne tworzenie specjalnego dworca dla komunikacji dalekobieżnej** na wzór tzw. dworców PKS funkcjonujących w wielu miastach.

Przy obecnym układzie linii umożliwiającym podróżowanie między dzielnicami albo bezpośrednio, choć często wydłużoną trasą, albo nieco szybciej ale z przesiadką po drodze, **nie wydaje się konieczne tworzenie innych węzłów przesiadkowych**, co nie stoi w sprzeczności z postulowaną często przez pasażerów lepszą **koordynacją rozkładów jazdy**, szczególnie w rejonie przystanków Urząd Skarbowy – Szczakowska oraz na pętli przy ul. Krakowskiej (kierunek Bory, Byczyna).

Zwiększenie liczby punktów przesiadkowych byłoby konieczne, gdyby zastosować inny schemat układu linii polegający na uruchomieniu na głównej osi od Łubowca przez Os. Stałe, Os. Leopold, Centrum do pętli przy ul. Krakowskiej linii o dużej częstotliwości i zdolności przewozowej, skomunikowanej z liniami poprzecznymi prowadzącymi do poszczególnych dzielnic, poprzez przystanki pośrednie. Środkiem przewozowym na tej głównej osi mógłby być tramwaj, ale także w powiązaniu z poprzecznymi liniami „dowozowymi” obsługiwanymi przez autobusy lub mikrobusy.

W skali miasta minimalne znaczenie ma komunikacja kolejowa. Wynika to głównie z braku konkurencyjnej oferty rozkładowej, znacznego oddalenia przystanków kolejowych od głównych centrów osiedleńczych oraz braku rozwiązań systemowych integrujących różne środki komunikacji zbiorowej. Potrzebne są **starania, by nie dopuścić do marginalizacji przez przewoźników kolejowych stacji węzłowej Jaworzno Szczakowa**, odgrywającej jeszcze w nieodległej przeszłości znaczącą rolę w obsłudze pasażerskiej na przyległym obszarze.

Planowana i częściowo już realizowana **modernizacja linii kolejowej E30** należącej do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę **mająca umożliwić osiągnięcie przez pociągi prędkości do 160 km niekoniecznie musi być korzystna dla mieszkańców Jaworzna**. Zależać to będzie od polityki przewoźników kolejowych – czy na stacji Szczakowa przewidzą zatrzymywanie się szybkich pociągów łączących większe ośrodki. W planie transportowym dla przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym (zob. rozdział 1, punkt 1.3.2.5), stacja Jaworzno Szczakowa została wymieniona jako miejsce handlowych pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz ewentualnych postojów o charakterze technicznym, ale bez skomunikowań z innymi rodzajami pociągów pasażerskich.

Nie wiadomo jaka rola zostanie przypisana tej stacji w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Śląskiego, który nie został dotychczas uchwalony. **Wątpliwe jest jednak, by** na linii po której pociągi miałyby kursować z wysokimi prędkościami, **możliwe było prowadzenie połączeń regionalnych, a tym bardziej lokalnych**, a dopiero to mogłoby mieć zauważalny wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców Jaworzna (przynajmniej tych którzy mieszkają w pobliżu przystanków kolejowych) oraz na wzrost liczby podróży koleją do miast położonych w centralnej i zachodniej części konurbacji górnośląskiej. Dlatego Szczakową można rozpatrywać jedynie jako **fakultatywny węzeł przesiadkowy**, którego powstanie i funkcjonowanie wynikać będzie z decyzji podejmowanych na szczeblu krajowym lub regionalnym.

W kategorii integracji usług transportowych należy rozpatrywać także miejsca, w których następuje przesiadanie się z transportu indywidualnego na zbiorowy i odwrotnie, czyli **Park&Ride**. Takie rozwiązanie jest planowane przy południowej końcówce linii tramwajowej przy ul. Krakowskiej. Parking miałby służyć osobom dojeżdżającym z południowych dzielnic oraz np. z Chrzanowa, które tam przesiadałyby się do komunikacji zbiorowej i nią odbywały dalszą część podróży. Nie wiadomo jak duże byłoby zainteresowanie tym rozwiązaniem, gdyż **mogłoby dotyczyć**

jedynie osób udających się do centrum (do dzielnic położonych przy dalszej trasie tramwaju łatwiej i szybciej dojedzie się samochodem). Tym bardziej wątpliwe jest by miało ono sens w przypadku przesiadających się na autobusy jadące w kierunku centrum konurbacji, gdyż krócej potrwa podróż samochodem po autostradzie i ewentualne skorzystanie z P&R już w Katowicach.

Podobnym rozwiązaniem jest **Bike&Ride**, czyli parkingi dla rowerów przy przystankach komunikacji zbiorowej. Idea wydaje się słuszną: osoba podróżująca dojeżdża rowerem z domu do przystanku i tam wsiada do autobusu lub tramwaju, bądź odwrotnie – po wyjściu z tramwaju jedzie rowerem do domu. Jednak w pierwszej kolejności należałoby **zastanowić się nad rzeczywistym popytem na taką usługę**. W przypadku Jaworzna, gdzie znaczna część potencjalnych użytkowników systemu ma dostęp do przystanku w zasięgu dojścia pieszego, niekoniecznie będzie zainteresowana dojazdem na rowerze. Natomiast nie wiadomo co miałyby skłonić mieszkańców innych dzielnic by zamiast jechać bezpośrednio do celu podróży albo do najbliższego mu przystanku, przerywali podróż i przesiadali się do tramwaju. Wydaje się, że **przy ustalaniu lokalizacji parkingów dla rowerów należy brać pod uwagę nie tyle przystanki komunikacji miejskiej, co okolice miejsc, które są celami podróży**.

7.6. Preferencje dla publicznego transportu zbiorowego i jego użytkowników.

Stan aktualny:

Transport zbiorowy, aby był konkurencyjny wobec przemieszczeń dokonywanych samochodami osobowymi, musi spełniać wiele warunków, z których decydującą rolę należy przypisać czasowi przejazdu między źródłem a celem podróży. W praktyce oznacza to, że komunikacja zbiorowa musi poruszać się na analogicznej trasie szybciej niż samochód osobowy (wliczając to czasy dotarcia do przystanków w jednym oraz czas poszukiwania miejsca do zaparkowania w drugim przypadku).

Typowymi działaniami służącymi poprawie warunków poruszania się pojazdów komunikacji publicznej w miastach jest oddzielenie tras, po których poruszają się środki komunikacji miejskiej od innych uczestników ruchu drogowego. Służą temu wydzielone z jezdni torowiska tramwajowe, a w przypadku komunikacji autobusowej wyznaczone pasy ruchu, niedostępne dla innych użytkowników (tzw. buspasy).

Aby zachować sprawność ruchu i punktualność te wydzielone trasy dla środków komunikacji miejskiej powinny się krzyżować bezkolizyjnie (w drugim poziomie) z ciągami drogowymi, pieszymi i rowerowymi. Tam gdzie to nie jest możliwe ze względu na warunki terenowe albo z powodu wysokości nakładów finansowych, można stosować środki inżynierii ruchu drogowego, umożliwiające uprzywilejowanie ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej przed innymi np. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną (detektory wyczuwające nadjeżdżanie autobusu albo tramwaju dają sygnał sterownikom, które zapalają dla tego pojazdu zielone światło, wstrzymując inne potoki ruchu).

Przewidywane działania:

W warunkach miasta Jaworzno **nie ma obecnie potrzeby** stosowania metod inżynierii ruchu drogowego w celu szczególnego **uprzywilejowania ruchu komunikacji miejskiej**. Wskutek dokonanej już przebudowy podstawowego układu drogowo-ulicznego zdecydowanie poprawiono warunki dla ruchu drogowego na całym obszarze miasta. Dzięki nowym odcinkom ulic ruch się rozrzedził, rozłożył na trasy alternatywne. Zniknęły wąskie gardła, szczególnie dokuczliwe, bo hamujące ruch w rejonie śródmieścia i w dzielnicach Dąbrowa Narodowa oraz Łubowiec.

Oczywiście, autobusy korzystające z tych samych tras, ulic i pasów ruchu co inni użytkownicy nie mają wobec nich przywilejów, są narażone na te same zakłócenia, zatory, itp. Jednak w warunkach Jaworzna nie można obecnie mówić o zapaści komunikacyjnej, na jaką cierpi wiele innych miast i, jak wskazują prognozy ruchu wykonane na potrzeby opracowania [20], do roku 2027 sytuacja nie ulegnie znaczącemu pogorszeniu. Budowa układu drogowo-ulicznego miasta nie została jeszcze zakończona – szczególne znaczenie mieć będzie dokończenie obwodnicy południowej (co dodatkowo rozrzedzi ruch na obecnym ciągu DK79) oraz obwodnicy północnej, co pozwoli na udrożnienie wylotu w kierunku Maczek.

Wyznaczenie buspasów możliwe byłoby tylko tam, gdzie istnieją po dwa pasy ruchu w jednym kierunku, a więc na drogach o przekroju 2x2 lub 1x4, względnie na ulicach jednokierunkowych o przekroju 1x2. Wyłączenie jednego pasa, czyli ograniczenie przepustowości o połowę, w obecnej sytuacji skutkowałoby zwiększaniem korków (kongestii) w ruchu drogowym. Nie przyniosłoby też wystarczająco dużych korzyści w ruchu autobusowym, który nie jest aż tak duży jak na najbardziej obciążonych ciągach w największych miastach kraju. Działanie takie miałyby raczej charakter sztucznego pogarszania warunków ruchu samochodów, niż faktycznego uprzywilejowywania transportu

zbiorowego. Należy zatem poszukiwać innych sposobów na przekonanie ludzi, by się przesiedli z samochodów do pojazdów komunikacji zbiorowej niż poprzez psucie tego, co funkcjonuje w miarę dobrze.

Tak więc działania prowadzące do usprawnienia transportu zbiorowego powinny iść w kierunku przyciągania mieszkańców do komunikacji miejskiej (tym samym odciążaniem miasta z ruchu indywidualnymi środkami transportu) poprzez zwiększanie atrakcyjności komunikacji miejskiej (odpowiednia oferta przewozowa, komfort podróży, koszt podróży).

Zasadnym wydaje się natomiast podjęcie działań na rzecz **wprowadzenia inteligentnych systemów sterowania ruchem drogowym w obszarze całego miasta, tzw. ITS**. Na polepszeniu warunków ruchu skorzystałoby nie tylko użytkownicy pojazdów indywidualnych, ale także komunikacji zbiorowej. Konieczność wprowadzania zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach wynika ze strategii krajowych (DSRK 2030, SSRK 2020, SRT 2020) i regionalnych (SRSTWS).

7.7. Organizacja systemu transportu publicznego

Stan aktualny:

Od momentu rozdzielenia funkcji zarządcy lokalnego transportu zbiorowego od wykonawcy przewozów, co nastąpiło w 2009 r., **system zorganizowany jest prawidłowo**. W imieniu Gminy Miasta Jaworzno funkcję organizatora i zarządcy przejęła wyspecjalizowana instytucja (Miejski Zarząd Dróg i Mostów), będąca jednostką budżetową utworzoną na mocy uchwały Rady Miejskiej. Rolę przewoźnika–operatora pełni Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie (PKM Jaworzno), której jedynym udziałowcem jest Gmina Miasto Jaworzno.

Przyjęty system organizacyjno-prawny (szczegółowy opis zawarto w rozdziale 5) **umożliwia sprawne zarządzanie** zarówno infrastrukturą transportu zbiorowego jak również sferą organizacji i wykonywania przewozów oraz nadzorem i kontrolą przez Miasto. Nie występują niedogodności, jakie mają miejsce w przypadku powierzenia organizacji transportu innej gminie albo związkowi międzygminnemu. Nie ma np. konieczności organizowania postępowań przetargowych na wybór operatora obsługującego linię komunikacyjną.

W przypadku linii ponadlokalnych, które jako wykraczające poza granice administracyjne miasta mogą być – na podstawie ustawy [26] – uznane za przewozy powiatowe, wojewódzkie lub międzywojewódzkie, dla których organizatorem powinny być inne niż Gmina Miasto Jaworzno organy administracyjne. Zgodnie z przedstawioną opinią prawną, powołującą się na przepisy przejściowe do ustawy oraz treść rozporządzenia WE nr 1370/2007, brak jest podstaw do unieważnienia umów zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy.

Przewidywane działania:

W przypadku zmiany przepisów prawnych albo ich interpretacji, **może zająć konieczność dostosowania umów** na wykonywanie przez PKM Jaworzno przewozów poza granicami administracyjnymi miasta, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy, do wymagań stawianych przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym [26]. To samo dotyczy umów wznawianych po upływie terminu ich obowiązywania.

Z uwagi na fakt, że **obecny model operatorski oparty o powołaną do tego celu gminną spółkę jaką jest PKM Jaworzno jest efektywny i funkcjonuje prawidłowo, wskazanym kierunkiem będzie kontynuowanie tego modelu po okresie obowiązywania obecnej umowy** tj. po 30.06.2019 r. Mając jednak na uwadze zachowanie ciągłości rozwoju transportu zbiorowego na terenie Gminy, **rekomendowanym rozwiązaniem byłoby podpisanie tzw. Umowy wsparcia**, w której Gmina wyraziłaby wolę powierzenia wykonywania zadań własnych z zakresu publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. Nr 5 poz. 13 z 2010r.) a w szczególności art. 22 ust. 1 pkt 2 tejże ustawy. W celu zawarcia takiej umowy koniecznym będzie podjęcie przez Radę Miejską Jaworzno uchwały upoważniającej Prezydenta Miasta Jaworzno do jej podpisania. Umowa taka pozwoli operatorowi mimo kończącego się 30.06.2019 r. okresu obowiązywania tzw. Umowy wykonawczej z 30.06.2009 r. na kontynuowanie rozwoju transportu publicznego m.in. poprzez ewentualne pozyskanie zewnętrznych środków finansowych na sukcesywną wymianę taboru, o której mowa w pkt 7.4 tego rozdziału. Powierzenie od 1.07.2019 r. powinno w swym zakresie jak i sposobie podziału funkcji być zbliżone do obecnej obowiązującej umowy z uwzględnieniem bieżących zmian w zakresie potrzeb mieszkańców Jaworzno czy też ewentualnych zmian obowiązujących przepisów.

7.8. Zasady finansowania i prognoza kosztów funkcjonowania systemu

Stan aktualny:

W chwili obecnej koszty wytworzenia usług transportu lokalnego w PKM Jaworzno (koszty bezpośrednie i pośrednie, bez kosztów zarządu) finansowane są z wpływów biletowych jedynie w ok. 40%. Pozostałe koszty pokrywane są z rekompensaty (dotacji) przekazywanej przez Gminę Miasto Jaworzno (w 2012 r. było to ponad 14,8 mln zł). Przewoźnik uzyskuje także niewielkie przychody z innych źródeł.

Przyjęty system określania rekompensaty jako różnicy między kosztami powiększonymi o rozsądny zysk (opis w rozdziale 5) **zabezpiecza zarówno przewoźnika jak również Miasto przed sytuacjami nieprzewidywanymi**.

Finansowanie inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się przy dofinansowaniu środkami z funduszy unijnych. Istotnym czynnikiem jest to, że **przewoźnik dysponuje stosunkowo młodym tabor**em (średni wiek ok. 6,5 lat), nie zachodzi więc obawa, że w najbliższej przyszłości trzeba będzie znaleźć środki finansowe na gruntowną wymianę pojazdów, a wystarczy sukcesywne wycofywanie najbardziej wyeksploatowanych pojazdów i zastępowanie ich nowymi.

Przewidywane działania:

O ile w organizacji systemu komunikacji nie zajdą większe zmiany (określane w prognozie potrzeb przewozowych w rozdziale 4 jako wariant zachowawczy), corocznie **na utrzymanie istniejącego standardu obsługi komunikacyjnej Gmina Miasta Jaworzno będzie musiała przeznaczać podobną kwotę**, uaktualnioną o wskaźnik inflacji.

Czynnikami mogącymi mieć wpływ na wysokość koniecznej dopłaty (rekompensaty), a trudne do prostego oszacowania są: zmiany cen paliw i innych materiałów eksploatacyjnych oraz wysokość wpływów ze sprzedaży biletów, na którą ma wpływ zarówno liczba przewiezionych osób ogółem, jak i ich struktura wiekowa. Niekorzystna sytuacja demograficzna (starzenie się społeczności miasta) w powiązaniu z ulgami taryfowymi lub wręcz zwolnieniu z opłat sprawia, że **w najbliższej przyszłości wpływy od pasażerów mogą maleć**.

Niedobory muszą być pokrywane albo przez większą rekompensatę albo wyższe opłaty za przejazd. Mogą być także zniwelowane przez ograniczenie oferty przewozowej. Zarówno **podwyżka cen biletów jak również likwidacja kursów mogą jednak negatywnie wpływać na sumę przychodów**, wskutek zmniejszenia się liczby pasażerów.

W przypadku wprowadzenia daleko idących zmian w systemie wynikających z **uruchomienia komunikacji tramwajowej** (w rozdziale 4 nazwane wariantami rozwojowymi pierwszym i drugim) **wysokość rekompensaty ulegnie znaczącej zmianie**. Będzie ona zależeć od rzeczywistych kosztów trakcji tramwajowej. Należy zwrócić uwagę, że koszty jednostkowe przebiegu tramwaju mogą być wyższe niż dla trakcji autobusowej, a równocześnie w łącznym rachunku uzyska się oszczędności wynikające z mniejszej pracy przewozowej (wozokilometrów). Warunkiem jest, by zdolność przewozowa tramwaju została należycie wykorzystana.

Wpływy otrzymywane przez organizatora transportu zbiorowego w Jaworznie zależą także od liczby osób korzystających z przewozów mikrobusowych. Przewozy te są realizowane na zasadach komercyjnych przez prywatnych przewoźników i stanowią uzupełnienie oferty przewozowej w transporcie publicznym. Z uwagi na to, że istnieją duże rezerwy w wykorzystaniu zdolności przewozowej komunikacji autobusowej, nie byłoby konieczności zwiększania liczby kursów, by przewieźć większość z pasażerów korzystających aktualnie z komunikacji mikrobusowej. Oznacza to, że praktycznie bez dodatkowych kosztów można by zwiększyć wpływy, a więc zmniejszyć skalę rekompensaty, względnie przeznaczyć te środki na rozwój systemu. Należałoby **przeprowadzić badania dlaczego**, mimo stosunkowo dobrze zorganizowanej sieci połączeń, nowoczesnego taboru, niezłego komfortu podróży oraz przyjaznego systemu taryfowego oferowanych przez PKM Jaworzno, **tak wielu podróżujących po Jaworznie wybiera komunikację mikrobusową**.

7.9. Efektywność ekonomiczna systemu

Stan aktualny:

W chwili obecnej **nie jest możliwe określenie rentowności poszczególnych linii**, gdyż brak jest danych o liczbie przewożonych pasażerów i wpływach z opłat biletowych na poszczególnych kursach.

Przewidywane działania:

Wydaje się konieczne **wprowadzenie pełnego monitoringu przewozów**, umożliwiającego sporządzanie stałych, codziennych, raportów o wykonywanych przewozach. **Analizy stopnia wykorzystania oferty przewozowej, a także wpływów z opłat wnoszonych przez pasażerów, sporządzone dla konkretnych linii a nawet kursów, mogłyby służyć racjonalizacji przewozów.** Pozwalałyby także na śledzenie ruchu pasażerskiego na całej sieci, m.in. pod kątem relacji podróży (skąd – dokąd i kiedy), co w konsekwencji umożliwiłoby korekty tras, linii i rozkładów jazdy, a także służyłoby doborowi odpowiedniego taboru.

W przypadku PKM Jaworzno wprowadzenie pełnego monitoringu przewozów powinno być o tyle łatwiejsze, że pojazdy wyposażone są w czytniki (kasowniki), które pobierają opłaty. Wymagałoby to jednak wprowadzenia zasady, że także osoby korzystające z bezpłatnych przejazdów musiałyby dokonywać rejestracji wejścia i wyjścia z autobusu.

7.10. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Stan aktualny:

Na terenie miasta Jaworzno funkcjonuje rozbudowany i stosunkowo sprawny system informacji dla pasażerów obejmujący informację na przystankach, w pojazdach oraz w internecie i innych nośnikach danych elektronicznych, m.in. w telefonach komórkowych (zob. rozdział 5, punkt 5.4).

Przewidywane działania:

W miarę możliwości finansowych należy rozwijać i rozbudowywać **system dynamicznej informacji** pasażerskiej o rzeczywistym przejeździe autobusu poprzez montaż elektronicznych tablic na kolejnych przystankach.

Z myślą o osobach niewidomych można rozważyć zastosowanie w tablicach elektronicznych modułu głośnomówiącego oraz wyposażać kolejne pojazdy w system **informacji dźwiękowej**, słyszalnej na zewnątrz pojazdu podczas postoju na przystanku, informującą o numerze linii i kierunku oraz sygnał dźwiękowy ułatwiający zlokalizowanie wejścia do pojazdu (obecnie takie urządzenia zamontowane są w autobusach marki Scania).

Zgodnie z postulatami środowiska osób niedowidzących można wprowadzić dodatkowe, **kontrastowe oznakowanie** linii w pojazdach (przód i bok pojazdu).

Powinno się dążyć do **rozszerzenia zintegrowanej informacji** w Internecie i telefonach komórkowych, uwzględniającej wyszukiwarkę połączeń, godziny odjazdów itp. Można zastanowić się nad wykorzystaniem telefonii komórkowej do informowania potencjalnych pasażerów o ofercie przewozowej publicznego transportu zbiorowego, obejmującego rozkłady jazdy, planowanie podróży itp.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanych z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, wskazane jest, aby organizator publicznego transportu zbiorowego **gromadził wszystkie informacje** o ofercie przewozowej **w formie baz danych**. Istotne z punktu widzenia organizatora komunikacji zbiorowej jest wykorzystanie możliwości związanych z funkcjonowaniem Jaworznickiej Karty Miejskiej do uzyskania danych na temat: struktury sprzedaży biletów (szkolne, "seniorskie", darmowe), relacji podróży oraz wielkości potoków pasażerskich na poszczególnych liniach. Pozwoliłoby to na optymalizację sieci połączeń oraz na badanie rentowności komunikacji miejskiej.

7.11. Kierunki rozwoju systemu

Wdrażanie nowych technologii

Wskutek poczyniń wszystkich instytucji odpowiadających za organizację i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego (Urząd Miejski, Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie) miasto Jaworzno znajduje się od lat w awangardzie ośrodków wprowadzających **nowinki techniczne**: elektroniczne bilety, autobusy wyposażone w biletomaty i dostęp do internetu (Wi-Fi), system dynamicznej

informacji dla pasażerów w pojazdach, na przystankach i poprzez witrynę internetową przewoźnika. Uzyskano wysoki stopień akceptacji dla tych rozwiązań nawet wśród starszej, zazwyczaj niechętniej nowinkom technicznym, części populacji.

Wspomniane podmioty cechuje także dążenie do wprowadzania coraz bardziej **ekologicznych lub ekonomicznych środków przewozowych**, czego przykładem są przymiarki (obecnie na etapie jazd testowych) do wprowadzenia do eksploatacji autobusów o napędzie hybrydowym i elektrycznym.

Trakcja tramwajowa

W kategorii działań proekologicznych mieści się również podjęcie starań na rzecz **budowy linii tramwajowej**, która miałaby kursować między Osiedlem Stałym i Śródmieściem. W korytarzu tym notuje się największe natężenie ruchu pasażerskiego korzystającego z transportu zbiorowego. Koncepcja przebiegu linii obejmuje poprowadzenie jej w ten sposób, że będzie obsługiwać także osiedla: Podłęże, Podwale, Leopold, Gigant, Cegielniana, Górnice i Skałka. Pod uwagę brana jest również możliwość budowy odnogi do dworca w Szczakowej, a także trasy w kierunku zachodnim do połączenia z siecią tramwajową obsługującą miasta położone w centrum konurbacji górnośląskiej.

Jak każde działanie inwestycyjne, projekt ten musi być poprzedzony analizami. O ile w przypadku wymiany taboru autobusowego decyzję podejmować będzie przedsiębiorstwo przewozowe, biorąc pod uwagę bezpośrednie koszty eksploatacyjne i koszty obsługi, o tyle ocena zasadności wprowadzenia w mieście trakcji tramwajowej spadnie na miasto.

Ze względu na wieloaspektowość tego projektu niezbędne jest **wykonanie studium wykonalności** określającego szczegółowo możliwości techniczne (zwłaszcza ewentualne bariery i zagrożenia) jak również parametry ekonomiczno-finansowe dotyczące nie tylko okresu budowy, ale późniejszej eksploatacji. Należy pamiętać, że samo wybudowanie trasy i pozyskanie taboru może być zadaniem łatwiejszym (zwłaszcza przy wykorzystaniu środków zewnętrznych, unijnych, na proekologiczną inwestycję) niż późniejsza eksploatacja. Jednostkowe koszty eksploatacji tramwajów są na ogół wyższe od analogicznych kosztów dla autobusów – na „plus” wychodzą jedynie te linie, na których wykorzystana jest większa zdolność przewozowa tramwaju, wynikająca z większej pojemności taboru (łączonego nawet w 3 jednostki), bezkolizyjnej trasy (tzw. szybki tramwaj) i odpowiednio dużej częstotliwości. Tramwaj najlepiej sprawdza się na trasach łączących oddalone od siebie o kilka czy kilkanaście kilometrów duże generatory ruchu (np. osiedla mieszkaniowe typu „sypialnia” z centrum miasta; także dwa miasta, z których jedno, mniejsze, jest miejscem zamieszkania ludzi pracujących w drugim, większym).

W warunkach Jaworzna, miasta którego główna stacja kolejowa położona jest w znacznym oddaleniu od największych generatorów ruchu (śródmieście, osiedla mieszkaniowe i największy zakład pracy) linia tramwajowa może stanowić jedyną realną możliwość zapewnienia przewozów transportem szynowym, który z reguły cechuje się większą zdolnością przewozową (w przeliczeniu na jeden skład; liczba osób przewożonych na linii zależy w dużej mierze od częstotliwości), wyższą średnią prędkością techniczną i podrózną oraz mniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko.

Przy odpowiednio dużym potoku pasażerskim mogłoby mieć uzasadnienie połączenie Jaworzna szybkim tramwajem - biegnącym np. wzdłuż DTS-Wschód (Południe) - z Katowicami jako substytutu kolei regionalnej. Wyprowadzenie linii tramwajowej w kierunku węzła Jęzor, a także odnoga w kierunku dzielnicy Szczakowa zostały zapisane w aktualizacji SUIKZP jako perspektywiczny przebieg linii tramwajowej.

Transport niekonwencjonalny

Z analizy wywiadów przeprowadzonych na potrzeby opracowania [20] wynika otwartość mieszkańców na transport niekonwencjonalny. Najdalej idącym i jednocześnie najciekawszym projektem byłby **system MISTER**¹⁶, który w przypadku potwierdzenia się w praktyce założeń deklarowanych przez pomysłodawcę, mógłby w niedalekiej przyszłości dokonać przewrotu w transporcie miejskim. Zastosowanie tego pomysłu na szeroką skalę wyeliminowałoby wiele niedogodności obserwowanych w tradycyjnej komunikacji.

¹⁶ - MIST-ER czyli Miejski Indywidualny System Transportu Elektryczno-Rolkowego: <http://www.mist-er.eu/>

8. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej uwzględniający:

- granice administracyjne miasta,
- trasy (ulice) na których możliwe jest prowadzenie publicznego transportu zbiorowego,
- linie komunikacyjne (istniejące i planowane korytarze)
- przystanki
- węzły przesiadkowe
- przebieg linii tramwajowej wg projektu aktualizacji SUIKZP m. Jaworzno (przebieg planowany i przebieg perspektywiczny)

znajduje się w kieszeni foliowej na końcu opracowania.

BIBLIOGRAFIA:

- [1] – „Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, oprac. Komisji Europejskiej, KOM (2011) 144, wersja ostateczna z dn. 28.03.2011
- [2] – „Zielone i Białe księgi Komisji Europejskiej”, oprac. Biura Analiz i Dokumentacji Kancelarii Senatu RP, lipiec 2010
- [3] – Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski, oprac. Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa 27 kwietnia 2009
- [4] – Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, oprac. Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Warszawa styczeń 2013
- [5] – Strategia Rozwoju Kraju 2020, oprac. Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa 25 września 2012
- [6] – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012
- [7] – Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2013
- [8] – Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM Warszawa, styczeń 2013 r.
- [9] – Dokument implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM Warszawa, czerwiec 2013 r.
- [10] – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i między-narodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Min. Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 maja 2012 r.
- [11] – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (Dz. Urzędowy Woj. Śląskiego nr 68 / 2004)
- [12] – Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach, czerwiec 2013 r.
- [13] – Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (Projekt do konsultacji), Zarząd Województwa Śląskiego (Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w Katowicach), czerwiec 2013 r.
- [14] – Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, Województwo Śląskie, lipiec 2013
- [15] – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna (forma ujednolicona), załącznik do uchwały nr XXI/265/2012 Rady Miejskiej w Jaworznie z dn. 31.05.2012
Aktualizacja Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna, Biuro Rozwoju Regionu w Katowicach, w opracowaniu.
- [16] – Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 – 2020, załącznik do uchwały nr IX/85/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z dn. 31.05.2007 r.
- [17] – Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Jaworzna do roku 2013, załącznik do uchwały nr XLV/593/2010 Rady Miejskiej w Jaworznie z dn. 31.05.2010 r.
- [18] – Program Ochrony Środowiska dla Miasta Jaworzna na lata 2004 – 2015, załącznik do uchwały nr XXI/222/2004 Rady Miejskiej w Jaworznie z dn. 04.03.2004 r.
- [19] – Studium komunikacyjne miasta Jaworzna, PPU „INKOM” S.C. Katowice, 2003 r.
- [20] – Analiza rozwoju układu komunikacyjnego w kontekście zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna, PPU „INKOM” S.C. Katowice, 2012 r.
- [21] – Plan mobilności miejskiej Jaworzna, PPU „INKOM” S.C. Katowice, w opracowaniu

- [22] – A.Brzeziński, M.Roszkowski – „Plan transportowy – proces przygotowania, cel i zakres w ocenie ekspertów”. Referat na Konferencję Naukowo-Techniczną SITK RP Oddział w Warszawie,
<http://siskom.waw.pl/nauka/konferencje/20091125/brzezinski.pdf>
oraz <http://user.siskom.waw.pl/userftp/sitk/FTA/prezentacja%204/brzezinski-roszkowski.pdf>
- [23] – Władysław Jan Brzeski „Korzyści wydajnego sektora przestrzennego – rynek nieruchomości a zwarta przebudowa miast” w: Rola sektora nieruchomości w wydajnej realokacji zasobów przestrzennych, zeszyty CASE Warszawa 2002
- [24] – Atlas linii kolejowych Polski 2011, wyd. Eurosprinter, Rybnik 2011
- [25] – Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- [26] – Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz.13 z późn. zm.)
- [27] – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 25.05.2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r., nr 117, poz. 684)
- [28] – Ustawa z dn.8.03.1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 594)
- [29] – Ustawa z dn. 5.06.1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 595)
- [30] – Ustawa z dn. 5.06.1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 596)
- [31] – Ustawa z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz.U. z 2012 r., poz. 647 z późn. zm.)
- [32] – Ustawa z dn. 06.12.2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2006 r., nr 227, poz.1658 z późn. Zm., Dz.U. z 2009 r., nr 84, poz.712 z późn. zm)
- [33] – Ustawa z dn. 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 1232)
- [34] – Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 627)
- [35] – Ustawa z dn. 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 1235)

Spis stron internetowych

Miasto Jaworzno	http://www.jaworzno.pl/
Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie:	http://www.mzdim.jaworzno.pl/
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie:	http://www.pkm.jaworzno.pl/www/
PKM Jaworzno – rozkłady jazdy na telefon:	http://www.mmpk.info/rozklad_jazdy_pkm_jaworzno,16,20.html
PKM Jaworzno – system dynamicznej informacji pasażerskiej:	http://www.jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl/
Bank Danych Lokalnych GUS:	http://www.stat.gov.pl/bdl/
Wojewódzki Portal Komunikacyjny:	http://wpk.katowice.pl/
Wojewódzki Portal Komunikacyjny – forum:	http://forum.wpk.katowice.pl/
Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego	http://www.kzkgop.com.pl/
Tramwaje Śląskie S.A.	http://www.tram-silesia.pl/www/
Polskie Linie Kolejowe S.A.	http://www.plk-sa.pl/

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE "INKOM" S.C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO**



**40-053 KATOWICE, ul. św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66(-67)
Pocztą: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl**

PROJEKT NR K - 13 008 - ZAŁĄCZNIK

Tytuł opracowania: **PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO (PZRPTZ) DLA M. JAWORZNO**

Zamawiający: **GMINA JAWORZNO - MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW Z SIEDZIBĄ W JAWORZNIE**

Numer umowy
(zamówienia): **DT.7240.4 / 2013 (INKOM: 08/13) Z DNIA 18.04.2013 ROKU**

Projektant: **dr Hanna IZDEBSKA
mgr Jarosław OLSZEWSKI
mgr inż. Jan GREGOROWICZ
mgr inż. Piotr TRYBUŚ
Z Z E S P O Ł E M**

KATOWICE, PAŹDZIERNIK 2013 ROKU

K - 13 008 - ZAŁĄCZNIK - A

A U T O R Z Y:

dr Hanna IZDEBSKA
mgr Jarosław OLSZEWSKI
mgr inż. Jan GREGOROWICZ
mgr inż. Piotr TRYBUŚ

Z Z E S P O Ł E M:

SYMULACJE RUCHOWE

mgr inż. Bartosz CHUDERSKI

ANALIZY PRZESTRZENNE

mgr inż. Katarzyna BARYŻEWSKA

OPRACOWANIE DANYCH

mgr inż. Katarzyna BARYŻEWSKA

Anna JAMROŻY

Lucyna JANIKOWSKA

Anna NASIEK

Anita WŁODARCZYK

K - 13 008 - ZAŁĄCZNIK - B

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-USŁUGOWE
„INKOM” S. C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO

40 - 053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax: (32) 257-08-66(-67)

Poczta: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

Tytuł opracowania: **PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO (PZRPTZ) DLA M. JAWORZNO**

S P I S D O K U M E N T A C J I :

L.p.	Pozycja	Numer	L. arkuszy
CZĘŚĆ OPISOWA			
1	Metryka projektu	K - 13 008 – ZAŁĄCZNIK - A	2
2	Spis dokumentacji	K - 13 008 – ZAŁĄCZNIK - B	1
3	Opis z częścią tabelaryczno-graficzną	K - 13 008 – ZAŁĄCZNIK - C	162

K - 13 008 - ZAŁĄCZNIK - C

O P I S

Z CZĘŚCIĄ
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ

WSTĘP	4
1. ANALIZY IZOCHRONOWE DOSTĘPNOŚCI WYBRANYCH OBSZARÓW MIASTA	5
2. POMIARY NATĘŻENIA RUCHU PASAŻERSKIEGO	22
2.1. Pomiary na liniach autobusowych	22
Linia: A	23
Linia: E	24
Linia: J	28
Linia: N	32
Linia: S	33
Linia: 300	37
Linia: 302	41
Linia: 303	43
Linia: 304	49
Linia: 305	52
Linia: 306	55
Linia: 307	56
Linia: 311	59
Linia: 312	61
Linia: 313	68
Linia: 314	70
Linia: 319	78
Linia: 321	82
Linia: 326	83
Linia: 328	85
Linia: 367	87
Linia: 368	89
Linia: 369	90
Linia: 370	94
2.2. Pomiary na dworcach kolejowych	98
Stacja JAWORZNO SZCZAKOWA	99
Stacja JAWORZNO CIĘŻKOWICE	102
2.3. Pomiary ekranowe na liniach mikrobusowych	105
Przystanek 1 - ŁUBOWIEC	107
Przystanek 2 - OSIEDLE STAŁE	108
Przystanek 3 - NIEDZIELISKA	110
Przystanek 4 - SZCZAKOWA OSIEDLE GAGARINA	111
Przystanek 5 - LEOPOLD	112
Przystanek 6 - OSIEDLE PODŁĘŻE	114
Przystanek 7 - CENTRUM	115
Przystanek 8 - MATEJKI	117
Przystanek 9 - JELEŃ RYNEK	118
Przystanek 10 - BYCZYNA	119

3. WYKORZYSTANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ NA LINIACH AUTOBUSOWYCH	120
LINIA: 300	121
LINIA: 302	123
LINIA: 303	125
LINIA: 304	127
LINIA: 305	128
LINIA: 306	129
LINIA: 307	130
LINIA: 311	131
LINIA: 312	133
LINIA: 313	136
LINIA: 314	138
LINIA: 319	140
LINIA: 321	142
LINIA: 326	144
LINIA: 328	145
LINIA: 367	147
LINIA: 368	149
LINIA: 369	150
LINIA: 370	152
LINIA: A	154
LINIA: E	155
LINIA: J	157
LINIA: N	159
LINIA: S	160

S P I S R Y S U N K Ó W

Izochronowa analiza dostępności rejonów miasta w relacjach z/do centrum (wyciąg)	21
Lokalizacja przystanków	105

W P R O W A D Z E N I E

W NINIEJSZYM ZAŁĄCZNIKU ZAWARTO INFORMACJE ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA ANALIZ PROWADZONYCH NA POTRZEBY PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO (PZRPTZ) DLA MIASTA JAWORZNA, UZYSKANE W WYNIKU PRAC NAD PROJEKTEM PN. „ANALIZA ROZWOJU UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO W KONTEKŚCIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA JAWORZNA” [20].

MATERIAŁY TE, ZE WZGLĘDU NA ICH SZCZEGÓŁOWOŚĆ ORAZ OBJĘTOŚĆ EDYCYJNĄ, NIE MOGŁY BYĆ ZAWARTE W GŁÓWNYM TOMIE OPRACOWANIA PZRPTZ. STANOWIĄ ONE JEDNAK NA TYLE ISTOTNY ELEMENT OCENY AKTUALNEGO UKŁADU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ŻE POMINIĘCIE ICH BYŁOBY SZKODĄ DLA ODBIORCY NINIEJSZEGO OPRACOWANIA.

1. ANALIZY IZOCHRONOWE DOSTĘPNOŚCI WYBRANYCH OBSZARÓW MIASTA

W ramach opracowania [20] zostały wykonana analiza izochronowa dostępności do wybranych (ważniejszych) przystanków PKM rozlokowanych w newralgicznych miejscach głównych dzielnic miasta Jaworzna.

Tego typu analizy pozwalają na określenie czasów dostępu (osiągalności czasowej odpowiadającej przeciętnej długości czasu podróży publicznym transportem zbiorowym) z wybranego punktu sieci transportowej obszaru do innych miejsc na obszarze poddanym analizie.

Obliczenia wykonano dla izochron o następujących wartościach: 10 min., 20 min., 30 min., 45 min.

Do analiz wybrano następujące przystanki:

- 1) Byczyna,
- 2) Centrum,
- 3) Cezarówka Dolna Pętla,
- 4) Cezarówka Górna Pętla,
- 5) Ciężkowice Kościół,
- 6) Elektrownia Zespół Szkół,
- 7) Jeleń Dąb Pętla,
- 8) Jeleń Łęg Pętla,
- 9) Jeleń Rynek,
- 10) Koźmin,
- 11) Łubowiec,
- 12) Osiedle Stałe (kierunek Katowice),
- 13) Osiedle Stałe (kierunek Kraków),
- 14) Podłęże Osiedle,
- 15) Szczakowa Dworzec PKP.

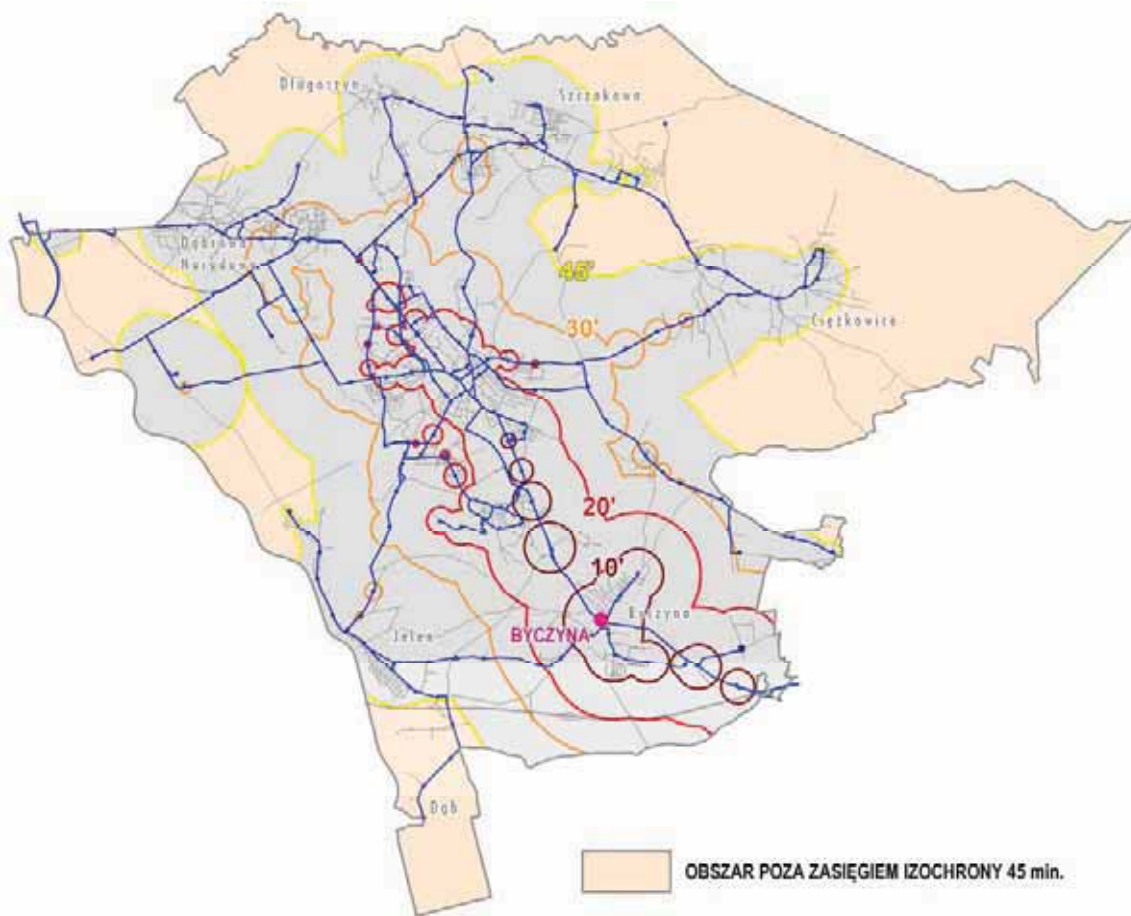
Dodatkowo dla każdego z w/w przystanków wykonano dokładne obliczenia czasu dojazdu do pozostałych analizowanych przystanków.

Na rysunku zbiorczym (rys. 1) dla przystanku CENTRUM podano czasy dojazdów do przystanków poddanych analizie.

Wyniki analiz izochronowych w postaci graficzno – tabelarycznej przedstawiono na kolejnych stronach.

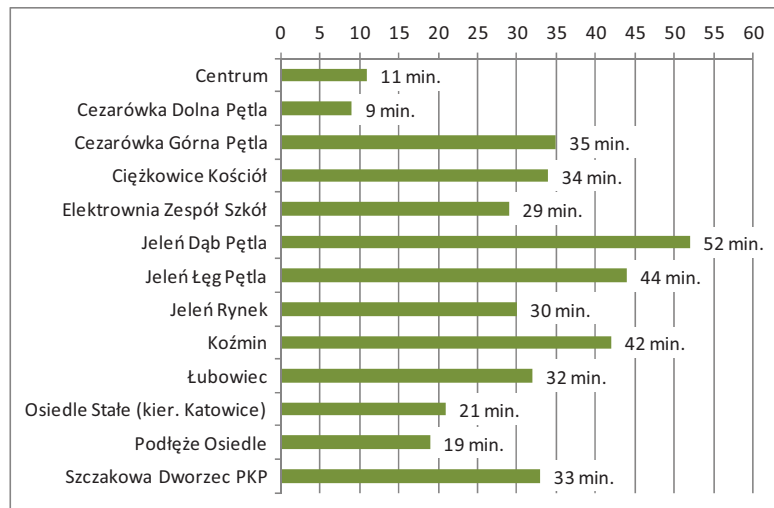
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

1. BYCZYNA



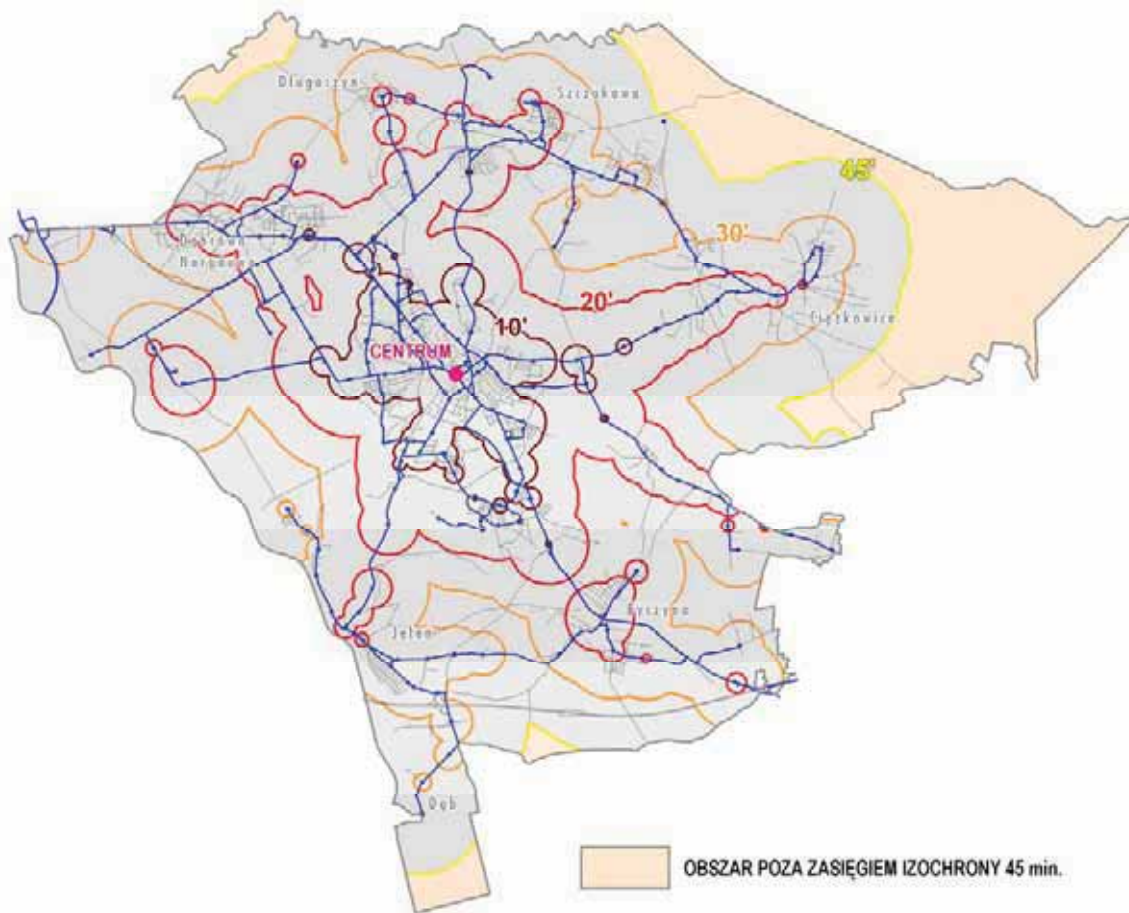
Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	4 372	4,7 %	498	3 %
2	20 min.	33 224	35,4 %	2 200	14 %
3	30 min.	65 352	69,6 %	4 663	31 %
4	45 min.	91 120	97,0 %	4 663	63 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW



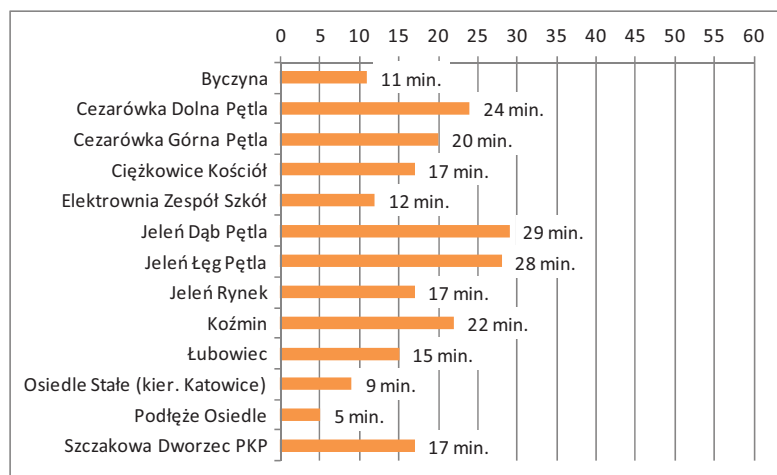
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

2. CENTRUM



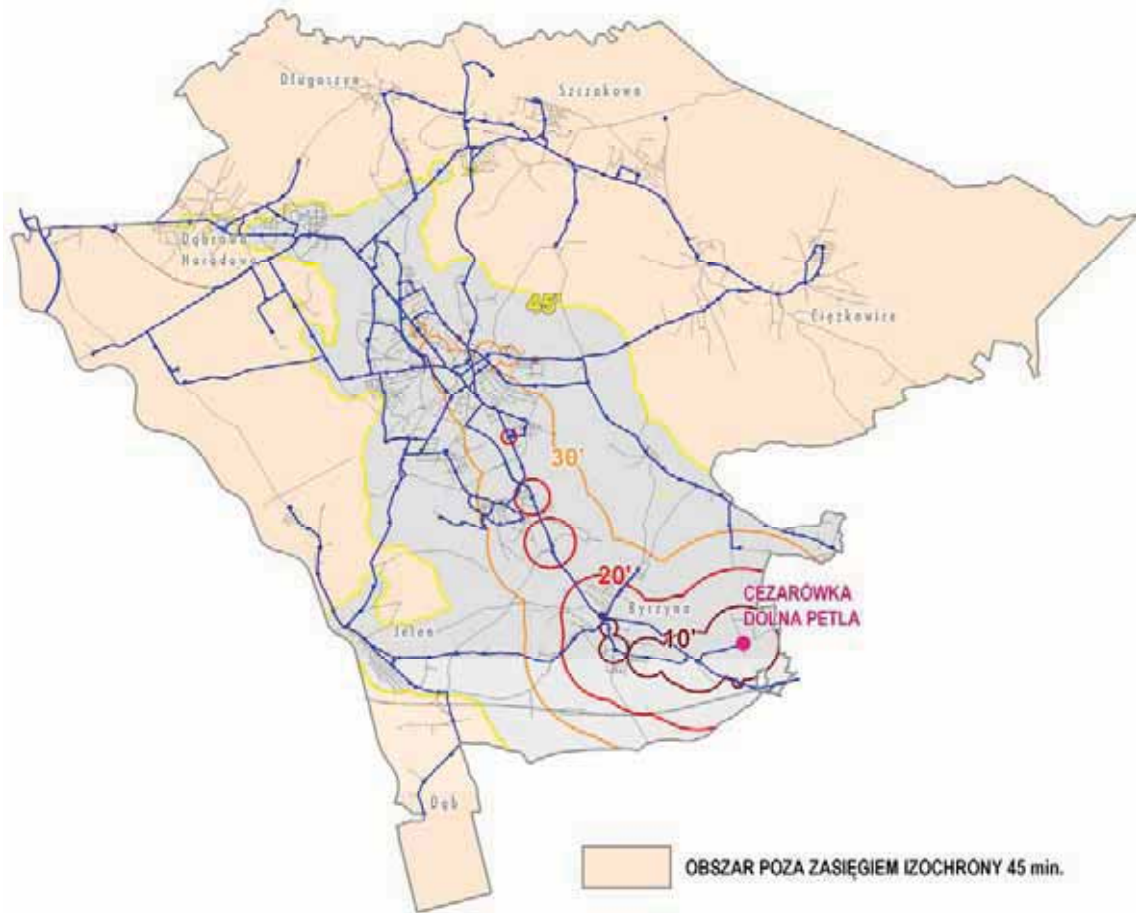
Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	42 003	44,7 %	1 032	7 %
2	20 min.	76 898	81,8 %	4 509	30 %
3	30 min.	91 970	97,9 %	9 351	61 %
4	45 min.	93 940	100,0 %	13 246	87 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW



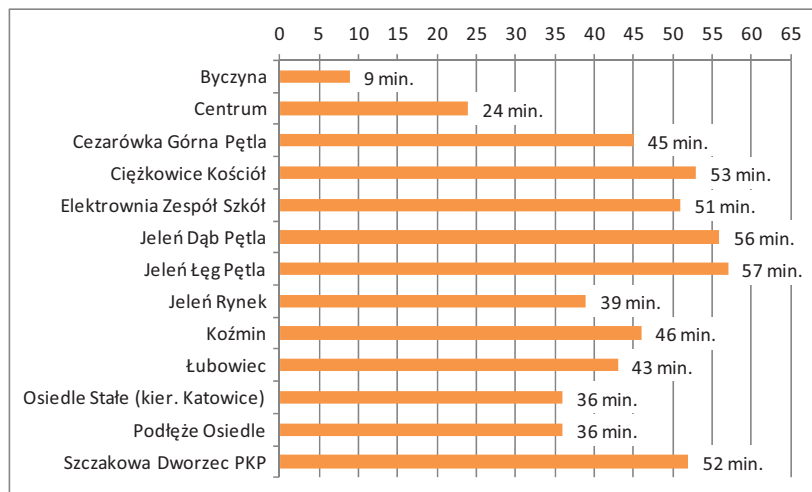
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

3. CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA

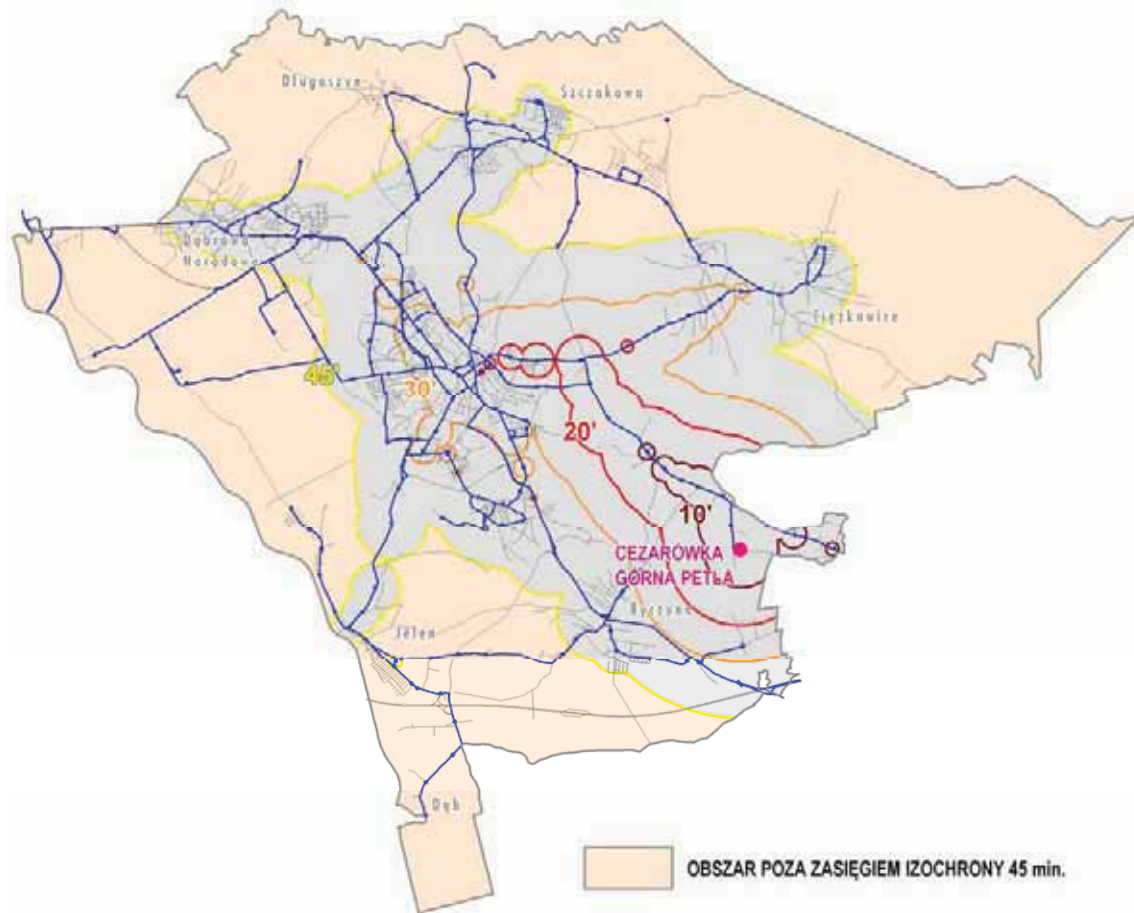


Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	1 514	1,6 %	288	2 %
2	20 min.	4 128	4,4 %	955	6 %
3	30 min.	19 383	20,6 %	2 155	14 %
4	45 min.	69 178	73,6 %	2 155	36 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

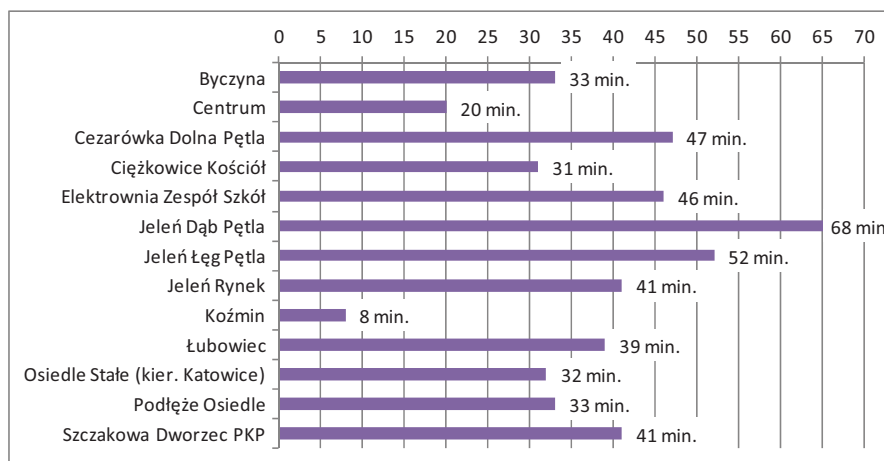


IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

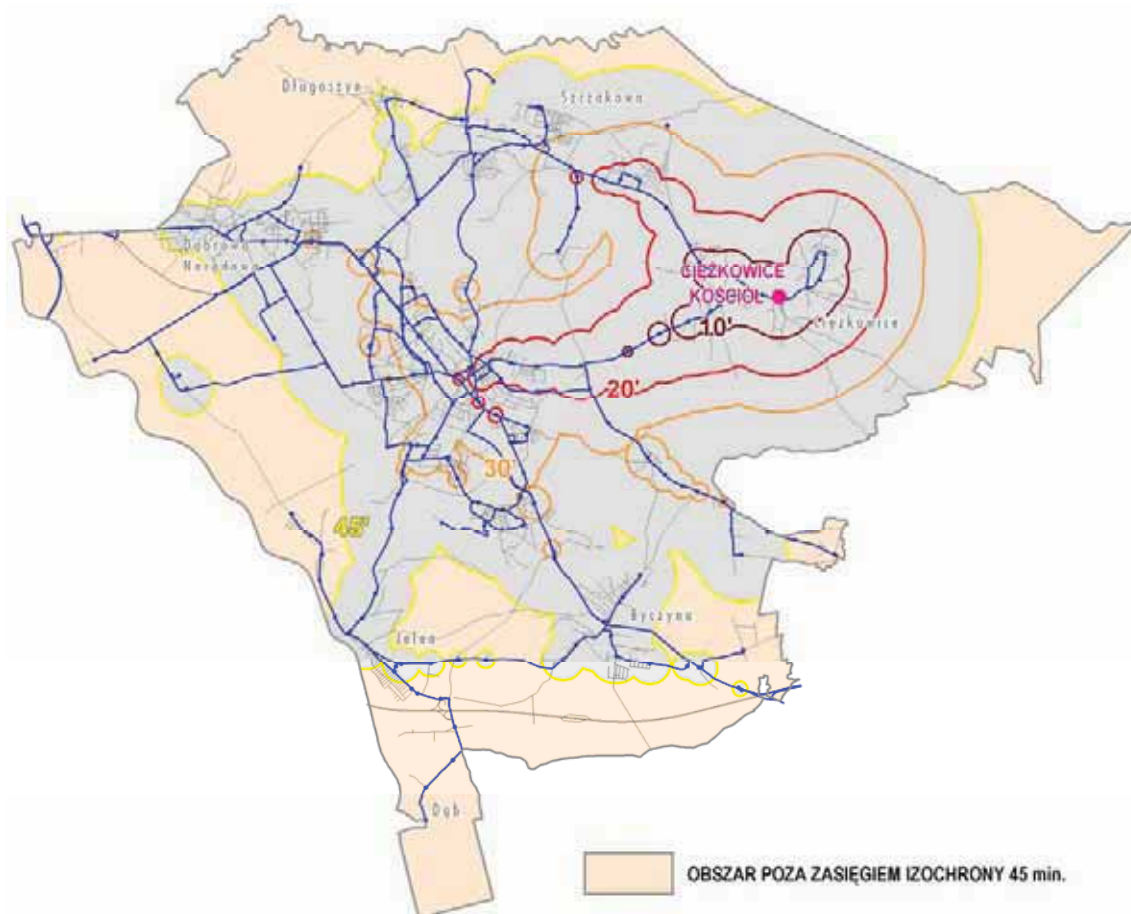
4. CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	1 149	1,2 %	256	2 %
2	20 min.	2 621	2,8 %	983	6 %
3	30 min.	30 502	32,5 %	2 524	17 %
4	45 min.	82 444	87,7 %	6 799	45 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

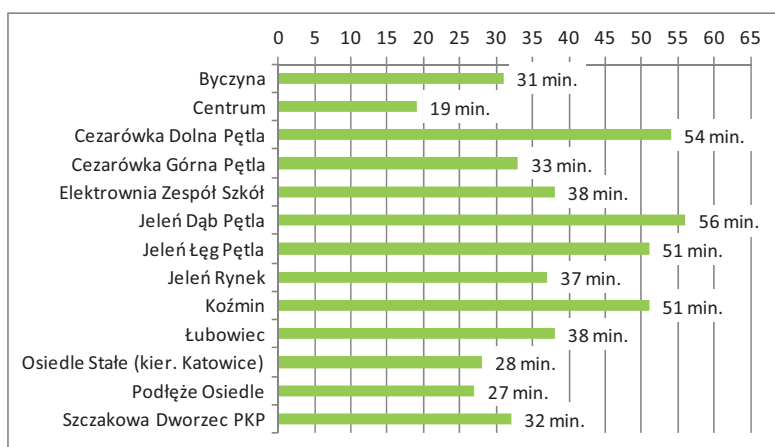


IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

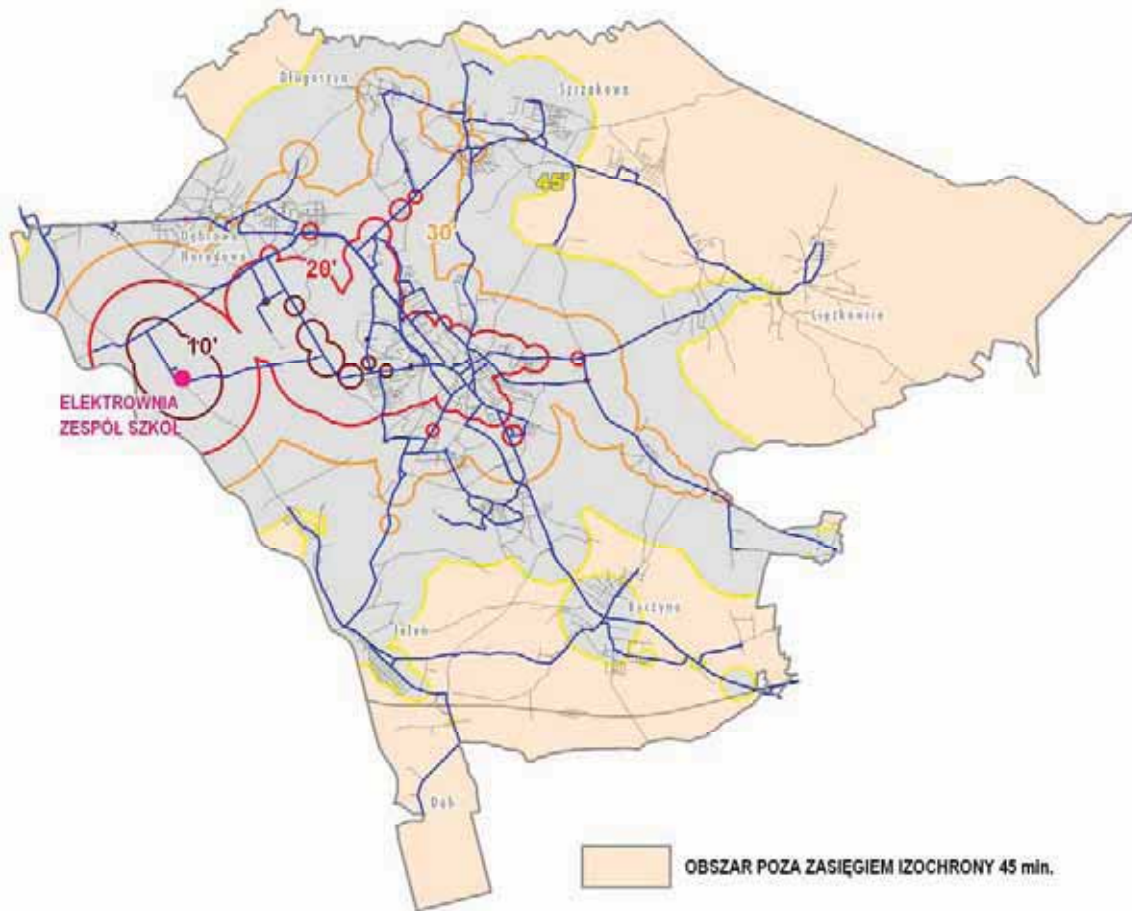
5. CIĘŻKOWICE KOŚCIÓŁ

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	4 101	4,4 %	429	3 %
2	20 min.	8 585	9,1 %	1 645	11 %
3	30 min.	46 835	49,8 %	4 027	26 %
4	45 min.	88 247	93,9 %	9 747	64 %

