

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Związku Komunalnego

„Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie

Tekst jednolity ustalony na podstawie:

- Dz. Urz. Woj. Małop. 2014 r. poz. 1152 z 25.02.2014 r.
- Dz. Urz. Woj. Małop. 2017 r. poz. 917 z 02.02.2017 r.

Spis treści

1. Wprowadzenie
2. Uwarunkowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie
 - a. zapisy dokumentów planistyczno-strategicznych jednostek samorządu terytorialnego innych szczebli podziału administracyjnego kraju
 - b. stan zagospodarowania przestrzennego oraz dokumenty planistyczne w zakresie zagospodarowania przestrzennego
 - c. sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie
 - d. wpływ transportu na środowisko
 - e. potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
 - f. rentowność linii komunikacyjnych.
3. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
 - a. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej
 - b. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym
 - c. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym do publicznego transportu zbiorowego
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
 - a. Źródła finansowania
 - b. Formy finansowania
6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu, w szczególności uwzględniając infrastrukturę na obszarze objętym planem transportowym
7. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora
8. Pożądany standard usług:
 - a. w zakresie ochrony środowiska naturalnego
 - b. w zakresie dostępu osób o ograniczonej sprawności
 - c. w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera
 - a. Informacja na temat godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu
 - b. Informacja o poziomie obowiązujących opłaty za przejazd
 - c. Informacja o zakresie obowiązujących ulg
 - d. Organizacja węzłów przesiadkowych oraz informacja dostępna w węzłach przesiadkowych
 - e. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu
 - f. Informacja na temat obowiązujących regulaminów przewozu osób
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
11. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż

1. Wprowadzenie

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.). Przedmiotowy przepis nakłada na odpowiedni organ administracji publicznej obowiązek stworzenia planu, zgodnie z którym planuje się realizację usług o charakterze użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym. Z uwagi na specyficzną sytuację faktyczną, polegającą na zapewnianiu przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie także połączeń zewnętrznych, których podstawą są różnorodne porozumienia, choć niniejszy plan transportowy staje się aktem prawa miejscowego na terenie gmin współtworzących związek, to obejmuje on także linie komunikacyjne wybiegające poza jego teren. Uprawnienie do organizacji takich linii wynika z art. 5 ust. 2 lit b) Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Mając na uwadze czasokres niezbędnego zwrotu z inwestycji, jakie są niezbędne wśród operatorów wyłanianych do realizacji zadań publicznych przyjmuje się, iż horyzontem czasowym obowiązywania niniejszego planu jest okres 2014-2024. Powyższe nie uchybia możliwości aktualizacji planu transportowego, określonej w art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Aktualizację planu przewiduje się przeprowadzić w sytuacji wystąpienia istotnych czynników zewnętrznych lub wewnętrznych, mających wpływ na możliwości realizacyjne niniejszego planu, wymagające konieczności zmiany jego treści.

Podstawą metodyczną sporządzenia projektu niniejszego planu są przeprowadzone w okresach wcześniejszych badania marketingowe, obejmujące napełnienia poszczególnych linii komunikacyjnych (badania o charakterze pełnym oraz badania o charakterze fragmentarycznym – wrywkowym). Uzupełniająco wykorzystano także badania w zakresie wymiany podróżnych na kluczowych przystankach, jak również dostępne dane demograficzne, dotyczące liczby osób uczęszczających do szkół.

W związku z faktem, iż linie komunikacyjne pozostające w gestii Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie realizują przewozy zarówno wewnątrz poszczególnych gmin, jak i na trasach łączących poszczególne gminy tworzące Związek, analizie poddano także wolumen sprzedaży poszczególnych rodzajów biletów, wskazujący na odsetek podróży realizowanych w poszczególnych relacjach.

Mając na uwadze, iż istotnym czynnikiem akceptacji oferty komunikacji zbiorowej jest stabilność układu komunikacyjnego, opracowując projekt niniejszego planu przyjęto jako punkt wyjścia stan zastały, obejmujący określony układ przestrzenny sieci transportowej wraz ze zdefiniowaną poprzez rozkład jazdy liczbą kursów wykonywanych w poszczególne dni, na poszczególnych trasach i na poszczególnych odcinkach.

Dla weryfikacji realizacji założeń niniejszego planu, w ramach określonego horyzontu czasowego możliwe jest opracowanie wskaźników jakościowych komunikacji zbiorowej organizowanej przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie wraz z czasowym sprawdzaniem osiągania tych wskaźników. Wskaźniki tego rodzaju nie stanowią treści planu, a ich uwzględnienie może nastąpić w umowie operatorskiej, będącej podstawą realizacji pracy eksploatacyjnej przez wyłonionego w drodze postępowania wolnokonkurencyjnego operatora. Niezależnie od tego dopuszcza się prowadzenie przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie innych badań rynkowych, weryfikujących realizację zapisów niniejszego planu. Zasięg, charakter i metoda tego rodzaju badań określane będą każdorazowo w oparciu o bieżące potrzeby zarządzania systemem komunikacyjnym.

2. Uwarunkowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie

a) zapisy dokumentów planistyczno-strategicznych jednostek samorządu terytorialnego innych szczebli podziału administracyjnego kraju

Podstawowym dokumentem, który powinien być brany pod uwagę na etapie tworzenia planu transportowego, jest plan transportowy odpowiedniego – właściwego terytorialnie – organu administracji publicznej wyższego rzędu. Choć z formalnego punktu widzenia samorząd terytorialny (jako całość) podlega w sposób jednolity terenowym przedstawicielom administracji rządowej, czyli wojewodom, to zgodnie z zapisami art. 11 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym projekt planu transportowego, opracowanego przez zarząd związku komunalnego gmin powinien uwzględniać ustalenia, zawarte w planie transportowym, opracowanym przez odpowiednio starostę lub zarząd związku powiatów, albo przez marszałka województwa.

Przytoczone zapisy ustawowe mają na celu zachowanie spójności sieci komunikacyjnej poszczególnych organizatorów transportu publicznego. Zwrócić należy uwagę, iż ustawodawca zapobiegł sytuacji braku spójności sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej w sytuacji braku organizacji takich przewozów na szczeblu powiatowym – przesądza o tym nałożony na stosowne organy szczebla gminnego (wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku komunalnego) obowiązek uwzględnienia ustaleń planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa w sytuacji, w której odpowiedni miejscowo starosta (lub zarząd związku powiatów) nie organizuje przewozów publicznych (*ergo*: nie ogłasza planu transportowego na swoim szczeblu).

