

UCHWAŁA NR LXXVIII/48/2023
RADY MIASTA OSTROWCA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

z dnia 29 maja 2023 r.

**w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2023-2033**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 i 572) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a i b, art. 12 ust. 1 i 2 oraz art. 13 ust.3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 i 2666) Rada Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2023 - 2033, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego.

§ 3. Traci moc uchwała nr XXXVIII/99/2020 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 28 października 2020 roku.

§ 4. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego.

Przewodnicząca Rady Miasta
Ostrowca Świętokrzyskiego

Irena Renduda - Dudek



**OSTROWIEC
ŚWIĘTOKRZYSKI**



**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla
Gminy Ostrowiec Świętokrzyski
na lata 2023 – 2033**

Ostrowiec Świętokrzyski
Marzec, 2023



Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2023 – 2033” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl



Spis treści

Użyte skróty i akronimy	6
1. Wstęp	8
1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	8
1.2. Rola Planu transportowego	8
1.3. Przedmiot i cel opracowania	8
1.4. Zakres Planu transportowego.....	9
1.5. Metodologia tworzenia Planu Transportowego.....	10
1.6. Konsultacje społeczne	11
2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym	12
2.1. Informacje ogólne o obszarze.....	12
2.2. Uwarunkowania demograficzne.....	13
2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia	13
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności	14
2.2.3. Prognozy liczby ludności	15
2.2.4. Ruch naturalny i wędrowniczy	17
2.2.5. Podsumowanie	18
2.3. Gospodarka	18
2.4. Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi	19
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne	20
2.5.1. Ustalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego”	20
2.5.2. Ustalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrowca Świętokrzyskiego”	21
2.5.3. Podsumowanie	21
2.6. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko	22
2.7. Sieć transportowa	23
2.7.1. Kierunki polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.....	23
2.7.1.1. Ustalenia „Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r.”	24
2.7.1.2. Ustalenia „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	24
2.7.1.3. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu	25
2.7.2. Plany transportowe wyższego rzędu	26



2.7.2.1.	Ustalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Świętokrzyskiego” z 2014 r.	26
2.7.3.	Układ drogowy	26
2.7.4.	Układ dróg rowerowych	27
2.7.5.	Układ kolejowy	29
2.7.6.	Miejsca postojowe.....	30
2.7.7.	Strefa Czystego Transportu (SCT)	32
3.	Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej.....	34
3.1.	Przewoźnik wykonujący przewozy w komunikacji miejskiej.....	34
	Tabor wykorzystywany w komunikacji miejskiej.....	43
3.2.	Przewoźnicy wykonujący przewozy komercyjne.....	44
4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	49
4.1.	Informacje wstępne.....	49
4.2.	Lokalizacje obiektów użyteczności publicznej – najistotniejsze generatory ruchu	50
5.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	53
6.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	54
6.1.	Formy finansowania usług przewozowych.....	54
6.2.	Źródła finansowania usług przewozowych.....	55
6.3.	Rentowność linii komunikacyjnych.....	59
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	61
7.1.	Postulaty przewozowe	61
7.2.	Wskaźnik motoryzacji	61
8.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	63
8.1.	Metryka respondentów	63
8.2.	Analiza wyników badań.....	64
8.3.	Podsumowanie	69
9.	Zasady organizacji rynku przewozów	70
9.1.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski jako organizator transportu zbiorowego.....	70
9.2.	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającymi jest Gmina Ostrowiec Świętokrzyski	72
10.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	73
10.1.	Informacje ogólne	73
10.2.	Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego – rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych.....	74



10.3. Standardy usług dostępu w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępność.....	77
10.4. Dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	79
10.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	80
10.4.2. Standard w zakresie taboru	81
10.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej	81
11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	82
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	85
13. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	90
14. Spis tabel, rysunków, wykresów i map	93
14.1. Spis tabel.....	93
14.2. Spis rysunków	93
14.3. Spis wykresów.....	94



Użyte skróty i akronimy

Analiza kosztów i korzyści - Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu.

CPK – Centralny Port Komunikacyjny.

Gmina – Gmina Ostrowiec Świętokrzyski.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

PTZ / publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu,

o których mowa w np. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

PM2.5 – pył zwieszony o średnicy nie większej niż 2,5 µm, który według Światowej Organizacji Zdrowia jest najbardziej szkodliwy spośród wszystkich zanieczyszczeń występujących w powietrzu, gdyż jego niewielki rozmiar sprawia, że może trafić bezpośrednio do krwioobiegu.

PM10 – mieszanina zawieszonych w powietrzu cząstek, których średnica nie przekracza 10 mikrometrów. PM10 wpływa negatywnie przede wszystkim na układ oddechowy, a szczególnie niebezpieczny jest dla osób z chorobami takimi jak astma (wywołuje ataki kaszlu i świszczący oddech). Obciążenie organizmu pyłem zawieszonym zwiększa również ryzyko udaru mózgu oraz zawału serca.

Rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora



publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

Studium - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrowca Świętokrzyskiego.

Tabor zeroemisyjny – tabor, który podczas jazdy nie emituje żadnych zanieczyszczeń. Pojazdami zeroemisyjnymi są np. autobusy o napędzie elektrycznym, ale też zasilane ogniwami wodorowymi, w których podczas generowania energii powstaje tylko woda.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa w wieku 0 –17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa w wieku 18–64 lat, dla kobiet – 18–59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18–44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni – 45–64 lat, kobiety – 45–59 lat.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2022 poz. 1083 ze zm.)

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343 ze zm.).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2023 poz. 40).

Wzkm – wozokilometr.

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.



1. Wstęp

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy spełniający oczekiwania pasażerów, w celu minimalizacji wykluczenia transportowego mieszkańców Gminy Ostrowiec Świętokrzyski.

1.2. Rola Planu transportowego

Podstawą prawną uchwalenia Planu transportowego jest Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Ustawa i Rozporządzenie wykonawcze wydane z jej upoważnienia określają zakres analiz, założeń oraz ustaleń Planu transportowego. Plan ma charakter średnioterminowy (2023 r. – 2033 r.). Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przesądza, że Plan transportowy jest dokumentem

strategicznym o charakterze wdrożeniowym, stanowi akt prawa miejscowego, czyli jest aktem prawotwórczym, zawierającym normy postępowania dla adresatów określonych w Planie, obowiązującym na terytorium Gminy. Pierwszy Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Ostrowca Świętokrzyskiego na podstawie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powstał w 2014 r. Plan ten miał charakter średnioterminowy (2014–2024 r.). W 2019 r. przyjęto aktualizację planu z perspektywą do roku 2029.

1.3. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Gminy.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021–2030”, gdzie następuje integracja działań

politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy:

- ❖ zapewnienia ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- ❖ zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu



- utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- ❖ konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- ❖ redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- ❖ efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych

oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.4. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy obejmuje:

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



1.5. Metodologia tworzenia Planu Transportowego

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, dokumenty poprzedniego i obecnego Operatora transportu publicznego oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- ❖ plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Ostrowieckiego i Marszałka Województwa Świętokrzyskiego,
- ❖ przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym,

- ❖ studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ostrowiec Świętokrzyski,
- ❖ sytuację społeczno-gospodarczą,
- ❖ wpływ transportu na środowisko,
- ❖ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

Prace nad stworzeniem niniejszego Planu transportowego były prowadzone według następującego podejścia:



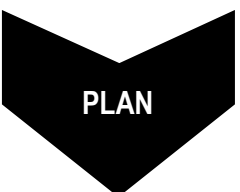
Diagnoza stanu obecnego, która bazuje na identyfikacji aktualnych uwarunkowań, w zakresie m.in.:

- parametrów sieci komunikacyjnej,
- standardu usług przewozowych,
- modelu finansowania i organizacji rynku,
- popytu na usługi,
- czynników zewnętrznych: struktury ludności, struktury przestrzennej, inwestycji, poziomu motoryzacji, rozmieszczenia generatorów ruchu,
- zapisów dokumentów strategicznych.



Analiza stanu przyszłego w zakresie kształtowania się między innymi:

- popytu na usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej,
- struktury finansowania Gminy Ostrowiec Świętokrzyski jako organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- oferty przewozowej,
- integracji publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski,
- oczekiwań pasażerów, co do standardu usług i szeroko rozumianych informacji o przewozach pasażerskich.



Plan, czyli określenie kierunku i działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia poziomu określonego w wizji publicznego transportu zbiorowego.



1.6. Konsultacje społeczne

Niniejszy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski” jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które trwały od 01.03.2023 r. do 22.03.2023 r.

Celem konsultacji społecznych było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego została ogłoszona w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Dokument poddany konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- ❖ w Urzędzie Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, ul. Jana Głogowskiego 3/5, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski (Biuro Obsługi Interesanta – sala zielona - stanowisko nr 1), w godzinach 7.30 – 15.30 (dni robocze),
- ❖ na stronie internetowej miasta pod adresem: www.um.ostrowiec.pl.

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 22 marca 2023 r.:

- ❖ drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: jaszta.leszek@um.ostrowiec.pl,
- ❖ pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Urząd Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, Wydział Ekologii i Infrastruktury, ul. Jana Głogowskiego 3/5, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi do projektu Planu transportowego.

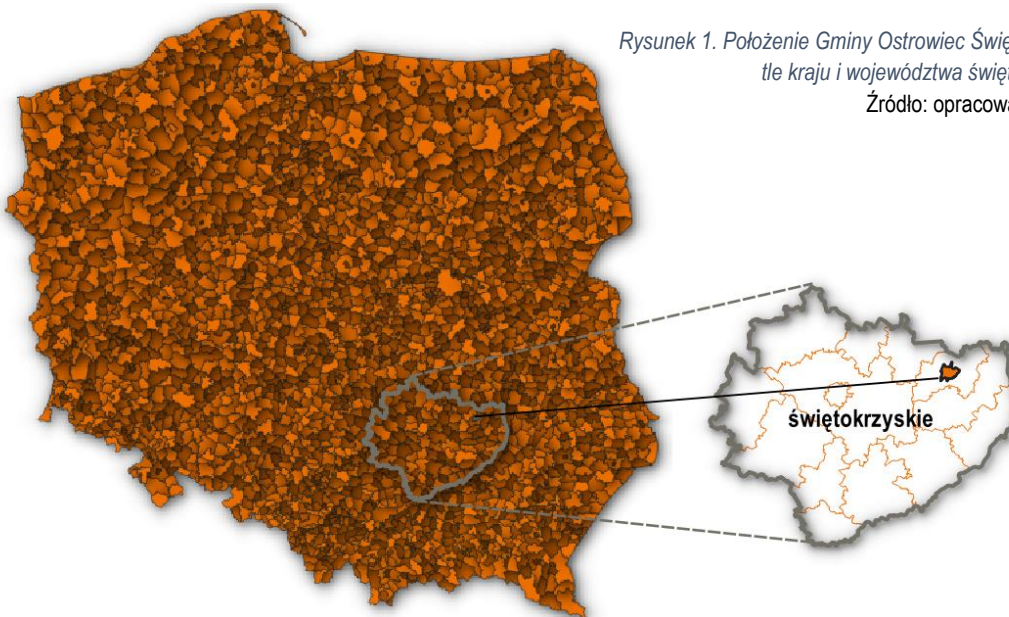


2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym

2.1. Informacje ogólne o obszarze

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski znajduje się w północno-wschodniej części województwa świętokrzyskiego. Gmina stanowi siedzibę władz powiatu ostrowieckiego i gminy wiejskiej Bodzechów. Ostrowiec Świętokrzyski należy do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Północy w skład,

którego wchodzi 17 samorządów na mocy zawartego 7 września 2021 r. Porozumienia Międzygminnego. Powierzchnia Gminy zajmuje 46 km², co stanowi zaledwie 7,46% powierzchni powiatu ostrowieckiego.¹



Rysunek 1. Położenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na tle kraju i województwa świętokrzyskiego
Źródło: opracowanie własne.

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski sąsiaduje z dwoma gminami:

- z gminą Kunów od południowego-zachodu,
- z gminą Bodzechów od północnego – wschodu.



Rysunek 2. Położenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na tle gmin powiatu ostrowieckiego
Źródło: opracowanie własne.

¹ Źródło: GUS, 2021 r.



2.2. Uwarunkowania demograficzne

2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

W 2021 r. Gminę zamieszkiwało 63 932 osób.

1 377 os./km²

Gęstość zaludnienia (stan na 2021 r.)



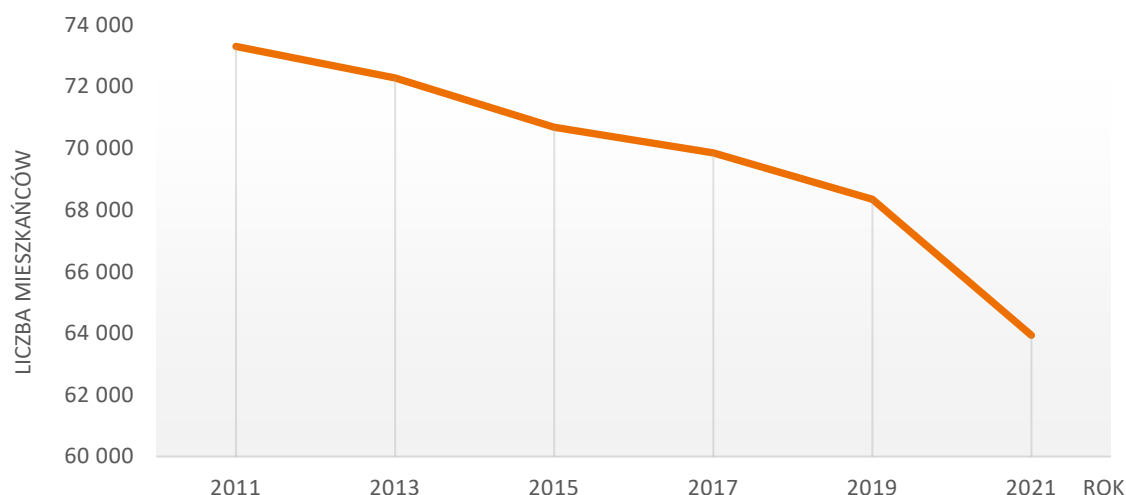
33 926



30 006

Spośród licznych a zarazem naturalnych czynników demograficznych, determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na pierwszym miejscu należy wskazać zachodzące zmiany

w liczbie ludności. W ostatnich dziesięciu latach zaobserwowano znaczący spadek liczby ludności (– 12,78% w stosunku do stanu ludności z 2011 roku).²



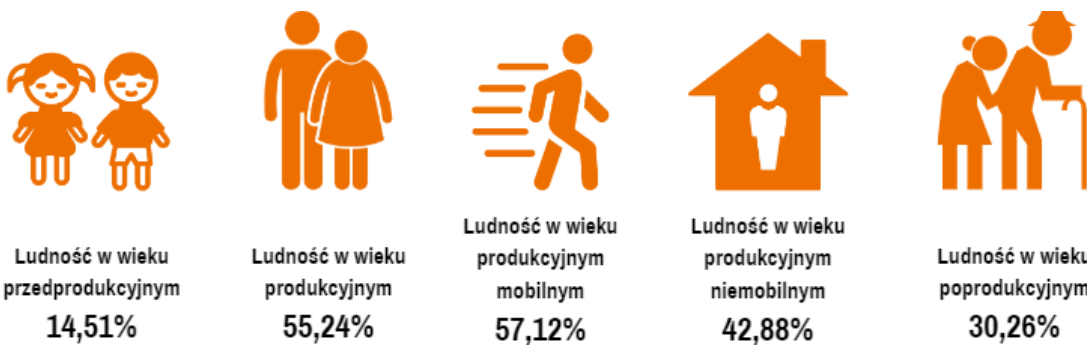
Wykres 1 Zmiany liczby ludności Gminy Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2011–2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

² Źródło: GUS, 2021 r.



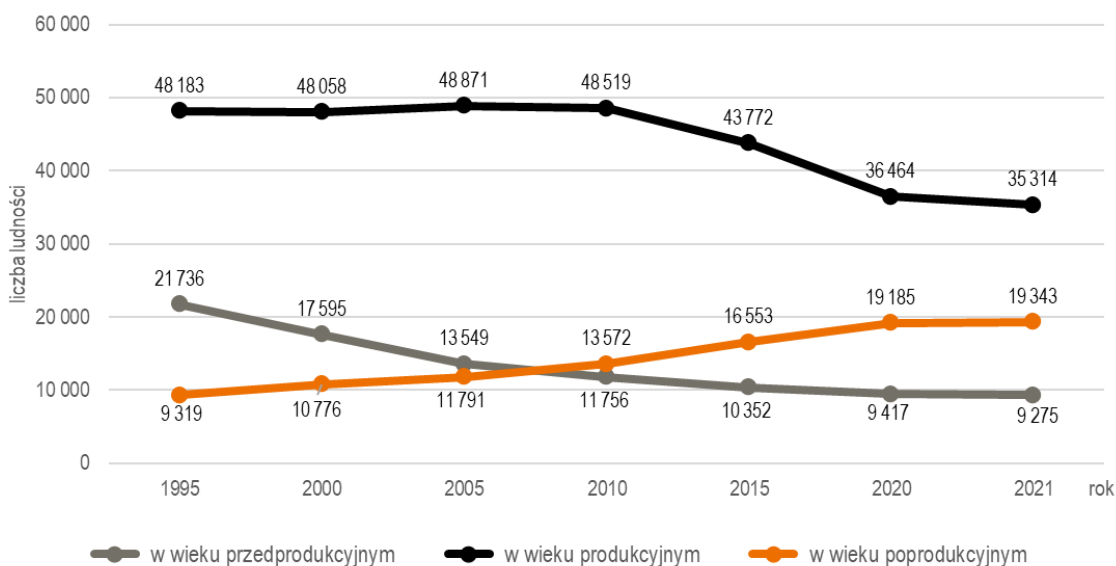
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności



3

Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Gminy wykazuje dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2021 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 14,51% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 55,24%, zaś w wieku poprodukcyjnym 30,26%. Na terenie Gminy wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym ma charakter roczny, występuje on przy jednoczesnym spadku

liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na realizację przewozów o charakterze socjalnym dla osób starszych.



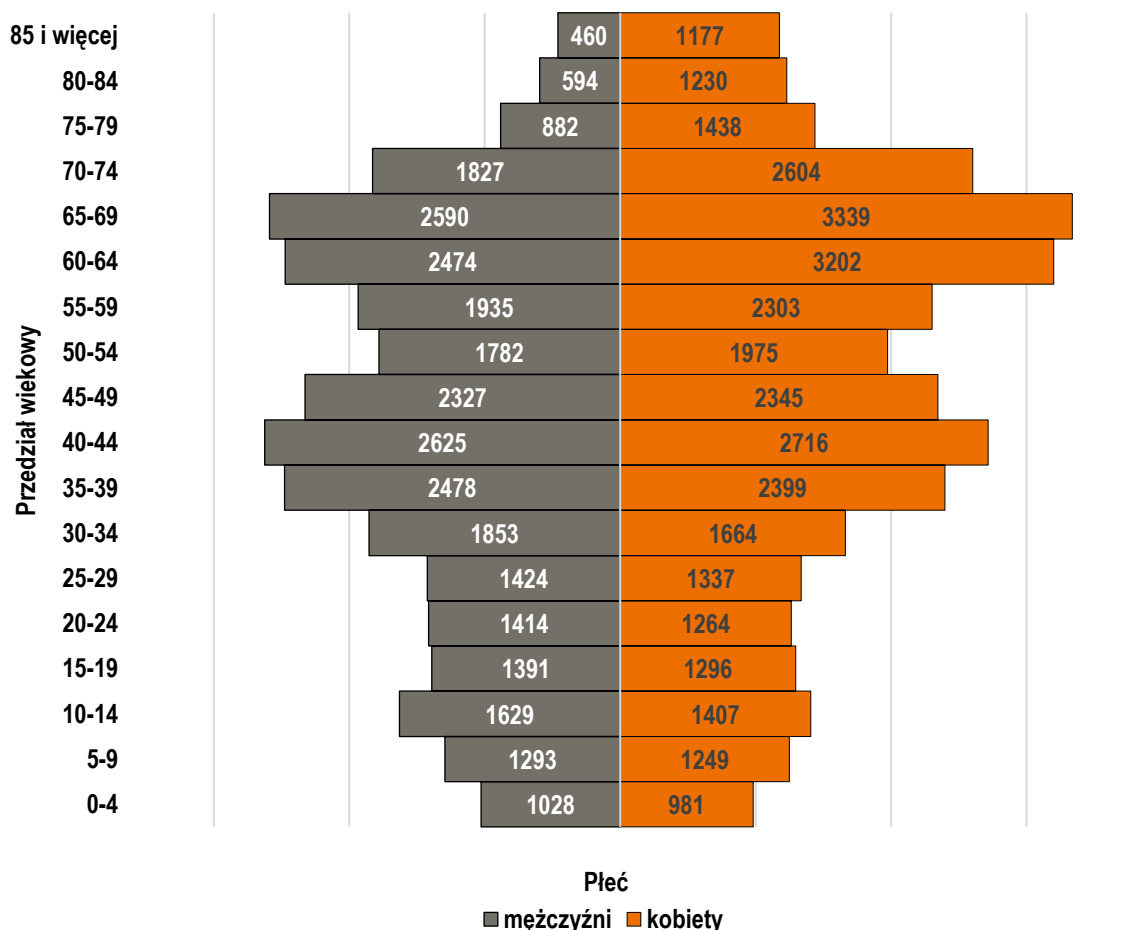
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski w latach 1995–2021
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

³ Źródło: GUS, 2021 r.



Piramida wieku i płci dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski tak jak i piramida przedstawiająca sytuację na obszarze całego kraju ma charakter regresywny. Szczególnie niepokojąca jest wąska podstawa piramidy. Oznacza ona małą liczebność roczników młodych, czego skutkiem może być jeszcze mniej urodzeń w przyszłości. Jednocześnie

zwiększy się liczebność roczników starszych, czyli starzenie się społeczeństwa pogłębi się. Analizując piramidę wieku należy również zwrócić uwagę, iż w wieku do 39 lat włącznie, liczba mężczyzn przeważa nad liczbą kobiet, natomiast w grupie osób powyżej 40 roku życia dominują kobiety.



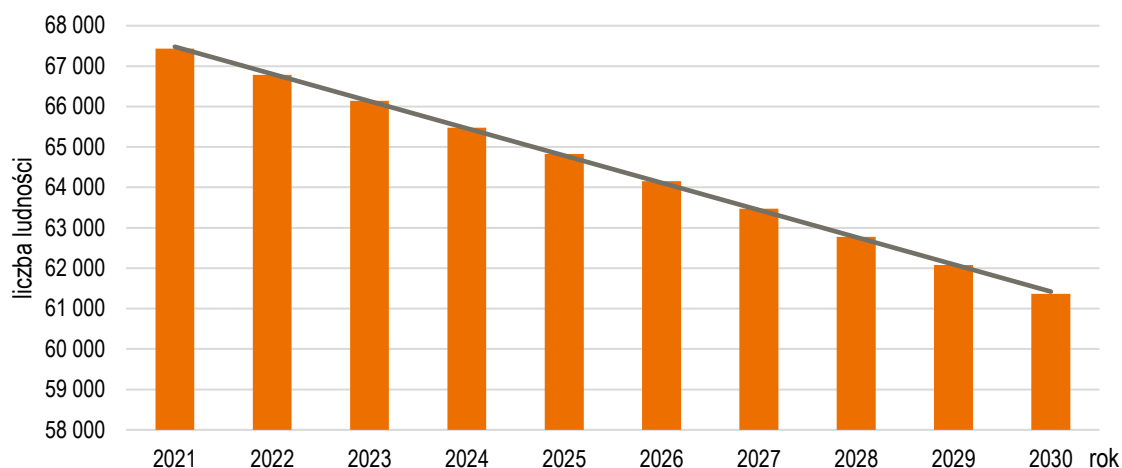
Wykres 3 Piramida wieku i płci dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski według stanu na 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

2.2.3. Prognozy liczby ludności

W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny wskazują, iż negatywny trend odpływu ludności z Gminy Ostrowiec Świętokrzyski będzie w dalszym ciągu postępował, lecz nie w tak dużym stopniu jak w ostatnich dziesięciu latach. Jednakże należy

zwrócić szczególną uwagę na to, że rzeczywista liczba ludności w 2021 roku była o 3 500 mniejsza niż wynikało to z „Prognozy ludności gmin na lata 2017–2030”, sporządzonej przez GUS w 2017 r. Według ww. prognozy Gminę Ostrowiec Świętokrzyski w 2030 roku będzie zamieszkiwało 61 364, jednakże już teraz można przypuszczać, że liczba ta będzie znacznie mniejsza. Powyższe dane świadczą o tym, że Gmina wyludnia się w dużo szybszym tempie niż było to zakładane.

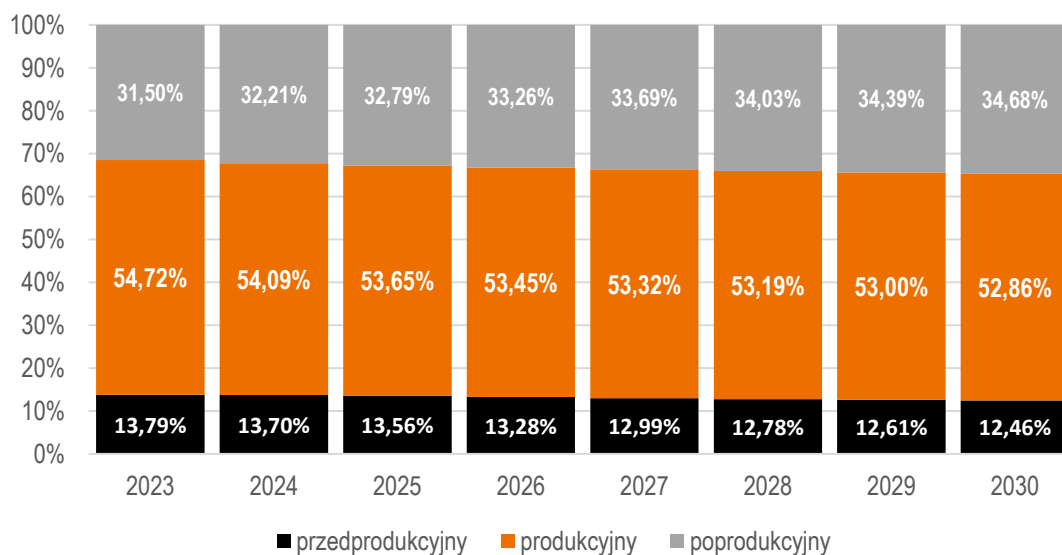


Wykres 4 Progniza liczby ludności do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017–2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.

Według prognoz demograficznych od 2023 r. do 2030 r. spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym o 1,32 p.p. oraz osób w wieku

produkcyjnym o 1,85 p.p. Tym samym zwiększy się liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym o 3,18 p.p.



Wykres 5 Prognozowana struktura ludności do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017–2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.