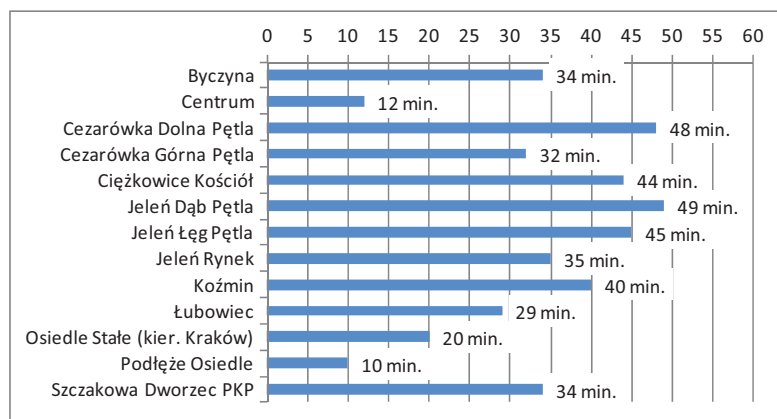
ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW



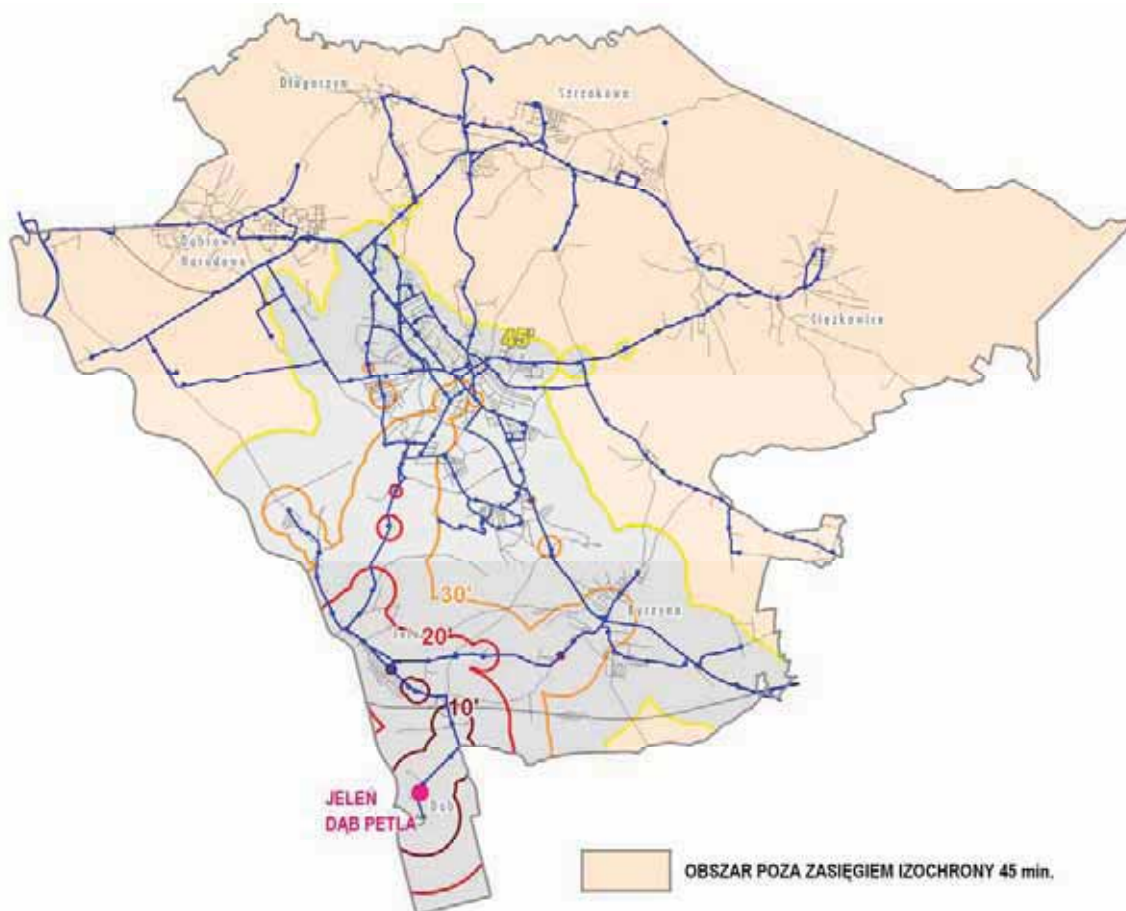
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

6. ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ

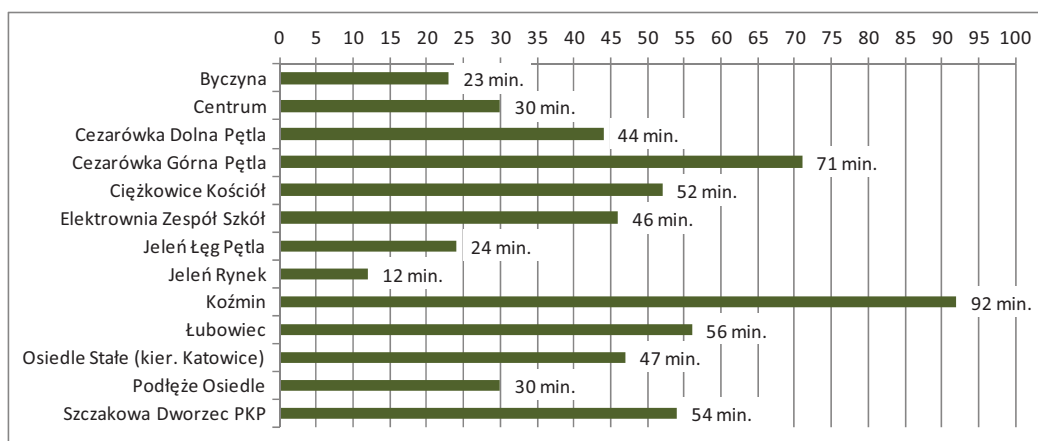
Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	318	0,3 %	296	2 %
2	20 min.	35 020	37,3 %	1 757	12 %
3	30 min.	64 121	68,2 %	4 112	27 %
4	45 min.	85 158	90,6 %	8 508	56 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

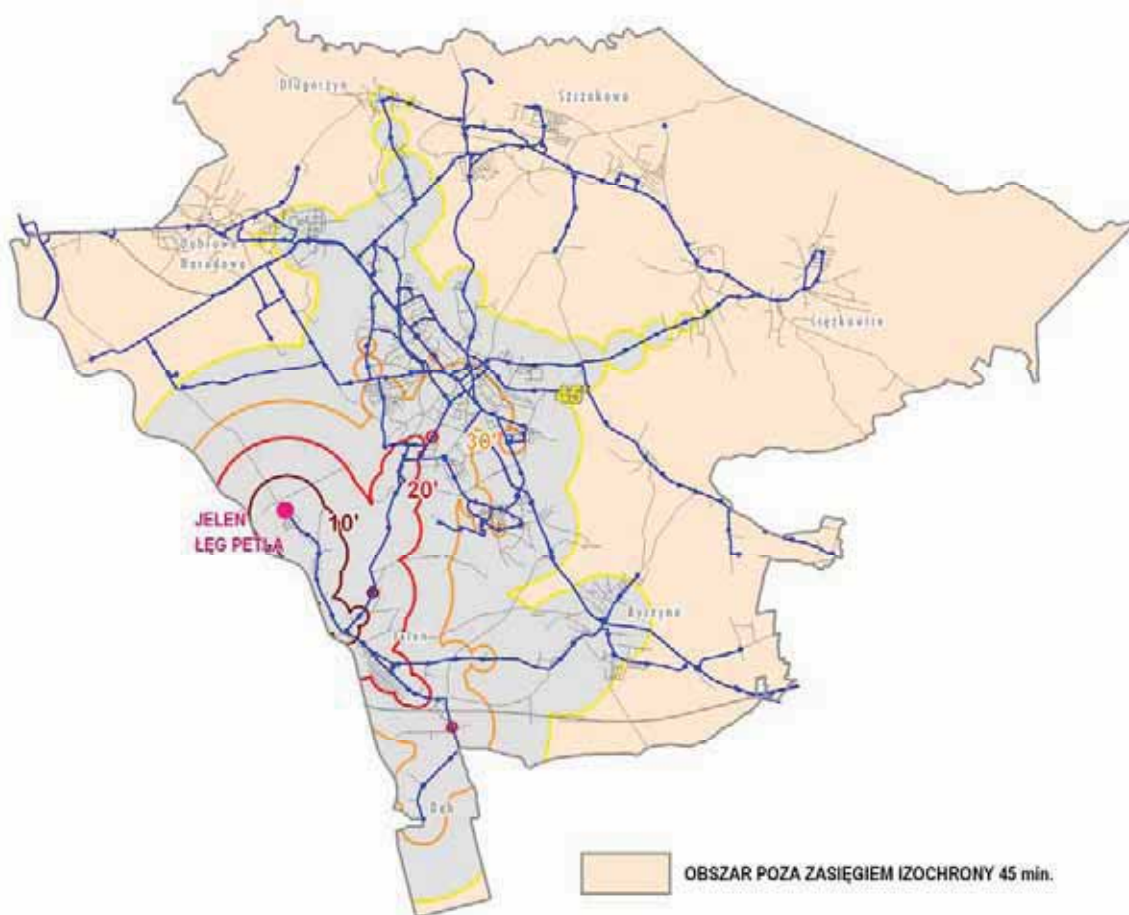
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

7. JELEŃ DĄB PĘTLA

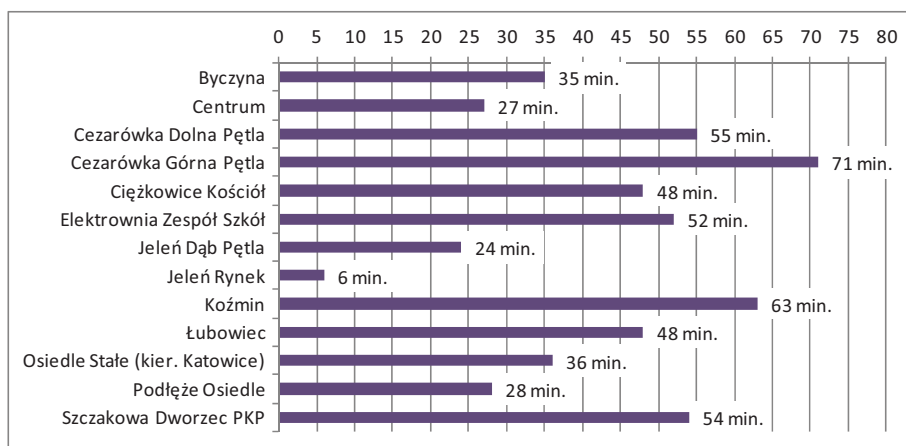
Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	597	0,6 %	256	2 %
2	20 min.	4 321	4,6 %	946	6 %
3	30 min.	15 820	16,8 %	2 190	14 %
4	45 min.	58 161	61,9 %	5 386	35 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

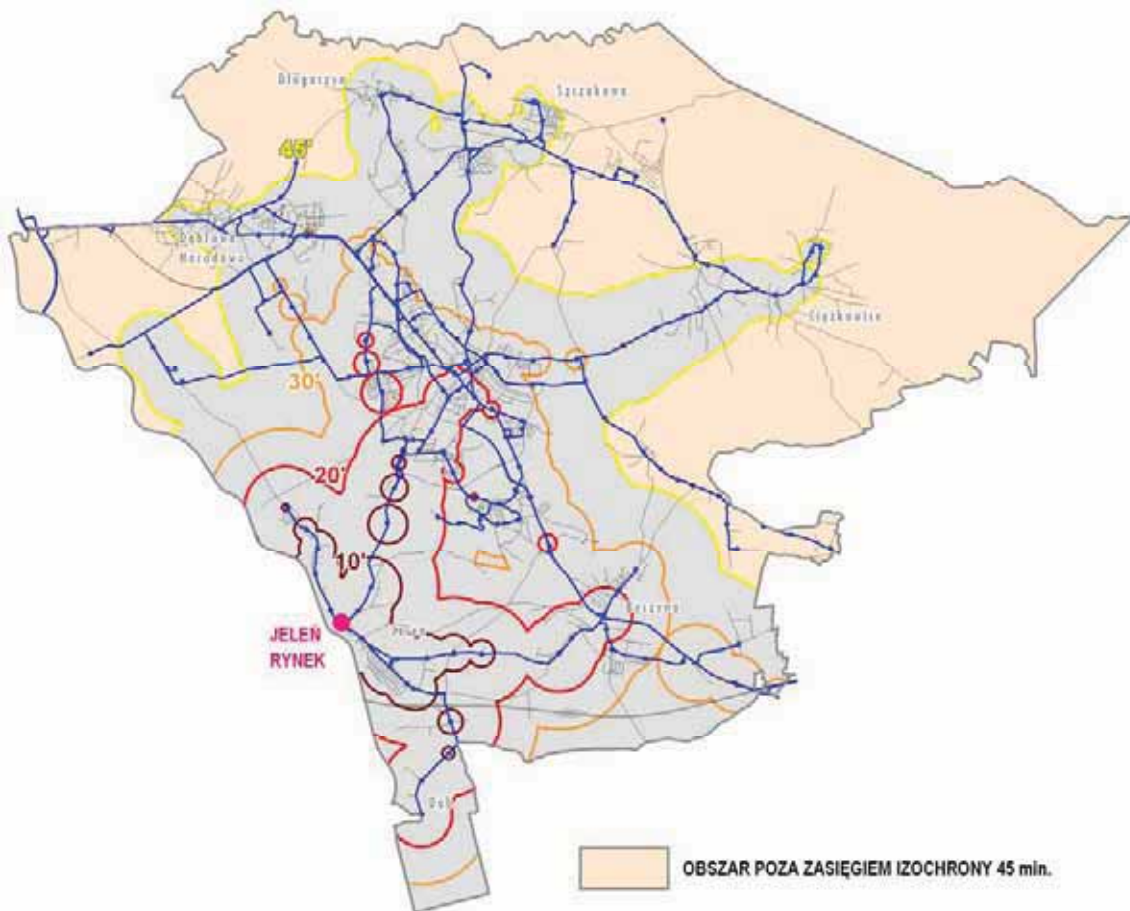
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

8. JELEŃ ŁĘG PĘTLA

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	1 887	2,0 %	281	2 %
2	20 min.	5 661	6,0 %	942	6 %
3	30 min.	22 351	23,0 %	2 284	15 %
4	45 min.	68 603	73,0 %	5 441	36 %

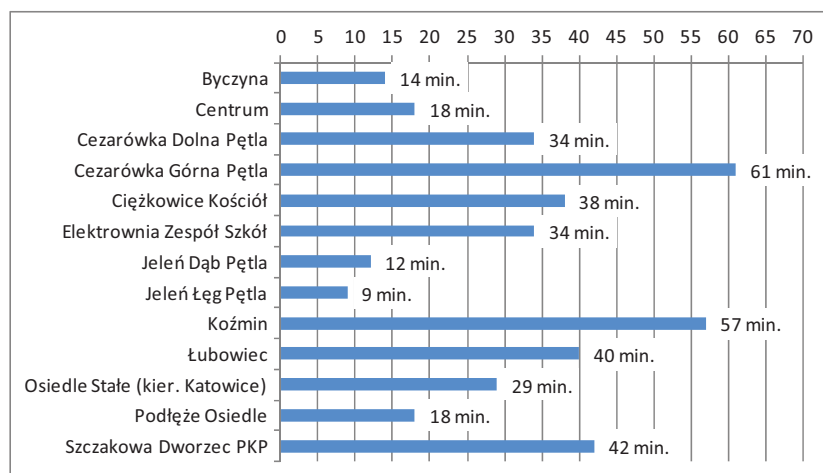
ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

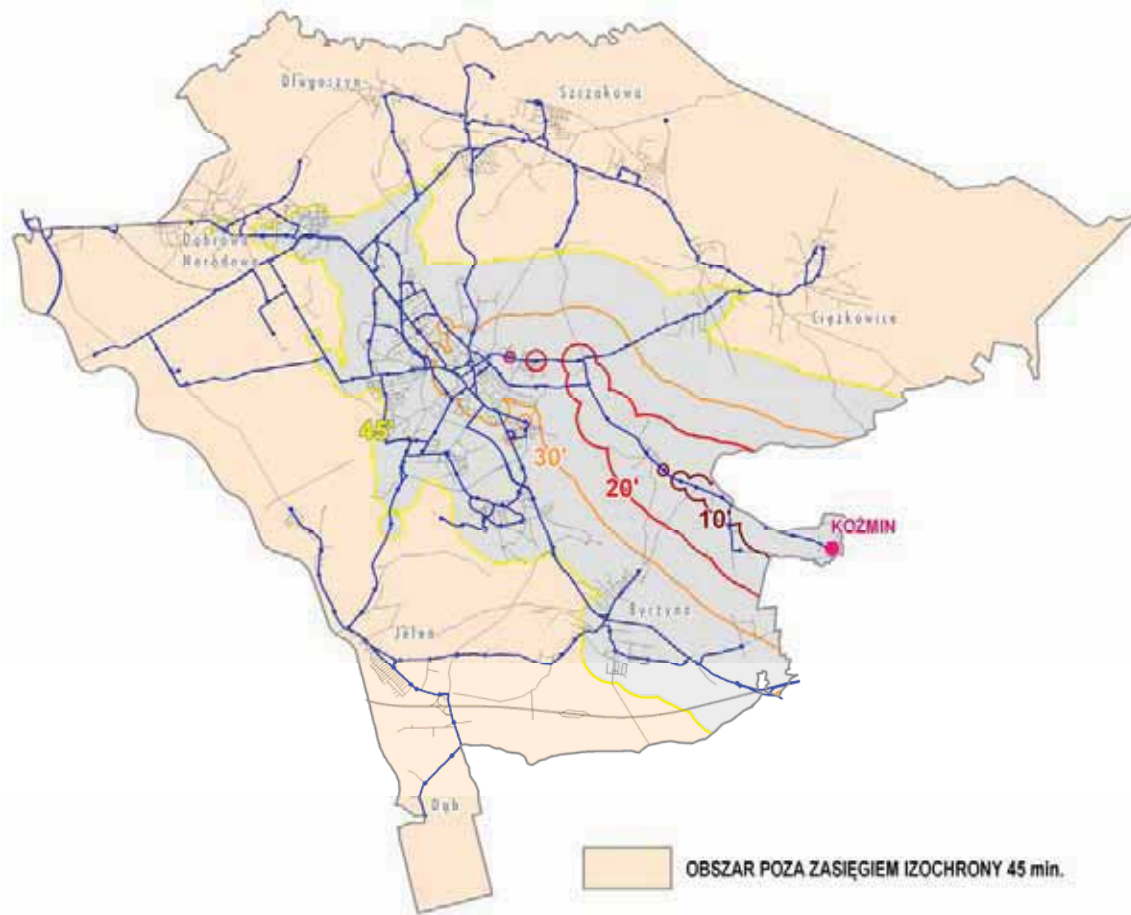
9. JELEŃ RYNEK

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	5 054	5,4 %	521	3 %
2	20 min.	20 849	22,2 %	2 160	14 %
3	30 min.	56 595	60,2 %	4 600	30 %
4	45 min.	85 272	90,8 %	8 712	57 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

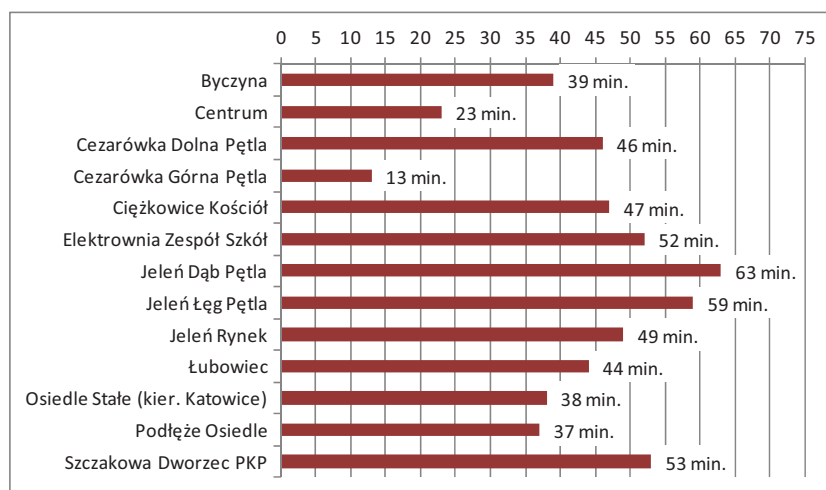


IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

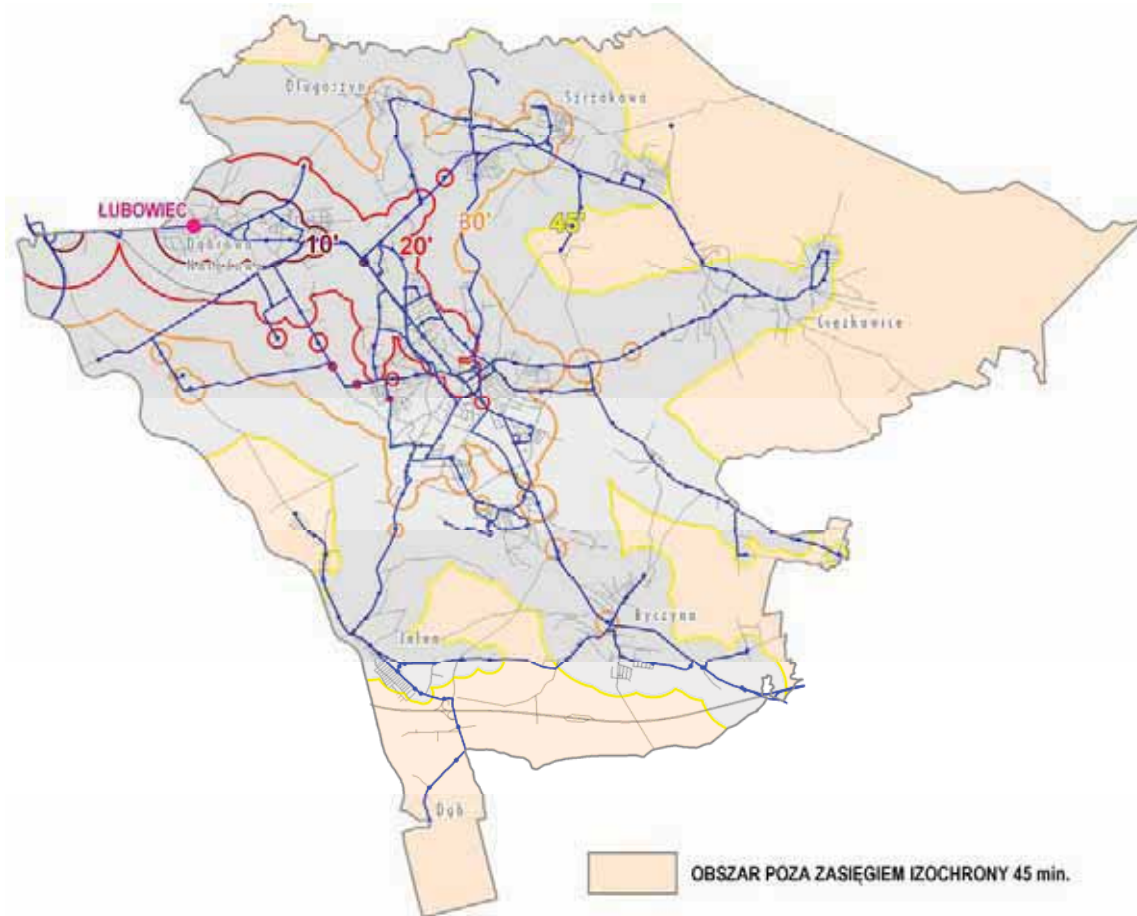
10. KOZMIN

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	1 013	1,1 %	160	1 %
2	20 min.	2 141	2,3 %	675	4 %
3	30 min.	15 147	16,1 %	1 761	12 %
4	45 min.	63 304	67,4 %	4 949	32 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

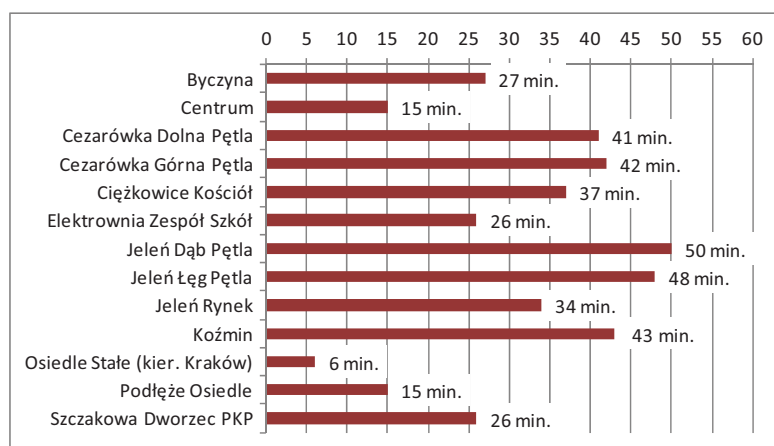


IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

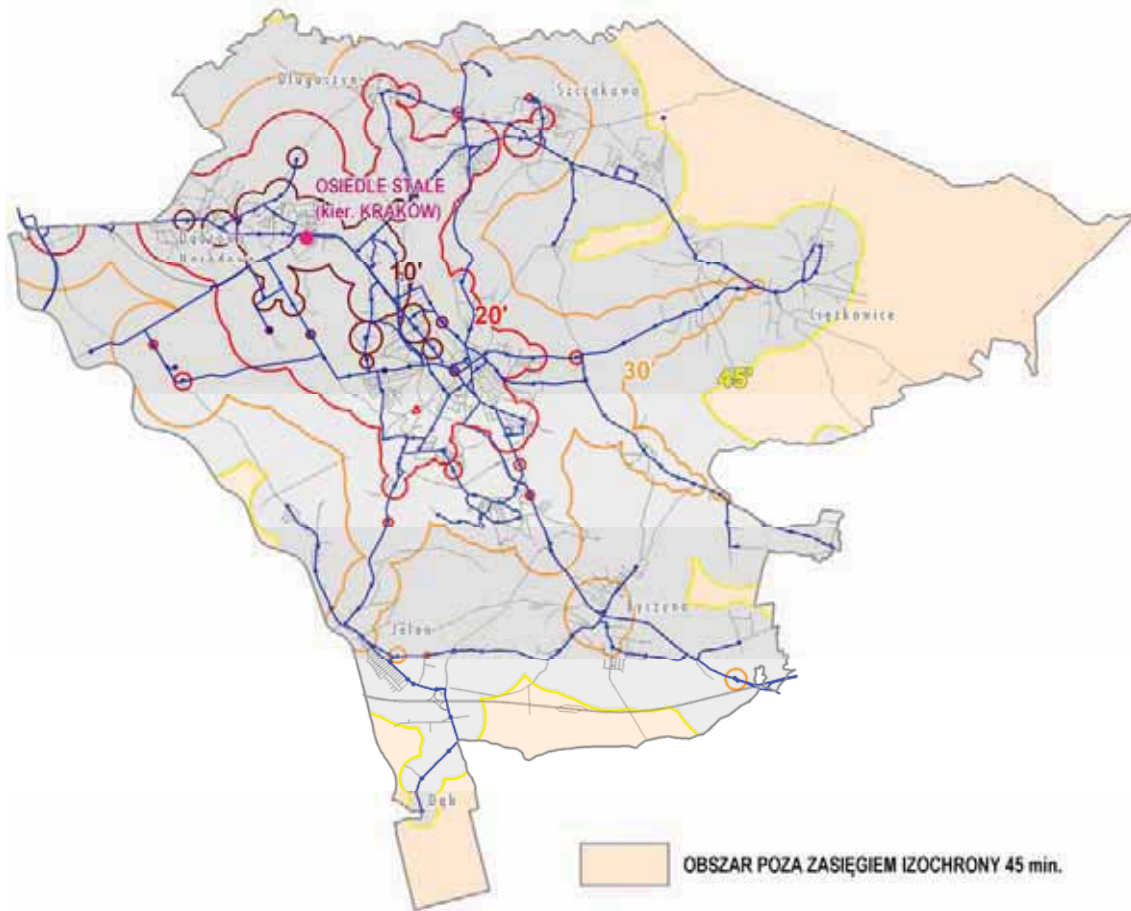
11. ŁUBOWIEC

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	12 821	13,6 %	324	2 %
2	20 min.	45 265	48,2 %	1 508	10 %
3	30 min.	72 697	77,4 %	3 854	25 %
4	45 min.	90 112	95,9 %	9 384	62 %

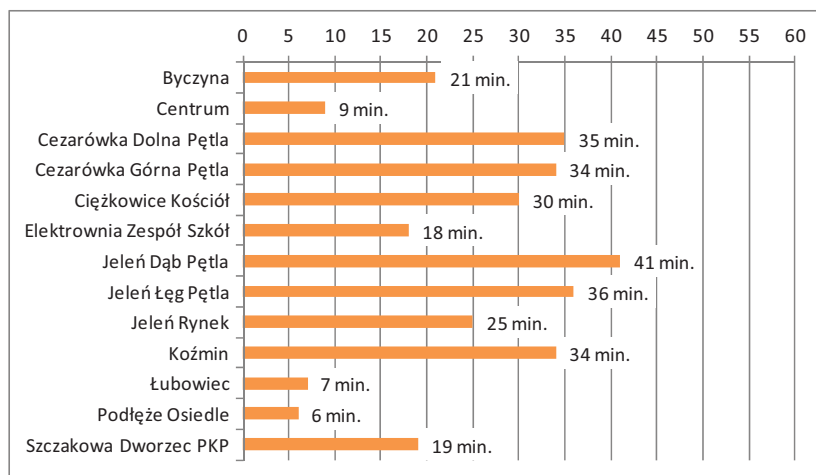
ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW



IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

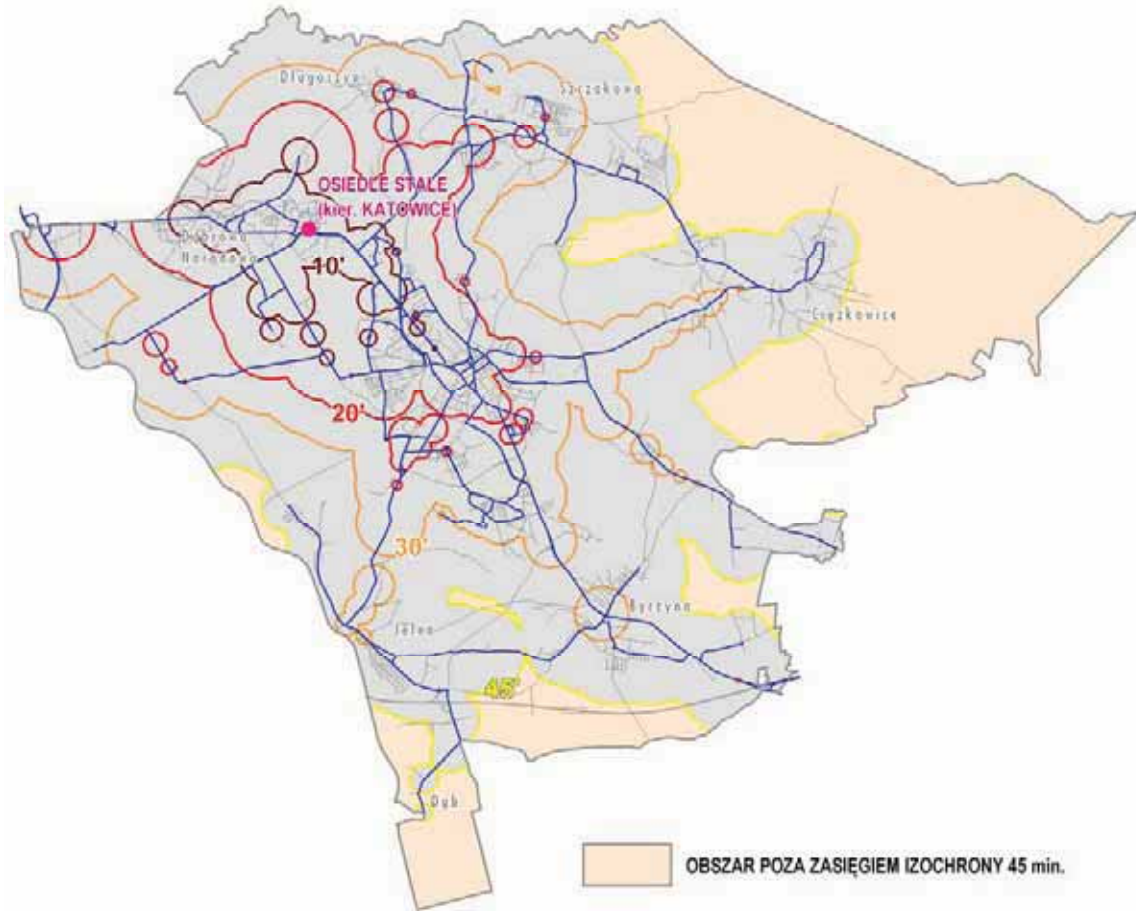
12. OSIEDLE STAŁE (kier. KRAKÓW)

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	29 756	31,7 %	615	4 %
2	20 min.	67 914	72,3 %	2 807	18 %
3	30 min.	80 443	85,6 %	6 382	42 %
4	45 min.	93 875	99,9 %	11 847	78 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

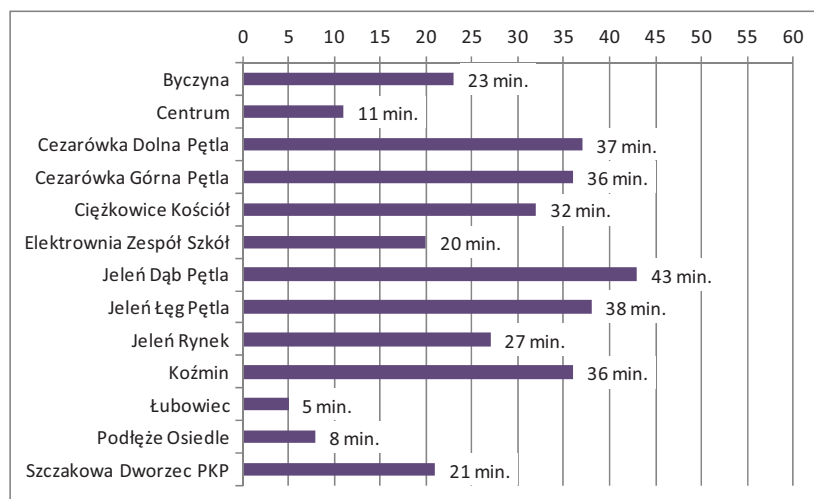
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

13. OSIEDLE STAŁE (kier. KATOWICE)

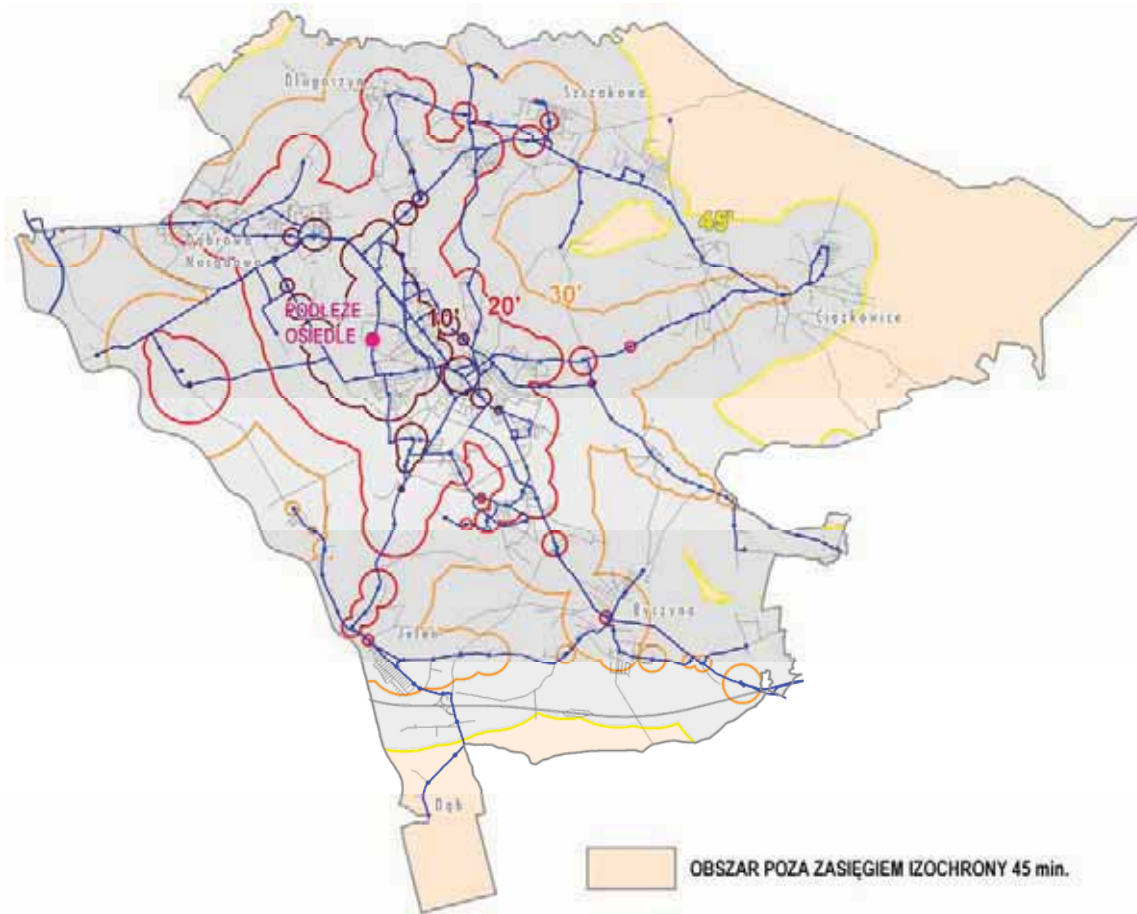


Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	22 625	24,1 %	658	4 %
2	20 min.	61 831	65,8 %	2 589	17 %
3	30 min.	78 187	83,2 %	5 874	39 %
4	45 min.	93 598	99,6 %	11 335	74 %

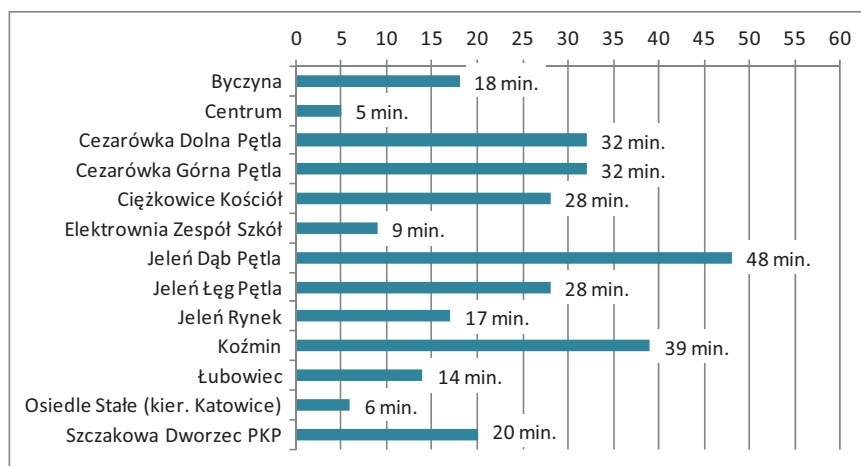
ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW



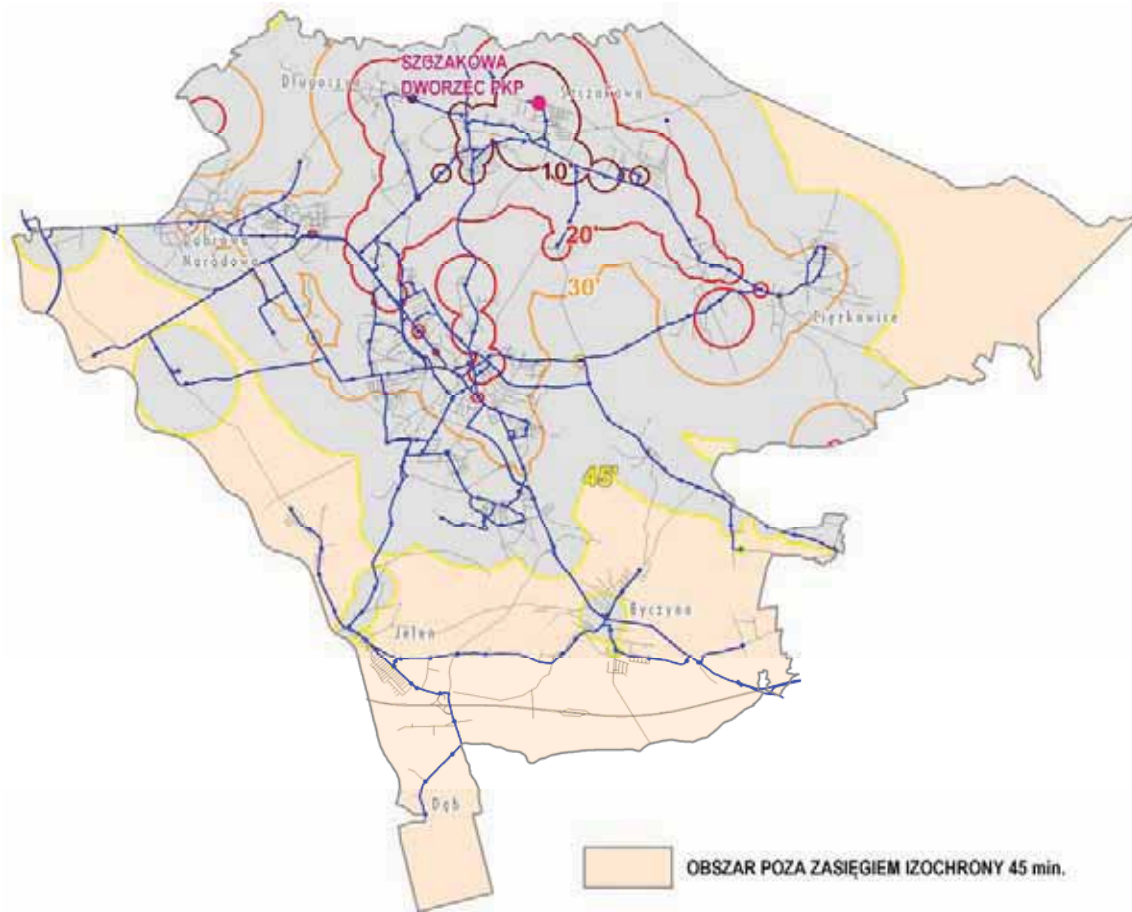
IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

14. PODŁĘŻE OSIEDLE

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	31 622	33,7 %	709	5 %
2	20 min.	68 983	73,4 %	3 291	22 %
3	30 min.	85 382	90,9 %	7 216	47 %
4	45 min.	93 349	99,4 %	11 940	78 %

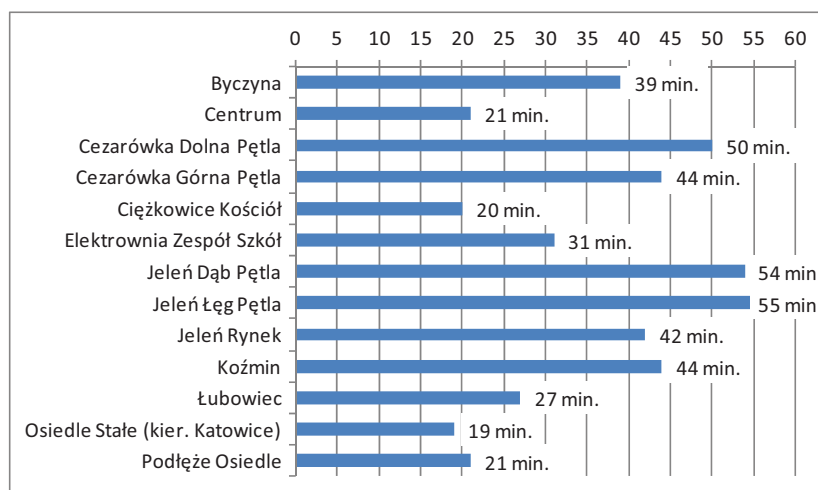
ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW

IZOCHRONOWA ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TERENÓW MIASTA DLA PRZYSTANKU

15. SZCZAKOWA DWORZEC PKP

Id	Izochrona	Liczba mieszkańców w zasięgu izochrony	Udział liczby mieszkańców do ludności miasta [%]	Powierzchnia izochrony [ha]	Udział izochrony w pow. miasta [%]
1	10 min.	6 905	7,3 %	403	3 %
2	20 min.	21 947	23,4 %	2 125	14 %
3	30 min.	71 188	75,8 %	5 023	33 %
4	45 min.	85 768	91,3 %	9 798	64 %

ZESTAWIENIE CZASÓW DOJAZDU DO WYBRANYCH PRZYSTANKÓW



2. POMIARY NATĘŻENIA RUCHU PASAŻERSKIEGO

2.1 Pomiary na liniach autobusowych

W trakcie realizacji opracowania „Analiza rozwoju układu komunikacyjnego w kontekście zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna” [1023] wykonano pomiary ruchu pasażerskiego w transporcie zbiorowym obejmujące m.in. pełny, całodobowy pomiar komunikacji autobusowej PKM Jaworzno (wszystkie linie i kursy).

Badania na wykonano na wszystkich kursach na 24 regularnych liniach autobusowych obsługiwanych przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie. Nie objęto pomiarami linii 374, która ma znaczenie uzupełniające - kursuje jedynie w dniach weekendowych i służy głównie dojazdowi do miejsc rekreacyjnych. Jedną z mierzonych wówczas linii (nr 300 relacji Chrzanów dworzec autobusowy – Jaworzno os. Stałe) już nie kursuje – została zlikwidowana z dniem 1.1.2013 r.

Pomiary polegały na zliczaniu wszystkich wsiadających i wysiadających z wozu w ramach poszczególnych przystanków. Wyniki badań przedstawiono w postaci tabelarycznej i graficznej na kolejnych stronach.

Linia: A Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - KATOWICE ALEJA KORFANTEGO - KRAKOWSKA (linia okrężna)

LP	Przystanek	Doba		06:07		06:37		06:57		08:02		08:52		14:27		15:02		15:42	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	72	0	17	0	19	0	7	0	13	0	6	0	3	0	7	0	0	0
2	Urząd Miejski	54	3	17	0	9	0	6	0	5	0	8	0	1	0	5	3	3	0
3	Centrum	82	4	18	0	10	0	9	0	9	1	5	3	6	0	11	0	14	0
4	Leopold	90	18	15	1	14	0	20	1	16	0	14	5	6	4	4	5	1	2
5	Urząd Skarbowy	39	14	11	0	6	3	5	0	8	2	1	1	1	6	0	2	7	0
6	Osiedle Stale	59	27	13	6	14	5	6	1	5	3	5	1	8	3	4	3	4	5
7	Dąbrowa Narodowa Kościół	12	15	5	2	5	0	0	0	0	3	1	2	0	3	1	2	0	3
8	Łubowiec	8	11	4	0	2	3	0	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0	3
9	Katowice Osiedle Paderewskiego Graniczna	8	18	0	3	0	5	0	3	1	4	2	0	2	2	1	1	2	0
10	Katowice Osiedle Paderewskiego Powstańców	21	45	0	14	0	5	0	8	1	11	1	3	5	1	8	1	6	2
11	Katowice Francuska	68	112	1	40	2	33	2	16	4	11	1	3	24	4	23	4	11	1
12	Katowice Mariacka	10	26	0	6	2	5	0	3	0	3	0	2	6	0	2	5	0	2
13	Katowice Szkolna	9	13	0	3	0	3	0	2	0	3	0	0	4	1	2	1	3	0
14	Katowice Aleja Korfanego	66	100	1	18	3	17	4	16	3	16	4	18	23	5	8	1	20	9
15	Katowice Hotel Novotel	11	1	1	0	4	0	0	1	1	0	2	0	2	0	1	0	0	0
16	Katowice Waleriana	9	6	0	1	0	4	0	0	0	0	1	3	0	2	0	4	0	0
17	Łubowiec	18	10	2	0	1	0	5	0	0	0	3	1	2	3	2	3	3	3
18	Dąbrowa Narodowa Kościół	14	12	4	0	4	0	0	1	0	1	1	0	6	2	5	2	0	0
19	Osiedle Stale	62	45	12	1	7	4	5	3	1	1	9	3	7	15	14	6	7	12
20	Urząd Skarbowy	10	22	5	0	1	0	2	0	1	2	0	1	0	9	0	4	1	6
21	Leopold	26	58	6	4	0	4	3	6	0	3	9	3	2	6	3	14	3	18
22	Centrum	2	122	0	20	1	5	0	9	0	3	0	19	0	20	0	25	1	21
23	Urząd Miejski	1	48	0	9	0	5	0	4	0	2	1	4	0	10	0	10	0	4
24	Krakowska Petia	0	21	0	4	0	3	0	1	0	1	0	2	0	4	0	5	0	1
	Razem:	751	751	132	132	104	104	74	74	69	69	73	73	107	107	100	100	92	92

Linia: E Trasa / kierunek: JAWORZNO BYCZYNA - KATOWICE ALEJA KORFANTEGO (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:55		05:35		06:21		07:00		07:20		08:05		08:55		09:25		10:05		11:00		12:00		12:53			
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Byczyna Astrów	104	0	3	0	10	0	6	0	0	0	8	0	3	0	9	0					8	0	8	0	7	0		
2	Byczyna Gwardzistów	56	0	5	0	9	0	2	0	5	0	6	0	3	0	2	0					3	0	1	0	6	0		
3	Byczyna	160	15	8	0	16	1	9	0	6	1	3	1	7	0	14	2					8	1	4	3	14	0		
4	Bory Podgórska	17	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0					3	0	3	0	0	0		
5	Bory Czysła	50	4	3	0	0	0	3	0	3	0	1	0	2	0	6	0					7	1	6	0	2	1		
6	Krakowska	137	32	8	4	5	6	7	7	0	0	2	2	5	0	7	3	8	0	13	0	12	0	7	1	1	0		
7	Rogałka	71	14	0	1	6	0	2	0	6	4	3	2	4	0	7	0	4	0	8	0	9	1	0	1	1	0		
8	Urząd Miejski	171	87	7	4	10	3	8	3	4	3	4	4	3	4	9	6	8	1	9	9	11	5	16	8	9	0		
9	Centrum	423	131	12	4	4	5	10	5	14	3	12	4	14	3	10	15	20	1	20	16	24	9	28	12	32	0		
10	Pechnik Cmentarz	72	45	1	0	1	2	2	1	4	0	2	0	3	2	4	2	4	1	1	3	7	9	5	3	3	1		
11	Pechnik	132	94	1	0	3	2	4	1	0	0	5	5	5	5	6	3	5	5	10	3	15	0	8	7	8	6		
12	Leopold	240	141	11	1	11	5	17	10	7	2	13	0	15	1	12	8	10	5	10	3	12	12	9	9	9	7		
13	Urząd Skarbowy	91	51	4	0	4	2	4	4	4	2	2	0	6	1	4	3	7	2	6	1	7	4	8	1	2	8		
14	Osiedle Stale	161	282	6	17	6	5	8	10	5	11	12	11	10	9	8	5	4	13	7	17	11	17	8	13	5	15		
15	Osiedle Stale Kalinowa	57	93	4	2	1	3	3	0	0	0	3	2	4	4	2	1	6	6	6	7	3	10	1	3	2	1		
16	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	14	27	1	0	1	2	1	1	1	0	0	4	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0		
17	Dąbrowa Narodowa Kościół	38	62	3	2	3	2	2	0	0	2	2	1	0	3	0	3	3	6	0	4	4	3	1	4	0	1		
18	Lubowiec	19	106	2	5	0	0	2	1	2	0	1	1	1	0	2	0	0	0	0	6	1	9	0	6	0	3		
19	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	23	57	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0	8	0	5	0	6	0	9	2	2	0	1		
20	Sosnowiec Niwka Kościół	42	72	0	3	4	3	3	10	0	1	1	4	1	2	3	2	3	3	2	2	0	3	1	5	4	2		
21	Mysłowice Kościół	11	94	0	4	0	0	0	1	1	4	2	4	0	4	0	5	3	4	0	3	0	12	1	2	0	3		
22	Mysłowice Katowicka	37	56	2	3	3	2	2	2	1	2	1	1	1	5	3	2	3	1	0	0	5	0	2	4	1	3		
23	Mysłowice Bończyka	20	33	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	3	7	2	2	1	1	2	1	3	4	0	1	0	1		
24	Katowice Hotel Novotel	7	95	0	6	0	8	1	5	0	5	0	3	0	6	0	4	0	4	0	5	2	9	0	3	0	3		
25	Katowice Aleja Korfańtego	0	561	0	22	0	45	0	35	0	24	0	33	0	29	0	35	0	32	0	35	0	29	0	39	0	22		
Razem:		2153	2153	81	81	97	97	96	96	66	66	83	83	92	92	110	110	90	90	124	124	149	149	126	126	77	77		

Linia: E Trasa / kierunek: JAWORZNO BYCZYNA - KATOWICE ALEJA KORFANTEGO (cz.2)

LP	Przystanek	13:03		13:33		14:03		14:53		15:08		16:23		17:23		17:44		18:43		19:13		20:13		21:18		22:15		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Byczyna Astrów	10	0			5	0			8	0	2	0			2	0	1	0	2	0	7	0	1	0	4	0	
2	Byczyna Gwardzistów	4	0			2	0			1	0	5	0			1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
3	Byczyna	8	2			8	1			8	2	10	0			6	0	7	0	3	0	16	1	2	0	3	0	
4	Bory Podgórska	1	0			0	0			0	0	0	0			0	1	2	0	0	0	1	0	2	0	1	0	
5	Bory Czysła	2	0			4	0			0	0	3	0			0	0	1	0	2	0	3	0	1	1	1	1	
6	Krakowska	2	0	3	0	2	1	11	0	5	3	12	0	4	0	9	0	2	0	1	0	8	1	2	3	1	1	
7	Rogałka	0	1	1	0	3	0	4	0	0	0	1	3	1	0	4	1	2	0	2	0	0	0	3	0	0	0	
8	Urząd Miejski	8	7	2	0	4	4	9	1	5	3	6	4	3	0	11	7	3	0	7	4	3	5	6	0	6	2	
9	Centrum	17	5	23	2	21	3	28	3	13	6	28	9	17	1	10	4	9	8	17	2	16	7	13	2	11	2	
10	Pechnik Cmentarz	2	2	1	2	5	6	2	1	1	0	2	1	0	0	4	3	2	3	3	0	6	3	5	0	2	0	
11	Pechnik	7	0	6	7	6	6	8	8	3	1	5	9	2	1	1	6	7	1	3	2	5	10	6	5	3	1	
12	Leopold	8	1	5	5	10	9	11	7	6	9	13	8	8	5	6	4	10	7	7	5	4	11	8	6	8	1	
13	Urząd Skarbowy	0	2	0	4	3	1	2	1	2	0	5	4	3	1	2	4	4	1	1	3	3	2	3	0	5	0	
14	Osiedle Stale	5	13	4	4	6	11	5	21	10	6	5	13	6	4	2	16	2	12	3	10	8	9	9	11	6	9	
15	Osiedle Stale Kalinowa	6	6	2	0	2	3	2	8	1	1	2	6	1	1	0	2	0	7	0	0	0	5	3	7	3	8	
16	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	0	6	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	3	1	3	0	0	
17	Dąbrowa Narodowa Kościół	1	5	1	1	0	4	1	1	1	0	0	9	2	5	1	0	10	0	1	0	1	4	0	0	1	2	
18	Lubowiec	4	3	0	1	1	7	0	8	0	9	0	2	0	4	1	3	0	15	1	4	0	6	1	4	0	9	
19	Sosnowiec Jęzor Centrum Handlowe	0	7	0	0	2	0	2	4	2	0	2	3	4	4	1	0	3	0	0	0	4	0	1	0	0	0	
20	Sosnowiec Nivka Kościół	1	1	0	1	1	0	2	1	1	2	0	0	0	9	4	1	1	4	2	2	3	2	4	6	1	3	
21	Mysłowice Kościół	0	2	0	2	0	4	1	2	0	2	0	6	0	5	1	5	0	2	1	4	0	3	1	8	0	3	
22	Mysłowice Katowicka	0	2	1	1	0	0	3	3	1	4	4	2	0	1	0	2	0	1	1	4	0	3	3	5	0	3	
23	Mysłowice Bończyka	3	0	0	0	0	1	2	1	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	3	1	1	2	0	1	0		
24	Katowice Hotel Novotel	1	3	0	5	0	4	0	6	0	5	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	2	1	0	4	0	3	
25	Katowice Aleja KorfanteGO	0	22	0	14	0	20	0	17	0	15	0	22	0	12	0	4	0	5	0	14	0	14	0	13	0	9	
	Razem:	90	90	50	50	85	85	93	93	69	69	105	105	53	53	67	67	67	67	67	57	57	91	91	78	78	57	57

Linia: E Trasa / kierunek: KATOWICE ALEJA KORFANTEGO - JAWORZNO BYCZYNA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:55		05:30		06:17		06:59		07:19		07:49		08:49		09:34		09:57		10:49	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Katowice Aleja Korfanego	435	0	9	0	11	0	9	0	5	0	4	0	3	0	5	0	21	0	8	0	26	0
2	Katowice Hotel Novotel	64	3	1	0	0	0	3	0	1	1	3	0	0	0	0	0	2	0	3	0	3	0
3	Mysłowice Bończyka	44	26	1	0	1	1	3	1	2	2	2	0	2	0	1	0	0	2	0	0	4	1
4	Mysłowice Kościół	97	26	5	0	4	1	4	0	2	1	0	0	6	0	4	0	2	5	5	1	2	0
5	Sosnowiec Nivka Kościół	51	20	2	0	3	0	1	0	2	1	1	0	5	2	6	2	0	0	3	0	0	0
6	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	26	20	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0	1	2
7	Lubowiec	46	33	1	0	1	1	4	1	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1
8	Dąbrowa Narodowa Kościół	28	16	2	0	2	1	2	0	0	0	7	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
9	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	8	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	Osiedle Stale Kalinowa	69	55	3	2	2	1	6	3	0	1	1	1	2	0	7	1	1	2	4	1	2	1
11	Osiedle Stale	197	133	4	4	2	4	2	9	4	2	2	7	4	3	3	3	11	4	17	5	23	4
12	Urząd Skarbowy	35	82	2	0	0	1	0	3	0	0	1	1	0	1	1	0	3	3	0	2	3	6
13	Leopold	75	157	7	6	0	3	2	4	5	0	1	1	4	4	0	3	1	1	5	6	8	9
14	Pechnik	62	89	7	0	0	1	2	0	7	2	3	3	2	3	0	1	2	5	4	4	7	7
15	Pechnik Cmentarz	32	42	0	0	0	0	1	2	1	2	2	0	1	1	1	1	2	0	1	5	3	6
16	Centrum	133	275	3	4	0	2	1	7	1	3	4	10	2	7	6	10	8	15	3	16	11	26
17	Urząd Miejski	48	96	1	3	0	1	0	3	1	9	2	5	1	5	4	3	2	3	0	8	5	4
18	Rogatka	9	41	1	2	0	0	0	2	0	0	0	3	0	4	0	1	1	1	0	0	0	3
19	Krakowska	27	83	2	20	0	2	0	0	6	5	1	4	0	2	0	0	0	0	0	7	2	8
20	Bory Czysła	2	58	1	1	0	0	0	1	0	6	0	1			0	2	1	3			0	2
21	Bory Podgórska	2	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1			1	2	0	2			0	1
22	Byczyna	2	91	0	5	0	3	0	2	0	1	0	0			0	2	0	7			0	6
23	Byczyna Pętla	14	25	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0			1	0	2	1			1	4
24	Byczyna Gwardzistów	0	43	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0			0	2	0	2			0	0
25	Byczyna Astrów	0	71	0	3	0	1	0	0	0	1	0	1			0	3	0	5			0	9
Razem:		1506	1506	52	52	26	26	40	40	38	38	38	38	33	33	40	40	62	62	56	56	101	101

Linia: E Trasa / kierunek: KATOWICE ALEJA KORFANTEGO - JAWORZNO BYCZYNA (cz.2)

LP	Przystanek	11:39		12:34		13:29		14:50		16:10		17:10		17:50		18:45		20:10		21:12	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Katowice Aleja Korfanteo	27	0	31	0	27	0	37	0	46	0	34	0	36	0	32	0	28	0	36	0
2	Katowice Hotel Novotel	1	0	7	0	7	0	4	0	7	1	10	0	4	0	6	0	2	1	0	0
3	Mysłowice Bończyka	6	2	2	1	0	2	1	3	4	4	3	3	0	1	2	1	3	0	7	2
4	Mysłowice Kościół	7	5	7	3	2	0	14	0	8	1	5	0	0	2	7	3	8	0	5	4
5	Sosnowiec Niwka Kościół	0	2	4	4	4	3	2	0	1	1	1	0	1	2	5	3	7	0	3	0
6	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	1	0	2	3	2	0	2	2	1	1	3	2	1	0	6	3	5	0	1	0
7	Lubowiec	7	4	5	2	1	1	8	4	0	8	2	2	1	3	2	2	3	3	3	0
8	Dąbrowa Narodowa Kościół	2	3	2	1	5	2	0	1	0	0	2	4	2	0	0	0	1	2	0	0
9	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	2	6	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	1	0	0	1	0	2
10	Osiedle Stale Kalinowa	7	6	13	3	2	5	7	4	0	6	7	2	0	6	4	2	0	1	1	7
11	Osiedle Stale	21	7	18	17	20	8	9	13	2	9	20	9	17	7	4	4	13	13	1	1
12	Urząd Skarbowy	7	9	4	2	3	12	8	2	1	5	0	13	2	6	0	3	0	4	0	9
13	Leopold	8	13	1	11	6	9	5	22	2	9	1	8	3	8	4	14	8	15	4	11
14	Pechnik	8	9	2	3	8	4	2	6	2	4	0	6	0	10	1	7	5	6	0	8
15	Pechnik Cmentarz	5	3	2	4	3	3	5	2	0	2	3	4	0	4	0	2	2	0	0	1
16	Centrum	3	23	15	27	19	21	13	24	17	9	2	19	15	15	4	14	5	17	1	6
17	Urząd Miejski	7	10	2	6	6	8	3	9	3	1	2	4	1	3	5	5	2	3	1	3
18	Rogatka	0	0	0	7	0	2	0	3	0	4	0	3	6	0	0	1	1	5	0	0
19	Krakowska	0	4	0	8	0	5	1	0	4	5	1	7	0	0	5	2	2	2	3	2
20	Bory Czysa	0	5	0	5	0	1	0	9	0	3	0	4	0	6	0	3	0	3	0	3
21	Bory Podgórska	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
22	Byczyna	1	2	0	2	0	7	0	7	0	13	1	4	0	5	0	10	0	12	0	3
23	Byczyna Pelta	0	3	0	1	2	3	6	1	2	3	0	2	0	2	0	0	0	3	0	0
24	Byczyna Gwardzistów	0	1	0	2	0	5	0	12	0	4	0	2	0	3	0	4	0	1	0	2
25	Byczyna Astrów	0	3	0	5	0	17	0	2	0	5	0	1	0	6	0	4	0	3	0	2
Razem:		120	120	117	117	118	118	127	127	100	100	100	100	89	89	88	88	95	95	66	66