Równocześnie ustawodawca przyjął jednolity termin, w którym opracowanie planu transportowego staje się formalnym oblige dla jednostek samorządu terytorialnego. Termin ten wynika *explicite* z przepisu art. 84 ust. 2 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i został wyznaczony na dzień 28.02.2014 roku. Według stanu faktycznego na moment sporządzania projektu planu transportowego Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie nie został ogłoszony żaden z planów transportowych, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie

zbiorowym. Tym samym brak uwzględnienia zapisów planów transportowych wyższego rzędu nie stanowi zaniechania zarządu Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie, lecz stanowi przesłankę o charakterze czynnika obiektywnego, możliwą do usunięcia wyłącznie w przypadku ziszczenia się warunków przyszłych, pozostających poza gestią kompetencyjną organu opracowującego projekt niniejszego planu transportowego.

Wobec braku stosownych dokumentów wyższego szczebla możliwe jest posiłkowanie się pomocniczo innymi dokumentami, obrazującymi strategię rozwojową poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

W przypadku szczebla powiatowego ekwiwalentnym dokumentem jest Strategia Rozwoju Powiatu Chrzanowskiego na lata 2006-2015. Dokument ten ujmuje zagadnienia istotne z perspektywy tworzenia planu transportowego Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie w dwojaki sposób:

- poprzez bezpośrednie wskazania z zakresu transportu publicznego,
- w sposób pośredni, determinując otoczenie społeczno-gospodarcze realizacji usług transportu publicznego i tym samym wpływając na warunki jego realizacji.

Wskazania bezpośrednio dotyczące transportu publicznego dostrzec można w następujących częściach Strategii Rozwoju Powiatu Chrzanowskiego:

- Analiza SWOT, punkt W4. Niewystarczający poziom koordynacji pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego,
- Analiza SWOT, punkt W17. Niewystarczające wsparcie osób niepełnosprawnych – bariery architektoniczne – [...] przystanki, transport miejski,
- Część operacyjna, kierunek rozwoju: tereny inwestycyjne i infrastruktura techniczna, cel strategiczny I. rozwój infrastruktury technicznej zwiększającej atrakcyjność inwestycyjną powiatu, cel operacyjny I.1. poprawa dostępności komunikacyjnej oraz przepustowości wewnętrznego układu drogowego na terenie powiatu, zadanie I.1.11. opracowanie efektywnego systemu transportu zbiorowego wewnątrz powiatu.

Chcąc rozszerzyć spójność niniejszego planu na szczebel regionalny, uwzględniając hierarchię szczebli samorządu terytorialnego, wskazać należy także odnośne postanowienia dokumentów regionalnych. Strategia Rozwoju Woj. Małopolskiego na lata 2007-2013 przewiduje w ramach Celu Strategicznego I. Wzmocnienie konkurencyjności gospodarczej

województwa Obszar III – Infrastruktura dla rozwoju regionalnego. W ramach tego obszaru wyodrębniono bowiem kierunek działań III.3. Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu.

b) stan zagospodarowania przestrzennego oraz dokumenty planistyczne w zakresie zagospodarowania przestrzennego

Sposób zagospodarowania przestrzennego danego obszaru warunkuje potrzeby transportowe, generowane na danym obszarze. Truizmem pozostaje stwierdzenie, iż im bardziej rozległy i im rzadziej zainwestowany obszar jest rozpatrywany, w tym większym stopniu potrzeby przewozowe mają charakter rozproszony. Obszar gmin tworzących Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie pozostaje niejednorodny i zawiera w sobie zarówno tereny o charakterze miejskim, jak i tereny o charakterze wiejskim. Szczegółowo zostało to opisane w dalszej części niniejszego planu.

Z punktu widzenia organizacji komunikacji konieczne jest uwzględnienie dokumentów dotyczących zagospodarowania przestrzennego. Podobnie jak w przypadku wskazań dokumentów planistycznych wyższego rzędu także odniesienia przestrzenne obejmują szersze spektrum otoczenia, wpływające na potrzeby komunikacyjne, jak i wskazania bezpośrednio dotyczące transportu publicznego.

Do takich bezpośrednich uwarunkowań, wynikających z planów zagospodarowania przestrzennego, zaliczyć należy planowaną lokalizację dworca autobusowego, która jest przewidziana w rejonie dawnego dworca PKS przy ul. Trzebińskiej w Chrzanowie. Przedmiotowe wynika z ustaleń zawartych w Uchwale nr XV/191/07 Rady Miejskiej w Chrzanowie z dnia 30 października 2007 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego połączenia istniejących węzłów komunikacyjnych przy ul. Trzebińskiej i Kusocińskiego w Chrzanowie.

Zapisy niniejszego planu transportowego nie uchybiają ustaleniom wskazanego MPZP, ponieważ z racji tego, iż konieczne jest wskazanie końcówek tras linii komunikacyjnych, w ich wykazie podać można wyłącznie końcówki obecnie istniejące. Sam plan miejscowy nie przesądza o realizacji określonych inwestycji, toteż trudno jest na etapie sporządzania planu transportowego szczegółowo przewidzieć termin dokonania określonych przeobrażeń

przestrzeni, które wpłyną na możliwość, konieczność i celowość zmian w układzie komunikacyjnym. Ważne jest jednak, aby zapewnić odpowiednią dostępność centrum Chrzanowa, w którym zlokalizowano szereg instytucji szczebla powiatowego, bez konieczności uciążliwych przesiadek.

c) sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie

Sytuację społeczno-gospodarczą determinuje szereg wskaźników, będących obrazem ekonomicznym danego obszaru. Rejon chrzanowski jest obszarem dotkniętym przez restrukturyzację (np. zamknięta KWK Siersza), jednak ciągle z dużym potencjałem gospodarczym. Do silnych stron obszaru ZK „KM” pod względem oddziaływania gospodarczego zaliczyć należy istnienie tradycyjnie silnego przemysłu, tworzącego etos pracy wśród mieszkańców. Wśród tradycyjnych, dużych zakładów przemysłowych, będących równocześnie poważnymi pracodawcami, wymienić należy takie podmioty, jak:

- Rafineria Trzebinia,
- Elektrownia Trzebinia-Siersza,
- Kopalnia Węgla Kamiennego Janina.

Wśród nowych zakładów przemysłowych na uwagę zasługuje Valeo, które utworzyło fabrykę na terenie Chrzanowa.

Warunki społeczno-gospodarcze determinowane są także bliskością Krakowa. Względnie łatwa możliwość dojazdu do tego miasta sprawia, iż dla mieszkańców terenu ZK „KM” Kraków stanowi potencjalny rynek pracy. Także analizując powiązania akademickie widać wyraźnie, iż dla młodzieży z terenu ZK „KM” nie występuje bezwzględna konieczność emigracji akademickiej na rzecz codziennych dojazdów. Sytuacja taka powoduje zwiększenie kręgu osób, do których może być adresowana oferta komunikacyjna transportu publicznego.

d) wpływ transportu na środowisko

Jedną z podstawowych przyczyn zainteresowania władz publicznych kształtowaniem podziału zadań przewozowych jest ogół działań człowieka (zarówno planowanych i przypadkowych) mających wpływ na środowisko przyrodnicze wynikających z szeroko rozumianych zanieczyszczeń, generowanych przez transport jako gałąź gospodarki. Wśród aspektów, jakie trzeba rozpatrywać mówiąc o wpływie transportu na środowisko, wymienić należy m.in. następujące zjawiska:

- zanieczyszczenie powietrza poprzez emisję spalin,

- emisja hałasu,
- zanieczyszczenia termiczne (ciepło generowane przez silniki),
- emisja odpadów ciekłych i stałych,
- zajętość terenu i przestrzeni.