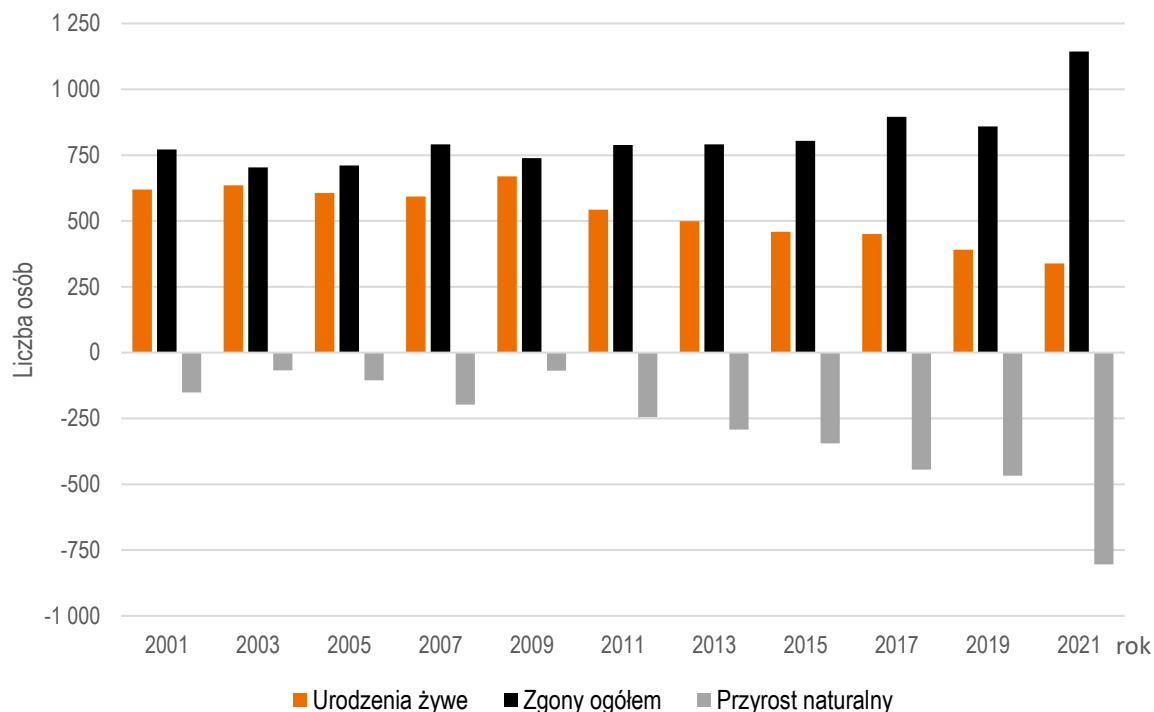
Przywołane tendencje zmian struktury demograficznej będą powodować w przyszłości zwiększanie się liczby pasażerów podróżujących nieodpłatnie i na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych. Ponadto w dłuższej perspektywie należy spodziewać się zmniejszenia liczby podróży obowiązkowych (np. szkoła, praca) a zwiększenia liczby podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia lub na zakupy). Dodatkowo należy mieć na

względnie, iż zagwarantowanie mobilności osób w najstarszej grupie wiekowej wymaga odpowiedniego przystosowania obsługi komunikacji miejskiej do potrzeb tej grupy, czyli odpowiedniego dostosowania środków transportu i lokalizacji przystanków. Istotne w tej sytuacji jest także dostosowanie dróg dojazdu do infrastruktury przystankowej oraz dostosowanie systemu informacji pasażerskiej.



2.2.4. Ruch naturalny i wędrowny

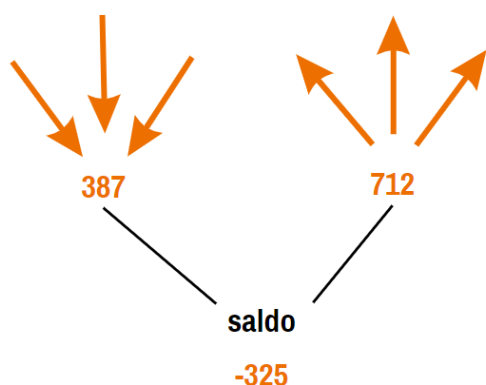
Na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski od 2011 r. dostrzega się corocznie rosnący spadek i tak ujemnego przyrostu naturalnego. Prowadzi to do coraz szybszego wyludnienia się Gminy.



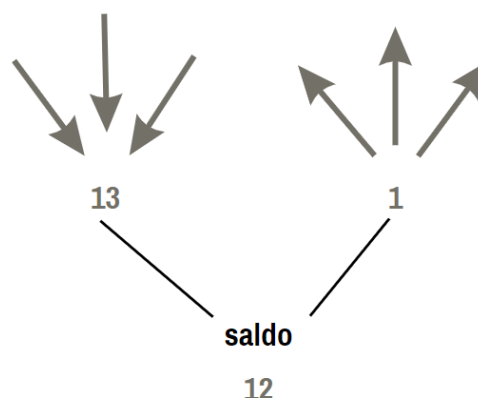
Wykres 6 Ruch naturalny na obszarze Gminy w latach 2001–2021
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

Gmina cechuje się ujemnym saldem migracji wewnętrznych (liczba osób wyprowadzających się z Gminy przewyższa liczbę osób przeprowadzających się) wynoszącym –325 oraz dodatnim saldem migracji zagranicznych na poziomie 12.

Migracje WEWNĘTRZNE na pobyt stały



Migracje ZAGRANICZNE na pobyt stały



Wykres 7 Ruch wędrowny na obszarze Gminy w 2021 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.



2.2.5. Podsumowanie

Sytuacja demograficzna Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- ◆ liczbę mieszkańców Gminy,
- ◆ strukturę wiekową mieszkańców Gminy,
- ◆ wielkość i kierunki migracji ludności.

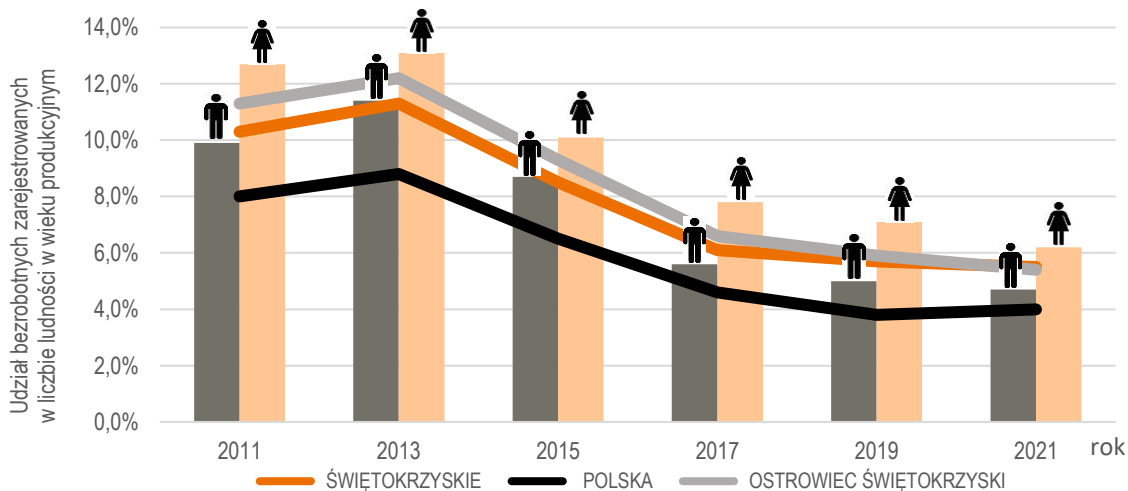
Jak wskazują przywołane w rozdziale 2.2.3. prognozy liczby ludności, liczba mieszkańców Gminy będzie z roku na rok maleć. Szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces

„starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. W związku z prognozowanymi zmianami w strukturze i liczbie ludności należy się również spodziewać zmniejszenia kosztów/obciążeń wynikających ze stosowania ulg dla dzieci i młodzieży, a wzrostu kosztów stosowania ulgowych bądź bezpłatnych przejazdów dla seniorów.⁴

2.3. Gospodarka

Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym jest jedną z najistotniejszych wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obowiązkowe. Z tego też powodu zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio

wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym. Od 2013 bezrobocie na obszarze opracowania zaczęło spadać i w 2021 spadło ono poniżej średniego bezrobocia w województwie świętokrzyskim, jednakże dalej utrzymuje się na poziomie wyższym niż średnie wartości dla kraju.



Wykres 8 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym z podziałem na płeć

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

⁴ Dla wszystkich osób powyżej 75 roku życia przejazdy są bezpłatne. Emeryci i renciści z gmin Bodzechów i Ćmielów korzystają z biletów ulgowych w cenie 1 zł.



2.4. Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi

Gmina Kunów

Gmina Kunów, od zachodu granicząca z Gminą Ostrowiec Świętokrzyski, obejmuje powierzchnię 114 km². Gęstość zaludnienia wynosi 82 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 9 334 mieszkańców (51,1 % kobiet). W ostatniej dekadzie odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Kunów o 8,0%, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 59,4 %. Gmina Kunów odnotowuje ujemne saldo migracji (saldo migracji wewnętrznych -11 osób; saldo migracji zagranicznych +2 osoby). Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -8,33%.



Gmina Ćmielów

Gmina Ćmielów położona na wschód od Gminy Ostrowiec Świętokrzyski i nie granicząca z nią, obejmuje powierzchnię 118 km². Gęstość zaludnienia wynosi 52 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 6 861 mieszkańców (51,5 % kobiet). W ostatniej dekadzie odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Ćmielów o 12,0%, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 57,9 %. Gmina Ćmielów odnotowuje dodatnie saldo migracji (saldo migracji wewnętrznych +15 osób; saldo migracji zagranicznych +5 osób). Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -13,51%.





Gmina Bodzechów

Gmina Bodzechów, okalająca Gminę Ostrowiec Świętokrzyski od północy, południa i wschodu, obejmuje powierzchnię 122 km². Gęstość zaludnienia wynosi 104 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 12 758 mieszkańców (51,0 % kobiet). W ostatniej dekadzie odnotowano spadek liczby ludności obszaru gminy Bodzechów o 6,8%, zaś z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 58,7 %. Gmina Bodzechów odnotowuje dodatnie saldo migracji (saldo migracji wewnętrznych +22 osoby; saldo migracji zagranicznych +4 osoby). Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -8,07‰.



2.5. Zagospodarowanie przestrzenne

2.5.1. Ustalenia „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego”⁵

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego” wskazuje obszar Ostrowca Świętokrzyskiego jako koncentrację funkcji przemysłu w województwie świętokrzyskim w ramach dawnego Centralnego Okręgu Przemysłowego. Jednakże tak jak w pozostałych miastach ww. Okręgu funkcja ta jest w regresji. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego zalicza obszar Gminy Ostrowiec Świętokrzyski jako podobszar recesji przestarzałej bazy przemysłowej predysponowany do wielokierunkowej aktywizacji społeczno-gospodarczej w oparciu o funkcje nierolnicze. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego zwraca również uwagę na potencjalne skutki katastrofy budowlanej, której konsekwencje mogłyby dotknąć Gminę Ostrowiec Świętokrzyski. Zagrożenie dotyczy zapory Chańczy na rzece Czarnej Staszowskiej, której obszar

zalewowy powstały w wyniku przerwania zapory obejmuje Gminę Ostrowiec Świętokrzyski. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego przewiduje rozwój Gminy Ostrowiec Świętokrzyski o znaczeniu lokalnym m.in. poprzez:

- ❖ kreowanie i wzmocnianie powiązań społeczno-gospodarczych pomiędzy Ostrowcem Świętokrzyskim a Skarżyskiem–Kamienną i Starachowicami,
- ❖ integrację regionalnego systemu komunikacji z systemem krajowym i europejskim,
- ❖ wzbogacenie oferty terenów pod lokalizację nowych funkcji m.in. na rzecz systemu regionalnych węzłów komunikacyjnych.

⁵ Uchwała Nr XLVII/833/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 22 września 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego oraz Uchwała Nr XXVII/377/20 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie uchwalenia zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego, dotyczącej opracowania „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego”.



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego przewiduje również możliwość powstania Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej, proponowanej w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, która

miałaby połączyć koleją Ostrowiec Świętokrzyski m.in. z: Buskiem–Zdrój, Kielcami, Suchedniowem czy Skarżyskiem–Kamienną, a tym samym pozwalając na bezpośrednie połączenie w kierunku północnym z Centralną Magistralą Kolejową.

2.5.2. Ustalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrowca Świętokrzyskiego”⁶

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrowca Świętokrzyskiego” w zakresie publicznego transportu zbiorowego i obsługi przewozów pasażerskich jako główne priorytety zakłada: zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie dostępności i osiągalności wszystkich rejonów miasta, ograniczenie ruchu tranzytowego, w szczególności w strefie centralnej miasta, sukcesywne usprawnianie miejskiej komunikacji zbiorowej, zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców i dla środowiska. W transporcie kolejowym Studium wskazuje na możliwość realizacji nowych bocznic kolejowych i stacji kolejowych, obsługujących zarówno ruch towarowy, jak i pasażerski. Studium zaznacza również potrzebę rozwoju i usprawnienia komunikacji zbiorowej poprzez:

- ❖ sukcesywne wprowadzanie priorytetów w ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej

(sygnalizacja świetlna, pasy specjalne dla autobusów),

- ❖ dostosowywanie pojemności i częstotliwości kursowania środków przewozowych do monitorowanych potrzeb,
- ❖ integrację przestrzenną i funkcjonalną systemu (wykształcenie węzłów przesiadkowych, skoordynowane rozkłady jazdy) - zwłaszcza w rejonie Dworca Kolejowego i Autobusowego,
- ❖ skomunikowanie komunikacji miejskiej z daleko bieżną (m.in. poprzez skoordynowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z regionalnym transportem kolejowym i autobusowym),
- ❖ ułatwienie dostępności komunikacji miejskiej osobom niepełnosprawnym poprzez usuwanie barier architektonicznych oraz wprowadzenie niskopodłogowych autobusów,
- ❖ odnowę taboru i wprowadzenie niskoemisyjnych pojazdów.

2.5.3. Podsumowanie

Dokumenty związane z planowaniem przestrzennym województwa oraz Gminy wpływają w znaczący sposób na kreowanie polityki transportowej Gminy Ostrowiec Świętokrzyski i jej wdrażanie, skupiając się na wybranych obszarach działalności społeczno-gospodarczej oraz pozwalają na planowanie i organizację podejmowanych działań, a także

wskazują metody działań i sposoby ich finansowania. Strategie i plany wszystkich poziomów mają jeden nadrzędny cel – rozwój społeczny i ekonomiczny zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju zawierającego się w jego równomierności, sprawiedliwości społecznej i poszanowaniu środowiska przyrodniczego.

⁶ Uchwała Nr XXXVIII/97/2020 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 28 października 2020 r. w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego



2.6. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko

Gmina ze względu na swój miejski charakter cechuje się niską lesistością. Lasy zajmują 513,50 ha, co stanowi ok. 11,0% ogólnej powierzchni Gminy. Rozkład zalesienia nie jest równomierny. Przeważająca część lasów występuje w północnej i północno-wschodniej części Gminy, co jest związane z występowaniem słabych jakościowo gleb. Największe kompleksy leśne łączą się z lasami Puszczy Iłżeckiej w rejonach Kątów Denkowskich, Osiedla Gutwin oraz takich ulic jak: Las Rzeczeki, Kolonii Robotniczej, Grzybowa (Las Bieliny) i Kuźni.⁷

Spśród form ochrony przyrody na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski wyróżnić można takie pomniki przyrody jak:

- ❖ 300 letni dąb szypułkowy na kirkucie w pobliżu lapidarium,
- ❖ granitowy głaz narzutowy przy gmachu LO Nr III im. Władysława Broniewskiego,
- ❖ lipa drobnolistna w parku przy Muzeum Historyczno – Archeologicznym w Częstocicach,
- ❖ „Kasztany nad Kamienną” – skupisko drzew z gatunku kasztanowiec zwyczajny (10 drzew),
- ❖ Dąb szypułkowy „Dąb Wolności,” oraz Dąb szypułkowy „Adam”.

Lasy zajmują **11%** powierzchni
Gminy Ostrowiec Świętokrzyski

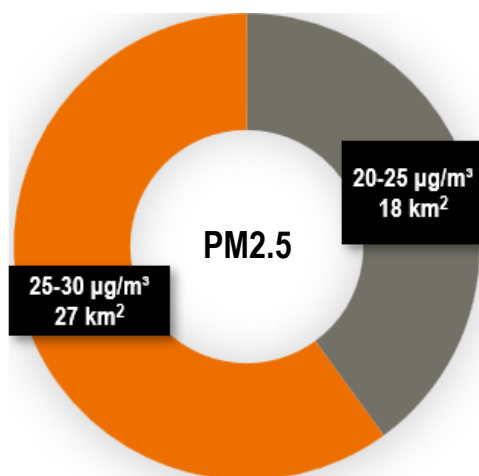
W granicach Gminy Ostrowiec Świętokrzyski znajduje się obszar chroniony PLH260019 Dolina Kamiennej obejmujący powierzchnię 28 ha w ramach sieci Natura 2000. W bezpośrednim sąsiedztwie gminy zlokalizowane są takie prawne formy ochrony przyrody jak: Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Kamiennej, Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 „Krzemionki”, Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 „Wzgórza Kunowskie”, Rezerwat „Krzemionki Opatowskie”, Rezerwat „Lisiny Bodzechowskie”

Głównym źródłem hałasu na obszarze gminy jest ruch samochodowy, zwłaszcza ruch na drodze krajowej nr 9 relacji Radom – Iłża – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów. Odcinek tej drogi przebiegający przez teren gminy powoduje istotne pogorszenie klimatu akustycznego w obrębie zabudowy ulic Opatowskiej, Sandomierskiej i Zagłoby.

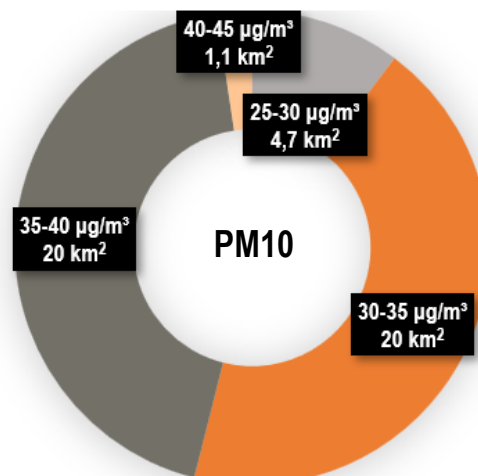
⁷ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2016–2019 z perspektywą na lata 2020–2023



Średnioroczne zanieczyszczenie pyłem PM2.5 w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski kształtuje się następująco⁸:



Średnioroczne zanieczyszczenie pyłem PM10 w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski kształtuje się następująco⁹:



Wykres 9 Zanieczyszczenie powietrza pyłem PM2.5 i PM10 w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Geoportalu Ostrowiec Świętokrzyski (onego.pl).

2.7. Sieć transportowa

2.7.1. Kierunki polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich

W związku z krajowymi planami rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego — węzła przesiadkowego zlokalizowanego między Warszawą i Łodzią, którego głównym zadaniem będzie integracja transportu lotniczego, kolejowego i drogowego, po 2028 roku sieć kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom wraz z oddawaniem do użytku nowych elementów infrastrukturalnych. Zaplanowane przedsięwzięcia

mają na celu poprawić spójność transportową w Polsce oraz zmniejszyć czas dojazdu koleją do CPK. Oprócz linii dużych prędkości, przewidywane jest uzupełnienie sieci kolejowej m.in. o odcinek Radom – Ostrowiec Świętokrzyski, który będzie częścią nowo tworzonego ciągu transportowego umożliwiającego uruchamianie szybszych połączeń z Rzeszowa i Stalowej Woli do CPK, Warszawy i innych miast kraju.

⁸ Geoportal Ostrowiec Świętokrzyski – Zanieczyszczenie powietrza Ostrowiec Świętokrzyski (onego.pl)

⁹ J.w.



2.7.1.1. Ustalenia „Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r.”¹⁰

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz

zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei metropolitalnej. **Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.**

2.7.1.2. Ustalenia „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”¹¹

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju została przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. i jest ona aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. „Strategii Rozwoju Kraju 2020”. Dokument ten stanowi rozwinięcie i operacjonalizację tzw. Planu Morawieckiego, w którym została sformułowana nowa wizja i model rozwoju kraju, co bezpośrednio stanowi odpowiedź na wyzwania stojące przed polską gospodarką. Polityka miejska wobec obszarów metropolitalnych

koncentrować się będzie na: wsparciu realizacji miejskich strategii niskoemisyjnych oraz strategii ZIT, które mają podstawowe znaczenie dla celów określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) w zakresie reindustrializacji, elektromobilności, ochrony środowiska i tworzenia warunków dla przyciągania zaawansowanych produktowo inwestycji (zeroemisyjny transport publiczny, efektywność energetyczna itp.)”.

¹⁰ Uchwała nr 105/2009 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030.

¹¹ Uchwała Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)



2.7.1.3. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu

Zgodnie z art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jednostka samorządu terytorialnego, której liczba ludności przekracza 50 000, zobowiązana jest do sporządzenia co 36 miesięcy analiz kosztów i korzyści, których zadaniem jest rozstrzygnięcie zasadności wdrożenia do floty pojazdów komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych. Aktualna analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski przygotowana została w 2022 r. Przeanalizowano wdrożenie czterech wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Gminie, tj.:

- ❖ **Wariant bazowy** – w którym założono realizację polityki sukcesywnej wymiany taboru na nowe autobusy – klasyczne z silnikami Diesla, zasilane olejem napędowym spełniającymi wymogi normy EURO 6,
- ❖ **Wariant I - tabor zasilany energią elektryczną** – wariant realizacji wymogów ustawy o elektromobilności, z wykorzystaniem autobusów z napędem elektrycznym, dla których zasilanie zapewniają pokładowe magazyny bateryjne,
- ❖ **Wariant II - tabor zasilony sprężonym gazem ziemnym (CNG)** - wariant realizacji wymogów ustawy o elektromobilności, z wykorzystaniem autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym,

- ❖ **Wariant III - tabor zasilanych paliwem wodorowym** – wariant realizacji wymogów ustawy o elektromobilności, z wykorzystaniem autobusów z napędem wodorowym.

Przeprowadzona analiza ekonomiczno – finansowa dała negatywny wynik wdrożenia autobusów zeroemisyjnych w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski. Niekorzystny wynik analizy wskazuje, że Gmina nie jest zobligowana do posiadania ustawowo określonej liczby autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej komunikację publiczną przez najbliższe 36 miesięcy, tj. do sporządzenia następnej analizy. Wyniki analizy kosztów i korzyści, wskazywały na brak korzyści finansowo-ekonomicznych wdrożenia autobusów zeroemisyjnych z alternatywą wprowadzenia autobusów z napędem hybrydowym. Jednakże w celu dbałości o środowisko naturalnego, a tym samym o zdrowie mieszkańców Gmina pozyskała dofinansowanie w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska (Zielony transport publiczny) na zakup łącznie 17 autobusów zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym stając się pierwszą gminą w województwie świętokrzyskim, która posiada tabor zeroemisyjny. Inwestycja ta w znacznym stopniu przewyższyła planowany udział pojazdów zeroemisyjnych w całkowitym taborze gminnym, przedstawiony w Analizie kosztów i korzyści.



2.7.2. Plany transportowe wyższego rzędu

2.7.2.1. Ustalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Świętokrzyskiego” z 2014 r.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Świętokrzyskiego, określany dalej Planem, zakłada realizację celów skierowanych na rozwój struktur osadniczych województwa, z których wynika, że kluczowe znaczenie dla tego obszaru ma poprawa jego wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej poprzez wzrost znaczenia transportu publicznego. W dokumencie proponowane jest powstanie Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej, która obsługiwałaby Busko Zdrój, Kielce, Suchedniów, Skarżysko Kamienną, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski. Plan wskazuje w ten sposób na szczególną rolę transportu kolejowego

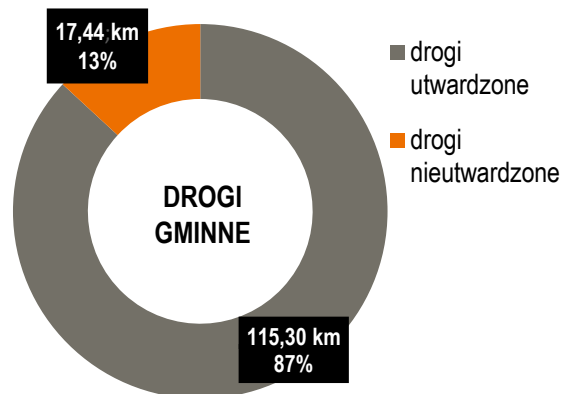
oraz zakłada jego rozwój i promocję w regionie. Ponadto w miastach, które łączą ze sobą transport kolejowy i autobusowy (Kielce, Skarżysko Kam., Starachowice, Ostrowiec Św., Sędziszów, Jędrzejów, Włoszczowa) wskazane jest utworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych o znaczeniu zarówno regionalnym jak i ponadregionalnym.

Dokument jako główny kierunek zagospodarowania obszaru Gminy Ostrowiec Świętokrzyski określa przełamanie kryzysu istniejącej bazy przemysłowej oraz rewitalizację kształtującego się mieszkalnictwa i drobnej przedsiębiorczości.

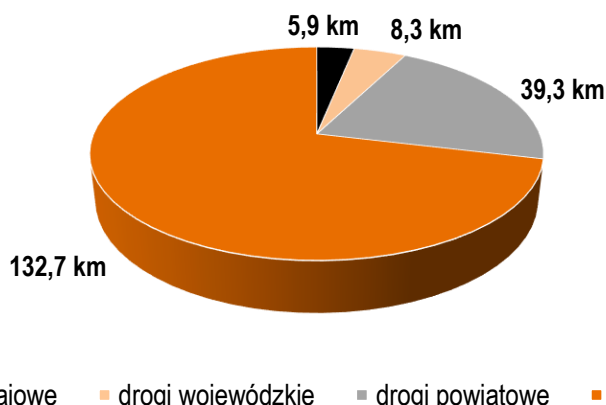
2.7.3. Układ drogowy

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski jest skomunikowana z głównymi, krajowymi i międzynarodowymi, istniejącymi, budowanymi i projektowanymi, drogowymi korytarzami transportowymi. Jednakże obecnie (2022 r.) czas dojazdu do najbliższej drogi ekspresowej wynosi 1h.

Główny układ drogowy Ostrowca Świętokrzyskiego tworzą: **droga krajowa nr 9** (Radom – Rzeszów), stanowiąca część międzynarodowej trasy E371 oraz **drogi wojewódzkie: DW751** (Suchedniów – Nowa Słupia – Ostrowiec Świętokrzyski), **DW754** (Ostrowiec Świętokrzyski – Solec nad Wisłą – Gołębiów) i **DW755** (Ostrowiec Świętokrzyski – Ożarów – Kosin). Uzupełnienie połączeń stanowią drogi powiatowe i gminne.



Wykres 10 Podział dróg gminnych na utwardzone i nieutwardzone w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski
Źródło: opracowanie własne na podstawie Układu Drogowego Ostrowca Świętokrzyskiego stan na 31.12.2021 r.



Wykres 11 Podział układu drogowego Gminy Ostrowiec Świętokrzyski

Źródło: opracowanie własne na podstawie Układu Drogowego Ostrowca Świętokrzyskiego stan na 31.12.2021 r.