Linia: J Trasa / kierunek: JAWORZNO KRAKOWSKA - KATOWICE ALEJA KORFANTEGO (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:06		04:20		04:40		05:25		05:59		06:20		06:50		08:36		09:51		10:40		11:35		12:30		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Krakowska	119	0	4	0	0	0	1	0	7	0	8	0	2	0	9	0	15	0	13	0	6	0	4	0	6	0	
2	Rogatka	56	2	1	0	2	0	2	0	5	0	0	0	2	0	0	0	3	0	16	0	0	0	0	0	0	1	0
3	Urząd Miejski	120	19	4	0	2	0	8	0	4	0	3	0	4	1	8	0	10	5	7	4	10	0	4	2	5	0	
4	Centrum	292	22	8	0	3	0	10	0	15	0	3	0	9	1	13	0	20	6	33	3	28	0	26	1	36	0	
5	Pechnik Cmentarz	38	18	0	0	0	0	3	0	1	0	4	0	2	0	3	1	0	3	7	2	3	0	1	0	3	2	
6	Pechnik	89	40	4	0	1	0	6	0	4	1	5	1	4	0	9	1	14	8	10	6	4	5	6	7	4	3	
7	Leopold	171	76	18	0	2	0	7	0	7	2	9	1	7	0	10	4	4	5	12	7	10	9	11	2	13	8	
8	Urząd Skarbowy	61	28	2	0	1	1	4	0	2	0	4	0	4	2	8	2	1	3	7	4	2	1	4	1	2	3	
9	Osiedle Stale	129	163	5	0	1	1	7	3	8	5	9	0	6	4	5	6	10	10	18	24	3	14	9	20	6	11	
10	Osiedle Stale Kalinowa	47	43	5	2	1	0	3	0	4	2	2	0	1	2	6	0	5	7	2	3	4	1	1	4	5	4	
11	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	4	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	1	5	1	0	0	0	0	1	
12	Dąbrowa Narodowa Kościół	17	44	2	0	0	0	3	0	3	0	0	1	0	1	0	2	1	9	2	7	0	5	0	0	0	2	
13	Lubowiec	26	42	0	1	1	2	2	2	4	1	1	0	2	0	4	2	2	3	0	2	2	2	1	5	0	3	
14	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	31	16	0	0	0	0	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	1	5	0	0	0	
15	Sosnowiec Jezor Jaworznicza	6	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	
16	Sosnowiec Niwka Kościół	44	38	5	4	0	2	2	0	3	1	0	3	0	2	2	2	1	3	7	5	5	0	2	0	2	2	
17	Mysłowice Kościół	18	71	0	11	0	6	0	1	0	4	0	4	0	4	0	5	1	2	2	3	2	6	0	1	2	1	
18	Mysłowice Katowicka	21	49	3	1	1	1	1	10	2	1	1	4	1	1	1	6	1	1	1	1	1	1	0	2	0	4	
19	Mysłowice Kopalnia	21	29	3	2	0	2	2	2	0	3	3	0	2	2	1	3	0	1	2	1	2	1	0	2	2	2	
20	Mysłowice Bończyka	11	40	1	1			1	1	1	1	0	2	2	0	0	2	1	0	0	2	0	6	1	3	1	3	
21	Katowice Wilhelmina Skrzyżowanie	2	81	0	17			0	10	0	8	1	11	0	2	0	6	0	0	2	0	1	0	2	0	8		
22	Katowice Zawodzie Ośrodek Sportowy	6	91	0	3			0	14	0	8	0	13	0	6	0	11	0	2	1	6	2	4	0	1	0	3	
23	Katowice Hotel Novotel	4	49	0	2			0	2	0	2	0	0	0	3	0	5	0	1	0	7	2	3	0	6	0	2	
24	Katowice Aleja Korfantego	0	357	0	21			0	16	0	29	0	14	0	15	0	22	0	20	0	46	0	31	0	17	0	26	
	Razem:	1333	1333	65	65	15	15	62	62	71	71	54	54	48	48	80	80	91	91	142	142	91	91	76	76	88	88	

Linia: J Trasa / kierunek: JAWORZNO KRAKOWSKA - KATOWICE ALEJA KORFANTEGO (cz.2)

LP	Przystanek	13:51		14:26		15:46		16:10		16:51		18:19		19:50		20:50	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	4	0	15	0	4	0	1	0	5	0	2	0	4	0	9	0
2	Rogatka	2	0	2	0	5	0	2	0	3	2	8	0	2	0	0	0
3	Urząd Miejski	6	1	2	4	2	0	16	0	11	0	6	2	6	0	2	0
4	Centrum	11	0	5	6	7	2	20	0	11	1	4	2	18	0	12	0
5	Pechnik Cmentarz	2	3	0	1	1	1	4	3	1	0	0	0	2	2	1	0
6	Pechnik	4	0	1	1	2	0	4	0	4	3	1	0	1	2	1	2
7	Leopold	6	1	3	4	4	5	5	8	14	9	8	2	11	5	10	4
8	Urząd Skarbowy	0	0	2	3	3	1	10	1	2	2	2	0	1	1	0	3
9	Osiedle Stale	7	9	5	2	3	7	8	15	2	10	4	10	10	10	3	2
10	Osiedle Stale Kalinowa	0	1	0	3	3	0	2	7	1	2	0	1	2	3	0	1
11	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0
12	Dąbrowa Narodowa Kościół	0	0	0	1	0	5	1	4	2	2	0	1	1	3	2	1
13	Lubowiec	0	0	1	1	2	2	2	4	0	0	1	6	0	4	1	2
14	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	0	2	4	4	4	0	0	0	0	1	0	1	5	0	8	0
15	Sosnowiec Jezor Jaworznicka	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16	Sosnowiec Nivka Kościół	1	0	0	1	2	4	2	0	1	5	0	0	2	3	7	1
17	Mysłowice Kościół	0	3	1	5	1	0	3	3	6	2	0	0	0	7	0	3
18	Mysłowice Katowicka	3	1	1	0	1	0	0	5	3	1	0	0	0	4	0	5
19	Mysłowice Kopalnia	0	1	0	0	1	0	0	0	1	3	1	1	1	2	0	1
20	Mysłowice Bończyka	0	5	0	1	0	2	0	0	2	2	0	3	1	1	0	5
21	Katowice Wilhelmina Skrzyżowanie	1	2	0	2	0	4	0	0	2	1	0	0	0	0	0	5
22	Katowice Zawodzie Ośrodek Sportowy	0	4	0	1	0	4	0	2	0	4	2	1	1	2	0	2
23	Katowice Hotel Novotel	0	2	0	0	0	2	2	4	0	1	0	2	0	1	0	4
24	Katowice Aleja Korfanteo	0	11	0	1	0	6	0	26	0	16	0	6	0	19	0	15
Razem:		47	47	43	43	45	45	82	82	69	69	39	39	69	69	56	56

Linia: J Trasa / kierunek: KATOWICE ALEJA KORFANTEGO - JAWORZNO KRAKOWSKA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:52		05:51		07:23		08:02		08:22		09:07		10:17		11:07		12:02		13:02		13:45		14:05	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Katowice Aleja Korfanteo	513	0			8	0	2	0	7	0	8	0	13	0	13	0	22	0	30	0	35	0	16	0	19	0
2	Katowice Uniwersytecka	15	0			0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	4	0	0	0
3	Katowice Hotel Novotel	44	2			1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0	5	0	2	0	2	0	3	0	2	0
4	Katowice Zawodzie Ośrodki Sportowy	69	3			1	0	0	0	2	0	1	0	2	0	1	0	0	0	3	0	4	0	1	3	5	0
5	Katowice Wilhelmina Skrzyżowanie	66	2			2	0	2	1	3	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	8	0	6	0	6	0	
6	Mysłowice Bończyka	61	24			1	0	0	0	2	1	1	2	1	2	7	1	3	0	2	0	4	4	2	0	0	2
7	Mysłowice Kopalnia	35	21	2	0	5	0	4	0	3	0	0	0	3	0	2	2	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0
8	Mysłowice Kościół	183	59	11	0	8	1	2	3	4	2	1	0	4	4	8	8	11	4	10	3	5	2	7	2	6	0
9	Sosnowiec Niwka Kościół	79	40	5	0	3	2	1	1	1	1	0	1	0	2	1	1	10	1	4	1	2	0	4	4	3	2
10	Sosnowiec Jezor Jaworznicka	5	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	1	1	0	0
11	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	42	38	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	2	1	8	3	3	2	2	5	2	0	2
12	Lubowiec	73	43	5	2	6	1	0	0	1	1	1	0	7	0	2	0	1	2	10	1	3	0	3	1	2	4
13	Dąbrowa Narodowa Kościół	34	28	2	0	1	2	0	0	6	2	1	0	0	0	2	2	0	0	1	1	2	1	1	0	0	1
14	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	29	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	2	0
15	Osiedle Stale Kalinowa	66	86	7	1	1	1	1	1	1	4	1	2	1	0	1	3	3	5	1	5	2	5	8	1	2	5
16	Osiedle Stale	220	157	6	5	4	9	5	0	17	4	6	2	6	2	5	1	23	12	21	10	3	8	9	5	5	6
17	Urząd Skarbowy	30	93	1	1	1	5	0	4	2	1	4	0	3	0	0	3	4	6	0	8	0	6	0	2	0	1
18	Leopold	100	244	9	7	3	3	5	3	5	4	1	3	10	3	4	4	14	7	8	9	6	11	3	9	3	6
19	Pechnik	48	118	0	2	2	4	0	2	3	1	5	3	4	4	4	5	2	2	1	2	3	8	2	8	5	6
20	Pechnik Cmentarz	20	53	1	1	1	1	0	2	0	9	0	1	1	0	0	0	0	0	0	11	1	4	0	1	2	3
21	Centrum	39	410	2	13	4	6	2	6	1	17	0	14	3	23	0	14	7	41	3	27	3	20	0	17	0	15
22	Urząd Miejski	9	165	0	2	0	4	0	0	8	0	3	0	12	1	4	0	14	2	9	1	8	0	8	2	7	7
23	Rogałka	4	40	1	3	0	1	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	4	0	2	1	2	0	3	0	3	3
24	Krakowska Petla	0	131	0	16	0	11	0	1	0	0	0	0	5	0	4	0	5	0	11	0	7	0	11	0	2	2
Razem:		1784	1784	53	53	52	52	26	26	58	58	33	33	60	60	54	54	113	113	105	105	88	88	78	78	65	65

Linia: J Trasa / kierunek: KATOWICE ALEJA KORFANTEGO - JAWORZNO KRAKOWSKA (cz.2)

LP	Przystanek	14:26		15:05		15:25		15:45		16:45		17:25		18:15		19:14		19:40		20:40		21:40		22:15		23:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Katowice Aleja Korfantego	19	0	34	0	18	0	34	0	15	0	15	0	35	0	45	0	31	0	24	0	27	0	22	0	21	0
2	Katowice Uniwersytecka	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3	Katowice Hotel Novotel	0	0	1	0	1	0	2	0	2	0	3	0	3	0	5	1	1	1	1	0	2	0	1	0	2	0
4	Katowice Zawodzie Ośrodek Sportowy	1	0	10	0	5	0	3	0	1	0	8	0	8	0	1	0	2	0	2	0	1	0	4	0	3	0
5	Katowice Wilhelmina Skrzyżowanie	10	0	8	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	0	2	0	1	0	2	0	0	0
6	Mysłowice Bończyka	1	1	4	3	4	1	1	1	2	0	1	1	4	2	1	0	0	0	12	0	3	2	5	0	0	1
7	Mysłowice Kopalnia	1	0	1	1	2	2	0	1	0	0	2	1	2	0	1	1	0	1	2	7	1	1	0	2	0	1
8	Mysłowice Kościół	15	5	13	5	7	0	8	1	16	1	4	0	3	3	8	10	14	0	5	2	5	0	8	2	0	1
9	Sosnowiec Niwka Kościół	1	5	5	2	0	5	2	2	2	1	0	0	7	1	5	1	0	3	3	0	6	3	5	0	9	1
10	Sosnowiec Jezor Jaworznicka	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
11	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	1	2	3	2	0	1	2	1	2	6	4	0	2	1	5	0	1	0	9	0	1	2	0	0	0	0
12	Lubowiec	8	3	0	5	0	0	2	5	1	1	2	3	7	3	3	7	1	2	1	1	2	0	4	1	1	0
13	Dąbrowa Narodowa Kościół	2	0	2	6	3	1	1	0	2	0	2	1	0	1	0	0	2	1	1	4	2	2	1	3	0	0
14	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1	4	2	3	0	0	3	1	1	9	3	3	4	0	3
15	Osiedle Stale Kalinowa	0	6	7	6	3	2	3	1	5	5	2	3	2	4	2	4	3	2	6	2	1	8	1	7	2	3
16	Osiedle Stale	10	8	17	13	8	10	2	8	10	9	8	0	12	9	8	12	8	7	6	5	15	7	4	2	2	3
17	Urząd Skarbowy	4	3	3	8	1	1	0	5	0	3	0	4	3	6	1	9	2	5	0	4	1	2	0	0	0	6
18	Leopold	8	13	8	16	0	9	3	8	0	14	0	18	3	18	2	17	3	12	1	14	1	16	0	13	0	7
19	Pechnik	0	8	5	10	1	3	0	5	5	1	0	2	1	11	0	9	2	3	0	5	1	6	1	5	1	3
20	Pechnik Cmentarz	1	2	2	4	1	1	1	0	3	0	2	0	0	3	1	2	1	3	2	1	0	1	0	1	0	2
21	Centrum	3	16	1	23	1	16	3	19	0	17	0	15	0	22	0	8	0	18	3	16	0	13	3	9	0	5
22	Urząd Miejski	0	10	0	10	0	5	1	9	0	4	1	1	0	6	0	11	0	9	0	5	1	8	0	5	0	3
23	Rogatka	0	0	0	2	0	0	0	1	0	3	2	0	0	0	0	1	0	2	0	5	0	2	0	1	0	0
24	Krakowska Petla	0	5	0	6	0	2	0	4	0	0	0	7	0	5	0	0	0	5	0	10	0	4	0	8	0	2
Razem:		87	87	124	124	59	59	72	72	66	66	57	57	97	97	93	93	77	77	82	82	80	80	64	64	41	41

Linia: N Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - ŁUBOWIEC - KRAKOWSKA (linia okrężna)

LP	Przystanek	Doba		23:29		02:40	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	9	0	3	0	6	0
2	Rogatka	4	0	4	0	0	0
3	Urząd Miejski	11	0	11	0	0	0
4	Centrum	9	2	6	2	3	0
5	Podwale	1	1	0	1	1	0
6	Podwale Liceum	1	0	0	0	1	0
7	Podwale 11. Listopada	0	3	0	2	0	1
8	Leopold	4	6	3	6	1	0
9	Podłężę Przychodnia	0	0			0	0
10	Podłężę Osiedle	0	0			0	0
11	Podłężę Przychodnia	0	0			0	0
12	Urząd Skarbowy	2	1	2	1	0	0
13	Osiedle Stale	2	14	0	8	2	6
14	Osiedle Stale Kalinowa	0	2	0	2	0	0
15	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	0	0	0	0	0	0
16	Dąbrowa Narodowa Kościół	0	2	0	1	0	1
17	Łubowiec	2	2	0	2	2	0
18	Dąbrowa Narodowa Kościół	0	0	0	0	0	0
19	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	0	0	0	0	0	0
20	Osiedle Stale Kalinowa	0	0	0	0	0	0
21	Osiedle Stale	8	1	6	0	2	1
22	Urząd Skarbowy	0	1	0	1	0	0
23	Osiedle Cegielniana	2	1	0	0	2	1
24	Niedzielska Wiejska	2	0	1	0	1	0
25	Niedzielska Klub Relaks	0	0	0	0	0	0
26	Niedzielska	0	0	0	0	0	0
27	Chropaczówka	1	0	0	0	1	0
28	Długoszyn Upadowa	0	1	0	0	0	1
29	Długoszyn	0	3	0	2	0	1
30	Długoszyn Dąbrowskiego	0	1	0	0	0	1
31	Borowiec Dąbrowskiego	0	0	0	0	0	0
32	Góra Piasku Batorego Szkoła	0	1	0	1	0	0
33	Góra Piasku	0	1	0	0	0	1
34	Szczakowa Osiedle Gagarina	0	1	0	1	0	0
35	Szczakowa Przychodnia	1	0	0	0	1	0
36	Szczakowa Dworzec PKP	0	5	0	0	0	5

LP	Przystanek	Doba		23:29		02:40	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY
37	Szczakowa Przychodnia	1	0	0	0	1	0
38	Szczakowa Kościół	0	0	0	0	0	0
39	Szczakowa Cmentarz	0	0	0	0	0	0
40	Pieczyska Centrum Nurkowe	0	0	0	0	0	0
41	Pieczyska Szkoła	0	0	0	0	0	0
42	Pieczyska Soliskiego	1	1	0	1	1	0
43	Pieczyska Przejazd	0	0	0	0	0	0
44	Ciężkowice Bobrowa Górka	0	0	0	0	0	0
45	Ciężkowice Wakacyjna	0	0	0	0	0	0
46	Ciężkowice Klinowa	1	0	0	0	1	0
47	Ciężkowice Leśniczówka	0	0	0	0	0	0
48	Ciężkowice Szkoła	0	0	0	0	0	0
49	Ciężkowice Kościół	0	3	0	0	0	3
50	Ciężkowice Bagienko	0	1	0	0	0	1
51	Ciężkowice Młyny Serafińskie	0	0				
52	Ciężkowice Grabańka	0	0				
53	Ciężkowice Pętla	0	0	0	0	0	0
54	Ciężkowice Bagienko	1	0	0	0	1	0
55	Ciężkowice Kościół	2	0	2	0	0	0
56	Ciężkowice Szkoła	0	0	0	0	0	0
57	Ciężkowice Braci Śniadeckich	0	0	0	0	0	0
58	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	1	0	0	0	1	0
59	Ciężkowice Stadion	2	3	2	3	0	0
60	Ciężkowice Turystyczna	1	1	1	1	0	0
61	Ciężkowice Górka	0	0	0	0	0	0
62	Ciężkowice Dęby	0	0	0	0	0	0
63	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	0	0	0	0	0
64	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0
65	Szpital	0	0	0	0	0	0
66	Obrońców Poczty Gdańskiej	0	3	0	0	0	3
67	Stojalowskiego	0	1	0	1	0	0
68	Urząd Miejski	0	5	0	3	0	2
69	Rogatka	0	0	0	0	0	0
70	Krakowska Pętla	0	2	0	2	0	0
Razem:		69	69	41	41	28	28

Linia: S Trasa / kierunek: JAWORZNO KRAKOWSKA - SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:44		05:53		06:58		08:06		08:53		10:28		11:49		12:37	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	75	0	1	0	10	0	6	0	4	0	5	0	4	0	7	0	1	0
2	Rogátka	28	3	3	0	2	0	2	1	2	0	1	0	3	1	0	0	2	0
3	Urząd Miejski	77	7	1	0	6	0	2	0	7	0	4	0	7	0	6	1	3	0
4	Centrum	200	23	4	1	13	1	11	0	6	0	11	0	9	1	23	4	16	3
5	Pechnik Cmentarz	33	10	2	0	1	0	3	0	1	0	5	1	2	2	1	3	2	0
6	Pechnik	52	38	5	0	9	0	7	0	4	0	5	1	5	4	5	4	4	5
7	Leopold	96	62	7	0	11	0	8	1	8	1	4	1	5	4	10	6	8	4
8	Urząd Skarbowy	47	24	4	1	0	4	5	2	0	2	4	1	6	0	0	0	2	1
9	Osiedle Stale	72	104	6	3	3	5	7	2	2	0	6	3	5	12	5	14	8	8
10	Osiedle Stale Kalinowa	21	28	2	0	1	0	2	0	4	0	0	2	3	4	1	2	1	0
11	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	5	6	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
12	Dąbrowa Narodowa Kościół	9	28	0	0	0	2	0	0	0	1	2	1	0	2	1	6	0	2
13	Lubowiec	4	23	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	5	0	2
14	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	12	13	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0
15	Sosnowiec Jezor Jaworznicka	3	8	0	2	0	2	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0
16	Sosnowiec Niwka Kościół	11	22	1	3	1	1	0	3	0	0	0	2	0	3	0	2	3	3
17	Sosnowiec Modrzejów Rynek	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
18	Sosnowiec Niwka Baza	0	6	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
19	Sosnowiec Niwka Kolonia Staszic	4	8	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
20	Sosnowiec Dębowa Góra Wiadukt	3	9	0	0	0	1	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
21	Sosnowiec Rondo Ludwik	13	51	0	3	0	10	1	5	2	4	2	1	1	3	0	2	1	4
22	Sosnowiec Sienkiewicza	1	2	0	0														
23	Sosnowiec Ostrogórska	4	10			0	0	0	0	0	4	1	1	0	0	0	0	3	0
24	Sosnowiec Jagiellońska-Milimex	16	17			1	0	5	6	0	0	4	2	3	1	0	1	2	3
25	Sosnowiec Jagiellońska Kościół	4	15			0	0	0	3	0	3	1	1	1	0	1	0	0	1
26	Sosnowiec Kościelna	9	34			0	1	1	2	2	1	0	3	0	5	0	3	3	5
27	Sosnowiec Dworzec PKP	14	158	0	20	5	12	0	16	1	9	0	13	0	10	0	7	3	14
28	Sosnowiec Urząd Miasta	0	5	0	1									0	2	0	0		
29	Sosnowiec Pogoń Orla	0	11			0	1	0	3	0	2	0	4					0	1
30	Sosnowiec Pogoń Kościół	0	3			0	1	0	0	0	0	0	1					0	0
31	Sosnowiec Pogoń Akademiki	2	27			1	8	0	1	0	3	0	7					1	1
32	Sosnowiec Szpital Wojewódzki	0	56			0	13	0	10	0	12	0	8					0	7
	Razem:	816	816	37	37	64	64	63	63	45	45	56	56	55	55	62	62	66	66

Linia: S Trasa / kierunek: JAWORZNO KRAKOWSKA - SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI (cz.2)

LP	Przystanek	13:22		14:03		15:03		15:39		16:23		17:58		19:38		20:45	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	0	0	12	0	12	0	2	0	4	0	1	0	3	0	3	0
2	Rogatka	1	0	0	0	5	0	1	0	1	0	1	1	2	0	2	0
3	Urząd Miejski	0	0	6	3	3	2	7	0	14	0	1	1	5	0	5	0
4	Centrum	17	0	26	6	10	2	11	1	17	1	10	0	7	3	9	0
5	Pechnik Cmentarz	3	0	1	2	2	0	1	1	2	1	3	0	1	0	3	0
6	Pechnik	0	6	2	4	3	3	0	3	0	2	1	1	0	3	2	2
7	Leopold	6	2	4	5	3	7	2	4	4	12	1	2	11	4	4	9
8	Urząd Skarbowy	1	1	3	1	6	0	3	0	1	6	7	2	5	1	0	2
9	Osiedle Stale	1	11	3	13	6	13	3	3	7	5	4	0	2	10	4	2
10	Osiedle Stale Kalinowa	3	2	1	3	1	6	0	1	0	3	0	0	0	4	2	1
11	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1
12	Dąbrowa Narodowa Kościół	0	2	0	3	0	2	3	1	0	1	0	1	2	3	1	1
13	Lubowiec	1	1	1	5	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1
14	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	0	2	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	8	1
15	Sosnowiec Jezor Jaworznicza	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
16	Sosnowiec Niwka Kościół	2	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	2	3
17	Sosnowiec Modrzejów Rynek	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18	Sosnowiec Niwka Baza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
19	Sosnowiec Niwka Kolonia Staszic	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
20	Sosnowiec Dębowa Góra Władukt	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1
21	Sosnowiec Rondo Ludwik	0	3	2	1	0	3	0	2	3	3	1	4	0	1	0	2
22	Sosnowiec Sienkiewicza															1	2
23	Sosnowiec Ostrogórska	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2		
24	Sosnowiec Jagiellońska-Milnex	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0		
25	Sosnowiec Jagiellońska Kościół	0	0	1	2	0	1	0	0	0	2	0	1	0	1		
26	Sosnowiec Kościelna	1	0	0	0	0	2	0	7	1	2	0	2	1	1		
27	Sosnowiec Dworzec PKP	0	5	1	4	0	8	0	6	0	13	4	4	0	4	0	13
28	Sosnowiec Urząd Miasta	0	0			0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	2
29	Sosnowiec Pogoń Orła			0	0							0	0				
30	Sosnowiec Pogoń Kościół			0	0							0	1				
31	Sosnowiec Pogoń Akademiki			0	3							0	4				
32	Sosnowiec Szpital Wojewódzki			0	0							0	6				
	Razem:	36	36	66	66	53	53	33	33	57	57	36	36	40	40	47	47

Linia: S Trasa / kierunek: SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI - JAWORZNO KRAKOWSKA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		06:02		07:05		08:10		09:15		10:25		11:53		12:47		13:50	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Sosnowiec Szpital Wojewódzki	47	0			5	0	1	0	10	0	8	0					11	0
2	Sosnowiec Pogoń Akademiki	15	4			0	0	0	0	2	0	5	1					2	3
3	Sosnowiec Pogoń Klub Kiepury	7	1			1	0	0	0	0	0	1	0					1	1
4	Sosnowiec Pogoń Orła	11	0			0	0	0	0	2	0	2	0					3	0
5	Sosnowiec Urząd Miasta	14	0	1	0									2	0	0	0		
6	Sosnowiec Dworzec PKP	176	8	5	0	2	1	5	0	6	0	8	3	18	0	13	0	11	0
7	Sosnowiec Kościelna	58	11	4	0	4	0	4	2	3	2	3	0	1	1	6	0	6	2
8	Sosnowiec Jagiellońska Kościół	15	5	3	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	1	1	1	2	1
9	Sosnowiec Jagiellońska-Milmex	18	31	0	0	2	1	1	2	2	0	1	4	0	1	2	6	1	4
10	Sosnowiec Ostrogórska	6	4	1	0	2	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0
11	Sosnowiec Rondo Ludwik	50	8	4	0	6	0	5	0	0	0	2	2	0	0	4	0	5	1
12	Sosnowiec Dębowa Góra Władukt	6	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
13	Sosnowiec Nivka Kolonia Staszic	2	5	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14	Sosnowiec Nivka Baza	5	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
15	Sosnowiec Modrzejów Rynek	4	6	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	1	0	0	2
16	Sosnowiec Nivka Kościół	31	14	2	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	5	2	3	3	1
17	Sosnowiec Jezor Jaworznička	0	6	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
18	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	13	13	0	1	0	1	0	2	0	1	3	1	0	0	1	1	0	3
19	Lubowiec	48	9	5	1	2	0	4	0	5	0	6	1	6	0	0	1	6	3
20	Dąbrowa Narodowa Kościół	42	13	2	0	2	0	4	0	0	0	1	2	1	2	0	1	5	1
21	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	10	5	1	0	0	1	0	0	4	1	1	0	1	0	0	0	2	0
22	Osiedle Stale Kalinowa	23	48	2	0	1	2	4	0	4	1	1	4	2	3	1	2	2	2
23	Osiedle Stale	110	87	5	1	9	8	4	7	6	2	12	5	2	13	12	4	4	6
24	Urząd Skarbowy	24	40	1	4	0	1	3	1	5	1	1	0	6	2	1	3	1	8
25	Leopold	67	107	3	5	3	1	4	2	10	11	4	5	4	8	4	1	5	11
26	Pechnik	33	55	1	2	6	3	3	3	8	6	5	1	3	3	3	6	2	4
27	Pechnik Cmentarz	11	36	0	2	0	2	1	2	3	10	1	0	3	1	1	1	0	2
28	Centrum	22	224	2	9	2	15	1	23	0	21	3	21	6	11	0	13	0	10
29	Urząd Miejski	7	67	0	3	0	7	1	1	0	9	0	8	0	7	1	1	3	5
30	Rogalka	2	23	0	2	1	4	0	2	0	0	0	1	1	3	0	2	0	0
31	Krakowska Pętla	0	44	0	8	0	3	0	0	0	2	0	8	0	0	0	7	0	4
	Razem:	877	877	42	42	52	52	47	47	73	73	69	69	62	62	53	53	76	76

Linia: S Trasa / kierunek: SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI - JAWORZNO KRAKOWSKA (cz.2)

LP	Przystanek	14:38		15:10		16:02		16:37		17:22		19:09		20:52		22:22	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Sosnowiec Szpital Wojewódzki			4	0							8	0				
2	Sosnowiec Pogoń Akademiki			2	0							4	0				
3	Sosnowiec Pogoń Klub Kiepur			4	0							0	0				
4	Sosnowiec Pogoń Orła			1	0							3	0				
5	Sosnowiec Urząd Miasta	1	0			2	0	4	0	3	0			0	0	1	0
6	Sosnowiec Dworzec PKP	10	0	12	2	22	0	8	0	14	0	28	2	9	0	5	0
7	Sosnowiec Kościelna	5	0	3	1	12	2	0	0	2	0	2	1	3	0	0	0
8	Sosnowiec Jagiellońska Kościół	3	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Sosnowiec Jagiellońska-Mimex	1	2	2	4	2	3	1	1	2	1	1	2	0	0	0	0
10	Sosnowiec Ostrogórska	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
11	Sosnowiec Rondo Ludwik	4	0	9	1	2	1	0	0	1	1	3	2	2	0	3	0
12	Sosnowiec Dębowa Góra Wiadukt	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
13	Sosnowiec Niwka Kolonia Staszic	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
14	Sosnowiec Niwka Baza	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Sosnowiec Modrzejów Rynek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16	Sosnowiec Niwka Kościół	6	0	8	1	3	2	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0
17	Sosnowiec Jezor Jaworznicka	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18	Sosnowiec Jezor Centrum Handlowe	3	0	0	3	3	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0
19	Lubowiec	2	0	0	0	4	2	0	0	6	0	2	0	0	1	0	0
20	Dąbrowa Narodowa Kościół	6	2	2	0	4	1	0	0	4	4	2	0	9	0	0	0
21	Dąbrowa Narodowa Dąbrowska	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
22	Osiedle Stale Kalinowa	1	9	1	2	2	6	0	0	1	4	1	9	0	3	0	1
23	Osiedle Stale	22	9	2	5	11	7	0	2	16	7	4	4	1	4	0	3
24	Urząd Skarbowy	2	1	0	2	0	2	1	0	1	3	1	5	1	6	0	1
25	Leopold	13	15	1	11	3	12	0	2	3	13	8	7	2	2	0	1
26	Pechnik	0	13	0	2	1	2	0	3	0	2	1	3	0	1	0	1
27	Pechnik Cmentarz	0	6	2	1	0	4	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0
28	Centrum	7	25	0	17	0	24	0	2	1	6	0	20	0	7	0	0
29	Urząd Miejski	0	1	1	3	0	4	0	2	1	5	0	8	0	3	0	0
30	Rogatka	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4	0	0	0	3
31	Krakowska Petla	0	0	0	3	0	2	0	0	0	4	0	2	0	1	0	0
	Razem:	86	86	58	58	75	75	15	15	58	58	71	71	30	30	10	10

Linia: 300 Trasa / kierunek: CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. - JAWORZNO OSIEDLE STAŁE (cz.1)

LP	Przystanek	Doba	04:00		04:21		05:10		05:50		06:20		06:55		07:30		08:55		10:10		11:05		12:00		13:20		
			WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Chrzanów Dworzec Autob.	252	0					9	0	7	0	13	0	6	0	20	0	20	0	36	0	12	0	22	0	8	0
2	Chrzanów Śródmieście	90	8					7	0	0	0	4	0	1	0	10	0	2	0	10	2	5	0	9	0	9	1
3	Chrzanów Park	27	8					3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	2	0	
4	Chrzanów Słaska	3	7					1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	1		
5	Chrzanów Kąty I	3	31					0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	1	0	5	0	4	0	2	0	6	
6	Chrzanów Kąty II	9	22					2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	3	0	2	0	0	
7	Chrzanów Kąty Autostrada	5	4					1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0		
8	Cezarówka Dolna Autostrada	16	3			0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0
9	Cezarówka Dolna	14	16			0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	4	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0
10	Byczyna Kaczeńców II	13	2			0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	1	0
11	Byczyna Kaczeńców I	14	4			0	0	1	0	0	0	2	0	3	0	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
12	Byczyna Dom Handlowy	70	17			2	0	1	0	2	0	10	0	3	0	1	1	7	0	5	3	6	2	2	1	7	1
13	Byczyna Dom Kultury	27	24			0	0	4	5	0	0	1	0	3	0	0	2	0	1	1	5	2	0	4	3	1	1
14	Byczyna	71	29			2	0	1	1	0	0	2	0	4	2	1	0	1	0	0	0	13	0	10	9	8	1
15	Bory Podgórska	16	8			0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0	5	2	0	2	0	0	0
16	Bory Czysła	30	12			0	1	0	0	1	2	4	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0	5	2	1	0	0
17	Krakowska	51	78	0	0	1	1	2	12	0	0	9	10	1	1	0	4	11	2	0	2	1	7	4	5	5	4
18	Rogatka	13	23	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	3	2	0	1	1	1	2	0	0	0
19	Urząd Miejski	62	99	0	0	0	0	1	2	0	1	3	12	3	0	0	7	9	6	0	3	4	11	6	8	4	14
20	Centrum	172	224	1	0	0	2	1	8	3	0	1	6	4	7	7	17	44	6	4	13	15	12	18	12	6	6
21	Moniuszki	8	19	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	3	1	1	0	0	2	0	
22	Podłęże Szkoła	4	25	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	5	0	1	0	1	0	2	1	1	0	3
23	Podłęże Kościół	8	12	0	0	1	0	4	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1
24	Podłęże Osiedle	26	159	2	0	3	0	0	2	0	4	3	3	3	3	0	5	0	20	0	13	0	21	2	20	0	5
25	Podłęże Przychodnia	9	33	0	0	0	0	0	2	0	1	1	5	5	0	0	0							1	5	0	1
26	Urząd Skarbowy	4	25	0	2	0	1	0	0	0	0	1	2	1	2	0	3							2	2	0	3
27	Osiedle Stałe	0	125	0	1	0	4	0	5	0	1	0	15	0	24	0	1							0	7	0	13
	Razem:	1017	1017	3	3	9	9	41	41	15	15	57	57	42	42	42	42	81	81	58	58	67	67	89	89	61	61

Linia: 300 Trasa / kierunek: CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. - JAWORZNO OSIEDLE STAŁE (cz.2)

LP	Przystanek	14:10		14:35		15:11		15:50		16:30		17:05		18:05		19:20		20:20		21:20		21:54		23:00			
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Chrzanów Dworzec Autob.	9	0	11	0	10	0	9	0	6	0	1	0	6	0	21	0	10	0	10	0					6	0
2	Chrzanów Śródmieście	4	0	4	0	7	0	4	0	1	1	3	0	1	0	4	4	5	0	0	0					0	0
3	Chrzanów Park	2	0	3	1	1	0	2	0	2	0	3	0	2	0	2	0	0	0	2	3					0	0
4	Chrzanów Śląska	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0					0	0	
5	Chrzanów Katy I	1	1	0	0	0	3	1	1	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0					0	0	
6	Chrzanów Katy II	0	0	0	2	0	2	1	0	1	2	0	1	0	2	2	1	0	0	2	3					0	0
7	Chrzanów Katy Autostrada	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0					0	0	
8	Cezarówka Dolna Autostrada	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0
9	Cezarówka Dolna	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	1	2	3	3	0	0	0	0	0	3	0
10	Byczyna Kaczeńców II	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
11	Byczyna Kaczeńców I	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Byczyna Dom Handlowy	6	1	1	1	1	1	3	1	1	0	3	2	2	0	3	2	0	1	0	0	2	0	2	0	2	0
13	Byczyna Dom Kultury	0	1	3	1	2	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	3	1	0	0	0	1	0	1
14	Byczyna	0	1	7	0	7	0	0	0	2	1	0	2	6	3	2	1	1	2	2	2	2	3	0	1	0	1
15	Bory Podgórska	0	0	1	1	2	0	0	1	1	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
16	Bory Czysta	2	0	7	0	1	0	3	1	0	0	1	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
17	Krakowska	1	2	10	2	4	5	0	3	1	0	0	1	0	3	0	6	0	2	0	0	1	2	0	0	4	0
18	Rogałka	0	0	1	2	0	3	1	2	1	2	2	1	0	0	1	1	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0
19	Urząd Miejski	2	0	6	11	6	4	3	2	1	2	7	5	3	3	2	4	0	2	0	0	2	2	2	2	2	0
20	Centrum	7	16	18	16	14	12	19	16	0	13	9	9	4	8	10	5	3	2	5	4	6	6	6	6	6	6
21	Moniuszki	2	1	0	3	0	0	2	3			0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
22	Podłęże Szkoła	0	0	0	2	0	5	1	1			0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Podłęże Kościół	0	0	0	1	0	2	0	0			0	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	Podłęże Osiedle	0	2	4	13	8	6	0	3			0	8	0	9	0	13	0	3	1	4	0	2	2	2	2	0
25	Podłęże Przychodnia	0	2	0	8	2	6	0	3									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Urząd Skarbowy	0	0	0	0	0	2	0	0									0	5	0	1	0	2	2	2	2	0
27	Osiedle Stałe	0	10	0	14	0	13	0	11									0	1	0	4	0	1	1	1	1	0
Razem:		38	38	78	78	66	66	51	51	21	21	34	34	31	31	52	52	22	22	31	31	19	19	9	9	9	9

Linia: 300 Trasa / kierunek: JAWORZNO OSIEDLE STAŁE - CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. (cz.1)

LP	Przystanek	Doba	04:20		04:55		06:01		06:10		06:47		08:05		08:20		09:05		09:55		10:48		11:56		12:50			
			WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Osiedle Stałe	172	0	14	0	15	0			8	0	3	0	7	0	10	0	9	0							7	0	
2	Urząd Skarbowy	20	11	1	4	3	1			1	0	0	0	0	1	5	3	3	1							3	0	
3	Podłęże Przychodnia	28	19	3	1	4	0			5	2	1	0	0	0	2	2	3								1	0	
4	Podłęże Osiedle	185	32	3	1	6	2			15	3	2	0	14	0	8	4	29	4	8	0	17	0	18	0	8	3	
5	Podłęże Kościół	19	20	3	5	0	0			2	3	0	0	2	0	0	0	2	4	0	2	0	4	5	0	0	0	
6	Podłęże Szkoła	17	9	0	0	0	0			2	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	5	1	0	1	1	0	0	
7	Moniuszki	49	36	0	0	1	0			0	0	0	1	1	0	1	0	3	1	15	6	2	0	0	9	5	4	
8	Centrum	234	155	12	3	4	9	4	0	7	7	2	5	10	7	1	8	14	20	3	3	26	14	28	4	35	5	
9	Urząd Miejski	83	52	0	1	1	4	5	0	2	3	0	1	6	7	0	6	5	1	2	2	2	2	12	1	0	1	
10	Rogatka	28	34	0	0	0	2	5	3	0	5	0	0	3	5	0	3	1	1	1	0	1	4	3	0	2	1	
11	Krakowska	64	49	2	9	1	2	0	0	4	3	0	0	1	4	0	1	9	2	3	1	6	3	6	6	1	1	
12	Bory Czysła	15	39	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0			0	4	0	5	0	7	0	4	3	3	
13	Bory Podgórska	2	25	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2			0	1	0	7	0	0	0	1	0	4	
14	Byczyna	30	80	1	1	2	1	3	0	2	3	1	0	2	4			5	4	1	2	1	8	2	8	0	7	
15	Byczyna Pętla	0	0																									
16	Byczyna Dom Kultury	22	29	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0	4	3			6	2	0	1	3	1	0	4	1	2
17	Byczyna Dom Handlowy	17	61	3	1	0	2	0	1	1	6	0	0	1	1			2	6	0	0	2	6	0	4	0	6	
18	Byczyna Kaczeńców I	5	11	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0			0	1	0	0	0	2	0	0	1	1	
19	Byczyna Kaczeńców II	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	
20	Cezarówka Dolna	6	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3			0	0	0	1	0	1	0	0	1	4
21	Cezarówka Dolna Autostrada	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			0	2	0	2	0	2	0	2	0	1	
22	Chrzanów Kąty Autostrada	1	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
23	Chrzanów Kąty II	28	12	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	8	0			4	0	4	1	0	1	0	0	1	2	
24	Chrzanów Kąty I	40	8	1	0	1	0	3	1	0	0	0	0	8	1			5	1	0	0	0	0	2	0	6	2	
25	Chrzanów Śląska	5	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10			0	2	1	0	2	3	0	0	1	0	
26	Chrzanów Ks. Skorupki	5	37	0	3	0	2	0	3	0	1	0	1	0	5			0	1	0	4	0	2	0	0	0	1	
27	Chrzanów Śródmieście	2	120	0	1	0	5	0	4	0	3	0	0	0	10			0	10	0	5	0	7	0	14	0	16	
28	Chrzanów Dworzec Autob.	0	179	0	17	0	12	0	10	0	8	0	0	0	10			0	28	0	2	0	5	0	10	0	11	
	Razem:	1081	1081	49	49	42	42	23	23	50	50	10	10	74	74	27	27	98	98	43	43	69	69	75	75	77	77	

Linia: 300 Trasa / kierunek: JAWORZNO OSIEDLE STAŁE - CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. (cz.2)

LP	Przystanek	13:50		14:40		14:55		15:40		16:15		17:10		18:06		18:40		19:56		21:25		22:20		23:06		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Osiedle Stałe	5	0	5	0	13	0	21	0	11	0	28	0							10	0	6	0			
2	Urząd Skarbowy	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1								1	0	0	0		
3	Podłęża Przychodnia	1	0	0	1	3	0	0	3	0	1	3	5								0	0	5	1		
4	Podłęża Osiedle	9	0	6	2	2	1	4	0	8	2	6	9	4	0	4	0	6	0	0	0	0	8	1		
5	Podłęża Kościół	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1		
6	Podłęża Szkoła	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0		
7	Moniuszki	0	1	1	0	0	5	1	0	0	0	17	4	2	0	0	0	0	0	0	2	0	3			
8	Centrum	13	8	11	3	9	8	8	10	9	5	7	9	9	5	1	2	11	3	3	7	6	10	1	0	
9	Urząd Miejski	16	2	5	4	0	2	8	2	3	4	6	1	3	2	3	1	4	1	0	2	0	2	0	0	
10	Rogalka	6	1	1	1	0	0	2	1	0	4	0	0	2	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	
11	Krakowska	11	3	10	3	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	0	0	2	3	0	0	0	2	3	0	
12	Bory Czysta	1	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1			1	3	0	0	0	0	0	3	
13	Bory Podgórska	0	4	1	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	
14	Byczyna	1	12	1	8	1	1	0	2	4	6	1	6	1	2			0	2	0	1	1	1	0	1	
15	Byczyna Pętla																								0	0
16	Byczyna Dom Kultury	1	1	0	3	0	0	0	2	0	0	0	3	2	3			1	0	0	0	3	0			
17	Byczyna Dom Handlowy	0	2	0	5	0	0	0	4	2	3	3	6	1	2			2	6	0	0	0	0			
18	Byczyna Kaczeńców I	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0			0	2	0	0	0	0			
19	Byczyna Kaczeńców II	1	1	0	0	0	2	0	0	0	1	1	2	0	0			0	0	0	0	0	0			
20	Cezarówka Dolna	0	0	0	0	0	1	0	2	3	0	0	1	0	1			0	0	0	2	0	0			
21	Cezarówka Dolna Autostrada	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0			0	1	0	0	2	1			
22	Chrzanów Kąty Autostrada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0			0	0			0	0			
23	Chrzanów Kąty II	1	1	0	2	0	0	2	0	2	2	0	0	0	0			0	2			1	1			
24	Chrzanów Kąty I	3	0	2	0	0	1	5	0	0	1	1	1	2	0			0	0			1	0			
25	Chrzanów Śląska	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2			1	0			0	0			
26	Chrzanów Ks. Skorupki	0	1	1	3	0	2	0	0	2	1	0	1	1	2			1	2			0	2			
27	Chrzanów Śródmieście	0	5	1	7	0	0	0	9	0	4	0	8	1	4			0	1			0	7			
28	Chrzanów Dworzec Autob.	0	17	0	3	0	3	0	13	0	8	0	10	0	7			0	4			0	1			
Razem:		70	70	46	46	28	28	52	52	46	46	79	79	33	33	8	8	30	30	15	15	33	33	4	4	

Linia: 302 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - WYSOKI BRZEG

LP	Przystanek	Doba		07:00		07:58		08:45		09:41		10:45		11:26		12:02	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	31	0	1	0	2	0	3	0	7	0	2	0	15	0	1	0
2	Rogatka	13	0	1	0	0	0	1	0	4	0	1	0	3	0	3	0
3	Urząd Miejski	51	14	4	0	0	0	0	0	16	4	1	3	19	7	11	0
4	Centrum	63	21	6	0	4	1	4	1	18	7	10	0	18	7	3	5
5	Pechnik Cmentarz	8	5	1	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0	1	1	2
6	Pechnik	16	21	1	0	3	0	2	0	2	8	1	1	7	10	0	2
7	Leopold	32	23	2	2	1	3	12	2	7	4	0	0	7	8	3	4
8	Urząd Skarbowy	29	7	2	0	3	0	1	2	2	3	7	1	4	0	10	1
9	Osiedle Stale	39	77	4	6	5	2	8	5	8	24	5	3	4	30	5	7
10	Wojska Polskiego	6	4	0	3	1	0	0	0	1	0	4	0	0	1	0	0
11	Dąbrowszczaków	0	7	0	1	0	2	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0
12	Siłownia	0	10	0	2	0	3	0	0	0	2	0	1	0	2	0	0
13	Osiedle Awaryjne	1	25	0	0	0	0	1	2	0	1	0	10	0	6	0	6
14	Siłownia	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
15	Dąbrowszczaków	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Darwina	1	4	0	1	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0
17	Martyniaków	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
18	Martyniaków Przejazd	0	3	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
19	Elektrownia Zespół Szkół	9	65	0	5	0	8	0	16	0	8	9	9	0	4	0	5
20	Elektrownia	0	3	0	0					0	1					0	2
21	Elektrownia Parking	0	15			0	0	0	2			0	12	0	1		
22	Promienna	0	0	0	0					0	0					0	0
23	Wysoki Brzeg	0	5	0	1					0	0					0	4
	Razem:	301	301	22	22	19	19	33	33	71	71	41	41	77	77	38	38

Linia: 302 Trasa / kierunek: (Jaworzno) WYSOKI BRZEG - KRAKOWSKA

LP	Przystanek	Doba		07:49		08:54		09:34		10:26		11:23		12:29		13:15	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Wysoki Brzeg	10	0	3	0					5	0					2	0
2	Promienna	0	0	0	0					0	0					0	0
3	Elektrownia Parking	17	0			1	0	0	0			11	0	5	0		
4	Elektrownia	9	0	0	0					6	0					3	0
5	Elektrownia Zespół Szkół	113	1	1	0	5	0	8	0	25	1	60	0	7	0	7	0
6	Martyniaków Przejazd	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
7	Martyniaków	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
8	Darwina	3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
9	Dąbrowszczaków	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
10	Siłownia	1	14	1	0	0	1	0	1	0	6	0	4	0	1	0	1
11	Osiedle Awaryjne	47	3	9	0	7	0	17	0	7	0	3	2	4	0	0	1
12	Siłownia	22	0	0	0	0	0	2	0	7	0	6	0	4	0	3	0
13	Dąbrowszczaków	8	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	3	0
14	Wojska Polskiego	4	2	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0
15	Osiedle Stale	70	81	6	6	5	5	12	16	15	9	12	24	13	14	7	7
16	Urząd Skarbowy	14	14	0	1	3	0	1	1	4	2	5	5	0	0	1	5
17	Leopold	41	21	0	0	4	2	3	2	11	6	4	5	7	4	12	2
18	Pechnik	23	17	4	1	3	3	4	1	8	5	3	2	1	3	0	2
19	Pechnik Cmentarz	9	7	1	1	1	2	0	2	4	1	2	1	0	0	1	0
20	Centrum	14	173	0	11	5	17	3	15	0	52	2	44	3	15	1	19
21	Urząd Miejski	4	37	0	5	2	2	0	1	1	1	0	16	0	10	1	2
22	Rogatka	0	10	0	0	0	1	0	3	0	2	0	3	0	1	0	0
23	Krakowska Pętla	0	35	0	0	0	8	0	6	0	10	0	6	0	1	0	4
Razem:		416	416	25	25	41	41	50	50	95	95	112	112	50	50	43	43

Linia: 303 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - LUBOWIEC PETLA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:22		05:00		05:27		05:57		06:27		07:02		07:32		08:07		08:07		08:32		09:07		09:37	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska Pętla	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	23	0	0	0	0	3	0	5	0	1	0	
2	Stadion Miejski	9	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	16	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
3	Bory Niemcewicz	30	12	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	1	0	2	1	0	3	3	0	
4	Bory Tetmajera	37	6	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	4	0	1	0	0	2	1	4	0	4	0	
5	Bory Bielany	42	4	0	0	0	0	0	0	1	0	6	0	1	0	5	0	2	1	0	2	0	2	0	1	1	
6	Bory Stroma	56	3	2	0	2	0	0	0	1	0	2	0	4	0	4	1	1	0	1	0	5	0	3	0	2	0
7	Bory Zakole	0	1																								
8	Bory Hetmańska	1	1																								
9	Bory Hetmańska Pętla	2	1																								
10	Bory Hetmańska	2	0																								
11	Bory Zakole	2	0																								
12	Bory Bielańska	51	11	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	2	0	5	0	5	0	1	0	1	0	0	0	5	0
13	Bory Rondo	25	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	
14	Stara Huta Reja	94	13	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	1	0	6	0	5	1	1	0	8	2	0	0	1	0
15	Stara Huta	123	8	1	0	0	0	2	0	4	0	4	0	3	0	4	2	3	0	0	2	0	7	0	9	1	
16	Stara Huta Fabryczna	62	17	0	1	4	0	0	1	4	0	3	3	0	1	1	2	3	0	1	0	4	0	3	1	3	0
17	Stara Huta Spacerowa	36	10	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Matejki Arkady	201	69	1	0	8	1	4	0	0	0	3	2	5	1	7	3	12	1	5	1	5	2	5	3	9	3
19	Matejki	95	121	0	0	0	2	0	3	0	0	3	3	2	5	2	6	8	11	2	0	4	10	4	2	4	13
20	Centrum	433	160	0	3	1	12	2	2	0	10	15	6	3	4	11	13	9	5	4	3	16	6	9	7	28	6
21	Podwale	86	142	1	0	0	0	1	0	0	1	2	16	1	1	6	8	1	3	0	1	8	8	6	4	12	10
22	Podwale Liceum	44	163	0	0	1	0	3	1	0	2	1	4	3	1	4	5	1	7	0	2	2	9	1	2	6	10
23	Podwale 11. Listopada	41	62	0	0	0	2	1	0	2	0	1	0	2	0	3	3	1	4	0	2	1	3	2	3	3	3
24	Leopold	97	144	0	0	0	0	2	6	0	1	2	4	1	2	1	3	1	4	0	1	1	9	2	6	3	8
25	Podłęże Przychodnia	23	56	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	4	0	1	1	3	0	1	0	3	3
26	Podłęże Osiedle	198	235	2	0	7	1	1	0	2	2	1	3	5	7	8	4	6	5	1	1	9	6	8	5	3	12
27	Podłęże Przychodnia	49	16	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1	2	0	0	0	1	4	1	1	4	0
28	Urząd Skarbowy	52	64	0	0	3	1	1	0	0	0	7	0	3	1	2	7	2	2	0	2	0	1	0	3	6	1
29	Osiedle Stale	60	361	1	2	0	10	4	6	0	0	2	7	0	10	4	10	3	16	0	4	0	8	1	16	1	21
30	Osiedle Stale Starowiejska	19	176	0	1	0	1	0	4	0	1	0	1	0	3	4	5	0	1	0	0	0	4	1	7	0	4
31	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	2	9											0	0			0	0	0	0			0	1		
32	Osiedle Stale Cmentarz Pętla	0	19											0	1			0	3	0	1			0	2		
33	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska	5	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			1	2				0	0			1	7	
34	Dąbrowa Narodowa Kościół	0	51	0	0	0	2	0	1	0	2	0	6			0	0					0	1			0	5
35	Lubowiec Pętla	0	81	0	1	0	0	0	3	0	0	0	3			0	9					0	2			0	5
	Razem:	2060	2060	8	8	32	32	27	27	19	19	61	61	38	38	107	107	68	68	17	17	78	78	68	68	113	113

Linia: 303 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - ŁUBOWIEC PĘTLA (cz.2)

LP	Przystanek	10:11		10:42		11:17		12:17		12:52		13:27		13:57		14:32		15:07		15:37		16:02		16:32		17:02		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Krakowska Pętla	3	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	0	1	0	0	0	5	0	6	0	
2	Stadion Miejski	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Bory Niemcewicz	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	7	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
4	Bory Tetmajera	2	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0
5	Bory Bielary	5	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0
6	Bory Stroma	4	0	2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	2	1	0	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0
7	Bory Zakole																											
8	Bory Hetmańska																											
9	Bory Hetmańska Pętla																											
10	Bory Hetmańska																											
11	Bory Zakole																											
12	Bory Bielańska	0	0	2	0	0	0	2	0	5	0	3	0	1	1	1	0	3	0	0	1	3	0	2	0	0	0	2
13	Bory Rondo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0
14	Stara Huta Reja	2	0	6	0	3	0	2	2	1	1	0	0	2	3	3	1	12	0	0	0	3	0	1	1	1	1	0
15	Stara Huta	4	0	1	0	7	0	7	0	5	1	3	0	3	0	3	0	7	0	2	0	5	1	1	0	6	0	0
16	Stara Huta Fabryczna	5	0	1	0	5	0	1	0	1	1	1	0	2	0	3	0	1	0	1	0	2	0	2	0	3	1	1
17	Stara Huta Spacerowa	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	4	9	0	0	0	0	0	3	1	2	0	1	1	8	0	0
18	Matejki Arkady	22	4	6	2	9	0	9	1	11	0	6	4	10	5	9	0	9	7	2	3	8	0	5	0	1	0	0
19	Matejki	6	6	4	4	7	6	3	7	12	3	2	2	3	3	0	2	3	8	0	2	0	6	5	2	3	3	3
20	Centrum	24	9	35	5	21	2	15	3	10	8	22	7	11	6	40	6	29	7	16	2	13	5	12	2	5	0	0
21	Podwale	8	16	4	9	6	5	2	10	0	2	1	5	4	3	2	8	3	3	4	2	0	3	3	3	5	3	3
22	Podwale Liceum	1	11	0	8	1	12	1	6	1	8	0	8	0	7	0	8	3	12	0	4	2	6	5	3	0	6	6
23	Podwale 11. Listopada	0	6	0	4	2	4	3	3	1	3	1	0	0	1	4	3	0	3	0	2	1	1	1	3	0	2	2
24	Leopold	7	5	3	11	2	7	1	2	4	3	5	2	3	4	8	5	2	12	8	0	5	6	6	4	1	3	3
25	Podłęże Przychodnia	2	5	1	0	0	4	1	0	1	1	1	2	0	1	0	7	3	5	3	1	0	0	4	4	0	1	1
26	Podłęże Osiedle	6	15	14	6	8	7	9	6	12	14	2	11	6	12	11	17	9	12	4	13	4	5	14	12	2	7	7
27	Podłęże Przychodnia	1	0	1	2	0	0	0	0	8	0	1	0	0	1	5	1	0	0	2	0	5	0	1	1	0	0	0
28	Urząd Skarbowy	0	4	2	4	0	4	1	1	0	0	2	1	2	2	1	2	2	0	0	1	2	9	1	2	1	1	1
29	Osiedle Stale	2	15	7	16	1	10	3	9	1	16	5	4	0	11	2	15	2	22	7	7	2	10	1	16	2	5	5
30	Osiedle Stale Starowiejska	0	6	1	11	0	6	4	8	0	15	0	4	0	5	1	14	1	4	1	6	0	7	4	8	0	6	6
31	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	0	1							0	1			0	0			1	0			1	3			0	3	3
32	Osiedle Stale Cmentarz Pętla	0	0							0	1			0	1			0	1			0	6			0	3	3
33	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska			0	1	0	3	0	0			0	1			0	1		0	2			2	1				
34	Dąbrowa Narodowa Kościół			0	2	0	3	0	6			0	5			0	4		0	5			0	2				
35	Łubowiec Pętla			0	7	0	3	0	2			0	6			0	2		0	6			0	11				
	Razem:	105	105	93	93	76	76	66	66	78	78	66	66	66	66	97	97	99	99	58	58	68	68	78	78	46	46	46

Linia: 303 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - LUBOWIEC PEŁTA (cz.3)

LP	Przystanek	17:32		17:57		18:32		18:57		19:37		20:16		21:02		22:17	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska Pełta	3	0	3	0	4	0	6	0	5	0	3	0	0	0	2	0
2	Stadion Miejski	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Bory Niemcewicz	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	4	0	3	0	0	0
4	Bory Telmajera	2	0	2	1	0	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0
5	Bory Bielany	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	3	0	2	0	0	0
6	Bory Stroma	3	0	2	0	4	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0
7	Bory Zakole			0	1				0	0					0	0	0
8	Bory Hetmańska			0	0			1	1					0	0	0	0
9	Bory Hetmańska Pełta			1	0			0	0					1	0	0	1
10	Bory Hetmańska			2	0			0	0					0	0	0	0
11	Bory Zakole			0	0			0	0					2	0	0	0
12	Bory Bielańska	2	1	3	0	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0
13	Bory Rondo	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0
14	Stara Huta Reja	3	0	11	1	4	0	1	0	3	0	0	0	3	0	3	1
15	Stara Huta	3	0	5	0	7	1	0	1	4	0	1	0	7	1	3	0
16	Stara Huta Fabryczna	2	1	3	0	1	1	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0
17	Stara Huta Spacerowa	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	1
18	Matejki Arkady	12	5	5	7	7	2	0	0	4	3	0	2	1	6	1	1
19	Matejki	2	2	3	7	2	0	0	0	3	1	4	2	4	0	0	0
20	Centrum	19	6	6	6	18	4	5	1	8	3	7	1	6	0	13	0
21	Podwale	0	3	0	4	2	6	0	0	0	4	2	0	0	1	2	0
22	Podwale Liceum	2	4	0	1	2	3	0	0	0	4	4	2	0	4	0	3
23	Podwale 11. Listopada	4	0	0	2	1	1	0	1	3	2	1	1	0	4	1	1
24	Leopold	6	3	0	3	6	13	0	6	5	2	4	7	2	0	6	2
25	Podłęże Przychodnia	4	1	0	2	2	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	
26	Podłęże Osiedle	12	12	3	15	11	5	0	0	4	7	5	6	7	1	2	6
27	Podłęże Przychodnia	3	1	1	1	0	2	0	0	2	0	4	0	3	0	1	0
28	Urząd Skarbowy	1	4	1	0	0	5	0	0	1	2	5	1	3	1	3	2
29	Osiedle Stale	1	18	0	6	2	16	0	0	0	13	1	15	5	6	0	21
30	Osiedle Stale Starowiejska	0	18			2	9					0	8	0	9		
31	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II																
32	Osiedle Stale Cmentarz Pełta																
33	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska	1	0			0	0					0	5	0	0		
34	Dąbrowa Narodowa Kościół	0	1			0	2					0	1	0	3		
35	Lubowiec Pełta	0	4			0	5					0	1	0	11		
	Razem:	86	86	57	57	77	77	14	14	47	47	56	56	51	51	40	40

Linia: 303 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ŁUBOWIEC PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		05:11		05:42		06:11		06:46		07:11		07:40		07:58		08:21		08:53		09:21		09:53				
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY			
1	Łubowiec	83	0	3	0	4	0	2	0	1	0	5	0					6	0					3	0			
2	Dąbrowa Narodowa Kościół	47	4	0	0	2	0	5	0	1	0	2	0					2	1					4	0			
3	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska	38	2	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0					11	1					3	0			
4	Osiedle Stale Cmentarz Pętla	23	0													1	0			2	0	2	0			4	0	
5	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	4	1													1	0			1	0	1	0			0	0	
6	Osiedle Stale Starowiejska	204	25	8	0	3	1	9	0	8	1	7	1			3	0	0	0	10	0	10	0	12	2	9	1	
7	Osiedle Stale	359	54	4	4	4	4	6	6	4	6	4	3	5	0	3	0	15	0	11	1	11	1	10	2	14	2	
8	Urząd Skarbowy	55	47	1	1	1	0	4	4	1	4	0	0	1	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	3	2	0	
9	Podłęże Przychodnia	46	58	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	3	3	3	3	3	1	5	5	2	
10	Podłęże Osiedle	278	198	5	5	6	1	6	3	5	1	15	6	7	1	13	2	13	7	11	5	11	5	11	4	7	10	
11	Podłęże Przychodnia	74	23	0	0	0	1	4	0	0	0	2	1	3	0	1	1	2	2	5	0	5	0	0	5	2	0	
12	Leopold	211	82	6	1	0	2	5	0	2	0	8	0	3	1	8	3	7	6	11	1	11	1	0	1	5	2	
13	Podwale 11. Listopada	109	69	2	0	2	1	4	0	6	3	2	1	1	3	2	3	5	4	9	1	9	1	4	1	4	4	
14	Podwale Liceum	94	129	1	1	5	2	1	3	1	1	1	0	1	4	5	5	3	7	6	2	6	2	7	1	4	1	
15	Podwale	71	192	1	1	0	1	1	9	3	7	5	10	0	1	3	6	0	7	6	18	6	18	4	5	3	15	
16	Plac Św. Jana	17	153	0	2	0	0	1	4	0	2	1	6	0	3	0	6	0	5	0	7	0	7	0	6	0	3	
17	Centrum	187	226	6	0	1	5	3	5	2	3	7	4	0	5	3	9	7	11	5	17	5	19	5	11	6	7	
18	Matejki	129	91	3	1	0	2	1	1	2	4	2	2			9	1	3	5	8	4	8	4	9	4	8	4	
19	Matejki Arkady	64	168	0	4	0	3	0	5	1	4	2	6			5	2	0	4	1	8	1	8	0	8	7	5	
20	Stara Huta Spacerowa	12	46	1	2	0	0	0	0	0	1	0	1	10			0	1	0	3	0	2	0	2	0	1	1	
21	Stara Huta Fabryczna	20	71	1	1	0	0	1	0	0	2	0	3			0	4	1	3	1	2	1	2	0	0	3	5	
22	Stara Huta	14	111	1	0	0	1	1	5	2	2	0	6			0	8	0	1	2	8	2	8	0	5	0	8	
23	Stara Huta Reja	22	87	2	13	2	0	0	2	2	1	4	3			3	1	0	1	1	1	1	1	0	2	0	7	
24	Bory Rondo	4	50	1	3	0	0	0	2	0	0	1	1			0	6	0	1	0	1	0	1	0	5	0	1	
25	Bory Zakole	0	3																									
26	Bory Helmańska	0	9																									
27	Bory Helmańska Pętla	3	5																									
28	Bory Helmańska	2	0																									
29	Bory Zakole	0	1																									
30	Bory Bielańska	9	66	0	0	0	1	0	1	0	0	3	1			0	1	0	0	1	2	1	2	0	0	1	3	
31	Bory Stroma	7	53	0	0	1	0	1	4	0	0	0	0			0	1	0	0	1	7	1	5	0	0	0	2	
32	Bory Bielany	5	23	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1			0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	
33	Bory Tetmajera	16	34	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0			0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	2	0	
34	Bory Niemcewicz	11	37	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4			1	3	0	2	0	3	0	3	0	0	0	
35	Stadion Miejski	0	10	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	
36	Krakowska Pętla	0	90	0	6	0	3	0	4	0	0	0	6			0	1	0	3	0	1	0	1	0	3	0	3	
Razem:		2247	2247	48	48	31	31	58	58	43	43	75	75	21	21	64	64	79	79	95	95	95	95	75	75	87	87	

Linia: 303 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ŁUBOWIEC PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.2)