W każdym aspekcie zbiorowe formy przemieszczania się generują mniejsze obciążenia środowiskowe niż motoryzacja indywidualna. Dlatego pod względem środowiskowym każda forma wspierania transportu zbiorowego realizuje postulat poprawy środowiska naturalnego.

e) potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Pod pojęciem rozwoju zrównoważonego rozumie się taki rozwój, który nie narusza możliwości rozwojowych przyszłych pokoleń. W tym sensie jest mowa o rozwoju nie naruszającym zasobów, to jest takim gospodarowaniu, by:

- w odniesieniu do zasobów odnawialnych – tempo ich zużywania nie było wyższe od tempa ich naturalnego odnawiania,
- w odniesieniu do zasobów nieodnawialnych – tempo ich zużywania nie było wyższe od tempa ich zastępowania substytucyjnymi zasobami spełniającymi analogiczne funkcje.

Rozwój zrównoważony to także rozwój ujmujący jako jednakowo ważne czynniki ekonomiczne (finansowe), społeczne (socjalne) i środowiskowe (przyrodnicze).

W zakresie transportu publicznego poszanowanie zasady zrównoważonego rozwoju przejawia się poprzez kreowanie takich warunków, aby poszczególne aspekty nie pozostawały we wzajemnej sprzeczności. Wydaje się, iż kierunkiem rozwoju, który najpełniej realizuje zasadę zrównoważonego rozwoju, jest ewolucja pojazdów w kierunku zastosowania silników nisko- lub wręcz bezemisyjnych, które jednocześnie zwiększą efektywność ekonomiczną transportu publicznego poprzez przesunięcie strumieni finansowych z kosztów bieżącej eksploatacji na nakłady o charakterze inwestycyjnym. Działanie takie zwiększać też będzie trwałość, a tym samym stabilność systemu, bowiem redukcja kosztów krańcowych przyczyni się do aktywniejszej postawy rynkowej w zakresie generowania wpływów.

f) rentowność linii komunikacyjnych

Obecna rentowność linii komunikacyjnych jest niska (ponad połowę kosztów komunikacji pokrywają składki członkowskie gmin tworzących ZK „KM”). Jest to prostą konsekwencją układu osadniczego, wymuszającego realizację określonych połączeń w konkretny sposób.

Wśród narzędzi poprawiających rentowność linii komunikacyjnych wskazać należy:

- Dążenie do zwiększenia przewozów wskutek wzrostu akceptacji dla oferty, która będzie bardziej czytelna dla klientów, a równocześnie stabilna,
- Zlecenie wykonawstwa usług przewozowych w trybie wolnokonkurencyjnym, co przyczynić się powinno do uzyskania racjonalnych, weryfikowanych rynkowo stawek za przewozy,
- Optymalizację sieci komunikacyjnej,
- Poprawę dostosowania wielkości pojazdów do rzeczywistych potoków pasażerskich.

Trzeba jednak wyraźnie powiedzieć, iż na obszarach podobnych do rozpatrywanego nie należy spodziewać się radykalnych zmian w zakresie trendów komunikacyjnych, w tym w szczególności stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Tym samym możliwości poprawy wyniku finansowego linii komunikacyjnych są z obiektywnych przyczyn znikome.

3. Sieć komunikacyjna, na której planowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie realizuje i planuje dalszą realizację przewozów, które mają charakter użyteczności publicznej, na kilkunastu liniach komunikacyjnych. Szczegółowe dane dotyczące linii komunikacyjnych, na których planowana jest realizacja przewozów, które mają charakter użyteczności publicznej, zawarto w tablicy nr 1.

Tabl. 1. Linie komunikacyjne ZK”KM”

| <i>Numer linii</i> | <i>Relacja</i> | <i>Uwagi</i> |
|--------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Chrzanów Dw. ZKKM – Chrzanów Fablok | |
| 8 | Chrzanów Dw. ZKKM – Chełmek Młyny | |
| 9 | Chrzanów Dw. ZKKM – Trzebinia Elektrownia Siersza | Linia podstawowego układu |
| 10 | Chrzanów Dw. ZKKM – Trzebinia Dw. PKP | |
| 15 | Libiąż – Trzebinia Młoszowa | Linia podstawowego układu |
| 17 | Chrzanów Dw. ZKKM – Płaza Dolna | |
| 25 | Chrzanów Dw. ZKKM – Chrzanów Oczyszczalnia | |
| 29 | Chrzanów Dw. ZKKM – Balin | |
| 30 | Chrzanów Os. Młodości – Dw. ZKKM – Os. Młodości | Linia podstawowego układu |
| 31 | Chrzanów Dw. ZKKM – Os. Młodości – Szpital – Dw. ZKKM | Linia podstawowego układu |
| 32 | Chrzanów Dw. ZKKM – Płaza Dolna | |
| 35 | Chrzanów Dw. ZKKM – Chrzanów Stella | |
| 38 | Chrzanów Dw. ZKKM – Libiąż Jowisz | |
| 41 | Chrzanów PKS – Trzebinia Psary | |
| 42 | Płoki – Bołęcín | |
| A | Libiąż – Chełmek – Libiąż | |
| B | Libiąż – Mętków | |
| L | Trzebinia – Lgota | |
| P | Chrzanów PKS – Bołęcín | |
| 319 | Chrzanów Dw. ZKKM – Jaworzno | Linia organizowana przez Gminę Miasta Jaworzno na podstawie stosownego porozumienia |
| 22 | Oświęcim – Gromiec | Linia organizowana przez Gminę Miasta Oświęcim na podstawie stosownego porozumienia |

| | | |
|-----|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 457 | Olkusz - Lgota | Linia organizowana przez Związek Komunalny Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu na podstawie stosownego porozumienia |
|-----|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Powyższy układ linii jest zgodny z obecnie realizowanymi przewozami. Zaleceniem jest natomiast zwiększenie czytelności układu komunikacyjnego poprzez minimalizację liczby wariantów tras poszczególnych linii komunikacyjnych.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

a) lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Z punktu widzenia zaspokojenia podstawowych potrzeb przewozowych, związanych z użytecznością publiczną, podstawowe znaczenie ma zapewnienie dostępności najbardziej istotnych obiektów publicznych. Listę takich obiektów zawarto w tablicy nr 2.