Sieć dróg powiatowych tworzą drogi:

- ❖ nr 0657 T – Nazwa: Długa. Piaski,
- ❖ nr 0660 T – Nazwa: Iłżecka,
- ❖ nr 0662 T – Nazwa: Siennieńska,
- ❖ nr 0664 T – Nazwa: Żeromskiego,
- ❖ nr 0665 T – Nazwa: Świętokrzyska,
- ❖ nr 0675 T – Nazwa: Rudzka,
- ❖ nr 0902 T – Nazwa: Samsonowicza, Mostowa,
- ❖ nr 0908 T – Nazwa: Mickiewicza,
- ❖ nr 1007 T – Nazwa: Sienkiewicza,
- ❖ nr 1023 T – Nazwa: Jana Pawła,
- ❖ nr 1024 T – Nazwa: Chrzanowskiego,
- ❖ nr 1025 T – Nazwa: Kilińskiego, Podstawie,
- ❖ nr 1026 T – Nazwa: 11-go Listopada,
- ❖ nr 1027 T – Nazwa: Polna,
- ❖ nr 1029 T – Nazwa: Szewieńska,
- ❖ nr 1030 T – Nazwa: Waryńskiego,
- ❖ nr 1031 T – Nazwa: Żabia,
- ❖ nr 1032 T – Nazwa: Kąty Denkowskie.

2.7.4. Układ dróg rowerowych

Tabela 1. Wykaz istniejących ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych w ciągach dróg gminnych

Nazwa drogi	Długość [m]		
ul. Kolonia Robotnicza (od ul. H. Sienkiewicza do ul. Długiej)	2 090,00	ul. Hubalczyków	625,00
ul. Kolonia Robotnicza (od ul. Długiej do ul. Kasztanowej)	661,00	ul. W. Sikorskiego (od ul.11 Listopada do ul. Ogrodowej)	770,00
ul. Grzybowa (obustronna dwukierunkowa)	2 540,00	ul. Ogrodowa (od ul.11 Listopada do ul. Stawki Denkowskie)	938,00
ul. Graniczna	1 100,00	ul. Ogrodowa (od ul. Wroniej do ul. Tomaszów-boczna)	430,00
ul. J. Kraszewskiego	600,00	ul. Słoneczna	615,00
ul. K. Szymanowskiego	443,00	ul. Tomaszów	115,00
ul. M. Dąbrowskiej	350,00	ul. L. Chrzanowskiego (od ul. Polnej do ul. Ostrowieckiej)	614,00
ul. H. Sienkiewicza (od ul. S. Żeromskiego do ul. Starokunowskiej)	1 230,00	ul. L. Chrzanowskiego (od ul. Ostrowieckiej do ul. J. Kilińskiego)	600,00
ul. Starokunowska	205,00	ul. Denkowska	912,00
ul. J. Milewskiego	362,00	ul. Aleja 25–Lecia Wolności	2 133,00
ul. Szmaragdowa	492,00	ul. Wąwozy	597,00
		ul. Miodowa	810,00



ul. Gościniec	578,00
ul. Rzeczek I	903,00
ul. Rzeczek II	684,00
ul. Siennieńska (od ul. Polnej do al. Jana Pawła II)	297,00
ul. Krzemienna I (od ul. Siennieńskiej do ul. J. Milewskiego)	995,00
ul. Krzemienna II (od ul. J. Milewskiego do Ronda przy ul. Bałtowskiej)	1 120,00
ul. Nowe Piaski (od ul. Grzybowej do ul. Kolonia Robotnicza)	382,00

ul. Przemysłowa (od DW 754 do ul. Bałtowskiej – bocznej)	1 537,00
ul. Miodowa (od ul. Iłżeckiej do ul. Zwierzynieckiej)	632,00
ul. Ogrodowa (od ul. Tomaszów do ul. Tomaszów bocznej)	997,00
ul. J. Gawrońskiego (od ul. Denkowskiej do nowoprojektowanego połączenia ul. Furmańskiej z ul. L. Chrzanowskiego)	351,00
Razem	27 708,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski.

Strategia Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021— 2030 zwraca uwagę na znaczne braki w zakresie ścieżek rowerowych oraz w znacznej ich części brak spójności przestrzennej, fragmentaryczność i niedostateczne odseparowanie od ruchu samochodowego. Strategia Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021— 2030 w celach operacyjnych wskazuje:

- ❖ opracowanie i wdrożenie „Planu budowy docelowej sieci głównych dróg, ścieżek oraz szlaków rowerowych i rowerowo–pieszych Ostrowca Świętokrzyskiego pełniących głównie funkcje turystyczno–rekreacyjne i edukacyjne oraz informacyjnej i rekreacyjnej infrastruktury towarzyszącej na lata 2021–2030”,

- ❖ opracowanie standardów i wytycznych w zakresie kształtowania miejskiej, turystyczno–rekreacyjnej oraz komunikacyjnej infrastruktury rowerowej,
- ❖ opracowanie i wdrożenie „Planu budowy docelowej sieci dróg i ścieżek rowerowych oraz urządzeń transportu osobistego Ostrowca Świętokrzyskiego pełniących głównie funkcje komunikacyjne oraz serwisowej i parkingowej infrastruktury towarzyszącej na lata 2021–2030”,
- ❖ wyposażenie zainteresowanych pracowników jednostek i spółek gminy w rowery i urządzenia transportu osobistego służące do wykonywania obowiązków służbowych.

Możliwości rozwoju tras i ścieżek rowerowych

Rower w miastach Polski nieustannie przegrywa z transportem samochodowym, aby choć częściowo ograniczyć tę prawidłowość na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski planuje się rozwój transportu rowerowego. W ramach inicjatywy planuje się rozwój i modernizację wielosezonowych szlaków turystyczno–rekreacyjnych na obszarze Gminy, integrację sieci szlaków rowerowych istniejących i nowo powstających, spójnej ze szlakami i trasami gmin sąsiednich, a także spójnej w wymiarze wewnątrzmiastowym. Planuje się również rozwój infrastruktury towarzyszącej, tworzenie i oznakowanie szlaków, budowę miejsc obsługi rowerzystów oraz popularyzację poprzez dedykowane aplikacje i wydarzenia. Gmina planuje również zakup rowerów elektrycznych oraz systemu

wypożyczenia wraz ze stacjami ładowania. Planowane jest również opracowanie odpowiednich standardów oraz promocji, dzięki którym mieszkańcy i mieszkańcy Gminy zobaczą transport rowerowy, jako ten wpływający pozytywnie na zdrowie, środowisko oraz docenią szybkość i bezpośredniość poruszania się nim. Należy zatem zapewnić komfort parkowania przy szkołach, miejscach pracy, kawiarniach, sklepach, restauracjach, obiektach sportowych itp. Kluczem do zwiększenia ruchu rowerowego jest zintegrowany transport. W ramach rozwoju ruchu rowerowego i planowania infrastruktury rowerowej należy zwrócić uwagę na kwestię połączeń tras rowerowych z transportem zbiorowym (stacją kolejową i przystankami autobusowym). Transport kolejowy



oraz autobusowy powinien być dostosowany do przewozu rowerów.

Rozwój tras i ścieżek rowerowych planowany jest w kierunku osiedla Denków, Kuźnia, Hutnicze i Ludwików, szczególnie mając na względzie rowerowe skomunikowanie obiektów sportowych z centrum Ostrowca Świętokrzyskiego. Planuje się również modernizację oraz rozbudowę tras rowerowych wzdłuż ulicy Siennieńskiej, rozwój ścieżek oraz ułatwienie poruszania się po Śródmieściu i pozostałych dzielnicach znajdujących

się w centrum Ostrowca Świętokrzyskiego. Planowane jest również utworzenie tras rowerowych na obszarze osiedla Kamienna. W ramach planowania infrastruktury rowerowej zalecanym jest stosowanie fizycznej separacji na drodze, a w sytuacji niemożliwości utworzenia ścieżek rowerowych lub występowania mniejszego ruchu samochodów zalecanym jest stosowanie Stref Tempo 30, które mają na celu uspokojenia ruchu kołowego poprzez ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/godz.

2.7.5. Układ kolejowy

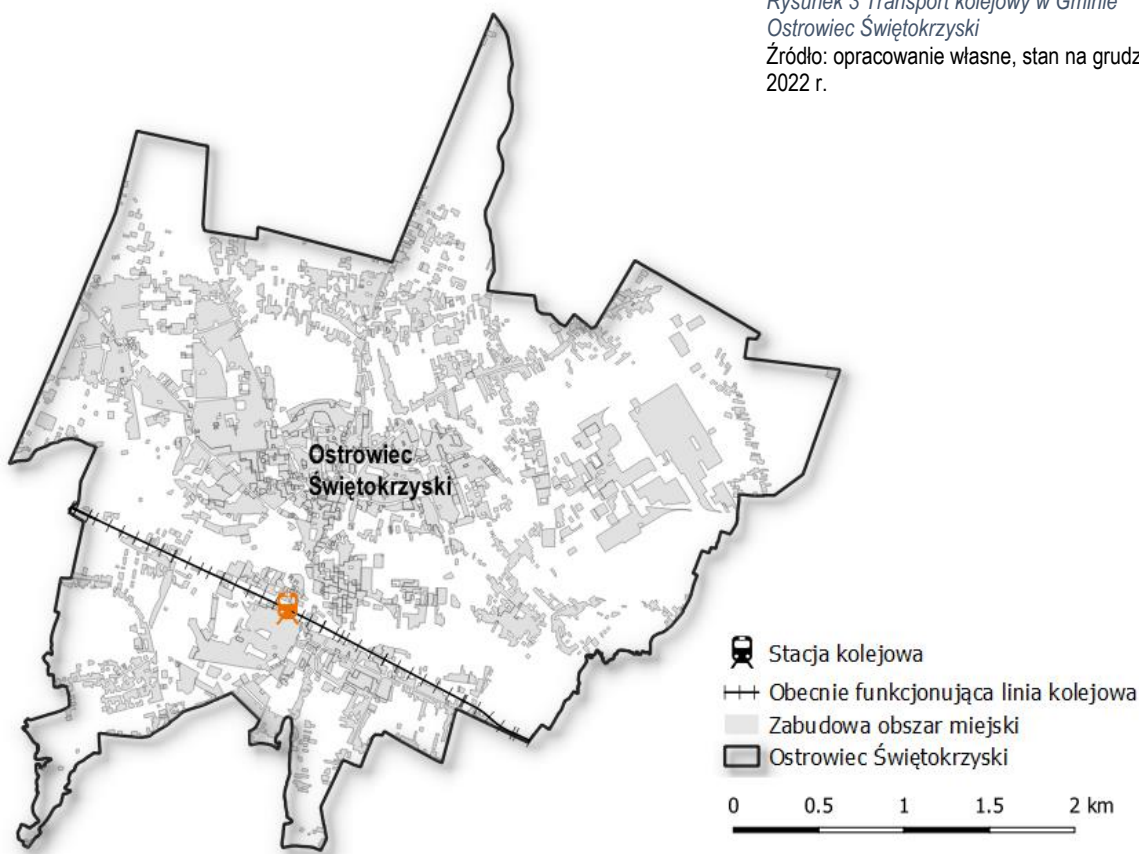
Przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski przebiega linia kolejowa nr 25 o dł. ponad 323 km, przebiegająca przez woj.: łódzkie, świętokrzyskie i podkarpackie, łącząca Łódź Kaliską z Dębicą. Linia kolejowa jest częściowo zelektryfikowana. Pasażerowie podróżujący koleją są obsługiwani na osobowej stacji kolejowej „Ostrowiec Świętokrzyski”. Ze stacji odbywają się regularne pasażerskie połączenia kolejowe łączące Ostrowiec Świętokrzyski z bliższym i dalszym otoczeniem, w tym bezpośrednio połączenia z miastami: Bydgoszcz, Częstochowa, Kielce, Kraków, Łódź, Opole, Przemyśl, Radom, Warszawa, Wrocław. Na terenie Gminy istnieje również rozbudowana infrastruktura kolejowa stref przemysłowych.

Strategia Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021— 2030 zwraca uwagę na zaniechanie realizacji planowanych obecnie krajowych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych, które miałyby zwiększyć ponadlokalną dostępność komunikacyjną Gminy. W ramach projektu realizowanego przez PKP Polskie Linie

Kolejowe S.A. pn. „Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko–Kamienna – Sandomierz”, dokonano redukcji liczby połączeń kolejowych ze stacji w Ostrowcu Świętokrzyskim.

Strategia Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021— 2030 w celach operacyjnych przewiduje:

- ❖ realizację zgodnie z potrzebami miasta i planowej kontynuacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowy i elektryfikacji linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica na odcinku Sandomierz – Skarżysko–Kamienna,
- ❖ modernizację infrastruktury punktu przeładunkowego towarów na stacji kolejowej Ostrowiec Świętokrzyski linii kolejowej nr 25,
- ❖ lobbing na rzecz uwzględniania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. społecznych i gospodarczych interesów Ostrowca Świętokrzyskiego w procesie budowy linii kolejowej dużych prędkości z Centralnego Portu Komunikacyjnego do Sanoka i Krosna (tzw. szprycha nr 6).



2.7.6. Miejsca postojowe

Strategia Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021— 2030 wskazuje na niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych i postojowych, zwłaszcza w centralnych częściach Ostrowca Świętokrzyskiego w godzinach pracy placówek handlowych, usługowych, edukacyjnych i administracyjnych, a także na obszarach koncentracji budownictwa mieszalnego. Przedstawione zostały również duże braki w zakresie infrastruktury integrującej systemu komunikacji publicznej ze środkami komunikacji indywidualnej, jak parkingi typu Park&Ride (jeden parking tego typu funkcjonuje już przy bazie Operatora transportu publicznego przy ul. J. Samsonowicza), Bike&Ride (obecnie funkcjonują dwa tego typu parkingi: przy ul. J. Samsonowicza oraz przy ul. Świętokrzyskiej), Kiss&Ride. W związku z powyższym oraz z szybko rosnącą liczbą samochodów i brakiem miejsc parkingowych w centrum, planowana jest budowa i organizacja tego typu miejsc parkowania oraz

reorganizacja ruchu i wprowadzenie stref płatnego parkowania.

Konieczność opłat za parkowanie w centrum wprowadzono już raz w 2005 roku, co spowodowało sprzeciw przedsiębiorców prowadzących tam punkty handlowo – usługowe w konsekwencji czego uchylono uchwałę, zanim ta zaczęła obowiązywać. Problem braku miejsc parkingowych do tej pory jednak nie został rozwiązany, a w ostatnich latach stał się jeszcze bardziej uciążliwy. Pierwszym miejscem, w którym możliwe byłoby wprowadzenie strefy płatnego parkowania są okolice Rynku.

Korzyści jakie wystąpiłyby po wprowadzeniu Strefy Płatnego Parkowania w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski to:

- ❖ zwiększenie dostępności wolnych miejsc parkingowych w centrum,



- ❖ zachęcenie mieszkanek i mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej,
- ❖ zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum,

Przy organizacji strefy płatnego parkowania zalecane jest również wprowadzenie systemu identyfikacji wolnych miejsc postojowych ułatwiający kierowcom parkowanie oraz popularnych aplikacji mobilnych, które stanowią wygodną i nowoczesną alternatywę dla tradycyjnego zakupu biletów parkingowych. Aplikacje te dają kierowcom możliwość zakupu biletu

24 godziny na dobę, przez 7 dni w tygodniu bez konieczności szukania parkomatu czy posiadania gotówki na jego zakup. Aplikacje mobilne dają także możliwość przedłużenia ważności biletu parkingowego z dowolnego miejsca w zależności od potrzeby lub skrócenia czasu postoju.

Na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski zlokalizowanych jest kilkanaście parkingów przeznaczonych dla samochodów osobowych o łącznej sumie około **2113 miejsc parkingowych**.

Tabela 2 Wykaz miejsc postojowych na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski (stan na grudzień 2022 r.)

<i>L.p.</i>	<i>Lokalizacja Parkingu</i>	<i>Ilość miejsc postojowych szt. (ok.)</i>
1	ul. Denkowska (Targowisko Miejskie)	43
2	ul. J. Słowackiego (Targowisko Miejskie)	70
3	Łącznik od ul. J. Słowackiego do ul. Cegielnianej	17
4	Łącznik od ul. J. Cegielnianej do ul. L. Chrzanowskiego	129
5	ul. J. Głogowskiego (Plac Floriana)	62
6	ul. St. Staszica	103
7	Łącznik ul. Świętokrzyska do ul. E. Kwiatkowskiego (od strony budynku MOPS)	59
8	Łącznik ul. Świętokrzyska do ul. E. Kwiatkowskiego (przy zjeździe z ul. Świętokrzyskiej)	35
9	ul. Świętokrzyska (przy MOPS)	62
10	ul. Świętokrzyska (przy KSZO)	62
11	ul. Świętokrzyska (od strony ul. E. Kwiatkowskiego)	79
12	ul. M. Reja	29
13	ul. Czysta	24
14	ul. Kościelna	30
15	ul. Okólna (Rynek)	17
16	ul. Iłżecka (Rynek)	30
17	ul. Siennieńska (Bank PKO)	13
18	ul. Siennieńska (skrzyżowanie z ul. Szeroką)	15
19	ul. Czerwonego Krzyża (skrzyżowanie z ul. Iłżecką)	25
20	ul. Iłżecka boczna (dojazdowa)	32
21	ul. Iłżecka (przy budynku Starostwa Powiatowego)	40
22	ul. Siennieńska (odc. od ul. Polnej do Al. Jana Pawła II)	48
23	ul. M. Kopernika	74
24	ul. Iłżecka (na wys. bloku nr 77)	21



25	ul. Żabia (przy siedzibie ZUM)	55
26	ul. Armii Krajowej (miejsca postojowe przy ulicy)	136
27	ul. Gościniec (stawy)	93
28	ul. Graniczna	43
29	ul. M. Dąbrowskiej (sklep Biedronka)	23
30	ul. M. Dąbrowskiej (sklep Dino)	12
31	ul. Grabowiecka (pawilony)	15
32	ul. Grabowiecka (DPS)	9
33	ul. T. Jasińskiego (wzdłuż ulicy)	64
34	ul. J. Samsonowicza (ulica lokalna przy bazie MZK)	30
35	Al. 3-go Maja (Park Miejski))	102
36	ul. Kolejowa (dworzec PKP)	40
37	ul. F. Focha (przychodnia)	8
38	ul. L. Chrzanowskiego (sklep A-Z)	9
39	ul. M. Radwana (blok 35/5)	30
40	ul. M. Radwana (przy skrzyżowaniu z ul. Polną blok 37)	36
41	ul. M. Radwana (Os. Ogrody - park)	40
42	ul. Hubalczyków (przy kościele parafialnym)	61
43	ul. J. Poniatowskiego (przy Banku Żywności)	30
44	ul. J. Rosłońskiego (przy Liceum)	32
45	ul. A. Wardyńskiego (naprzeciwko budynku PZU)	24
46	ul. A. Wardyńskiego (przy budynku PZU)	14
47	ul. Nowa	6
48	ul. A. Mickiewicza (baseny)	69
49	ul. Ogrodowa	13

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski.

2.7.7. Strefa Czystego Transportu (SCT)

Strefa Czystego Transportu (SCT) to obszar miasta odpowiednio wybrany i oznakowany, po którym swobodnie poruszać się mogą tylko pojazdy spełniające określone normy emisji spalin, co redukuje zanieczyszczenie powietrza.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), który jest dokumentem programowym określającym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19, zobowiązuje do wprowadzenia SCT we wszystkich

miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, w których występuje przekroczenie poziomów szkodliwych substancji. Jednocześnie w dniu 24 grudnia 2021 r. weszła w życie ustawa zmieniająca ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która umożliwi wprowadzanie stref czystego transportu na wszystkich obszarach miejskich, niezależnie od liczby mieszkańców. Skutkowac to będzie ograniczeniem poruszania się w ww. strefach pojazdów wysokoemisyjnych. Do stref, zgodnie z przepisami ustawy, wjazd będą miały jedynie pojazdy osobowe elektryczne, wodorowe oraz



napędzane gazem ziemnym. Inne wyłączenia w zakresie zakazu wjazdu ustanawiane będą przez organy samorządowe i dostosowane do specyfiki konkretnych miast.

Strefy Czystego Transportu funkcjonują już w 320 miejscach w Europie. Obecnie w Polsce nie jest ustanowiona ani jedna taka strefa. Pierwsza SCT planowana jest w Krakowie, która ma zacząć funkcjonować od połowy 2024 r. Przykłady z miast europejskich pokazują, że SCT nie zmienia radykalnie organizacji ruchu, a stanowi narzędzie nakierowane na zmiany w strukturze pojazdów poprzez przyspieszenie procesu wymiany floty pojazdów na spełniającą wymagania w zakresie emisyjności.

Wprowadzenie SCT w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski oznaczałoby dla mieszkańek i mieszkańców zmniejszenie zanieczyszczeń emitowanych przez transport, a tym samym polepszenie stanu zdrowia. Z Gminy zniknęłyby najstarsze i trujące samochody, poprawiłaby się jakość powietrza i zmniejszyła ilość pojazdów na

ulicach. Po wprowadzeniu SCT w innych europejskich miastach zanieczyszczenie powietrza dwutlenkiem azotu spadło średnio o połowę.

Optymalna SCT, powinna być zorganizowana w następujący sposób:

- ❖ powinna obejmować dużą część miasta – im większy obszar, tym lepsza redukcja zanieczyszczeń,
- ❖ wjazd do strefy powinien być odpowiednio oznakowany, samochody mogące wjechać do strefy powinny posiadać stosowne oznaczenie w postaci naklejki. Znajdować się na niej powinien m.in. rodzaj paliwa, rok produkcji auta, nazwa gminy ustanawiająca SCT, a także numer rejestracyjny samochodu. Oznakowanie powinno być umieszczone na przedniej szybie w lewym dolnym rogu,
- ❖ możliwość wjazdu na obszar strefy i poruszanie się po jej obszarze powinno być uzależnione od spełniania przez dany pojazd określonej, minimalnej normy emisji Euro.



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

3.1. Przewoźnik wykonujący przewozy w komunikacji miejskiej

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie, natomiast jego Operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Gmina Ostrowiec Świętokrzyski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego również na terenie gmin: Bodzechów, Ćmielów i Kunów, z którymi zostały podpisane stosowne porozumienia międzygminne:

Z gminą **Bodzechów** na czas określony od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. w zakresie komunikacji miejskiej na liniach regularnych w relacji:

- ❖ Szewna/ul. Dolna (cmentarz) – Ostrowiec Świętokrzyski,
- ❖ Ostrowiec Świętokrzyski – Ostrowiec Świętokrzyski przez Sudół/Kąty Denkowskie,
- ❖ Ostrowiec Świętokrzyski – Ćmielów przez Goździelin, Bodzechów, Grójec, Brzóstowa.

Z gminą **Ćmielów** na czas określony od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. w zakresie komunikacji miejskiej na liniach regularnych w relacji:

- ❖ Ostrowiec Świętokrzyski – Ćmielów przez Goździelin, Bodzechów, Grójec, Brzóstowa.

Z gminą **Kunów** na czas określony od dnia 01.01.2023 r. do dnia 31.12.2024 r. w zakresie komunikacji miejskiej na liniach regularnych w relacji:

- ❖ Ostrowiec Świętokrzyski -Doły Biskupie, przez: Boksycka, Rudka, Kunów Nietulisko Małe, Nietulisko Duże,
- ❖ Ostrowiec Świętokrzyski – Bukowie przez: Miłkowska Karczma, Wymysłów, Janik, Kunów, Małe Jadło, Chocimów.

Tabela 3 Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym (stan na grudzień 2022 r.)

Lp.	Numer zezwolenia	Numer linii komunikacyjnej	Oznaczenie przedsiębiorcy oraz adres i KRS
1	1/2022	0	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
2	2/2022	1	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230



3	3/2022	3	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
5	4/2022	4	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
6	5/2022	5	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
7	7/2019	6	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
8	6/2019	7	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
9	5/2019	8	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
10	3/2019	9	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
11	2/2019	10	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
12	1/2019	11	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
13	16/2020	12	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230
14	15/2020	13	Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. ul. Samsonowicza 3, 27–400 Ostrowiec Świętokrzyski KRS 0000813230



Sieć transportu publicznego organizowanego przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski obejmuje 14 linii komunikacyjnych, podzielonych na 4 strefy¹²:

Strefa **miejska** obsługiwana jest przez linie: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.

Strefa **podmiejska I** (strefa biletowa K1 i B1) obsługiwana jest przez linie: 2,6,9, 10, 12, 13.

Strefa **podmiejska II** (strefa biletowa K2, B2 i C2) obsługiwana jest przez linie: 2,12, 13.

Pozostałe strefy (strefa biletowa K3) obsługiwane przez linie: 12, 13.

Trasy wszystkich linii komunikacji miejskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim, obowiązujące w grudniu 2022 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

Cechą charakterystyczną komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski, wynikającą również z uwarunkowań funkcjonalno – przestrzennych, jest występowanie wielu podwariantów tras, co nijako uniemożliwia skoordynowanie rozkładów jazdy, lecz poprawia dostępność przestrzenną mieszkańców do komunikacji miejskiej.

¹² Stan na grudzień 2022 r.



Tabela 4 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski. Stan na 21.12.2022 r.