LP	Przystanek	10:31		11:03		11:35		12:11		12:43		13:06		13:43		14:16		14:43		15:20		15:36		16:08		16:31	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Łubowiec	10	0			6	0	4	0			6	0			1	0					3	0			3	0
2	Dąbrowa Narodowa Kościół	2	0			1	1	1	0			3	0			5	0					3	0			3	0
3	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska	8	0			2	0	0	0			1	0			3	0					1	0			0	0
4	Osiedle Stale Cmentarz Pętla			4	0					2	0			2	0			0	0					0	0		
5	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II			1	0					0	0			0	0			0	0					0	0		
6	Osiedle Stale Starowiejska	4	0	8	2	1	1	10	1	5	0	3	3	13	0	9	3	6	0			2	0	8	0	6	0
7	Osiedle Stale	13	1	16	1	11	3	16	2	5	1	29	1	13	0	11	1	7	2	6	0	9	2	12	4	5	0
8	Urząd Skarbowy	4	0	0	3	1	4	2	1	3	0	1	5	1	0	4	2	2	1	1	0	0	0	0	1	2	2
9	Podłęże Przychodnia	16	3	0	1	0	3	2	1	1	0	1	3	2	2	0	2	0	3	5	0	1	1	0	2	0	2
10	Podłęże Osiedle	9	6	10	11	3	3	19	7	7	4	5	11	14	9	17	7	5	3	6	7	5	3	0	1	7	4
11	Podłęże Przychodnia	7	2	1	0	2	0	2	0	3	1	2	0	3	0	6	4	1	0	1	0	2	0	1	1	2	0
12	Leopold	6	6	15	0	7	2	3	6	9	3	12	0	9	4	18	4	7	3	3	2	5	1	10	1	6	6
13	Podwale 11. Listopada	5	2	6	4	6	1	1	4	2	0	7	5	5	7	6	3	1	0	2	0	5	0	0	0	4	1
14	Podwale Liceum	5	7	0	8	6	4	2	1	3	8	4	1	0	6	3	7	5	2	3	2	2	9	3	6	2	3
15	Podwale	0	18	3	8	3	8	1	7	4	0	5	11	1	2	3	6	4	3	0	0	2	2	4	2	1	7
16	Plac Św. Jana	7	7	0	10	0	4	0	19	1	4	1	6	1	6	3	12	1	5	0	4	0	0	5	0	2	2
17	Centrum	12	14	10	2	9	3	5	7	8	7	13	13	5	11	6	9	4	11	6	3	11	8	8	7	2	4
18	Matejki	1	4	4	6	9	3	6	3	5	4	3	4	2	3	5	9	6	2	6	0	3	0	4	2	2	1
19	Matejki Arkady	0	7	5	6	2	8	4	1	4	4	0	6	2	6	2	7	2	2	3	8	2	8	2	7	0	6
20	Stara Huta Spacerowa	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	4	0	1	2	0	1	2	0	1	0	2
21	Stara Huta Fabryczna	2	2	0	5	0	1	1	3	0	3	0	6	3	0	0	3	0	3	0	2	0	1	0	2	0	1
22	Stara Huta	0	6	0	2	0	3	1	4	1	4	1	5	0	3	1	2	1	4	0	6	0	2	0	3	0	1
23	Stara Huta Reja	1	6	0	2	0	8	0	3	2	4	2	2	0	4	0	6	0	0	0	2	0	4	2	2	0	0
24	Bory Rondo	0	1	0	1	0	3	0	1	0	2	0	0	0	2	0	5	2	1	0	2	0	1	0	1	0	0
25	Bory Zakole																				0	0					
26	Bory Helmańska																				0	0					
27	Bory Helmańska Pętla																				0	0					
28	Bory Helmańska																				0	0					
29	Bory Zakole																				0	0					
30	Bory Bielańska	0	2	0	6	0	3	0	4	1	2	0	5	0	2	0	6	0	1	0	3	0	7	0	2	0	0
31	Bory Stroma	0	5	0	1	0	2	1	0	0	5	0	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3	0	2	0	1
32	Bory Bielany	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
33	Bory Tetmajera	0	4	0	0	0	0	1	1	0	2	0	3	0	5	0	0	0	0	1	2	1	1	2	1	0	1
34	Bory Niemcewicz	0	5	1	2	0	0	2	0	0	0	4	3	1	4	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0
35	Stadion Miejski	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
36	Krakowska Pętla	0	4	0	0	0	1	0	8	0	7	0	5	0	1	0	0	0	2	0	2	0	1	0	2	0	0
	Razem:	112	112	85	85	69	69	84	84	66	66	103	103	78	78	103	103	54	54	46	46	58	58	56	56	45	45

Linia: 303 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ŁUBOWIEC PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.3)

LP	Przystanek	16:53		17:26		17:53		18:26		19:00		19:21		19:59		20:24		21:06		22:11		22:59	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Łubowiec			4	0			6	0			6	0					8	0	2	0		
2	Dąbrowa Narodowa Kościół			3	2			1	0			2	0					6	0	1	0		
3	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska			1	0			2	0			1	0					0	1	1	0		
4	Osiedle Stale Cmentarz Pętla	2	0			4	0																
5	Dąbrowa Narodowa Długoszyńska II	0	0			0	1																
6	Osiedle Stale Starowiejska	6	0	10	2	3	1	5	2			3	1					12	2	11	1		
7	Osiedle Stale	10	1	16	0	16	1	12	0	15	0	9	0	10	0	12	0	14	4	7	1	6	0
8	Urząd Skarbowy	1	3	2	3	4	2	4	3	2	0	1	0	2	0	1	1	2	1	2	1	0	1
9	Podłęże Przychodnia	0	1	0	3	0	1	2	4	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	4	0	0
10	Podłęże Osiedle	12	5	13	7	11	11	4	8	4	7	4	11	0	0	2	7	5	13	2	8	6	2
11	Podłęże Przychodnia	2	0	2	4	6	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
12	Leopold	10	6	1	3	4	5	4	4	6	0	2	1	1	4	2	0	2	3	3	0	2	0
13	Podwale 11. Listopada	2	3	2	4	2	5	0	3	2	2	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
14	Podwale Liceum	2	4	0	6	6	6	0	2	4	6	0	1	1	1	3	0	1	0	1	7	0	3
15	Podwale	0	0	3	1	1	4	0	3	4	1	0	3	0	1	1	0	0	2	0	3	0	2
16	Plac Św. Jana	0	6	0	5	1	1	0	0	0	1	0	2	0	0	1	5	0	1	0	0	0	2
17	Centrum	10	3	4	5	3	7	3	2	1	3	1	1	8	4	3	1	3	2	5	0	0	4
18	Matejki	4	0	1	5	4	4	3	2	3	6	1	0	0	1	0	0	3	0	1	0		
19	Matejki Arkady	5	2	0	6	3	4	2	5	2	2	1	3	0	0	1	5	3	8	3	5		
20	Stara Huta Spacerowa	0	4	0	0	0	2	0	2	0	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0		
21	Stara Huta Fabryczna	0	2	0	0	0	4	0	0	1	3	0	1	5	0	1	0	0	5	0	2		
22	Stara Huta	0	3	0	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	1	1	1	4	0	2		
23	Stara Huta Reja	0	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0		
24	Bory Rondo	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0		
25	Bory Zakole	0	1			0	0			0	2			0	0	0	0	0	0				
26	Bory Hetmańska	0	3			0	1			0	1			0	3	0	0	0	1				
27	Bory Hetmańska Pętla	1	2			0	0			0	0			0	0	0	0	2	3				
28	Bory Hetmańska	0	0			1	0			0	0			1	0	0	0	0	0				
29	Bory Zakole	0	0			0	1			0	0			0	0	0	0	0	0				
30	Bory Bielańska	0	0	0	1	0	0	1	3	1	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	3		
31	Bory Stroma	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	5	0	3	0	1		
32	Bory Bielany	0	0	0	3	0	4	0	2	1	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0		
33	Bory Tetmajera	0	2	0	3	2	3	1	1	0	1	1	0	0	2	0	0	2	1	0	0		
34	Bory Niemcewicz	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
35	Stadion Miejski	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0		
36	Krakowska Pętla	0	3	0	0	0	1	0	4	0	3	0	3	0	7	0	1	0	2	0	3		
	Razem:	67	67	63	63	71	71	52	52	47	47	35	35	31	31	29	29	66	66	41	41	15	15

Linia: 304 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - DOBRA PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:06		04:06		04:33		04:36		04:36		04:56		05:11		05:46		06:33		06:46		07:22		07:26	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	117	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	4	0			1	0
2	Rogalka	46	3	0	0	0	0			0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	0	0	2	0			0	0
3	Urząd Miejski	106	18	0	0	0	0			0	0	1	0	1	0	2	0	4	0	3	0	6	0			4	0
4	Centrum	412	36	0	0	3	0	0	0	2	0	4	0	1	0	12	0	3	0	1	0	10	1			14	1
5	Warpie Wodociągi	59	82	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	4	0	1	5	0	3	1	9		3	3	
6	Warpie	14	31	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0		1	1	
7	Góra Piasku Kaliska	10	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	1	
8	Góra Piasku	38	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1		2	2	
9	Szczakowa Osiedle Gagarina	33	79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0		1	7	
10	Szczakowa Przychodnia	3	76	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	0		0	3	
11	Szczakowa Dworzec PKP	105	152	0	0	0	2	0	1	0	1	0	3	0	2	6	1	0	1	0	1	2	5		2	2	
12	Szczakowa Kościół	20	9							0	0	0	0			1	0	0	0	0	0	0	0		0	0	
13	Szczakowa Cmentarz	2	24							0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	2		1	3	
14	Pieczyska Centrum Nurkowe	8	24												0	1			0	0					2	0	
15	Pieczyska Szkoła	57	107												1	2			6	1					1	7	
16	Pieczyska Solskiego	51	88												1	23			2	0					0	0	
17	Pieczyska Centrum Nurkowe	9	4												0	0			0	0					3	0	
18	Szczakowa Jaworowa	0	15												0	0			0	0	0	0	0		0	0	
19	Dobra Pompy	3	13							0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	
20	Dobra	3	34												0	1			0	0	0	4			0	0	
21	Dobra Pętla	26	25												1	2			5	1	0	0	5	0	1	0	
22	Dobra	20	0												2	0			1	0			2	0	0	0	
23	Dobra Pompy	1	0												0	0			0	0			0	0	0	0	
24	Szczakowa Jaworowa	2	0												0	0			0	0			0	0	0	0	
25	Pieczyska Centrum Nurkowe	3	2																					2	0		
26	Pieczyska Szkoła	32	3																					11	3		
27	Pieczyska Solskiego	36	5																					8	1		
28	Pieczyska Centrum Nurkowe	3	0																					2	0		
29	Szczakowa Cmentarz	16	7							0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0
30	Szczakowa Kościół	19	25							0	0	0	0			0	0	0	0	2	3			0	3	3	0
31	Szczakowa Dworzec PKP	168	90							2	1	8	4			3	0	14	6	3	4			9	9	8	0
32	Szczakowa Przychodnia	78	12							0	0	5	0			0	0	3	0	2	0			2	0	6	0
33	Szczakowa Osiedle Gagarina	50	40							1	0	5	0			2	0	2	2	0	0			5	3	1	2
34	Góra Piasku	63	42							0	0	1	0			2	2	4	1	1	0			9	5	1	4
35	Góra Piasku Kaliska	24	12							0	0	2	0			0	0	0	0	1	0			4	0	2	3
36	Warpie	32	17							0	0	2	0			0	0	0	0	0	0			5	0	1	0
37	Warpie Wodociągi	30	94							2	2	4	4			0	2	1	8	3	20			2	9	1	4
38	Obrońców Poczty Gdańskiej	7	59							2	0	1	6			0	1	0	10	0	0			0	5	0	2
39	Stojalowskiego	10	180							0	2	0	8			0	1	0	5	0	0			2	13	0	8
40	Urząd Miejski	3	146							0	0	0	9			0	3	0	14	0	0			1	11	0	4
41	Rogalka	0	25							0	0	0	1			0	0	0	1	0	0			0	1	0	0
42	Krakowska	0	46							0	2	0	6			0	0	0	3	0	0			0	6	0	2
Razem:		1719	1748	0	0	3	3	1	1	9	9	34	44	5	5	41	41	36	59	33	33	27	27	69	69	59	59

Linia: 304 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - DOBRA PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.2)

LP	Przystanek	07:56		09:01		10:01		11:02		12:01		12:55		13:26		14:06		14:12		14:46		15:06		15:36		15:37		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Krakowska	1	0	8	0	2	0	7	0	2	0	6	0	5	0	11	0			7	0	7	0			5	0	
2	Rogalka	5	0	1	1	2	0	3	0	2	0	0	0	0	0	2	0			7	0	0	0			0	0	
3	Urząd Miejski	0	3	2	2	5	1	15	0	6	0	5	0	4	0	5	2			1	2	4	1			9	0	
4	Centrum	5	0	5	1	25	0	25	9	27	1	25	1	22	2	17	0					24	3	18	2		25	0
5	Warpie Wodociągi	3	0	7	1	6	7	2	3	2	5	4	1	0	3	4	7					3	5	0	3		0	0
6	Warpie	1	0	1	1	0	4	4	1	1	1	2	0	3	0	2					0	1	0	0		0	3	
7	Góra Piasku Kaliska	1	1	1	3	1	3	0	3	0	0	3	0	0	1	3					0	1	0	1		0	3	
8	Góra Piasku	2	3	2	5	3	4	7	24	0	3	5	2	1	3	0	0					2	5	1	8		4	3
9	Szczakowa Osiedle Gagarina	6	0	0	3	2	2	2	3	0	3	2	5	0	4	0	0					0	7	0	5		1	11
10	Szczakowa Przychodnia	0	4	0	3	0	6	0	1	0	4	0	1	0	3	0	2					0	4	0	1		0	7
11	Szczakowa Dworzec PKP	5	3	7	2	8	5	14	4	6	6	4	6	0	3	1	14					8	18	2	8		5	6
12	Szczakowa Kościół	1	0	0	0	2	8	1	0	1	0	0	3	0	0	0					0	1	0	0		2	0	
13	Szczakowa Cmentarz	0	0	0	1	0	2	0	4	0	2	0	3	0	1	0	1					0	1	0	0		0	1
14	Pieczyska Centrum Nurkowe							0	0	0	1	1	0	0	0	0						5	6				0	4
15	Pieczyska Szkoła							2	20	5	15	14	7	2	6	5	5					7	7				3	9
16	Pieczyska Solskiego							8	15	8	3	7	16	0	4	1	2					4	4				2	3
17	Pieczyska Centrum Nurkowe							0	0	0	1	3	0	0	0	1	0					1	0				0	0
18	Szczakowa Jaworowa							0	0	0	7	0	0	0	0	0	0					0	0				0	0
19	Dobra Pompy	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0					0	0	0	0		0	0
20	Dobra							0	0	1	1	0	3	0	2	0	4					0	2				0	0
21	Dobra Pętla							3	3	1	4	2	2	0	3	0	1	1	0	0	0	2				0	1	
22	Dobra							2	0	4	0	1	0									2	0	0	0	4	0	0
23	Dobra Pompy							0	0	0	0	0	0									0	0	0	0		0	0
24	Szczakowa Jaworowa							1	0	0	0	0	0									0	0	0	0		0	0
25	Pieczyska Centrum Nurkowe																					1	2					
26	Pieczyska Szkoła																					21	0					
27	Pieczyska Solskiego																					15	4					
28	Pieczyska Centrum Nurkowe																					1	0					
29	Szczakowa Cmentarz	0	0	1	7	0	0	3	0	2	0	1	0									0	0	1	0		0	0
30	Szczakowa Kościół	1	7	0	3	1	1	0	1	0	0	0	4									11	0	0	2	0	0	0
31	Szczakowa Dworzec PKP	11	8	8	1	10	11	8	1	10	7	14	9									4	1	7	7	6	0	3
32	Szczakowa Przychodnia	5	0	7	1	9	0	4	0	0	4	0	0									2	3	5	0	0	0	2
33	Szczakowa Osiedle Gagarina	2	0	5	4	3	1	3	0	3	0	2	4									0	5	3	3	2	0	3
34	Góra Piasku	8	3	2	2	8	2	1	5	3	0	1	4									0	0	7	2	6	1	3
35	Góra Piasku Kaliska	1	0	2	0	0	1	2	2	0	0	1	1									0	0	0	2	1	0	0
36	Warpie	0	3	3	6	1	5	3	0	0	0	1	1									0	0	0	1	2	0	1
37	Warpie Wodociągi	0	11	1	1	3	1	1	0	0	1	1	6									0	1	0	3	0	0	1
38	Obrońców Poczty Gdańskiej	1	6	0	2	1	3	2	0	0	2	0	5									0	1	0	4	0	1	0
39	Stojalowskiego	0	18	1	4	0	14	1	7	0	4	4	10									0	6	0	22	0	3	0
40	Urząd Miejski	1	9	0	9	0	9	0	7	0	3	0	7									0	5	0	12	0	4	0
41	Rogalka	0	5	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1									0	0	0	0	0	8	0
42	Krakowska	0	2	0	0	0	0	0	6	0	4	0	0									0	2	0	0	0	4	0
Razem:		60	86	64	64	90	84	131	131	83	83	105	105	37	37	67	67	64	64	90	90	45	50	5	5	72	72	

Linia: 304 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - DOBRA PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.3)

LP	Przystanek	15:55		16:06		16:36		17:06		18:07		19:06		20:08		20:56		21:26		22:10		22:21		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	
1	Krakowska			7	0	3	0	4	0	6	0	3	0	3	0	12	0	3	0				4	0
2	Rogatka			1	0	6	0	1	0	4	0	0	0	1	0	1	1	1	0				1	1
3	Urząd Miejski			10	2	0	0	6	2	4	0	2	0	5	0	1	3	0	0				1	0
4	Centrum			21	2	20	1	22	4	21	0	16	1	16	0	9	4	12	0				7	3
5	Warpie Wodociągi			3	5	1	0	0	4	3	4	1	5	1	0	3	3	5	3				0	0
6	Warpie			0	2	0	1	0	0	2	1	1	1	0	1	1	2	0	3				0	0
7	Góra Piasku Kaliska			1	3	0	3	0	0	1	1	0	7	0	1	0	0	1	1				3	0
8	Góra Piasku			2	3	1	1	1	2	0	5	0	2	0	2	0	0	3	2				0	2
9	Szczakowa Osiedle Gagarina			5	5	6	2	3	5	0	4	2	1	2	6	0	0	0	1				0	1
10	Szczakowa Przychodnia			0	2	0	8	0	2	0	8	0	0	1	0	0	0	5					3	4
11	Szczakowa Dworzec PKP			4	13	9	9	8	5	1	3	3	3	1	8	3	11	1	2				5	4
12	Szczakowa Kościół			0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0				3	2
13	Szczakowa Cmentarz			0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0				1	0
14	Pieczyska Centrum Nurkowe					0	4	0	4			0	1	0	0			0	1				0	2
15	Pieczyska Szkoła					4	10	1	7			1	3	1	4			1	4				3	0
16	Pieczyska Solskiego					2	4	3	3			1	3	2	5			0	3				10	0
17	Pieczyska Centrum Nurkowe					0	0	0	0			0	0	0	0			0	0				1	3
18	Szczakowa Jaworowa					0	0	0	4			0	0	0	0			0	0				0	4
19	Dobra Pompy			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				3	3
20	Dobra					0	0	0	1			0	0	0	0			0	1				2	15
21	Dobra Pętla					1	2	2	1			1	1	2	1			0	1	1	0	0	0	0
22	Dobra					0	0	0	0			2	0	0	0								0	0
23	Dobra Pompy					0	0	0	0			0	0	0	0								0	0
24	Szczakowa Jaworowa					1	0	0	0			0	0	0	0								0	0
25	Pieczyska Centrum Nurkowe																						0	0
26	Pieczyska Szkoła																						0	0
27	Pieczyska Solskiego																						13	0
28	Pieczyska Centrum Nurkowe																						0	0
29	Szczakowa Cmentarz			0	0	3	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0
30	Szczakowa Kościół			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0				0	1
31	Szczakowa Dworzec PKP	2	0	1	2	4	4	7	2	1	0	7	1	3	0	1	3						0	2
32	Szczakowa Przychodnia	6	0	4	0	2	0	1	4	4	0	7	0	1	0	0	0						0	0
33	Szczakowa Osiedle Gagarina	0	2	1	2	1	1	0	0	1	0	1	5	3	1	0	0						0	3
34	Góra Piasku	1	4	1	1	0	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0						1	1
35	Góra Piasku Kaliska	1	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0						0	0
36	Warpie	0	0	1	0	2	0	0	0	1	1	9	0	0	0	0	0						0	0
37	Warpie Wodociągi	1	0	0	1	1	1	0	2	4	3	0	1	0	3	3	1						0	3
38	Obróńców Poczty Gdańskiej	0	1	0	1	0	2	0	1	0	1	0	2	0	1	0	0						0	0
39	Stojalowskiego	0	2	0	3	0	8	0	2	0	5	0	7	0	1	2	0						0	2
40	Urząd Miejski	0	2	0	2	0	4	0	4	0	3	0	8	0	6	1	4						0	1
41	Rogatka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1						0	0
42	Krakowska	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0						0	2
Razem:		11	11	62	50	69	69	61	61	56	43	57	57	44	44	37	33	27	27	15	15	50	50	

Linia: 305 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - KRAKOWSKA - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:23		04:30		04:55		05:23		05:35		06:00		06:40		07:03		07:40		08:29		09:05		10:05		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Szczakowa Dworzec PKP	126	0			4	0	3	0			4	0	3	0	2	0	3	0	5	0	3	0	6	0	10	0	
2	Szczakowa Przychodnia	60	1			3	0	1	0			0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	4	0	
3	Borowiec Moździerzowców I	40	1			1	0	1	0			1	0	2	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	7	0	
4	Borowiec Moździerzowców II	19	10			0	0	2	0			0	0	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	1	0	2	0	
5	Szczakowa OHP	1	0																									
6	Borowiec Dąbrowskiego	45	9			0	0	1	0			1	1	1	0	3	0	2	0	3	0	2	0	1	0	7	0	
7	Długoszyń Dąbrowskiego	38	11			0	0	0	0			0	0	5	1	3	0	3	0	1	0	2	0	3	0	0	6	
8	Długoszyń	162	18			6	0	11	0			9	0	2	0	6	0	12	0	6	3	6	0	16	2	13	1	
9	Długoszyń Upadowa	47	6			0	0	2	0			0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	2	0	2	0	7	0	
10	Chropaczówka	52	10			1	0	1	0			1	0	0	0	3	0	1	0	1	0	2	0	6	0	4	1	
11	Niedzieliska	52	5			1	0	0	0			1	0	0	0	2	1	3	0	10	0	1	0	2	0	1	0	
12	Niedzieliska Klub Relaks	36	18			1	0	1	0			3	1	0	0	1	0	1	1	3	2	1	1	2	1	1	2	
13	Niedzieliska Wiejska	19	38			0	1	0	0			0	0	0	2	1	3	3	3	4	5	2	0	0	3	0	2	
14	Osiedle Cegielniana	43	101			1	9	0	5			0	4	1	2	1	7	1	11	3	5	0	4	4	2	5	9	
15	Leopold	97	125			0	5	7	0			0	1	1	0	3	10	4	1	1	8	4	5	1	10	14	7	
16	Pechnik	50	69			5	0	1	3			1	2	0	0	0	0	0	0	4	2	0	2	8	4	5	5	
17	Pechnik Cmentarz	24	53			2	3	0	0			1	2	0	8	2	0	4	4	2	1	0	0	1	1	2	4	
18	Centrum	7	68					2	5													0	12					
19	Urząd Miejski	0	15					0	2													0	3					
20	Rogátka	1	11					1	5													0	2					
21	Krakowska Pętla	0	23					0	14													0	0					
22	Rzemieślnicza	28	68			0	0					0	2	0	0	0	3	1	7	1	4			1	3	3	6	
23	Matejki	55	148			0	3					1	3	1	0	5	11	8	4	3	5			1	15	5	19	
24	Krakowska	13	0	0	0					1	0																	
25	Rogátka	7	1	0	0					4	0																	
26	Urząd Miejski	19	0	0	0					2	0																	
27	Centrum	354	110	0	0	1	2			13	1	0	5	1	2	4	2	3	10	7	5			20	4	24	14	
28	Pechnik Cmentarz	51	27	0	0	0	0			0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	2	3			2	1	3	3	
29	Pechnik	67	70	0	0	1	0			1	1	1	0	0	0	7	2	1	1	2	0			8	2	1	3	
30	Leopold	161	102	0	0	0	1			10	3	2	1	3	0	2	1	6	4	4	0			9	1	16	3	
31	Osiedle Cegielniana	96	31	1	0	1	0			5	1	3	0	4	1	6	4	3	0	1	5			2	1	3	3	
32	Niedzieliska Wiejska	35	27	2	0	0	0			1	2	0	0	3	0	1	2	0	0	3	0			0	3	2	0	
33	Niedzieliska Klub Relaks	19	78	0	1	1	0			1	11	0	0	0	1	0	0	1	7	1	4			2	1	1	7	
34	Niedzieliska	6	33	0	2	0	0			0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2				0	1	0	2	
35	Chropaczówka	4	48	0	0	0	0			0	1	0	1	1	2	0	0	0	3	0	1			0	4	0	2	
36	Długoszyń Upadowa	20	48	0	0	0	0			1	0	0	0	0	3	1	5	0	0	0	1			2	4	0	4	
37	Długoszyń	28	134	0	0	0	1			0	3	0	1	0	0	1	3	2	0	2	2			2	3	0	16	
38	Długoszyń Dąbrowskiego	15	31	0	0	1	0			0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0	1			0	1	1	1	
39	Borowiec Dąbrowskiego	11	33	0	0	0	0			0	2	0	0	0	2	0	1	1	0	0	2			1	3	2	1	
40	Szczakowa OHP	0	0																									
41	Borowiec Moździerzowców II	8	37	0	0	0	0			0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0			2	1	0	4	
42	Borowiec Moździerzowców I	2	44	0	0	0	2			0	3	0	0	0	3	1	0	0	3	0	0			0	2	0	1	
43	Szczakowa Przychodnia	0	102	0	0	0	0			0	4	0	1	0	4	0	3	0	2	0	4			0	12	0	8	
44	Szczakowa Dworzec PKP	0	154	0	0	0	3			0	0	0	4	0	1	0	3	0	5	0	3			0	11	0	8	
Razem:		1918	1918	3	3	30	30	34	34	39	39	30	30	32	32	63	63	70	70	70	70	27	27	100	100	142	142	

Linia: 305 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - KRAKOWSKA - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.2)

LP	Przystanek	11:05		12:10		13:06		13:10		13:49		13:57		14:40		14:50		15:21		15:50		16:20		17:05		17:30			
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	2	0	5	0			8	0			7	0			1	0	5	0	2	0	9	0	9	0	2	0		
2	Szczakowa Przychodnia	12	0	0	0			4	0			3	0			1	0	0	0	5	0	2	0	2	0	2	0		
3	Borowiec Moździerzowców I	0	0	2	0			1	0			1	0			4	1	2	0	2	0	3	0	1	0	4	0		
4	Borowiec Moździerzowców II	1	1	0	0			3	0			2	2			0	0	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0		
5	Szczakowa OHP											1	0																
6	Borowiec Dąbrowskiego	2	1	1	0			2	1			3	0			2	0	2	1	3	0	0	0	2	2	0	0		
7	Długoszyń Dąbrowskiego	1	0	2	0			2	0			3	0			0	1	6	0	0	1	0	0	0	0	3	0		
8	Długoszyń	10	1	9	1			7	1			12	1			4	0	0	0	6	0	10	2	3	0	1	2		
9	Długoszyń Upadowa	1	0	3	0			7	0			3	1			1	0	1	0	0	2	0	1	3	0	0	1		
10	Chropaczówka	4	0	3	1			2	0			3	0			3	0	3	5	0	0	1	1	2	2	1	0		
11	Niedzieliska	3	0	2	1			3	0			0	0			1	1	9	0	4	1	0	0	2	0	2	0		
12	Niedzieliska Klub Relaks	1	0	2	0			6	1			1	0			4	0	3	0	3	4	0	2	1	2	1	0		
13	Niedzieliska Wiejska	1	1	0	4			0	2			0	3			0	0	2	0	4	2	0	1	0	2	2	0		
14	Osiedle Cegielniana	0	4	3	2			3	3			0	1			4	5	0	10	0	2	3	0	0	2	5	2		
15	Leopold	2	7	7	3			1	9			6	8			4	3	8	6	6	1	6	5	6	5	2	4		
16	Pechnik	1	3	7	1			0	3			7	2			5	3	1	2	4	1	4	5	1	4	0	2		
17	Pechnik Cmentarz	0	3	4	3			0	3			0	3			1	2	0	2	0	5	0	3	1	0	0	2		
18	Centrum							0	19			0	23														5	9	
19	Urząd Miejski							0	4			0	4														0	2	
20	Rogałka							0	2			0	0														0	2	
21	Krakowska Pętla							0	1			0	4														0	4	
22	Rzemieślnicza	1	4	2	11											2	4	3	2	3	4	0	3	0	7				
23	Matejki	1	11	4	15											3	14	5	11	3	10	2	8	1	5				
24	Krakowska					2	0			4	0			6	0														
25	Rogałka					1	0			2	1			0	0														
26	Urząd Miejski					6	0			9	0			2	0														
27	Centrum	27	9	19	4	21	0			17	6			23	1	22	2	12	9	19	6	21	7	27	2				
28	Pechnik Cmentarz	4	1	3	0	3	0			2	1			7	0	2	3	0	3	5	1	1	1	1	6	0			
29	Pechnik	7	4	6	8	2	0			2	6			2	3	5	1	2	3	4	2	4	4	4	4	2			
30	Leopold	9	3	6	10	11	6			6	8			7	14	6	6	7	2	6	5	8	5	8	5				
31	Osiedle Cegielniana	3	0	1	2	8	2			0	2			3	1	3	2	6	1	2	0	4	1	2	3				
32	Niedzieliska Wiejska	0	7	1	0	1	4			0	1			1	2	0	0	1	3	4	0	2	1	1	0				
33	Niedzieliska Klub Relaks	1	2	0	1	1	15			1	0			2	5	0	2	5	3	0	4	0	2	0	1				
34	Niedzieliska	1	1	0	1	0	3			0	3			0	3	0	1	0	1	0	1	0	1	3	1				
35	Chropaczówka	0	2	0	4	0	2			0	1			0	2	0	0	1	3	0	1	0	1	0	6				
36	Długoszyń Upadowa	0	2	3	1	0	7			0	0			1	1	0	3	0	3	0	2	1	1	0	2				
37	Długoszyń	5	4	0	8	0	1			0	5			0	8	0	6	0	10	3	7	0	16	0	5				
38	Długoszyń Dąbrowskiego	1	0	1	0	0	0			1	0			0	7	0	1	0	0	1	2	1	1	0	6				
39	Borowiec Dąbrowskiego	1	5	0	2	0	0			1	1			0	1	0	5	0	0	0	2	0	1	2	2				
40	Szczakowa OHP																												
41	Borowiec Moździerzowców II	0	3	0	1	0	12			0	2			0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	2	1				
42	Borowiec Moździerzowców I	0	0	0	2	0	0			1	2			0	3	0	0	0	0	0	3	0	3	0	2				
43	Szczakowa Przychodnia	0	8	0	6	0	4			0	1			0	1	0	3	0	2	0	6	0	6	0	7				
44	Szczakowa Dworzec PKP	0	15	0	4	0	0			0	6			0	2	0	9	0	1	0	13	0	0	0	13				
Razem:		102	102	96	96	56	56	49	49	46	46	52	52	54	54	78	78	86	86	91	91	82	82	89	89	30	30		

Linia: 305 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - KRAKOWSKA - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.3)

LP	Przystanek	18:10		19:05		20:00		21:00		22:35	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	7	0	3	0	17	0	3	0	3	0
2	Szczakowa Przychodnia	4	1	2	0	3	0	7	0	0	0
3	Borowiec Moździerzowców I	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
4	Borowiec Moździerzowców II	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0
5	Szczakowa OHP										
6	Borowiec Dąbrowskiego	3	1	4	2	0	0	0	0	0	0
7	Długoszyń Dąbrowskiego	0	0	3	0	0	0	1	1	0	1
8	Długoszyń	3	1	0	0	2	0	7	0	1	3
9	Długoszyń Upadowa	3	0	0	0	0	1	1	0	6	0
10	Chropaczówka	0	0	2	0	2	0	6	0	0	0
11	Niedzieliska	0	0	0	0	4	0	1	0	0	1
12	Niedzieliska Klub Relaks	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
13	Niedzieliska Wiejska	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
14	Osiedle Cegielniana	0	3	5	1	2	6	1	1	1	1
15	Leopold	2	4	3	4	2	6	2	11	5	2
16	Pechnik	1	0	1	2	0	14	1	3	2	2
17	Pechnik Cmentarz	0	0	4	1	0	2	0	1	0	0
18	Centrum										
19	Urząd Miejski										
20	Rogałka										
21	Krakowska Pętla										
22	Rzemieślnicza	0	4	3	1	5	1	0	2	3	0
23	Matejki	5	5	0	0	1	4	3	4	3	1
24	Krakowska										
25	Rogałka										
26	Urząd Miejski										
27	Centrum	17	3	12	2	7	0	17	8	20	6
28	Pechnik Cmentarz	4	1	2	3	1	1	1	0	0	4
29	Pechnik	0	1	3	12	3	0	1	6	0	9
30	Leopold	6	6	12	7	6	4	7	1	4	6
31	Osiedle Cegielniana	4	0	12	0	11	2	3	0	5	0
32	Niedzieliska Wiejska	0	2	0	0	9	0	2	0	1	0
33	Niedzieliska Klub Relaks	2	0	0	2	0	2	0	7	0	0
34	Niedzieliska	0	1	1	4	0	1	1	2	0	0
35	Chropaczówka	0	3	0	5	0	2	2	2	0	0
36	Długoszyń Upadowa	1	1	1	1	8	6	1	0	0	1
37	Długoszyń	2	11	8	5	1	6	2	7	0	6
38	Długoszyń Dąbrowskiego	3	0	0	5	2	0	1	2	0	1
39	Borowiec Dąbrowskiego	0	0	1	0	2	2	0	1	0	0
40	Szczakowa OHP										
41	Borowiec Moździerzowców II	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0
42	Borowiec Moździerzowców I	0	3	0	5	0	0	0	6	0	1
43	Szczakowa Przychodnia	0	4	0	3	0	8	0	4	0	1
44	Szczakowa Dworzec PKP	0	11	0	17	0	16	0	1	0	8
	Razem:	68	68	84	84	89	89	72	72	54	54

Linia: 306 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - CIĘŻKOWICE - KRAKOWSKA

LP	Przystanek	Doba		03:52		05:00		06:48		07:33		14:04		14:43		15:47		16:37		18:12	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	12	0	0	0	0	0	0	0			10	0			1	0	1	0	0	0
2	Rogatka	10	0	4	0	0	0	1	0			3	0			0	0	0	0	0	2
3	Urząd Miejski	22	3	0	0	0	0	3	1			8	2			2	0	3	0	6	0
4	Centrum	98	6	0	0	7	0	7	1	10	0	13	2	23	0	11	0	16	0	11	3
5	Chelmońskiego	9	7	0	0	0	0	0	7	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0
6	Szpital	7	11	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	5	0	0	2	2	3	2
7	Chelmońskiego Pompy	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
8	Wilkoszyn Chelmońskiego	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
9	Ciężkowice Dęby	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
10	Ciężkowice Górka	3	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
11	Ciężkowice Turystyczna	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	1	0	0	0
12	Ciężkowice Stadion	7	21	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	2	4	5	1	5	0	7
13	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	1	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1
14	Ciężkowice Braci Śniadeckich	0	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3	0	0	0	1	0	0
15	Ciężkowice Szkoła	6	23	1	0	0	0	2	4	3	0	8	0	3	0	1	0	5	1	1	1
16	Ciężkowice Kościół	25	26	1	0	5	0	3	0	3	3	1	9	6	5	0	6	4	2	2	1
17	Ciężkowice Bagienko	21	27	1	0	4	0	3	1	3	0	1	3	3	3	5	2	1	5	0	13
18	Ciężkowice Młyny Serafińskie	24	21	5	0	5	1	3	4	2	0	1	7	3	1	1	2	1	4	3	2
19	Ciężkowice Grabańka	24	17	2	1	5	1	3	0	2	3	4	1	3	5	1	3	1	2	3	1
20	Ciężkowice Pełta	7	9	0	3	0	0	2	3	1	2	2	0	1	0	0	0	1	0	0	1
21	Ciężkowice Bagienko	27	1	6	0	5	0	3	0	3	0	2	0	2	0	3	0	0	1	3	0
22	Ciężkowice Kościół	35	10	0	0	5	0	5	2	5	3	4	3	2	1	10	0	4	0	0	1
23	Ciężkowice Szkoła	4	3	0	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0
24	Ciężkowice Braci Śniadeckich	4	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0
25	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	8	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3	0	1	0	0	0	2	0	0	0
26	Ciężkowice Stadion	27	13	3	0	4	0	4	0	3	0	4	3	5	5	0	4	3	0	1	1
27	Ciężkowice Turystyczna	4	3	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0
28	Ciężkowice Górka	2	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
29	Ciężkowice Dęby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	Wilkoszyn Chelmońskiego	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0
31	Chelmońskiego Pompy	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0
32	Szpital	14	10	0	0	2	1	7	1	2	2	1	4	0	0	0	2	1	0	1	1
33	Obrońców Poczty Gdańskiej	1	20	0	1	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	1
34	Stojalowskiego	1	53	0	6	0	7	0	12	0	9	0	4	1	7	0	0	2	0	6	6
35	Centrum	0	37	0	14				0	11			0	12							
36	Urząd Miejski	2	32			0	13			0	8			0	4	1	1	1	2	0	4
37	Rogatka	0	12			0	4			0	4			0	3	0	0	0	1	0	0
38	Krakowska Pełta	0	24			0	12			0	3			0	1	0	4	0	4	0	0
	Razem:	419	419	25	25	45	45	48	48	46	46	64	64	58	58	40	40	45	45	48	48

Linia: 307 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - KRAKOWSKA - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:19		04:47		04:48		05:13		05:15		05:43		06:01		06:27		06:47		07:17		07:55				
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY			
1	Szczakowa Dworzec PKP	324	0			2	0					6	0	10	0	6	0	7	0	8	0	3	0	3	0	5	0	
2	Szczakowa Przychodnia	201	1			6	0					0	0	1	0	4	0	7	0	3	0	4	0	4	0	9	0	
3	Szczakowa Osiedle Gagarina	169	44			2	0					5	0	4	0	1	0	2	0	5	0	9	0	9	0	4	0	
4	Góra Piasku	191	45			3	1					3	0	1	1	1	0	1	0	2	0	6	1	6	1	11	2	
5	Górnosłaska	38	10			1	0					0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	
6	Niedzieliska	79	14			2	0					0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	
7	Niedzieliska Klub Relaks	81	23			1	0					1	0	0	0	5	0	0	0	1	2	0	2	0	2	0	3	
8	Niedzieliska Wiejska	29	30			0	1					1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	
9	Osiedle Cegielniana	38	176			0	9					0	3	0	3	0	6	1	6	0	8	5	4	5	4	0	6	
10	Leopold	143	233			4	0					2	6	0	4	2	6	2	2	1	5	2	15	2	15	2	4	
11	Pechnik	63	92			3	1					0	2	0	3	0	0	2	1	2	1	1	0	1	0	1	0	
12	Pechnik Cmentarz	24	86			0	7					0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	2	2	
13	Centrum	0	5			0	1																					
14	Urząd Miejski	0	5			0	0																					
15	Rogatka	0	4			0	0																					
16	Krakowska Pętla	0	10			0	4																					
17	Rzemieślnicza	71	158									2	3	3	2	3	2	0	7	2	1	3	4	3	4	2	6	
18	Matejki	120	243									8	1	0	1	5	4	4	3	1	1	10	4	10	4	2	5	
19	Krakowska	0	0	0	0			0	0	0	0																	
20	Rogatka	1	0	1	0			0	0	0	0																	
21	Urząd Miejski	0	0	0	0			0	0	0	0																	
22	Centrum	446	177	0	0			1	0	5	0	0	2	2	1	4	3	7	2	8	5	8	2	8	2	5	4	
23	Pechnik Cmentarz	61	23	1	0			0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	3	1
24	Pechnik	94	62	0	0			1	0	2	0	2	1	0	0	2	2	3	2	0	1	3	3	3	3	3	0	
25	Leopold	224	122	1	1			1	0	4	0	2	0	3	0	6	0	4	2	1	0	3	2	3	2	14	0	
26	Osiedle Cegielniana	123	37	3	0			0	0	1	0	2	1	2	0	4	2	3	2	2	0	1	1	1	1	1	3	2
27	Niedzieliska Wiejska	42	30	0	0			0	0	4	0	1	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
28	Niedzieliska Klub Relaks	21	94	0	0			0	0	0	5	0	9	2	0	0	2	0	2	0	0	0	9	0	9	0	3	
29	Niedzieliska	14	55	0	0			0	0	1	0	2	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	
30	Górnosłaska	15	49	0	0			0	0	0	1	0	0	0	3	0	9	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	
31	Góra Piasku	42	205	1	4			0	1	1	2	2	3	2	0	0	1	1	5	0	4	1	2	1	2	1	3	
32	Szczakowa Osiedle Gagarina	23	196	0	0			0	1	0	4	1	4	0	2	1	0	0	1	0	6	0	2	0	2	0	3	
33	Szczakowa Przychodnia	0	158	0	0			0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	6	0	6	0	9	9	
34	Szczakowa Dworzec PKP	0	290	0	2			0	1	0	3	0	5	0	8	0	10	0	2	0	2	0	4	0	4	0	12	
	Razem:	2677	2677	7	7	24	24	3	3	18	18	41	41	30	30	50	50	47	47	37	37	64	64	64	64	69	69	

Linia: 307 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - KRAKOWSKA - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.2)

LP	Przystanek	08:20		08:55		09:25		09:55		10:25		10:55		11:25		11:54		12:25		12:50		13:20		13:40		14:05		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Szczakowa Dworzec PKP	17	0	13	0	12	0	16	0	4	0	8	0	9	0	6	0	13	0	18	0	4	0	11	0	10	0	
2	Szczakowa Przychodnia	4	0	4	0	9	0	7	0	8	0	11	1	6	0	8	0	5	0	9	0	5	0	9	0	5	0	
3	Szczakowa Osiedle Gagarina	4	1	8	0	9	2	6	2	7	2	5	0	4	0	1	2	12	2	10	1	2	0	5	0	7	4	
4	Góra Piasku	7	3	6	1	11	2	10	2	10	2	3	0	5	1	5	3	7	0	4	0	4	0	3	0	12	2	
5	Górnośląska	2	0	1	1	0	0	5	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	
6	Niedzieliska	6	0	10	0	0	0	19	0	4	0	5	0	2	0	0	0	1	0	3	0	0	0	3	1	1	0	
7	Niedzieliska Klub Relaks	3	2	1	1	2	0	0	4	4	0	4	0	5	0	2	0	0	0	3	1	0	2	8	3	11	0	
8	Niedzieliska Wiejska	0	1	0	0	1	1	0	0	0	3	1	0	2	0	2	2	1	3	0	1	2	0	0	0	1	1	
9	Osiedle Cegielniana	4	6	3	8	2	4	0	6	0	7	1	10	1	2	0	3	2	5	0	10	0	0	3	6	2	8	
10	Leopold	8	7	4	8	7	7	0	12	4	6	6	4	5	10	11	3	4	7	5	6	3	3	4	3	3	11	
11	Pechnik	3	5	3	6	4	2	2	0	3	4	7	3	2	7	3	3	0	2	3	7	1	2	4	5	0	3	
12	Pechnik Cmentarz	1	10	2	2	3	1	1	3	2	0	1	8	0	4	0	4	0	9	0	1	2	2	0	0	0	2	
13	Centrum																											
14	Urząd Miejski																											
15	Rogátka																											
16	Krakowska Pętla																											
17	Rzemieślnicza	3	8	2	7	2	9	3	8	1	8	2	2	2	1	5	5	3	1	3	10	3	9	3	9	0	7	
18	Matejki	9	16	1	16	2	19	0	19	2	11	5	11	0	8	6	9	3	8	0	11	1	3	4	11	3	8	
19	Krakowska																											
20	Rogátka																											
21	Urząd Miejski																											
22	Centrum	24	7	12	1	16	13	22	0	15	6	15	11	20	5	31	4	5	17	7	5	24	2	12	15	19	5	
23	Pechnik Cmentarz	0	0	5	1	0	1	1	1	4	2	1	1	3	1	5	0	1	0	0	1	1	1	1	3	1	9	1
24	Pechnik	0	3	4	4	1	3	1	4	2	2	0	2	5	5	8	3	3	2	3	0	1	3	1	0	4	2	
25	Leopold	5	6	4	7	6	5	11	10	9	4	10	5	5	4	10	5	3	2	5	1	7	2	5	5	8	8	
26	Osiedle Cegielniana	1	1	3	1	2	1	2	0	2	0	3	0	3	1	5	0	2	0	1	2	4	1	5	0	6	2	
27	Niedzieliska Wiejska	0	1	0	0	2	1	2	1	0	4	1	0	0	0	4	0	0	2	0	0	1	2	0	1	0	1	
28	Niedzieliska Klub Relaks	0	1	0	4	1	0	0	1	2	1	0	4	0	1	2	9	5	1	0	7	1	1	0	3	0	5	
29	Niedzieliska	1	4	1	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0	3	0	4	3	0	2	1	0	3	0	2	0	1	
30	Górnośląska	6	7	0	0	0	1	3	5	0	0	1	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	9	
31	Góra Piasku	2	2	0	0	3	5	2	5	4	10	4	3	3	8	0	14	2	6	0	4	0	1	0	7	2	3	
32	Szczakowa Osiedle Gagarina	0	11	3	5	1	10	1	6	0	5	0	7	2	5	0	5	0	0	3	4	1	7	0	3	0	5	
33	Szczakowa Przychodnia	0	3	0	5	0	4	0	7	0	5	0	8	0	4	0	15	0	4	0	3	0	4	0	5	0	0	
34	Szczakowa Dworzec PKP	0	5	0	9	0	5	0	12	0	6	0	12	0	15	0	16	0	4	0	3	0	19	0	1	0	19	
	Razem:	110	110	90	90	96	96	114	114	88	88	93	93	86	86	115	115	75	75	79	79	67	67	83	83	107	107	

Linia: 307 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - KRAKOWSKA - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.3)

LP	Przystanek	14:35		15:05		15:35		16:05		16:35		16:55		17:25		18:00		18:35		18:55		19:25		20:25		21:25		21:55		22:10		23:25		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	
1	Szczakowa Dworzec PKP	11	0	11	0	10	0	14	0	10	0	4	0	8	0	8	0	14	0	3	0	12	0	12	0	3	0	4	0	3	0	6	0	
2	Szczakowa Przychodnia	4	0	3	0	3	0	8	0	5	0	5	0	3	0	7	0	4	0	5	0	12	0	4	0	4	0	1	0	4	0	1	0	
3	Szczakowa Osiedle Gagarina	8	4	5	0	1	1	2	4	5	1	6	0	3	3	0	0	6	3	0	1	1	4	8	0	3	2	0	2	0	0	0	3	
4	Góra Piasku	6	1	4	0	3	1	10	3	9	6	4	3	5	1	0	0	5	1	5	0	4	3	5	4	1	0	4	0	5	0	0	0	
5	Górnosłaska	0	1	5	0	1	0	2	0	1	0	4	0	0	1	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	
6	Niedzielska	1	0	2	1	0	1	1	1	0	0	3	1	3	0	2	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	6	1	0	0	0	
7	Niedzielska Klub Relaks	4	0	0	1	0	1	3	1	0	0	0	2	2	0	3	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	8	0	1	0	1	0	
8	Niedzielska Wiejska	1	1	0	0	0	1	2	1	0	3	1	1	0	0	2	1	2	3	2	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	3	0	
9	Osiedle Cegielniana	1	1	2	6	1	4	1	6	3	3	0	3	0	3	0	1	0	7	0	5	1	5	0	6	0	2	0	0	0	0	0	0	
10	Leopold	2	5	5	4	7	4	5	8	4	9	6	6	12	5	10	8	2	7	1	5	1	7	3	10	0	2	0	2	2	5	2	2	
11	Pechnik	0	2	1	1	2	2	2	5	1	5	2	2	1	3	2	2	1	0	1	3	0	1	1	3	1	0	2	2	0	4	1	0	
12	Pechnik Cmentarz	1	1	1	1	0	1	5	2	1	3	1	3	0	2	0	1	0	2	0	2	0	1	0	1	1	0	1	2	0	0	1	1	
13	Centrum																			0	0									0	1	0	3	
14	Urząd Miejski																			0	2									0	3	0	0	
15	Rogatka																			0	0									0	2	0	2	
16	Krakowska Pętla																			0	0									0	1	0	5	
17	Rzemieślnicza	2	4	1	5	2	3	0	4	1	2	0	2	4	2	0	4	0	5			2	5	0	1	7	6	2	2					
18	Matejki	2	10	0	7	0	5	15	11	3	3	3	6	6	6	0	4	1	8			3	0	3	5	6	0	2	5					
19	Krakowska																																	
20	Rogatka																																	
21	Urząd Miejski																																	
22	Centrum	12	5	12	13	18	4	14	8	18	2	24	7	17	8	5	4	17	2			16	4	9	3	7	2	7	3					
23	Pechnik Cmentarz	0	0	0	0	1	1	3	1	3	0	1	1	0	1	3	0	3	0			2	0	1	0	1	1	1	1					
24	Pechnik	5	0	2	0	5	2	3	2	6	1	6	2	1	1	4	1	1	0			3	7	2	0	3	1	1	0					
25	Leopold	9	2	2	4	10	4	9	12	6	2	6	9	2	1	7	4	12	1			7	5	9	2	8	4	7	1					
26	Osiedle Cegielniana	8	0	3	1	1	1	3	5	12	1	3	5	10	2	3	1	4	1			0	1	7	1	2	0	6	0					
27	Niedzielska Wiejska	2	1	0	0	1	1	5	1	0	1	1	2	0	0	6	0	3	2			2	1	0	3	1	3	3	0					
28	Niedzielska Klub Relaks	1	3	1	0	2	4	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1			1	1	0	4	1	1	0	1					
29	Niedzielska	0	0	1	1	0	0	1	0	0	5	0	4	0	1	0	2	1	4			0	3	0	1	0	2	0	1					
30	Górnosłaska	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0			0	0	0	0	0	0	0	0					
31	Góra Piasku	0	16	0	6	1	6	0	15	5	14	1	4	1	12	0	6	1	6			1	3	0	7	0	5	0	10					
32	Szczakowa Osiedle Gagarina	0	7	3	4	1	7	2	8	1	13	0	4	3	5	0	19	0	12			0	5	0	2	0	5	0	7					
33	Szczakowa Przychodnia	0	6	0	6	0	5	0	3	0	8	0	4	0	10	0	5	0	4			0	6	0	3	0	3	0	1					
34	Szczakowa Dworzec PKP	0	8	0	3	0	11	0	8	0	13	0	12	0	13	0	3	0	12			0	4	0	8	0	10	0	6					
	Razem:	80	80	64	64	70	70	110	110	95	95	83	83	81	81	68	68	80	80	20	20	70	70	65	65	50	50	52	52	16	16	16	16	

Linia: 311 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - OSIEDLE STAŁE

LP	Przystanek	Doba		05:25		05:25		07:25		08:20		08:20		14:55	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	46	0	11	0	2	0	12	0	2	0	9	0	10	0
2	Szczakowa Przychodnia	21	0	2	0	0	0	3	0	5	0	4	0	7	0
3	Szczakowa Osiedle Gagarina	7	11	1	0	1	1	2	0	0	0	1	2	2	8
4	Góra Piasku	12	5	0	0	2	0	8	1	1	1	1	1	0	2
5	Góra Piasku Batorego Szkoła	4	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0
6	Borowiec Dąbrowskiego	9	3	6	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0
7	Długoszyń Dąbrowskiego	11	3	0	0	1	0	8	3	1	0	1	0	0	0
8	Długoszyń	11	1	0	0	6	0	1	0	4	1	0	0	0	0
9	Długoszyń Upadowa	4	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
10	Chropaczówka	5	4	0	0	0	0	2	3	2	0	0	0	1	1
11	Niedzieliska	5	0	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
12	Niedzieliska Klub Relaks	3	5	1	1	0	0	0	2	0	2	2	0	0	0
13	Niedzieliska Wiejska	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
14	Szczakowska	0	5	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0
15	Osiedle Stałe	22	85	5	11	17	10	0	26	0	15	0	14	0	9
16	Wojska Polskiego	0	3	0	3	0	0								
17	Dąbrowszczaków	0	11	0	3	0	8								
18	Darwina	2	4	2	3	0	1								
19	Martyniaków	0	0	0	0	0	0								
20	Martyniaków Przejazd	0	5	0	4	0	1								
21	Podłęże Stadion	0	0	0	0	0	0								
22	Podłęże Kościół	0	0	0	0	0	0								
23	Podłęże Osiedle	5	1	0	1	5	0								
24	Podłęże Przychodnia	2	1	0	0	2	1								
25	Osiedle Cegielniana	0	1	0	0	0	1								
26	Niedzieliska Wiejska	0	3	0	0	0	3								
27	Niedzieliska Klub Relaks	0	0	0	0	0	0								
28	Niedzieliska	0	0	0	0	0	0								
29	Chropaczówka	0	0	0	0	0	0								
30	Długoszyń Upadowa	0	0	0	0	0	0								
31	Długoszyń	0	1	0	1	0	0								
32	Długoszyń Dąbrowskiego	0	0	0	0	0	0								
33	Borowiec Dąbrowskiego	0	0	0	0	0	0								
34	Góra Piasku Batorego Szkoła	0	1	0	0	0	1								
35	Góra Piasku	1	5	0	0	1	5								
36	Szczakowa Osiedle Gagarina	0	2	0	2	0	0								
37	Szczakowa Przychodnia	0	8	0	0	0	8								
38	Szczakowa Dworzec PKP	0	1	0	0	0	1								
	Razem:	171	171	31	31	42	42	38	38	20	20	20	20	20	20

Linia: 311 Trasa / kierunek: (Jaworzno) OSIEDLE STAŁE - SZCZAKOWA DWORZEC PKP

LP	Przystanek	Doba		07:53		08:48		12:59		13:40		13:40	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	2	0							1	0	1	0
2	Szczakowa Przychodnia	6	0							6	0	0	0
3	Szczakowa Osiedle Gagarina	4	0							2	0	2	0
4	Góra Piasku	2	1							1	0	1	1
5	Góra Piasku Batorego Szkoła	2	0							2	0	0	0
6	Borowiec Dąbrowskiego	1	1							1	1	0	0
7	Długoszyn Dąbrowskiego	0	2							0	1	0	1
8	Długoszyn	2	3							1	2	1	1
9	Długoszyn Upadowa	0	0							0	0	0	0
10	Chropaczówka	1	0							1	0	0	0
11	Niedzieliska	0	0							0	0	0	0
12	Niedzieliska Klub Relaks	0	1							0	1	0	0
13	Niedzieliska Wiejska	0	0							0	0	0	0
14	Osiedle Cegielniana	0	3							0	3	0	0
15	Podłęże Przychodnia	1	1							0	1	1	0
16	Podłęże Osiedle	1	4							1	2	0	2
17	Podłęże Kościół	0	0							0	0	0	0
18	Podłęże Stadion	0	0							0	0	0	0
19	Martyniaków Przejazd	1	0							0	0	1	0
20	Martyniaków	0	0							0	0	0	0
21	Darwina	2	0							2	0	0	0
22	Dąbrowszczaków	14	0							4	0	10	0
23	Wojska Polskiego	0	0							0	0	0	0
24	Osiedle Stałe	52	17	12	0	5	0	9	0	14	7	12	10
25	Urząd Skarbowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Osiedle Cegielniana	11	1	6	0	1	0	1	0	0	1	3	0
27	Niedzieliska Wiejska	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
28	Niedzieliska Klub Relaks	1	10	0	7	1	1	0	1	0	0	0	1
29	Niedzieliska	1	3	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
30	Chropaczówka	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
31	Długoszyn Upadowa	3	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1
32	Długoszyn	5	8	4	2	1	2	0	1	0	1	0	2
33	Długoszyn Dąbrowskiego	6	3	2	2	3	0	1	1	0	0	0	0
34	Borowiec Dąbrowskiego	6	1	0	0	5	0	0	1	1	0	0	0
35	Góra Piasku Batorego Szkoła	0	8	0	4	0	0	0	2	0	0	0	2
36	Góra Piasku	2	15	0	4	1	3	0	0	1	7	0	1
37	Szczakowa Osiedle Gagarina	6	10	1	1	1	1	1	1	3	3	0	4
38	Szczakowa Przychodnia	0	13	0	0	0	5	0	3	0	3	0	2
39	Szczakowa Dworzec PKP	0	25	0	6	0	5	0	2	0	8	0	4
	Razem:	135	135	27	27	19	19	12	12	41	41	36	36

Linia: 312 Trasa / kierunek: KRAKOWSKA - JELEŃ DĄB PĘTLA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		05:42		06:01		06:24		06:59		07:14		08:14		08:44		09:09		09:34		10:24		10:49		11:39		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Krakowska	113	0	4	0	2	0	7	0	3	0	0	0	2	0	8	0	3	0	4	0	1	0	1	0	4	0	
2	Rogatka	52	4	4	2	0	0	1	0	2	0	2	0	5	0	3	0	5	0	1	1	5	1	0	0	1	0	
3	Urząd Miejski	190	10	2	0	0	0	3	0	12	0	6	1	7	0	3	1	7	2	5	0	4	0	7	0	10	0	
4	Matejki	367	27	4	0	3	0	12	0	7	1	13	0	12	3	7	1	9	2	9	2	17	2	21	1	19	2	
5	Matejki Arkady	116	37	7	5	2	0	3	0	5	0	6	1	1	3	2	2	3	0	0	5	1	5	0	8	0		
6	Stara Huta Spacerowa	2	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
7	Azot Osiedle	10	51	0	2	3	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4	0	0	1	6		
8	Organika	7	37	0	2	0	0	0	4	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	3	0	3	0	0	
9	Azot	12	23	0	0	0	1	2	7	0	3	0	0	0	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
10	Szyb Sobieski	36	109	0	7	0	0	0	3	1	3	1	1	1	0	1	0	5	0	1	1	3	0	2	2	9	2	8
11	Sobieski Pętla	30	102	0	3	1	0	0	0	0	1	4	0	2	2	0	4	1	2	1	3	2	4	0	9	0	5	
12	Jeleń Lipinka	6	22			0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	2	0	2	0	1	0	0	0	0	
13	Jeleń Cmentarz	22	36			1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	2	2	0	1	0	0	2	1	
14	Jeleń Rynek	31	86			2	5	1	3	0	3	1	2	3	3	0	4	2	3	3	5	0	6	3	3	0	5	
15	Jeleń Banasika	20	64																									
16	Jeleń Przedszkole	12	14																									
17	Jeleń Rynek	6	7																									
18	Jeleń Kościół	4	11			0	2						0	3			1	0			0	0		0	0	1	2	
19	Jeleń Dolina	2	33			0	0						0	1			0	1			0	2		0	4	1	3	
20	Jeleń Wielki Dół	2	24			0	2						0	0			0	3			0	1		0	3	0	2	
21	Jeleń Leg Pawilon	11	53			0	2						5	2			0	0			0	2		1	5	1	0	
22	Jeleń Leg Pętla	6	48			0	0						1	0			0	1			0	2		0	1	3	4	
23	Jeleń Przedszkole	8	30					0	1	0	1	1	0	2	4			0	1			2	2			0	0	
24	Jeleń Banasika	4	16										4	7													0	9
25	Jeleń Szkoła	9	67					0	0	0	5	0	0	0	7			0	6			0	5			2	2	
26	Jeleń Piekarnia	1	32					0	1	0	1	0	0	0	2			0	2			0	1			0	1	
27	Jeleń Centrum Handlowe	1	34					0	2	0	5	0	19	0	3			0	0			0	1			0	1	
28	Jeleń Park Przemysłowy	2	8					0	2	0	0	0	0	0	0			0	0			0	1			0	0	
29	Jeleń Dąb Leśniczówka	2	25					0	0	0	4	0	2	0	0			0	2			0	2			0	0	
30	Jeleń Dąb Sklep	5	38					0	4	1	2	0	0	0	6			0	0			0	0			4	5	
31	Jeleń Dąb Pętla	3	24					0	2	0	0	0	3	0	0			0	1			0	0			0	2	
32	Jeleń Rynek	2	0																									
33	Jeleń Piekarnia	0	1																									
34	Jeleń Szkoła	4	1																									
35	Jeleń Przedszkole	0	0																									
36	Jeleń Rynek	1	0																									
37	Jeleń Kościół	2	0																									
38	Jeleń Dolina	0	5																									
39	Jeleń Wielki Dół	0	0																									
40	Jeleń Leg Pawilon	0	6																									
41	Jeleń Leg Pętla	0	4																									
Razem:		1101	1101	21	21	14	14	30	30	32	32	44	44	36	36	25	25	33	33	26	26	37	37	40	40	59	59	

Linia: 312 Trasa / kierunek: KRAKOWSKA - JELEN DĄB PĘTLA (cz.2)

LP	Przystanek	12:09		12:44		13:10		13:29		14:14		14:34		15:09		15:24		15:44		16:19		16:39		17:19		17:44	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	3	0	3	0	3	0	4	0	6	0	5	0	12	0	8	0	4	0	2	0	1	0	7	0	4	0
2	Rogatka	6	0	1	0	1	0	4	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0
3	Urząd Miejski	3	1	7	0	9	1	6	0	7	2	4	0	9	0	9	2	2	0	12	0	5	0	10	0	6	0
4	Matejki	19	0	19	0	17	0	23	0	12	1	12	2	23	0	11	1	8	0	15	4	11	1	21	0	11	1
5	Matejki Arkady	4	2	8	0	7	0	11	0	4	2	1	3	2	1	3	5	2	4	4	0	2	0	7	2	6	1
6	Stara Huta Spacerowa	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
7	Azot Osiedle	0	2	0	0	0	0	2	9	0	1	0	1	0	2	0	3	0	0	0	8	0	1	0	2	2	2
8	Organika	0	0	2	2	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	1	0	1
9	Azot	2	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
10	Szyb Sobieski	2	9	5	5	0	11	2	6	4	3	2	1	1	3	4	2	1	2	3	0	0	3	1	3	1	5
11	Sobieski Pętla	6	9	0	9	0	5	7	3	0	6	0	0	3	8	0	4	2	0	0	10	0	1	1	3	0	1
12	Jeleń Lipinka	0	3	0	1	0	0	0	2	2	0	0	1	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0
13	Jeleń Cmentarz	0	3	1	2	6	2	0	1	0	0	0	1	0	4	0	2	0	2	4	2	0	0	1	0	0	5
14	Jeleń Rynek	0	3	3	3	2	0	0	6	0	3	2	2	1	6	1	1	0	2	0	4	4	4	2	1	0	1
15	Jeleń Banasika	1	4			0	15			1	10			2	15			0	0	8	10			8	3		
16	Jeleń Przedszkole	0	0			0	5			4	1			0	0			0	2	6	0			2	5		
17	Jeleń Rynek	1	0			0	0			1	1			0	1			0	0	2	0			0	5		
18	Jeleń Kościół	1	1			0	1			0	0			1	1			0	0	0	0			0	0		
19	Jeleń Dolina	0	1			0	0			0	1			0	0			0	0	0	8			0	7		
20	Jeleń Wielki Dół	0	0			0	2			0	0			0	1			0	3	0	0			0	3		
21	Jeleń Łęg Pawilon	0	9			0	0			0	4			1	8			0	1	0	4			0	8		
22	Jeleń Łęg Pętla	0	0			0	2			0	11			0	4			0	2	0	4			0	13		
23	Jeleń Przedszkole			2	4			0	3			0	1			0	3						0	3		0	2
24	Jeleń Banasika																										
25	Jeleń Szkoła			0	5			1	12			0	4			4	3						0	6		0	7
26	Jeleń Piekarnia			0	0			0	9			0	3			0	1						0	1		0	2
27	Jeleń Centrum Handlowe			0	0			0	0			0	0			1	0						0	0		0	0
28	Jeleń Park Przemysłowy			0	0			2	3			0	0			0	2						0	0		0	0
29	Jeleń Dąb Leśniczówka			0	1			2	2			0	2			0	6						0	1		0	2
30	Jeleń Dąb Sklep			0	9			0	2			0	2			0	2						0	1		0	1
31	Jeleń Dąb Pętla			3	4			0	0			0	3			0	1						0	2		0	2
32	Jeleń Rynek			2	0																						
33	Jeleń Piekarnia			0	1																						
34	Jeleń Szkoła			4	1																						
35	Jeleń Przedszkole			0	0																						
36	Jeleń Rynek			1	0																						
37	Jeleń Kościół			2	0																						
38	Jeleń Dolina			0	5																						
39	Jeleń Wielki Dół			0	0																						
40	Jeleń Łęg Pawilon			0	6																						
41	Jeleń Łęg Pętla			0	4																						
	Razem:	48	48	64	64	45	45	64	64	46	46	26	26	58	58	42	42	19	19	56	56	24	24	61	61	34	34

Linia: 312 Trasa / kierunek: KRAKOWSKA - JELEN DĄB PĘTLA (cz.3)