Tablica 2. Obiekty użyteczności publicznej na terenie ZK”KM”

| <i>Instytucja</i> | <i>Lokalizacja</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Szpital powiatowy w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Topolowa 16 |
| Starostwo Powiatowe Powiatu Chrzanowskiego | Chrzanów, ul. Partyzantów 2 |
| Urząd Skarbowy w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Garncarska 9 |
| Powiatowy Urząd Pracy w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Słowackiego 8 |
| I Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Staszica w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Piłsudskiego 14 |
| II Liceum Ogólnokształcące im. K.K. Baczyńskiego w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Kard. Wyszyńskiego 19 |
| Powiatowe Centrum Edukacji w Chrzanowie (III LO, Technikum Mechaniczno-Elektryczne, szkoły dla dorosłych, w tym uzupełniające) | Chrzanów, ul. Fabryczna 27 |
| I Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej-Curie w Trzebinii | Trzebinia, ul. Grunwaldzka 101 |
| Zespół Szkół w Libiążu (LO, Technikum) | Libiąż, ul. Górnicza 3 |
| Zespół Szkół Techniczno-Usługowych w Trzebinii | Trzebinia, ul. Gwarków 3 |
| Zespół Szkół Ekonomiczno-Chemicznych w Trzebinii | Trzebinia, ul. Krakowska 12 |
| Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Woynarowskiej 1 |
| Zespół Szkół Katolickiego Stowarzyszenia Wychowawców | Libiąż, ul. Kościelna 2 |
| Specjalny Ośrodek Społeczno-Wychowawczy w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Paderewskiego 5 |
| Powiatowy Zespół Szkół nr 8 Zawodowych i Ogólnokształcących im. J. Kilińskiego w Chełmku | Chełmek, ul. Krakowska 18 |
| Urząd Miejski w Chrzanowie | Chrzanów, al. Henryka 20 |
| Urząd Miasta w Trzebinii | Trzebinia, ul. Piłsudskiego 14 |
| Urząd Miejski w Libiążu | Libiąż, ul. Działkowa 1 |
| Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Mjr. Grzybowskiiego 7 |
| Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Mjr. Grzybowskiiego 7 |
| Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego | Chrzanów, al. Henryka 20 |
| Terenowy Punkt Paszportowy w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Partyzantów 2 |
| Zespół przychodni | Trzebinia, ul. Harcerska 13 |
| Przychodnia specjalistyczna Medic-us | Trzebinia, ul. Fabryczna 22 |
| Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział w Chrzanowie | Chrzanów, ul. Oświęcimska 14 |
| Miejska Przychodnia Rejonowa nr 1 | Chrzanów, ul. Sokoła 19 |
| Centrum Wielospecjalistycznej Opieki Ambulatoryjnej | Chrzanów, ul. Kościuszki 18 |
| Przychodnia Rejonowa nr 2 | Chrzanów, ul. Broniewskiego 16 |
| Miejskie Centrum Medyczne | Libiąż, ul. 9 maja 2 |
| Przychodnia Fundacji Unia Bracka | Libiąż, ul. Górnicza 5 |

Powyższe zestawienie obrazuje rozlokowanie poszczególnych instytucji. Większość służb szczebla powiatowego ma swoje siedziby w ścisłym centrum Chrzanowa, stąd niezmiernie istotnym warunkiem racjonalnego prowadzenia linii komunikacyjnych jest właściwe skomunikowanie poszczególnych obszarów z centrum Chrzanowa. Istotne jest, aby każda z lokalizacji była dostępna z obsługiwanego przystanku w ramach izochrony 10 minut, przy czym wskazane jest dojście w połowie tego czasu.

W chwili obecnej dostępność centrum Chrzanowa zapewniają następujące przystanki:

- Chrzanów Śródmieście
- Chrzanów Dw. ZKKM
- Chrzanów ZUS
- Chrzanów Sienna

Z uwagi na układ drogowy miasta, będący konsekwencją historycznego przebiegu linii kolejowej, pod którą przeprowadzona została ograniczona liczba niewielkich (w sensie fizycznym) przepustów, trasy autobusów mają charakter okrężny, pętlicowo obsługując śródmieście Chrzanowa.

b) gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

Gminy tworzące Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie są stosunkowo jednorodne pod względem charakteru (gminy miejsko-wiejskie) oraz gęstości zaludnienia. Dla obszaru całego Związku gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie ok. 728 os/km² powierzchni, natomiast dla poszczególnych gmin wskaźnik ten jest następujący:

- Chrzanów: gęstość zaludnienia na poziomie ok. 1019 os/km²
- Trzebinia: gęstość zaludnienia na poziomie ok. 649 os/km²
- Libiąż: gęstość zaludnienia na poziomie ok. 486 os/km²

Cechą charakterystyczną całego obszaru Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie jest duże zróżnicowanie wewnątrz gmin tworzących związek pod względem zagospodarowania obszaru oraz – co za tym idzie – gęstości zaludnienia. Jest to typowe dla tego rodzaju gmin miejsko-wiejskich, w których w ramach jednej jednostki

administracyjnej funkcjonują zarówno obszary miejskie, jak i obszary wiejskie. Z natury rzeczy znacznie większa gęstość zaludnienia występuje na obszarach zurbanizowanych, o wysokim stopniu zainwestowania, podczas gdy tereny wiejskie, cechujące się luźną zabudową, dużym udziałem gruntów rolnych i lasów w strukturze przestrzennej, zamieszkałe są przez stosownie mniejszą liczbę obywateli.

Mając powyższe na uwadze wskazać można największe generatory ruchu w ramach miast tworzących Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie, wynikające z gęstości zaludnienia. Są to odpowiednio:

- Os. Śródmieście w Chrzanowie
- Os. Młodości w Chrzanowie
- Os. Tysiąclecie-Północ w Chrzanowie
- Os. ZWM w Trzebini
- Os. Flagówka w Libiążu

c) zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym do publicznego transportu zbiorowego

Jednym z podstawowych problemów społecznych, w niewielkim stopniu dostrzeganym w gremiach decydenckich, jest społeczne wykluczenie osób niepełnosprawnych, wynikające z trudności, jakie osoby te napotykają w swojej codziennej samodzielnej egzystencji. Trudno jest osobom niepełnosprawnym nagłośnić swoje problemy psychospołeczne, co może prowadzić do sytuacji, w których oferowane dla tych osób wsparcie mija się z ich rzeczywistymi potrzebami.

Powszechnym stereotypem osoby niepełnosprawnej jest osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim. Stereotyp taki powoduje ograniczenie postrzegania niepełnosprawności, a tym samym ograniczenie spektrum narzędziowego w zakresie dostosowywania komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tymczasem niepełnosprawność może mieć bardzo różny charakter i należy sobie zdawać sprawę z różnych potrzeb w zakresie urządzeń ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego.