Nr linii	Przebieg trasy
0	<p>TAM (WARIANT 1): SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – POLNA – SIENKIEWICZA – ŻEROMSKIEGO – PAULINÓW – KOLEJOWA</p> <p>TAM (WARIANT 2): DENKÓW RYNEK – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – POLNA – SIENKIEWICZA – ŻEROMSKIEGO – PAULINÓW – KOLEJOWA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 1): KOLEJOWA – ŻEROMSKIEGO – ZAGŁOBY – MICKIEWICZA – POLNA – RADWANA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 2): KOLEJOWA – ŻEROMSKIEGO – ZAGŁOBY – MICKIEWICZA – POLNA – RADWANA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – DENKÓW RYNEK</p>
1	<p>TAM (WARIANT 1): KOLROBOTNICZA – DŁUGA – SZPITAL – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – ŻEROMSKIEGO</p> <p>TAM (WARIANT 2): KOLROBOTNICZA – DŁUGA – SZPITAL – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA</p> <p>TAM (WARIANT 3): KOLROBOTNICZA – DŁUGA – SZPITAL – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA</p> <p>TAM (WARIANT 4): KOLROBOTNICZA – DŁUGA – SZPITAL – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – CENTRALNEGO OKRĘGU – KOLEJOWA</p> <p>TAM (WARIANT 5): SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 1): ŻEROMSKIEGO – ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL – DŁUGA – KOLONIA ROBOTNICZA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 2): ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL – DŁUGA – KOLONIA ROBOTNICZA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 3): KOLEJOWA – CENTRALNEGO OKRĘGU – ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 4): SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL – DŁUGA – KOLONIA ROBOTNICZA</p>
2	<p>TAM (WARIANT 1): PRUSA – KONOPNICKIEJ – WARYŃSKIEGO – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – SANDOMIERSKA – ZYGMUNTÓWKA</p> <p>TAM (WARIANT 2): IŁŻECKA – PRUSA – KONOPNICKIEJ – WARYŃSKIEGO – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – SANDOMIERSKA – ZYGMUNTÓWKA</p> <p>TAM (WARIANT 3): PRUSA – KONOPNICKIEJ – WARYŃSKIEGO – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – SANDOMIERSKA – ZYGMUNTÓWKA – GOŹDZIELIN – BODZECHÓW – GRÓJEC – BRZÓSTOWA – ĆMIELÓW</p> <p>TAM (WARIANT 4): IŁŻECKA – RZECZKI – KRZEMIENNA – SAMSONOWICZA</p> <p>TAM (WARIANT 5): SAMSONOWICZA – RZECZKI – PRUSA – KONOPNICKIEJ – WARYŃSKIEGO – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3 MAJA – SANDOMIERSKA – ZYGMUNTÓWKA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 1): MOSTOWA – ZYGMUNTÓWKA – SANDOMIERSKA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – KONOPNICKIEJ – PRUSA</p> <p>POWRÓT (WARIANT 2): ĆMIELÓW – BRZÓSTOWA – GRÓJEC – BODZECHÓW – GOŹDZIELIN – ZYGMUNTÓWKA – SANDOMIERSKA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – WARYŃSKIEGO – KONOPNICKIEJ – PRUSA – IŁŻECKA</p>



POWRÓT (WARIANT 3): **MOSTOWA** – ZYGMUNTÓWKA – SANDOMIERSKA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – KONOPNICKIEJ – PRUSA – **IŁŻECKA**

POWRÓT (WARIANT 4): **MOSTOWA** – ZYGMUNTÓWKA – SANDOMIERSKA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – KONOPNICKIEJ – PRUSA – IŁŻECKA – RZECZKI – KRZEMIENNA – **SAMSONOWICZA**

POWRÓT (WARIANT 5): **SAMSONOWICZA** – RZECZKI – PRUSA

3

TAM (WARIANT 1): SAMSONOWICZA – OGRODOWA – SIKORSKIEGO – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SIKORSKIEGO – **OGRODOWA**

TAM (WARIANT 2): OGRODOWA – SIKORSKIEGO – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SIKORSKIEGO – **SAMSONOWICZA** – **HUTA CELSA**

TAM (WARIANT 3): OGRODOWA – SIKORSKIEGO – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SIKORSKIEGO – **HUTA CELSA**

TAM (WARIANT 4): OGRODOWA – SIKORSKIEGO – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – WARYŃSKIEGO – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SIKORSKIEGO – **OGRODOWA**

4

TAM (WARIANT 1): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – ŻEROMSKIEGO – PIASKI – DŁUGA – GRANICZNA – PRUSA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HEDY PS. SZARY**

TAM (WARIANT 2): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – ŻEROMSKIEGO – PIASKI – DŁUGA – **KOL.ROBOTNICZA**

TAM (WARIANT 3): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – ŻEROMSKIEGO – WARYŃSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

TAM (WARIANT 4): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – ŻEROMSKIEGO – PIASKI – DŁUGA – GRANICZNA – PRUSA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

POWRÓT (WARIANT 1): **HUTA CELSA** – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – PUŁANKI – IŁŻECKA – PRUSA – GRANICZNA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – ŻEROMSKIEGO – PAULINÓW – ŻEROMSKIEGO – ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HEDY PS. SZARY**

5

TAM (WARIANT 1): OGRODOWA – SIKORSKIEGO – HUBALCZYKÓW – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – **ŚWIĘTOKRZYSKA**

TAM (WARIANT 2): OGRODOWA – SIKORSKIEGO – HUBALCZYKÓW – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – CENTRALENGO OKRĘGU – **KOLEJOWA**

TAM (WARIANT 3): HUTA CELSA – SIKORSKIEGO – HUBALCZYKÓW – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA – CENTRALENGO OKRĘGU – **KOLEJOWA**

TAM (WARIANT 3): HUTA CELSA – SIKORSKIEGO – HUBALCZYKÓW – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – **ŚWIĘTOKRZYSKA**

POWRÓT (WARIANT 1): **ŚWIĘTOKRZYSKA** – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – HUBALCZYKÓW – SIKORSKIEGO – **OGRODOWA**

POWRÓT (WARIANT 2): **KOLEJOWA** – CENTRALNEGO OKRĘGU – ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – HUBALCZYKÓW – SIKORSKIEGO – **OGRODOWA**

POWRÓT (WARIANT 2): **KOLEJOWA** – CENTRALNEGO OKRĘGU – ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – HUBALCZYKÓW – SIKORSKIEGO – OGRODOWA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**



POWRÓT (WARIANT 3): ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – HUBALCZYKÓW – SIKORSKIEGO – OGRODOWA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

6 TAM (WARIANT 1): KOLONIA ROBOTNICZA – DŁUGA – SZPITAL – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – STAROKUNOWSKA – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – TRAUGUTTA – SZEWNA

TAM (WARIANT 2): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – WARYŃSKIEGO – SIENKIEWICZA STAROKUNOWSKA – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – TRAUGUTTA – SZEWNA

TAM (WARIANT 3): SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – WARYŃSKIEGO – SIENKIEWICZA – KOLONIA ROBOTNICZA

POWRÓT (WARIANT 1): SZEWNA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL – DŁUGA – KOLONIA ROBOTNICZA

POWRÓT (WARIANT 2): SZEWNA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

7 TAM (WARIANT 1): DENKÓW RYNEK – PODSTAWIE – KILIŃSKIEGO – OKÓLNA – STAROKUNOWSKA – MICKIEWICZA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – PUŁANKI – IŁŻECKA – PRUSA

TAM (WARIANT 2): RUDZKA – DENKÓW RYNEK – PODSTAWIE – KILIŃSKIEGO – OKÓLNA – STAROKUNOWSKA – MICKIEWICZA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – PUŁANKI – IŁŻECKA – RZECZKI – KRZEMIENNA – SAMSONOWICZA – CELSA HUTA

TAM (WARIANT 3): RUDZKA – DENKÓW RYNEK – PODSTAWIE – KILIŃSKIEGO – OKÓLNA – STAROKUNOWSKA – MICKIEWICZA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – PUŁANKI – IŁŻECKA – PRUSA

POWRÓT (WARIANT 1): IŁŻECKA – PUŁANKI – SIENNIEŃSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – KILIŃSKIEGO – PODSTAWIE – DENKÓW KOŃCOWY

POWRÓT (WARIANT 2): IŁŻECKA – PUŁANKI – SIENNIEŃSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – KILIŃSKIEGO – PODSTAWIE – DENKÓW RYNEK – RUDZKA

POWRÓT (WARIANT 3): CELSA HUTA – SAMSONOWICZA – RZECZKI – IŁŻECKA – PUŁANKI – SIENNIEŃSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – KILIŃSKIEGO – PODSTAWIE – DENKÓW RYNEK – RUDZKA

8 TAM (WARIANT 1): MIODOWA – SIENNIEŃSKA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – POLNA – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – MIODOWA

TAM (WARIANT 2): MIODOWA – SIENNIEŃSKA – KRZEMIENNA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

POWRÓT (WARIANT 1): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – SIENNIEŃSKA – MIODOWA

9 TAM (WARIANT 1): KĄTY DENKOWSKIE – SUDÓŁ – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – ŻABIA – MICKIEWICZA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL

TAM (WARIANT 2): KĄTY DENKOWSKIE – SUDÓŁ – PRZEMYSŁOWA – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – ŻABIA – MICKIEWICZA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL

TAM (WARIANT 3): KĄTY DENKOWSKIE – SUDÓŁ – BAŁTOWSKA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

TAM (WARIANT 4): PRZEMYSŁOWA – BAŁTOWSKA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

TAM (WARIANT 5): PRZEMYSŁOWA – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – ŻABIA – MICKIEWICZA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL

TAM (WARIANT 5): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – BAŁTOWSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – POLNA – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – ŻABIA – MICKIEWICZA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – SZPITAL

POWRÓT (WARIANT 1): SZYMANOWSKIEGO – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – SUDÓŁ – KĄTY DENKOWSKIE

POWRÓT (WARIANT 2): SZYMANOWSKIEGO – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA



POWRÓT (WARIANT 3): **SZYMANOWSKIEGO** – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – PRZEMYSŁOWA

POWRÓT (WARIANT 4): **SZYMANOWSKIEGO** – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – ŻABIA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – POLNA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – RADWANA – BAŁTOWSKA – PRZEMYSŁOWA – SUDÓŁ – **KĄTY DENKOWSKIE**

POWRÓT (WARIANT 5): **SAMSONOWICZA** – BAŁTOWSKA – SUDÓŁ – **KĄTY DENKOWSKIE**

10

TAM (WARIANT 1): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – **KOLONIA ROBOTNICZA**

TAM (WARIANT 2): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – ARMII KRAJOWEJ – PRUSA – GRANICZNA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

TAM (WARIANT 3): HEDY PS. SZARY – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – KOLONIA ROBOTNICZA – **MIŁKOWSKA**

TAM (WARIANT 4): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – PRUSA – GRANICZNA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA – **HEDY PS. SZARY**

TAM (WARIANT 5): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – PRUSA – GRANICZNA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA – **HEDY PS. SZARY**

POWRÓT (WARIANT 1): **KOL. ROBOTNICZA** – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HEDY PS. SZARY**

POWRÓT (WARIANT 2): **HUTA CELSA** – **HEDY PS. SZARY**

POWRÓT (WARIANT 3): **KOL. ROBOTNICZA** – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

POWRÓT (WARIANT 4): **MIŁKOWSKA** – KOL. ROBOTNICZA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

11

TAM (WARIANT 1): DENKÓW RYNEK – OSTROWIECKA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – PUŁANKI – IŁŻECKA – POLNA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – **SZPITAL**

TAM (WARIANT 2): DENKÓW RYNEK – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

TAM (WARIANT 3): RUDZKA – DENKÓW RYNEK – OSTROWIECKA – CHRZANOWSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – SIENNIEŃSKA – PUŁANKI – IŁŻECKA – POLNA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – **SZPITAL**

TAM (WARIANT 4): RUDZKA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

POWRÓT (WARIANT 1): **SZYMANOWSKIEGO** – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – PUŁANKI – SIENNIEŃSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – OSTROWIECKA – **DENKÓW KOŃCOWY**

POWRÓT (WARIANT 2): **SZYMANOWSKIEGO** – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – PUŁANKI – SIENNIEŃSKA – AL. JANA PAWŁA II – CHRZANOWSKIEGO – OSTROWIECKA – DENKÓW RYNEK – **RUDZKA**

POWRÓT (WARIANT 3): **HUTA CELSA** – SAMSONOWICZA – **RUDZKA**

12

TAM (WARIANT 1): DOŁY BISKUPIE – NIETULISKO – KUNÓW – UDZICÓW – RUDKA – BOKSYCKA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – WARYŃSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

TAM (WARIANT 2): DOŁY BISKUPIE – NIETULISKO – KUNÓW – UDZICÓW – RUDKA – BOKSYCKA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – STAROKUNOWSKA – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – **ŚWIĘTOKRZYSKA**

TAM (WARIANT 3): ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ŻABIA – MICKIEWICZA – IŁŻECKA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – **HUTA CELSA**

POWRÓT (WARIANT 1): **ŚWIĘTOKRZYSKA** – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – BOKSYCKA – KUNÓW – NIETULISKO – DOŁY **BISKUPIE**



13

POWRÓT (WARIANT 2): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – WARYŃSKIEGO – PIASKI – DŁUGA – BOKSYCKA – RUDKA – UDZICÓW – KUNÓW – NIETULISKO – AL. JANA PAWŁA II – NIETULISKO – DOŁY BISKUPIE

POWRÓT (WARIANT 3): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – MICKIEWICZA – ŻABIA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA

TAM (WARIANT 1): BUKOWIE – CHOCIMÓW – KUNÓW – JANIK – WYMYŚLÓW – BOKSYCKA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – STAROKUNOWSKA – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA

TAM (WARIANT 2): BUKOWIE – CHOCIMÓW – KUNÓW – JANIK – WYMYŚLÓW – BOKSYCKA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – WARYŃSKIEGO – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

TAM (WARIANT 3): BUKOWIE – CHOCIMÓW – KUNÓW

TAM (WARIANT 4): BUKOWIE – CHOCIMÓW – MAŁE JODŁO – KUNÓW – JANIK – WYMYŚLÓW – BOKSYCKA – DŁUGA – DĄBROWSKIEJ – PIASKI – SIENKIEWICZA – STAROKUNOWSKA – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA

TAM (WARIANT 5): AL. JANA PAWŁA II – IŁŻECKA – RYNEK – ALEJA 3-GO MAJA – RONDO REPUBLIKI OSTROWIECKIEJ – ŚWIĘTOKRZYSKA

POWRÓT (WARIANT 1): KUNÓW – MAŁE JADŁO – CHOCIMÓW – BUKOWIE

POWRÓT (WARIANT 2): ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – RADWANA – AL. JANA PAWŁA II – 11 LISTOPADA – SAMSONOWICZA – HUTA CELSA

POWRÓT (WARIANT 3): ŚWIĘTOKRZYSKA – TRAUGUTTA – ALEJA 3-GO MAJA – OKÓLNA – STAROKUNOWSKA – SIENKIEWICZA – PIASKI – DŁUGA – MIŁKOWSKA KARCZMA – WYMYŚLÓW – JANIK – KUNÓW – CHOCIMÓW – BUKOWIE

POWRÓT (WARIANT 4): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – WARYŃSKIEGO – PIASKI – DŁUGA – MIŁKOWSKA KARCZMA – WYMYŚLÓW – JANIK – KUNÓW – CHOCIMÓW – BUKOWIE

POWRÓT (WARIANT 5): HUTA CELSA – SAMSONOWICZA – 11 LISTOPADA – AL. JANA PAWŁA II – WARYŃSKIEGO – PIASKI – DŁUGA – MIŁKOWSKA KARCZMA – WYMYŚLÓW – JANIK – KUNÓW – MAŁE JODŁO – CHOCIMÓW – BUKOWIE

Do najbardziej obciążonych ulic komunikacją miejską zaliczyć należy: Okólną, Aleję 3 Maja, J. Samsonowicza, Polną, Al. Jana Pawła II, H. Sienkiewicza, M. Radwana, Długą, 11 Listopada, Iłżecką.

Istotnym elementem kształtującym sieć komunikacyjną w Ostrowcu Świętokrzyskim jest największy generator ruchu – Huta Celsa oraz cały obszar podmiotów gospodarczych zorganizowanych wokół Huty.

W dni powszednie najwięcej kursów realizowanych jest na liniach nr 1 i 2. Kolejne pod względem liczby wykonywanych kursów w dzień roboczy są linie nr 5, 9 i 11, zatem linie te są trzonem komunikacji miejskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim. Najmniej kursów w dzień roboczy realizowanych jest na liniach nr 4, 10 i 12. Natomiast w soboty oraz niedziele i święta najwięcej kursów jest realizowanych na liniach nr 1, 2 i 11. Na liniach nr 0, 5, 10, 12 i 13 autobusy nie realizują kursów w soboty, niedziele i święta, natomiast na liniach nr 6 i 7 kursy realizowane są wyłącznie od poniedziałku do soboty.



Tabela 5 Liczba kursów wykonywanych na liniach MZK Sp. z o.o. w układzie podstawowym.
Stan na 21.12.2022 r.

Nr linii	Typ dnia	Częstotliwość kursowania w zależności od pory dnia					
		04:00 – 07:00	07:01 – 09:00	09:01 – 14:00	14:01 – 18:00	18:01 – 20:00	20:01 – 23:00
0	Dzień roboczy	2	4	6	4	0	0
	Sobota	0	0	0	0	0	0
	Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0
1	Dzień roboczy	8	4	13	7	5	3
	Sobota	5	4	10	4	3	0
	Niedziela i święta	4	2	7	4	3	0
2	Dzień roboczy	13	4	13	10	4	4
	Sobota	3	4	7	7	3	4
	Niedziela i święta	4	2	8	6	4	4
3	Dzień roboczy	4	2	6	5	1	0
	Sobota	2	2	6	4	0	0
	Niedziela i święta	0	3	6	4	0	0
4	Dzień roboczy	3	0	1	4	0	3
	Sobota	3	0	1	2	0	3
	Niedziela i święta	3	0	0	3	0	3
5	Dzień roboczy	10	7	7	12	1	0
	Sobota	0	0	0	0	0	0
	Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0
6	Dzień roboczy	6	4	7	5	0	0
	Sobota	1	3	6	0	0	0
	Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0
7	Dzień roboczy	6	5	12	10	0	0
	Sobota	3	2	6	0	0	0
	Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0
8	Dzień roboczy	3	3	5	4	0	0
	Sobota	1	3	5	4	0	0
	Niedziela i święta	0	2	5	4	0	0
9	Dzień roboczy	12	6	10	11	2	4
	Sobota	9	2	9	6	0	4
	Niedziela i święta	4	2	8	6	0	4
10	Dzień roboczy	10	3	2	13	0	5
	Sobota	0	0	0	0	0	0
	Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0
11	Dzień roboczy	7	5	9	12	3	6
	Sobota	7	3	13	10	3	6
	Niedziela i święta	7	3	13	10	3	6
12	Dzień roboczy	2	3	5	3	0	0
	Sobota	0	0	0	0	0	0
	Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0
13	Dzień roboczy	8	3	6	8	0	0



Sobota	0	0	0	0	0	0
Niedziela i święta	0	0	0	0	0	0

Liczba wykonanych wozokilometrów na poszczególnych liniach

Najwięcej wozokilometrów realizowanych jest na linii nr 1 (17% wszystkich wozokilometrów realizowanych na liniach stałych sieci komunikacyjnej). Znacząca liczba wozokilometrów realizowana jest także na linii: 9, 2 i 11. Najmniej wozokilometrów realizowanych jest na linii nr 12 i 13.

Tabela 6 Liczba zrealizowanych wozokilometrów w 9 pierwszych miesiącach roku 2022 r. na całej sieci obsługiwanej przez MZK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Nr linii	Liczba zrealizowanych wozokilometrów w ciągu 9 pierwszych miesięcy 2022 r.	Liczba wykonanych wzkm na danej linii w stosunku do ogólnej liczby wzkm zrealizowanych na całej sieci
0	14 244,30	2%
1	117 096,76	17%
2	78 902,21	12%
3	47 865,55	7%
4	31 263,63	5%
5	50 854,22	7%
6	37 311,82	5%
7	52 093,82	8%
8	48 271,55	7%
9	93 547,31	14%
10	33 017,77	5%
11	65 467,45	10%
12	6 315,11	1%
13	7 238,16	1%
Suma	683 489,66	100%

Tabor wykorzystywany w komunikacji miejskiej

Średni wiek taboru transportu zbiorowego w ciągu roku 2022 znacznie się zmniejszył i w styczniu 2023 r. wynosił 8,4 lat. Sukcesywny spadek wieku spowodowany jest ciągłą modernizacją taboru. W 2022 r. tabor wzbogacił się o 9 autobusów z silnikiem Diesla o normie spalania Euro 6, 5 autobusów hybrydowych oraz 8 autobusów elektrycznych. Obecnie w taborze MZK Sp. z o.o.

w Ostrowcu Świętokrzyskim znajdują się 43 autobusy. Najwięcej autobusów zostało wyprodukowanych przez firmę MAN, pozostałe autobusy to pojazdy producenta Solaris oraz starsze modele firmy Jelcz. W 2024 r. tabor autobusowy ma zostać uzupełniony o 9 autobusów o napędzie elektrycznym, które zastąpią najstarsze autobusy Operatora.



Tabela 7 Podział napędów autobusów znajdujących się w taborze MZK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Napęd elektryczny	Napęd hybrydowy	Napęd spalinowy Diesel		
		Norma spalin Euro		
		Euro 6	Euro 4	Euro 3
8	6	9	11	9

3.2. Przewoźnicy wykonujący przewozy komercyjne

Uzupełnienie systemu połączeń autobusowych stanowi PKS S.A. w Ostrowcu Świętokrzyskim oraz działalność przewoźników prywatnych wśród których największe znaczenie w przewozach pasażerskich ma „Trans Katrina” – Łukasz Bąk obsługująca 20 linii autobusowych.

Aktualnie przez PKS S.A. z Dworca Autobusowego w Ostrowcu Świętokrzyskim (ul. Żabia 40) realizowane są połączenia w kierunku m.in.:

- ❖ innych miejscowości w powiecie ostrowieckim – m.in. Bałtów, Bodzechów, Ćmielów, Miłków,

Momina, Mychów, Mychów – Kolonia, Nowa Dębowa Wola, Okół, Sarnówek Duży, Stara Dębowa Wola, Szewna, Szwarszowice, Waśniów, Wojciechowice,

- ❖ innych miejscowości w województwie świętokrzyskim – m.in. Gęsice, Iwaniska, Jeleniów, Kielce, Łągów, Małoszyce, Nowa Słupia, Opatów, Podole, Sadowie, Stara Łagowica, Staszów, Wola Jachowa,
- ❖ miejscowości poza województwem świętokrzyskim – Kraków.

Najistotniejszym przewoźnikiem komercyjnym w gminie Ostrowiec Świętokrzyski, obsługującym 20

linii autobusowych jest przewoźnik „Trans Katrina” – Łukasz Bąk.

Tabela 8 Przebieg linii przewoźnika prywatnego "Trans Katrina". Stan na 21.12.2022 r.

Nr linii	Przebieg trasy
101	↔ Ćmielów – Brzóstowa – Grójec – Bodzechów – Przyborów – Wólka Bodzechowska – Ostrowiec Św./Rudzka – Ostrowiec Św./ Rynek Denkowski – Ostrowiec Św./Podstawie – Ostrowiec Św./Kilińskiego – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Galeria Ostrowiec
102	↔ Wólka Wojnowska – Wojnowice – Wólka Wojnowska – Ćmielów – Piaski Brzóstowskie – Brzóstowa – Grójec – Bodzechów – Goździelin – Ostrowiec Św./Zygmuntówka – Ostrowiec Św./Sandomierska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Waryńskiego – Ostrowiec Św./Konopnickiej – Ostrowiec Św./Długa – Ostrowiec Św./Szpital
103	↔ Mychów Kolonia – Mychów – Jędrzejowice – Świrna – Ostrowiec Św./Świętokrzyska – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Chrzanowskiego – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Sikorskiego – Ostrowiec Św./Ogrodowa – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Samsonowicza – Ostrowiec Św./Hedy ps. Szary



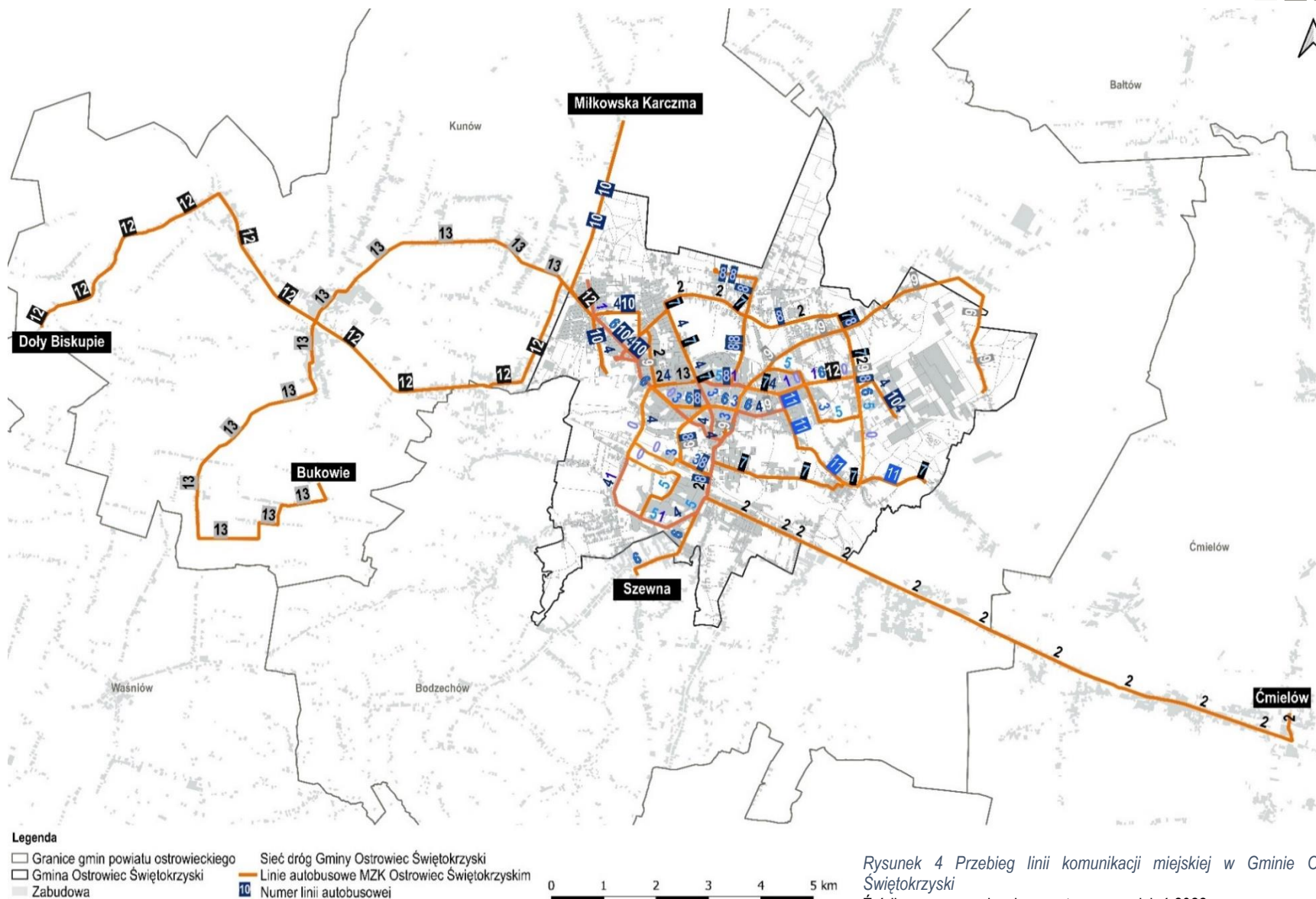
- 104** ↔ **Roztylice Nagorzyce** – Milejowice – Kraszków – Janowice – Garbacz – Momina – Kosowice – Szwarszowice – Podszkodzie – Szewna – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Długa – **Ostrowiec Św./Szpital**
- 105** ↔ **Milków** – Jędrzejów – Ostrowiec Św./Opatowska – Ostrowiec Św./Sandomierska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Chrzanowskiego – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Długa – **Ostrowiec Św./Szpital**
- 106** ↔ **Chmielów** – Ostrowiec Św./Chmielowska – Ostrowiec Św./Świętokrzyska – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Bałtowska – Ostrowiec Św./Hubalczyków – Ostrowiec Św./Sikorskiego – **Ostrowiec Św./Ogrodowa**
- 107** ↔ **Ostrowiec Św./Świętokrzyska** – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./Mickiewicza – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./Siennieńska – Stara Dębowa Wola – Nowa Dębowa Wola – Stara Dębowa Wola – **Sarnówek Duży**
- 108** ↔ **Broniszowice** – Mirkowice – Podszkodzie – Szewna – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./Mickiewicza – **Ostrowiec Św./Galeria Ostrowiec**
- 109** ↔ **Jędrzejów** – Denkówka – Ostrowiec Św./Zygmuntówka – Ostrowiec Św./Sandomierska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Długa – **Ostrowiec Św./Szpital**
- 110** ↔ **Okół Ignacówka** – Okół – Pętkowice – Skarbka – Wólka Bałtowska – Bałtów – Rudka Bałtowska – Maksymilianów – Magonie – Sudół – Ostrowiec Św./Bałtowska – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./Chrzanowskiego – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Rynek – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Rondo im. Rep. Ostrowieckiej – **Ostrowiec Św./Świętokrzyska**
- 111** ↔ **Prawęcın** – Kunów – Kolonia Inwalidzka – Kunów – Kolonia Piaski – Janik – Wymysłów – Boksycka – Ostrowiec Św./Długa – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Rondo im. Rep. Ostrowieckiej – **Ostrowiec Św./Świętokrzyska**
- 112** ↔ **Doły Biskupie** – Nietulisko Duże – Nietulisko Małe – Kunów – Rudka – Boksycka – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Sandomierska – Ostrowiec Św./Niska – Ostrowiec Św./Śliska – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Sikorskiego – Ostrowiec Św./Ogrodowa – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Samsonowicza – **Ostrowiec Św./Hedy ps. Szary**
- 113** ↔ **Bukowie** – Chocimów – Piotrków – Chocimów – Kunów – Janik – Wymysłów – Boksycka – Ostrowiec Św./Długa – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Sandomierska – Ostrowiec Św./Niska – **Ostrowiec Św./Śliska**