LP	Przystanek	18:24		19:34		20:04		20:59	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	3	0	2	0	3	0	4	0
2	Rogatka	0	0	0	0	2	0	0	0
3	Urząd Miejski	5	0	5	0	7	0	18	0
4	Matejki	6	1	8	0	6	2	12	0
5	Matejki Arkady	1	1	2	0	5	0	1	1
6	Stara Huta Spacerowa	0	1	0	0	0	0	0	0
7	Azot Osiedle	0	0	0	2	0	1	0	1
8	Organika	1	1	0	1	0	2	0	2
9	Azot	0	0	1	1	2	0	1	1
10	Szyb Sobieski	0	0	0	3	1	3	2	7
11	Sobieski Pętla	0	0	0	1	0	2	0	7
12	Jeleń Lipinka	1	0	0	1	0	0	0	0
13	Jeleń Cmentarz	0	1	0	2	1	0	2	0
14	Jeleń Rynek	0	2	1	1	0	5	0	4
15	Jeleń Banasika					0	7		
16	Jeleń Przedszkole					0	1		
17	Jeleń Rynek					2	0		
18	Jeleń Kościół	0	0	0	1	0	0	0	0
19	Jeleń Dolna	0	0	0	1	0	1	1	3
20	Jeleń Wielki Dół	2	2	0	1	0	1	0	0
21	Jeleń Łęg Pawilon	0	0	3	0	0	2	0	6
22	Jeleń Łęg Pętla	0	1	1	0	0	2	1	1
23	Jeleń Przedszkole	0	3	1	2			0	0
24	Jeleń Banasika								
25	Jeleń Szkoła	2	1	0	1			0	3
26	Jeleń Piekarnia	0	5	0	0			1	3
27	Jeleń Centrum Handlowe			0	1			0	2
28	Jeleń Park Przemysłowy			0	0			0	0
29	Jeleń Dąb Leśniczówka			0	1			0	0
30	Jeleń Dąb Sklep	0	2	0	1			0	1
31	Jeleń Dąb Pętla	0	0	0	3			0	1
32	Jeleń Rynek								
33	Jeleń Piekarnia								
34	Jeleń Szkoła								
35	Jeleń Przedszkole								
36	Jeleń Rynek								
37	Jeleń Kościół								
38	Jeleń Dolna								
39	Jeleń Wielki Dół								
40	Jeleń Łęg Pawilon								
41	Jeleń Łęg Pętla								
	Razem:	21	21	24	24	29	29	43	43

Linia: 312 Trasa / kierunek: JELEŃ DĄB PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:25		05:00		06:10		06:25		06:52		07:30		07:55		08:23		08:50		09:23		09:45		10:13			
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Jeleń Dąb Pętla	26	0	0	0	1	0																						
2	Jeleń Dąb Sklep	31	0	1	0	2	0					2	0	0	0	3	0				1	0				4	0		
3	Jeleń Dąb Leśniczówka	20	0	0	0	1	0					0	0	1	0	1	0				1	0					4	0	
4	Jeleń Park Przemysłowy	5	12	0	0	0	0					0	5	0	0	0	1				0	0				2	0		
5	Jeleń Centrum Handlowe	32	0	0	0	0	0					0	0	3	0	2	0				0	0				0	0		
6	Jeleń Przekarnia	33	1	3	0	4	0					2	0	0	0	4	1				3	0				1	0		
7	Jeleń Szkoła	91	7	3	0	3	0					8	0	10	2	1	0				13	0				9	2		
8	Jeleń Banasika	6	0																										
9	Jeleń Przedszkole	24	7	0	0	1	0					1	0	1	2	2	3				2	1				0	0		
10	Jeleń Rynek	0	0	0	0																								
11	Jeleń Kościół	0	0	0	0																								
12	Jeleń Dolina	0	0	0	0																								
13	Jeleń Wielki Dół	0	0	0	0																								
14	Jeleń Leg Pawilon	3	0	3	0																								
15	Jeleń Leg Pętla	32	8	1	0	2	0				0	0	0	4	0	0			5	0	0	0	3	0			3	0	
16	Jeleń Leg Pawilon	35	2	0	0	0	0				9	0	0	0	0	0			6	0	0	0	2	0			1	0	
17	Jeleń Wielki Dół	23	0	1	0	1	0				3	0	0	0	0	0				3	0	0	0	3	0			1	0
18	Jeleń Dolina	28	4	1	0	0	0				3	0	0	0	0	0			3	0	0	0	3	0			2	0	
19	Jeleń Kościół	17	3	0	0	1	0				1	0	0	0	0	0			1	1	0	0	3	1			1	0	
20	Jeleń Rynek	91	30	2	2	4	0				6	1	3	0	3	5	2	2		0	0	5	4	1	3	1	2	0	0
21	Jeleń Banasika	21	9																6	5			7	3			4	1	
22	Jeleń Przedszkole	7	1																0	1			4	0			2	0	
23	Jeleń Rynek	7	2																2	2			2	0			0	0	
24	Jeleń Cmentarz	25	12	0	0	2	0				1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	1	1	1	3	0
25	Jeleń Lipinka	28	7	1	0	2	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
26	Sobieski Pętla	118	17	1	0	2	0	6	0	5	0	1	2	1	0	8	0	4	0	9	0	7	1	7	2	5	1	0	
27	Szyb Sobieski	140	27	5	1	3	2	0	0	7	1	3	0	2	0	4	0	7	0	4	1	3	1	8	2	5	1	0	
28	Azot	41	5	1	0	1	0	2	0	3	0	0	0	1	1	1	0	2	0	3	0	1	0	2	0	0	0	0	
29	Organika	61	16	1	2	2	4	0	0	2	1	1	0	2	2	3	0	1	0	4	2	3	0	2	0	2	0	4	0
30	Stara Huta Spacerowa	17	16	0	0	0	0	0	2	1	1	3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1
31	Matejki Arkady	51	94	1	1	2	0	0	0	2	2	1	1	2	2	3	4	0	2	0	2	1	4	1	5	0	4	0	
32	Matejki	29	420	4	6	1	10	0	2	0	23	1	7	1	8	0	21	1	22	0	20	0	24	2	22	0	10	0	
33	Urząd Miejski	17	176	0	6	0	8	0	2	0	6	0	6	2	5	2	8	0	5	2	8	2	5	0	6	1	9	0	
34	Rogatka	1	62	0	0	0	0	0	2	0	2	0	7	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0	3	0	0	0	
35	Krakowska Pętla	0	122	0	11	0	11				0	7	0	0	0	2	0	4	0	3	0	9	0	3	0	0	0	6	
	Razem:	1060	1060	29	29	35	35	8	8	44	44	32	32	31	31	45	45	43	43	50	50	47	47	45	45	33	33	0	

Linia: 312 Trasa / kierunek: JELEŃ DĄB PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.2)

LP	Przystanek	10:55		11:25		12:20		12:43		13:25		13:53		14:10		14:53		15:07		15:43		16:00		16:23		16:47		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	
1	Jeleń Dąb Pętla	4	0			2	0							0	0							3	0					
2	Jeleń Dąb Sklep	0	0			1	0							0	0					5	0			0	0			
3	Jeleń Dąb Leśniczówka	1	0			1	0							1	0					3	0			3	0			
4	Jeleń Park Przemysłowy	0	0			2	0							1	0					0	0			0	6			
5	Jeleń Centrum Handlowe	0	0			0	0							1	0					2	0			23	0			
6	Jeleń Przekarnia	0	0			6	0							2	0					2	0			1	0			
7	Jeleń Szkoła	5	0			1	1							8	0					9	0			5	0			
8	Jeleń Banasika			6	0																							
9	Jeleń Przedszkole	5	1	0	0	1	0							4	0					2	0			0	0			
10	Jeleń Rynek																											
11	Jeleń Kościół																											
12	Jeleń Dolina																											
13	Jeleń Wielki Dół																											
14	Jeleń Leg Pawilon																											
15	Jeleń Leg Pętla			4	4	0	0	0	0	0	0	2	0			2	0	0	0	0	2	0			0	0	1	0
16	Jeleń Leg Pawilon			3	0	0	0	1	0	3	0	0	0			2	0	0	0	0	0	0			0	0	8	0
17	Jeleń Wielki Dół			2	0	0	0	0	0	2	0	4	0			0	0	0	0	2	0			0	0	0	0	
18	Jeleń Dolina			1	0	0	0	1	0	2	0	3	0			4	0	0	0	0	0			2	0	0	2	
19	Jeleń Kościół			2	0	0	0	1	0	0	0	0	0			1	0	0	0	6	1			0	0	0	0	
20	Jeleń Rynek	4	0	0	0	3	0	0	0	3	2	0	0	5	2	5	0	5	0	1	1	4	0	3	0	13	2	
21	Jeleń Banasika							4	0																			
22	Jeleń Przedszkole							1	0																			
23	Jeleń Rynek			0	0			3	0																			
24	Jeleń Cmentarz	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	6	0
25	Jeleń Lipinka	3	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0	4	0	
26	Sobieski Pętla	8	0	2	0	8	0	4	3	8	1	6	0	7	2	4	0	1	0	0	0	1	1	1	0	3	0	
27	Szyb Sobieski	5	1	5	1	2	2	4	1	6	1	25	0	8	6	7	0	3	2	1	0	1	0	2	0	0	0	
28	Azot	3	0	0	0	1	2	2	0	0	0	6	0	0	0	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0	
29	Organika	7	0	2	0	0	0	2	1	1	1	6	0	0	1	4	0	0	1	1	0	1	0	2	1	4	0	
30	Stara Huta Spacerowa	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	4	0	1	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	
31	Matejki Arkady	4	11	1	1	1	1	9	0	2	9	0	12	4	3	3	4	0	5	2	0	3	3	0	0	4	8	
32	Matejki	1	30	0	15	0	12	0	12	9	16	0	35	3	5	0	16	0	14	0	5	1	26	1	2	0	2	
33	Urząd Miejski	0	3	0	3	0	6	1	8	0	3	0	6	1	15	0	8	0	6	1	6	2	5	0	8	0	9	
34	Rogatka	0	1	0	2	0	0	0	1	1	4	0	1	0	3	0	3	0	0	0	3	0	4	0	0	0	13	
35	Krakowska Pętla	0	3	0	4	0	4	0	9	0	2	0	2	0	5	0	3	0	2	0	1	0	4	0	2	0	9	
	Razem:	51	51	30	30	29	29	36	36	39	39	56	56	48	48	36	36	32	32	19	19	50	50	13	13	49	49	

Linia: 312 Trasa / kierunek: JELEŃ DĄB PĘTLA – KRAKOWSKA (cz.3)

LP	Przystanek	17:10		17:47		18:15		19:00		20:09		20:44		21:34	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Jeleń Dąb Pętla	2	0			1	0	2	0	5	0			0	0
2	Jeleń Dąb Sklep	0	0			3	0	1	0	1	0			0	0
3	Jeleń Dąb Leśniczówka	2	0			0	0	0	0	1	0			0	0
4	Jeleń Park Przemysłowy	0	0			0	0	0	0	0	0			0	0
5	Jeleń Centrum Handlowe	0	0			1	0	0	0	0	0			0	0
6	Jeleń Piekarnia	0	0			4	0	0	0	0	0			1	0
7	Jeleń Szkoła	4	0			1	0	5	0	6	2			0	0
8	Jeleń Banasika														
9	Jeleń Przedszkole	0	0			0	0	2	0	3	0			0	0
10	Jeleń Rynek														
11	Jeleń Kościół														
12	Jeleń Dolna														
13	Jeleń Wielki Dół														
14	Jeleń Leg Pawilon														
15	Jeleń Leg Pętla			5	0							2	0		
16	Jeleń Leg Pawilon			0	2							0	0		
17	Jeleń Wielki Dół			1	0							0	0		
18	Jeleń Dolna			3	2							0	0		
19	Jeleń Kościół			0	0							0	0		
20	Jeleń Rynek	10	0	0	2	0	0	5	0	0	1	3	0	0	1
21	Jeleń Banasika														
22	Jeleń Przedszkole														
23	Jeleń Rynek														
24	Jeleń Cmentarz	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
25	Jeleń Lipinka	1	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0
26	Sobieski Pętla	0	2	1	0	2	0	1	0	4	2	1	0	0	0
27	Szyb Sobieski	0	1	1	0	1	0	1	2	5	0	8	1	4	0
28	Azot	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
29	Organika	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2	0
30	Stara Huta Spacerowa	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
31	Matejki Arkady	1	0	0	1	1	2	1	0	0	2	2	3	0	2
32	Matejki	0	9	2	2	0	10	1	9	1	12	0	12	0	1
33	Urząd Miejski	0	3	2	5	0	1	0	3	1	2	0	2	0	0
34	Rogatka	0	2	0	1	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0
35	Krakowska Pętla	0	3	0	2	0	2	0	2	0	4	0	0	0	3
	Razem:	22	22	17	17	16	16	21	21	28	28	19	19	7	7

Linia: 312 Trasa / kierunek: KRAKOWSKA – KRAKOWSKA PĘTLA

LP	Przystanek	Doba		04:56		19:04		21:29		22:34		23:04	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	16	0	0	0	4	0	9	0	3	0	0	0
2	Rogatka	12	0	1	0	0	0	4	0	7	0	0	0
3	Urząd Miejski	14	0	2	0	5	0	2	0	0	0	5	0
4	Matejki	28	1	2	0	10	0	15	0	1	1	0	0
5	Matejki Arkady	6	3	0	0	2	2	4	1	0	0	0	0
6	Stara Huta Spacerowa	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
7	Azot Osiedle	5	8	1	0	0	0	0	5	0	1	4	2
8	Organika	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9	Azot	3	3	0	0	0	0	0	1	0	0	3	2
10	Szyb Sobieski	4	10	0	3	1	1	2	4	1	2	0	0
11	Sobieski Pętla	5	14	0	0	0	6	1	3	1	2	3	3
12	Jeleń Lipinka	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13	Jeleń Cmentarz	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
14	Jeleń Rynek	1	9	0	0	0	0	0	4	0	1	1	4
15	Jeleń Kościół	0	0					0	0	0	0		
16	Jeleń Dolna	0	1					0	1	0	0		
17	Jeleń Wielki Dół	0	1					0	0	0	1		
18	Jeleń Leg Pawilon	0	1					0	1	0	0		
19	Jeleń Leg Pętla	0	4					0	4	0	0		
20	Jeleń Banasika	2	5			2	5					0	0
21	Jeleń Przedszkole	2	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0
22	Jeleń Szkoła	0	9	0	1			0	6	0	2		
23	Jeleń Piekarnia	1	1	0	1			0	0	1	0		
24	Jeleń Centrum Handlowe	0	1	0	0			0	1	0	0		
25	Jeleń Park Przemysłowy	0	2	0	2			0	0	0	0		
26	Jeleń Dąb Leśniczówka	0	1	0	0			0	0	0	1		
27	Jeleń Dąb Sklep	0	0	0	0			0	0	0	0		
28	Jeleń Dąb Pętla	3	3	3	0			0	0	0	3		
29	Jeleń Dąb Sklep	0	1					0	1	0	0		
30	Jeleń Dąb Leśniczówka	0	0					0	0	0	0		

LP	Przystanek	Doba		04:56		19:04		21:29		22:34		23:04	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
31	Jeleń Park Przemysłowy	0	0							0	0	0	0
32	Jeleń Centrum Handlowe	4	0							4	0	0	0
33	Jeleń Piekarnia	0	0							0	0	0	0
34	Jeleń Szkoła	2	0							1	0	1	0
35	Jeleń Przedszkole	1	0							1	0	0	0
36	Jeleń Rynek	5	0	4	0	0	0			1	0	0	0
37	Jeleń Kościół	0	1	0	0	0	0						0
38	Jeleń Dolna	0	0	0	0	0	0						0
39	Jeleń Wielki Dół	1	1	0	0	1	1						0
40	Jeleń Leg Pawilon	3	6	1	0	0	5						2
41	Jeleń Leg Pętla	4	2	4	0	0	2						0
42	Jeleń Leg Pawilon	3	0	3	0	0	0						0
43	Jeleń Wielki Dół	6	0	2	0	4	0						0
44	Jeleń Dolna	0	0	0	0	0	0						0
45	Jeleń Kościół	1	0	1	0	0	0						0
46	Jeleń Rynek	5	1	4	1	1	0						0
47	Jeleń Rynek	1	0			1	0						0
48	Jeleń Cmentarz	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
49	Jeleń Lipinka	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
50	Sobieski Pętla	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1
51	Szyb Sobieski	15	5	6	4	2	0	7	1	0	0	0	0
52	Azot	6	1	1	1	0	0	5	0	0	0	0	0
53	Organika	1	4	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0
54	Stara Huta Spacerowa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	Matejki Arkady	2	8	1	1	0	0	0	4	1	3	0	0
56	Matejki	2	22	1	10	1	3	0	8	0	1	0	0
57	Urząd Miejski	0	16	0	5	0	7	0	4	0	0	0	0
58	Rogatka	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
59	Krakowska Pętla	0	14	0	7	0	1	0	4	0	2	0	0
Razem:		170	170	40	40	34	34	58	58	20	20	18	18

Linia: 313 Trasa / kierunek: (Jaworzno) BORY HETMAŃSKA PĘTLA - OSIEDLE STAŁE (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:56		05:12		05:27		05:57		06:22		06:57		07:27		07:57		08:27		09:57		11:08	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Bory Hetmańska Pętla	24	0	0	0			1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	3	0	1	0	1	0
2	Bory Hetmańska	53	0	2	0			1	0	1	0	4	0	1	0	8	0	5	0	3	0	11	0	0	0
3	Bory Zakole	35	3	1	0			3	0	1	0	2	0	2	0	4	2	4	0	0	1	0	0	1	0
4	Bory Tetmajera	62	7	4	0			0	0	5	0	5	0	0	0	7	0	5	0	3	0	5	4	4	0
5	Bory Niemcewiczka	44	9	0	0			0	0	1	2	1	1	13	0	0	1	5	3	1	0	3	2	0	0
6	Stadion Miejski	3	2	0	0			0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
7	Krakowska	50	43	0	4	1	0	3	1	4	3	2	1	2	0	2	0	1	5	1	1	5	1	4	1
8	Rogatka	24	20	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	8	3	0	3	5	3	1	2	2	1	1
9	Urząd Miejski	40	51	2	1	0	0	0	0	1	1	1	4	0	3	5	6	1	2	2	5	3	2	5	2
10	Centrum	186	75	2	1	0	0	1	1	3	3	1	3	8	1	8	6	3	5	4	3	17	10	17	6
11	Moniuszki	8	12	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	2	0	0	2	3	3
12	Podłęże Szkoła	8	29	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1	3	1	1	1
13	Podłęże Kościół	7	14	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	4	1	1
14	Podłęże Osiedle	78	119	0	1	0	0	1	2	4	4	7	2	1	4	6	8	7	2	3	7	12	6	1	7
15	Podłęże Przychodnia	24	45	0	0			0	0	1	0	0	0	2	0	1	6	0	0	3	3	1	6	0	5
16	Urząd Skarbowy	12	40	2	0			0	0	1	1	0	7	0	1	1	3	2	4	2	4	0	0	0	1
17	Osiedle Stałe	0	189	0	6			0	6	0	13	0	7	0	14	0	10	0	6	0	19	0	19	0	12
	Razem:	658	658	13	13	1	1	11	11	28	28	28	28	31	31	47	47	39	39	32	32	61	61	40	40

Linia: 313 Trasa / kierunek: (Jaworzno) BORY HETMAŃSKA PĘTLA - OSIEDLE STAŁE (cz.2)

LP	Przystanek	12:07		12:40		13:07		13:07		13:30		14:02		14:32		15:02		15:34		16:02		16:34		17:02	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Bory Hetmańska Pętla	1	0			1	0					2	0	0	0	6	0	0	0	2	0	1	0	0	0
2	Bory Hetmańska	3	0			4	0					0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	4	0
3	Bory Zakole	1	0			1	0					1	0	0	0	3	0	4	0	4	0	3	0	0	0
4	Bory Tetmajera	6	1			3	0					4	0	2	0	1	0	1	0	3	0	4	0	0	2
5	Bory Niemcewiczka	0	0			2	0					5	0	3	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0
6	Stadion Miejski	0	0			0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Krakowska	3	1	0	0	4	3	0	0	4	0	5	2	3	3	3	2	2	2	1	3	0	8	0	2
8	Rogatka	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1				
9	Urząd Miejski	2	4	2	0	0	3	0	1	3	0	5	8	1	2	1	4	1	2	5	1				
10	Centrum	18	8	11	0	6	9	15	0	14	0	16	4	10	1	14	3	2	4	16	7				
11	Moniuszki	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0				
12	Podłęże Szkoła	0	0	1	1	0	0	0	3	2	6	0	2	0	3	0	0	0	2	0	5				
13	Podłęże Kościół	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1				
14	Podłęże Osiedle	0	7	7	7	1	2	0	13	8	9	9	10	3	5	5	12	0	1	3	10				
15	Podłęże Przychodnia	2	4	1	1	2	1			2	8	2	5	1	0	3	3	1	0	2	3				
16	Urząd Skarbowy	1	2	0	0	1	0			0	2	1	7	0	5	1	1	0	2	0	0				
17	Osiedle Stałe	0	10	0	11	0	7			0	8	0	15	0	12	0	12	0	5	0	12				
	Razem:	40	40	22	22	25	25	18	18	33	33	53	53	23	23	39	39	19	19	43	43	8	8	4	4

Linia: 313 Trasa / kierunek: (Jaworzno) OSIEDLE STAŁE - BORY HETMAŃSKA PĘTLA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		05:00		05:30		05:55		06:30		06:55		07:30		07:55		08:45		09:20	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Osiedle Stałe	258	0			1	0	5	0	8	0	7	0	7	0	3	0	73	0	7	0
2	Urząd Skarbowy	29	8			2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1
3	Podłężę Przychodnia	40	13			4	1	0	1	0	1	1	0	3	0	0	0	5	0	7	0
4	Podłężę Osiedle	205	136			16	4	3	0	16	3	1	1	21	3	15	1	2	65	8	4
5	Podłężę Kościół	7	8			0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
6	Podłężę Szkoła	24	10			3	0	0	0	5	0	2	0	0	1	2	0	0	3	1	1
7	Moniuszki	24	22			1	0	0	0	1	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	3
8	Centrum	74	200			3	3	0	4	3	9	3	3	1	10	0	12	1	6	4	14
9	Urząd Miejski	32	76			4	4	0	2	4	8	0	7	0	8	2	2	0	3	1	1
10	Rogatka	5	22			1	0	0	0	0	0	0	4	1	1	0	2	0	2	0	0
11	Krakowska	17	63	0	0	1	13	0	2	1	4	0	2	4	2	0	1	0	2	1	1
12	Stadion Miejski	1	13	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0			0	0
13	Bory Niemcewicza	2	30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0			0	1
14	Bory Tetmajera	10	42	0	0	0	2	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0			2	1
15	Bory Zakole	2	20	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	2			0	1
16	Bory Hetmańska	0	32	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1			0	4
17	Bory Hetmańska Pętla	0	35	0	0	0	5	0	0	0	9	0	0	0	2	0	1			0	1
	Razem:	730	730	0	0	36	36	10	10	43	43	18	18	38	38	22	22	82	82	33	33

Linia: 313 Trasa / kierunek: (Jaworzno) OSIEDLE STAŁE - BORY HETMAŃSKA PĘTLA (cz.2)

LP	Przystanek	09:40		10:26		11:36		12:35		13:35		14:35		15:05		15:37		16:05		16:35	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Osiedle Stałe	14	0	14	0	22	0	13	0	11	0	15	0	22	0	21	0	8	0	7	0
2	Urząd Skarbowy	4	1	1	0	1	2	1	0	1	1	1	1	6	0	2	0	3	0	1	0
3	Podłężę Przychodnia	4	0	4	0	2	1	3	1	2	1	2	1	0	1	0	4	1	1	2	0
4	Podłężę Osiedle	16	5	12	8	15	7	15	9	8	3	19	2	5	4	8	6	7	7	18	4
5	Podłężę Kościół	0	0	1	1	0	2	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	2
6	Podłężę Szkoła	2	0	2	0	1	1	1	0	0	0	2	0	0	1	1	0	1	2	1	1
7	Moniuszki	1	0	1	1	5	0	1	1	0	1	0	0	0	0	3	0	3	0	4	14
8	Centrum	4	25	11	15	11	22	3	14	4	10	8	18	8	10	0	15	9	7	1	3
9	Urząd Miejski	1	8	1	5	4	8	0	1	2	0	3	6	3	2	2	7	5	1	0	3
10	Rogatka	0	4	0	0	2	5	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0
11	Krakowska	0	3	0	3	3	7	1	3	0	1	1	0	0	9	2	0	2	5	1	5
12	Stadion Miejski			0	2	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
13	Bory Niemcewicza			0	1	1	3	0	0	0	4	0	2	0	5	0	4	0	4	0	0
14	Bory Tetmajera			1	6	0	3	4	3	0	4	0	5	2	7	0	0	0	8	0	0
15	Bory Zakole			0	1	0	0	2	2	0	1	0	4	0	1	0	1	0	0	0	2
16	Bory Hetmańska			0	3	0	3	0	3	0	1	0	7	0	3	0	0	0	2	0	1
17	Bory Hetmańska Pętla			0	2	0	1	0	6	0	0	0	5	0	3	0	0	0	0	0	0
	Razem:	46	46	48	48	67	67	45	45	28	28	53	53	47	47	39	39	40	40	35	35

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:47		05:45		06:05		06:10		07:08		07:56	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	128	0	7	0	2	0			3	0	9	0	4	0
2	Szczakowa Przychodnia	24	0	1	0	2	0			0	0	1	0	1	0
3	Szczakowa Kościół	17	3	0	0	1	1			0	0	1	1	1	0
4	Szczakowa Cmentarz	3	6	0	1	0	0			1	0	0	0	0	0
5	Szczakowa Jaworowa	0	0									0	0		
6	Dobra Pompy	0	0									0	0		
7	Dobra	1	0									1	0		
8	Dobra Petla	0	0									0	0		
9	Dobra	0	0									0	0		
10	Dobra Pompy	0	0									0	0		
11	Szczakowa Jaworowa	0	0									0	0		
12	Pieczyska Centrum Nurkowe	12	11	2	0	0	0			0	0	1	1	0	1
13	Pieczyska Szkoła	165	38	1	2	0	0	6	0	3	0	17	1	4	0
14	Pieczyska Solskiego	41	26	2	0	4	0	1	1	0	0	3	1	1	1
15	Pieczyska Przejazd	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Ciężkowice Bobrowa Górka	21	6	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	3	0
17	Ciężkowice Wakacyjna	77	31	3	0	5	2	3	0	6	1	11	1	3	1
18	Ciężkowice Klinowa	22	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
19	Ciężkowice Leśniczówka	38	7	4	0	2	0	5	0	2	0	2	0	2	0
20	Ciężkowice Szkoła	51	36	2	0	2	1	1	0	3	1	4	21	0	1
21	Ciężkowice Kościół	81	54	5	0	6	1	7	1	1	0	6	1	5	0
22	Ciężkowice Bagienko	6	46	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0
23	Ciężkowice Młyny Serafińskie	0	0												
24	Ciężkowice Grabańka	0	0												
25	Ciężkowice Petla	84	34	6	2	1	2	2	1	3	0	2	0	1	0
26	Ciężkowice Bagienko	88	0	5	0	5	0	4	0	4	0	6	0	1	0
27	Ciężkowice Kościół	38	13	2	0	0	0	1	1	3	0	0	0	1	0
28	Ciężkowice Szkoła	24	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	Ciężkowice Braci Śniadeckich	23	6	1	0	3	0	2	0	0	0	4	0	0	0

LP	Przystanek	Doba		04:47		05:45		06:05		06:10		07:08		07:56	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	17	12	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0
31	Ciężkowice Stadion	78	18	7	0	3	1	0	0	5	0	3	0	1	0
32	Ciężkowice Turystyczna	25	3	4	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0
33	Ciężkowice Górka	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Ciężkowice Dęby	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	Wilkoszyn Chelmońskiego	29	7	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
36	Chelmońskiego Pompy	4	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	2	4
37	Szpital	70	61	0	2	0	3	0	1	2	5	1	5	0	2
38	Obronców Poczty Gdańskiej	4	12								0	3	1	1	
39	Stojalowskiego	4	150								0	7	0	13	
40	Urząd Miejski	0	79								0	7	0	16	
41	Rogatka	1	33	0	2	1	1	0	0	0	0	0	2	0	1
42	Krakowska Petla	19	193	2	13	2	2	0	11	0	10	0	4	3	7
43	Centrum	88	166	4	9	16	9	3	13					3	12
44	Pechnik Cmentarz	15	14	2	0	4	1	2	0					1	2
45	Pechnik	16	17	4	0	1	0	0	2					1	1
46	Leopold	19	53	3	4	2	1	1	0					0	5
47	Podłęże Przychodnia	7	12	1	0	2	1	1	0					0	0
48	Podłęże Osiedle	27	53	9	0	0	4	2	2					0	3
49	Podłęże Kościół	10	6	0	0	9	0	0	0						
50	Podłęże Stadion	1	3	1	2	0	1	0	0						
51	Martyniaków Przejazd	0	8	0	1	0	0	0	0						
52	Martyniaków	0	7	0	4	0	1	0	1						
53	Darwina	0	14	0	6	0	4	0	0						
54	Dąbrowszczaków	1	47	0	17	0	10	1	4						
55	Promienna	0	3	0	0	0	1	0	1						
56	Elektrownia	0	53	0	13	0	28	0	2						
57	Elektrownia Zespół Szkół	0	19	0	5	0	3	0	2						
Razem:		1385	1385	83	83	79	79	45	45	37	37	75	75	41	41

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ (cz.2)

LP	Przystanek	08:33		09:07		09:51		10:36		11:30		12:20	
LP	Przystanek	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP			8	0	13	0			14	0	1	0
2	Szczakowa Przychodnia			1	0	5	0			0	0	0	0
3	Szczakowa Kościół			2	0	0	0			1	0	1	0
4	Szczakowa Cmentarz			0	1	0	0			0	0	0	0
5	Szczakowa Jaworowa												
6	Dobra Pompy												
7	Dobra												
8	Dobra Pełla												
9	Dobra												
10	Dobra Pompy												
11	Szczakowa Jaworowa												
12	Pieczyska Centrum Nurkowe			4	0	0	3			1	0	0	0
13	Pieczyska Szkoła	3	0	3	4	8	6	3	0	41	0	10	0
14	Pieczyska Solskiego	1	0	1	1	5	1	0	0	3	1	2	1
15	Pieczyska Przejazd	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Ciężkowice Bobrowa Górka	2	0	2	0	0	1	0	0	4	0	1	0
17	Ciężkowice Wakacyjna	4	0	6	1	3	1	2	0	0	7	3	1
18	Ciężkowice Klinowa	4	2	0	1	3	0	3	0	4	0	0	0
19	Ciężkowice Leśniczówka	4	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0	1
20	Ciężkowice Szkoła	4	0	3	2	3	0	1	0	4	2	20	3
21	Ciężkowice Kościół	5	3	4	2	7	2	5	3	7	4	6	7
22	Ciężkowice Bagienko	0	3	0	1	0	0	2	1	1	15	0	10
23	Ciężkowice Myny Serafińskie												
24	Ciężkowice Grabańka												
25	Ciężkowice Pełla	3	0	4	0	5	1	15	0	5	9	2	4
26	Ciężkowice Bagienko	3	0	0	0	8	0	6	0	4	0	6	0
27	Ciężkowice Kościół	1	0	1	0	0	2	2	5	0	1	5	0
28	Ciężkowice Szkoła	0	3	0	0	3	0	0	0	2	0	4	0
29	Ciężkowice Braci Śniadeckich	3	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0

LP	Przystanek	08:33		09:07		09:51		10:36		11:30		12:20	
LP	Przystanek	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	2	0	0	0	1	0	0	5	1	1	0	1
31	Ciężkowice Stadion	3	0	7	0	7	0	3	0	2	4	3	1
32	Ciężkowice Turystyczna	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	2	0
33	Ciężkowice Górka	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
34	Ciężkowice Dęby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	Wikoszyn Chelmońskiego	2	0	3	0	0	0	1	1	0	1	2	0
36	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	Szpital	4	4	4	3	6	1	9	1	0	6	4	3
38	Obronców Poczty Gdańskiej	0	2	0	1	1	1						
39	Stojalowskiego	1	18	0	24	1	31						
40	Urząd Miejski	0	11	0	13	0	7						
41	Rogatka	0	0	0	0	0	15	0	1	0	0	0	0
42	Krakowska Pełla	0	1	0	4	0	7	0	22	1	24	0	21
43	Centrum							12	19	0	18	0	20
44	Pechnik Cmentarz							1	7				
45	Pechnik							2	3				
46	Leopold							7	1				
47	Podłęże Przychodnia							0	0				
48	Podłęże Osiedle							0	6				
49	Podłęże Kościół												
50	Podłęże Stadion												
51	Martyniaków Przejazd												
52	Martyniaków												
53	Darwina												
54	Dąbrowszczaków												
55	Promienna												
56	Elektrownia												
57	Elektrownia Zespół Szkół												
Razem:		49	49	59	59	80	80	75	75	99	99	73	73

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ (cz.3)

LP	Przystanek	12:45		13:40		14:24		15:20		15:41		16:15		17:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	6	0	10	0	12	0	9	0						
2	Szczakowa Przychodnia	1	0	3	0	2	0	2	0			0	0	0	0
3	Szczakowa Kościół	0	0	3	0	0	0	0	0			2	0	0	0
4	Szczakowa Cmentarz	0	0	0	1	0	0	0	0			1	0	0	0
5	Szczakowa Jaworowa														
6	Dobra Pompy														
7	Dobra														
8	Dobra Petla														
9	Dobra														
10	Dobra Pompy														
11	Szczakowa Jaworowa														
12	Pieczyska Centrum Nurkowe	0	0	1	0	0	0	0	2			2	1	0	1
13	Pieczyska Szkoła	2	9	17	3	19	4	0	3	2	0	3	0	2	0
14	Pieczyska Solskiego	1	0	2	5	4	3	0	2	4	0	2	0	0	1
15	Pieczyska Przejazd	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Ciężkowice Bobrowa Górka	2	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1
17	Ciężkowice Wakacyjna	4	0	3	7	3	4	0	1	4	0	5	0	1	1
18	Ciężkowice Klinowa	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0
19	Ciężkowice Leśniczówka	1	0	1	0	2	2	0	0	4	0	2	0	0	0
20	Ciężkowice Szkoła	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0
21	Ciężkowice Kościół	0	0	3	6	1	11	0	1	0	0	2	3	0	0
22	Ciężkowice Bagienko	0	1	0	2	1	7	0	0	0	0	2	0	0	0
23	Ciężkowice Młyny Serafińskie														
24	Ciężkowice Grabańka														
25	Ciężkowice Petla	3	0	4	5	3	2	1	0	2	0	7	2	1	3
26	Ciężkowice Bagienko	4	0	10	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0
27	Ciężkowice Kościół	4	0	2	0	3	0	0	0	3	0	0	0	3	1
28	Ciężkowice Szkoła	1	0	1	0	1	0	4	0	0	0	2	0	0	0
29	Ciężkowice Braci Śniadeckich	1	0	1	2	0	0	0	0	2	0	2	0	0	1

LP	Przystanek	12:45		13:40		14:24		15:20		15:41		16:15		17:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	1
31	Ciężkowice Stadion	0	0	11	3	1	4	4	0	0	0	4	1	2	0
32	Ciężkowice Turystyczna	1	0	1	0	1	1	1	0	2	0	3	0	0	0
33	Ciężkowice Górka	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0
34	Ciężkowice Dęby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
35	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0
36	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
37	Szpital	11	0	9	6	0	1	2	2	2	2	1	2	0	4
38	Obrońców Poczty Gdańskiej					2	2	0	0	0	1	0	1		
39	Stojakowskiego					1	7	0	7	0	22	1	16		
40	Urząd Miejski					0	6	0	1	0	2	0	15		
41	Rogatka	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
42	Krakowska Petla	2	11	5	17	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
43	Centrum	12	17	6	13									0	4
44	Pechnik Cmentarz	0	1	4	1										
45	Pechnik	2	0	4	7										
46	Leopold	3	4	2	10										
47	Podłęża Przychodnia	3	3	0	0										
48	Podłęża Osiedle	9	0	1	7										
49	Podłęża Kościół	1	0	0	6										
50	Podłęża Stadion	0	0	0	0										
51	Martyniaków Przejazd	0	5	0	0										
52	Martyniaków	0	1	0	0										
53	Darwina	0	3	0	1										
54	Dąbrowszczaków	0	12	0	0										
55	Promienna	0	1	0	0										
56	Elektrownia	0	4	0	2										
57	Elektrownia Zespół Szkół	0	4	0	0										
Razem:		80	80	107	107	60	60	23	23	27	27	48	48	25	25

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SZCZAKOWA DWORZEC PKP - ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ (cz.4)

LP	Przystanek	17:50		18:40		19:35		20:15		20:56		22:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Szczakowa Dworzec PKP	8	0	2	0	3	0	6	0			3	0
2	Szczakowa Przychodnia	1	0	0	0	3	0	1	0			0	0
3	Szczakowa Kościół	1	0	2	0	0	0	2	1			0	0
4	Szczakowa Cmentarz	1	3	0	0	0	0	0	0			0	0
5	Szczakowa Jaworowa												
6	Dobra Pompy												
7	Dobra												
8	Dobra Pętla												
9	Dobra												
10	Dobra Pompy												
11	Szczakowa Jaworowa												
12	Pieczyska Centrum Nurkowe	1	1	0	0	0	0	0	0			0	1
13	Pieczyska Szkoła	1	1	1	1	15	1	4	3			0	0
14	Pieczyska Solskiego	2	3	1	0	2	4	0	0			0	1
15	Pieczyska Przejazd	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0
16	Ciężkowice Bobrowa Górka	0	0	1	0	1	0	0	0			0	0
17	Ciężkowice Wakacyjna	2	1	2	0	2	0	1	1	1	1	0	1
18	Ciężkowice Klinowa	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0
19	Ciężkowice Leśniczówka	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0
20	Ciężkowice Szkoła	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	Ciężkowice Kościół	1	0	3	2	1	8	0	0	2	0	3	0
22	Ciężkowice Bagienko	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
23	Ciężkowice Mhny Serafity												
24	Ciężkowice Grabańka												
25	Ciężkowice Pętla	4	0	0	1	5	0	3	2	2	0	0	0
26	Ciężkowice Bagienko	9	0	1	0	2	0	1	0	3	0	1	0
27	Ciężkowice Kościół	0	0	0	0	5	3	1	0	1	0	0	0
28	Ciężkowice Szkoła	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
29	Ciężkowice Braci Śniadeckich	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

LP	Przystanek	17:50		18:40		19:35		20:15		20:56		22:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
31	Ciężkowice Stadion	2	3	1	0	3	1	1	0	1	0	4	0
32	Ciężkowice Turystyczna	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
33	Ciężkowice Górka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Ciężkowice Dęby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	Wilkoszyn Chełmońskiego	1	2	6	0	2	0	0	0	1	0	1	1
36	Chełmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	Szpital	5	0	3	6	0	0	2	2	5	0	0	0
38	Obronców Poczty Gdańskiej											0	0
39	Stojalowskiego											0	5
40	Urząd Miejski											0	1
41	Rogałka	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
42	Krakowska Pętla	1	7	1	4	2	11	0	2	0	5	0	4
43	Centrum	3	9	6	4	13	7	0	5	10	7		
44	Pechnik Cmentarz	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1		
45	Pechnik	0	3	2	0	0	0	0	1	0	0		
46	Leopold	0	3	0	8	1	12	0	3	0	2		
47	Podłęża Przychodnia	0	2	0	0	0	5	0	0	0	1		
48	Podłęża Osiedle	0	7	0	9	0	8	0	3	6	4		
49	Podłęża Kościół										0	0	
50	Podłęża Stadion										0	0	
51	Martyniaków Przejazd										0	2	
52	Martyniaków										0	0	
53	Darwina										0	0	
54	Dąbrowszczaków										0	4	
55	Promienna										0	0	
56	Elektrownia										0	4	
57	Elektrownia Zespół Szkół										0	5	
	Razem:	49	49	36	36	63	63	23	23	35	35	14	14

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		05:02		05:23		06:05		06:08		06:52		07:59	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Elektrownia Zespół Szkół	17	0							1	0	1	0		
2	Elektrownia	17	0							4	0	0	0		
3	Promienna	0	0							0	0	0	0		
4	Siłownia	25	4							5	1	1	0		
5	Dąbrowszczaków	10	1							0	0	0	0		
6	Darwina	2	0							0	0	0	0		
7	Martyniaków	0	0							0	0	0	0		
8	Martyniaków Przejazd	10	0							1	0	0	0		
9	Podłęże Stadion	1	0							0	0	0	0		
10	Podłęże Kościół	1	1							0	0	0	0		
11	Podłęże Osiedle	114	12			6	0			9	4	9	1		
12	Podłęże Przychoдня	21	4			1	0			1	0	2	0		
13	Leopold	49	14			3	0			7	0	6	1		
14	Pechnik	33	11			2	0			4	0	3	0		
15	Pechnik Cmentarz	22	4			2	0			0	0	0	0		
16	Krakowska	29	0	0	0			1	0					0	0
17	Rogátka	10	0	0	0			1	0					1	0
18	Urząd Miejski	20	1	1	0			0	0					2	0
19	Centrum	479	98	7	0	3	2	8	0	4	5	13	4	11	0
20	Chelmońskiego	19	15	1	0	2	3	0	0	1	0	0	0	1	0
21	Szpítal	53	92	0	0	0	3	0	2	2	11	2	10	0	1
22	Chelmońskiego Pompy	2	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
23	Wilkoszyn Chelmońskiego	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
24	Cieźkowie Dęby	2	5	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
25	Cieźkowie Górka	5	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Cieźkowie Turystyczna	10	43	0	3	0	1	0	1	1	3	1	0	0	0
27	Cieźkowie Stadion	37	72	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	2	2
28	Cieźkowie Dworzec Kolejowy	8	15	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1
29	Cieźkowie Braci Śniadeckich	1	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

LP	Przystanek	Doba		05:02		05:23		06:05		06:08		06:52		07:59	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Cieźkowie Szkoła	37	56	2	0	0	5	0	1	1	3	1	2	2	3
31	Cieźkowie Kościół	54	93	0	0	0	0	1	1	1	1	2	10	5	1
32	Cieźkowie Bagienko	4	102	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	3	
33	Cieźkowie Młyny Serafińskie	13	2									12	0		
34	Cieźkowie Grabańka	7	0									5	0		
35	Cieźkowie Pętla	16	71	3	3	0	0	0	0	1	0	2	0	0	2
36	Cieźkowie Bagienko	29	4	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4	0
37	Cieźkowie Kościół	13	8	1	0	0	3	0	0	0	0	5	2	0	0
38	Cieźkowie Szkoła	5	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	6
39	Cieźkowie Leśniczówka	9	45	1	6	0	0	0	2	0	0	0	2	3	0
40	Cieźkowie Klinowa	6	39	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
41	Cieźkowie Wakacyjna	13	70	0	2	0	0	0	2	0	0	0	2	3	2
42	Cieźkowie Bobrowa Górka	14	11	0	0	0	0	1	1	0	0	6	2	1	0
43	Pieczyska Przejazd	1	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
44	Pieczyska Szkoła	41	136	0	0	0	0	0	0	2	1	35	0	18	
45	Pieczyska Solskiego	29	32	2	1	1	0			0	0	3	0		
46	Pieczyska Centrum Nurkowe	12	3	0	0	0	0			0	1	2	0		
47	Szczakowa Jaworowa	1	0			0	0								
48	Dobra Pompy	0	0			0	0								
49	Dobra	0	2			0	0								
50	Dobra Pętla	2	0			0	0								
51	Dobra	0	0			0	0								
52	Dobra Pompy	0	0			0	0								
53	Szczakowa Jaworowa	0	0			0	0								
54	Szczakowa Cmentarz	6	7	0	1	0	0			0	0	0	0		
55	Szczakowa Kościół	3	52	0	1	2	2			0	2	0	6		
56	Szczakowa Dworzec PKP	0	104	0	6	0	3			0	5	0	3		
Razem:		1316	1316	23	23	23	23	12	12	43	43	89	89	40	40

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.2)

LP	Przystanek	08:03		09:02		10:02		10:46		11:26		12:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Elektrownia Zespół Szkół	4	0										
2	Elektrownia	0	0										
3	Promienna	0	0										
4	Siłownia	1	0										
5	Dąbrowszczaków	0	0										
6	Darwina	0	0										
7	Martyniaków	0	0										
8	Martyniaków Przejazd	0	0										
9	Podłężę Stadion	0	0										
10	Podłężę Kościół	1	0										
11	Podłężę Osiedle	8	0	15	0					11	0		
12	Podłężę Przychodnia	0	0	1	0					2	0		
13	Leopold	4	1	3	0					2	1		
14	Pechnik	4	2	5	0					1	1		
15	Pechnik Cmentarz	0	2	0	1					0	0		
16	Krakowska					5	0	1	0				
17	Rogałka					1	0	0	0				
18	Urząd Miejski					4	0	0	0				
19	Centrum	14	10	26	7	24	1	37	0	29	5	28	0
20	Chelmońskiego	0	2	1	0	1	0	0	0	2	2	1	0
21	Szpital	3	9	2	11	5	3	4	2	1	7	4	1
22	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
23	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	1	0
24	Ciężkowie Dęby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
25	Ciężkowie Górka	2	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0
26	Ciężkowie Turystyczna	1	1	1	0	0	0	4	0	0	0	0	5
27	Ciężkowie Stadion	2	1	0	2	0	4	2	6	0	4	3	7
28	Ciężkowie Dworzec Kolejowy	1	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
29	Ciężkowie Braci Śniadeckich	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2

LP	Przystanek	08:03		09:02		10:02		10:46		11:26		12:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowie Szkoła	4	0	1	2	1	1	0	4	6	4	0	3
31	Ciężkowie Kościół	0	4	6	5	3	8	1	5	0	0	2	2
32	Ciężkowie Bagienko	0	2	0	2	0	9	0	2	0	7	0	7
33	Ciężkowie Młyny Serafińskie												
34	Ciężkowie Grabańka												
35	Ciężkowie Pełta	0	2	0	15	0	4	2	4	0	6	0	4
36	Ciężkowie Bagienko	0	0	11	1	3	0	1	0	0	1	1	1
37	Ciężkowie Kościół	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
38	Ciężkowie Szkoła	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	Ciężkowie Leśniczówka	0	1	2	1	1	2	0	1	1	2	0	1
40	Ciężkowie Klinowa	2	1	0	0	0	2	0	3	0	1	0	1
41	Ciężkowie Wakacyjna	0	0	1	2	0	0	2	3	1	3	0	5
42	Ciężkowie Bobrowa Górka	0	0	1	0	0	1	2	0	0	1	0	0
43	Pieczyska Przejazd	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0
44	Pieczyska Szkoła	8	2	0	7	0	6	9	12	3	4	0	0
45	Pieczyska Sołskiego	6	0	0	4			5	10	0	1	0	0
46	Pieczyska Centrum Nurkowe	0	0	0	0			0	0	0	2	0	0
47	Szczakowa Jaworowa									0	0	0	0
48	Dobra Pompy									0	0	0	0
49	Dobra									0	0	0	0
50	Dobra Pełta									0	0	0	0
51	Dobra									0	0	0	0
52	Dobra Pompy									0	0	0	0
53	Szczakowa Jaworowa									0	0	0	0
54	Szczakowa Cmentarz	0	2					2	0	0	0	0	0
55	Szczakowa Kościół	0	6	0	1			0	3	0	3	0	0
56	Szczakowa Dworzec PKP	0	12	0	11			0	11	0	2	0	1
Razem:		65	65	76	76	48	48	72	72	59	59	40	40

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKOŁ - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.3)

LP	Przystanek	12:57		13:23		14:13		15:07		15:08		16:07		17:08	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Elektrownia Zespół Szkół					2	0					7	0		
2	Elektrownia					6	0					6	0		
3	Promienna					0	0					0	0		
4	Siłownia					7	2					7	1		
5	Dąbrowszczaków					5	0					1	0		
6	Darwina					1	0					0	0		
7	Martyniaków					0	0					0	0		
8	Martyniaków Przejazd					1	0					1	0		
9	Podłęże Stadion					1	0					0	0		
10	Podłęże Kościół					0	0					0	0		
11	Podłęże Osiedle			8	0	3	1					8	2		
12	Podłęże Przychodnia			5	0	1	0					4	3		
13	Leopold			3	0	3	4					2	4		
14	Pechnik			5	0	1	4					1	1		
15	Pechnik Cmentarz			3	0	2	1					0	0		
16	Krakowska							17	0			1	0	4	0
17	Rogatka							0	0			3	0	4	0
18	Urząd Miejski							3	1			3	0	7	0
19	Centrum	37	0	20	6	21	12	32	2	17	13	21	0	19	1
20	Chelmońskiego	3	0	1	1	1	0	0	4	1	1	0	0	0	0
21	Szpital	4	5	2	10	4	1	0	2	1	3	7	0	1	3
22	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
23	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	1	0	1
24	Ciężkowice Dęby	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
25	Ciężkowice Górka	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Ciężkowice Turystyczna	0	2	1	3	0	4	0	0	0	4	1	2	0	1
27	Ciężkowice Stadion	1	8	1	3	0	6	3	4	7	0	1	5	3	2
28	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	0	0	0	1	0	0	2	2	0	3	0	0	0	0
29	Ciężkowice Braci Śniadeckich	0	4	0	1	0	2	0	2	0	3	0	1	1	4

LP	Przystanek	12:57		13:23		14:13		15:07		15:08		16:07		17:08	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowice Szkoła	3	0	12	3	0	2	4	4	0	4	0	3	0	0
31	Ciężkowice Kościół	14	2	2	7	3	6	2	5	1	4	0	3	0	10
32	Ciężkowice Bagienko	0	4	0	5	0	5	0	7	0	9	0	9	0	4
33	Ciężkowice Młyny Serafińskie					0	1								
34	Ciężkowice Grabarka					1	0								
35	Ciężkowice Petla	2	4	0	0	1	4	2	4	1	2	1	2	0	1
36	Ciężkowice Bagienko	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
37	Ciężkowice Kościół	0	0	0	2	3	0	0	0	1	0	1	0	1	0
38	Ciężkowice Szkoła	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
39	Ciężkowice Leśniczówka	0	3	0	2	0	2	0	4	0	3	0	7	0	0
40	Ciężkowice Klinowa	1	10	1	8	0	1	1	0	0	0	1	2	0	0
41	Ciężkowice Wakacyjna	0	0	0	5	3	6	0	9	0	0	0	0	1	7
42	Ciężkowice Bobrowa Górka	0	0	2	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0
43	Pieczyska Przejazd	0	0	0	0	0	0					1	2	0	0
44	Pieczyska Szkoła	4	11	0	2	6	8	0	16	1	0	0	0	0	1
45	Pieczyska Solskiego	3	3	0	4	3	1			1	0	0	0	0	4
46	Pieczyska Centrum Nurkowe	2	0	0	0	6	0			0	0	0	0	0	0
47	Szczakowa Jaworowa	0	0			0	0								
48	Dobra Pompy	0	0			0	0								
49	Dobra	0	2			0	0								
50	Dobra Petla	2	0			0	0								
51	Dobra	0	0			0	0								
52	Dobra Pompy	0	0			0	0								
53	Szczakowa Jaworowa	0	0			0	0								
54	Szczakowa Cmentarz	0	0	0	2	0	0			2	0	0	0	0	0
55	Szczakowa Kościół	1	4			0	5			0	4	0	3	0	1
56	Szczakowa Dworzec PKP	0	10			0	5			0	5	0	2	0	0
Razem:		78	78	69	69	84	84	68	68	72	72	40	40	43	43

Linia: 314 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ - SZCZAKOWA DWORZEC PKP (cz.4)

LP	Przystanek	17:46		18:38		19:28		20:23		21:08		22:10	
LP	Przystanek	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Elektrownia Zespół Szkół											2	0
2	Elektrownia											1	0
3	Promienna											0	0
4	Siłownia											4	0
5	Dąbrowszczaków											4	1
6	Darwina											1	0
7	Martyniaków											0	0
8	Martyniaków Przejazd											7	0
9	Podłęże Stadion											0	0
10	Podłęże Kościół											0	1
11	Podłęże Osiedle			12	0	7	0	9	0	5	0	4	4
12	Podłęże Przychodnia			2	0	1	0	1	0	0	0	0	1
13	Leopold			2	0	3	0	3	0	5	0	3	3
14	Pechnik			3	0	4	0	0	0	0	0	0	3
15	Pechnik Cmentarz			11	0	0	0	2	0	2	0	0	0
16	Krakowska												
17	Rogatka												
18	Urząd Miejski												
19	Centrum	20	0	4	7	24	5	19	6	17	10	24	2
20	Chelmońskiego	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1
21	Szpital	7	1	0	2	0	2	1	2	2	0	1	1
22	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
23	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	0	1
24	Ciężkowice Dęby	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Ciężkowice Górka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
26	Ciężkowice Turystyczna	0	1	0	0	0	7	0	1	0	2	0	2
27	Ciężkowice Stadion	0	1	0	4	3	5	2	1	0	1	0	3
28	Ciężkowice Dworzec Kolejowy	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0
29	Ciężkowice Braci Śniadeckich	0	1	0	0	0	0	0	4	0	2	0	1

LP	Przystanek	17:46		18:38		19:28		20:23		21:08		22:10	
LP	Przystanek	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
30	Ciężkowice Szkoła	0	1	0	0	0	3	0	3	0	2	0	3
31	Ciężkowice Kościół	1	2	7	6	1	2	0	5	0	1	2	3
32	Ciężkowice Bagienko	1	2	0	2	0	8	0	9	0	1	0	4
33	Ciężkowice Młyn Serafińskie						1	1					
34	Ciężkowice Grabańka						1	0					
35	Ciężkowice Pętla	0	4	0	0	0	0	0	3	1	0	0	7
36	Ciężkowice Bagienko	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
37	Ciężkowice Kościół	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	Ciężkowice Szkoła	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
39	Ciężkowice Leśniczówka	0	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1
40	Ciężkowice Klinowa	0	1	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0
41	Ciężkowice Wakacyjna	1	2	1	4	0	6	0	1	0	3	0	6
42	Ciężkowice Bobrowa Górka	0	0	0	2	1	0			0	0	0	1
43	Pieczyska Przejazd	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0
44	Pieczyska Szkoła	2	6	7	3	0	0			0	1	0	2
45	Pieczyska Sołskiego	4	0	1	1	0	1			0	1	0	1
46	Pieczyska Centrum Nurkowe	1	0	1	0	0	0			0	0	0	0
47	Szczakowa Jaworowa	1	0							0	0		
48	Dobra Pompy	0	0							0	0		
49	Dobra	0	0							0	0		
50	Dobra Pętla	0	0							0	0		
51	Dobra	0	0							0	0		
52	Dobra Pompy	0	0							0	0		
53	Szczakowa Jaworowa	0	0							0	0		
54	Szczakowa Cmentarz	0	2	2	0	0	0			0	0	0	0
55	Szczakowa Kościół	0	5	0	2	0	2			0	1	0	1
56	Szczakowa Dworzec PKP	0	10	0	12	0	4			0	2	0	0
Razem:		42	42	54	54	48	48	38	38	36	36	54	54

Linia: 319 Trasa / kierunek: CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. - JAWORZNO OSIEDLE STAŁE (cz.1)

LP	Przystanek	Doba	04:45		05:38		06:38		07:13		08:03		08:33		09:38		10:38		11:33		13:03		
			WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS
1	Chrzanów Dworzec Autob.	282	0	3	0	6	0	9	0	12	0	5	0	15	0	28	0	30	0	24	0	7	0
2	Chrzanów Śródmieście	113	10	0	0	3	0	1	0	1	0	5	0	1	0	6	1	10	0	19	0	4	0
3	Chrzanów Park	20	9	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
4	Chrzanów Ks. Skorupki	8	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
5	Chrzanów Działki	8	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	4	11	0	1	0	0
6	Chrzanów Tuczarnia	9	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	1
7	Chrzanów Balin Kościół	27	33	0	0	1	0	6	0	0	0	3	5	2	1	1	0	2	3	1	3	0	1
8	Chrzanów Balin Bar	45	38	9	0	4	0	3	2	1	1	2	1	0	2	0	2	2	0	0	1	3	4
9	Chrzanów Balin Szkoła	34	26	2	0	1	0	0	0	1	2	1	0	4	0	4	3	0	2	5	1	0	0
10	Koźmin	46	27	4	0	2	0	2	0	6	0	10	0	1	0	0	0	0	0	0	5	2	0
11	Koźmin Jesienna	12	2	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0
12	Koźmin Las	3	13	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	5	0	1
13	Jeziorki Herbowa	8	3	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0
14	Jeziorki Kasztanowa	12	5	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0
15	Jeziorki Kościół	16	13	1	0	2	0	2	1	1	1	1	1	3	0	0	3	1	0	0	3	0	0
16	Jeziorki Sklep	21	13	0	0	1	0	4	1	0	1	1	2	2	2	1	1	1	0	1	0	1	0
17	Jeziorki Szkoła	22	12	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	1	3	0	0	4	0	4	2	7	2
18	Jeziorki Dożynkowa	42	9	1	1	3	0	3	1	0	0	1	0	4	0	0	0	1	0	0	0	2	0
19	Wilkoszyn Cmentarz	28	26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	3	11	0	0	4	2	2	2
20	Wilkoszyn	21	20	0	0	1	1	6	1	3	0	1	0	1	0	0	2	2	0	1	2	0	0
21	Wilkoszyn Chelmońskiego	8	13	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	4	6	0	0	0	0	2
22	Chelmońskiego Pompy	5	5	0	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Szpital	79	45	1	0	0	0	1	2	2	0	3	5	2	1	0	4	4	5	0	8	6	2
24	Obrońców Poczty Gdańskiej	8	32	0	0	0	2	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
25	Stojalowskiego	9	113	0	4	0	1	0	9	0	0	0	9	1	13	0	12	2	8	0	12	0	5
26	Centrum	127	190	2	16	1	14	3	13	5	11	8	7	9	14	0	3	17	17	6	2	6	8
27	Podwale	33	41	0	0	0	3	0	1	3	1	2	4	7	2	0	0	3	1	0	2	4	3
28	Podwale Liceum	12	64	0	1	0	1	1	5	2	5	0	2	1	14	0	2	0	1	2	0	0	4
29	Podwale 11. Listopada	17	31	0	1	0	0	0	1	4	2	3	2	3	0	0	0	0	9	0	0	1	1
30	Leopold	47	91	0	2	1	2	0	3	5	5	8	7	0	4	1	5	8	16	1	3	7	2
31	Urząd Skarbowy	10	46	0	0	0	0	1	0	3	0	6	2	1	0	0	0	6	0	3	1	4	4
32	Osiedle Stałe	0	150	0	2	0	4	0	4	0	9	0	11	0	3	0	0	18	0	5	0	15	15
Razem:		1132	1132	28	28	30	30	45	45	54	54	63	63	66	66	44	44	114	114	64	64	57	57

Linia: 319 Trasa / kierunek: CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. - JAWORZNO OSIEDLE STAŁE (cz.2)

LP	Przystanek	13:44		14:48		15:28		16:13		16:48		17:43		18:38		19:38		20:53		21:33		22:28	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Chrzanów Dworzec Autob.	12	0	7	0	11	0	17	0	15	0	18	0	8	0	20	0	7	0	11	0	17	0
2	Chrzanów Śródmieście	9	2	4	4	11	1	15	2	2	0	0	0	2	0	0	0	8	0	9	0	3	0
3	Chrzanów Park	2	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	0	1	3	4	1	2	0	0	2	1	0
4	Chrzanów Ks. Skorupki	0	0	2	2	0	0	1	0	2	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
5	Chrzanów Działy	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	1	6	0	0	0
6	Chrzanów Tucznia	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
7	Chrzanów Balin Kościół	3	0	0	2	0	3	3	6	2	1	1	1	0	0	1	2	3	0	0	0	0	3
8	Chrzanów Balin Bar	3	1	1	1	5	7	0	6	0	0	1	1	1	0	3	3	7	1	0	0	0	5
9	Chrzanów Balin Szkoła	3	4	0	0	0	3	3	4	7	1	1	0	0	0	0	1	3	0	0	1	3	0
10	Koźmin	3	4	4	4	1	1	2	1	0	7	2	1	3	1	1	0	0	3	3	0	0	0
11	Koźmin Jesienna	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
12	Koźmin Las	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Jeziorki Herbowa	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1
14	Jeziorki Kasztanowa	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	1	1	0	0
15	Jeziorki Kościół	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0
16	Jeziorki Sklep	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	3	1	0	0	1	1	1	0	2	0	0	0
17	Jeziorki Szkoła	1	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Jeziorki Dożynkowa	11	1	4	3	2	0	0	1	0	0	1	0	2	0	1	1	3	0	3	1	0	0
19	Wilkoszyn Cmentarz	5	2	2	2	0	0	0	0	1	6	0	5	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0
20	Wilkoszyn	1	0	1	1	0	5	1	3	1	2	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0
21	Wilkoszyn Chelmońskiego	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
22	Chelmońskiego Pompy	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Szpital	13	0	5	3	6	1	13	3	0	2	2	1	0	1	0	4	5	2	16	1	0	0
24	Obrońców Poczty Gdańskiej	1	1	0	2	5	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	2	0
25	Stojalowskiego	0	14	0	0	0	0	0	0	3	0	1	3	2	4	0	0	0	3	0	15	0	1
26	Centrum	14	21	11	11	7	7	8	4	0	0	5	5	6	6	0	6	6	8	13	9	0	8
27	Podwale	2	5	1	1	0	1	0	9	0	0	0	2	0	1	2	0	2	2	7	3		
28	Podwale Liceum	1	2	3	0	0	3	0	9	0	0	1	0	0	0	3	1	2	1	9			
29	Podwale 11. Listopada	2	3	0	0	2	2	1	1	0	0	0	5	0	0	1	2	0	0	2			
30	Leopold	4	5	4	8	0	4	6	5	0	3	0	3	1	4	0	2	0	3	1	5		
31	Urząd Skarbowy	0	11	2	1	0	0	3	3	0	1	0	2	0	1	1	1	1	1	0	1		
32	Osiedle Stałe	0	6	0	7	0	5	0	18	0	3	0	2	0	3	0	5	0	17	0	13		
Razem:		92	92	57	57	52	52	81	81	33	33	38	38	27	27	40	40	51	51	72	72	24	24

Linia: 319 Trasa / kierunek: JAWORZNO OSIEDLE STAŁE - CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:16		05:21		05:35		06:29		07:12		07:45		08:40		09:15		10:25		11:25	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Osiedle Stałe	327	0					16	0	9	0	11	0	15	0	19	0	17	0	30	0	24	0
2	Urząd Skarbowy	42	5					2	1	0	0	2	0	4	0	0	0	1	1	3	1	1	1
3	Leopold	100	22					7	0	5	0	11	1	10	2	2	2	23	1	3	2	6	2
4	Podwale 11. Listopada	66	26					0	0	2	0	5	1	11	0	1	1	9	1	0	0	10	3
5	Podwale Liceum	60	27					3	0	3	0	4	1	0	1	0	4	8	3	0	2	6	2
6	Podwale	25	31					0	3	1	6	2	2	3	2	0	0	1	1	0	0	6	3
7	Plac Św. Jana	37	41					0	0	0	1	2	4	1	5	0	0	0	5	0	0	0	4
8	Centrum	264	131	0	0	3	0	13	0	4	3	28	5	17	9	5	4	43	4	7	14	26	12
9	Chelmońskiego	5	13	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0
10	Szpital	36	127	0	0	2	0	8	9	1	4	2	10	1	11	1	3	1	22	0	2	5	18
11	Chelmońskiego Pompy	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
12	Wilkoszyn Chelmońskiego	4	13	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
13	Wilkoszyn	7	36	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	1	2	4
14	Wilkoszyn Cmentarz	10	57	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	1	3	0	12	0	2	0	2
15	Jeziorki Dożynkowa	3	42	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	15
16	Jeziorki Szkoła	21	28	0	0	0	2	0	2	1	0	0	4	0	2	0	0	0	3	8	1	0	2
17	Jeziorki Sklep	28	21	0	0	0	2	2	0	0	1	0	1	0	0	0	2	4	0	3	8	0	
18	Jeziorki Kościół	14	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	1	0	2	3	0	0
19	Jeziorki Kasztanowa	8	18	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0
20	Jeziorki Herbowa	6	15	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0
21	Koźmin Las	6	22	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	2	0	4	0
22	Koźmin Jesienna	4	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	3
23	Koźmin	25	61	1	0	1	2	0	0	1	2	0	0	4	2	1	1	0	5	0	4	4	7
24	Chrzanów Balin Szkoła	26	28	1	0	0	0	1	0	1	0	0	6	1	0	0	2	1	2	4	3	4	0
25	Chrzanów Balin Bar	41	38	0	0	1	0	2	1	4	3	2	2	7	3	1	0	3	4	0	1	7	3
26	Chrzanów Balin Kościół	21	39	0	0	1	1	2	3	1	0	1	0	5	0	0	0	3	1	0	3	0	0
27	Chrzanów Tucznia	12	13	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2	2	0	1	0	5
28	Chrzanów Działki	6	45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	7	0
29	Chrzanów Śródmieście	0	134	0	1	0	0	0	9	0	10	0	9	0	7	0	4	0	16	0	5	0	0
30	Chrzanów Dworzec Autob.	0	139	0	1	0	1	0	23	0	5	0	26	0	31	0	2	0	10	0	1	0	10
Razem:		1206	1206	2	2	9	9	61	61	36	36	73	73	85	85	33	33	114	114	55	55	114	114

Linia: 319 Trasa / kierunek: JAWORZNO OSIEDLE STAŁE - CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. (cz.2)