Z punktu widzenia ułatwień transportowych wskazać należy następujące osoby, wymagające szczególnej opieki w związku z korzystaniem z transportu publicznego:

- osoby z dysfunkcjami ruchowymi

- osoby z dysfunkcjami wzroku
- osoby z dysfunkcjami słuchu
- osoby z innymi dysfunkcjami
- osoby niepełnosprawne intelektualnie

Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych oraz ułatwienia korzystania z tego transportu przez osoby niepełnosprawne ma realizować dwojakie funkcje. Z jednej strony umożliwienie korzystania z transportu publicznego przez osoby niepełnosprawne realizuje funkcję socjalną, zapewniając możliwość transportu dla osób uboższych, gorzej sytuowanych, w naturalny sposób ograniczonych w zakresie możliwości rozwoju zawodowego. Z drugiej strony realizuje to funkcję społeczną, związaną z faktem, iż niejednokrotnie osoby niepełnosprawne, realizując przemieszczenia wykorzystują osoby bliskie, dowożące je samochodami do urzędów, sklepów, szpitali i w inne miejsca. Takie zjawisko, zupełnie naturalne z perspektywy najbliższego otoczenia osób niepełnosprawnych, sprawia, że osoby niepełnosprawne czują się niesamodzielne. Sprawienie, iż będą mogły najbardziej podstawowe potrzeby realizować samodzielnie w istotny sposób wzmocni ich samoocenę.

Niejednokrotnie – co częściowo zdeterminowane jest stereotypowym spojrzeniem na niepełnosprawność – transport publiczny generuje bariery dla osób niepełnosprawnych całkowicie nieświadomie. Przykładowo wysokość umieszczenia tabliczki z rozkładem jazdy może być przyczyną, dla której jest ona niewidoczna z poziomu wózka inwalidzkiego. W tym kontekście oczywistym faktem jest stwierdzenie, iż osoby niewidome nie są w stanie odczytać rozkładu jazdy w ogóle.

Do podstawowych kierunków zwiększania dostępności transportu organizowanego przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie dla osób niepełnosprawnych należy zaliczyć:

- kontynuację wymogów dotyczących dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wprowadzenie cyklicznych (np. w perspektywie rocznej) konsultacji ze środowiskami osób niepełnosprawnych w zakresie stopnia zaspokojenia ich potrzeb,
- nacisk na tworzenie infrastruktury przystankowej o pełnej funkcjonalności (perony wyposażone w zaokrąglone krawędzie wewnętrzne, umożliwiające podjazd do samego

krawężnika, wypukłości przed krawędzią wyczuwalne dla osób niewidomych i niedowidzących,

- w miarę możliwości szkolenie personelu bezpośrednio odpowiadającego za kontakty z klientem w kierunku empatii dla osób niepełnosprawnych.

Trzeba jednocześnie mieć na uwadze, iż zgodnie z regulacjami europejskimi za osobę wymagającą szczególnej troski podczas podróży uważa się każdą osobą defaworyzowaną, nie tylko niepełnosprawną w sensie medycznym. W grupie tej mieszczą się także rodzice z dziećmi w wózkach czy osoby objuczone ciężkim bagażem podręcznym.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

a) źródła finansowania

Przewiduje się następujące główne źródła finansowania komunikacji:

- składki członkowskie gmin tworzących Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie,
- wpływy z tytułu umów, w oparciu o które komunikacja realizowana na zlecenie Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie obsługuje gminy ościenne,
- wpływy biletowe,
- wpływy z reklam,
- wpływy z opłat dodatkowych za jazdę bez ważnego biletu,
- wpływy z tytułu korzystania z przystanków,
- inne wpływy.

Zmiana w zakresie źródeł finansowania jest możliwa jedynie w przypadku dostępności dodatkowych środków, ze źródeł, z których obecnie się nie korzysta. Jest to jednak obwarowane uwarunkowaniami zewnętrznymi, na przykład treścią dokumentów programowych wsparcia unijnego na lata 2014-2020. Stąd też – na obecnym etapie – nie można jednoznacznie stwierdzić, iż tego rodzaju środki będą wykorzystane jako źródło finansowania komunikacji Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie, natomiast nie powinno się jednoznacznie wykluczać możliwości realizacji projektów rozwojowych przez Związek.

b) formy finansowania

Przewiduje się kontynuację trendu dotyczącego form finansowania realizowanych na zlecenie Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie przewozów autobusowych. Obecnie finansowanie następuje w formie zapłaty za wykonywane przez wyłoniony w trybie wolnokonkurencyjnym podmiot przewozy – podstawą naliczania

wynagrodzenia dla operatora jest stawka wyrażona w odniesieniu do jednostki pracy eksploatacyjnej, tj. wozokilometra przebiegu taboru.

6. Preferencje wyboru środków transportu, w szczególności uwzględniając infrastrukturę na obszarze objętym planem transportowym

Postulatem zrównoważonego rozwoju systemu transportowego jest unikanie tzw. kosztów utopionych. To pojęcie ekonomiczne oznacza nakłady, które zostały poniesione na infrastrukturę, która powstała i jest niewykorzystywana lub jest wykorzystywana w stopniu mniejszym aniżeli jest to technicznie możliwe. Jeśli istnieje (została wybudowana – nakłady zostały już poniesione) droga, po której nie poruszają się pojazdy albo też jest ich znikoma ilość – stwierdza się, iż nakłady na stworzenie drogi nie przekładają się na konkretne efekty, że zostały „utopione”. Sformułowanie to ma charakter ogólnoeconomiczny, niemniej w odniesieniu do transportu publicznego w szczególności odnosi się do infrastruktury transportu szynowego. Jest to zgodne z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej (kolejne edycje Białej Księgi wskazują jednoznacznie na konieczność zwiększania udziału kolei w obsłudze transportowej), stąd wymóg zawarty w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym należy odczytywać właśnie w tym duchu, aby tam, gdzie kolej istnieje i funkcjonuje organizować transport drogowy w taki sposób, aby stanowił on naturalne uzupełnienie „kręgosłupa”, jakim powinna być kolej.

Pod tym względem obszar objęty niniejszym planem jest nader specyficzny. Z jednej bowiem strony na terenie trzech gmin tworzących Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie zlokalizowane są stacje i przystanki kolejowe na sieci kolejowej PKP PLK S.A., z drugiej jednak znaczy stopień zdekapitalizowania infrastruktury (torowiska, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, budowle i obiekty inżynierskie etc.) wymusza wprowadzanie ograniczeń eksploatacyjnych, obniżających wymiennie pozycję konkurencyjną kolei względem substytucyjnych metod dokonywania przemieszczeń.

Szczegółową informację na temat punktów handlowych kolei, zlokalizowanych na terenie Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” zawarto w poniższej tabelicy nr 3.