114	↔ Grzegorzowice Walsnów – Nowy Skoszyn – Sarnia Zwola – Dobruchna – Czajęcice – Waśniów – Śnieżkowice – Mychów Kolonia Chocimów – Szwarszowice – Podszkodzie – Szewna – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Samsonowicza – Ostrowiec Św./Hedy ps. Szary – Ostrowiec Św./Waryńskiego – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Długa – Ostrowiec Św./Szpital – Ostrowiec Św./Konopnickiej – Ostrowiec Św./Prusa – Ostrowiec Św./Iłżecka
116	↔ Gromadzice – Szewna – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Długa – Ostrowiec Św./Szpital
117	↔ Kunów – Kolonia Inwalidzka – Kunów – Kolonia Piaski – Janik – Wymysłów – Boksycka – Ostrowiec Św./Długa – Ostrowiec Św./Piaski – Ostrowiec Św./Sienkiewicza – Ostrowiec Św./Starokunowska – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Sikorskiego – Ostrowiec Św./Ogrodowa – Ostrowiec Św./Samsonowicza
M	↔ Bodzechów – Goździelin – Ostrowiec Św./Zygmuntówka – Ostrowiec Św./Sandomierska – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Sikorskiego – Ostrowiec Św./Ogrodowa
U 34	→ Ostrowiec Św./Świętokrzyska – Ostrowiec Św./Traugutta – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Okólna – Ostrowiec Św./Radwana – Ostrowiec Św./Polna – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./11 Listopada – Ostrowiec Św./Sikorskiego – Ostrowiec Św./Samsonowicza – Ostrowiec Św./Sikorskiego – Ostrowiec Św./Bałtowska – Sudół – Maksymilianów – Rudka Bałtowska – Bałtów – Skarbka – Pętkowice – Okół – Okół Ignacówka
U 35	↔ Okół Ignacówka – Okół – Michałów – Okół – Pętkowice – Wólka Pętkowska – Pętkowice – Skarbka – Bałtów – Wólka Bałtowska Kolonia – Wólka Bałtowska – Bałtów – Rudka Bałtowska – Maksymilianów – Sudół – Ostrowiec Św./Bałtowska – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Rynek – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Rondo im. Rep. Ostrowieckiej – Ostrowiec Św./Świętokrzyska
U 36	↔ Okół Ignacówka – Okół – Pętkowice – Skarbka – Bałtów – Rudka Bałtowska – Maksymilianów – Sudół – Ostrowiec Św./Bałtowska – Ostrowiec Św./Jana Pawła II – Ostrowiec Św./Iłżecka – Ostrowiec Św./Rynek – Ostrowiec Św./3 Maja – Ostrowiec Św./Rondo im. Rep. Ostrowieckiej – Ostrowiec Św./Świętokrzyska

Pozostali przewoźnicy prywatni wykonujący przewozy komercyjne:

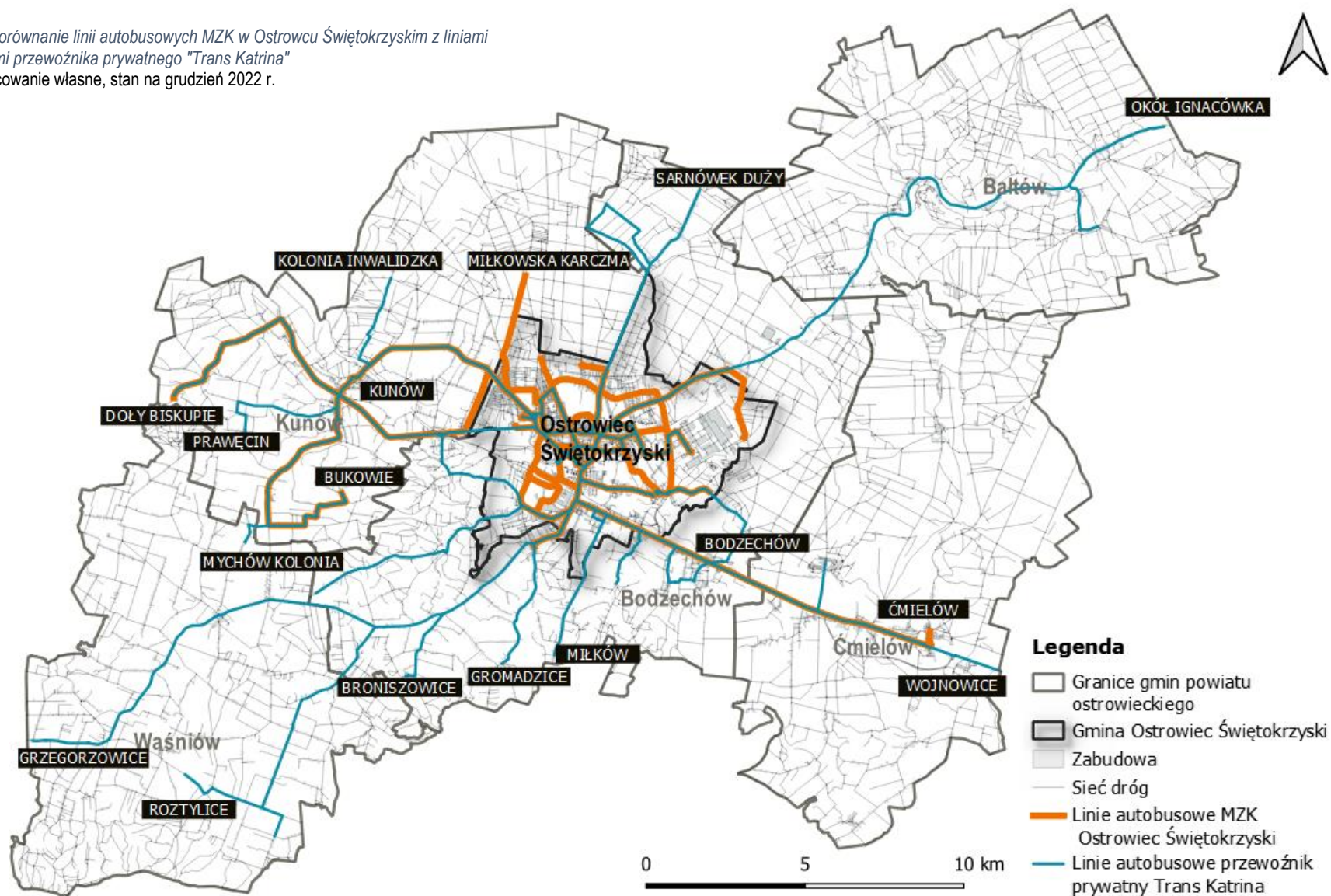
- ❖ Przewozy Pasażerskie „OLMAS” obsługujący linie komunikacyjne w relacji:
 - Ożarów - Ostrowiec Świętokrzyski,
 - Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski,
- ❖ Firma Usługowo - Handlowa „MAJA-BUS” obsługujący linie komunikacyjne w relacji:
 - Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów,
- ❖ W&J” Trans Usługi Transportowe obsługujący linię komunikacyjną w relacji:
 - Ożarów - Ostrowiec Świętokrzyski,
- ❖ Usługi Przewozowe „MINIBUS” obsługujący linie komunikacyjne w relacji:
 - Łężyce - Ostrowiec Świętokrzyski.



Rysunek 4 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski
Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.



Rysunek 5 Porównanie linii autobusowych MZK w Ostrowcu Świętokrzyskim z liniami autobusowymi przewoźnika prywatnego "Trans Katrina"
Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.





4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.1. Informacje wstępne

Podstawowy wpływ na ukształtowanie przestrzenne Gminy Ostrowiec Świętokrzyskim ma dolina rzeki Kamiennej, która dzieli Gminę na część północną i południową. Wzdłuż rzeki, przez obszar Gminy przebiega linia kolejowa nr 25, która dodatkowo wprowadza podział Gminy. Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, do których należą budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji oraz turystyki. Realizowane w ww. obiektach usługi oraz pełnione funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Obiekty związane z edukacją oraz miejsca pracy generują ruch o charakterze cyklicznym i codziennym, o stałe określonych porach, po określonej w przeważającej części trasie. Realizacja podróży związanej z trasą dom – nauka – dom zakwalifikowana jest do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem publicznym. W związku z powyższym oczekują oni, aby oferta przewozowa dopasowana była do ich preferencji, gdyż potrzebują sprawnego, łatwego i pewnego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki o określonej porze dnia. Istotną rolę wśród generatorów ruchu odgrywają także zakłady pracy, które wywołują obligatoryjne i cykliczne podróże relacji dom – praca – dom.

Na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski w 2021 r. zarejestrowanych było 1208 podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności.¹³ Podmiotem gospodarczym, który zatrudnia najwięcej osób w Gminie w postaci niemalże 1500 pracowników jest **Celsa Huta Ostrowiec Sp. z o.o.**, drugim w kolejności podmiotem jest **Publima Lichota&Lichota Spółka Jawna** zatrudniająca ponad 400 osób.

Największe skupiska podmiotów gospodarczych znajdują się przy ulicy:

- ❖ Jana Samsonowicza,
- ❖ Eugeniusza Kwiatkowskiego,
- ❖ Jana Kilińskiego.

W Gminie Ostrowiec świętokrzyski szczególną uwagę należy zwrócić na podróże osób starszych związane z ochroną zdrowia, zakupami i kultem religijnym – takie podróże charakteryzują się incydentalnością i niepowtarzalnością.

Warto również zwrócić uwagę na szczególnie duże generatory ruchu jakimi są:

- ❖ Galeria Ostrowiec przy ulicy A. Mickiewicza 30, na której obszarze znajduje się około 80 sklepów,
- ❖ Targowisko Miejskie przy ulicy Juliusza Słowackiego 70 w Ostrowcu Świętokrzyskim działające w okresie wiosenno – letnim tj. od 1 kwietnia do 30 września w godzinach od 5.00 do 14.00 oraz w okresie jesienno–zimowym tj. od 1 października do 31 marca – w godzinach od 6.00 do 14.00 z wyłączeniem dni wolnych od pracy.

Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze Gminy Ostrowiec Świętokrzyski istotną kwestią pozostają dodatkowo godziny otwarcia instytucji i obiektów, stanowiących jednocześnie najważniejsze generatory ruchu. Z analizy najistotniejszych obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, iż większość z nich funkcjonuje w godzinach 07:00–17:00, zatem środki komunikacji publicznej powinny w szczególnym stopniu być dopasowane do ww. godzin otwarcia i umożliwiać możliwie jak największej grupie mieszkańców dojazd do nich.

¹³ Źródło: GUS, 2021 r.



4.2. Lokalizacje obiektów użyteczności publicznej – najistotniejsze generatory ruchu

Do najważniejszych generatorów ruchu na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski należy:

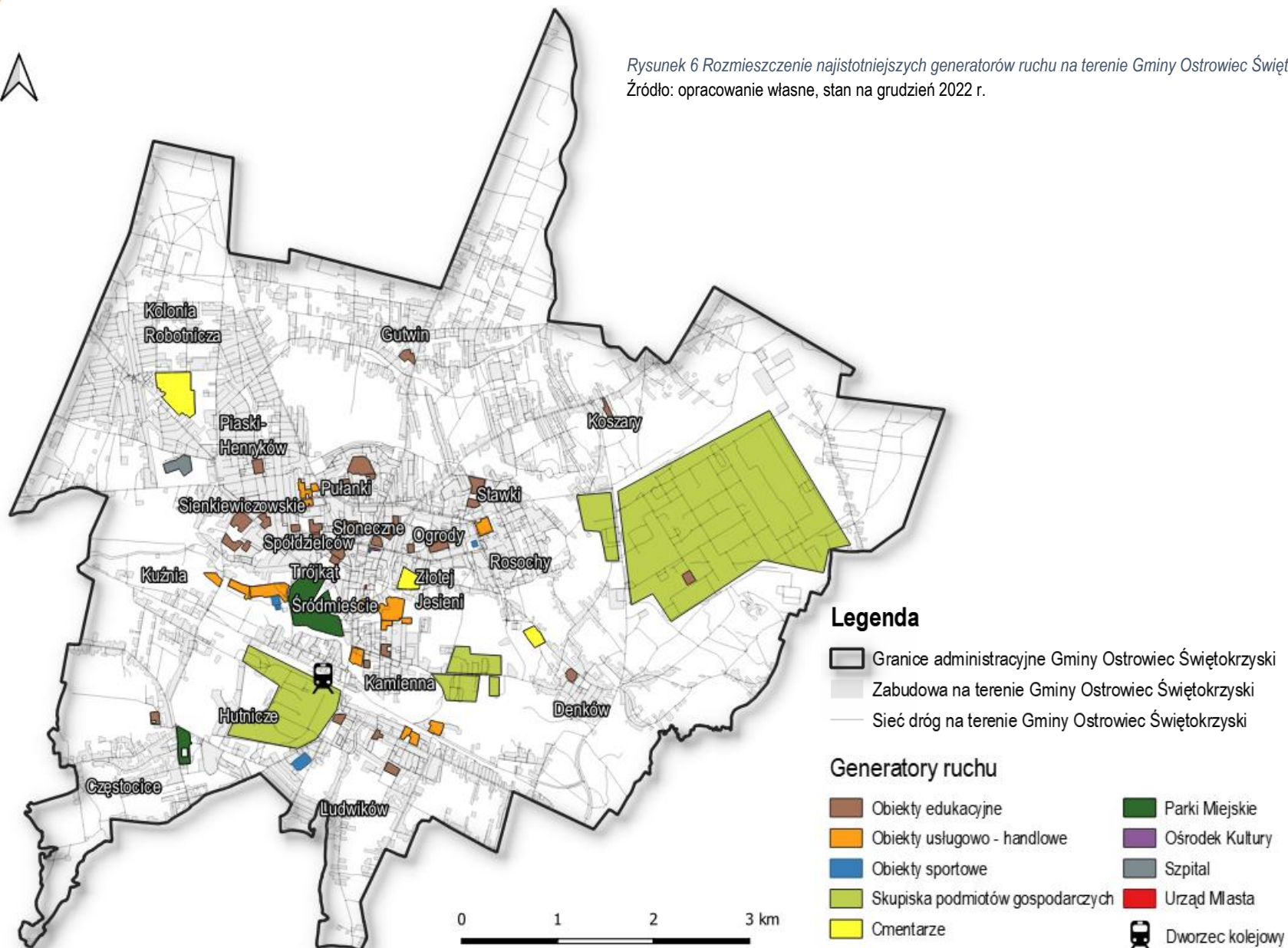
- ❖ Urząd Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, ul. Jana Głogowskiego 3/5,
- ❖ Stadion Miejskiego Klubu Sportowego KSZO Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Świętokrzyska 11,
- ❖ Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Świętokrzyska 11,
- ❖ Pływalnia Rawszczyzna, ul. Adama Mickiewicza 32,
- ❖ Zespół Opieki Zdrowotnej w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Karola Szymanowskiego 11,
- ❖ Park Miejski im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, ul. Adama Mickiewicza,
- ❖ Ośrodek wypoczynkowy (rekreacyjny) Gutwin, ul. Gościńiec,
- ❖ Cmentarz Komunalny w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Długa 8,
- ❖ Cmentarz Parafii św. Michała Archanioła, ul. Denkowska,
- ❖ Cmentarz Denkowski, ul. Ostrowiecka,
- ❖ Miejskie Centrum Kultury i Ostrowiecki Browar Kultury, ul. Siennieńska 54,
- ❖ Przedszkole Publiczne nr 5 w Ostrowcu Świętokrzyskim (142 os.), ul. Jasna 4,
- ❖ Przedszkole Publiczne nr 7 w Ostrowcu Świętokrzyskim (205 os.), os. Słoneczna 28,
- ❖ Przedszkole Publiczne Nr 11 Im. Marii Kownackiej w Ostrowcu Świętokrzyskim (172 os.), ul. Wspólna 20,
- ❖ Przedszkole Publiczne Nr 12 Z Oddziałami Integracyjnymi Im. M. Konopnickiej W Ostrowcu Świętokrzyskim (108 os.) os. Słoneczne 5,
- ❖ Przedszkole Publiczne nr 15 im. Janiny Porazińskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim (120 os.) os. Ogrody 27,
- ❖ Przedszkole Publiczne nr 16 im. „Kolorowa Akademia” w Ostrowcu Świętokrzyskim (179 os.) os. Pułanki 6,
- ❖ Przedszkole Publiczne nr 19 im. Jana Brzechwy w Ostrowcu Świętokrzyskim (240 os.) i Publiczna Szkoła Podstawowa nr 5 im. Stefana Żeromskiego w Ostrowcu Świętokrzyskim (909 os.), os. Ogrody 20,
- ❖ Przedszkole Publiczne nr 21 w Ostrowcu Świętokrzyskim (177 os.) os. Stawki 43,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 1 w Ostrowcu Świętokrzyskim (728 os.) ul. Trzeciaków 35,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 3 im. Bolesława Chrobrego w Ostrowcu Świętokrzyskim (351 os.) ul. Niska 9,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 4 im. Partyzantów Ziemi Kieleckiej w Ostrowcu Świętokrzyskim (528 os.) ul. Polna 56,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 7 im. Henryka Sienkiewicza w Ostrowcu Świętokrzyskim (457 os.) ul. Akademicka 20,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 9 im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Ostrowcu Świętokrzyskim (245 os.) ul. Niewiadoma 19,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 10 w Ostrowcu Świętokrzyskim (255 os.), ul. Rzeczki 18A,
- ❖ Publiczna Szkoła Podstawowa nr 14 im. Orłąt Lwowskich w Ostrowcu Świętokrzyskim (762 os.), os. Stawki 35,
- ❖ Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych w Ostrowcu Świętokrzyskim i Szkoła Policealna w Ostrowcu Świętokrzyskim (143 os.), ul. Sandomierska 26A,
- ❖ Niepubliczne Przedszkole „Pajacyk” (205 os.), ul. Sławomira Czerwińskiego 3,
- ❖ Przedszkole nr 1 Sióstr Rodziny Maryi w Ostrowcu Świętokrzyskim (129 os.) i Katolicka Publiczna Szkoła Podstawowa im. Św. Zygmunta



- Szczęsnego Felińskiego w Ostrowcu Świętokrzyskim (315 os.), ul. Grabowiecka 15,
- ❖ Niepubliczne Przedszkole „Smyk” (111 os.) i Niepubliczna Szkoła Podstawowa im. Stanisława Konarskiego (203 os.), ul. Henryka Sienkiewicza 65,
 - ❖ Przedszkole „Słoneczny Uśmiech” w Częstocicach (90 os.) i Szkoła Podstawowa w Częstocicach im. Kawalerów Orderu Uśmiechu (118 os.) ul. Górna 3,
 - ❖ Niepubliczne Przedszkole „Dwunastka” w Ostrowcu Świętokrzyskim (56 os.) i Niepubliczna Szkoła
- Podstawowa „Dwunastka” im. Jana Pawła II w Ostrowcu Świętokrzyskim (173 os.), ul. Bałtowska 336a,
- ❖ Zespół Edukacyjno-Przedszkolny Szkoła z Pasją im. Elżbiety Sołtys w Ostrowcu Świętokrzyskim – Niepubliczne Przedszkole (51 os.) i Zespół Edukacyjno-Przedszkolny Szkoła z Pasją im. Elżbiety Sołtys w Ostrowcu Świętokrzyskim – Niepubliczna Szkoła Podstawowa (161 os.), ul. Ferdynanda Focha 3.



Rysunek 6 Rozmieszczenie najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski
Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.





5. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Charakterystyka planowanej sieci

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski ukierunkowany zostanie na **politykę zrównoważonej mobilności** - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Gminie jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej częstotliwości kursowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu do 2033 roku sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- ❖ zwiększenie częstotliwości kursowania,
- ❖ skrócenie czasu podróży,
- ❖ integrację usług przewozowych,
- ❖ koordynację usług przewozowych w skali regionalnej,
- ❖ preferencji wykorzystania Operatora publicznego, poprzez ograniczenia dostępności części przystanków dla podmiotów innych niż Operator transportu publicznego.

Dopuszczalne jest wykonywanie usług przewozowych na obszarze gmin, z którymi Gmina Ostrowiec Świętokrzyski będzie posiadała nowe porozumienia międzygminne na organizację zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Planowana taryfa

Zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą dokonywane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji

komunikacyjnych pasażerów i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji oraz kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

Planowana sieć

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski planuje rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego polegający w szczególności na: zwiększeniu zdolności przewozowej, a co za tym idzie zwiększeniu częstotliwości kursowania, szczególnie w oczekiwanych porach. W miarę możliwości Gmina planuje rozwój przestrzenny sieci komunikacyjnej w pierwszej kolejności polegający na wydłużeniu linii istniejących na oczekiwanych trasach. W sytuacji, gdy nie będzie możliwości wydłużenia linii istniejących, pozwalających na zaspokojenie aktualnego i prognozowanego popytu, uruchamiane będą nowe linie komunikacyjne. Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. Ponadto układ sieci komunikacyjnej ulegać będzie stopniowej modyfikacji, polegającej na dostosowywaniu przebiegu tras i linii komunikacyjnych do nowego układu drogowego. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Gminy oraz oddawanych inwestycji do użytku.

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski planuje zapewnienie najwyższej funkcjonalności komunikacji miejskiej poprzez wygodne, wielokanałowe płatności za przejazd, bieżącą informację pasażerską, czy kursowanie autobusów zgodne z rozkładami jazdy. Istotną kwestią jest również zapewnienie mieszkańcom wygody i bezpieczeństwa podczas podróży komunikacją miejską.

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski planuje również: rozwój systemów komunikacji współdzielonej, przede



wszystkim infrastrukturą roweru miejskiego, integrację miejskiej komunikacji autobusowej z zewnętrznymi systemami komunikacji kolejowej i autobusowej dalekobieżnej.

Bardzo istotną planowaną kwestią jest również zmniejszanie negatywnego wpływu komunikacji publicznej na środowisko naturalne, w szczególności poprzez oparcie komunikacji miejskiej na rozwiązaniach nisko- lub zeroemisyjnych.

Ograniczenie dostępności przystanków

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski będzie dążyła do preferencji wykorzystania Operatora publicznego, poprzez ograniczenia dostępności części przystanków dla podmiotów innych niż Operator transportu publicznego np. w Śródmieściu na rzecz realizacji przewozów taborem zeroemisyjnym. Postanowienie to stanowi uszczegółowienie zadania strategicznego zawartego w Strategii Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2021-2030, które mówi o technicznym, organizacyjnym i finansowym uprzywilejowaniu transportu publicznego.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1. Formy finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy.

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

1) opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

2) rekompensaty z tytułu:

- a) utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- b) utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego Organizatora, o ile zostały ustanowione,
- c) poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

3) środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



6.2. Źródła finansowania usług przewozowych

System taryfowo biletowy

Na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz Gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego funkcjonuje **Ostrowiecka Karta Komunikacyjna (OKK)**. Jest to imienna elektroniczna karta zbliżeniowa, której użytkownikami mogą być mieszkańcy Ostrowca Świętokrzyskiego i Gmin, które zawarły

porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego, będąca kartą uprawniającą do zniżek i rabatów oraz nośnikiem biletów komunikacji miejskiej, informacji o uprawnieniach do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów oraz funkcji płatniczej, działającej na zasadzie przedpłaconej karty, tzw. elektronicznej portmonetki.¹⁴

Tabela 9 Wykaz miejscowości zaliczanych do poszczególnych stref biletowych ¹⁵.

Gmina	Miejscowości zaliczane do strefy biletowej	Oznaczenie strefy biletowej
<i>Miejska strefa biletowa</i>		
Ostrowiec Świętokrzyski	Ostrowiec Świętokrzyski	0
<i>Podmiejskie strefy biletowe</i>		
Kunów	Boksycka, Rudka, Wymysłów, Janik, Karczma Miłkowska	K1
	Kolonia Inwalidzka, Kunów	K2
	Bukowie, Chocimów, Doły Biskupie, Nietulisko Duże, Nietulisko Małe	K3
Bodzechów	Sudół, Szewna	B1
	Goździelin, Bodzechów	B2
Ćmielów	Grójec, Brzóstowa, Ćmielów	C2

W gminnych przewozach pasażerskich wykonywanych w granicach administracyjnych Gminy Ostrowiec Świętokrzyski i Gmin, które zawarły porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego obowiązują następujące rodzaje biletów ¹⁶:

- ❖ **jednoprzejazdowy** – występujący w formie papierowej lub elektronicznej, bądź zakupiony u kierowcy pojazdu,
- ❖ **karnetowy 10-przejazdowy** – bilet uprawniający do przejazdu na obszarze miejskiej strefy biletowej, występujący w formie papierowej,

¹⁴ Załącznik nr 1 do uchwały nr LXXIV/155/2022 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 30 grudnia 2022 roku w sprawie określenia zasad systemu taryfowego i opłat za przejazdy, uprawnień do samorządowych ulgowych i bezpłatnych przejazdów oraz cen za usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta Ostrowca Świętokrzyskiego oraz Gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

¹⁵ Załącznik nr 3 do uchwały nr LXXIV/155/2022 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 30 grudnia 2022 roku w sprawie określenia zasad systemu taryfowego i opłat za przejazdy, uprawnień do samorządowych ulgowych i bezpłatnych przejazdów oraz cen za usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta Ostrowca Świętokrzyskiego oraz Gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

¹⁶ Załącznik nr 1 do uchwały nr LXXIV/155/2022 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 30 grudnia 2022 roku w sprawie określenia zasad systemu taryfowego i opłat za przejazdy, uprawnień do samorządowych ulgowych i bezpłatnych przejazdów oraz cen za usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta Ostrowca Świętokrzyskiego oraz Gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



- ❖ **czasowy** – bilet uprawniający do przejazdów na obszarze miejskiej strefy biletowej na różnych liniach komunikacyjnych w czasie określonym na bilecie od momentu skasowania/aktywowania, a w przypadku przejazdu wyłącznie jednym kursem – uprawniający do przejazdu do końcowego przystanku niezależnie od czasu trwania tego kursu, występujący w formie elektronicznej,
- ❖ **okresowy** - bilet wieloprzejazdowy uprawniający do nielimitowanych bądź limitowanych przejazdów w określonym przedziale czasowym, którego ważność

rozpoczyna się od pierwszego dnia okresu jego obowiązywania, występujący w formie elektronicznej.

Ceny biletów na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz Gmin sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zatwierdzone uchwałą nr LXXIV/155/2022 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 15 grudnia 2022 r. są zróżnicowane pod względem strefy, dla której obowiązują. Wyróżnia się również bilety obowiązujące wewnątrz stref.

Źródła finansowania

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8),
- ❖ środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- ❖ udostępnianie Operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej¹⁷),
- ❖ środki Unii Europejskiej,
- ❖ środki z innych źródeł. Podstawą funkcjonowania tych źródeł jest praca przewozowa, finansowana przede wszystkim z wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz budżetowych dopłat jednostek samorządu terytorialnego.