LP	Przystanek	12:20		13:20		14:08		14:20		15:20		15:56		16:50		17:35		18:30		19:25		20:25		21:40		22:25	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Osiedle Stałe	23	0	11	0			34	0	18	0	28	0	11	0	16	0	24	0	7	0	8	0	3	0	3	0
2	Urząd Skarbowy	7	1	0	0			2	0	3	0	10	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0
3	Leopold	2	0	5	0			5	5	7	1	4	3	1	0	0	0	5	3	0	0	1	0	3	0	0	0
4	Podwale 11. Listopada	0	0	3	0			12	7	4	5	0	0	0	0	1	1	6	4	0	3	1	0	1	0	0	0
5	Podwale Liceum	7	0	7	4			5	2	4	3	10	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3	0	1	
6	Podwale	0	0	0	1			6	3	2	3	0	0	1	1	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Plac Św. Jana	0	0	0	0			0	5	28	3	0	0	2	3	0	1	1	6	3	0	0	3	0	0	0	1
8	Centrum	5	7	21	11	15	0	11	15	3	2	11	27	11	5	1	1	15	9	9	0	9	0	4	3	3	0
9	Chelmońskiego	0	0	1	4	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
10	Szpital	0	9	5	7	3	3	3	11	0	7	1	2	0	2	0	0	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0
11	Chelmońskiego Pompy	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	2	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
13	Wilkoszyn	0	3	0	2	0	0	0	1	0	6	1	1	0	1	0	2	0	3	0	0	0	2	0	1	1	2
14	Wilkoszyn Cmentarz	0	6	0	1	0	0	0	10	0	3	0	0	8	7	0	1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Jeziorki Dożynkowa	0	1	0	4	0	2	1	1	1	3	0	1	0	0	0	3	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0
16	Jeziorki Szkoła	0	1	1	1	1	0	0	1	0	3	5	0	2	3	1	0	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0
17	Jeziorki Sklep	6	0	1	0	0	0	0	1	0	2	6	3	0	1	1	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
18	Jeziorki Kościół	4	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	3	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
19	Jeziorki Kaszlanowa	1	3	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	2	3	0	0	0	2	1	0	0	0
20	Jeziorki Herbowa	0	2	1	3	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1
21	Koźmin Las	1	4	0	0	0	0	0	1	0	0	1	6	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22	Koźmin Jesienna	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Koźmin	1	6	0	0	3	3	0	0	1	6	3	7	2	1	3	1	0	3	0	4	0	5	0	0	0	2
24	Chrzanów Balin Szkoła	3	3	2	6	1	0	0	2	5	3	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
25	Chrzanów Balin Bar	4	1	0	0	1	0	2	2	1	2	0	2	2	3	0	1	2	7	0	0	2	1	0	2		
26	Chrzanów Balin Kościół	2	2	0	3	1	5	2	2	0	2	0	8	0	2	0	4	3	3	0	0	0	0	0	0	0	
27	Chrzanów Tuczarnia	3	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
28	Chrzanów Działki	0	16	1	0	0	0	8	0	0	0	2	3	0	1	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
29	Chrzanów Śródmieście	0	0	0	7	0	5	0	0	0	16	0	15	0	7	0	6	0	7	0	6	0	3	0	1		
30	Chrzanów Dworzec Autob.	0	0	0	1	0	2	0	3	0	0	0	0	0	9	0	0	0	4	0	1	0	3	0	6		
	Razem:	69	69	60	60	26	26	85	85	76	76	83	83	50	50	30	30	71	71	23	23	25	25	18	18	8	8

Linia: 321 Trasa / kierunek: (Jaworzno) ELEKTROWNIA PARKING - KRAKOWSKA

LP	Przystanek	Doba		07:40		08:35		09:24		13:22		14:15		15:10	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Elektrownia Parking	18	0	0	0	0	0					11	0	7	0
2	Elektrownia Zespół Szkół	23	0	1	0	5	0	1	0	4	0	9	0	3	0
3	Martyniaków Przejazd	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
4	Podłęże Stadion	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
5	Podłęże Szkoła	5	1	1	0	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0
6	Moniuszki	5	1	0	1	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0
7	Centrum	8	40	0	1	4	6	0	4	0	7	3	12	1	10
8	Urząd Miejski	9	5	2	0	3	0	0	2	4	1	0	2	0	0
9	Rogatka	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1
10	Krakowska Pętla	0	17	0	2	0	4	0	0	0	4	0	7	0	0
	Razem:	69	69	4	4	13	13	6	6	12	12	23	23	11	11

Linia: 321 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - ELEKTROWNIA PARKING

LP	Przystanek	Doba		12:52		13:07		13:38		14:47		21:07	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	10	0	1	0	0	0	5	0	0	0	4	0
2	Rogatka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Urząd Miejski	8	2	2	0	1	0	2	2	0	0	3	0
4	Centrum	19	10	5	3	5	1	5	2	2	0	2	4
5	Moniuszki	0	3	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
6	Podłęże Szkoła	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4
7	Podłęże Stadion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Martyniaków Przejazd	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
9	Elektrownia Zespół Szkół	1	11	0	3	0	3	0	5	1	0	0	0
10	Elektrownia Parking	0	5			0	2	0	1	0	1	0	1
	Razem:	38	38	8	8	6	6	12	12	3	3	9	9

Linia: 326 Trasa / kierunek: (Jaworzno) CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA - CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:59		05:39		06:19		07:09		08:08		08:24		09:29		12:00	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Cezarówka Dolna Pętla	49	0	1	0	3	0	5	0	8	0			14	0	5	0		
2	Cezarówka Dolna	9	0	0	0	0	0	2	0	0	0			2	0	5	0		
3	Byczyna Kaczeńców II	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0			2	0	1	0		
4	Byczyna Kaczeńców I	17	0	2	0	0	0	3	0	2	0			3	0	1	0		
5	Byczyna Dom Handlowy	30	1	2	0	1	1	7	0	3	0			1	0	4	0		
6	Byczyna Dom Kultury	11	19	0	0	2	0	2	0	1	2			1	11	1	4		
7	Byczyna	27	1	3	0	3	0	2	0	0	1			5	0	2	0		
8	Bory Podgórska	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0		
9	Bory Czysta	9	1	0	0	0	0	3	0	1	0			3	0	2	0		
10	Krakowska	13	13	0	1	0	2	2	5	0	4			3	0	2	0	3	0
11	Rogalka	23	4	0	0	0	0	4	1	1	1			0	1	0	1	7	0
12	Urząd Miejski	18	59	0	1	0	4	2	9	2	4			1	10	0	9	8	3
13	Centrum	74	84	2	7	1	2	6	7	4	3	2	0	0	13	0	9	15	8
14	Chelmońskiego	3	3	0	0	0	0	1	3										
15	Szpital	2	11	0	2	0	1	0	3										
16	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	0										
17	Wilkoszyn Chelmońskiego	0	1	0	0	0	0	0	0										
18	Obróńców Poczty Gdańskiej	1	3							0	1	1	0					0	1
19	Dom Pomocy Społecznej	6	4							4	0	0	0					2	4
20	Obwodnica Północna Rondo	1	0							0	0	1	0					0	0
21	Wilkoszyn	4	6	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0					0	1
22	Wilkoszyn Cmentarz	1	11	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0					0	0
23	Jeziorki Dożynkowa	1	16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1					0	2
24	Jeziorki Szkoła	0	22	0	0	0	0	0	0	10	0	1						0	10
25	Jeziorki Sklep	0	5	0	0	0	0	0	0	1	0	1						0	0
26	Jeziorki Kościół	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					0	0
27	Jeziorki Kasztanowa	0	12	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0					0	2
28	Cezarówka Górna Sasanek	0	5	0	0	0	0	0	0	1	0	0						0	0
29	Cezarówka Górna Pętla	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	1						0	4
	Razem:	305	305	11	11	10	10	39	39	30	30	4	4	35	35	23	23	35	35

Linia: 326 Trasa / kierunek: (Jaworzno) CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA - CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA (cz.2)

LP	Przystanek	13:09		13:51		14:04		15:05		15:06		15:49		15:51		16:26		16:34	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Cezarówka Dolna Pętla	9	0			2	0	2	0			0	0					0	0
2	Cezarówka Dolna	0	0			0	0	0	0			0	0					0	0
3	Byczyna Kaczeńców II	0	0			0	0	0	0			0	0					0	0
4	Byczyna Kaczeńców I	1	0			2	0	2	0			1	0					0	0
5	Byczyna Dom Handlowy	2	0			6	0	2	0			2	0					0	0
6	Byczyna Dom Kultury	2	0			1	0	0	2			1	0					0	0
7	Byczyna	2	0			3	0	1	0			6	0					0	0
8	Bory Podgórska	0	0			0	0	0	0			1	0					0	0
9	Bory Czysta	0	0			0	1	0	0			0	0					0	0
10	Krakowska	2	1	1	0	0	0	0	0			0	0					0	0
11	Rogatka	0	0	7	0	2	0	0	0			2	0						
12	Urząd Miejski	0	9	2	0	0	3	0	3			3	4						
13	Centrum	0	8	3	2	8	11	0	2	12	0	0	12	7	0	14	0		
14	Chelmońskiego					2	0							0	0	0	0		
15	Szpital					1	0			0	0			1	1	0	4		
16	Chelmońskiego Pompy					0	0							0	0	0	0		
17	Wilkoszyn Chelmońskiego					0	1							0	0	0	0		
18	Obrońców Poczty Gdańskiej			0	1														
19	Dom Pomocy Społecznej			0	0														
20	Obwodnica Północna Rondo			0	0														
21	Wilkoszyn			0	0	0	2			0	0			0	1	1	1		
22	Wilkoszyn Cmentarz			0	0	0	2			0	1			1	0	0	0		
23	Jeziorki Dożynkowa			0	4	0	2			0	1			0	2	1	3		
24	Jeziorki Szkoła			0	1	0	0			0	0			0	0	0	0		
25	Jeziorki Sklep			0	1	0	1			0	0			0	1	0	0		
26	Jeziorki Kościół			0	1	0	2			0	0			0	2	0	2		
27	Jeziorki Kaszlanowa			0	1	0	0			0	3			0	0	0	3		
28	Cezarówka Górna Sasanek			0	2	0	2			0	0			0	0	0	0		
29	Cezarówka Górna Pętla			0	0	0	0			0	7			0	2	0	3		
	Razem:	18	18	13	13	27	27	7	7	12	12	16	16	9	9	16	16	0	0

Linia: 328 Trasa / kierunek: (Jaworzno) PIECZYSKA SZKOŁA - ELEKTROWNIA PARKING

LP	Przystanek	Doba		05:16		06:15		06:58		07:55		13:20		14:20	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Pieczyska Szkoła	3	0					3	0						
2	Pieczyska Solskiego	2	0					2	0						
3	Pieczyska Centrum Nurkowe	0	0					0	0						
4	Szczakowa Cmentarz	0	0					0	0						
5	Szczakowa Kościół	0	1					0	1						
6	Szczakowa Dworzec PKP	15	0	2	0	5	0	1	0	2	0	1	0	4	0
7	Szczakowa Przychodnia	11	0	0	0	4	0	0	0	4	0	1	0	2	0
8	Szczakowa Osiedle Gagarina	9	2	0	0	0	1	3	0	6	0	0	0	0	1
9	Góra Piasku	7	9	0	0	3	1	2	3	0	5	0	0	2	0
10	Góra Piasku Batorego Szkoła	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
11	Borowiec Dąbrowskiego	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Długoszyn Dąbrowskiego	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
13	Długoszyn	8	3	3	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	3
14	Długoszyn Upadowa	6	0	0	0	3	0	1	0	1	0	0	0	1	0
15	Chropaczówka	9	1	2	0	5	0	0	0	0	1	0	0	2	0
16	Niedzieliska	6	1	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	1
17	Niedzieliska Klub Relaks	5	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2	0	1	0
18	Niedzieliska Wrejska	4	9	0	0	3	2	1	3	0	0	0	2	0	2
19	Osiedle Cegielniana	9	19	2	2	1	6	2	4	2	3	2	1	0	3
20	Podłęże Przychodnia	5	3	1	1	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0
21	Podłęże Osiedle	8	12	3	0	3	2	2	4	0	3	0	3	0	0
22	Podłęże Kościół	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Podłęże Stadion	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	Martyniaków Przejazd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Elektrownia Zespół Szkół	0	19	0	4	0	8	0	0	0	5	0	2	0	0
26	Elektrownia Parking	0	27	0	6	0	14	0	6	0	0	0	1	0	0
	Razem:	112	112	14	14	38	38	21	21	18	18	9	9	12	12

Linia: 328 Trasa / kierunek: (Jaworzno) JAWORZNO ELEKTROWNIA PARKING - PIECZYSKA SZKOŁA

LP	Przystanek	Doba		06:10		07:10		13:25		14:15		15:10		21:25	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Elektrownia Parking	23	0	1	0	0	0	2	0	7	0	11	0	2	0
2	Elektrownia Zespół Szkół	14	0	1	0	0	0	0	0	2	0	6	0	5	0
3	Martyniaków Przejazd	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
4	Podłęże Stadion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Podłęże Kościół	3	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6	Podłęże Osiedle	14	11	3	2	0	0	2	0	3	2	0	3	6	4
7	Podłęże Przychodnia	6	7	3	0	1	0	0	1	2	0	0	5	0	1
8	Osiedle Cegielniana	14	3	1	1	1	0	3	0	6	0	1	0	2	2
9	Niedzieliska Wwiejska	4	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	1	0
10	Niedzieliska Klub Relaks	6	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	2	1
11	Niedzieliska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Chropaczówka	3	5	0	0	0	0	2	1	0	2	0	1	1	1
13	Długoszyń Upadowa	4	4	1	0	1	1	0	0	0	2	2	1	0	0
14	Długoszyń	4	9	0	0	3	0	0	0	0	4	0	2	1	3
15	Długoszyń Dąbrowskiego	0	5	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
16	Borowiec Dąbrowskiego	1	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1
17	Góra Piasku Batorego Szkoła	3	6	0	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0
18	Góra Piasku	8	10	0	2	3	0	3	5	0	0	1	3	1	0
19	Szczakowa Osiedle Gagarina	4	10	0	0	0	2	0	0	0	5	1	1	3	2
20	Szczakowa Przychodnia	0	20	0	2	0	8	0	4	0	1	0	3	0	2
21	Szczakowa Dworzec PKP	0	16	0	1	0	1	0	1	0	5	0	1	0	7
22	Szczakowa Kościół	0	1	0	1										
23	Szczakowa Cmentarz	0	0	0	0										
24	Pieczyska Centrum Nurkowe	0	0	0	0										
25	Pieczyska Szkoła	0	0	0	0										
Razem:		113	113	11	11	15	15	17	17	23	23	22	22	25	25

Linia: 367 Trasa / kierunek: (Jaworzno) Krakowska - Bory - Byczyna - Jeleń - Krakowska - Byczyna Pętla

LP	Przystanek	Doba		05:07		05:52		06:32		07:19		08:09		09:04		10:29		11:49		13:09		15:26		17:29		21:19			
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	3	0	3	0																								
2	Bory Czysła	1	0	1	0																								
3	Bory Podgórska	0	0	0	0																								
4	Byczyna Pętla	17	0							3	0	1	0	1	0	2	0	1	0	5	0	3	0	1	0	0	0	0	
5	Byczyna	8	1	6	1	1	0	1	0																				
6	Byczyna Baranowskiego I	11	0	1	0	0	0	2	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	
7	Byczyna Baranowskiego II	7	5	2	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	0	0	
8	Jeleń Okragle Kapliczka	17	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	4	0	
9	Jeleń Okragle Skrzyżowanie	13	3	3	0	0	0	1	5	0	0	2	0	2	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
10	Jeleń Inwestycyjna	6	4	2	3	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
11	Jeleń Wiosny Ludów	9	0	2	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	Jeleń Banasika	43	12	3	0	4	0	5	2	5	4	1	0	2	3	8	0	2	1	6	0	1	2	2	0	4	0	0	
13	Jeleń Przedszkole	17	2	3	0	1	0	2	0	0	0	2	0	1	0	1	0	1	0	4	0	0	2	0	0	2	0	0	
14	Jeleń Rynek	19	9	1	0	0	1	1	2	1	6	1	0	3	0	0	0	2	0	1	0	3	0	0	0	0	6	0	
15	Jeleń Cmentarz	3	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	1	0	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
16	Jeleń Lipinka	6	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
17	Sobieski Pętla	29	7	1	0	0	0	2	1	4	2	2	0	3	1	6	1	1	1	9	0	0	0	1	0	0	1	0	
18	Szyb Sobieski	15	21	0	12	3	0	2	0	2	1	1	0	0	0	1	1	1	0	2	4	0	0	1	0	2	3	0	
19	Azot	4	7	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0
20	Stara Huta Fabryczna	10	2	2	0	0	0	0	1	4	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
21	Stara Huta Spacerowa	4	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
22	Matejki Arkady	10	10	1	2	0	0	0	4	3	0	0	1	0	1	2	0	0	0	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0
23	Matejki	3	101	1	7	1	4	0	4	0	16	1	11	0	7	0	10	0	7	0	20	0	5	0	2	0	8	0	
24	Urząd Miejski	8	32	1	2	2	1	1	5	2	3	1	3	0	1	0	5	0	1	1	4	0	0	0	1	0	6	0	
25	Rogatka	0	12	0	2	0	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Krakowska	6	14	1	6	2	0	1	0	0	2	2	0				0	2	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
27	Krakowska Pętla	0	4											0	1	0	3												
28	Bory Czysła	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0														
29	Bory Podgórska	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1															
30	Byczyna	0	9	0	1	0	4	0	1	0	1	0	2																
31	Byczyna Pętla	0	0					0	0	0	0	0	0																
Razem:		269	269	37	37	16	16	22	22	38	38	21	21	17	17	28	28	13	13	37	37	14	14	5	5	21	21	21	

Linia: 367 Trasa / kierunek: (Jaworzno) Krakowska - Rogatka - Jeleń - Byczyna - Bory - Krakowska

LP	Przystanek	Doba		09:59		11:14		12:24		13:59		14:54		16:04		16:59		18:09		20:29		22:09	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska	28	0	3	0	1	0	2	0	4	0	8	0	3	0	1	0	2	0	2	0	2	0
2	Rogatka	8	1	1	0	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
3	Urząd Miejski	79	7	8	3	5	0	4	0	8	0	12	3	16	1	5	0	7	0	8	0	6	0
4	Matejki	117	11	12	1	29	0	9	4	8	1	19	2	11	0	7	1	14	2	5	0	3	0
5	Matejki Arkady	30	4	4	0	9	0	3	0	2	1	1	1	0	0	2	0	5	1	4	0	0	1
6	Stara Huta Spacerowa	2	9	0	0	1	2	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
7	Stara Huta Fabryczna	0	12	0	1	0	3	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0
8	Azot	2	4	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
9	Szyb Sobieski	22	28	4	3	2	15	0	0	10	0	2	1	1	3	0	1	0	2	1	1	2	2
10	Sobieski Petla	3	39	0	4	3	4	0	1	0	5	0	5	0	4	0	3	0	2	0	9	0	2
11	Jeleń Lipinka	3	5	0	1	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
12	Jeleń Cmentarz	3	13	2	1	0	3	0	0	3	0	2	0	1	0	1	1	0	0	2	0	0	0
13	Jeleń Rynek	3	34	0	3	0	10	0	1	1	6	1	6	1	3	0	1	0	2	0	1	0	1
14	Jeleń Przedszkole	4	16	2	3	0	1	0	2	0	0	2	3	0	1	0	1	0	3	0	0	0	2
15	Jeleń Wiosny Ludów	6	66	4	5	0	13	0	4	1	5	1	9	0	12	0	2	0	10	0	1	0	5
16	Jeleń Inwestycyjna	5	7	0	1	0	0	1	0	3	1	0	2	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0
17	Jeleń Okrągłe Skrzyżowanie	0	9	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
18	Jeleń Okrągłe Kapliczka	1	10	0	2	0	0	0	1	0	1	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0
19	Byczyna Baranowskiego II	2	10	1	2	0	0	0	1	1	1	0	0	2	0	2	0	1	0	1	0	1	0
20	Byczyna Baranowskiego I	0	10	0	4	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
21	Byczyna	2	10							0	7			2	1			0	2			0	0
22	Byczyna Petla	0	9	0	4	0	1	0	0			0	2			0	2			0	0		
23	Bory Podgórska	0	0							0	0			0	0			0	0			0	0
24	Bory Czysta	1	0							0	0			1	0			0	0			0	0
25	Krakowska	0	7							0	3			0	3			0	0			0	1
Razem:		321	321	41	41	56	56	19	19	40	40	47	47	36	36	16	16	31	31	20	20	15	15

Linia: 368 Trasa / kierunek: (Jaworzno) CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA - CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA

LP	Przystanek	Doba		04:48		05:33		06:23		07:13		07:48		08:33		12:24		13:36		14:18		14:48		15:24		15:33		16:08		16:11	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Cezarówka Górna Pętla	30	0	0	0	3	0	4	0	7	0	5	0	6	0	2	0			1	0	1	0			1	0	0	0		
2	Cezarówka Górna Sasanek	8	0	1	0	0	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0			1	0	0	0			0	0	0	0		
3	Jeziorki Kasztanowa	11	0	2	0	1	0	1	0	2	0	2	0	2	0	0	0			1	0	0	0			0	0	0	0		
4	Jeziorki Kościół	13	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	3	0	2	0			3	0	0	0			0	0	1	0		
5	Jeziorki Sklep	9	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0	0			2	0	0	0			1	0	1	0		
6	Jeziorki Szkoła	23	14	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7	0	4	13	2			9	1	0	0			0	0	0	0		
7	Jeziorki Dożynkowa	25	1	2	0	2	0	6	0	2	0	3	0	2	0	0	1			4	0	0	0			2	0	2	0		
8	Wilkoszyn Omentarz	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0			1	1	3	0			1	0	0	0		
9	Wilkoszyn	14	1	3	0	1	0	3	0	3	0	1	0	1	0	0	1			1	0	1	0			0	0	0	0		
10	Obwodnica Północna Rondo	0	0							0	0			0	0																
11	Dom Pomocy Społecznej	0	0							0	0			0	0																
12	Wilkoszyn	0	0																												
13	Wilkoszyn Chelmońskiego	6	4	0	0	0	1	3	0			3	0			0	1			0	2	0	0			0	0	0	0		
14	Chelmońskiego Pompy	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0			0	0			0	0	0	0			0	0	0	0		
15	Szpital	28	10	0	0	0	1	1	2			2	0			6	4			7	1	4	0			6	2	2	0		
16	Obrońców Poczty Gdańskiej	0	13	0	0	0	1	0	0			0	1			0	1			0	5	0	0			0	4	0	1		
17	Stojalowskiego	2	50	0	1	0	0	0	4	0	6	0	11	1	7	1	3			0	9	0	3			0	3	0	3		
18	Centrum	82	66	1	9	6	0	3	12	5	10	0	3	7	5	11	10	5	0	16	7	0	6	16	0	0	2	0	2	12	0
19	Urząd Miejski	32	11	2	0	1	3	2	1	5	1			1	1	3	1	1	0	7	4				2	0				8	0
20	Rogatka	5	5	0	0	0	0	0	0	2	2			0	0	0	2	2	0	0	1				0	0				1	0
21	Krakowska	10	8	0	1	1	2	0	1	0	2			0	0	0	1	0	0	5	0				3	0				1	1
22	Bory Czysta	3	15	1	0	1	0	0	0	0	1			0	3	0	1	0	0	0	2				0	4				1	4
23	Bory Podgórska	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	1	0	0				0	1				0	0
24	Byczyna	4	45	0	3	0	3	0	2	0	2			2	2	0	5	0	3	0	12				0	4				2	9
25	Byczyna Dom Kultury	16	15	0	0	0	0	0	1	0	5			1	0	8	0	3	2	1	0				3	4				0	3
26	Byczyna Dom Handlowy	2	28	0	0	0	5	0	1	0	1			0	2	0	6	0	0	2	5				0	5				0	3
27	Byczyna Kaczeńców I	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	1	0	1	0	3				0	2				0	3
28	Byczyna Kaczeńców II	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	2	0	0	0	0	0				0	1				0	0
29	Cezarówka Dolna	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	1					0	0				0	2
30	Cezarówka Dolna Pętla	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0			0	3	0	11	0	4	0	7				0	3				0	0
	Razem:	333	333	14	14	16	16	24	24	30	30	24	24	27	51	51	11	11	61	61	9	9	24	24	11	11	6	6	25	25	

Linia: 369 Trasa / kierunek: (Jaworzno) OSIEDLE STAŁE - SOBIESKIEGO PĘTLA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:54		05:13		06:12		07:05		08:07		09:12		10:41		12:00	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Osiedle Stałe	88	0	10	0	8	0	5	0	4	0	3	0	4	0				
2	Urząd Skarbowy	9	5	0	0	1	0	0	0	1	2	1	0	1	0				
3	Osiedle Cegielniana	11	1	1	0	2	0	0	1					0	0				
4	Niedzieliska Wiejska	5	6	1	1	1	4	0	0					0	1				
5	Młyna	4	2	0	0	0	0	2	0					0	0				
6	Wiejska Kościół	2	2	0	0	0	0	0	1					0	0				
7	Gigant Osiedle	75	11	7	0	6	1	8	0					5	1	3	0	9	0
8	Podwale Działkowa	14	5	0	0	0	0	4	0					2	0	0	0	4	0
9	Podwale Liceum	32	19	1	0	0	0	3	1					4	5	4	0	2	0
10	Podwale	14	22	2	0	4	2	0	3					2	0	0	0	1	3
11	Obrońców Poczty Gdańskiej	4	17	0	0	0	5	0	3					3	0	0	0	0	3
12	Stojalowskiego	11	40	0	2	5	4	1	4					3	1	0	3	1	6
13	Centrum	108	27	4	1	3	0	0	4					4	8	14	0	19	2
14	Pechnik Cmentarz	20	4	1	0	0	0	0	0					0	0	1	1	1	2
15	Pechnik	25	16	3	0	2	0	1	0					2	1	2	2	1	5
16	Leopold	52	24	7	0	4	0	5	0					2	2	9	2	3	2
17	Podłęża Przychodnia	36	12	0	0	4	0	0	0	3	0	3	2	0	0	1	1	2	1
18	Podłęża Osiedle	106	63	6	1	10	0	6	0	6	1	0	0	4	1	7	9	5	9
19	Podłęża Kościół	4	19	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2
20	Pszczelnik	8	38	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	3	0	8	0	7
21	Azot Młynarska	0	96	0	9	0	14	0	1	0	2	0	1	0	1	0	4	0	3
22	Organika	0	21	0	1	0	2	0	7	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0
23	Azot	1	19	0	0	0	2	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
24	Szyb Sobieski	3	105	0	27	0	16	0	2	0	1	0	1	0	4	0	3	0	2
25	Sobieski Pętla	0	58	0	2	0	0	0	3	0	5	0	2	0	7	0	6	0	1
Razem:		632	632	44	44	51	51	36	36	14	14	7	7	37	37	42	42	48	48

Linia: 369 Trasa / kierunek: (Jaworzno) OSIEDLE STAŁE - SOBIESKIEGO PĘTLA (cz.2)

LP	Przystanek	12:58		13:52		14:48		15:11		17:03		18:06		19:27		21:00		
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	
1	Osiedle Stałe	20	0			5	0	15	0								14	0
2	Urząd Skarbowy	1	3			0	0	4	0								0	0
3	Osiedle Cegielniana	4	0					4	0								0	0
4	Niedzieliska Wiejska	3	0					0	0								0	0
5	Mylna	0	1					2	1								0	0
6	Wiejska Kościół	0	0					1	1								1	0
7	Gigant Osiedle	10	4	4	0			8	3	7	0						8	2
8	Podwale Działkowa	0	2	0	0			4	3	0	0						0	0
9	Podwale Liceum	3	1	6	0			8	9	0	1						1	2
10	Podwale	1	2	0	2			1	3	1	0						2	7
11	Obrońców Poczty Gdańskiej	0	2	0	0			0	4	1	0						0	0
12	Stojalowskiego	0	7	0	6			0	4	1	2						0	1
13	Centrum	3	2	14	2			6	7	28	1	10	0	0	0	0	3	0
14	Pechnik Cmentarz	4	0	4	0			0	0	4	1	3	0	1	0	1	0	0
15	Pechnik	3	0	1	2			2	2	4	4	1	0	0	0	3	0	0
16	Leopold	10	0	0	3			0	4	4	11	1	0	1	0	6	0	0
17	Podłęże Przychodnia	5	0	3	0	3	0	1	2	0	5	0	0	1	1	10	0	0
18	Podłęże Osiedle	19	3	4	9	3	2	4	8	3	15	2	0	15	0	12	5	0
19	Podłęże Kościół	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	9	1	3	0	0	0
20	Pszczelnik	3	2	1	5	0	2	0	2	0	4	0	0	0	0	0	3	0
21	Azot Młynarska	0	37	0	0	0	3	0	1	0	2	0	0	0	3	0	15	0
22	Organika	0	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
23	Azot	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
24	Szyb Sobieski	0	20	0	0	0	1	0	4	0	3	0	3	3	4	0	14	0
25	Sobieski Pętla	0	1	0	2	0	2	0	0	0	3	0	5	0	11	0	8	0
	Razem:	89	89	40	40	11	11	60	60	53	53	17	17	22	22	61	61	0

Linia: 369 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SOBIESKIEGO PĘTLA - OSIEDLE STAŁE (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		05:33		06:07		06:58		07:24		08:27		09:53		11:17		12:24	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Sobieski Pętla	52	0	4	0	4	0	1	0	4	0	7	0	2	0	2	0		
2	Szyb Sobieski	74	6	7	0	7	0	5	0	2	0	0	0	3	0	4	0		
3	Azot	10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0		
4	Organika	20	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0		
5	Azot Młynarska	99	3	3	3	15	0	2	0	4	0	10	0	11	0	4	0		
6	Pszczełnik	76	6	4	1	4	0	1	0	6	0	15	0	14	0	6	0		
7	Podłęże Kościół	11	5	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0		
8	Podłęże Osiedle	67	93	4	2	3	15	3	3	3	7	6	7	9	1	4	4		
9	Podłęże Przychodnia	19	38	0	3	4	6	0	2	1	1	3	4	1	3	0	1		
10	Leopold	42	72	4	2	0	8	4	3	2	2	0	2	0	6	6	5		
11	Pechnik	27	44	3	2	0	3	3	0	1	0	2	7	0	2	3	7		
12	Pechnik Cmentarz	6	20	0	0	1	0	0	1	0	1	0	4	0	5	2	1		
13	Rzemieślnicza	14	53	1	5	1	1	2	5	0	6	1	6	0	11	1	4		
14	Matejki	26	68	1	6	4	1	3	3	5	3	3	4	0	8	1	8		
15	Centrum	109	63	0	7	4	4	4	3	4	4	10	3	3	1	14	0	10	0
16	Podwale	20	25	1	1	3	6	1	2	0	1	1	4	1	2	1	2	4	0
17	Podwale Liceum	7	56	0	0	3	5	2	2	0	7	0	4	0	1	0	2	1	6
18	Podwale 11. Listopada	5	13	1	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	2	0	4	1	0
19	Gigant Bogusławskiego	1	19	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	1
20	Gigant Złota	16	30	0	0	5	1	5	0	1	1	2	1	0	3	0	4	1	1
21	Gigant Osiedle	0	12											0	2	0	3		
22	Wiejska Kościół	2	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0					0	0
23	Młyna	5	1	1	1	1	0	1	0	2	0	0	0					0	0
24	Niedzieliska Wiejska	5	6	0	1	0	1	0	1	4	0	0	2					0	1
25	Szczakowska	5	21	0	0	0	4	2	11	0	0	1	1					0	0
26	Osiedle Stałe	0	62	0	2	0	7	0	4	0	12	0	12					0	8
	Razem:	718	718	36	36	63	63	41	41	46	46	62	62	47	47	49	49	17	17

Linia: 369 Trasa / kierunek: (Jaworzno) SOBIESKIEGO PĘTLA - OSIEDLE STAŁE (cz.2)

LP	Przystanek	13:02		14:04		14:27		15:09		16:08		17:37		19:04		20:18		22:05	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Sobieski Pętla	3	0	7	0	4	0	1	0	4	0	7	0	2	0	0	0	0	0
2	Szyb Sobieski	3	1	12	4	1	0	3	0	8	1	1	0	0	0	4	0	14	0
3	Azot	0	0	1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
4	Organika	0	0	5	0	1	0	4	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
5	Azot Młynarska	1	0	19	0	2	0	1	0	1	0	1	0	3	0	0	0	22	0
6	Pszczelnik	7	1	3	2	1	0	1	0	3	1	5	0	5	1	1	0	0	0
7	Podłęże Kościół	0	0	1	1	0	0	2	2	2	0	0	0	1	0	1	0	0	1
8	Podłęże Osiedle	4	2	5	11	9	0	6	2	1	8	6	5	1	6	2	3	1	17
9	Podłęże Przychodnia	5	0	2	6	1	0	1	3	0	4	0	0	0	1	0	1	1	3
10	Leopold	2	3	15	13	0	4	3	4	2	4	3	5	0	1	1	0	0	10
11	Pechnik	2	2	6	9	4	0	2	2	0	1	0	5	0	1	0	1	1	2
12	Pechnik Cmentarz	0	1	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
13	Rzemieślnicza	2	1	0	5	5	3	0	5	0	0	0	0	1	1	0	0	0	
14	Matejki	0	8	3	10	0	7	2	2	1	2	0	3	0	0	0	3	3	
15	Centrum	14	4	9	11	16	2	0	8	14	0	0	7	0	2	7	3	0	4
16	Podwale	3	5	2	1	1	0			2	1					0	0		
17	Podwale Liceum	0	7	0	4	1	4			0	10					0	4		
18	Podwale 11. Listopada	0	5	0	0	0	1			0	0					0	0		
19	Gigant Bogusławskiego	0	3	0	5	0	3			0	0					0	2		
20	Gigant Złota	0	2	0	1	2	12			0	3					0	1		
21	Gigant Osiedle	0	1							0	6								
22	Wiejska Kościół			1	0	0	1									0	0		
23	Mylina			0	0	0	0									0	0		
24	Niedzieliska Wiejska			1	0	0	0									0	0		
25	Szczakowska			0	1	2	4									0	0		
26	Osiedle Stałe			0	6	0	9									0	2		
Razem:		46	46	95	95	50	50	28	28	41	41	25	25	13	13	17	17	42	42

Linia: 370 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - WYSOKI BRZEG (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		05:05		06:10		06:55		08:15		09:25		10:43		11:41		12:48		13:06	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska Pętla	34	0	4	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
2	Osiedle Skalka	75	2	2	0	3	0	6	0	6	0	11	0	3	0	7	0	1	0	4	0
3	Insurekcji Kościuszkowskiej	21	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	0	4	0	1	0
4	Rogatka	36	2	5	0	3	0	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	1	2	0
5	Urząd Miejski	74	16	1	0	2	0	0	3	1	1	1	0	2	0	3	3	5	1	3	2
6	Centrum	216	42	11	0	12	1	3	7	9	0	8	6	15	2	14	2	19	4	18	1
7	Podwale	55	48	2	0	5	1	1	1	9	3	1	4	3	4	5	6	4	6	0	5
8	Podwale Liceum	37	77	3	1	2	1	1	1	5	6	1	3	1	12	0	4	2	8	4	3
9	Podwale 11. Listopada	25	30	6	0	5	1	0	0	2	7	0	3	1	0	0	3	3	3	2	2
10	Gigant Bogusławskiego	22	32	5	0	5	1	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	4	3	2
11	Gigant Złota	36	62	5	2	7	0	4	3	3	1	0	0	0	1	1	1	8	7	5	
12	Wiejska Kościół	12	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	1	1
13	Młyn	2	13	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	2	1	0
14	Niedzielska Wiejska	11	16	3	0	2	0	0	2	0	2	0	1	0	1	0	1	2	2	0	0
15	Szczakowska	19	26	2	0	1	1	2	1	3	3	3	1	1	1	3	0	0	1	1	1
16	Osiedle Stale	138	135	23	3	31	3	3	0	0	14	0	6	0	6	0	13	0	16	19	6
17	Wojska Polskiego	5	8	0	0	2	1	0	2											2	0
18	Dąbrowszczaków	1	26	0	10	0	0	0	3											1	4
19	Siłownia	3	56	0	13	1	12	0	0											1	8
20	Osiedle Awaryjne	6	72	0	2	2	13	0	2											0	8
21	Siłownia	1	1	0	0	1	0	0	0											0	1
22	Dąbrowszczaków	0	5	0	0	0	3	0	0											0	2
23	Darwina	5	11	0	5	0	1	0	3											5	0
24	Martyniaków	0	12	0	0	0	12	0	0											0	0
25	Martyniaków Przejazd	0	0	0	0	0	0	0	0											0	0
26	Elektrownia Zespół Szkół	0	35	0	13	0	7	0	1											0	6
27	Elektrownia Parking	0	4					0	0												
28	Elektrownia	0	50	0	19	0	22													0	3
29	Promienna	0	3	0	1	0	1													0	1
30	Wysoki Brzeg	0	40	0	3	0	4													0	15
	Razem:	834	834	72	72	87	87	29	29	39	39	26	26	29	29	35	35	56	56	76	76

Linia: 370 Trasa / kierunek: (Jaworzno) KRAKOWSKA - WYSOKI BRZEG (cz.2)

LP	Przystanek	14:16		15:05		16:05		17:20		18:06		19:05		20:12		21:05		22:19	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Krakowska Pętla	2	0	5	0	2	0	0	0	4	0	2	0	0	0	6	0	3	0
2	Osiedle Skalka	3	0	4	0	3	0	1	0	3	0	2	0	5	0	9	2	2	0
3	Insurekcji Kościuszkowskiej	0	0	2	0	3	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0
4	Rogatka	0	0	0	0	3	0	3	0	1	0	0	0	0	0	7	1	0	0
5	Urząd Miejski	4	0	6	2	8	1	4	0	11	0	4	2	7	1	9	0	3	0
6	Centrum	17	4	18	3	24	3	11	0	12	1	2	0	9	3	9	4	5	1
7	Podwale	5	1	6	3	2	6	1	3	1	3	1	2	3	0	6	0	0	0
8	Podwale Liceum	3	4	4	3	0	4	4	5	2	7	1	1	2	3	0	7	2	4
9	Podwale 11. Listopada	1	1	3	0	0	5	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	2
10	Gigant Bogusławskiego	0	2	1	6	0	2	0	5	1	1	1	0	1	0	4	5	0	1
11	Gigant Złota	0	5	2	5	1	8	1	1	1	5	1	1	0	3	2	7	0	6
12	Wiejska Kościół	0	2	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	2	0	0
13	Mylina	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
14	Niedzieliska Wiejska	0	2	2	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
15	Szczakowska	0	0	0	6	0	0	1	2	0	6	0	0	0	1	2	2	0	0
16	Osiedle Stale	14	7	6	9	9	11	3	7	11	11	4	5	5	8	7	8	3	2
17	Wojska Polskiego	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
18	Dąbrowszczaków	0	3	0	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1
19	Silownia	0	4	0	0	0	4	0	0	0	1	0	2	0	3	1	7	0	2
20	Osiedle Awaryjne	2	12	0	4	0	8	0	2	0	8	2	5	0	5	0	3	0	0
21	Silownia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	Dąbrowszczaków	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Darwina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
24	Martyniaków	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	Martyniaków Przejazd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Elektrownia Zespół Szkół	0	3	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0
27	Elektrownia Parking	0	0					0	4			0	0						
28	Elektrownia			0	2	0	0			0	0			0	0	0	4		
29	Promienna			0	0	0	0			0	0			0	0	0	0		
30	Wysoki Brzeg			0	8	0	2			0	0			0	1	0	7		
	Razem:	51	51	59	59	56	56	32	32	48	48	22	22	35	35	62	62	20	20

Linia: 370 Trasa / kierunek: (Jaworzno) WYSOKI BRZEG – KRAKOWSKA (cz.1)

LP	Przystanek	Doba		04:34		05:24		06:11		07:11		07:33		08:47		09:53		11:07		12:12	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Wysoki Brzeg	36	0					8	0	4	0										
2	Promienna	9	0					0	0	0	0										
3	Elektrownia	15	1					2	0	0	0										
4	Elektrownia Parking	12	0									1	0								
5	Elektrownia Zespół Szkół	49	4					0	0	4	0	3	0								
6	Martyniaków Przejazd	2	3					0	0	0	0	0	0								
7	Martyniaków	7	0					0	0	0	0	1	0								
8	Darwina	12	1					0	0	2	0	0	0								
9	Dąbrowszczaków	3	3					0	0	0	0	1	0								
10	Siłownia	3	8					0	0	0	6	0	0								
11	Osiedle Awaryjne	68	9	3	0	7	0	9	0	14	0	6	2								
12	Siłownia	26	3	0	0	3	0	0	1	3	0	2	0								
13	Dąbrowszczaków	16	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0								
14	Wojska Polskiego	4	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0								
15	Osiedle Stale	146	104	4	0	2	6	3	3	4	13	1	7	3	0	6	0	22	0	32	0
16	Urząd Skarbowy	20	32	0	0	1	2	0	1	4	1	1	6	1	0	0	0	4	2	3	7
17	Osiedle Cegielniana	10	27	0	2	1	0	0	5	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	3
18	Niedzielska Wiejska	27	10	1	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0
19	Młyn	11	6	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
20	Wiejska Kościół	14	4	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
21	Gigant Osiedle	120	59	1	0	16	1	12	1	11	1	2	0	14	1	7	1	10	3	9	5
22	Podwale Działkowa	37	31	1	0	1	0	3	1	3	7	3	0	4	0	1	1	2	3	2	2
23	Podwale Liceum	57	39	1	0	0	0	5	1	4	2	1	0	5	3	6	2	11	5	6	3
24	Podwale	35	57	0	0	2	1	1	5	0	5	0	2	3	2	7	0	11	6	6	8
25	Plac Św. Jana	6	61	2	0	1	2	0	2	0	6	0	2	0	10	0	6	0	6	0	8
26	Centrum	40	139	0	3	0	5	0	10	10	13	0	5	0	11	2	10	3	25	7	18
27	Urząd Miejski	20	58	0	1	0	2	0	4	1	4	0	0	2	2	1	5	1	7	1	5
28	Rogatka	0	25	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	3	0	2	0	1
29	Insurekcji Kościuszkowskiej	1	30	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
30	Osiedle Skalka	0	34	0	1	0	0	0	2	0	0	0	2	0	1	0	1	0	7	0	3
31	Krakowska Pięta	0	52	0	5	0	15	0	7	0	2	0	0	3	0	1	0	2	0	6	6
	Razem:	806	806	13	13	35	35	46	46	72	72	27	27	35	35	31	31	68	68	69	69

Linia: 370 Trasa / kierunek: (Jaworzno) WYSOKI BRZEG – KRAKOWSKA (cz.2)

LP	Przystanek	13:26		14:10		15:08		16:05		17:00		18:03		18:49		19:46		21:09		22:09	
		WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY	WS	WY
1	Wysoki Brzeg			3	0			1	0	0	0			4	0			1	0	15	0
2	Promienna			9	0			0	0	0	0			0	0			0	0	0	0
3	Elektrownia			1	1			7	0	3	0			0	0			0	0	2	0
4	Elektrownia Parking					10	0					0	0			1	0				
5	Elektrownia Zespół Szkół			4	4	11	0	9	0	6	0	0	0	0	0	10	0	1	0	1	0
6	Martyniaków Przejazd			1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0
7	Martyniaków			1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0
8	Darwina			0	0	0	0	2	1	3	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0
9	Dąbrowszczaków			0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
10	Siłownia			0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
11	Osiedle Awaryjne			9	0	4	1	4	2	7	2	0	0	4	0	1	0	0	0	0	2
12	Siłownia			6	2	1	0	4	0	2	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0
13	Dąbrowszczaków			1	0	1	0	0	1	3	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0
14	Wojska Polskiego			0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
15	Osiedle Stale	11	0	1	17	4	20	11	8	12	11	13	4	8	8	0	2	1	0	8	5
16	Urząd Skarbowy			0	0	0	1	2	0	2	4	1	0	2	0	0	0	1	0	1	0
17	Osiedle Cegielniana			0	0	2	0	1	0	2	5	0	0	0	0	8	0	3	1	0	0
18	Niedzielska Wiejska			0	1	5	3	0	0	0	2	4	1	1	0	7	0	0	0	0	0
19	Młyn			2	3	0	0	0	0	1	1	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0
20	Wiejska Kościół			0	1	0	0	0	0	4	1	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0
21	Gigant Osiedle			9	6	3	4	3	8	5	6	4	9	3	3	1	1	3	2	6	1
22	Podwale Działkowa			2	1	1	1	4	2	2	1	4	8	1	4	0	0	2	0	0	1
23	Podwale Liceum			3	0	2	1	3	1	1	0	5	7	2	4	1	3	1	2	0	0
24	Podwale			0	4	2	2	0	1	1	4	1	7	1	3	0	1	0	3	0	1
25	Plac Św. Jana			0	2	0	0	2	1	0	6	0	4	0	1	0	0	1	0	4	1
26	Centrum			3	3	4	8	2	4	1	7	6	6	0	4	1	2	0	4	0	1
27	Urząd Miejski			4	3	6	4	1	2	1	2	0	5	0	4	0	1	2	5	0	0
28	Rogatka			0	2	0	1	0	2	0	1	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0
29	Insurekcji Kościuszkowskiej			0	3	0	8	0	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	Osiedle Skałka			0	0	0	3	0	2	0	0	0	1	0	3	0	0	3	0	1	0
31	Krakowska Pętla			0	5	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Razem:	34	34	61	61	51	51	58	58	71	71	35	35	29	29	30	30	10	10	31	31

2.2. Pomiary na dworcach kolejowych

Wyniki całodobowego pomiaru ruchu pasażerskiego na stacjach kolejowych Jaworzno Szczakowa i Jaworzno Ciężkowice przeprowadzonych w dniu 26.06.2012 r.

Podczas badań rejestrowano godzinę odjazdu pociągu, liczbę osób wsiadających do i wysiadających z pociągu.

Wyniki badań przedstawiono w postaci tabelarycznej i graficznej na kolejnych stronach.

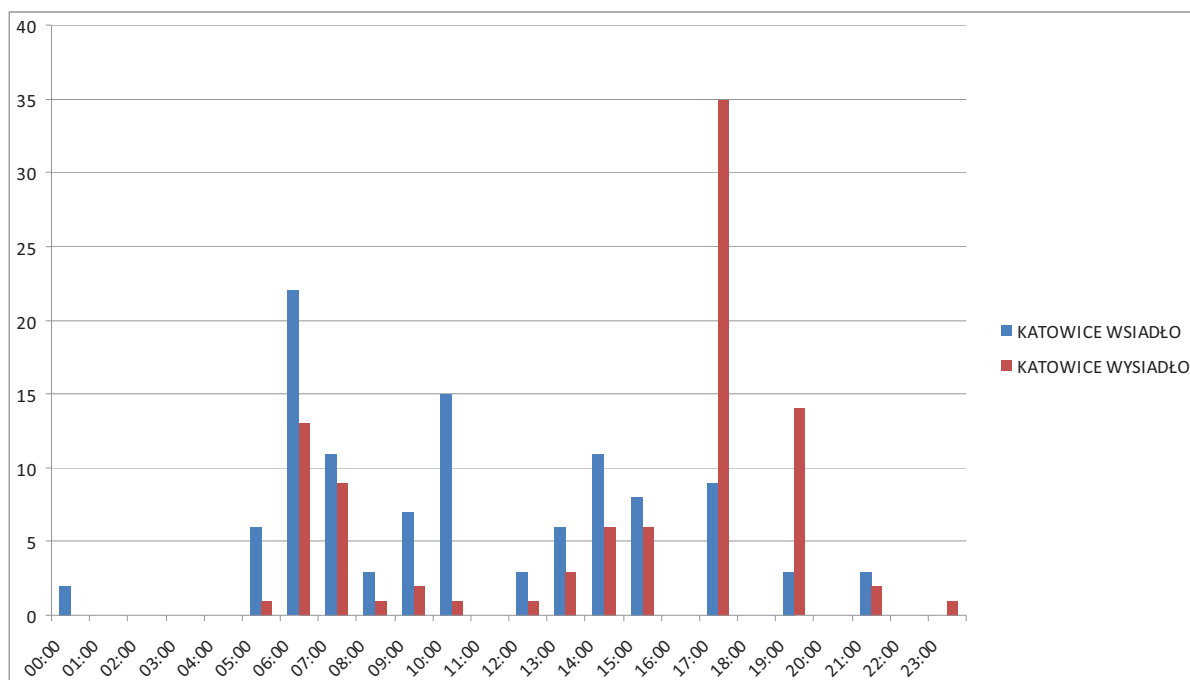
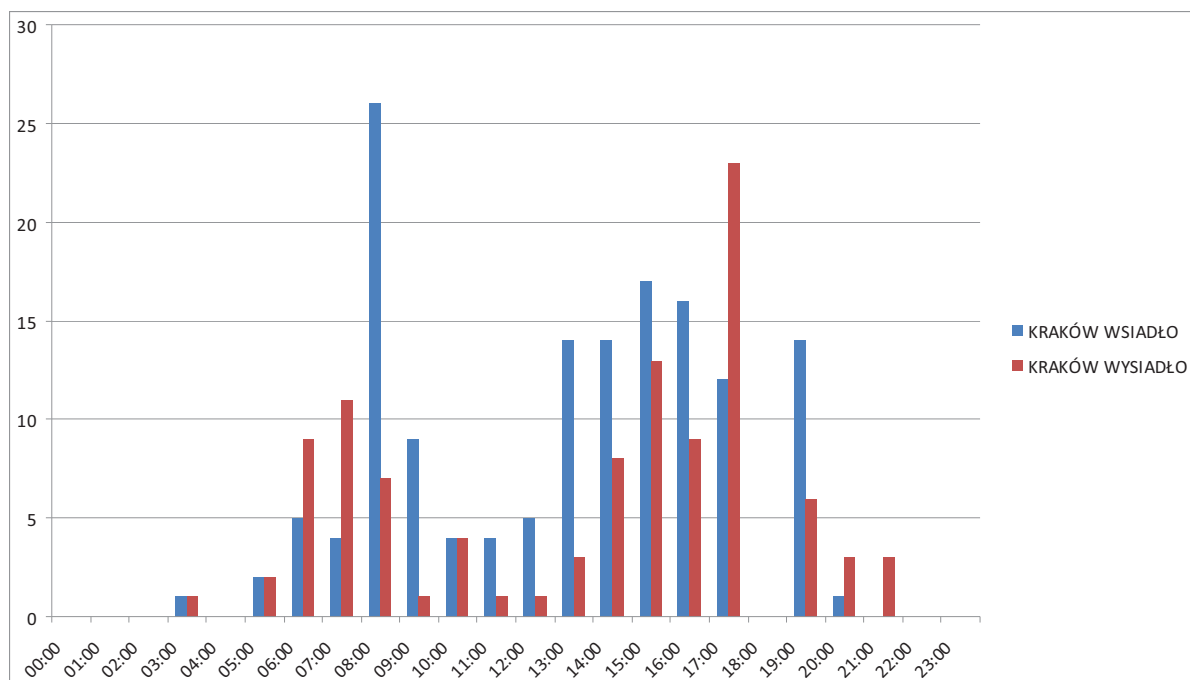
Stacja JAWORZNO SZCZAKOWA

PRZEWOŹNIK	kierunek	WSIADŁO	WYSIADŁO	kierunek	WSIADŁO	WYSIADŁO
	KRAKÓW			KATOWICE		
TLK				00:39	2	0
TLK	03:40	1	1			
TLK	05:11	2	2			
PKP PR				05:13	6	1
PKP PR	06:09	4	0			
TLK				06:24	1	0
PKP PR				06:34	21	13
PKP PR	06:43	1	9			
PKP PR	07:13	4	11			
TLK				07:24	4	6
PKP PR				07:33	7	3
TLK				08:11	3	1
PKP PR	08:12	25	6			
TLK	08:44	1	1			
PKP PR	09:03	7	1			
TLK	09:11	2	0			
PKP PR				09:33	4	1
PKP PR				09:42	3	1
PKP PR	10:12	4	4			
TLK				10:24	13	0
PKP IR				10:57	2	1
TLK	11:11	4	1			
TLK	12:11	5	1			
TLK				12:24	3	1
TLK	13:11	14	3			
PKP IR				13:33	6	3
PKP PR	14:12	14	8			
TLK				14:24	11	6
PKP PR	15:02	15	12			
TLK	15:11	2	1			
TLK				15:24	3	3
PKP PR				15:34	5	3
PKP PR	16:12	16	9			
PKP PR	17:02	2	17			
TLK	17:11	0	2			
TLK				17:24	2	6
PKP PR				17:33	7	29
PKP PR	17:40	10	4			
PKP PR	19:15	7	5			
TLK				19:24	3	14
TLK	19:22	7	1			
PKP PR	20:01	0	2			
TLK	20:11	1	1			
TLK	21:11	0	3			
PKP PR				21:34	3	2
TLK				23:24	0	1

DANE SCALONE

KIERUNEK	KRAKÓW	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	0	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	1	1
04:00	0	0
05:00	2	2
06:00	5	9
07:00	4	11
08:00	26	7
09:00	9	1
10:00	4	4
11:00	4	1
12:00	5	1
13:00	14	3
14:00	14	8
15:00	17	13
16:00	16	9
17:00	12	23
18:00	0	0
19:00	14	6
20:00	1	3
21:00	0	3
22:00	0	0
23:00	0	0
SUMA	148	105

KIERUNEK	KATOWICE	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	2	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	0	0
04:00	0	0
05:00	6	1
06:00	22	13
07:00	11	9
08:00	3	1
09:00	7	2
10:00	15	1
11:00	0	0
12:00	3	1
13:00	6	3
14:00	11	6
15:00	8	6
16:00	0	0
17:00	9	35
18:00	0	0
19:00	3	14
20:00	0	0
21:00	3	2
22:00	0	0
23:00	0	1
SUMA	109	95



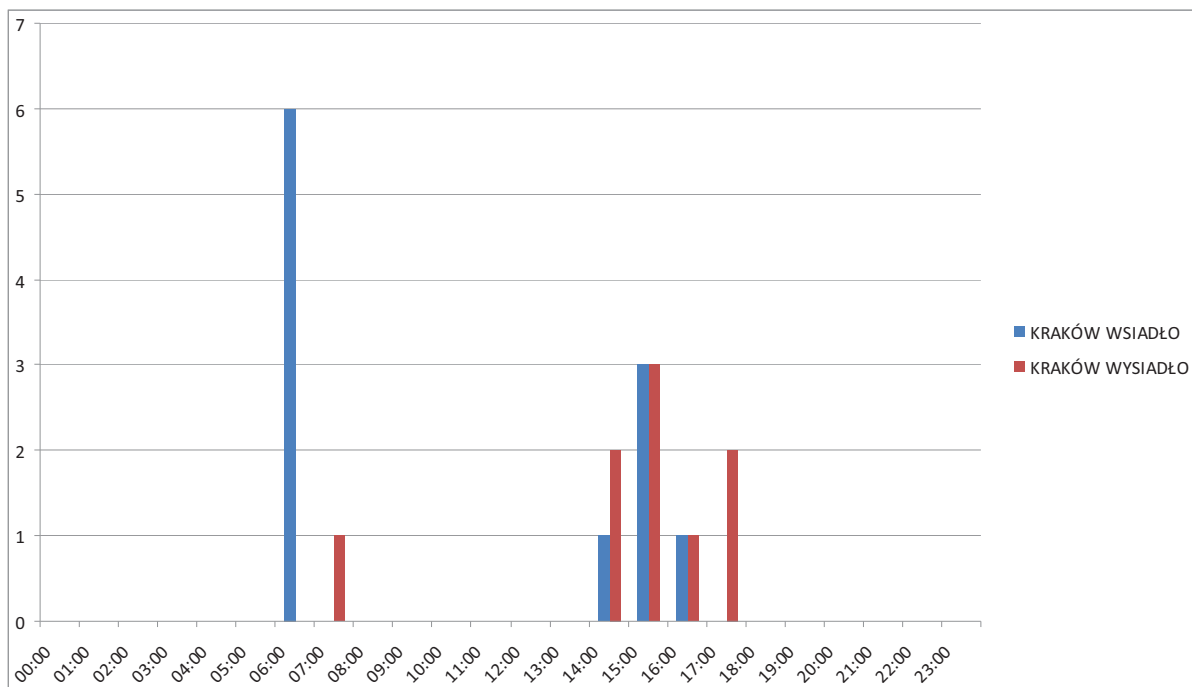
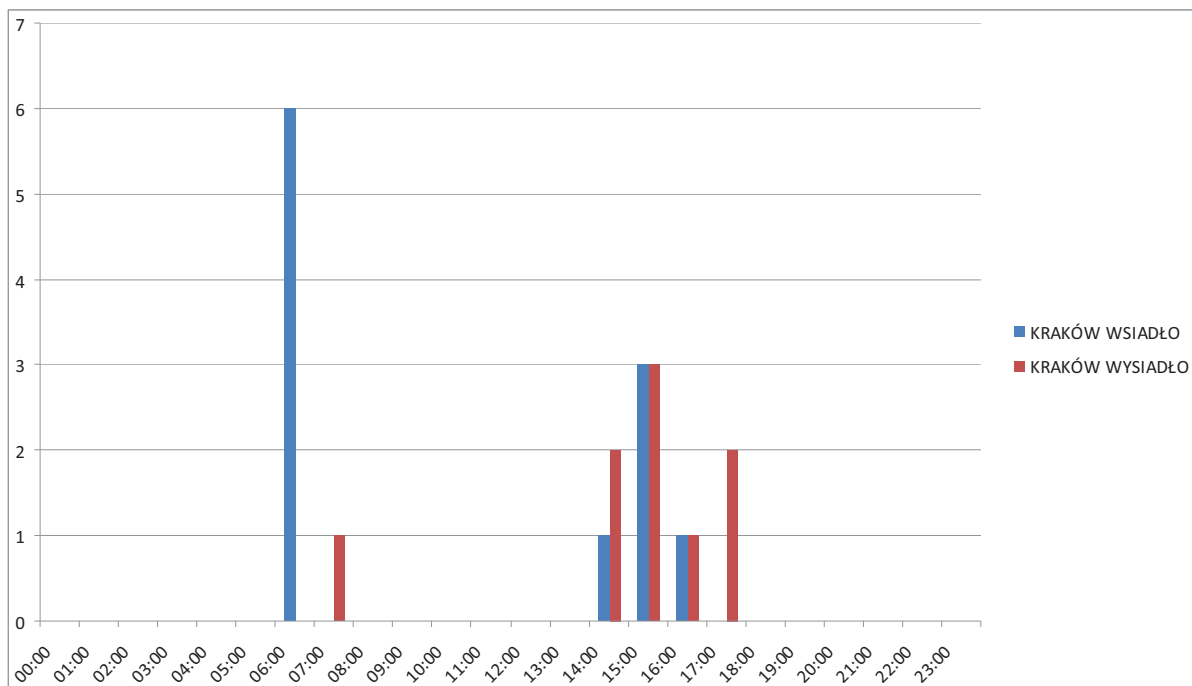
Stacja JAWORZNO CIĘŻKOWICE

PRZEWO- ŻNIK	kierunek	WSIADŁO	WYSIADŁO	kierunek	WSIADŁO	WYSIADŁO
	KRAKÓW			KATOWICE		
PKP PR				04:58	0	0
PKP PR	06:17	6	0			
PKP PR				06:26	2	1
PKP PR	07:20	0	1			
PKP PR				07:26	0	0
PKP PR	08:20	0	0			
PKP PR	09:10	0	0			
PKP PR				09:26	0	0
PKP PR				13:27	2	2
PKP PR	14:20	1	2			
PKP PR	15:10	3	3			
PKP PR				15:27	2	1
PKP PR	16:20	1	1			
PKP PR				17:26	2	1
PKP PR	17:10	0	2			
PKP PR	17:48	0	0			
PKP PR	19:23	0	0			
PKP PR	20:10	0	0			
PKP PR				21:26	0	1

DANE SCALONE

KIERUNEK	KRAKÓW	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	0	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	0	0
04:00	0	0
05:00	0	0
06:00	6	0
07:00	0	1
08:00	0	0
09:00	0	0
10:00	0	0
11:00	0	0
12:00	0	0
13:00	0	0
14:00	1	2
15:00	3	3
16:00	1	1
17:00	0	2
18:00	0	0
19:00	0	0
20:00	0	0
21:00	0	0
22:00	0	0
23:00	0	0
SUMA	11	9

KIERUNEK	KATOWICE	
	WSIADŁO	WYSIADŁO
00:00	0	0
01:00	0	0
02:00	0	0
03:00	0	0
04:00	0	0
05:00	0	0
06:00	2	1
07:00	0	0
08:00	0	0
09:00	0	0
10:00	0	0
11:00	0	0
12:00	0	0
13:00	2	2
14:00	0	0
15:00	2	1
16:00	0	0
17:00	2	1
18:00	0	0
19:00	0	0
20:00	0	0
21:00	0	1
22:00	0	0
23:00	0	0
SUMA	8	6



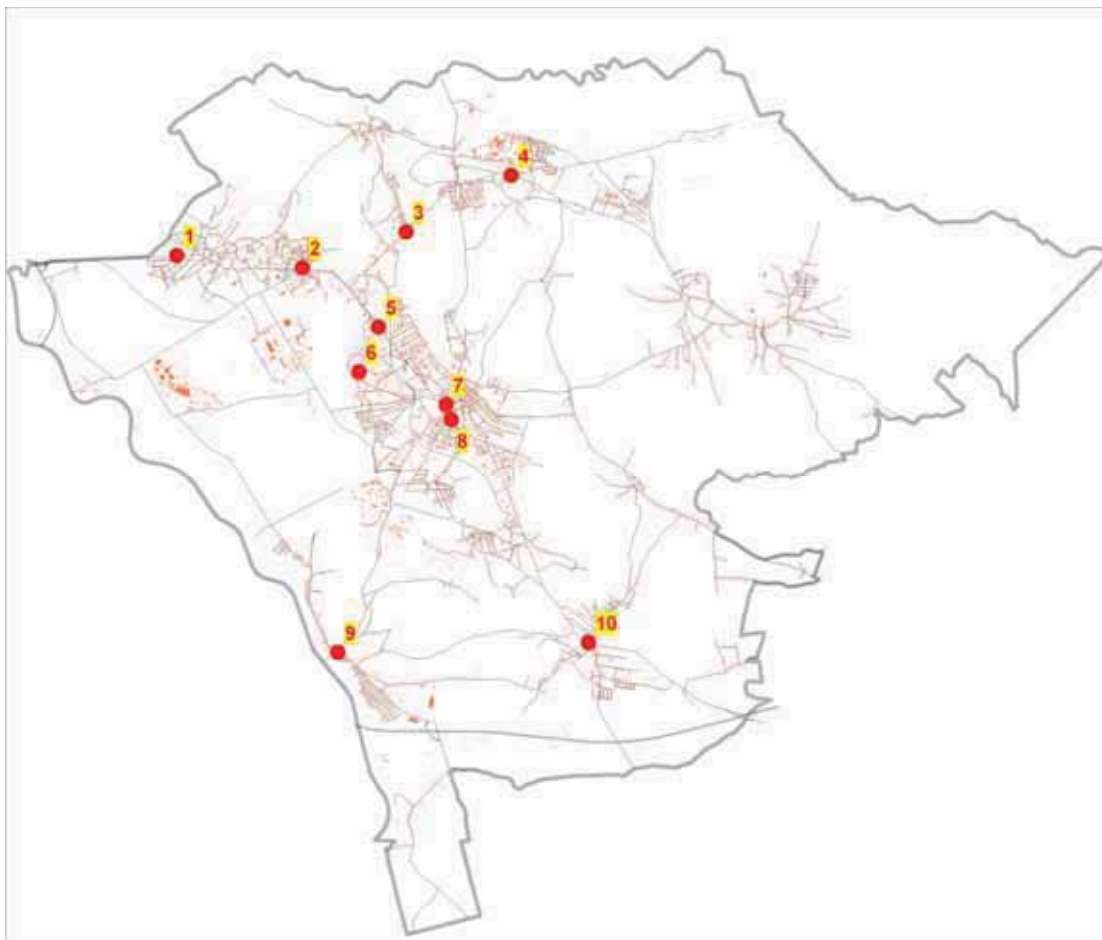
2.3. Pomiary ekranowe na liniach mikrobusowych

W ramach pomiarów wykonano pomiary ekranowe mikrobusowych przewozów pasażerskich na wybranych przystankach sieci komunikacji zbiorowej na terenie miasta Jaworzna.

Pomiary ekranowe przeprowadzono na następujących przystankach:

- Przystanek 1 - Łubowiec
- Przystanek 2 - Osiedle Stałe
- Przystanek 3 - Niedzieliska
- Przystanek 4 - Szczakowa Osiedle Gagarina
- Przystanek 5 - Leopold
- Przystanek 6 - Osiedle Podłęże
- Przystanek 7 - Centrum
- Przystanek 8 - Matejki
- Przystanek 9 - Jeleń Rynek
- Przystanek 10 - Byczyna

Lokalizację przystanków przedstawiono na poniższym rysunku.