Tabl. 3. Punkty handlowe na sieci kolejowej na terenie ZK”KM”

| Gmina | Stacja lub przystanek osobowy | Rodzaj pociągów | Wyposażenie techniczne | Lokalizacja |
|-----------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Chrzanów | Chrzanów | Osobowe REGIO | Dostęp do peronów bez konieczności przekraczania szyn w jednym poziomie (kładka), wiata, podstawowe informacje | Zła, na uboczu miasta |
| Chrzanów | Chrzanów Śródmieście | Osobowe REGIO | Dostęp do peronów bez konieczności przekraczania szyn w jednym poziomie (przepust), wiata, podstawowe informacje | Dobra, w pobliżu centrum oraz między osiedlem Tysiąclecie-Północ, a osiedlem Niepodległości |
| Chrzanów | Balin | Osobowe REGIO | Dostęp do peronu z przejściem przez tory, podstawowe informacje, brak wiaty na peronie | Zła, w oddaleniu od zabudowań dzielnicy Balin |
| Libiąż | Libiąż | Osobowe REGIO | Dostęp do peronów bez konieczności przekraczania szyn w jednym poziomie (kładka), wiata, podstawowe informacje | Zła, w oddaleniu od zabudowań, na obrzeżu miasta |
| Trzebinia | Trzebinia | Osobowe REGIO, interREGIO, pośpieszne TLK, także międzynarodowe (nocny pociąg Kraków – Praga z wag. do Wiednia i Budapesztu) | Cztery perony, wyposażone w wiatę, budynek dworcowy z kasą biletową prowadzącą sprzedaż biletów w relacjach krajowych, pomieszczenie poczekalni, toaletę. Dostęp do peronów bez konieczności przekraczania torów w jednym poziomie. Dworzec niedostosowany do bezbarierowego dostępu | Na skraju miasta, w bezpośredniej bliskości drogi DK79 na odcinku pomiędzy Trzebinią a Chrzanowem |
| Trzebinia | Dulowa | Osobowe REGIO | Dostęp do peronu z przejściem przez tory, podstawowe informacje, brak wiaty na peronie | Zadowalająca, w pobliżu drogi DK79, jako punkt wylotowy na Kraków |

Kolej odgrywa śladową rolę w zapewnianiu przemieszczeń pomiędzy poszczególnymi gminami tworzącymi Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie, ponieważ odległości pokonywane w ramach gmin go tworzących są na tyle niewielkie, że znacznie korzystniejsze jest dokonywanie przejazdu autobusami. Mają one gęściej rozmieszczone przystanki, przez co zapewniają lepszą dostępność przestrzenną. Na niekorzyść kolei przemawia także słaba oferta tej gałęzi transportu – zarówno pod względem ilości kursów, jak i pod względem prędkości jazdy. Stan techniczny torowisk w wielu miejscach ogranicza prędkość do 30, a nawet 20 kilometrów na godzinę, co jest wskaźnikiem na poziomie całkowicie nieakceptowalnym rynkowo.

Główną oś kolejową na terenie Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie stanowi odcinek od Dulowej poprzez Trzebinę i Chrzanów do Libiąża. Tak zarysowany ciąg stanowi element relacji Wieliczka – Kraków – Trzebinia – Oświęcim. Od tego ciągu odgałęzia się w Trzebini linia do Katowic i dalej do Wrocławia, na której zlokalizowany jest przystanek osobowy Balin.

Podstawowym dworcem kolejowym, umożliwiającym połączenia z wieloma miejscowościami w kraju, jest Trzebinia. Odjeżdżają stąd pociągi między innymi do: Opola, Wrocławia, Poznania, Szczecina, Świnoujścia, Kołobrzegu, Zielonej Góry, Jeleniej Góry, Legnicy i Piły, a sezonowo także do Zakopanego. Nocny pociąg relacji Kraków – Praga, prowadząc wagony sypialne także do Budapesztu i Wiednia łączy teren Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie z europejskimi stolicami Czech, Austrii, Słowacji i Węgier.

Rola komunikacji kolejowej dla Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie ogranicza się w zasadzie do zaspokajania zewnętrznych potrzeb przewozowych mieszkańców. Szczególne znaczenie mają tu dowozy do Krakowa, jako stolicy Województwa Małopolskiego oraz dużego generatora ruchu. Połączenia Chrzanowa, Libiąża i Trzebini z Krakowem realizowane są przede wszystkim pociągami osobowymi REGIO, uruchamianymi przez przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne sp. z o.o. W strukturze organizacyjnej tej komunalnej spółki wyodrębniono Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych, uruchamiający wahadłowe połączenia z Wieliczki i Krakowa do Oświęcimia (p. Trzebinę, Chrzanów i Libiąż) oraz z Krakowa do Katowic (p. Trzebinę, Balin).

W zakresie dowozów do Krakowa (pracownicy, studenci) daje się zauważyć istotną prawidłowość, zgodnie z którą im bliższa w sensie fizycznym jest odległość danej stacji do Krakowa, tym większe znaczenie mają dojazdy do aglomeracji dla mieszkańców. Zjawisko to zaobserwować można w szczególności w Dulowej, gdzie każdego ranka klepisko wokół budynku dworcowego zajęte jest samochodami osób, które przyjeżdżają tu, by kontynuować jazdę do Krakowa pociągiem.

Do czynników obiektywnych, determinujących wykorzystywanie kolei w obsłudze przewozów, zaliczyć należy w pierwszym rzędzie:

- stan infrastruktury, z którego wynika prędkość pociągów,

- stan infrastruktury punktowej, określający jakość obsługi podróżnych (dojście na perony, warunki oczekiwania),
- częstotliwość ruchu, czyli ilość pociągów w poszczególnych kierunkach,
- jakość taboru.

Według stanu na moment sporządzania projektu niniejszego planu narodowy zarządca infrastruktury kolejowej, czyli spółka PKP PLK S.A., realizuje w ciągu Kraków – Katowice szeroko zakrojone roboty inwestycyjne, które mają poprawić parametry linii kolejowej od niemieckiej do ukraińskiej granicy. Szeroki zakres robót sprawia określone trudności ruchowe, tj. pociągi muszą poruszać się tylko po jednym torze podczas zamknięć, dodatkowo na długości wykonywania robót, ze względu na bezpieczeństwo pracowników budowlanych, pociągi muszą dodatkowo zwalniać.

Z drugiej strony trzeba zaznaczyć, iż podmiotem w najistotniejszy sposób kreującym sytuację w kolei regionalnej są władze Województwa Małopolskiego (zgodnie z kompetencjami Zarząd i Sejmik). Będąc płatnikiem usług kolejowych mogą decydować o ostatecznym kształcie oferty kierowanej dla pasażerów. Jednocześnie – co wynika z innych uwarunkowań – samorząd szczebla wojewódzkiego jest podmiotem realizującym szereg inwestycji taborowych, poprawiających wizerunek kolei oraz komfort podróżowania.

Spośród projektów inwestycyjnych w tabor kolejowy na terenie Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie spotkać można przede wszystkim elektryczne zespoły trakcyjne EN77 Acatius II oraz zmodernizowane elektryczne zespoły trakcyjne EN57SPOT. Należy spodziewać się stopniowej poprawy taboru kolejowego w związku z finalizacją realizacji projektu Południowej Grupy Zakupowej, z której część zakupionego taboru przypisana zostanie do przebiegającej przez teren Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie linii kolejowej z Krakowa do Katowic.