Tabela 10 Koszt jednostkowy wzkm komunikacji miejskiej na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski w uśrednieniu miesięcznymi

Gmina Ostrowiec Świętokrzyski (uśrednienie miesięczne)

Rok	Liczba wzkm	Koszt jednostkowy wzkm
2020	73 825,68	7,87
2021	74 353,89	8,16
2022*	76 423,74	9,26

* średnia z wartości za okres od 01.2022 r. do 11.2022 r.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową w ujęciu rocznym zwiększyły się pomiędzy rokiem 2020 i 2021 o 5,45%. Włączając w porównanie rok 2022 dzięki ujęciu miesięcznemu wzrost kosztów w stosunku do roku 2021 wyniósł

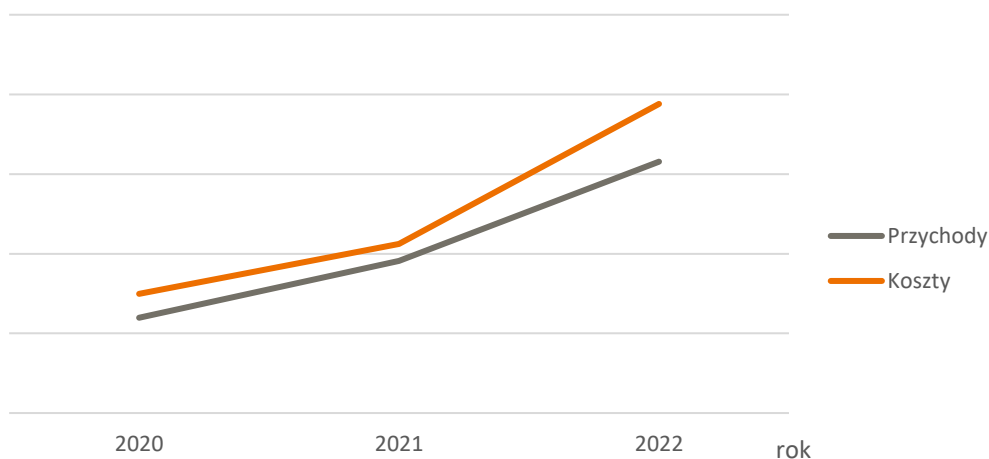
16,74 % a w stosunku do roku 2020 koszty wzrosły o 23,10 %. Jednakże koszty za cały 2022 r. są zdecydowanie wyższe z powodu braku uwzględnienia w zestawieniu grudnia 2022 r. Przyczynami drastycznego wzrostu kosztów

¹⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.



w 2022 r. był głównie dotkliwy wzrost cen paliwa (ON) i energii, pozostałych kosztów wynikających z inflacji oraz zwiększenie wynagrodzenia minimalnego. Dodatkowo wzrost kosztów wynika z korzystania przez Operatora z majątku, zakupionego przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski, a oddanego na rzecz Operatora odpłatnie. Koszty ponoszone przez

Operatora z tego tytułu są jednak rozliczane w ramach rekompensaty, stąd kwota czynszu dzierżawnego z tytułu majątku przekazanego przez Gminę MZK w ramach projektu "Ekologiczny transport miejski w Ostrowcu Świętokrzyskim" na poziomie Gminy i Operatora bilansuje się.



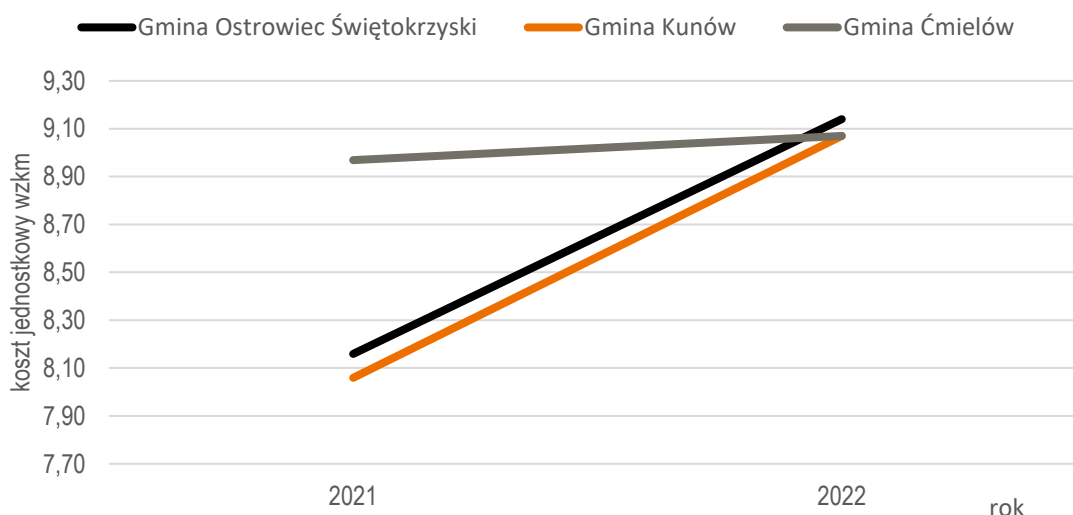
Wykres 12 Przychody i koszty ponoszone na komunikację miejską w latach 2020-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Operatora transportu.

Tabela 11 Finansowanie przewozów komunikacji miejskiej na terenie Gminy Kunów i Ćmielów w uśrednieniu miesięcznym

Rok	Gmina Kunów (uśrednienie miesięczne)		Gmina Ćmielów (uśrednienie miesięczne)	
	Liczba wzkm	Koszt jednostkowy wzkm	Liczba wzkm	Koszt jednostkowy wzkm
2021	3 100,88	8,06	3 578,91	8,97
2022*	3 752,49	9,07	1 238,84	9,07

* średnia z wartości za okres od 01.2022 r. do 11.2022 r.

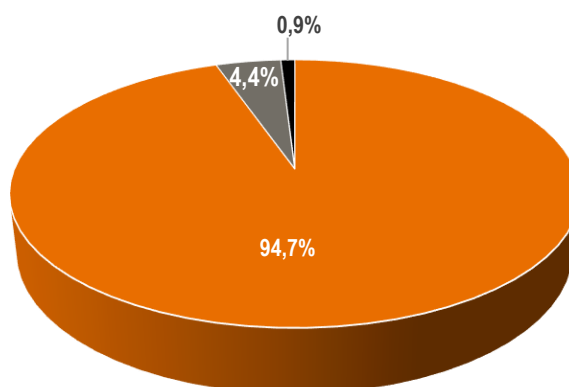


Wykres 13 Koszt jednostkowy wzkm z podziałem na gminy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Operatora publicznego transportu zbiorowego – MZK Ostrowiec Świętokrzyski.

W 2020 rekompensata wpłacona przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski wyniosła 5 200 000,00 zł. W 2021 r. rekompensata ta wzrosła do 5 683 000,00 zł. W 2021 r. rekompensatę w wysokości 272 052,78 zł uiszcila również Gmina Kunów, na terenie której od początku 2021 r. były realizowane przewozy w ramach transportu publicznego realizowane przez MZK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim na mocy porozumienia międzygminnego. Od czerwca

rekompensatę wpłacała również Gmina Ćmielów, która również została objęta porozumieniem międzygminnym i suma wpłat w 2021 r. wyniosła 40 569,29 zł. W 2022 r. rekompensata wpłacona przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski wyniosła 7 087 535,78 zł, przez Gminę Kunów 329 300,00 zł, a przez Gminę Ćmielów 63 808,07 zł (kwoty te mogą ulec zmianie po dokonaniu ostatecznego rozliczenia rekompensaty z 2022 r.).



■ Gmina Ostrowiec Świętokrzyski ■ Gmina Kunów ■ Gmina Ćmielów

Rysunek 7 Udział poszczególnych gmin w finansowaniu komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski w 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski.



Rekompensata przysługuje Operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych)¹⁸.

Organizator przekazuje Operatorowi rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku Operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez Organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną Operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

Innymi źródłami dochodów mogą być:

- ❖ przychody ze sprzedaży biletów,
- ❖ środki pochodzące z krajowych lub unijnych programów wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego o ile takowe będą dostępne a organizator będzie mógł być ich beneficjentem, w tym w szczególności dotyczące rozwoju elektromobilności,

a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,

b) kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Mając na względzie powyżej przedstawione informacje i wyniki finansowe planuje się w najbliższych latach wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez MZK Sp. z o.o. Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz innych gmin, z którymi jest i będzie zawarte stosowne porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

- ❖ usługi najmu i dzierżawy nieruchomości będących we władaniu MZK w Ostrowcu Świętokrzyskim,
- ❖ reklama pojazdowa – reklama może się też znajdować wewnątrz pojazdów transportu publicznego w gablotach reklamowych,
- ❖ wynajem pojazdów dla celów wycieczkowych krajowych, dla osób fizycznych, zakładów pracy i okazjonalne.

6.3. Rentowność linii komunikacyjnych

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest między innymi finansowany przez Gminy, z którymi podpisane zostały stosowne porozumienia międzygminne, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki

spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiągnięcie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

¹⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.



Linie komunikacyjne obsługiwane przez MZK w Ostrowcu Świętokrzyskim są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. Gmina Ostrowiec Świętokrzyski zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Gmina ciągle podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi, przystosowanymi do potrzeb osób

niepełnosprawnych, pojazdami i/lub pojazdami zeroemisyjnymi, w trosce o środowisko naturalne. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz gmin z którymi podpisane zostały stosowne porozumienia międzygminne.

Tabela 12 Zestawienie przychodów wraz z kosztami przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski w okresie 2020-2022

<i>Rok</i>	Sprzedaż biletów przejazdowych	Rekompensata z budżetu Gminy Ostrowiec Świętokrzyski	Rekompensata gmin objętych porozumieniami międzygminnymi
	[tys. zł]	[tys. zł]	[tys. zł]
2020	1 059,14	5 200,00	-
2021	1 159,90	5 995,62	312,62
2022*	1 501,94	7 087,54	393,11

*wartości zawierają symulację wyników za grudzień 2022 r. na podstawie danych za okres od stycznia do listopada 2022 r.

** brak możliwości wykonania symulacji za grudzień 2022 r. dla pozostałych przychodów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski.



7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Postulaty przewozowe

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w Ostrowcu Świętokrzyskim Gmina planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- ❖ **bezpośredniość** – możliwość dotarcia do celu bez przesiadek,
- ❖ **częstotliwość** – podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach szczytu komunikacyjnego 6:30 – 16:30, ze spiętrzeniami około godzin 7:30 i 15:30,
- ❖ **dostępność** – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział

niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,

- ❖ **informacja** – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- ❖ **niezawodność** – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- ❖ **niski koszt** – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- ❖ **prędkość** – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- ❖ **punktualność** – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- ❖ **wygoda** – udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących, wyposażenie w ładowarki USB.

Warto pamiętać, iż wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.

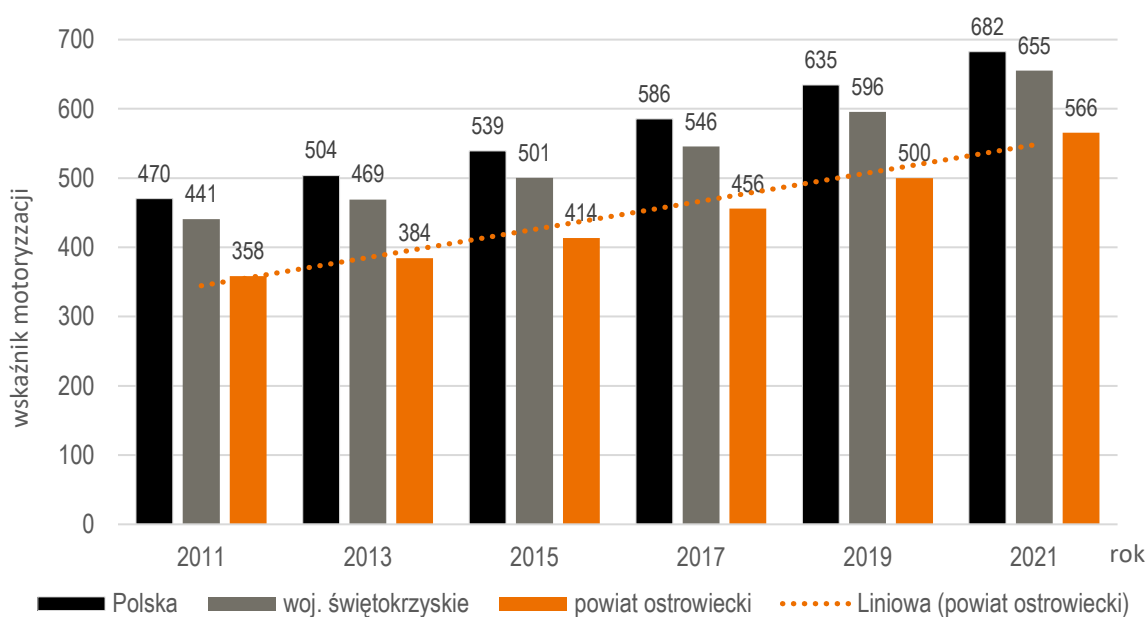
7.2. Wskaźnik motoryzacji

Zarówno w Polsce jak i całej Europie dostrzega się intensywny rozwój motoryzacji. Takie zjawisko ma bezpośrednie konsekwencje i wpływa na wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego, kongestię na drogach i pogarszającą się jakość życia osób zamieszkujących tereny zurbanizowane. Prowadzona w wielu regionach polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców

i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Gminie, aby uwzględnić postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego. Wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w gminie, w przeliczeniu na 1000 osób.

$$\text{wsk. motoryzacji} = \frac{\text{liczba pojazdów}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji (pojazdy samochodowe) w Polsce, województwie świętokrzyskim i powiecie ostrowieckim (ze względu na dostępność udostępnianych danych wyłącznie z dokładnością do poziomu powiatu).



Wykres 14 wskaźnik motoryzacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

W każdym analizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji rosła w powiecie ostrowieckim, lecz była zdecydowanie niższa od wartości wskaźnika motoryzacji odnotowywanego w tym samym okresie na obszarze całego województwa świętokrzyskiego i kraju. W 2021 roku wskaźnik ten wyniósł w powiecie ostrowieckim ponad 566 samochodów na 1 000 mieszkańców (wzrost o 208 samochodów, tj. 57,8 % w stosunku do 2011 roku). Choć wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie ostrowieckim jest niższa niż w województwie świętokrzyskim i kraju, to warto podkreślić, iż tempo jego wzrostu kształtuje się na wyższym poziomie, gdzie +48,7% w województwie świętokrzyskim i +45,1% w Polsce w odniesieniu do wartości odnotowanych w 2011 roku. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że rokrocznie

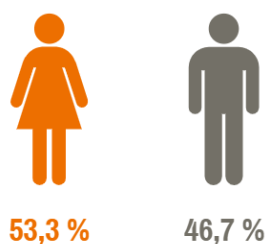
wzrasta liczba samochodów osobowych, które stanowią realną konkurencję dla usług publicznego transportu zbiorowego. Jednakże należy także dostrzec, iż rosnąca liczba pojazdów indywidualnych może być wywołana chociażby niewystarczającą i niedostatecznie dostosowaną do potrzeb mieszkańców komunikacją zbiorową, przez co mieszkańcy terenu niejako zmuszeni są do odbywania podróży samochodem osobowym. W związku z powyższym działania władz lokalnych powinny być w pierwszej kolejności skierowane na poprawę dostępności i jakości usług publicznego transportu zbiorowego, zarówno w zakresie taboru, informacji przestrzennej jak i częstotliwości kursowania.



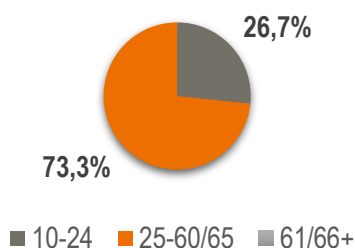
8. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

8.1. Metryka respondentów

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Gminy Ostrowiec Świętokrzyski. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 23.12.2022 r. do 12.01.2023 r.

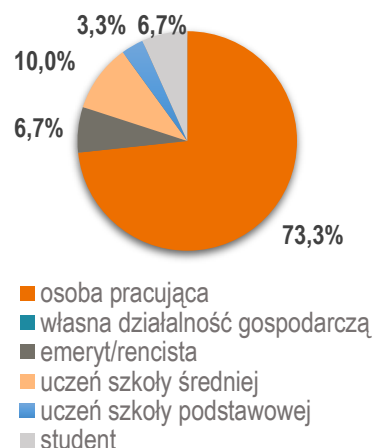


Najliczniejszą grupą wśród respondentów były osoby w przedziale wiekowym 25-60/65 lat, czyli osoby zaliczane do osób w wieku produkcyjnym. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku 10-24. Niestety nie odnotowano odpowiedzi osób w wieku poprodukcyjnym (61/65+), co mogło być spowodowane udostępnieniem ankiety tylko w wersji internetowej.



Wykres 15 Struktura wiekowa respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Najliczniejszą grupą osób, które wzięły udział w badaniu to mieszkańcy aktywni zawodowo. Zatem ich potrzeby transportowe dotyczą zarówno dojazdów do/z pracy, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Liczną grupę stanowią również osoby uczące się lub studiujące, dla których priorytetem jest dotarcie do placówek oświaty, a także potrzeby transportowe związane z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż ważną grupę wśród respondentów stanowią osoby, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.



Wykres 16 Aktywność zawodowa respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

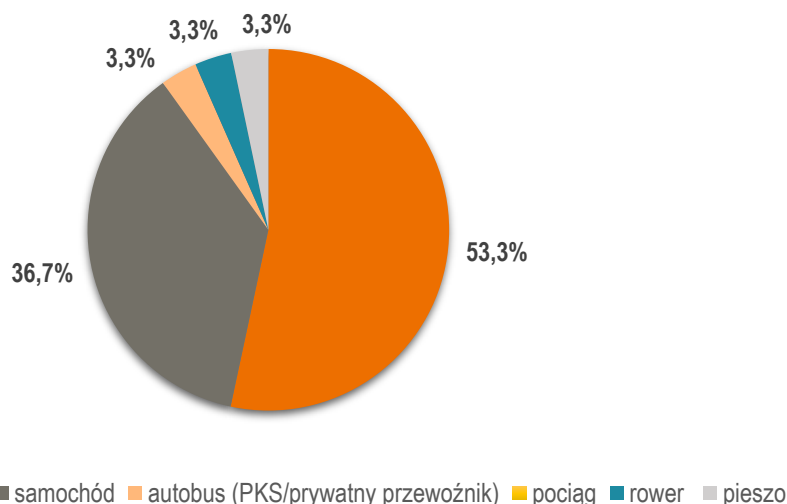
Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem wyższym (53,3%), a po nich osoby z wykształceniem średnim (30%). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie podstawowe/gimnazjalne (3,33%).



8.2. Analiza wyników badań

W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy. Obie grupy w pierwszym pytaniu zostały poproszone o określenie częstotliwości

wykorzystywania różnych środków transportu. Analizując, jak często respondenci wykorzystują autobus w podróżach okazuje się, iż 53,3% ankietowanych wykorzystuje ten środek transportu, natomiast 36,7% respondentów wybiera samochód osobowy jako kierowca lub pasażer.

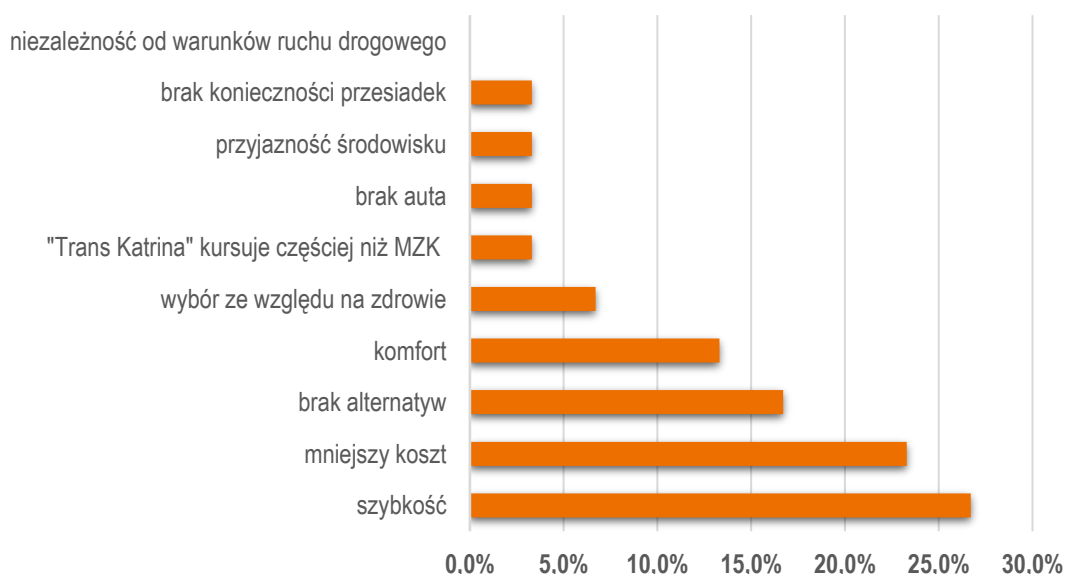


Wykres 17 Pytanie: "Jakim środkiem transportu najczęściej Pan/i podróżuje?"

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym

powodem była szybkość (26,7%), koszt podróży (23,3%) i komfort podróży (13,3%).



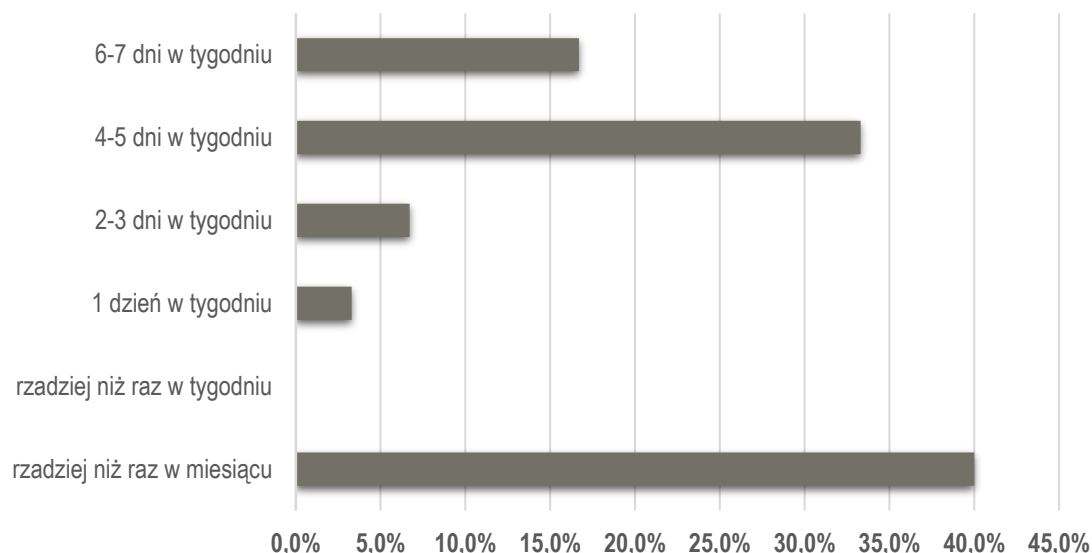
Wykres 18 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

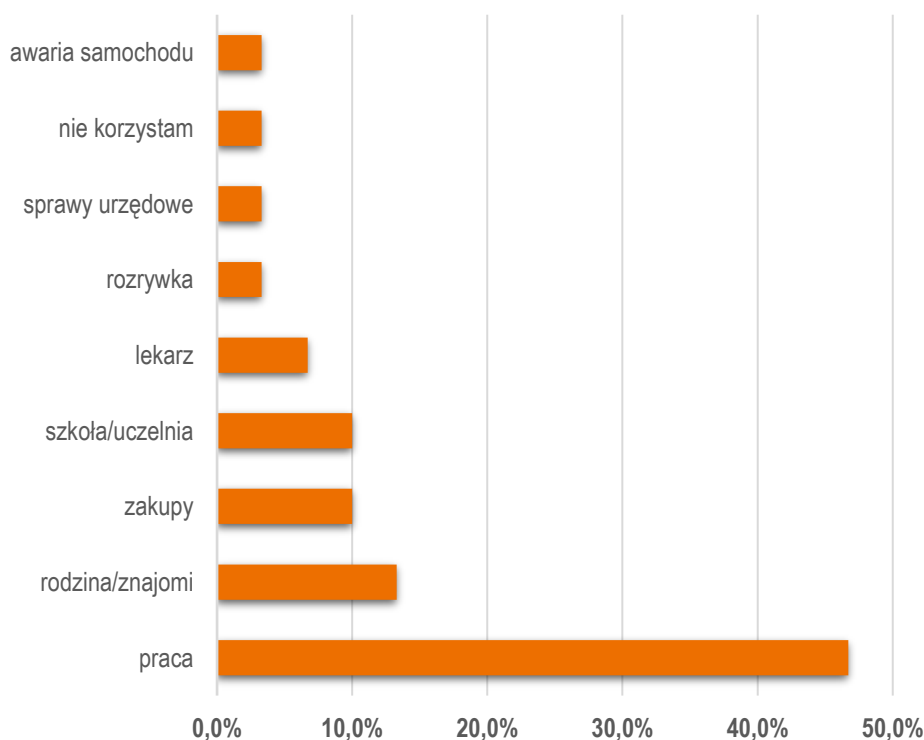


Wyniki ankiety skierowanej do użytkowników komunikacji zbiorowej

Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją rzadziej niż raz w miesiącu (40%). 33,3% badanych zadeklarowało, że podróżuje od 4 do 5 dni w tygodniu, 6-7 dni w tygodniu (16,7%) lub 2-3 dni w tygodniu (6,7%). Sporadycznie raz w tygodniu podróżuje 3,3%.



Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży komunikacją zbiorową ankietowani wskazywali obiekty związane z pracą (46,7%), rodzina/znajomi (13,3%), zakupami (10%) i szkołą/uczelnią (10%).



Wykres 19 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

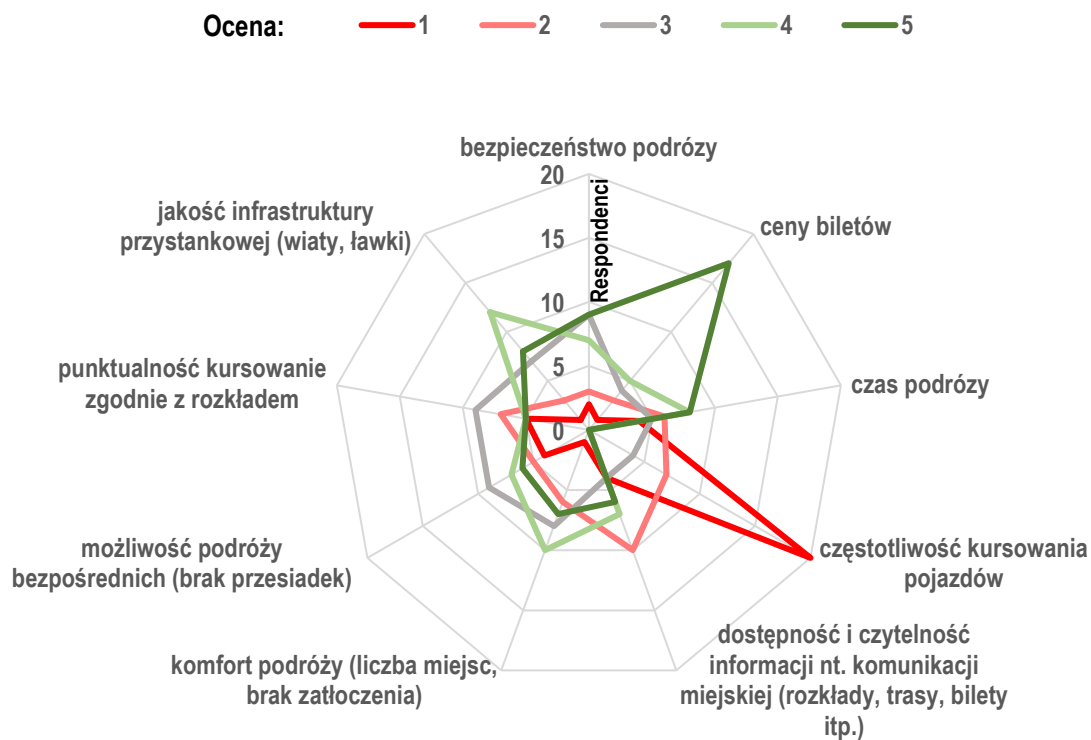


Ocena komunikacji autobusowej

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów.

pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).

Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej



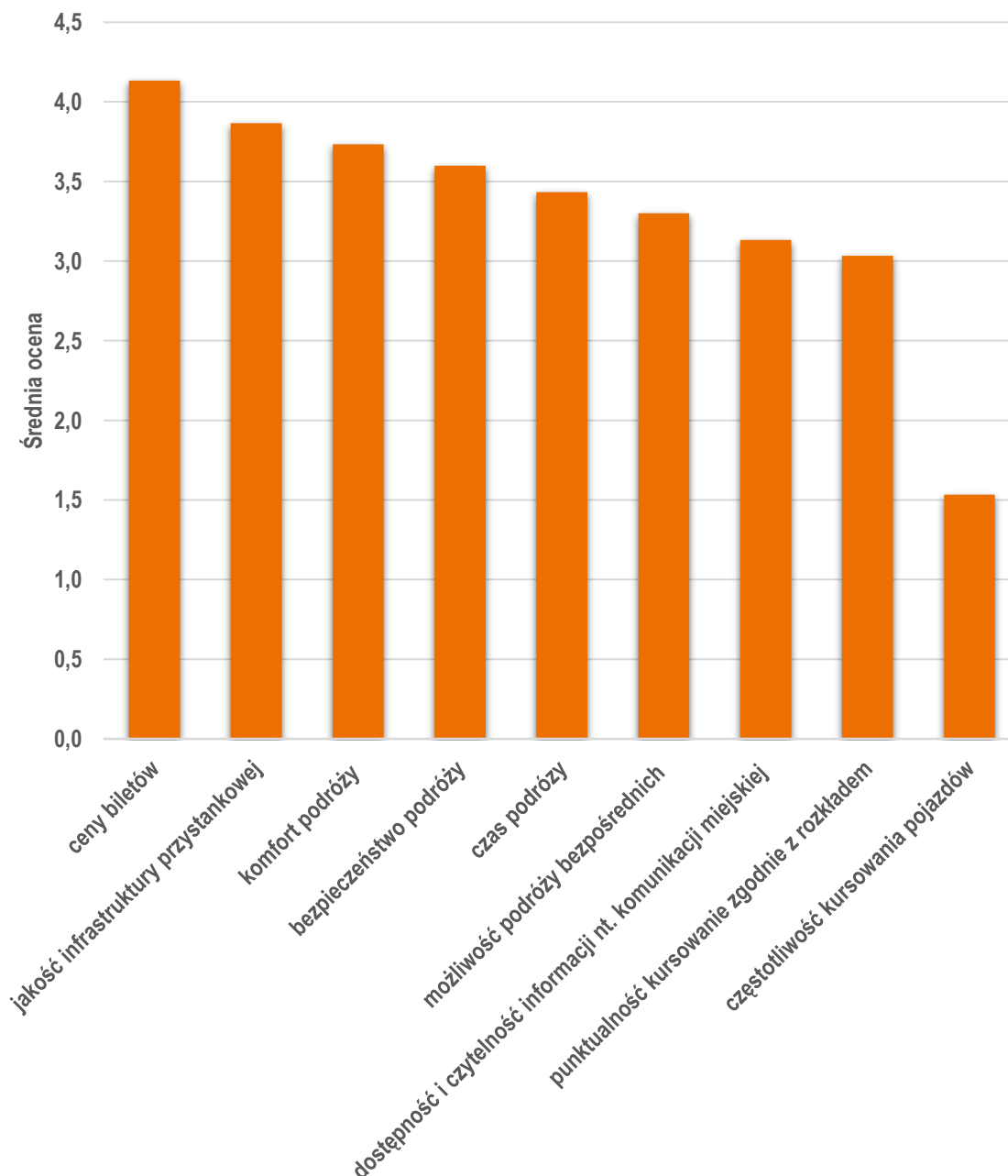
Wykres 20 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostały ocenione ceny biletów (średnia ocena: 4,1). Na dobrym poziomie oceniono również jakość infrastruktury przystankowej (średnia ocena: 3,9) oraz komfort podróży (średnia ocena: 3,7).

Podróźni byli zadowoleni również z bezpieczeństwa podróży. Aspektem, który oceniono zdecydowanie najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 1,5).

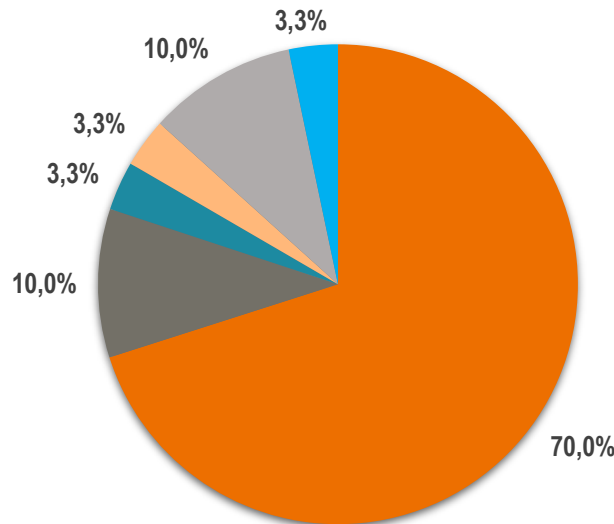


Wykres 21 Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



W odpowiedzi na pytanie: „Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?” najczęściej respondentów, ponieważ aż 70 % wskazało zwiększenie częstotliwości kursowania. Istotnymi elementami do

poprawy w funkcjonowaniu komunikacji publicznej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski jest również: poprawienie punktualności (10%) oraz dostosowanie czasów odjazdów do pracy/szkoły (10%).



- zwiększenie częstotliwości kursowania
- poprawienie punktualności
- zmniejszenie zatłoczenia
- skrócenie czasu jazdy
- zsynchronizowanie różnych środków transportu
- dostosowanie czasów odjazdów do pracy/szkoły
- poprawa bezpieczeństwa
- poprawa estetyki

Wykres 22 Odpowiedź na pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną. W odpowiedziach na pytania otwarte najczęściej postulowanymi zmianami było **zwiększenie częstotliwości kursów, szczególnie w godzinach wieczornych i weekendy**. W Gminie największe problemy komunikacyjne mają mieszkańcy osiedli: **Ludwików, ul. Zyguntówka** (szczególnie w godzinach porannych i w weekendy), **Gutwin, Częstocice**. Według mieszkańców Gminy lepszemu skomunikowaniu brakuje również na **ul. Kilińskiego**, gdzie znajduje się dużo zakładów pracy, w związku

z czym respondenci postulują o wprowadzenie nowej linii, która skomunikowałaby tą ulicę z pozostałymi rejonami Gminy oraz zwiększenie częstotliwości kursowania obecnie funkcjonującej linii.

Należy mieć jednak na uwadze, że zwiększenie częstotliwości kursów oznacza wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej, wzrost rekompensaty itp. W związku z czym istotną kwestią jest **racjonalizacja obecnie funkcjonujących linii autobusowych oraz ich dostosowanie do preferencji mieszkańców**.

Zarówno mieszkańcy regularnie korzystający z komunikacji miejskiej, jak i z samochodów osobowych sygnalizują także problemy komunikacyjne z **Dworcem PKP**. Mieszkańcy postulują o wprowadzenie nowej linii autobusowej,



która połączyłaby inne rejony Gminy Ostrowiec Świętokrzyski z Dworcem PKP oraz o lepszą synchronizację rozkładów jazdy z odjazdami i przyjazdami pociągów. Wielu mieszkańców ubiega

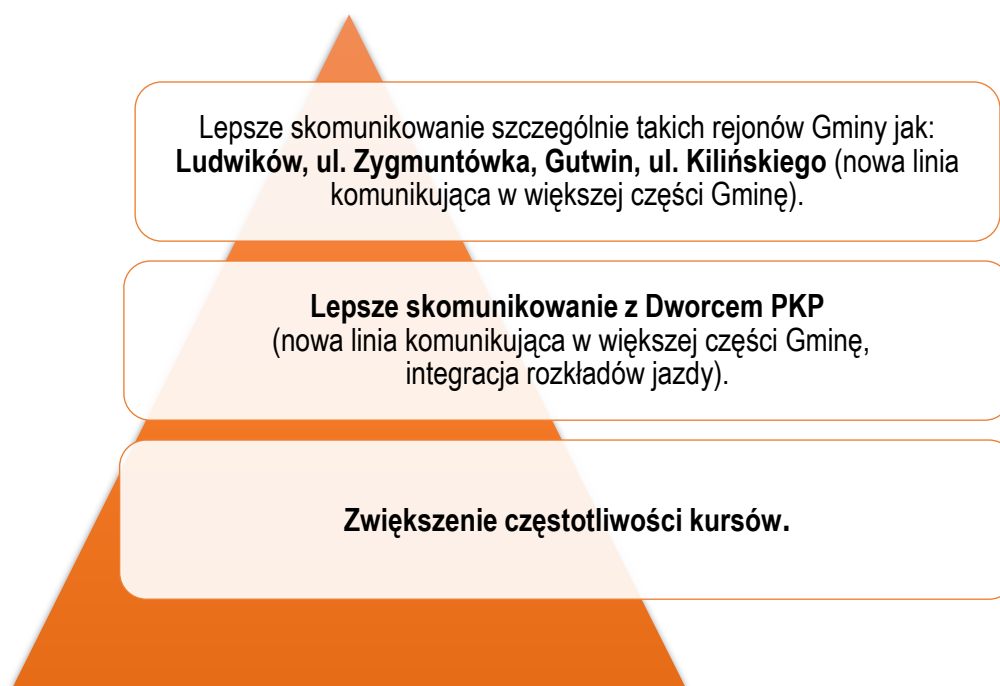
się również o skomunikowanie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski z **Gminą Waśniów** oraz przedłużenie linii nr 6 do osiedla **Piaski - Henryków**.

8.3. Podsumowanie

Wyniki badań ankietowych wskazują, że w przypadku planowania ofert usług przewozowych należy szczególną uwagę zwrócić na różne rodzaje aktywności człowieka, styl życia, status materialny, dyspozycje czasowe i inne uwarunkowania mogące mieć wpływ na zmianę zachowań transportowych.

Badanie ankietowe wskazuje na dość dużą popularność komunikacji zbiorowej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski, którym porusza się ponad połowa respondentów. Mieszkańcy wybierają ten środek transportu głównie ze względu na cenę. Najwięcej ankietowanych korzysta z komunikacji miejskiej 4-5 dni w tygodniu podróżując do pracy, szkoły i rodziny. Mieszkańcy Gminy oceniają, że

najlepszymi aspektami komunikacji miejskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim są ceny biletów, infrastruktura przystankowa oraz komfort i bezpieczeństwo podróży. Natomiast elementami, na których poprawę trzeba skupić szczególną uwagę jest poprawa częstotliwości kursowania autobusów wraz z ewentualnością wprowadzenia nowych linii oraz poprawa punktualności i dostosowanie rozkładów jazdy do czasów pracy i nauki mieszkańców oraz odjazdów i przyjazdów komunikacji kolejowej. Poniżej na rysunku zaprezentowano najistotniejsze postulaty dla mieszkańców Gminy Ostrowiec Świętokrzyski, które przyczynią się do poprawy satysfakcji korzystania z komunikacji miejskiej.



Rysunek 8 Najistotniejsze postulaty dla mieszkańców Gminy, które przyczynią się do poprawy satysfakcji korzystania z komunikacji miejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



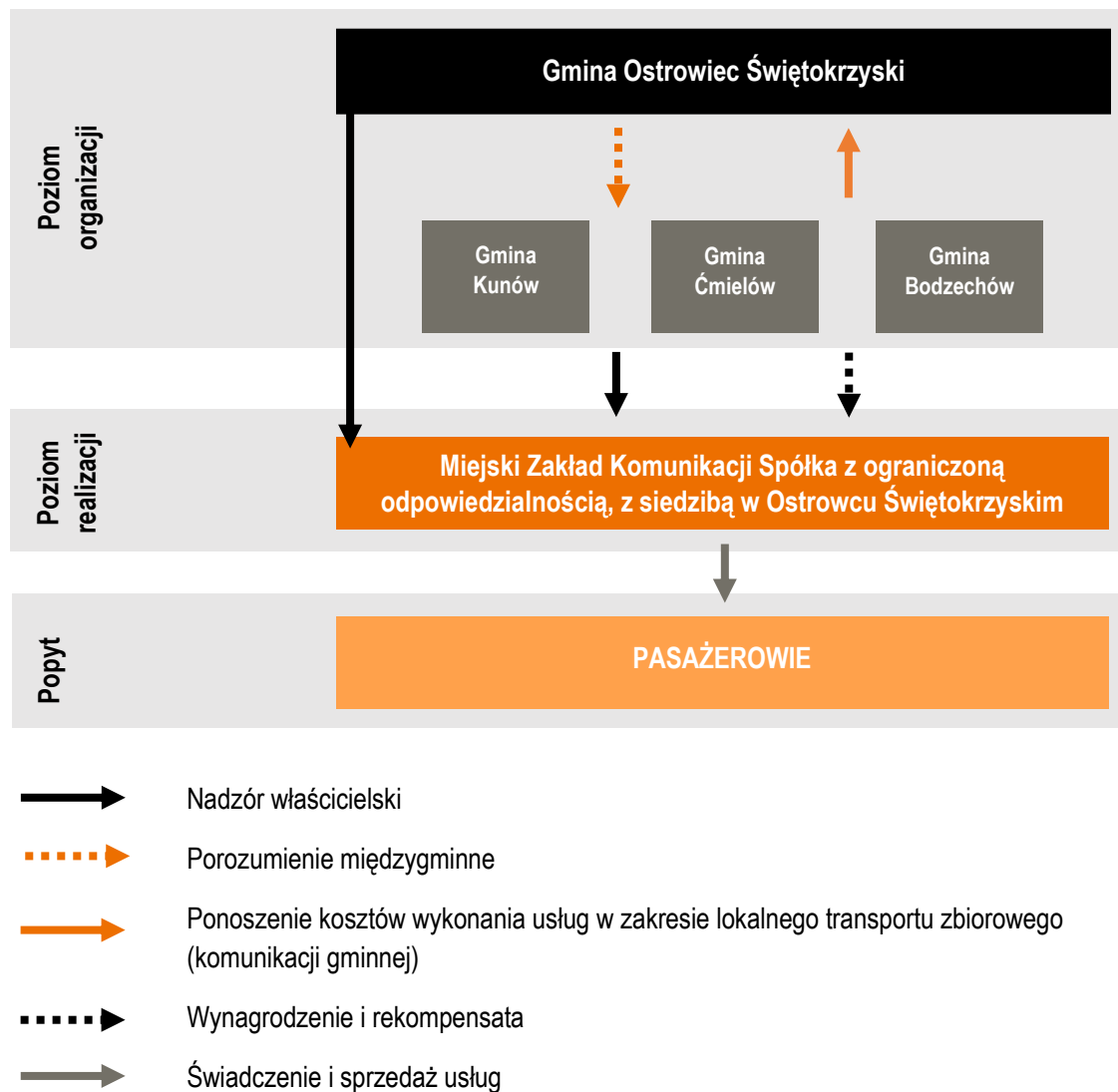
9. Zasady organizacji rynku przewozów

9.1. Gmina Ostrowiec Świętokrzyski jako organizator transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Do zadań organizatora należy między innymi:

- ❖ planowanie rozwoju transportu,
- ❖ organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.



Rysunek 9 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023 r.
Źródło: opracowanie własne.



Za organizację transportu publicznego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski i gminach, z którymi podpisane zostało stosowne porozumienie w sprawie organizacji PTZ, odpowiada Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, reprezentowana przez Prezydenta Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego. W imieniu Prezydenta, określone w art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora

publicznego transportu zbiorowego, wykonuje Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego.

Poniższa tabela przedstawia zadania ustawowe wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

Tabela 13 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego



Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo Przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego
Realizacji dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	MZK Sp. z o. o. w Ostrowcu Świętokrzyskim
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego

9.2. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Ostrowiec Świętokrzyski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnienie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje dotyczące godzin odjazdów środków transportu. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski znajduje się 312 przystanków komunikacyjnych¹⁹.

Zgodnie z art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- ❖ przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina,
- ❖ wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Zgodnie z powyższymi zapisami na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski należy dążyć do ujednolicenia wiat przystankowych na wszystkich drogach bez względu na kategorię tych dróg.

Odwołując się do zapisów z rozdziału 5, Gmina Ostrowiec Świętokrzyski będzie dążyła do preferencji wykorzystania Operatora publicznego, poprzez ograniczenia dostępności części przystanków dla podmiotów innych niż Operator transportu publicznego.

¹⁹ Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego z dnia 06.06.2022 poz. 2125. Uchwała nr LXIII/53/2022 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 30.05.2022 w sprawie zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, warunków i zasad korzystania z nich oraz opłat za ich korzystanie.



10. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

10.1. Informacje ogólne

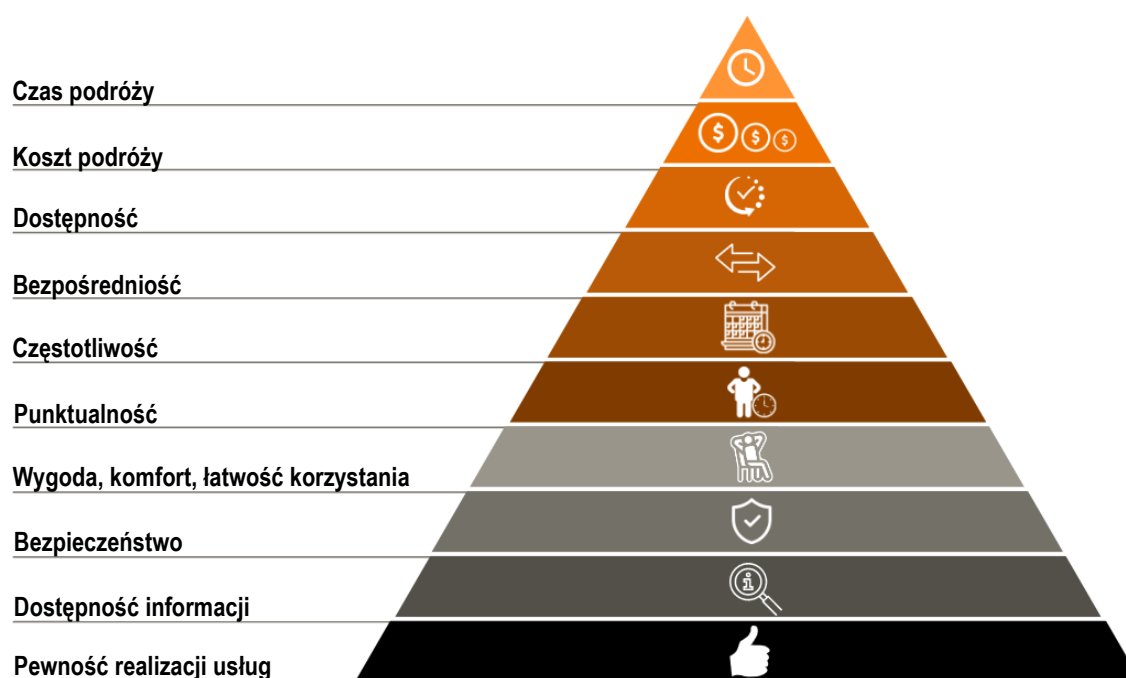
Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej.

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na

usługi publicznego transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie–użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Poniżej przedstawiono przykładowe postulaty transportowe i sposoby ich realizacji:



Rysunek 10. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

- ❖ **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- ❖ **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego,
- ❖ **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- ❖ **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,



- ❖ **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- ❖ **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- ❖ **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków,
- zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym,
- ❖ **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- ❖ **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- ❖ **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

10.2. Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego – rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

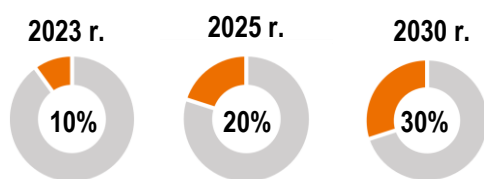
Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest on źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenia hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym. Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- ❖ tlenek azotu (NO_x),
- ❖ węglowodór (HC),
- ❖ tlenek węgla (CO).

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki pojazdów. W tym właśnie celu tworzone są tzw. „zielone strefy”, do których wjechać mogą pojazdy z silnikiem spalinowym spełniającym odpowiednią normę EURO lub pojazdy zeroemisyjne. Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu zeroemisyjnego w Polsce. Możliwości zaproponowane w UoEiPA mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa



energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców, do 1 stycznia 2028 roku, powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów, co oznacza, że Gmina Ostrowiec Świętokrzyski jest bezpośrednio zobligowana do osiągnięcia ww. prognozy.



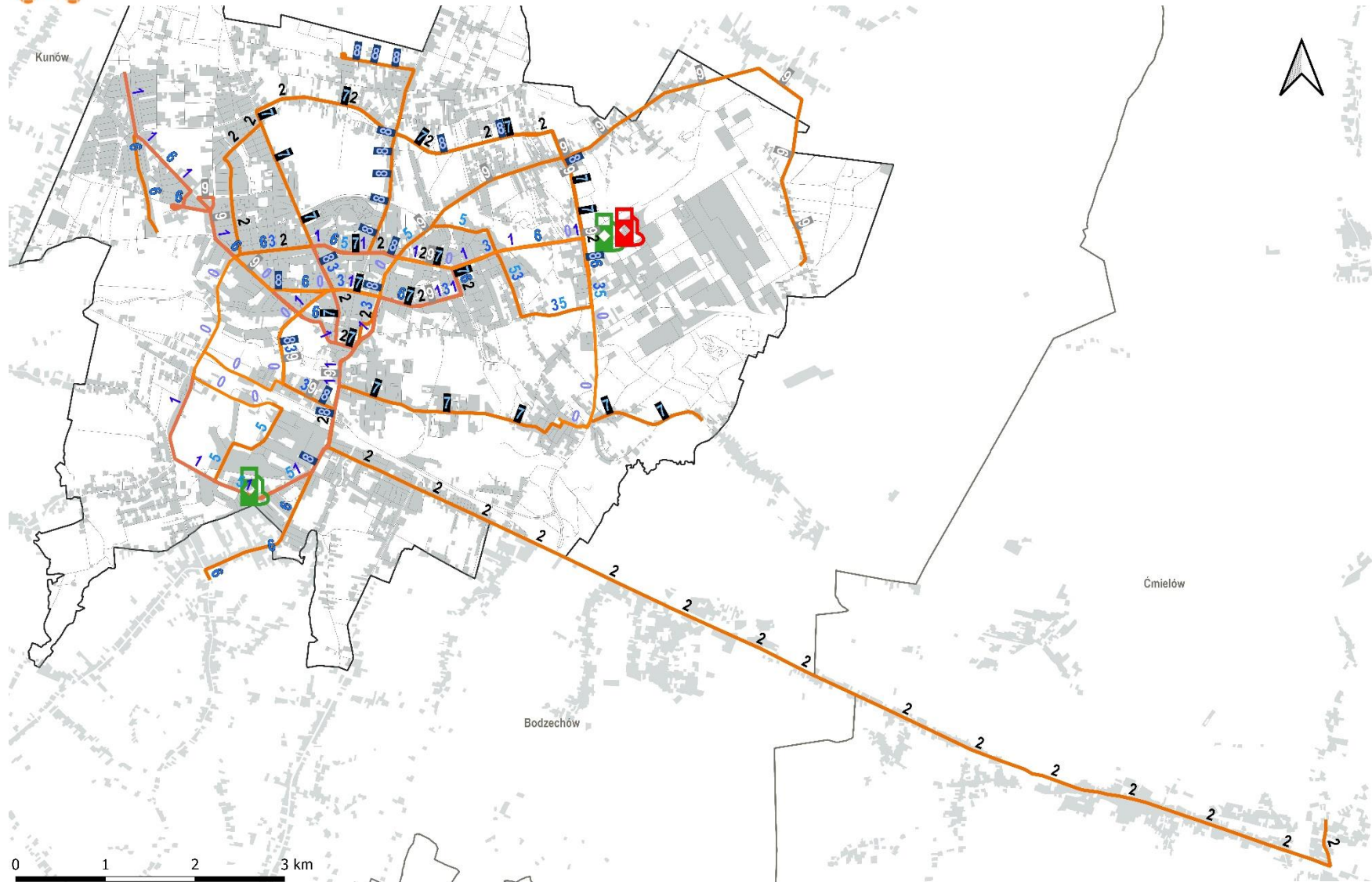
Spełniając założenia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu w jednym z wariantów zakładała do 1 stycznia 2023 r. wprowadzenie do taboru 4 pojazdów zeroemisyjnych, co zostało zrealizowane z nadwyżką, ponieważ obecnie w taborze przewoźnika MZK Sp. z o.o. znajduje się 8 autobusów zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym, co przewyższa również analizowany stan na 1 stycznia 2025 r. Inwestycja ta została zrealizowana w ramach projektu pn.: „Ekologiczny transport miejski w Ostrowcu Świętokrzyskim – III etap”. Zgodnie z ww. projektem powstały również 2 jednowyjściowe stacje szybkiego ładowania 150 kW oraz 3 dwuwyjściowe stacje ładowania 40 kW. Stacje zlokalizowane są na bazie Operatora przy ul. Jana Samsonowicza w Ostrowcu Świętokrzyskim. Obecnie wprowadzone do komunikacji publicznej

pojazdy zeroemisyjne obsługują następujące linie: **0, 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9.**

Analiza kosztów i korzyści przewiduje dalsze doposażanie komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski w autobusy zeroemisyjne i tak do 1 stycznia 2028 r. w taborze znajdować się będzie co najmniej 10 takich autobusów. Jednakże IV etap projektu pn.: „Ekologiczny transport miejski w Ostrowcu Świętokrzyskim” przewiduje wprowadzenie kolejnych 9 szt. zeroemisyjnych, autobusów z napędem elektrycznym już w 2023 r. oraz budowę stacji ładowania. Stacje zlokalizowane będą:

- na bazie Operatora przy ul. Jana Samsonowicza w Ostrowcu Świętokrzyskim: 2 sztuki jednowyjściowych stacji szybkiego ładowania o mocy 150 kW oraz 3 sztuki dwuwyjściowych stacji ładowania o mocy 80 kW (2x40kW)
- na końcowym przystanku trasy autobusu (ul. Świętokrzyska): 1 sztuka jednowyjściowej stacji szybkiego ładowania o mocy 150 kW.

Zważając zatem na konieczność zachowania restrykcyjnych norm oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego Gmina Ostrowiec Świętokrzyski wywiązuje się z nałożonych na nią zadań oraz planuje dalszy zakup i eksploatację na swoim terenie pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy stanu powietrza oraz wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców Gminy. Eksploatacja pojazdów zeroemisyjnych zamiast pojazdów spalinowych na terenie Gminy pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego, co także przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu.