Podczas pomiaru rejestrowano:

- symbol linii,
- typ taboru powiązany z jego pojemnością,
- czas odjazdu z przystanku,
- stopień napełnienia wskaźnikiem procentowym (organoleptycznie).

Przyjęto następujący podział taboru:

- * Typ taboru A – pojemność 10 pasażerów,
- * Typ taboru B – pojemność 20 pasażerów.

Szczegółowe dane dla przystanków objętych pomiarem kordonowym zestawiono na kolejnych stronach opracowania.

Przystanek 1 - ŁUBOWIEC

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	0	0	4	74	9	16	74	9	20
14:00-15:00	0	0	0	79	17	14	79	17	14
15:00-16:00	0	0	0	80	7	9	80	7	9
16:00-17:00	4	0	0	160	12	19	164	12	19
17:00-18:00	0	0	0	130	6	12	130	6	12
RAZEM 13:00-18:00	4	0	4	523	51	70	527	51	74

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B10-1	0	0	0	0	0	7	0	0	7
B10-2	0	0	0	0	1	20	0	1	20
B10-3	0	0	1	0	2	10	0	2	11
B14	0	0	0	7	3	1	7	3	1
CHRZANÓW	0	0	0	104	5	5	104	5	5
G	0	0	0	28	1	1	28	1	1
JAWORZNO	0	0	0	113	10	6	113	10	6
KATOWICE	0	0	0	10	3	0	10	3	0
M	0	0	0	76	9	5	76	9	5
MYSŁOWICE	0	0	0	20	2	2	20	2	2
ROGATKA	4	0	0	28	5	0	32	5	0
SK	0	0	0	7	1	0	7	1	0
SKAŁKA	0	0	3	0	2	2	0	2	5
UM	0	0	0	0	0	4	0	0	4
Z	0	0	0	130	7	7	130	7	7
RAZEM LINIE	4	0	4	523	51	70	527	51	74

Przystanek 2 - OSIEDLE STAŁE

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	14	5	8	338	71	82	352	76	90
14:00-15:00	15	16	2	391	58	97	406	74	99
15:00-16:00	19	16	14	353	101	66	372	117	80
16:00-17:00	18	7	4	319	61	68	337	68	72
17:00-18:00	18	10	6	273	42	42	291	52	48
RAZEM 13:00-18:00	84	54	34	1674	333	355	1758	387	389

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B10-1	7	11	2	32	7	7	39	18	9
B10-2	0	0	0	174	46	49	174	46	49
B10-3	47	31	20	119	24	38	166	55	58
B14	5	2	0	57	16	31	62	18	31
B40	2	5	1	62	19	7	64	24	8
B51	0	0	0	22	13	17	22	13	17
B52	0	0	0	6	2	0	6	2	0
B61	0	0	0	64	18	32	64	18	32
B80	0	0	0	8	0	6	8	0	6
B92	0	0	0	10	10	7	10	10	7
CENTRUM	0	0	0	6	0	2	6	0	2
CHRZANÓW	0	0	0	108	2	7	108	2	7
G	0	0	0	64	10	9	64	10	9
JAWORZNO	2	3	7	211	29	30	213	32	37
KATOWICE	0	0	0	38	4	0	38	4	0
KRAKÓW	0	0	0	26	0	26	26	0	26
M	0	0	0	214	35	21	214	35	21

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
MYSŁOWICE	0	0	0	24	5	2	24	5	2
ROGATKA	0	0	0	10	1	1	10	1	1
SK	3	0	1	86	9	12	89	9	13
SKAŁKA	15	0	3	31	3	24	46	3	27
SOSNOWIEC	0	0	0	8	4	0	8	4	0
Z	0	0	0	260	63	25	260	63	25
Z-1	0	0	0	12	2	2	12	2	2
ŁUBOWIEC	3	2	0	22	11	0	25	13	0
RAZEM LINIE	84	54	34	1674	333	355	1758	387	389

Przystanek 3 - NIEDZIELSKA

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	10	5	11	0	0	0	10	5	11
14:00-15:00	0	0	0	43	15	24	43	15	24
15:00-16:00	8	2	10	0	0	0	8	2	10
16:00-17:00	14	7	15	0	0	0	14	7	15
17:00-18:00	6	8	9	0	0	0	6	8	9
RAZEM 13:00-18:00	38	22	45	43	15	24	81	37	69

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B8-1	29	15	35	24	8	13	53	23	48
B8-2	9	7	10	19	7	11	28	14	21
RAZEM LINIE	38	22	45	43	15	24	81	37	69

Przystanek 4 - SZCZAKOWA OSIEDLE GAGARINA

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	33	9	13	0	0	0	33	9	13
14:00-15:00	11	7	3	26	4	10	37	11	13
15:00-16:00	17	6	7	0	0	0	17	6	7
16:00-17:00	20	4	11	0	0	0	20	4	11
17:00-18:00	16	2	13	0	0	0	16	2	13
RAZEM 13:00-18:00	97	28	47	26	4	10	123	32	57

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B4	16	7	6	0	0	0	16	7	6
B8	1	3	0	0	0	0	1	3	0
B8-1	26	11	10	6	3	1	32	14	11
B8-2	15	2	11	8	0	4	23	2	15
B81	16	3	8	0	0	0	16	3	8
JAWORZNO	13	2	8	4	1	3	17	3	11
SOSNOWIEC	10	0	4	8	0	2	18	0	6
RAZEM LINIE	97	28	47	26	4	10	123	32	57

Przystanek 5 - LEOPOLD

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	99	51	22	136	23	31	235	74	53
14:00-15:00	110	44	30	229	28	28	339	72	58
15:00-16:00	175	85	27	172	33	24	347	118	51
16:00-17:00	138	62	40	186	35	20	324	97	60
17:00-18:00	103	46	29	153	37	14	256	83	43
RAZEM 13:00-18:00	625	288	148	876	156	117	1501	444	265

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
A	6	4	3	0	0	0	6	4	3
B10-1	28	15	8	20	6	4	48	21	12
B10-2	74	29	19	63	12	5	137	41	24
B10-3	64	19	12	26	9	1	90	28	13
B10-4	8	2	0	0	0	0	8	2	0
B14	16	12	4	71	21	2	87	33	6
B31	5	3	1	0	0	0	5	3	1
B40	21	15	10	18	5	0	39	20	10
B51	13	6	1	30	3	1	43	9	2
B61	29	13	10	55	9	4	84	22	14
B8-1	23	16	5	53	7	7	76	23	12
B81	1	0	0	0	0	0	1	0	0
B91	2	1	1	0	0	0	2	1	1
B92	18	6	5	0	0	0	18	6	5
CENTRUM	1	0	0	0	0	0	1	0	0
CHRZANÓW	99	34	20	38	2	7	137	36	27

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
DĄBROWA G	0	0	0	20	1	4	20	1	4
G	0	0	0	32	11	6	32	11	6
JAWORZNO	123	69	23	20	8	1	143	77	24
KATOWICE	0	0	0	42	9	5	42	9	5
KRAKÓW	0	0	0	24	2	13	24	2	13
M	16	10	3	24	7	4	40	17	7
MYSŁOWICE	0	0	0	18	2	3	18	2	3
PECHNIK	19	8	6	0	0	0	19	8	6
ROGATKA	2	2	0	0	0	0	2	2	0
SK	0	0	0	14	2	0	14	2	0
SKAŁKA	11	2	7	0	0	0	11	2	7
SOSNOWIEC	12	6	5	28	0	3	40	6	8
SZCZAKOWA	0	0	0	53	9	7	53	9	7
UMIASTA	3	2	2	0	0	0	3	2	2
Z	0	0	0	159	23	24	159	23	24
Z-1	0	0	0	10	1	3	10	1	3
ŁUBOWIEC	31	14	3	58	7	13	89	21	16
RAZEM LINIE	625	288	148	876	156	117	1501	444	265

Przystanek 6 - OSIEDLE PODŁĘŻE

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	0	0	0	6	6	3	6	6	3
14:00-15:00	1	0	1	3	0	4	4	0	5
15:00-16:00	1	1	4	1	1	0	2	2	4
16:00-17:00	0	0	1	3	7	5	3	7	6
17:00-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAZEM 13:00-18:00	2	1	6	13	14	12	15	15	18

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B92	0	0	0	13	14	12	13	14	12
BORY-HUTA	1	0	1	0	0	0	1	0	1
HUTA-BORY	1	1	5	0	0	0	1	1	5
RAZEM LINIE	2	1	6	13	14	12	15	15	18

Przystanek 7 - CENTRUM

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	16	13	11	309	93	129	325	106	140
14:00-15:00	16	14	3	341	100	156	357	114	159
15:00-16:00	9	5	0	413	122	170	422	127	170
16:00-17:00	35	9	16	380	89	135	415	98	151
17:00-18:00	20	5	14	262	70	126	282	75	140
RAZEM 13:00-18:00	96	46	44	1705	474	716	1801	520	760

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
A	0	0	0	14	1	7	14	1	7
B-4	0	0	0	53	0	27	53	0	27
B10	0	0	0	16	10	1	16	10	1
B10-1	0	0	0	23	4	2	23	4	2
B10-2	7	1	0	167	43	60	174	44	60
B10-3	19	3	13	131	37	48	150	40	61
B11	0	0	0	1	1	6	1	1	6
B14	0	0	0	93	15	49	93	15	49
B31	0	0	0	4	0	6	4	0	6
B4	0	0	0	10	0	5	10	0	5
B40	1	1	0	61	20	35	62	21	35
B51	0	0	0	43	7	17	43	7	17
B61	0	0	0	109	34	37	109	34	37
B8	0	0	0	1	1	0	1	1	0
B8-1	0	0	0	63	13	26	63	13	26
B81	0	0	0	8	0	8	8	0	8

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B92	0	0	0	34	7	14	34	7	14
B94	5	2	2	30	6	11	35	8	13
CENTRUM	0	0	0	2	2	0	2	2	0
CHRZANÓW	0	0	0	55	19	22	55	19	22
CTU	18	17	0	0	0	0	18	17	0
G	0	0	0	25	1	25	25	1	25
JAWORZNO	9	18	5	145	109	14	154	127	19
KATOWICE	0	0	0	16	0	7	16	0	7
KRAKÓW	0	0	0	10	0	2	10	0	2
M	2	4	3	165	70	79	167	74	82
MYSŁOWICE	0	0	0	30	0	23	30	0	23
OSIEDLE STAŁE	10	0	6	12	0	6	22	0	12
SK	0	0	0	88	14	24	88	14	24
SKAŁKA	0	0	0	18	14	3	18	14	3
SOSNOWIEC	0	0	0	26	1	12	26	1	12
SZCZAKOWA	0	0	0	60	0	44	60	0	44
Z	0	0	0	102	40	40	102	40	40
Z-1	0	0	0	39	0	28	39	0	28
ŁUBOWIEC	25	0	15	51	5	28	76	5	43
RAZEM LINIE	96	46	44	1705	474	716	1801	520	760

Przystanek 8 - MATEJKI

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	18	3	10	0	0	0	18	3	10
14:00-15:00	7	4	1	50	13	17	57	17	18
15:00-16:00	14	10	3	13	1	2	27	11	5
16:00-17:00	13	5	7	0	0	0	13	5	7
17:00-18:00	12	6	4	0	0	0	12	6	4
RAZEM 13:00-18:00	64	28	25	63	14	19	127	42	44

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B61	32	15	13	26	6	7	58	21	20
B62	12	5	2	13	1	2	25	6	4
B94	12	7	6	10	4	5	22	11	11
CHRZANÓW	0	0	0	14	3	5	14	3	5
JAWORZNO	8	1	4	0	0	0	8	1	4
RAZEM LINIE	64	28	25	63	14	19	127	42	44

Przystanek 9 - JELEŃ RYNEK

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	3	2	3	6	6	2	9	8	5
14:00-15:00	2	3	1	2	0	3	4	3	4
15:00-16:00	7	2	1	0	0	0	7	2	1
16:00-17:00	4	0	6	0	0	0	4	0	6
17:00-18:00	4	5	0	0	0	0	4	5	0
RAZEM 13:00-18:00	20	12	11	8	6	5	28	18	16

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
B61	20	12	11	8	6	5	28	18	16
RAZEM LINIE	20	12	11	8	6	5	28	18	16

Przystanek 10 - BYCZYNA

PRZEDZIAŁ CZASU	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
13:00-14:00	33	11	30	0	0	0	33	11	30
14:00-15:00	41	22	40	27	11	19	68	33	59
15:00-16:00	34	11	23	6	2	1	40	13	24
16:00-17:00	48	20	41	11	2	6	59	22	47
17:00-18:00	27	11	25	0	0	0	27	11	25
RAZEM 13:00-18:00	183	75	159	44	15	26	227	90	185

SYMBOL LINII	TYP TABORU "A"			TYP TABORU "B"			RAZEM		
	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO	NAPEŁNIE NIE (przyjazd)	WYSIADŁO	WSIADŁO
EK	30	12	25	0	0	0	30	12	25
K	47	17	52	0	0	0	47	17	52
M	60	27	43	23	9	11	83	36	54
M13	24	7	18	12	3	8	36	10	26
SK	22	12	21	9	3	7	31	15	28
RAZEM LINIE	183	75	159	44	15	26	227	90	185

3. WYKORZYSTANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ NA LINIACH AUTOBUSOWYCH

Na kolejnych stronach przedstawiono grafiki opracowane w wyniku przetworzenia danych z pomiarów ruchu pasażerskiego na liniach autobusowych obsługiwanych przez PKM Jaworzno.

Grafiki obrazują wykorzystanie zdolności przewozowej środków przewozowych przez pasażerów w dwóch perspektywach:

- jako wykorzystanie pełnej pojemności autobusu (miejsca siedzące i stojące razem)
- jako stopień wykorzystania miejsc siedzących (komfort jazdy)

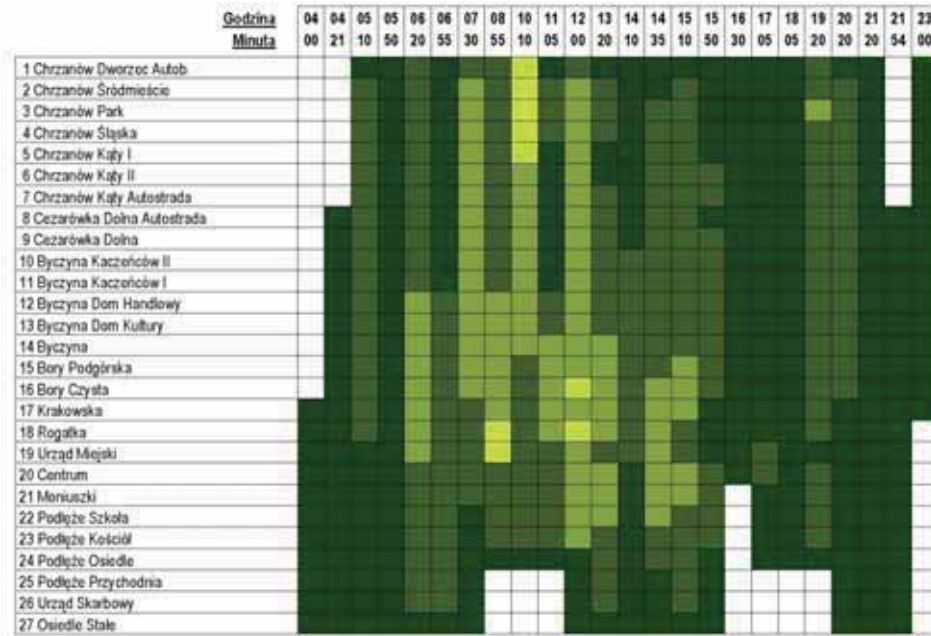
Skala kolorów: od zielonego (wskaźnik wykorzystania miejsc od 0 do 40%) poprzez żółtą (od 41 do 70%) do pomarańczowej i czerwonej (pow. 70%).

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

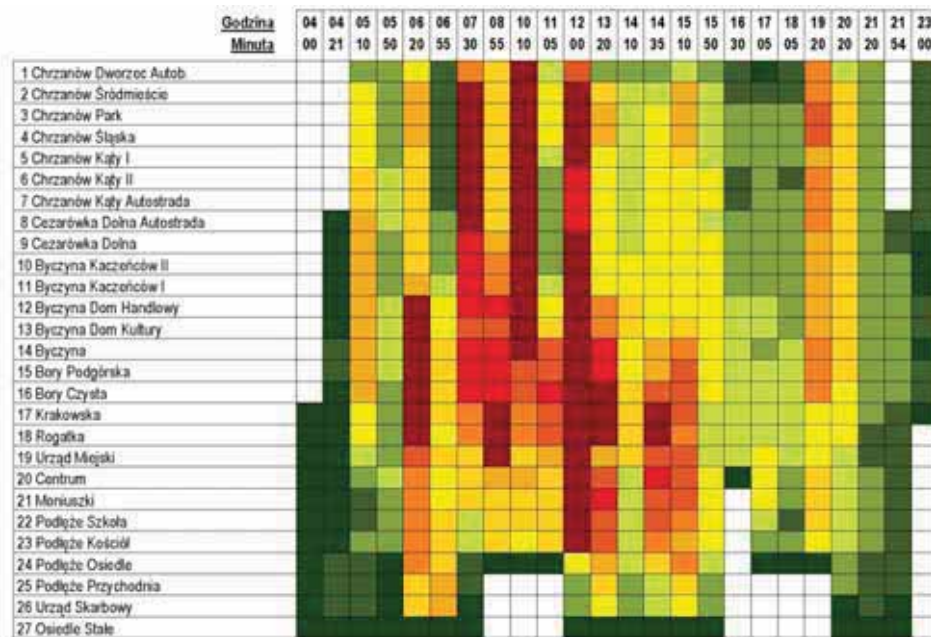
DLA LINII **300**

Kierunek A: CHRZANÓW DWORZEC AUTOBUSOWY – JAWORZNO OSIEDLE STAŁE

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



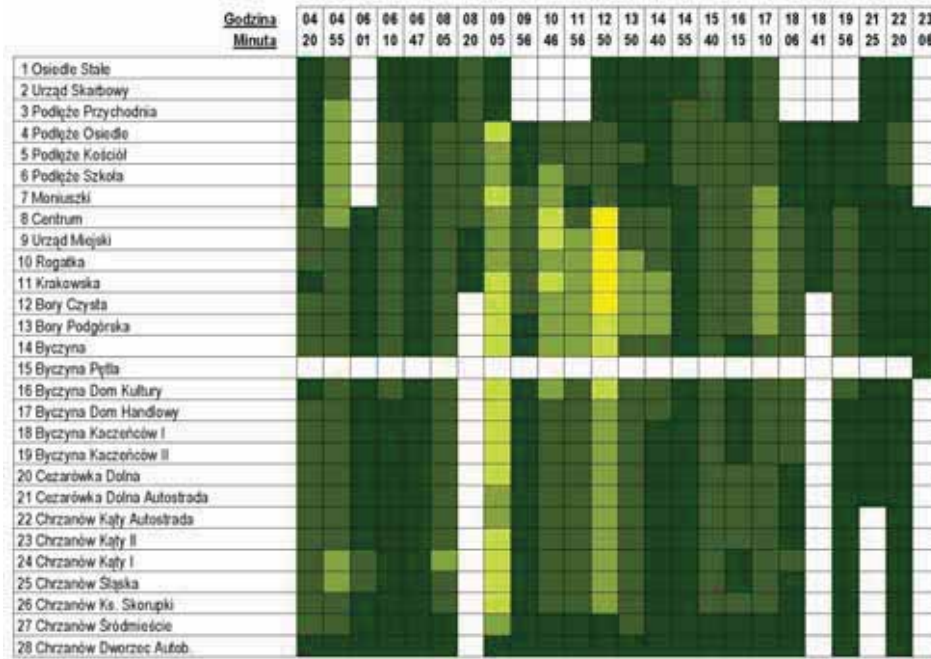
Wskaźnik wykorzystania:
 0 do 0,1 (dark green) 0,1 do 0,2 (green) 0,2 do 0,3 (light green) 0,3 do 0,4 (yellow-green) 0,4 do 0,5 (yellow) 0,5 do 0,6 (orange-yellow) 0,6 do 0,7 (orange) 0,7 do 0,8 (red-orange) 0,8 do 0,9 (red) 0,9 do 1 (dark red)
 - brak obsługi przystanku w danym kursie (white) - Awaria (light blue) > 1 (przekroczenie limitu) (dark red)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

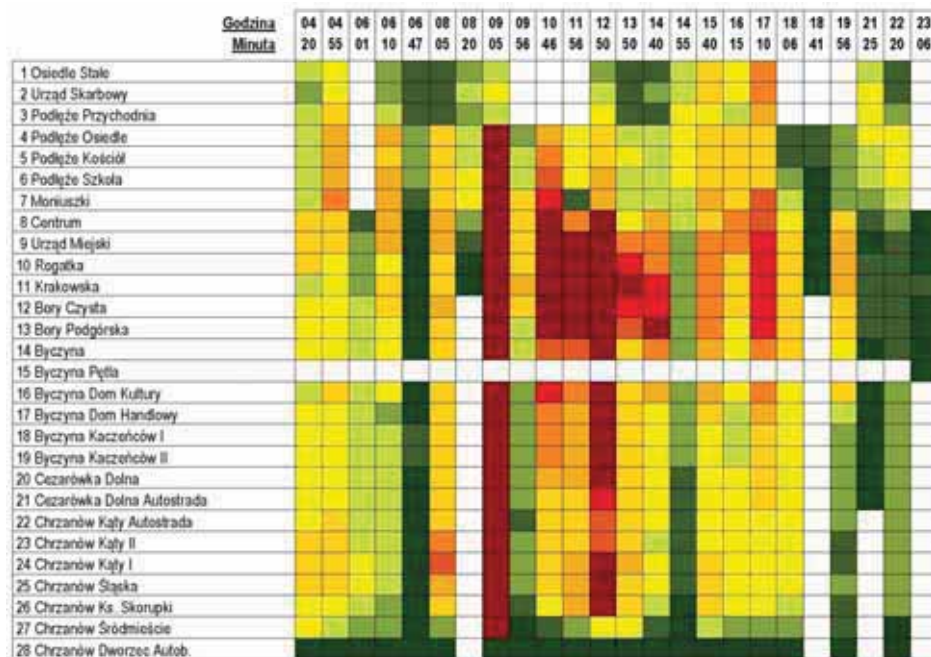
DLA LINII **300**

Kierunek B: **JAWORZNO OSIEDLE STAŁE - CHRZANÓW DWORZEC AUTOBUSOWY**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

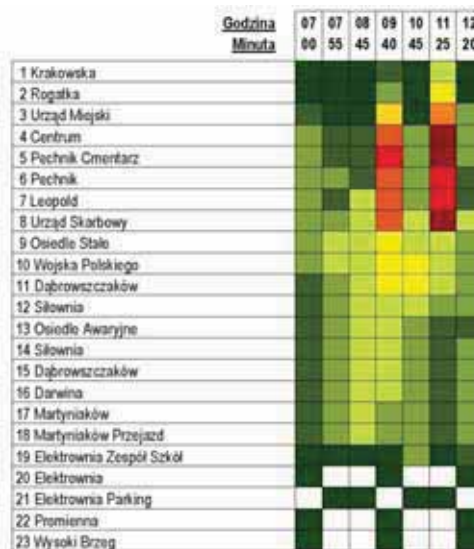
DLA LINII **302**

Kierunek A: **KRAKOWSKA – WYSOKI BRZEG**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

DLA LINII **302**

Kierunek B: WYSOKI BRZEG - KRAKOWSKA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

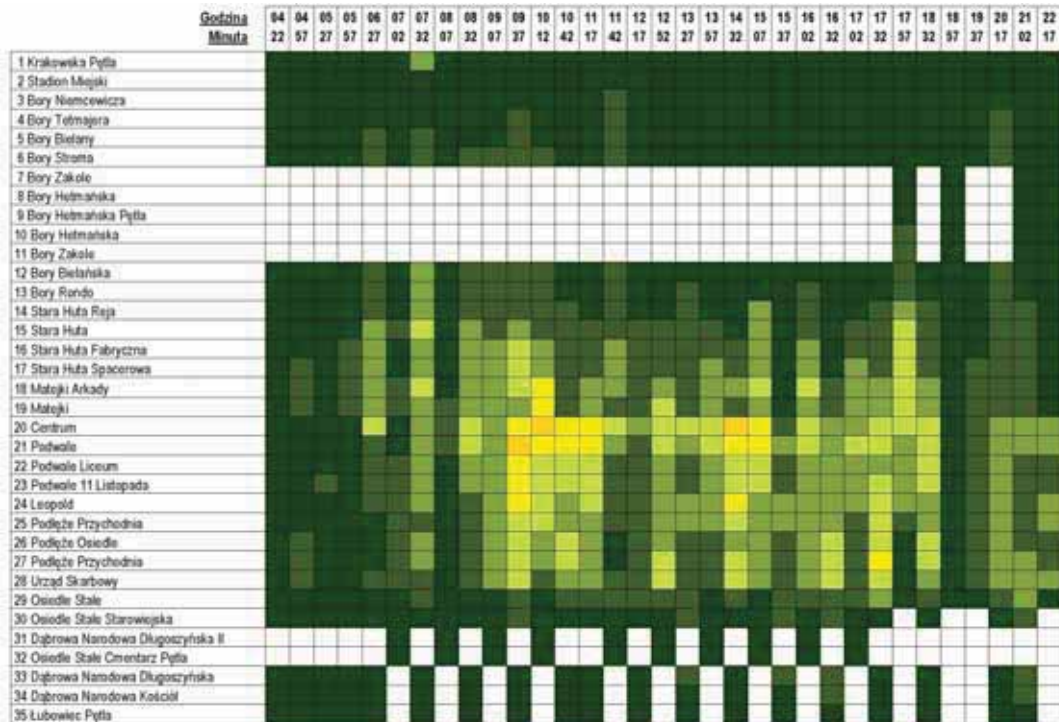


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

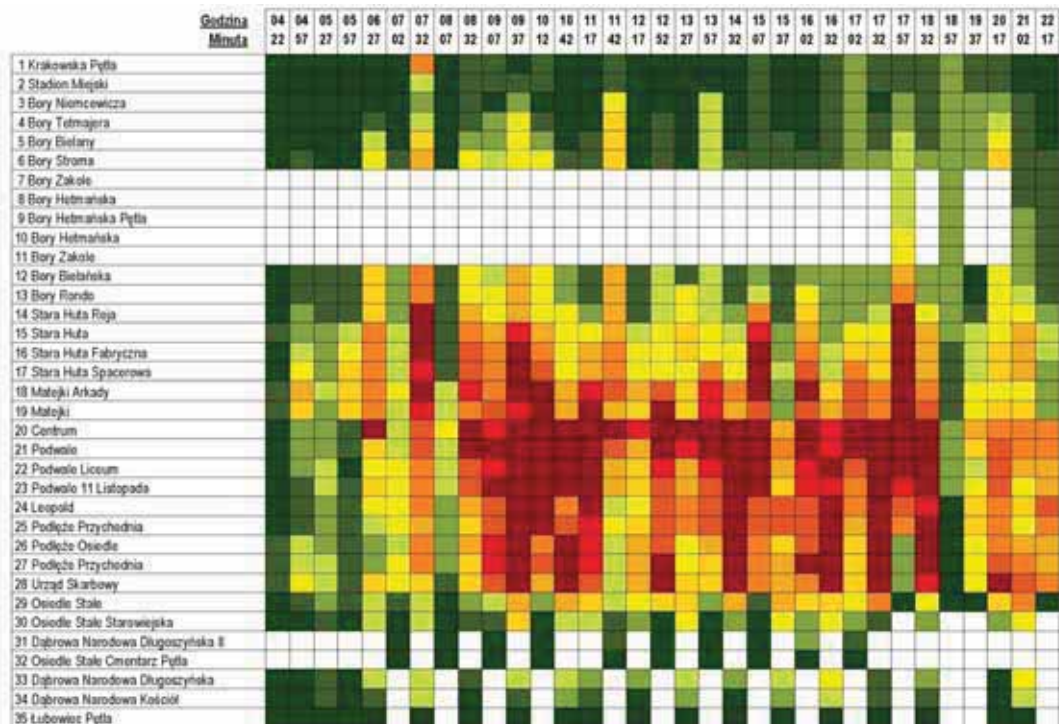
DLA LINII 303

Kierunek A: KRAKOWSKA – ŁUBOWIEC

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

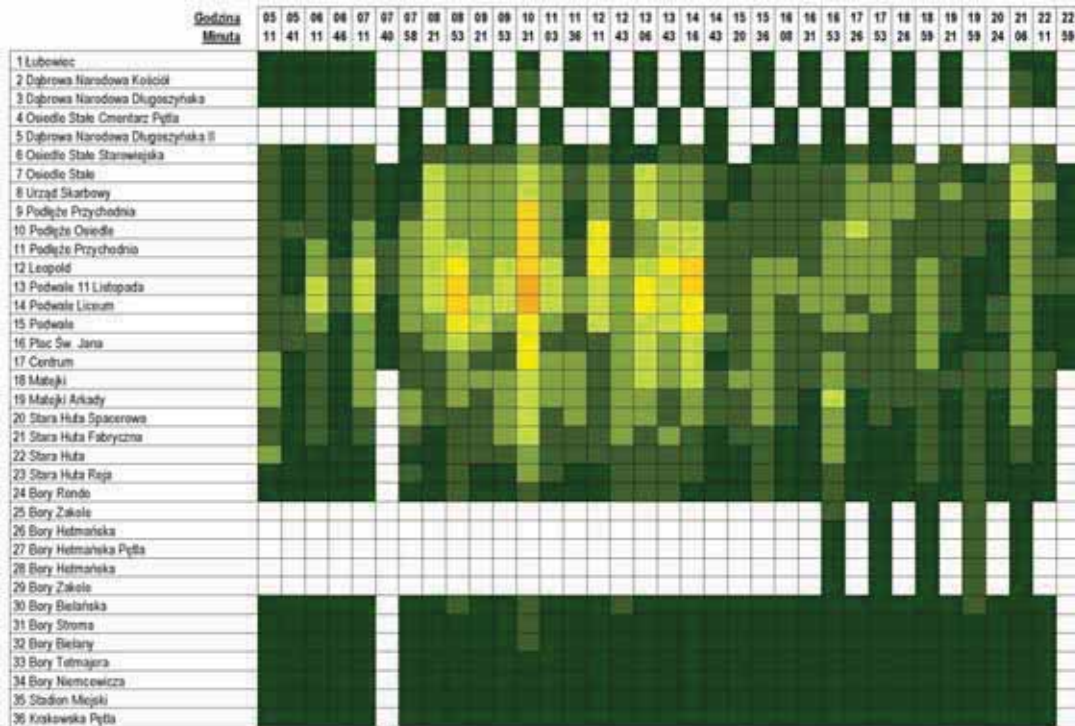


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

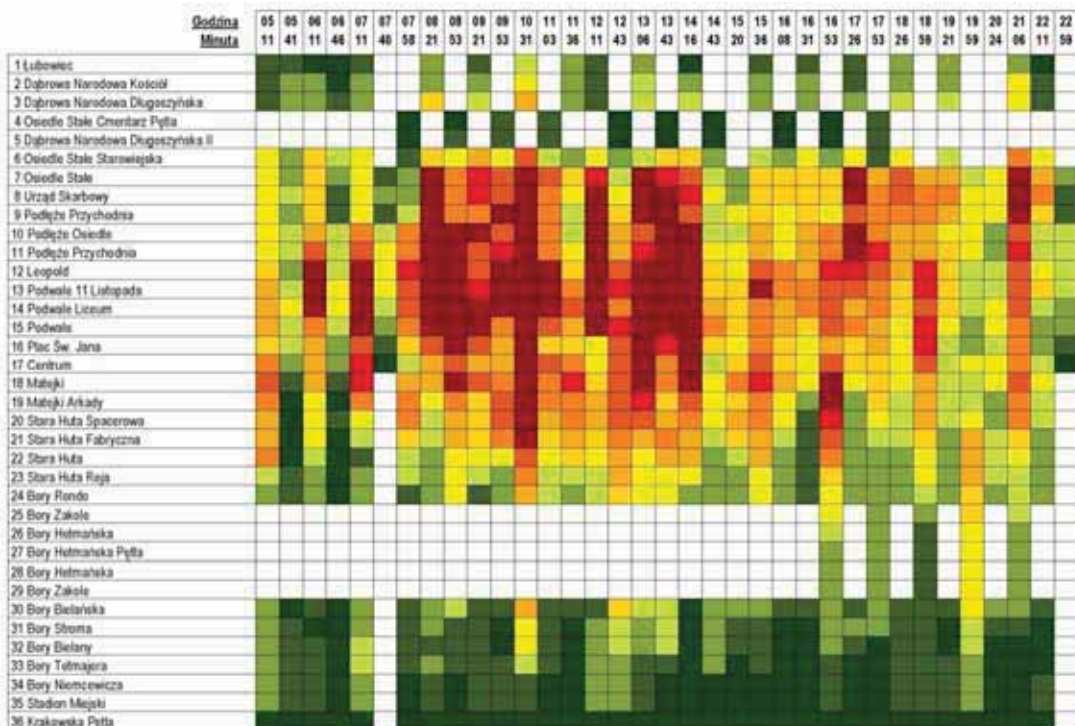
DLA LINII **303**

Kierunek B: **ŁUBOWIEC - KRAKOWSKA**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

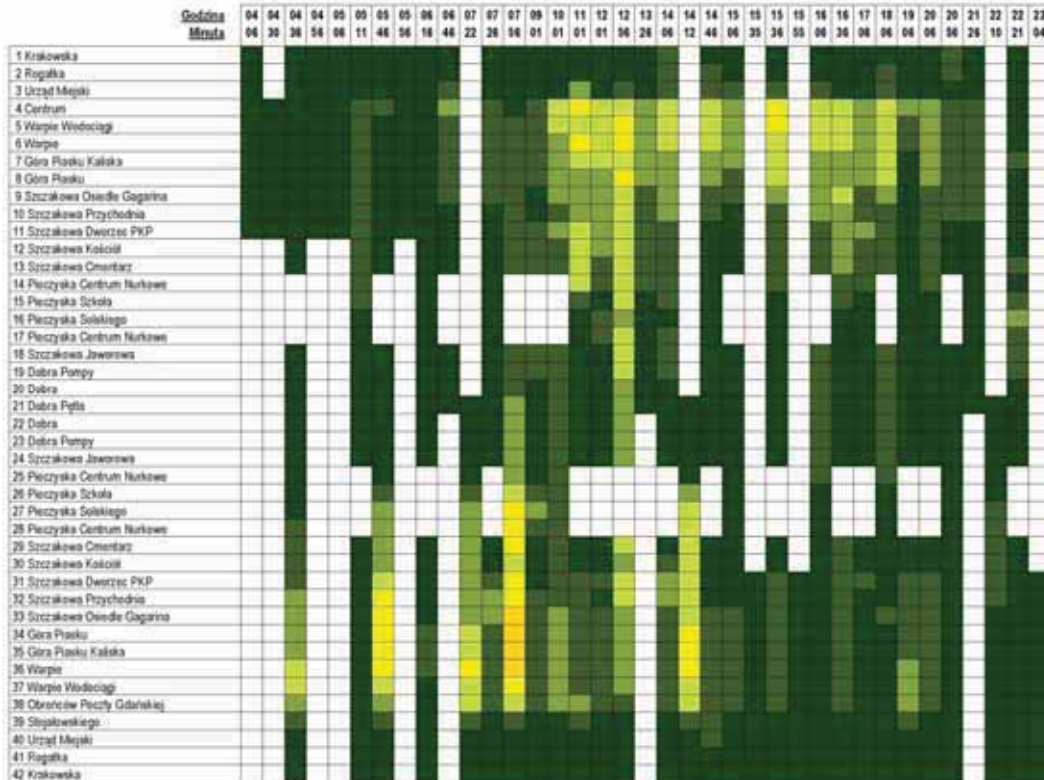


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

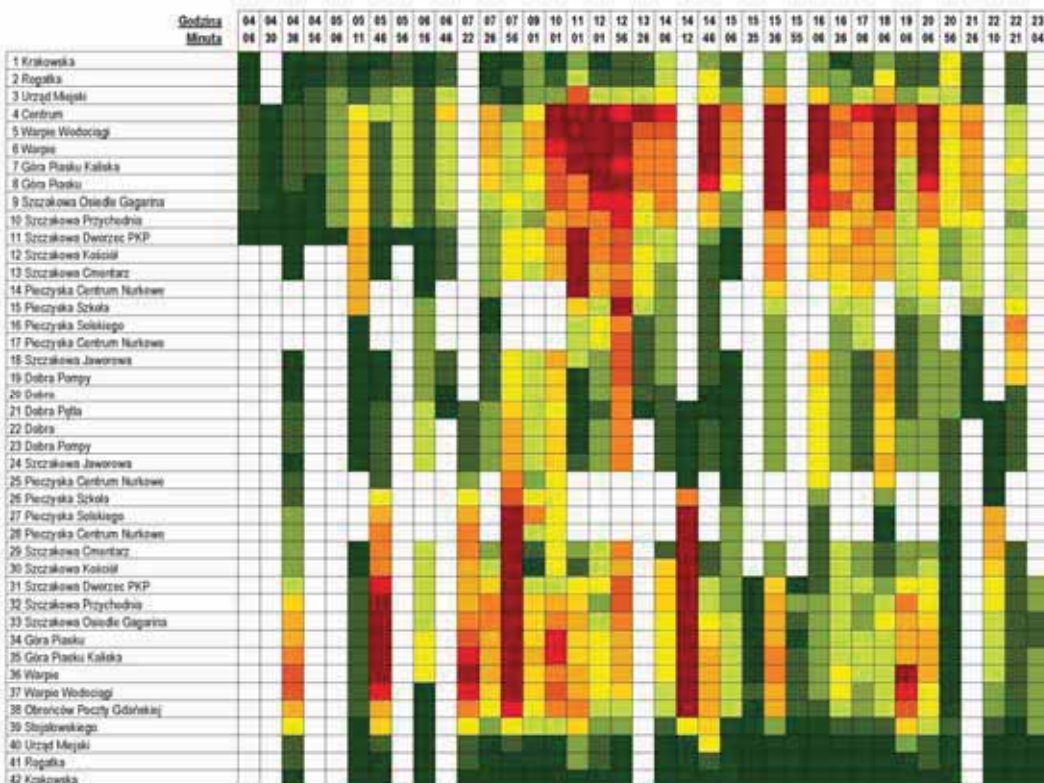
DLA LINII **304**

Kierunek : **KRAKOWSKA – KRAKOWSKA (kurs okrężny)**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



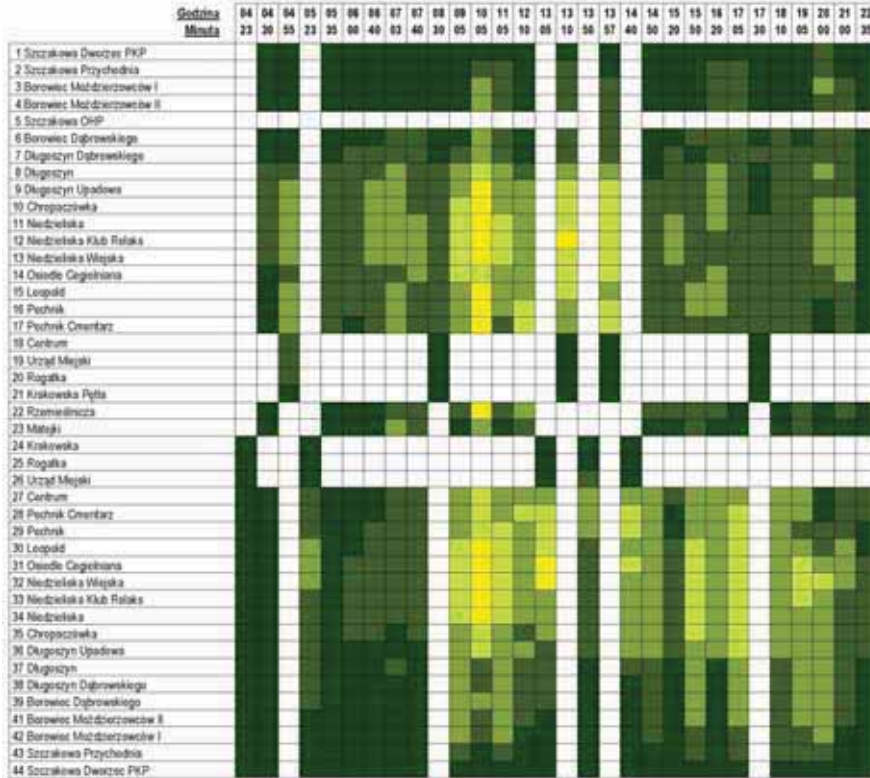
Wskaźnik wykorzystania:
 0 do 0,1 (dark green) 0,1 do 0,2 (green) 0,2 do 0,3 (light green) 0,3 do 0,4 (yellow-green) 0,4 do 0,5 (yellow) 0,5 do 0,6 (orange) 0,6 do 0,7 (red-orange) 0,7 do 0,8 (red) 0,8 do 0,9 (dark red) 0,9 do 1 (red)
 - brak obsługi przystanku w danym kursie (white) - Awaria (light blue) > 1 (przekroczenie limitu) (dark red)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

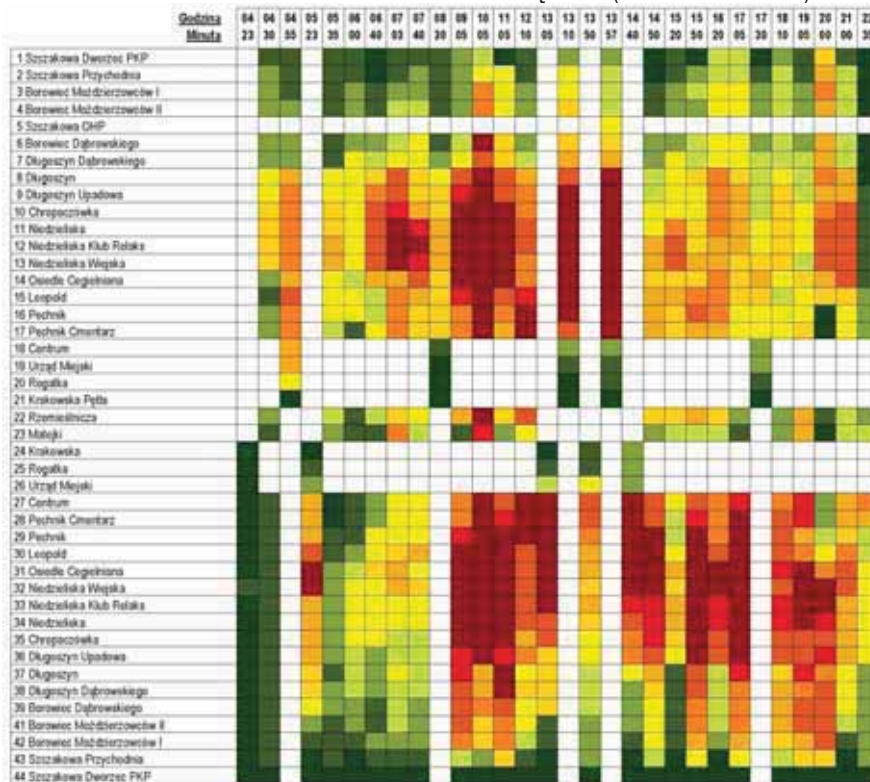
DLA LINII **305**

Kierunek : SZCZAKOWA dworzec PKP – SZCZAKOWA dworzec PKP (kurs okrężny)

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



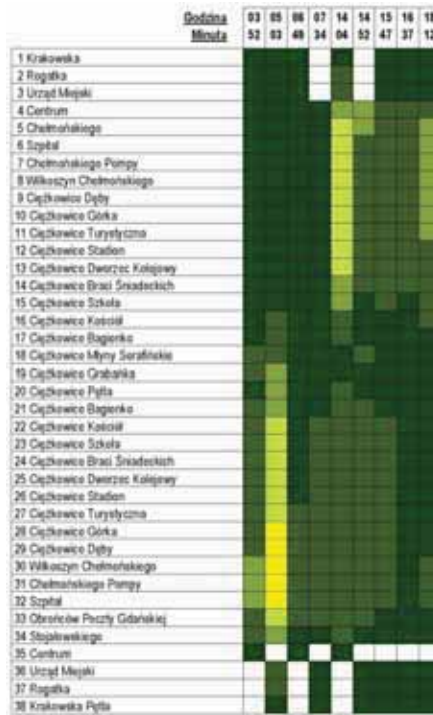
Wskaźnik wykorzystania:
 0 do 0,1 (dark green) 0,1 do 0,2 (green) 0,2 do 0,3 (light green) 0,3 do 0,4 (yellow-green) 0,4 do 0,5 (yellow) 0,5 do 0,6 (orange) 0,6 do 0,7 (light orange) 0,7 do 0,8 (orange-red) 0,8 do 0,9 (red) 0,9 do 1 (dark red)
 - brak obsługi przystanku w danym kursie (white) - Awaria (light blue) > 1 (przekroczenie limitu) (dark red)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

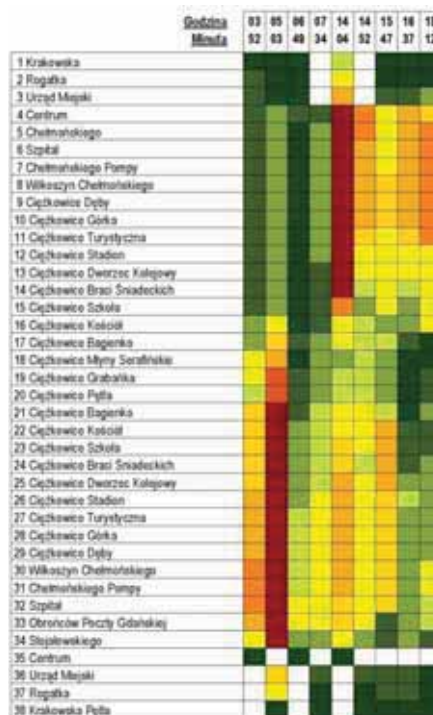
DLA LINII **306**

Kierunek : **KRAKOWSKA – KRAKOWSKA (kurs okrężny)**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

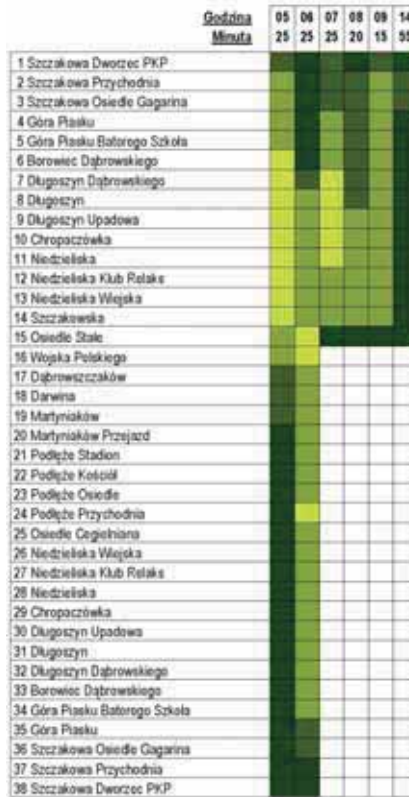


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

DLA LINII **311**

Kierunek A: SZCZAKOWA dworzec PKP – OSIEDLE STAŁE – SZCZAKOWA dworzec PKP

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

DLA LINII **311**

Kierunek B: SZCZAKOWA dworzec PKP – OSIEDLE STAŁE – SZCZAKOWA dworzec PKP

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

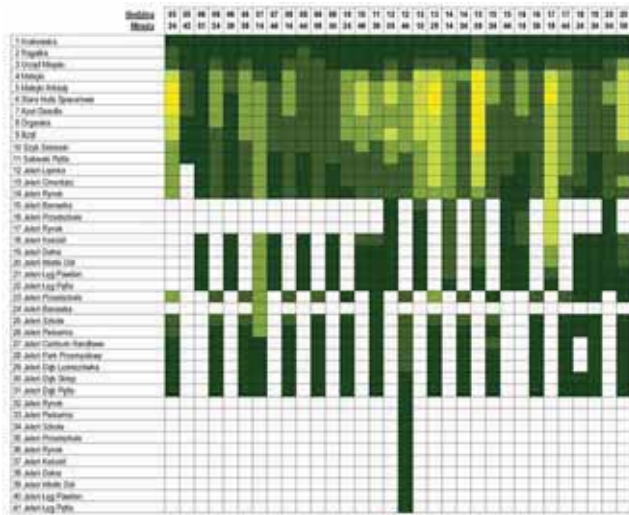


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

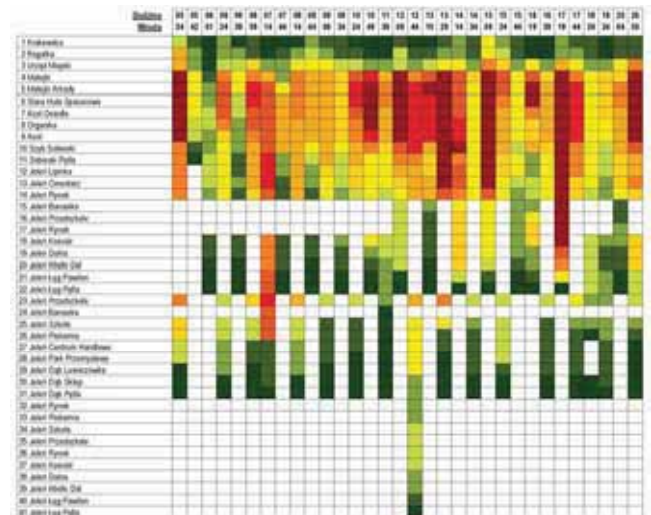
DLA LINII **312**

Kierunek A: **KRAKOWSKA – JELEN DĄB**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (komfort jazdy)

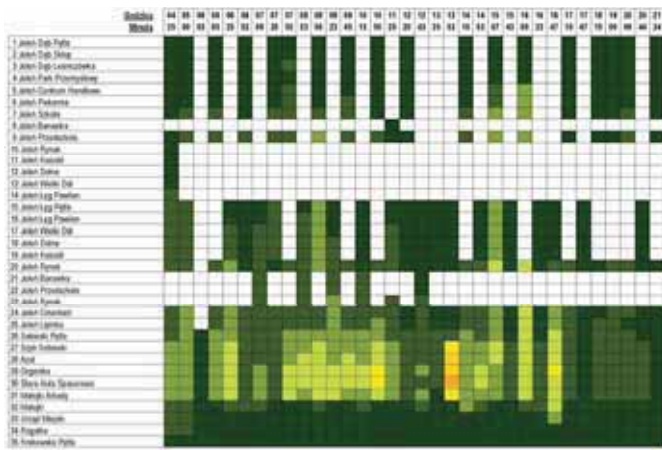


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

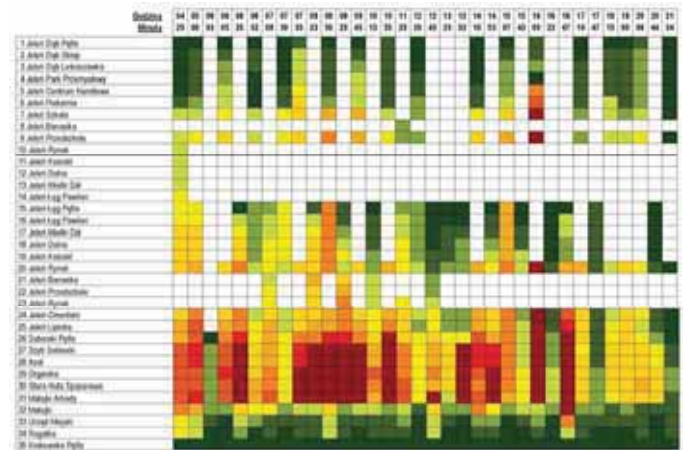
DLA LINII **312**

Kierunek B: KRAKOWSKA – JELEN DĄB PĘTLA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (komfort jazdy)

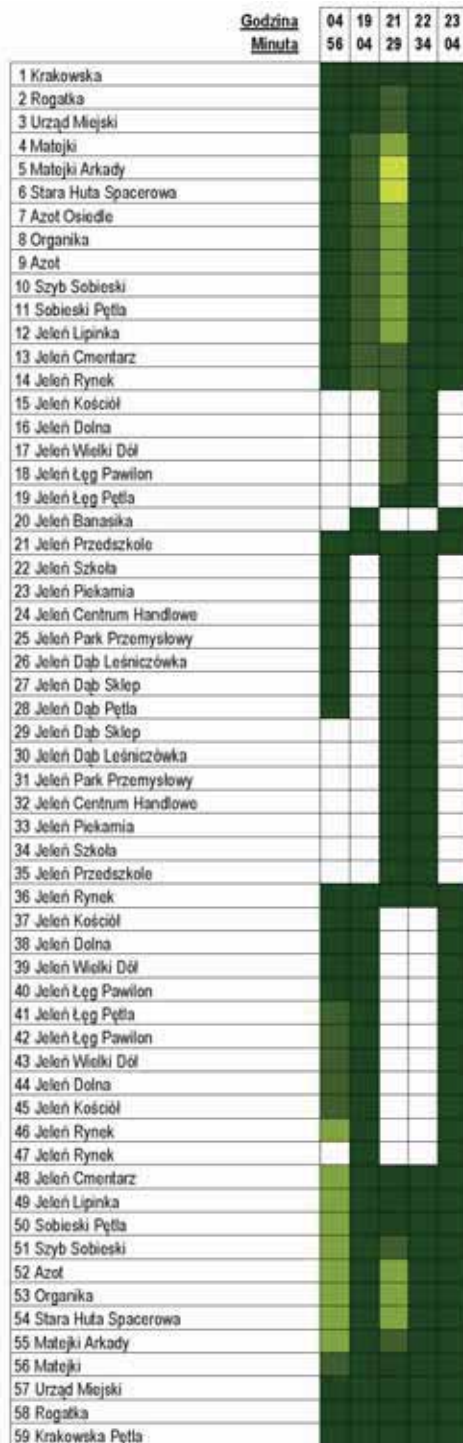


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

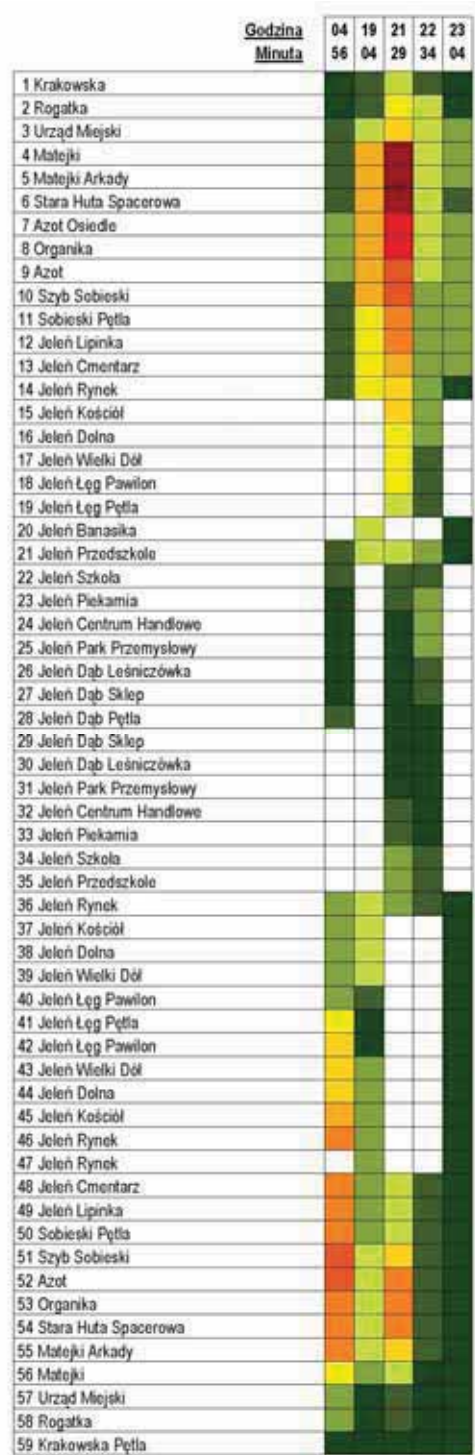
DLA LINII **312**

Kierunek O: **KRAKOWSKA – KRAKOWSKA PĘTLA**

ANALIZA WYKORZYSTANIA
POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH
(KOMFORT JAZDY)



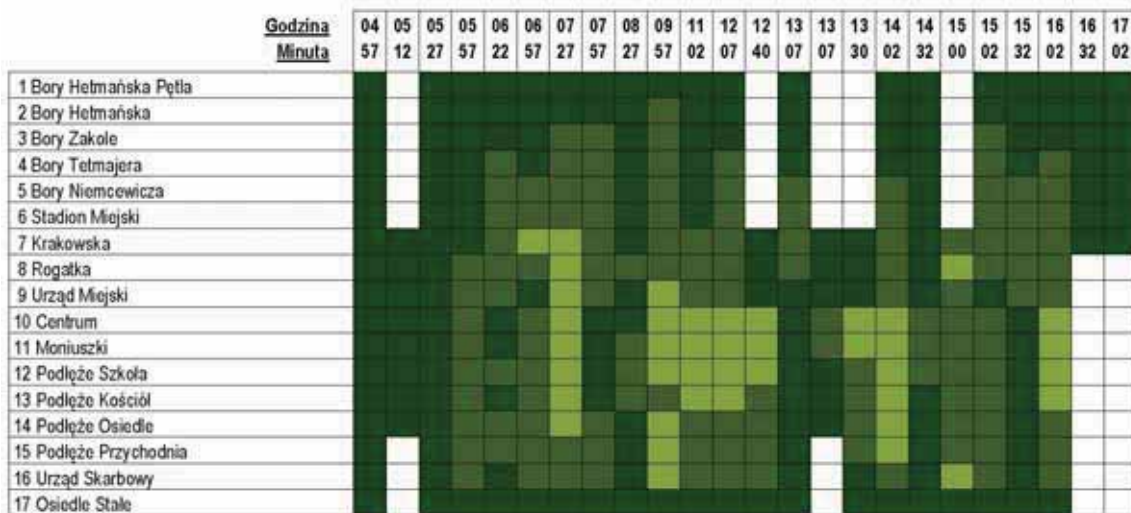
Wskaźnik wykorzystania:
 0 do 0,1 (ciemny zielony)
 0,1 do 0,2 (ciemnozielony)
 0,2 do 0,3 (zeleny)
 0,3 do 0,4 (jaśniezielony)
 0,4 do 0,5 (żółty)
 0,5 do 0,6 (półżółty)
 0,6 do 0,7 (półczerwony)
 0,7 do 0,8 (czerwony)
 0,8 do 0,9 (ciemnoczerwony)
 0,9 do 1 (czerwony)
 - brak obsługi przystanku w danym kursie (biały kwadrat)
 - Awaria (niebieski kwadrat)
 > 1 (przekroczenie limitu) (ciemnoczerwony kwadrat)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

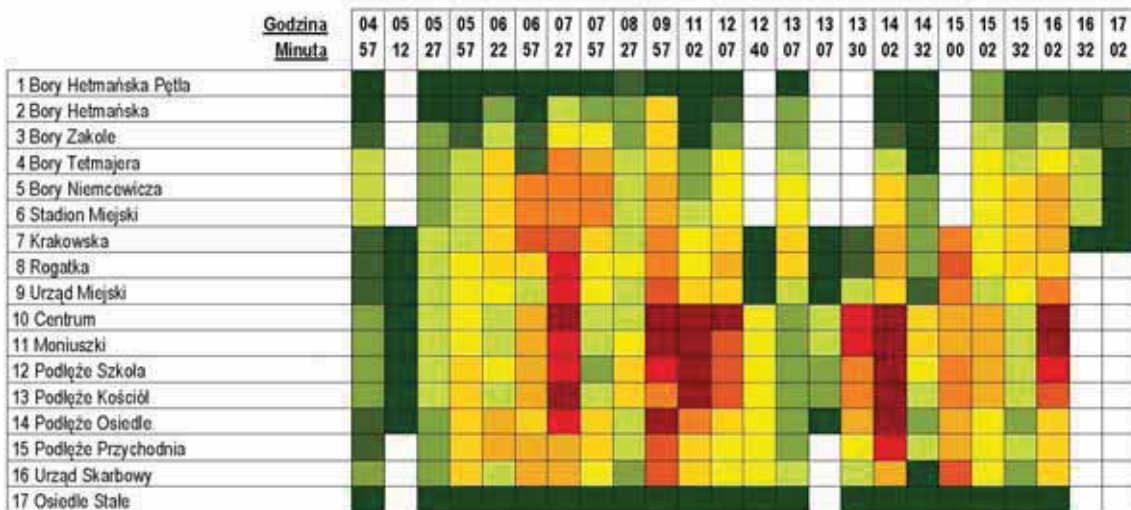
DLA LINII **313**

Kierunek A: BORY HETMAŃSKA PĘTLA – OSIEDLE STAŁE

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

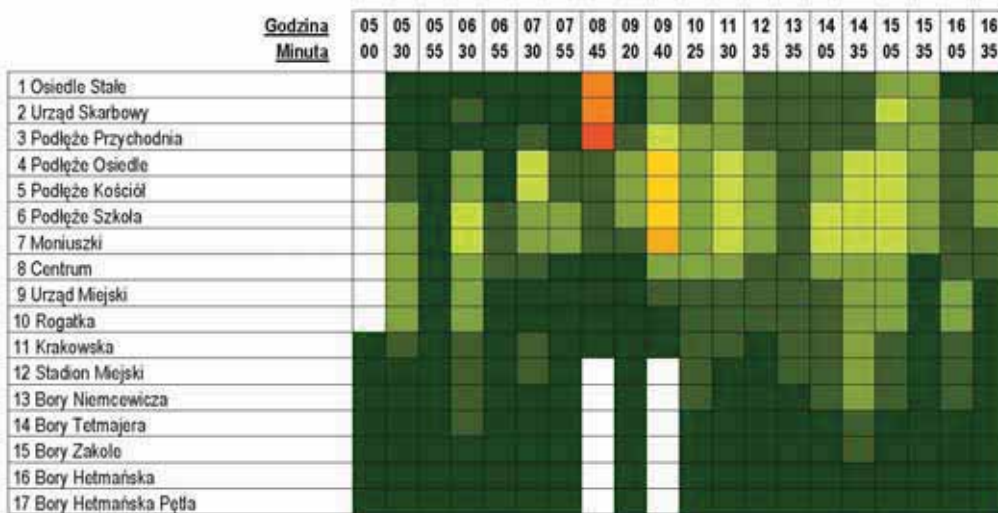


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

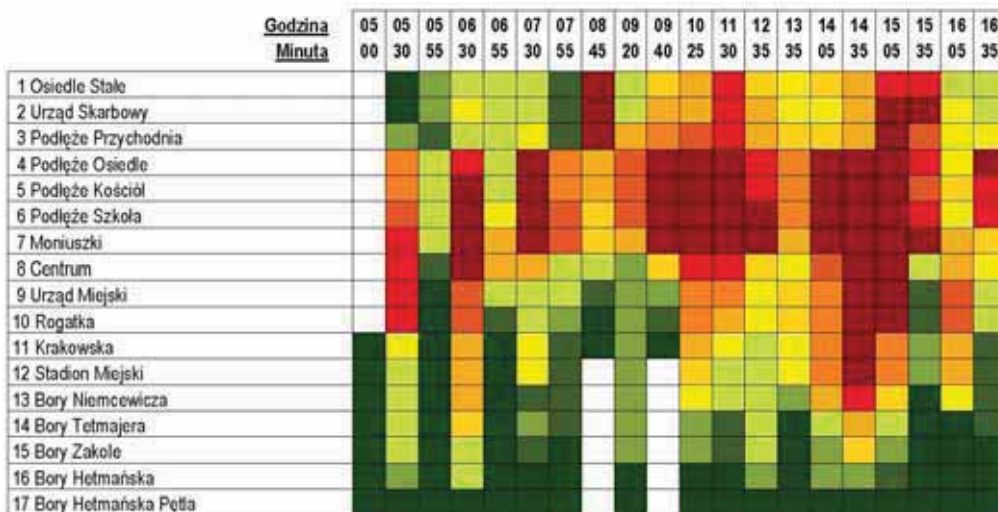
DLA LINII **313**

Kierunek B: OSIEDLE STAŁE – BORY HETMAŃSKA PĘTLA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