Zagadnienia związane z koleją wykraczają poza zakres bezpośrednich działań Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie, jednakże są na tyle istotnym elementem polityki transportowej szczebla regionalnego, że wpływają na komunikację organizowaną lokalnie, zwłaszcza w kontekście zapewnienia spójności oferty.

Mając powyższe na uwadze ZK”KM” nie będzie realizował przewozów kolejowych w ramach uruchamianych linii komunikacyjnych. W przyszłości, wraz z tworzeniem zrębów integracji przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, możliwe jest stopniowe

dostosowywanie układu połączeń do siatki wyższego szczebla, co jednak powinno mieć charakter ewolucyjny. Preferencje w wyborze środków transportu w ramach komunikacji organizowanej przez ZK”KM” jednoznacznie określają autobus jako pożądany środek transportu, nie umniejsza to możliwości wykorzystywania go w relacjach wiązanych, w zależności od preferencji przyjętych na wyższych szczeblach administracji samorządowej.

7. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora

Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie realizuje swoje zadania w sposób zgodny z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, zlecając bezpośrednie wykonywanie usług dla ludności operatorowi wybranemu w trybie:

- a. ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.) albo
- b. ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. 2016 r. poz. 1920) albo
- c. art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. 2016 r. poz. 1867 z późn. zm.).

Pozostaje to zgodne z zaleceniami na poziomie unijnym, gdzie wskazuje się na potrzebę jak najdalej posuniętej liberalizacji w wykonawstwie przewozów, przy jednoczesnej dbałości o zapewnienie spójności oferty, rozumianej jako integracja taryfowo-biletowa oraz synchronizacja rozkładów jazdy. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie pełni funkcję organizatora na lokalnym rynku przewozów autobusowych. W sensie fizycznym czynności organizatorskie realizowane są przez Biuro Związku. W gestii podmiotu realizującego przewozy, tj. operatora, pozostanie całość zagadnień związanych z wykonywaniem przez autobusy pracy eksploatacyjnej na części sieci, linii lub pakietach linii. Rozwiązanie takie pozwoli na zachowanie efektywności kosztowej prowadzonych przewozów.

8. Pożądany standard usług

a) w zakresie ochrony środowiska

Troska o środowisko naturalne to zadanie ponadczasowe. Użytkowanie pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe napędzane ropą naftową oznacza produkcję dużej ilości substancji szkodliwych dla środowiska. Problem ten dotyczy zwłaszcza komunikacji miejskiej z uwagi na duże dzienne przebiegi autobusów oraz liczne przystanki powodujące częstsze zatrzymania i włączania się do ruchu skutkujące zwiększoną emisją spalin i większym, aniżeli w przypadku samochodów osobowych, hałasem. Dlatego też sukcesywnie od początku lat '90-tych XX wieku Parlament Europejski wprowadza coraz bardziej restrykcyjne normy dopuszczalnych emisji spalin w nowych pojazdach nazywane normami EURO. Normy te określają maksymalną wartość emisji tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) i cząstek stałych. Należy dążyć do kontraktowania usług autobusami spełniającymi normę EURO 5 obowiązującą od 2009 roku, zakładającą surowe wartości emisji poszczególnych spalin. Podobny efekt można osiągnąć poprzez wprowadzanie do ruchu autobusów opartych na alternatywnych źródłach zasilania np. sprężonym gazie ziemnym CNG. Silniki te produkują o ok. 80% mniej tlenków węgla, ok 80% mniej tlenków azotu i o ok. 99% mniej cząstek stałych w stosunku do tradycyjnych silników dieslowskich. Obecnie autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym stanowią ok. 30% ogólnej liczby pojazdów. Dobrym zwyczajem byłoby zwiększanie udziału pojazdów CNG wraz z każdym kolejnym przetargiem. W przyszłości coraz powszechniej spotykanymi pojazdami będą pojazdy hybrydowe lub elektryczne. Aktualnie producenci autobusów prowadzą prace nad udoskonaleniem napędu hybrydowego będącego połączeniem silnika spalinowego i elektrycznego pozwalającego na bardziej optymalne wykorzystanie energii i redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne. W fazie rozwoju są także modele w pełni elektryczne, których ładowanie odbywać się może za pomocą wtyczki lub bezdotykowo. Nie należy wykluczać, iż w dalszej perspektywie autobusy hybrydowe i elektryczne będą stanowiły podstawę taboru komunikacji miejskiej.

b) w zakresie dostępu osób o ograniczonej sprawności

Klienci korzystający z usług komunikacji miejskiej stawiają coraz większe wymagania w zakresie wygody podróżowania. Ważną grupą podróżnych są osoby o ograniczonej mobilności, którym należy zapewnić możliwie najprostszy dostęp do wnętrza pojazdu. Dlatego też autobusy wysokopodłogowe posiadające stopnie wejściowe, w których poziom podłogi znajduje się powyżej 66 cm od jezdni powinny być zastępowane przez konstrukcje niskopodłogowe pozbawione stopni wejściowych we wszystkich drzwiach, posiadające podłogę od 34 do 38 cm nad ziemią. Większość tego typu autobusów wyposażona jest w funkcję przyklęku pozwalającą obniżyć podłogę do 24 – 28 cm., a pochylenie przejścia mierzone w pojeździe bez ładunku, na powierzchni poziomej jak również bez włączonego przyklęku nie przekracza 8%. Dodatkowo w autobusach niskopodłogowych umieszcza się rozkładaną platformę, dzięki której ułatwiony jest wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego. Szczególnie ważne jest także wydzielenie miejsca dla osoby na wózku wraz z odpowiednim jego zabezpieczeniem. Równie istotne pozostaje zapewnienie możliwie dużej liczby miejsc siedzących dostępnych z poziomu podłogi, pozbawionej dodatkowych stopni. Dopełnieniem wpływającym na przyjazność komunikacji autobusowej względem osób niepełnosprawnych powinien stać się system informacji pasażerskiej oparty na informacjach głosowych o przystanku, numerze linii i trasie przejazdu oraz tablicach wewnątrz pojazdu, na których wyświetlane będą wspomniane dane. Należy nadmienić, iż informacja wewnętrzna autobusu w postaci tablic informacyjnych jest w przypadku takiej komunikacji, jaka jest organizowana przez ZK „KM” obowiązkowa. Obligo umieszczenia tablic wewnętrznych wynika z przepisu §21. 1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz. U. 2013 poz. 951).

Opisane warunki spełniać powinny także pojazdy o zmniejszonej pojemności: midibusy i minibusy.

c) w zakresie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej należy rozpatrywać w dwóch wymiarach. Po pierwsze jest to dostępność czasowa, będąca pochodną gęstości sieci

przystankowej oraz lokalizacji przystanków na sieci dróg publicznych, po wtóre – jest to dostępność rozumiana w sposób analogiczny do pojazdów, czyli dostępność dla poszczególnych grup podróżnych, w tym w szczególności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W pierwszym aspekcie proponuje się zachowanie istniejącej sieci przystankowej w zakresie gęstości, przy jednoczesnym założeniu ewentualnych modyfikacji lokalizacyjnych. Modyfikacje te powinny być przeprowadzane na etapie modernizacji elementów układu drogowego (w ramach inwestycji prowadzonych przez zarządców dróg) i opierać się na zasadzie maksymalnego przybliżenia przystanku do generatorów ruchu (np. niewielkie przesunięcia zatoki przystankowej tak, aby bliżej było mieszkańcom osiedla).