Legenda

- Granice gmin powiatu ostrowieckiego
- Gmina Ostrowiec Świętokrzyski
- Zabudowa

Linie autobusowe obsługiwane przez autobusy zeroemisyjne



Planowe stacje ładowania autobusów zeroemisyjnych



Obecnie istniejące stacje ładowania autobusów zeroemisyjnych

Rysunek 11 Linie autobusowe obsługiwane przez tabor zeroemisyjny wraz z obecnymi i planowanymi stacjami ładowania
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski, stan na grudzień 2022 r.

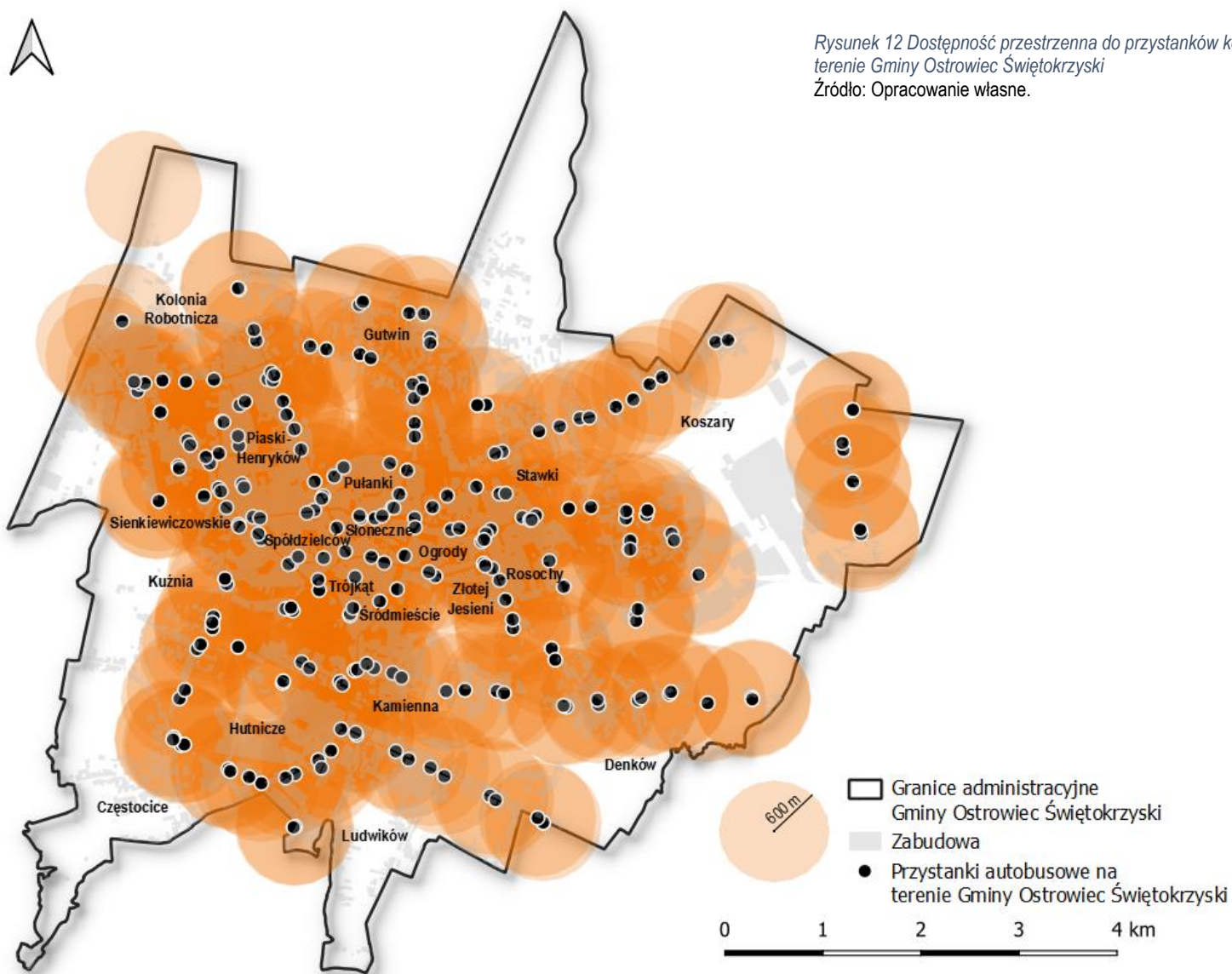


10.3. Standardy usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojścia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych, wiejskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m.

Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in.

od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsca kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne.





10.4. Dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego. Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

Odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji istniejących barier w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych:

- ❖ odpowiednich decyzjach dotyczących **taboru przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych**,
- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej **możliwie blisko źródeł ruchu** (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej **połączonej z lokalizacją ciągów pieszych**,
- ❖ **eliminowanie barier** poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- ❖ umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, **podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej**,

- ❖ **optymalizowanie gęstości przystanków** komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”,
- ❖ stosowaniu **systemu ulg** w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną — dlatego będą wybierać komunikację zbiorową. Gmina, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatora publicznego transportu zbiorowego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski.

W rozdziałach 10.4.1—10.4.3 niniejszego Planu transportowego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną gminnych przewozów pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w zakresie informacji pasażerskiej.



10.4.1. Standardy w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji

bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.).

Odpowiednia organizacja przystanku

- wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Odpowiednie wyposażenie przystanku

- wiatła powinny mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni,
- wiatła powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem,
- w pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna,
- na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

Dostępność przystanku

- dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki autobusowe powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride,
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży,
- wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatłą.

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz

renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.



10.4.2. Standardy w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi przewozów na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz gminach, z którymi zostało zawarte stosowne porozumienie międzygminne planuje się, iż nowo zakupione pojazdy będą w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Szczególne znaczenie będą miały parametry taboru w zakresie:

- ❖ poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% **niską podłogą** bez progów poprzecznych wewnątrz),
- ❖ wyposażenie w tzw. „**przyklęk**”, zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- ❖ instalacji **urządzeń sygnalizacyjnych** dla pasażerów,
- ❖ liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- ❖ **dostępności informacji wizualnej** dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- ❖ **systemu monitoringu** przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- ❖ wyposażenia pojazdów w system **lokalizacji autobusów** w czasie rzeczywistym,
- ❖ pojazdów wyposażonych w **ładowarki USB** (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- ❖ pojazdów wyposażonych w **klimatyzację**.

10.4.3. Standardy w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno-poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- ❖ **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
 - ❖ **informacja wizualna**, która umożliwia podróże osobom niedosłyszącym.
- Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników.



11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej

wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów ww. rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- ❖ zamieszczenie go na swojej stronie internetowej,
- ❖ przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
- ❖ przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,
- ❖ zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Minimalny zakres informacji, które powinny być dostępne dla pasażera przedstawia się następująco:



**Informacja
pasażerska
w pojazdach**

oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu,

oznaczenie numeru linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,

informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,

schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,

informacja pasażerska w pojazdach – uproszczony schemat bieżącej, wykonywanej aktualnie linii – klient dzięki temu sam będzie mógł lokalizować swoje położenie,

system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy etc. (w każdym pojeździe wprowadzanym do eksploatacji),

oznaczenia Organizatora i Operatora.

**Informacja
pasażerska na
przystankach
komunikacyjnych**

nazwa przystanku i numer słupka,

informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim,

informacja o statusie przystanku (np. przystanek na życzenie),

informacja taryfowa,

regulamin przewozu,

informacja dynamiczna o czasie przyjazdu na przystanek,

informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtowaniu sieci komunikacyjnej,

rozkład jazdy zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki zawierający: kierunek jazdy autobusów, wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, godziny odjazdów autobusów, nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, okres obowiązywania rozkładu jazdy, legendą tłumacząca użyte w rozkładzie tłumaczenia.



Obecnie System Informacji Pasażerskiej obejmuje:

- ❖ rozkłady jazdy w wersji papierowej na przystankach autobusowych,
- ❖ rozkłady jazdy w Internecie pod adresem: <https://rozklad.mzkostrowiec.pl/>,
- ❖ dynamiczną informację pasażerską przekazującą bieżącą informację na tablicach zlokalizowanych na 6 wybranych przystankach, która online przekazuje rzeczywistą informację o czasie przyjazdu danej linii,
- ❖ internetową informację pasażerską dostępną poprzez stronę WWW mzkostrowiec.pl, działającą również w wersji mobilnej, prezentującą rzeczywisty rozkład jazdy z każdego przystanku. Interfejs użytkownika zapewnia między innymi:

- wybór linii i przystanku z listy,
- aktualną informację dotyczącą odjazdów z wybranego przystanku,
- linie autobusowe z wybranego przystanku,
- reprezentacja rzeczywistej pozycji pojazdów na mapie Gminy.

Zgodnie z V etapem projektu Ekologiczny Transport Miejskie w Ostrowcu Świętokrzyski w latach 2023-2026 planuje się wyposażenie przystanków komunikacyjnych o największej liczbie pasażerów w system dynamicznej informacji pasażerskiej składający się z co najmniej 37 elektronicznych tablic prezentujących rzeczywistą godzinę odjazdu autobusu, aktualną godzinę oraz komunikaty o zakłóceniach w ruchu.

Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

Tabela 14 Proponowany układ lokalizacji tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej

Nr	Nazwa	Ilość obsługiwanych linii wg nowego rozkładu
1	Ostrowiec Św. / 3 Maja	9
2	Ostrowiec Św. / 3 Maja	10
3	Ostrowiec Św. / Chrzanowskiego	7
4	Ostrowiec Św. / Chrzanowskiego	5
5	Ostrowiec Św. / Długa	6
6	Ostrowiec Św. / Ilżecka	8
7	Ostrowiec Św. / Ilżecka	8
8	Ostrowiec Św. / Ilżecka	8
9	Ostrowiec Św. / Jana Pawła II	5
10	Ostrowiec Św. / Jana Pawła II	9
11	Ostrowiec Św. / Jana Pawła II	12
12	Ostrowiec Św. / Kilińskiego	1
13	Ostrowiec Św. / Mickiewicza	4
14	Ostrowiec Św. / Mickiewicza	2
15	Ostrowiec Św. / Miodowa (pętla)	1 (3)
16	Ostrowiec Św. / Okólna	11
17	Ostrowiec Św. / Polna	6
18	Ostrowiec Św. / Polna	6
19	Ostrowiec Św. / Polna	6
20	Ostrowiec Św. / Radwana	10
21	Ostrowiec Św. / Rynek Denkowski	3
22	Ostrowiec Św. / Samsonowicza	14
23	Ostrowiec Św. / Sandomierska	1
24	Ostrowiec Św. / Sandomierska	1
25	Ostrowiec Św. / Sienkiewicza	7
26	Ostrowiec Św. / Sienkiewicza	9
27	Ostrowiec Św. / Starokunowska	5
28	Ostrowiec Św. / Szymanowskiego	4
29	Ostrowiec Św. / Świętokrzyska /boczna	5
30	Ostrowiec Św. / Traugutta	7
31	Ostrowiec Św. / Żabia	3
32	Ostrowiec Św. / Hedy ps., „Szary”	3
33	Ostrowiec Św. / Świętokrzyska	2
34	Ostrowiec Św. / 11 Listopada	5



35	Ostrowiec Św. / Dąbrowskiej	8
36	Ostrowiec Św. / Waryńskiego	9

37*	Ostrowiec Św. / Żeromskiego	3
38*	Ostrowiec Św. / Długa	6

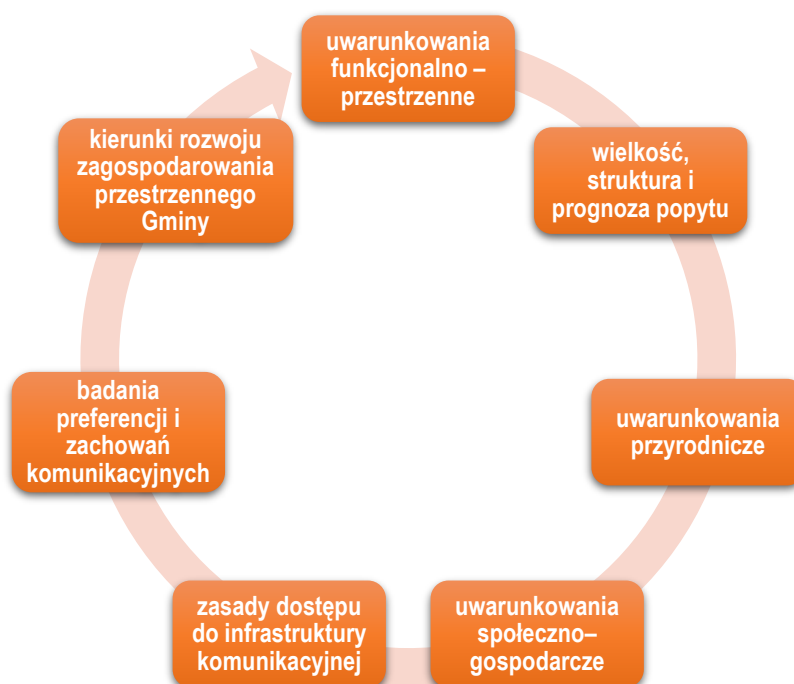
*rezerwowe

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka,

skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 13 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie
Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces

wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gminy.



Tabor

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski o autobusy niskoemisyjne lub zeroemisyjne. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien być dostępny

dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej (zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 10.4.2. niniejszego dokumentu).

Integracja systemu publicznego transportu zbiorowego



Integracja międzygałęziowa i funkcjonalna

Cel: ułatwienie przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu.

Sposób realizacji: dążenie do skoordynowania rozkładu jazdy linii autobusowej dowozowej z rozkładem jazdy kolei oraz z istniejącym transportem powiatowym i ponad powiatowym.



Integracja technologiczna

Cel: poprawa jakości świadczonych usług transportowych.

Sposób realizacji: kompatybilność systemów informatycznych w urządzeniach sterowania ruchem, w systemach łączności oraz w portalach informacji dla podróżnych.



Integracja instytucjonalna

Cel: poprawa organizacji transportu na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski i gmin ościennych.

Sposób realizacji: zapewnienie jednolitości wymagań w sporządzanych specyfikacjach warunków zamówienia publicznego, gwarantującej kompatybilność tworzonych systemów zarządzania i informacji. Koordynowanie oferty przewozowej świadczonej przez poszczególnych operatorów o różnym zasięgu terytorialnym. Koordynowanie procesów planowania, projektowania, budowy, modernizacji, wprowadzania do użytku, eksploatacji i utrzymania systemu transportowego.



Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego



W okresie planowania (do 2033 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- ❖ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2023–2033,
- ❖ regularne prowadzenie badań marketingowych, co 2–3 lata, dotyczących:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
 - rentowności kursów wykonywanych poza granice Gminy,
- ❖ prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym co 3–4 lata,
- ❖ rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
- ❖ realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.



W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Ostrowca Świętokrzyskiego korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać

możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W rozdziale 13 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji Planu transportowego.

Projekt Ekologiczny Transport Miejski w Ostrowcu Świętokrzyskim

Projekt został podzielony na V etapów, celami projektu są:

Poprawa jakości powietrza na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski poprzez ograniczenie emisji pyłów i substancji szkodliwych do atmosfery z transportu publicznego,

zwiększenie dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych,

zwiększenie wykorzystania miejskiego transportu publicznego,

podniesienie atrakcyjności publicznego transportu miejskiego,

zwiększenie atrakcyjności osadniczej i inwestycyjnej Ostrowca Świętokrzyskiego.

W I etapie zrealizowano:

- ❖ wymianę 10 wyeksploatowanych autobusów miejskich poprzez zakup 10 nowych autobusów (1 autobusu hybrydowego oraz 9 autobusów niskoemisyjnych spełniających normę EURO VI),
- ❖ budowę bazy transportowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą drogową,
- ❖ modernizację 40 przystanków poprzez montaż nowoczesnych wiat przystankowych,
- ❖ zakup i wdrożenie systemu biletu zintegrowanego/karty miejskiej,
- ❖ budowę parkingów Park&Ride, (jeden parking tego typu funkcjonuje przy bazie Operatora transportu publicznego przy ul. J. Samsonowicza), Bike&Ride (obecnie funkcjonują dwa tego typu parkingi: przy ul. J. Samsonowicza oraz przy ul. Świętokrzyskiej)
- ❖ budowę ścieżki rowerowej o łącznej długości - 2,67 km,
- ❖ budowę/przebudowę/modernizację oświetlenia ulicznego na energooszczędne,
- ❖ przeprowadzenie kampanii promującej ekologiczny transport.



W II etapie zrealizowano:

- ❖ przebudowę ul. 11-go Listopada od ul. Samsonowicza do ul. Ogrodowej,
- ❖ rozbudowę i przebudowę ul. Samsonowicza (w tym budowa ścieżki rowerowej, chodnika, bus pasa i oświetlenia energooszczędnego),
- ❖ montaż 10 wiat przystankowych,
- ❖ montaż 6 tablic Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP),
- ❖ zakup 5 autobusów hybrydowych,
- ❖ zakup wyposażenia do autobusów (elementy systemu zintegrowanego biletu miejskiego),
- ❖ zakup elementów systemu karty miejskiej
- ❖ przeprowadzenie kampanii promującej transport ekologiczny,
- ❖ promocja projektu (zakup tablic informacyjno – pamiątkowych).

W III etapie zrealizowano:

- ❖ zakup ośmiu autobusów o napędzie elektrycznym wraz z wyposażeniem,
- ❖ przeszkolenie 20 kierowców i 10 mechaników z zakresu obsługi pojazdów bezemisyjnych, 2 jednowyjściowe stacje szybkiego ładowania, z przyłączem i okablowaniem (150 kW x 2 szt.) oraz 3 dwuwyjściowe stacje ładowania z przyłączem i okablowaniem (2 x 40 kW x 3 szt.). Stacje zlokalizowane są na bazie Operatora przy ul. J. Samsonowicza.

W IV etapie (na lata 2023-2024) obecnie realizowane jest:

- ❖ zakup 9 autobusów o napędzie elektrycznym,
- ❖ przeszkolenie 20 kierowców i 10 mechaników z zakresu obsługi pojazdów bezemisyjnych,
- ❖ budowę punktów ładowania, w tym 6 punktów ładowania o mocy 40 kW oraz 3 punktów ładowania prądem stałym o mocy 150 kW. 8 punktów ładowania zlokalizowanych będzie na terenie bazy Operatora przy ul. J. Samsonowicza a jeden o mocy 150 kW przy ul. Świętokrzyskiej – zajezdnia autobusowa.

W V etapie (na lata 2023-2026) planowane jest:

- ❖ zakup do dwóch mini autobusów elektrycznych,
- ❖ digitalizacja systemu mobilności (montaż nie mniej niż 37 tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej),
- ❖ utworzenie stref i systemów parkingowych,
- ❖ inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego (m.in. przebudowa / budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta wraz z MOR, zakup rowerów elektrycznych oraz systemu wypożyczania wraz ze stacjami ładowania, modernizacja zatok i wiat przystankowych),
- ❖ opracowanie SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej).



13. Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji Planu transportowego, a następnie jego aktualizacji. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością raz do roku. Podstawą monitorowania i oceny poziomu realizacji zamierzonych działań będą roczne raporty, które będą obejmować w szczególności:

- ❖ ogólną ocenę stopnia realizacji Planu transportowego,
- ❖ identyfikację problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego,
- ❖ sformułowanie zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji Planu transportowego.

Identyfikacja problemów związanych z realizacją zadań i celów zawartych w Planie transportowym będzie odbywać się poprzez wskazanie zrealizowanych oraz niezrealizowanych założeń.

Koniecznym będzie w tym miejscu wskazanie przyczyn niepowodzenia w realizacji Planu transportowego oraz propozycje ich rozwiązań.

Monitoring realizacji Planu transportowego zakończy się sformułowaniem zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji założeń w kolejnym roku.

Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji przedmiotowego dokumentu.

Zgodnie z wymogami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego.

Weryfikacja zapisów Planu transportowego nastąpi poprzez porównanie ustalonych mierników realizacji Planu, które zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 15 Zakres weryfikacji Planu transportowego

<i>Badany element Planu transportowego</i>	<i>Miernik – zakres i narzędzie badania</i>	<i>Parametr / Jednostka</i>	<i>Źródło informacji</i>	<i>Pożądana tendencja do 2033 r.</i>
Efektywność ekonomiczna transportu	Wskaźnik odpłatności usług	%	Sprawozdania finansowe z realizacji usług publicznego transportu zbiorowego	
	Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę	%		
	Przychody z innych źródeł	PLN		
Niezawodność przewozów	Udział kursów odwołanych w stosunku do kursów zrealizowanych	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy	



			Ostrowiec Świętokrzyski	
Punktualność przewozów	Udział kursów punktualnych w stosunku do kursów zrealizowanych (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone o 1 min lub opóźnione do 3 min w stosunku do rozkładu jazdy)	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski	
Zapewnienie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych w taborze Operatora	%	Miejski Zakład Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim	
	Usunięte bariery architektoniczne na drodze dojścia do/z przystanku autobusowego	ilość	Wizje lokalne, pomiary	
Rozkłady jazdy	Zsynchronizowane połączenia komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobiezną (pociągi, autobusy).	Liczba zsynchronizowanych połączeń [szt.]	Analiza porównawcza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników świadczących usługi na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski	
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych mieszkańców	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba przebadanych respondentów [szt.]	Badania jakościowe i ilościowe w środkach publicznego transportu zbiorowego	
Liczba pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego	Wzrost liczby przewiezionych pasażerów	Liczba pasażerów [szt.]	Badanie popytu	
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie	Udział pojazdów zeroemisyjnych obsługujących teren Gminy	%	Miejski Zakład Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim	



i bezpieczeństwo mieszkańców	Zanieczyszczenie powietrza pochodzące z sektora transportu	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego	
Integracja transportu	Parkingi (w tym Parkingi „Park&Ride i „Bike&Ride“)	Liczba użytkowników [szt.]	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego	
Jakość transportu zbiorowego	Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze taboru	%	Miejski Zakład Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim	
	Uprzywilejowanie dla pojazdów transportu zbiorowego	TAK / NIE	-	-
	Stan techniczny dróg – udział dróg w stanie bardzo dobrym do ogólnej liczby dróg w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski oraz Gminach, z którymi zostało zawarte stosowne porozumienie	%	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski - Wydział Ekologii i Infrastruktury Urzędu Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego	
	Liczba istniejących przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe w ciągu roku	Liczba przystanków [szt.]	Miejski Zakład Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim	
	Liczba przystanków wyposażonych w tablice informacyjne z dynamiczną informacją pasażerską	Liczba przystanków [szt.]	Miejski Zakład Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim	



14. Spis tabel, rysunków, wykresów i map

14.1. Spis tabel

Tabela 1 Wykaz istniejących ścieżek rowerowych i ciągów pieszo–rowerowych w ciągach dróg gminnych.....	27
Tabela 2 Wykaz miejsc postojowych na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski (stan na grudzień 2022 r.) ...	31
Tabela 3 Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym (stan na grudzień 2022 r.).....	34
Tabela 4 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski. Stan na 21.12.2022 r.	37
Tabela 5 Liczba kursów wykonywanych na liniach MZK Sp. z o.o. w układzie podstawowym. Stan na 21.12.2022 r.....	42
Tabela 6 Liczba zrealizowanych wozokilometrów w 9 pierwszych miesiącach roku 2022 r. na całej sieci obsługiwanej przez MZK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim	43
Tabela 7 Podział napędów autobusów znajdujących się w taborze MZK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim	44
Tabela 8 Przebieg linii przewoźnika prywatnego "Trans Katrina". Stan na 21.12.2022 r.....	44
Tabela 9 Wykaz miejscowości zaliczanych do poszczególnych stref biletowych	55
Tabela 10 Koszt jednostkowy wzkm komunikacji miejskiej na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski w uśrednieniu miesięcznymi	56
Tabela 11 Finansowanie przewozów komunikacji miejskiej na terenie Gminy Kunów i Ćmielów w uśrednieniu miesięcznym	57
Tabela 12 Zestawienie przychodów wraz z kosztami przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski w okresie 2020-2022	60
Tabela 13 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem	71
Tabela 14 Proponowany układ lokalizacji tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	84
Tabela 15 Zakres weryfikacji Planu transportowego.....	90

14.2. Spis rysunków

Rysunek 1. Położenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na tle kraju i województwa świętokrzyskiego Źródło: opracowanie własne.	12
Rysunek 2. Położenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na tle gmin powiatu ostrowieckiego Źródło: opracowanie własne.	12
Rysunek 3 Transport kolejowy w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.....	30
Rysunek 4 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.	47
Rysunek 5 Porównanie linii autobusowych MZK w Ostrowcu Świętokrzyskim z liniami autobusowymi przewoźnika prywatnego "Trans Katrina" Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.	48
Rysunek 6 Rozmieszczenie najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: opracowanie własne, stan na grudzień 2022 r.....	52
Rysunek 7 Udział poszczególnych gmin w finansowaniu komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski w 2022 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski.....	58



Rysunek 8 Najistotniejsze postulaty dla mieszkańców Gminy, które przyczynią się do poprawy satysfakcji korzystania z komunikacji miejskiej. Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	69
Rysunek 9 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023 r. Źródło: opracowanie własne.	70
Rysunek 10. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.	73
Rysunek 11 Linie autobusowe obsługiwane przez tabor zeroemisyjny wraz z obecnymi i planowanymi stacjami ładowania Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Ostrowiec Świętokrzyski, stan na grudzień 2022 r.	76
Rysunek 12 Dostępność przestrzenna do przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: Opracowanie własne.	78
Rysunek 13 Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Źródło: opracowanie własne.	85

14.3. Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany liczby ludności Gminy Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2011–2021 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	13
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski w latach 1995–2021 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	14
Wykres 3 Piramida wieku i płci dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski według stanu na 2021 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	15
Wykres 4 Prognoza liczby ludności do 2030 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017–2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.	16
Wykres 5 Prognozowana struktura ludności do 2030 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017–2030”, Główny Urząd Statystyczny, 2017 r.	16
Wykres 6 Ruch naturalny na obszarze Gminy w latach 2001–2021 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	17
Wykres 7 Ruch wędrowny na obszarze Gminy w 2021 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	17
Wykres 8 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym z podziałem na płeć Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	18
Wykres 9 Zanieczyszczenie powietrza pyłem PM2.5 i PM10 w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Geoportalu Ostrowiec Świętokrzyski (onego.pl).	23
Wykres 10 Podział dróg gminnych na utwardzone i nieutwardzone w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: opracowanie własne na podstawie Układu Drogowego Ostrowca Świętokrzyskiego stan na 31.12.2021 r.	26
Wykres 11 Podział układu drogowego Gminy Ostrowiec Świętokrzyski Źródło: opracowanie własne na podstawie Układu Drogowego Ostrowca Świętokrzyskiego stan na 31.12.2021 r.	27
Wykres 12 Przychody i koszty ponoszone na komunikację miejską w latach 2020-2022 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez operatora transportu.	57
Wykres 13 Koszt jednostkowy wzkm z podziałem na gminy Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych przez Operatora publicznego transportu zbiorowego – MZK Ostrowiec Świętokrzyski.	58
Wykres 14 wskaźnik motoryzacji Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.	62
Wykres 15 Struktura wiekowa respondentów Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	63
Wykres 16 Aktywność zawodowa respondentów Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	63
Wykres 17 Pytanie: "Jakim środkiem transportu najczęściej Pan/i podróżuje?" Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	64



Wykres 18 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży? Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	64
Wykres 19 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską? Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	65
Wykres 20 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej? Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	66
Wykres 21 Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej? Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	67
Wykres 22 Odpowiedź na pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej? Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	68

**Przewodnicząca Rady Miasta
Ostrowca Świętokrzyskiego
Irena Renduda - Dudek**