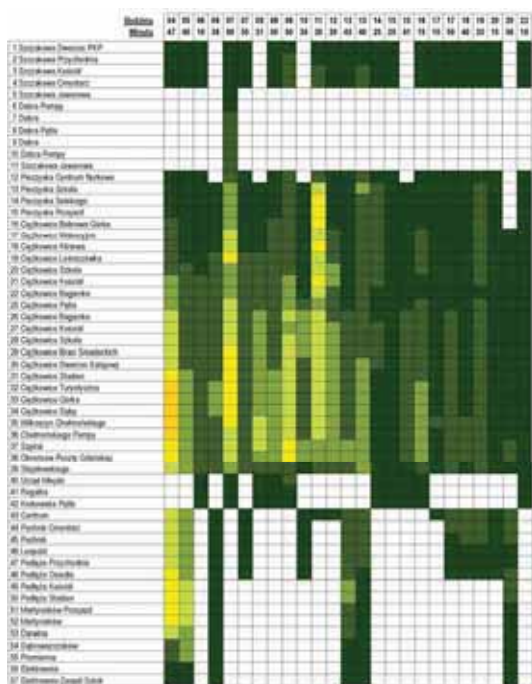


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

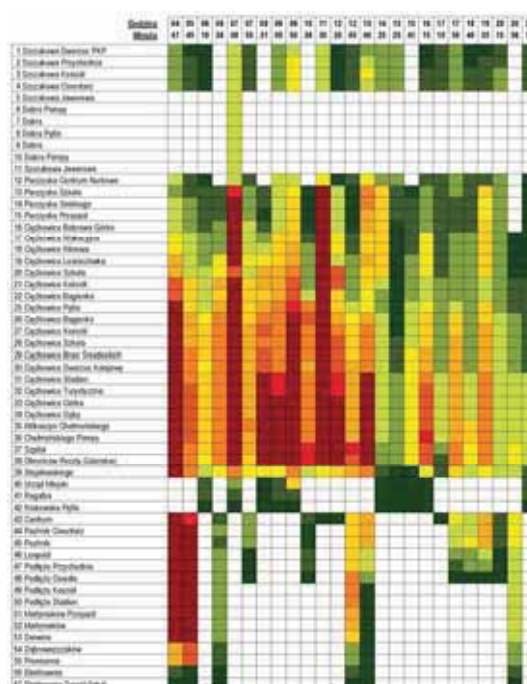
DLA LINII **314**

Kierunek A: SZCZAKOWA dworzec PKP – ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

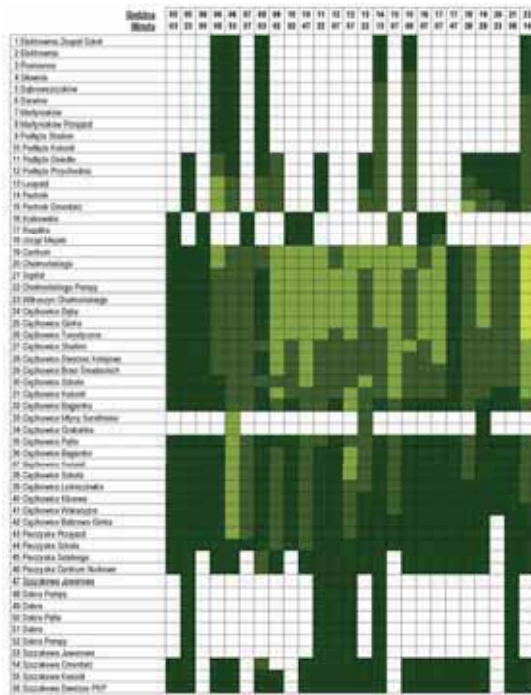


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

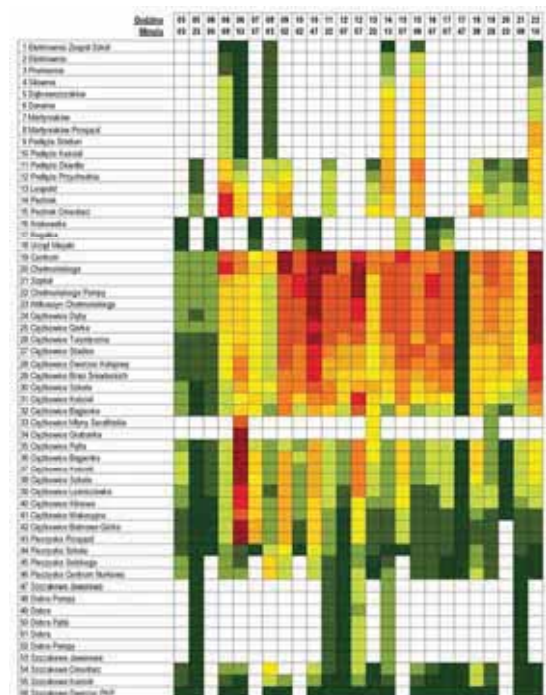
DLA LINII **314**

Kierunek B: ELEKTROWNIA ZESPÓŁ SZKÓŁ – SZCZAKOWA dworzec PKP

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

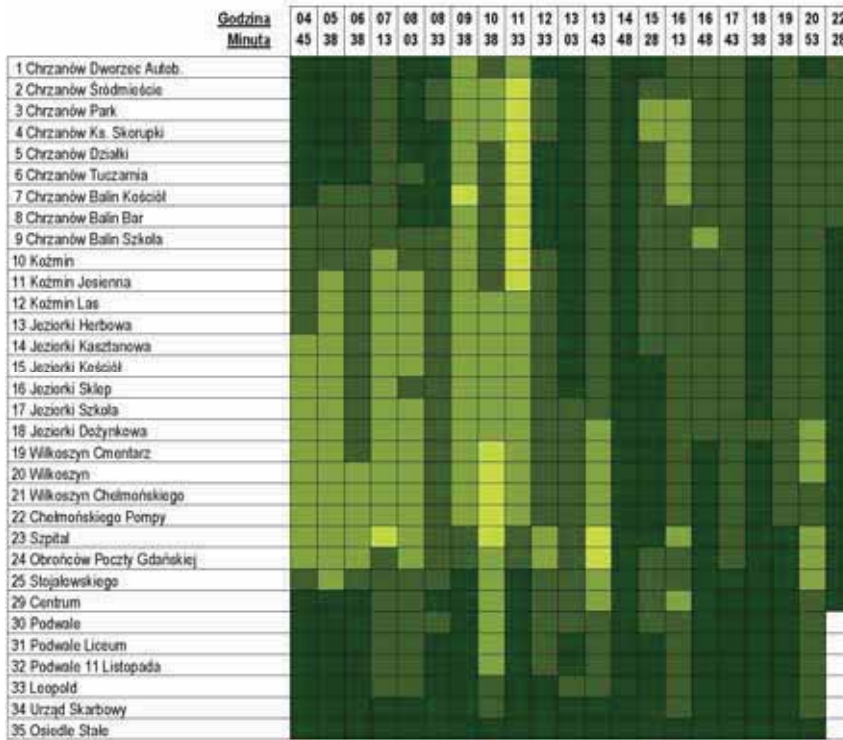


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

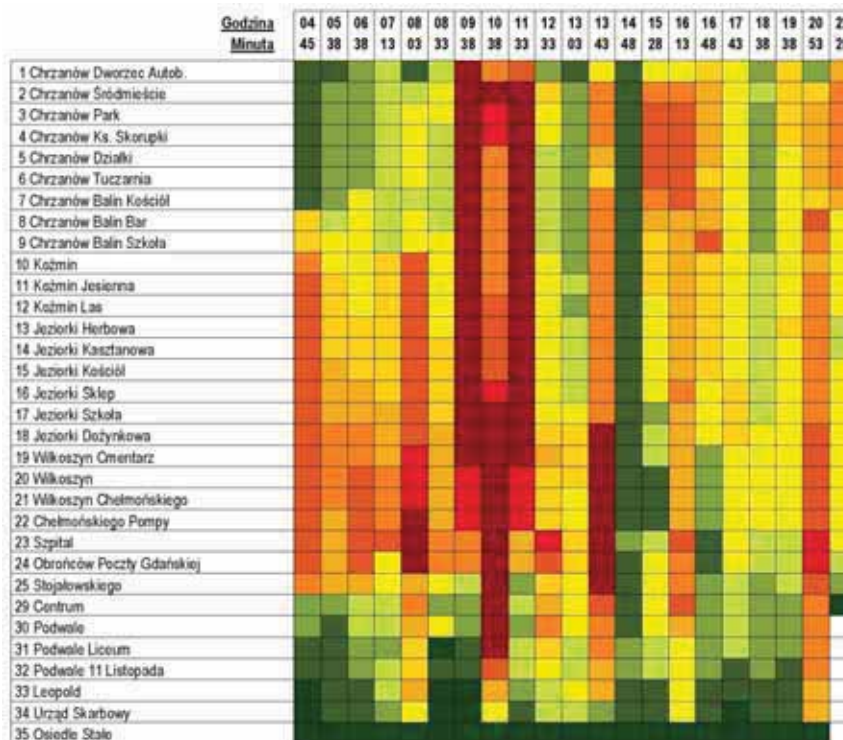
DLA LINII **319**

Kierunek A: CHRZANÓW DWORZEC AUTOB. – JAWORZNO OSIEDLE STAŁE

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



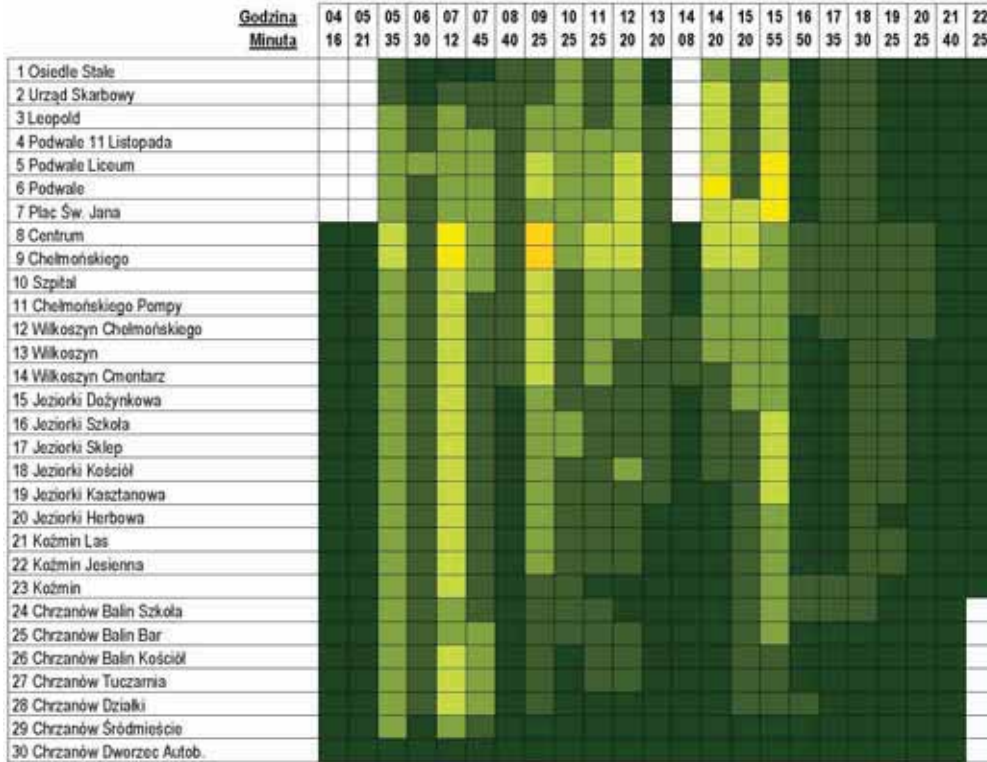
Wskaźnik wykorzystania:
 0 do 0,1
 0,1 do 0,2
 0,2 do 0,3
 0,3 do 0,4
 0,4 do 0,5
 0,5 do 0,6
 0,6 do 0,7
 0,7 do 0,8
 0,8 do 0,9
 0,9 do 1
 - brak obsługi przystanku w danym kursie
 - Awaria
 > 1 (przekroczenie limitu)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

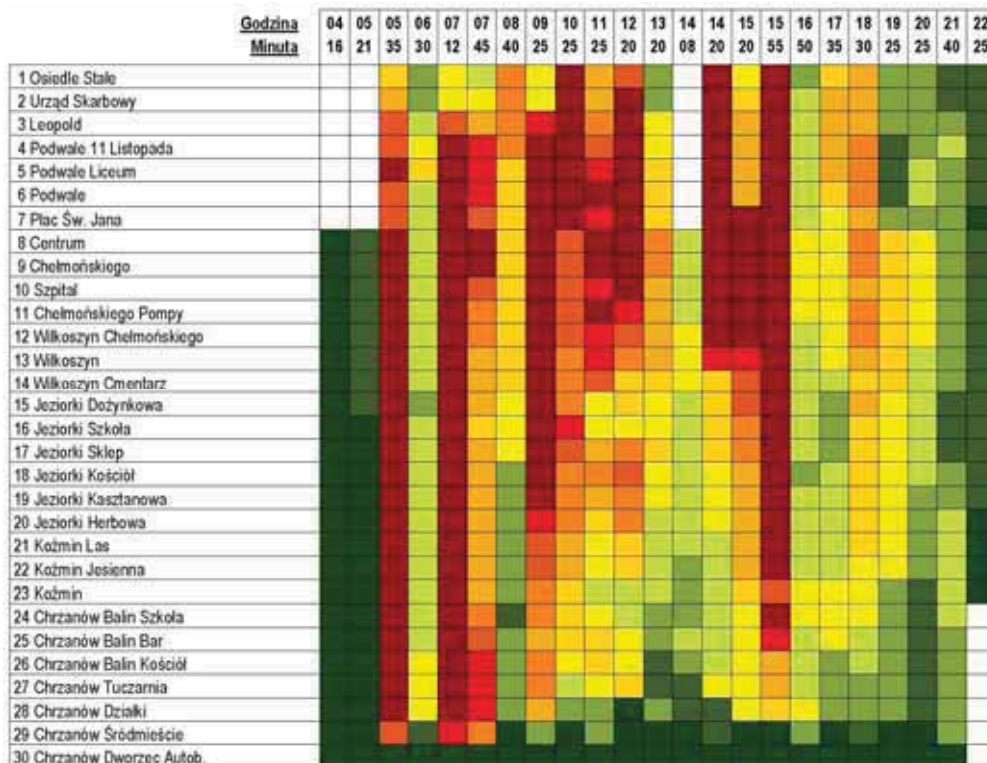
DLA LINII **319**

Kierunek B: JAWORZNO OSIEDLE STAŁE – CHRZANÓW DWORZEC AUTOB.

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

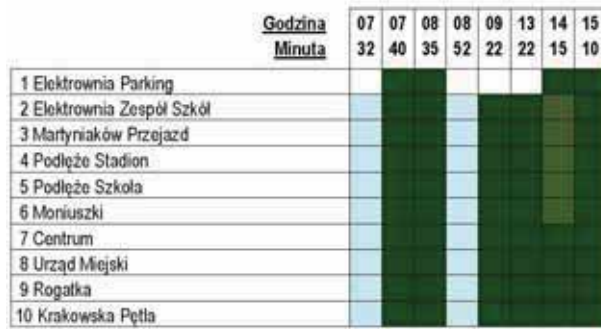


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

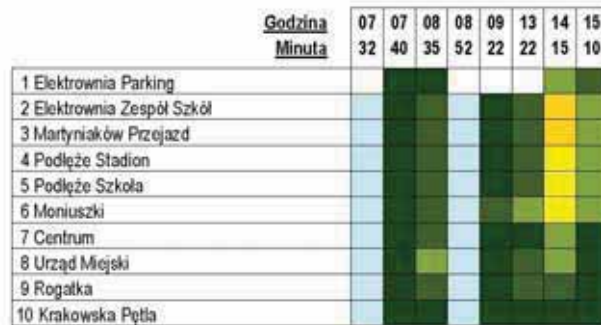
DLA LINII **321**

Kierunek A: ELEKTROWNIA PARKING - KRAKOWSKA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

DLA LINII **321**

Kierunek B: KRAKOWSKA - ELEKTROWNIA PARKING

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU

	Godzina		07		08		09		12		13		14	
	Minuta		17	12	07	12	07	07	52	07	37	47		
1 Krakowska														
2 Rogatka														
3 Urząd Miejski														
4 Centrum														
5 Moniuszki														
6 Podłęże Szkoła														
7 Podłęże Stadion														
8 Martyniaków Przejazd														
9 Elektrownia Zespół Szkół														
10 Elektrownia Parking														

ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

	Godzina		07		08		09		12		13		14	
	Minuta		17	12	07	12	07	07	52	07	37	47		
1 Krakowska														
2 Rogatka														
3 Urząd Miejski														
4 Centrum														
5 Moniuszki														
6 Podłęże Szkoła														
7 Podłęże Stadion														
8 Martyniaków Przejazd														
9 Elektrownia Zespół Szkół														
10 Elektrownia Parking														

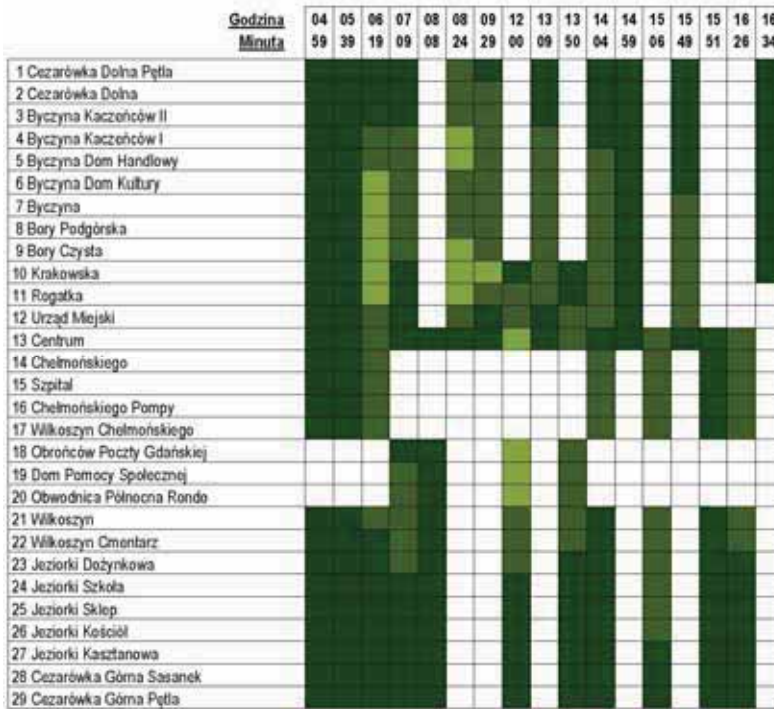


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

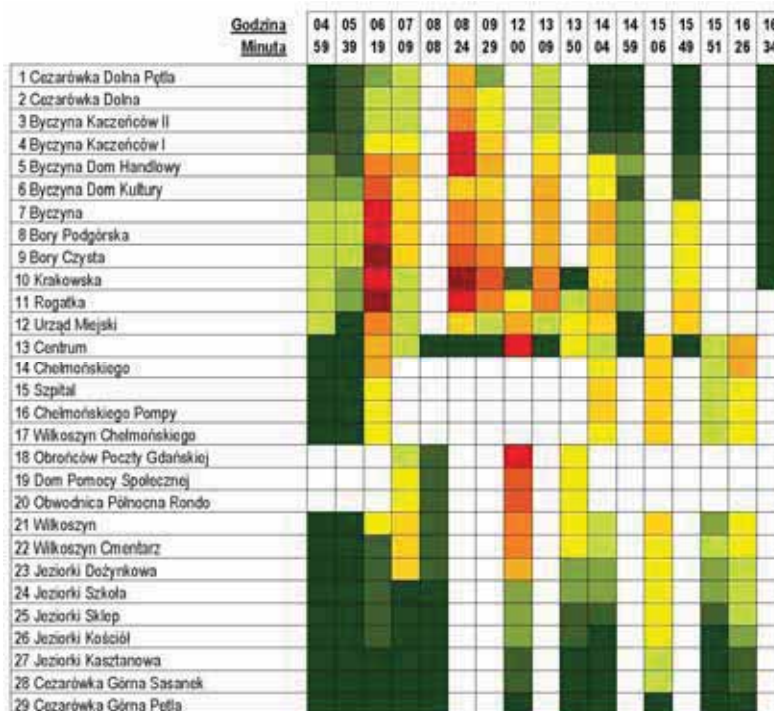
DLA LINII **326**

Kierunek: CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA – CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



Wskaźnik wykorzystania: 0 do 0,1 0,1 do 0,2 0,2 do 0,3 0,3 do 0,4 0,4 do 0,5 0,5 do 0,6 0,6 do 0,7 0,7 do 0,8 0,8 do 0,9 0,9 do 1
 - brak obsługi przystanku w danym kursie - Awaria > 1 (przekroczenie limitu)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

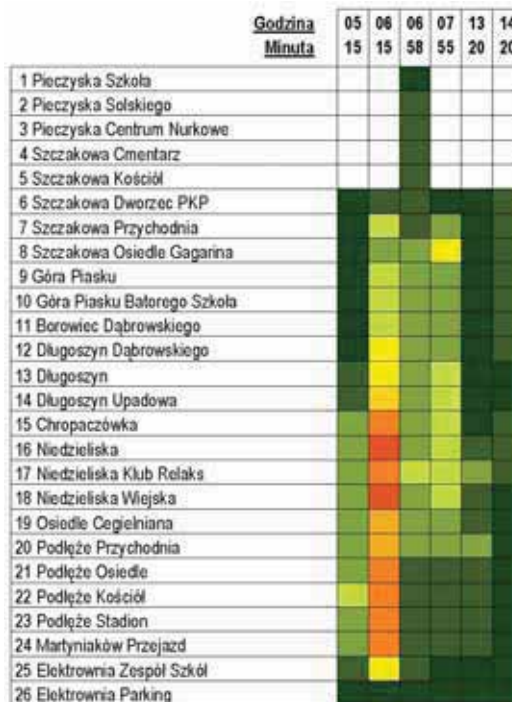
DLA LINII **328**

Kierunek A: **PIECZYSKA SZKOŁA – ELEKTROWNIA PARKING**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

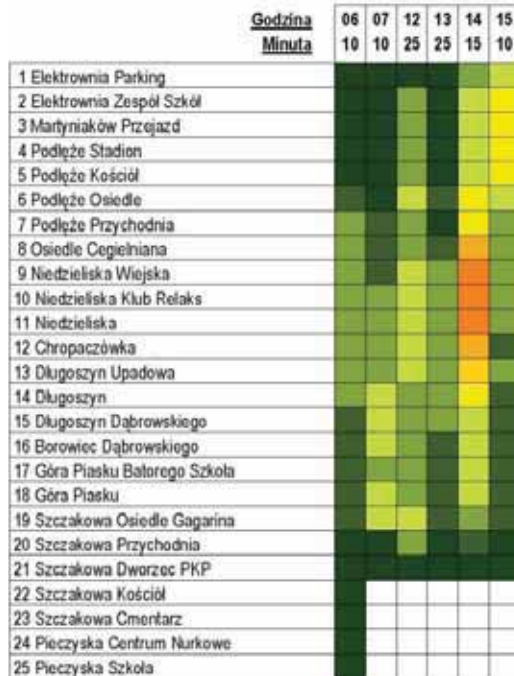
DLA LINII **328**

Kierunek B: ELEKTROWNIA PARKING - PIECZYSKA SZKOŁA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

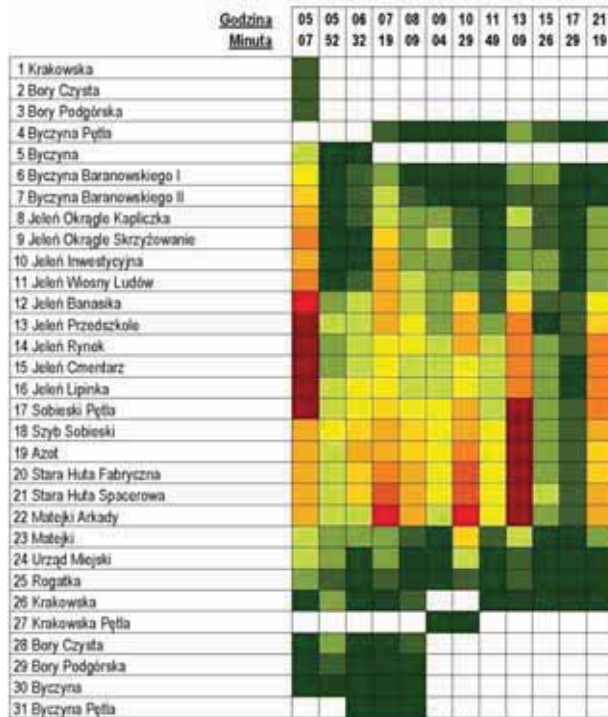
DLA LINII **367**

Kierunek A: BYCZYNA PĘTLA – KRAKOWSKA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

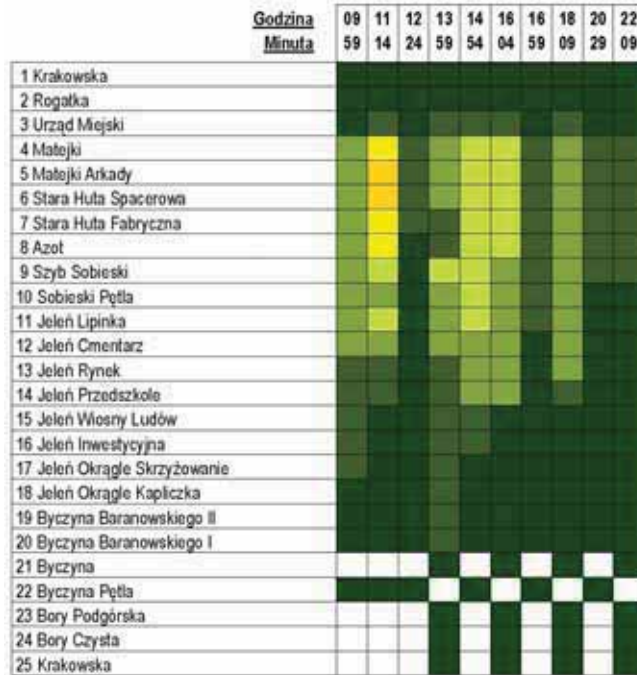


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

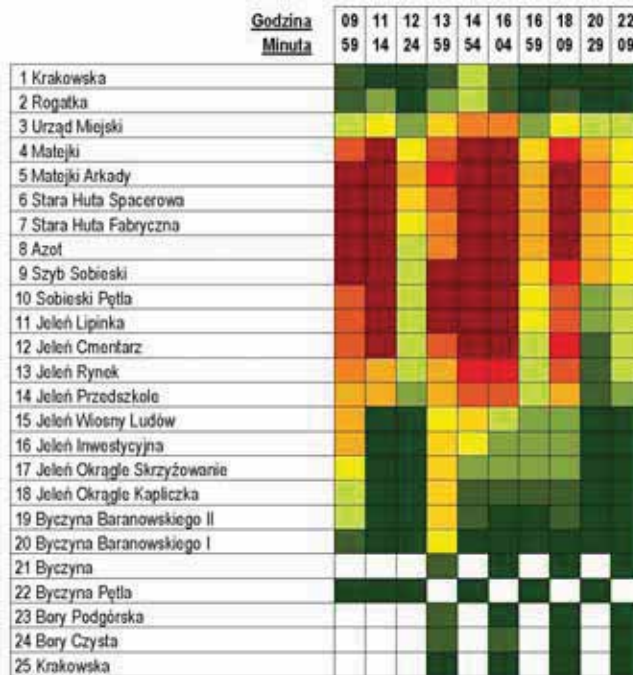
DLA LINII **367**

Kierunek B: **KRAKOWSKA – BYCZYNA PĘTLA**

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

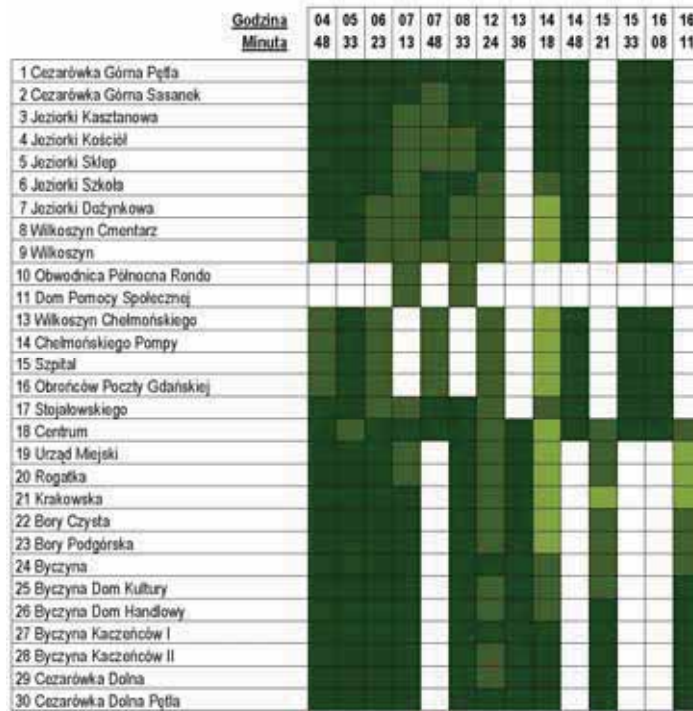


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

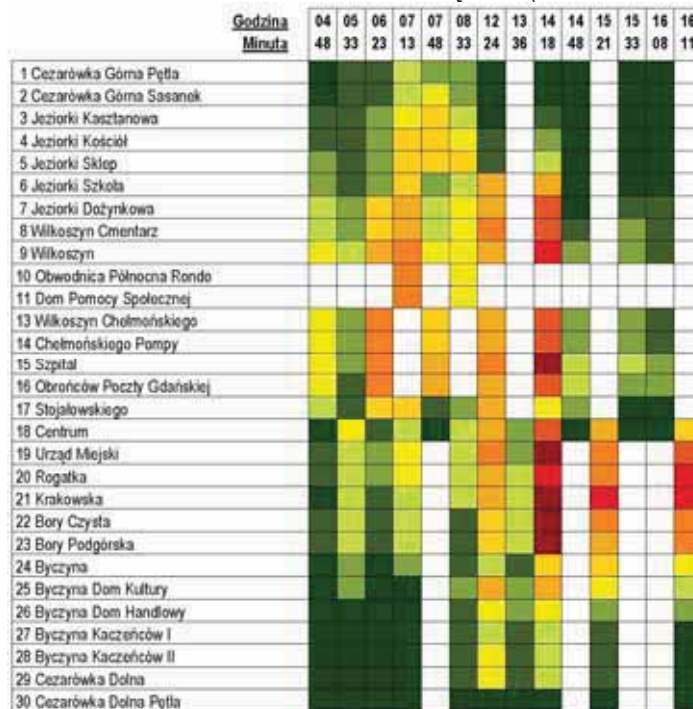
DLA LINII **368**

Kierunek : CEZARÓWKA GÓRNA PĘTLA – CEZARÓWKA DOLNA PĘTLA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

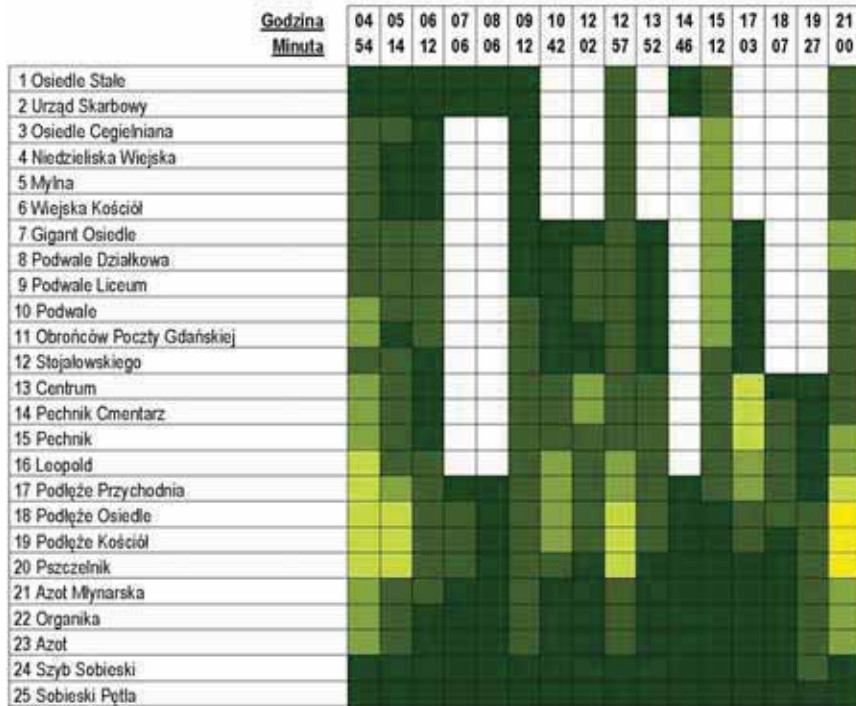


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

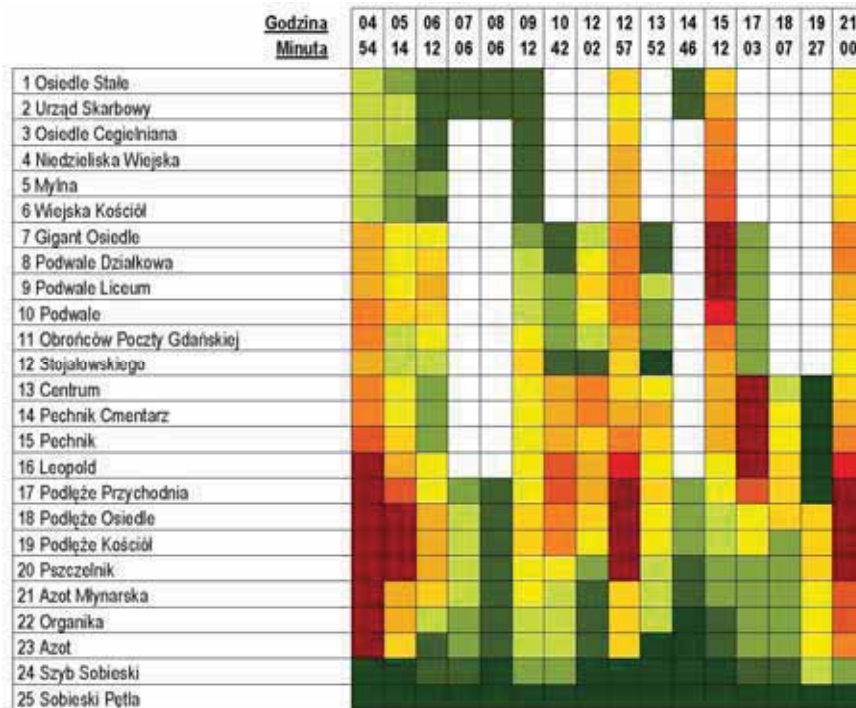
DLA LINII **369**

Kierunek A: OSIEDLE STAŁE – SOBIESKI PĘTLA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

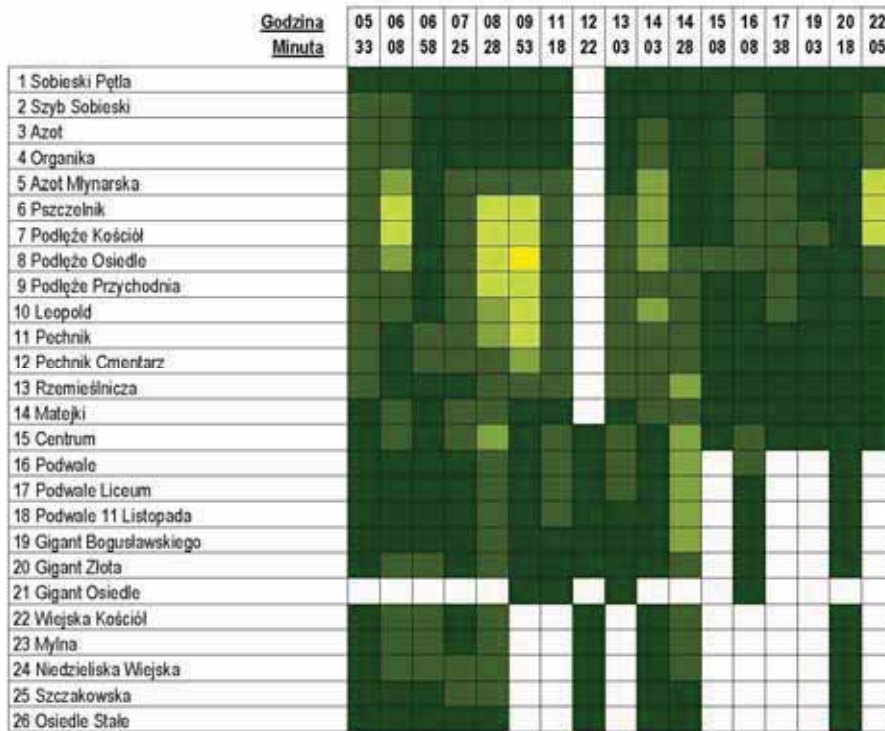


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

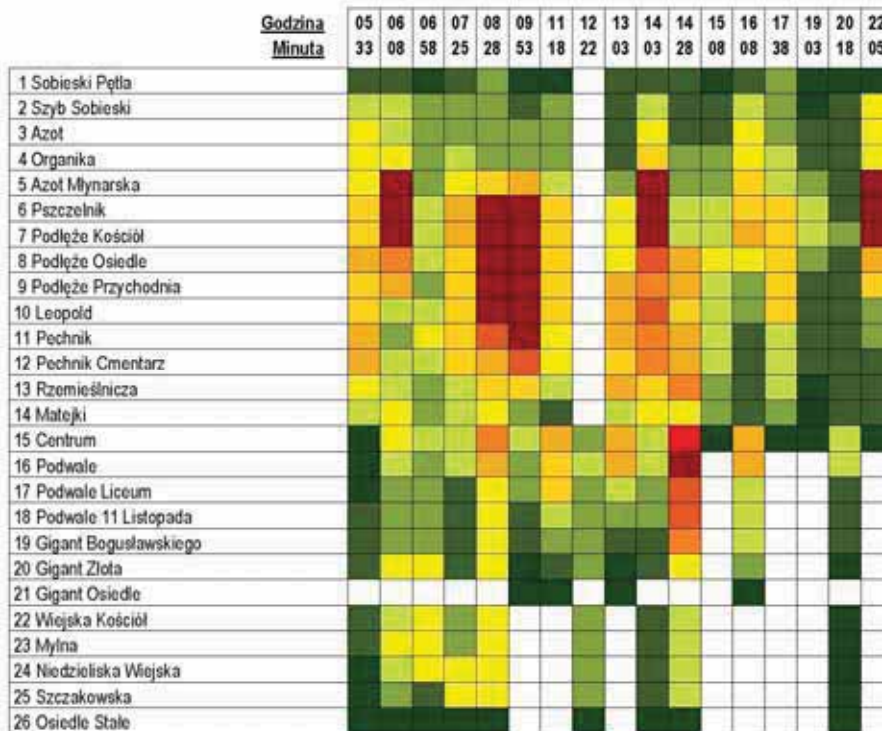
DLA LINII **369**

Kierunek B: SOBIESKI PĘTLA – OSIEDLE STAŁE

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

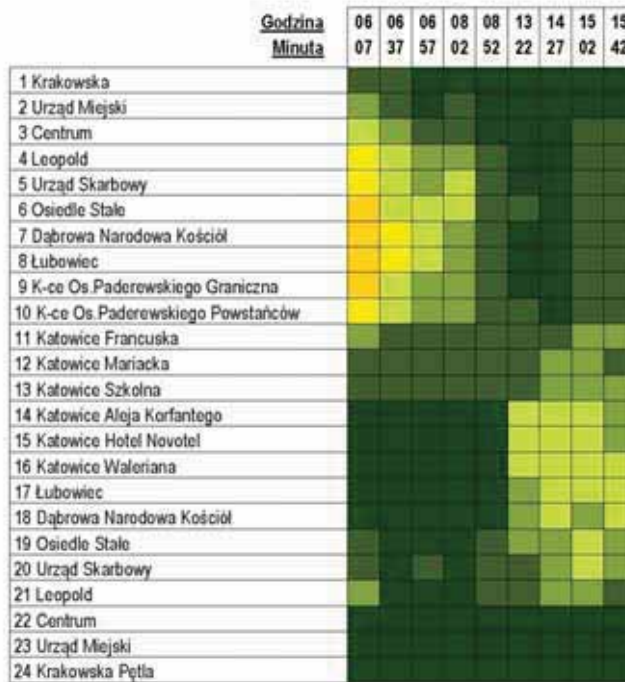


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

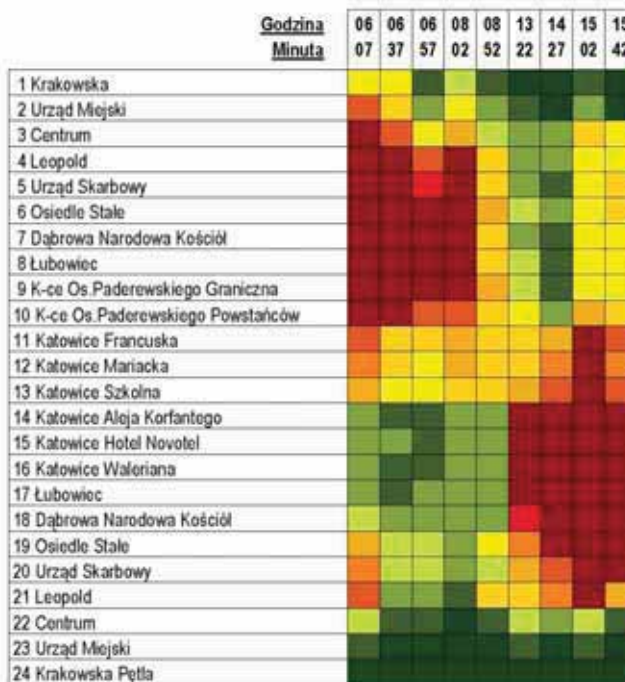
DLA LINII **A**

Kierunek: JAWORZNO KRAKOWSKA – KATOWICE AL. KORFANTEGO – JAWORZNO KRAKOWSKA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

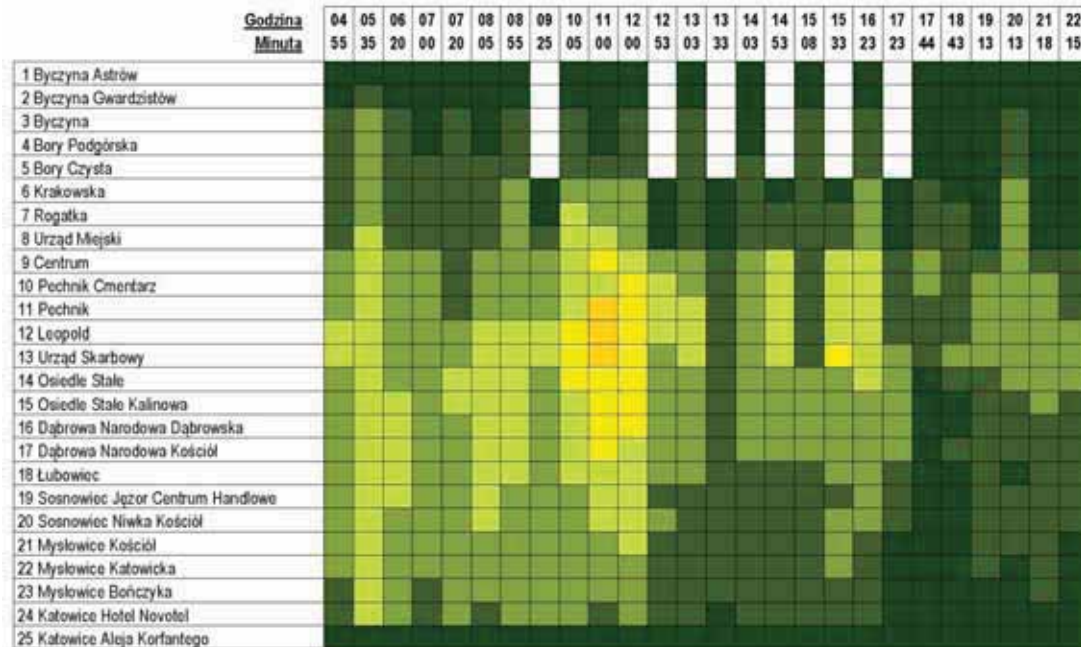


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

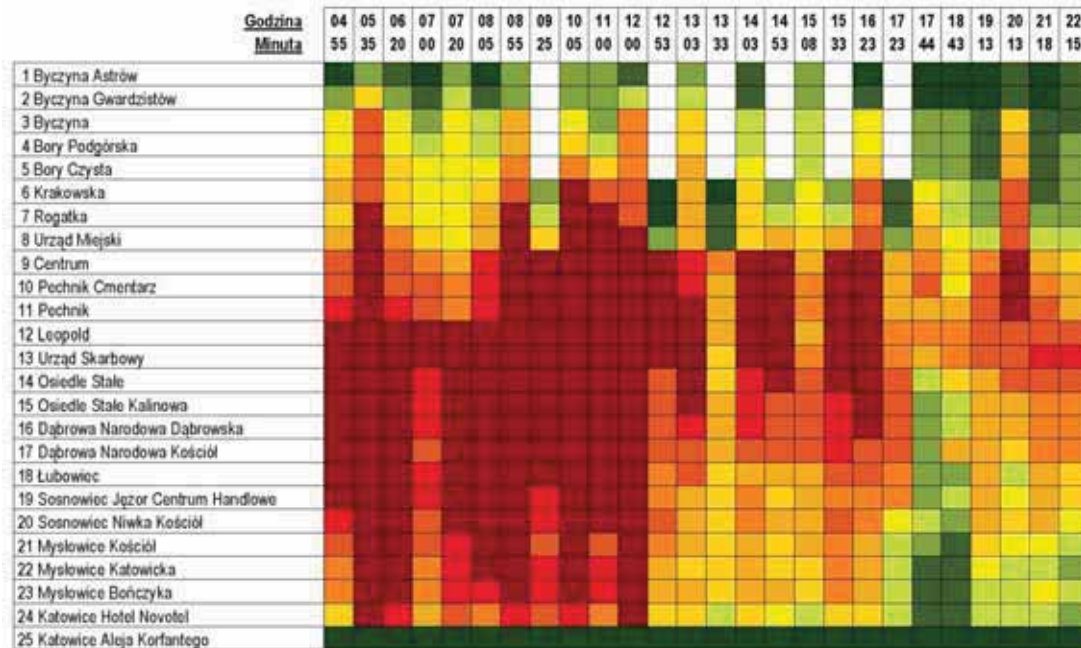
DLA LINII **E**

Kierunek A: BYCZYNA ASTRÓW – KATOWICE ALEJA KORFANTEGO

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

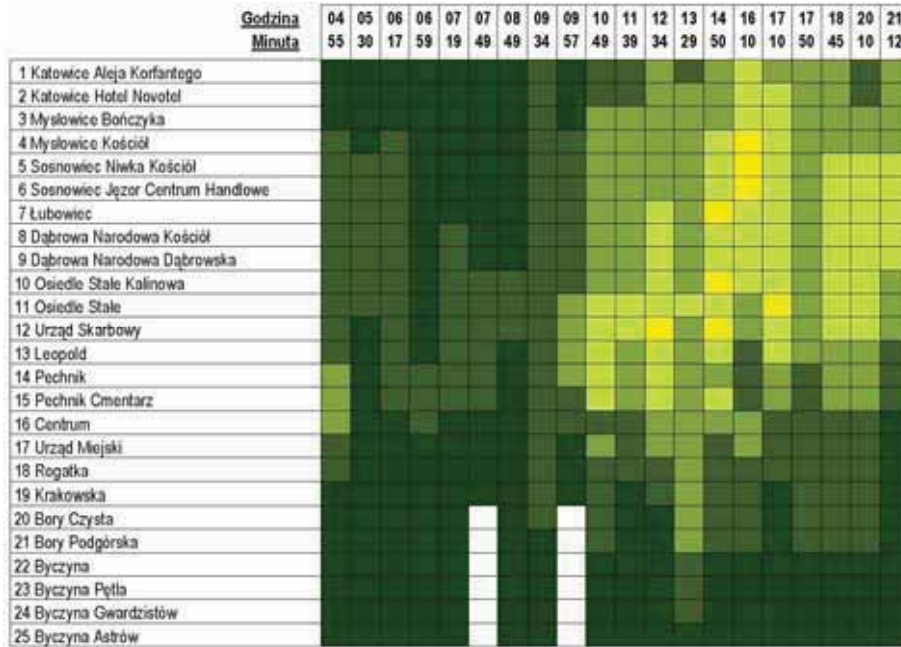


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

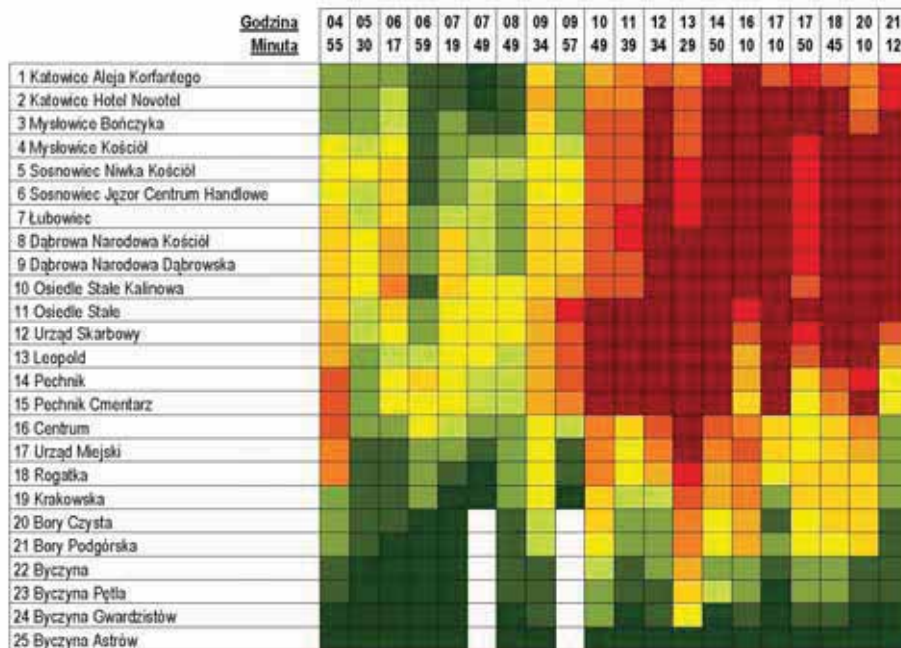
DLA LINII **E**

Kierunek B: KATOWICE ALEJA KORFANTEGO – BYCZYNA ASTRÓW

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)

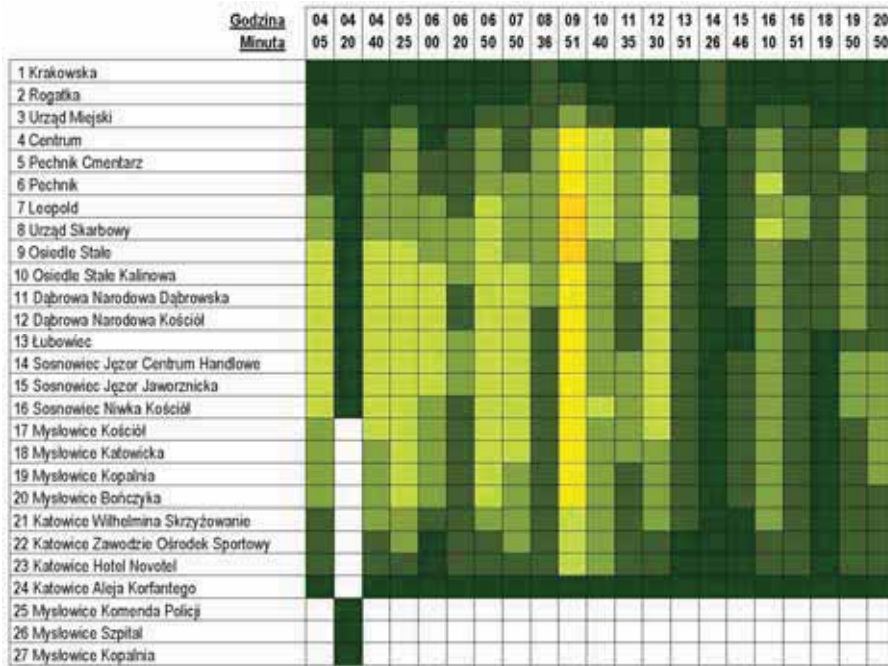


WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

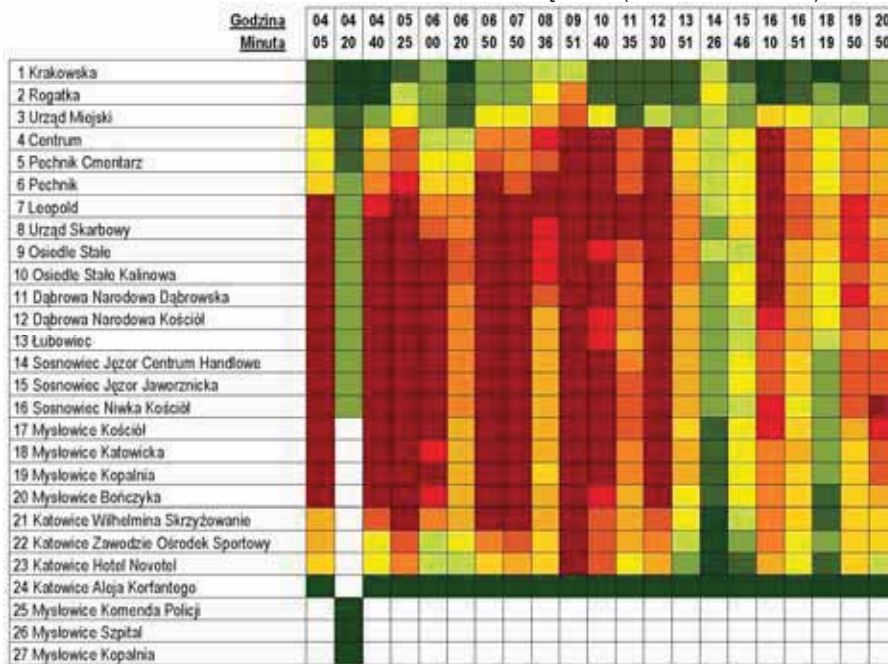
DLA LINII **J**

Kierunek A: JAWORZNO KRAKOWSKA – KATOWICE ALEJA KORFANTEGO

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



Wskaźnik wykorzystania: 0 do 0,1 0,1 do 0,2 0,2 do 0,3 0,3 do 0,4 0,4 do 0,5 0,5 do 0,6 0,6 do 0,7 0,7 do 0,8 0,8 do 0,9 0,9 do 1

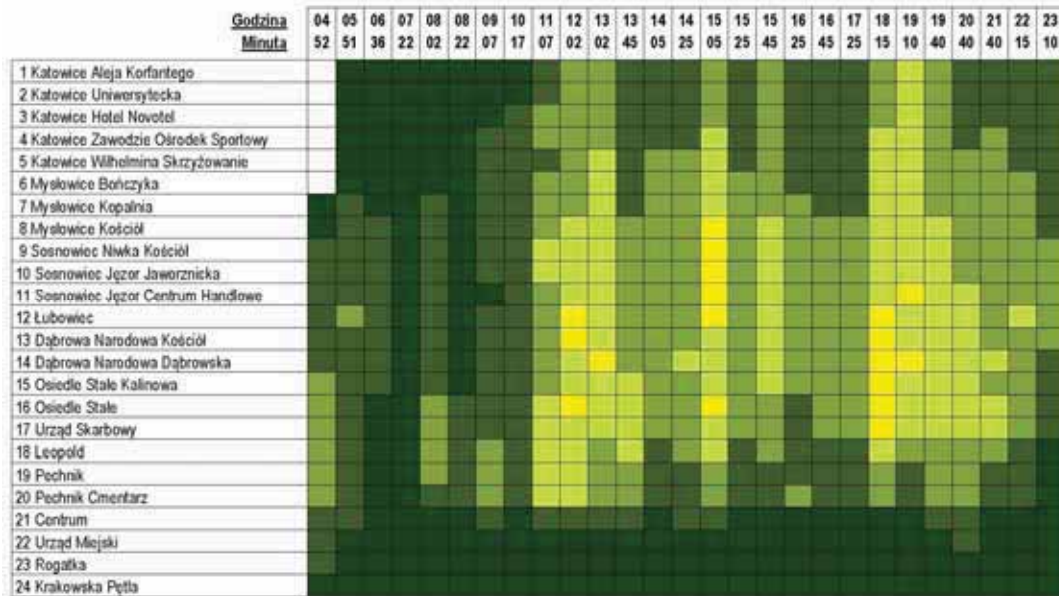
- brak obsługi przystanku w danym kursie - Awaria > 1 (przekroczenie limitu)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

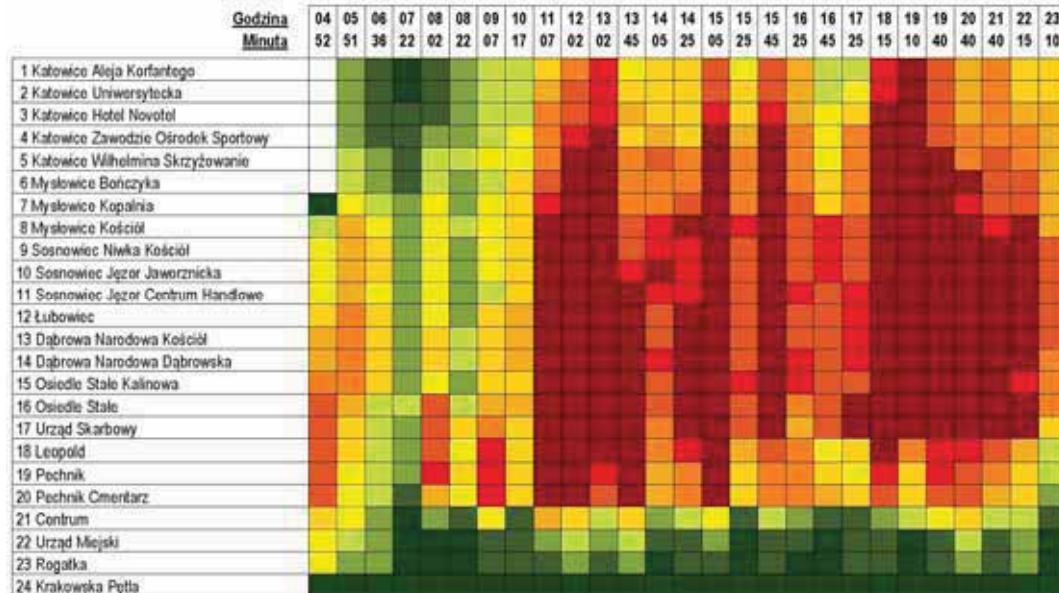
DLA LINII **J**

Kierunek B: KATOWICE ALEJA KORFANTEGO – JAWORZNO KRAKOWSKA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

DLA LINII **N**

Kierunek: **KRAKOWSKA – ŁUBOWIEC – KRAKOWSKA**

ANALIZA WYKORZYSTANIA
POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA
MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



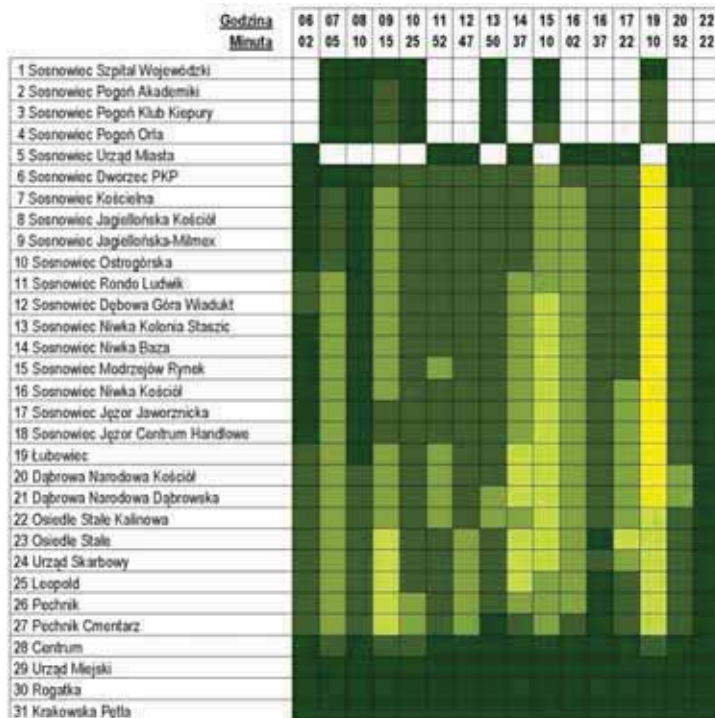
Wskaźnik wykorzystania:
 0 do 0,1 (ciemny zielony)
 0,1 do 0,2 (ciemnozielony)
 0,2 do 0,3 (ciemnozielony)
 0,3 do 0,4 (ciemnozielony)
 0,4 do 0,5 (ciemnozielony)
 0,5 do 0,6 (ciemnozielony)
 0,6 do 0,7 (ciemnozielony)
 0,7 do 0,8 (ciemnozielony)
 0,8 do 0,9 (ciemnozielony)
 0,9 do 1 (ciemnozielony)
 - brak obsługi przystanku w danym kursie (biały kwadrat)
 - Awaria (niebieski kwadrat)
 > 1 (przekroczenie limitu) (ciemny czerwony kwadrat)

WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ W ROZKŁADZIE DOBOWYM (W DNIU ROBOCZYM)

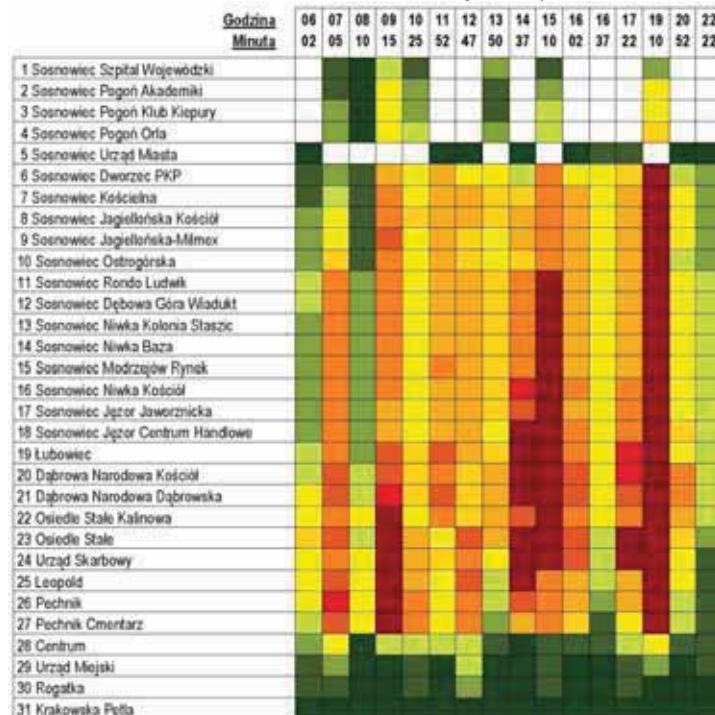
DLA LINII **S**

Kierunek B: SOSNOWIEC SZPITAL WOJEWÓDZKI – JAWORZNO KRAKOWSKA

ANALIZA WYKORZYSTANIA POJEMNOŚCI TABORU



ANALIZA WYKORZYSTANIA MIEJSC SIEDZĄCYCH (KOMFORT JAZDY)



Wskaźnik wykorzystania: 0 do 0,1; 0,1 do 0,2; 0,2 do 0,3; 0,3 do 0,4; 0,4 do 0,5; 0,5 do 0,6; 0,6 do 0,7; 0,7 do 0,8; 0,8 do 0,9; 0,9 do 1; - brak obsługi przystanku w danym kursie; - Awaria; > 1 (przekroczenie limitu)

Przedstawione dane wykazują, że autobusy jeżdżą wypełnione w niewielkim stopniu. Przeważa kolor zielony, który oznacza, że pojemność pojazdu wypełniona jest co najwyżej w 40%. Kolor żółty (napelnienie 40-70% pojawia się sporadycznie i to tylko na pojedynczych kursach. Jedynym przypadkiem, gdy pojawia się kolor pomarańczowy i czerwony ma miejsce podczas porannego kursu linii 313 na odcinku z Osiedla Stałego do przystanku Podłęże Przychodnia (3 przystanki), gdzie autobus opustoszał (wysiadło 65 z 81 pasażerów).

Uzasadnienie

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) wprowadziła zmianę dotychczasowego sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Do podstawowych zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym gmina licząca co najmniej 50.000 mieszkańców jest zobowiązana opracować projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym Gmina Miasta Jaworzno została zobligowana do opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno”. Podstawowym celem opracowania w/w planu jest poprawa jakości systemu transportowego i jego postęp zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasad zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno” zgodnie z art. 13 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został uzgodniony z właściwymi zarządami międzygminnych związków komunikacyjnych - KZK GOP w Katowicach i ZK”KM” w Chrzanowie.

Podjęcie uchwały w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno” jest zadaniem obligatoryjnym i nie wiąże się z koniecznością wydatkowania dodatkowych środków z budżetu miasta oraz zmiany zatrudnienia.

W związku z powyższym zasadne jest podjęcie przedmiotowej uchwały.

Jaworzno, 8 czerwca 2015 r.

Opracował: Tomasz Bachowski – Naczelnik Wydziału Gospodarki Komunalnej.