Pod względem dostępności przystanków dla osób niepełnosprawnych występuje bardzo duża dychochia – obok lokalizacji o prawidłowej estetyce i funkcjonalności zdarzają się także takie przystanki, na które składa się wyłącznie słupek przystankowy, bez jakiegokolwiek peronu. W efekcie wsiadanie odbywa się bezpośrednio z poziomu jezdni (lub nawet wprost z pobocza), co jest uciążliwe nie tylko dla osób niepełnosprawnych, ale dla wszystkich podróżnych. Zalecane jest prowadzenie działań mających na celu poprawę jakości infrastruktury przystankowej, zaś działania prowadzone powinny być w oparciu o rozeznanie potrzeb i analizę stanu obecnego.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

a) informacja na temat godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu

Przewiduje się dwa główne kanały przekazywania podróżnym informacji na temat godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu, tj. tabliczki przystankowe oraz witrynę internetową. W przypadku znacznych zmian w zakresie możliwości oferowanych przez systemy telematyczne możliwe będzie wykorzystanie narzędzi przekazujących bardziej szczegółowe informacje przy wykorzystaniu technologii informatycznych. W razie tworzenia regionalnej bazy danych o rozkładach jazdy rozważyć należy eksport danych do tego rodzaju bazy dla zwiększenia dostępności wiedzy o systemie komunikacyjnym ZK „KM”.

b) informacja o poziomie obowiązujących opłaty za przejazd

Poziom opłat obowiązujących podczas korzystania z przewozów na liniach organizowanych przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie jest podawany do publicznej wiadomości poprzez:

- umieszczone w każdym pojeździe ogłoszenia,
- umieszczone na ważniejszych przystankach i węzłach ogłoszenia,
- stosowny wykaz umieszczony na oficjalnej stronie internetowej ZK „KM”

c) informacja o zakresie obowiązujących ulg

Informacja na temat obowiązujących przy przejazdach ulg taryfowych będzie przekazywana do wiadomości publicznej poprzez:

- umieszczone w każdym pojeździe ogłoszenia,
- umieszczone na ważniejszych przystankach i węzłach ogłoszenia,
- stosowny wykaz umieszczony na oficjalnej stronie internetowej ZK „KM”

d) organizacja węzłów przesiadkowych oraz informacja dostępna w węzłach przesiadkowych

Podstawowym punktem węzłowym na sieci komunikacyjnego Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie jest Dworzec ZKKM w Chrzanowie. Jest on zlokalizowany w bezpośredniej bliskości centrum Chrzanowa – największego miasta Związku i jednocześnie siedziby powiatu chrzanowskiego. Jest położony u zbiegu ul. Kusocińskiego i Zielonej, przy czym wjazd na dworzec (jednokierunkowy) jest także możliwy przez ul. Krakowską i przez ul. Zieloną.

W bliskiej izochronie Dworca ZKKM znajduje się większość instytucji publicznych, zlokalizowanych w centrum Chrzanowa.

Przystanki o charakterze węzłów znajdują się ponadto w pozostałych miastach i są to odpowiednio:

- Węzeł Trzebinia Dw. PKP
- Węzeł Libiąż Jowisz

Oba te punkty położone są w wylotowych częściach miasta (de facto stanowią w obu przypadkach ostatni ważniejszy przystanek przed Chrzanowem), co predestynuje je do pełnienia funkcji zbiorczych. W przypadku Trzebini węzeł wyposażony jest w trzy platformy peronowe, natomiast węzeł w Libiążu posiada dwie platformy peronowe. W obu przypadkach o randze węzła decyduje sposób wydzielenia przystanków (poza pasem drogi, zlokalizowane po jednej stronie ze zgrupowanymi stanowiskami).

Stan techniczny poszczególnych obiektów jest różny. W Chrzanowie obiekt posiada pomieszczenia socjalne, kasę biletową oraz punkt informacji pasażerskiej. Okienko kasowo-informacyjne pozostaje niedostępne dla osób z niepełnosprawnością. Wszystkie obiekty posiadają wiaty na peronach, przy czym odpowiednio:

- w Chrzanowie są to duże wiaty typu dworcowego, odmalowane, na peronach o wymienionej nawierzchni,
- w Libiążu są to nowe, małe wiaty typu przystankowego, przeszklone, na peronach o wymienionej nawierzchni
- w Trzebini są to stare wiaty posadowione na zniszczonych peronach.

Wszystkie węzły wyposażone są w pełną statyczną informację o rozkładach jazdy, poziomie opłat, obowiązujących ulgach oraz regulaminie przewozu osób. Przewiduje się poprawę informacji pasażerskiej w węzłach o czytelną informację nt. kierunkowego przydziału linii do poszczególnych stanowisk.

e) koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

W ramach komunikacji organizowanej przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie nie przewiduje się zróżnicowania środków transportu, którymi wykonywane będą przewozy na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku inicjatyw szczebla województwa samorządowego możliwe będzie powiązanie komunikacji ZK”KM” z przewozami organizowanymi przez Województwo Małopolskie.

Powyższe dotyczy powiązania transportu autobusowego i transportu szynowego, po modernizacji trakcji kolejowej relacji Katowice – Trzebinia – Kraków oraz relacji Oświęcim – Libiąż – Chrzanów – Trzebinia – Kraków.

f) informacja na temat obowiązujących regulaminów przewozu osób

Informacja na temat obowiązujących regulaminów przewozu osób będzie przekazywana do wiadomości publicznej poprzez:

- umieszczone w każdym pojeździe ogłoszenia,
- umieszczone na ważniejszych przystankach i węzłach ogłoszenia,
- stosowny wykaz umieszczony na oficjalnej stronie internetowej ZK”KM”

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Do podstawowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, organizowanego na zasadzie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie zaliczyć należy:

- Stopniowe zwiększanie wykorzystania pojazdów małopojemnych,
- Dostosowywanie podaży do zapotrzebowania w godzinach szczytu poprzez realizację zadań o największych potokach taborem wielkopojemnym (linie układu podstawowego o charakterze międzygminnym),
- Stopniowe wycofywanie z ruchu pojazdów wysokopodłogowych,
- Poprawę informacji pasażerskiej,
- Weryfikację układu linii w kierunku zmniejszenia liczby poszczególnych wariantów,
- Zwiększenie czytelności rozkładów jazdy,
- Ujednolicanie infrastruktury przystankowej,
- Stworzenie systemu konsultacji i monitorowania realizacji planu transportowego,
- Usprawnienie systemu dystrybucji biletów, w szczególności biletów okresowych.

11. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż