

WDR.II.0012.04.2020.BM  
BRM.0012.4.25.2020.AB  
ID: 1060441

Sosnowiec, dnia .2020 r.

ZASTĘPCA PREZYDENTA  
mgr inż. arch. Jeremiasz Świerczyński  
9.09.2020  
PREZYDENT  
ARKADIUSZ CHŁOPIŃSKI

Pan  
Piotr Dudek  
Przewodniczący  
Komisji Gospodarki  
Komunalnej i Komunikacji  
Rady Miejskiej  
w miejscu

dotyczy: pkt. 2 tematyki posiedzenia Komisji Gospodarki Komunalnej i Komunikacji  
w dniu 16.09.2020 r.

1. Funkcjonowanie Komunikacji Publicznej w mieście, zmiany związane z przejęciem zadania przez GZM, zmiany organizacyjne tras autobusów.

Funkcjonowanie Komunikacji Publicznej w mieście.

Od 1 stycznia 2019 roku Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przejęła organizację komunikacji publicznej na terenie miast należących do związku. Za realizację tego zadania odpowiada jednostka budżetowa Metropolii – Zarząd Transportu Metropolitalnego. Zarząd Transportu Metropolitalnego przejął obowiązki dotychczasowych organizatorów transportu na terenie byłych związków (KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry, MZK Tychy).

Na terenie Sosnowca obsługę pasażerów realizują w chwili obecnej 52 linie autobusowe oraz 5 linii tramwajowych, wykorzystując 192 przystanki komunikacyjne. Rozkłady jazdy i częstotliwość kursowania linii są przedmiotem bieżących analiz a wszelkie uwagi pasażerów docierające do Urzędu są przekazywane do Zarządu Transportu Metropolitalnego. Ze względu na rozbudowaną siatkę połączeń linii autobusowych każdorazowe wprowadzenie zmian w rozkładach jazdy poprzedzone musi być wnikliwą analizą specjalistów z ZTM pod kątem optymalizacji tras i utrzymania połączeń przesiadkowych.

Usługi przewozowe w ramach komunikacji miejskiej na terenie Sosnowca organizowane są przez PKM Sosnowiec oraz Tramwaje Śląskie S.A.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu wykonuje usługi przewozowe w ilości około 17,5 mln wzkm rocznie. Do wykonywania zadań przewozowych – obsługi linii komunikacyjnych, w dzień roboczy kierowanych

jest ponad 200 autobusów, które stacjonują w oddziałach Spółki zlokalizowanych w Sosnowcu i Dąbrowie Górniczej

W chwili obecnej w taborze PKM Sosnowiec znajduje się 250 jednostek taborowych. PKM wykorzystuje do obsługi linii komunikacyjnych następujące pojazdy:

- Jelcz M 121 - 43 szt.,
- Man A 23 - 27 szt.,
- Solaris Urbino 12 - 31 szt.,
- Solaris Urbino 15 - 47 szt.,
- Solaris Urbino 18 - 10 szt. ( w tym jeden z napędem hybrydowym),
- Mercedes 0530 (18 - metrowy) - 6 szt.,
- Mercedes 0530 (12 - metrowy) - 24 szt.,
- Volvo LH hybrid (12 - metrowy) - 25 szt.,
- Volvo LAH hybrid (18 - metrowy) - 10 szt.,
- Mercedes Conecto (18 - metrowy) - 19 szt.,
- Mercedes Conecto (12 - metrowy) - 1 szt.,
- Man EL 283 - 2 szt.,
- Solaris Electric - 3 szt.,
- Opel Vivaro - 2szt.

Wszystkie autobusy w powyższym zestawieniu są autobusami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi przystosowanymi do obsługi osób niepełnosprawnych i wózków dziecięcych.

30 stycznia 2020 roku Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o. o. w Sosnowcu zawarło umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, reprezentowanym przez Joannę Lech p.o. Dyrektora CUPT, na dofinansowanie projektu pn. "Czyste niebo nad Zagłębiem – Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania" realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020- PRIORYTET VI. Rozwój niskoemisyjnego taboru zbiorowego w miastach, przyznanych w ramach działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Wartość całkowita projektu to 42 940 687,59 mln zł (dofinansowanie UE: 29 648 108,90 mln zł). Dofinansowanie ww. projektu wynosi 85%, w ramach którego zakupionych zostanie 14 sztuk nowych autobusów z napędem elektrycznym oraz infrastruktura do ładowania.

PKM Sosnowiec zakłada zakup 5 autobusów przegubowych 18 metrowych oraz 9 autobusów jednoczłonowych 12 metrowych. Łączna pojemność zakupionego taboru pasażerskiego wyniesie 1424 osób, przy założeniu, iż w 1 autobusie 12 metrowym jest 86 miejsc, a w 1 autobusie przegubowym jest 130 miejsc. Zakupiony w ramach projektu tabor wykorzystywany będzie na liniach kursujących na terenie miast: Sosnowiec, Katowice, Dąbrowa Górnicza, Będzin, Czeladź, Wojkowice. Poza godzinami kursowania tabor stacjonować będzie na terenie zajezdni należącej do PKM Sp. z o. o. zlokalizowanej w Sosnowcu przy ul. Lenartowicza 73.

W ramach realizacji projektu PKM planuje wprowadzić zakupione autobusy o napędzie elektrycznym do obsługi 11 linii komunikacji miejskiej, obsługiwanych przez PKM Sp. z o. o. w Sosnowcu, o następujących numerach i przebiegu po gminach:

- 34: Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza;
- 90: Będzin, Sosnowiec;
- 88: Sosnowiec, Czeladź, Będzin;
- 100: Sosnowiec, Czeladź, Będzin, Wojkowice;
- 723: Sosnowiec, Czeladź;
- 182: Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza;
- 299: Sosnowiec;
- 818: Będzin, Sosnowiec, Katowice;
- 188: Sosnowiec, Będzin
- 160S: Sosnowiec;
- 902N: Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Czeladź.

Ponadto w celu ładowania autobusów elektrycznych zmodernizowana zostanie infrastruktura elektroenergetyczna oraz zakupione zostaną:

- ładowarki PLUG -IN – 8 sztuk,
- ładowarki pantografowe 250 kW- 2 sztuki
- ładowarki pantografowa 190 kW – 1 sztuka.

Planowany termin zakończenia realizacji projektu 30.09.2021r.

Tramwaje Śląskie S.A., które zajmują się wykonywaniem przewozów tramwajowych oraz utrzymywaniem infrastruktury tramwajowej na terenie Sosnowca, podobnie jak PKM Sosnowiec również stawiają na nowy tabor.

Pierwsze z dziesięciu planowanych nowych pociągów o długości minimalnej 13,5m oraz o minimalnej pojemności wynoszącej 90 osób/wagon pojawiło się w taborze Tramwajów Śląskich w marcu b.r. Zakup 10 wagonów jednoczłonowych to realizacja pierwszego z dwóch zadań taborowych, realizowanego przez Tramwaje Śląskie S.A. „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską.

W ramach powyższego projektu spółka Tramwaje Śląskie S.A zakupiła 35 wagonów wielocłonowych z bydgoskiej Pesy. Umowa z bydgoskim producentem podpisana została 29.06.2018 r. i obejmuje dostawę 35 nowych tramwajów: 27 wagonów 25-metrowych oraz 8 pojazdów 32-metrowych. Wyposażenie tych tramwajów obejmuje m.in.: klimatyzację przedziału pasażerskiego, gniazda USB dostępne dla pasażerów, moduły Wi-Fi, monitoring, głosowy i wizualny system informacji pasażerskiej, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i nowoczesny, energooszczędny napęd. Udział niskiej podłogi w wagonach krótszych wynosi ok. 65%, a w wagonach dłuższych ok. 75%. Pierwszy wagon Pesy dotarł do zajezdni Tramwajów Śląskich na początku lipca b.r.

Tramwaje Śląskie S.A. zaplanowały w ramach podzielonego na trzy etapy unijnego „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” następujące zadania:

Powyższy projekt zakłada m. in.:

- budowę linii tramwajowej w dzielnicy Zagórze od pętli tramwajowej do ronda Jana Pawła II;
- Przebudowa pętli "Będzińska" w Sosnowcu wraz z rozjazdami tramwajowymi oraz przebudowa infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Będzińskiej na odcinku od ul. Zagłębia Dąbrowskiego do ul. Staropogońskiej;
- modernizację i dobudowę drugiego toru wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Andersa do Orłąt Lwowskich;
- przebudowę torowiska wzdłuż ul. Andersa i 1 Maja;
- przebudowę torowiska tramwajowego w ciągu ul. Małachowskiego od ul. Mościckiego do ul. 3 Maja.

Na listę rezerwową wpisano natomiast modernizację odcinka od wiaduktu nad drogą S86 wzdłuż ul. Baczyńskiego do pętli w Milowicach oraz przebudowę torowiska linii nr 27 od ronda Żołnierzy Wyklętych do pętli w Kazimierzu Górniczym.

### Zmiany związane z przejęciem zadania przez GZM

W dniu 18.08.2020 r. ZTM przedstawił finalny raport pt. „Optymalizacja sieci połączeń publicznego Transportu zbiorowego na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Etap 1 – Projekt systemu autobusowych połączeń metropolitalnych. Suplement uwzględniający uwagi i wnioski członków GZM”, w który ZTM przedstawił wyniki swoich prac analitycznych projektowych nad nową siatką połączeń w publicznym transporcie zbiorowym dotyczącą systemu autobusowych połączeń metropolitalnych

ZTM dokonał uszczegółowienia typów linii wprowadzając następujące:

- linie metropolitalne podstawowe (o numerach od M1 do M9). Linie te obsługiwać mają korytarze pomiędzy dużymi miastami rdzenia GZM (w relacjach pomiędzy stolicami podregionów GZM). Charakteryzują się one m.in. znacznymi potokami pasażerów, bardzo dużą wymianą pasażerów na przystankach, wysoką częstotliwością kursowania i prędkością komunikacyjną oraz minimalizacją liczby przystanków na trasie. Linie metropolitalne podstawowe mają być alternatywą lub uzupełnieniem oferty kolejowej.
- linie metropolitalne uzupełniające (o numerach od M10 do M99). Linie te mają obsługiwać korytarze pomiędzy dużymi miastami rdzenia GZM będącymi stolicami podregionów GZM oraz pomiędzy dużymi miastami rdzenia GZM a gminami ościennymi. Charakteryzują się one m. in. znacznymi potokami pasażerów, wysoką częstotliwością kursowania pomiędzy obszarami o dużej gęstości zaludnienia a niższą pomiędzy obszarami o mniejszej gęstości zaludnienia, minimalizacją liczby przystanków na trasie za wyjątkiem obszarów o większej gęstości zaludnienia, dużą wymianą pasażerów na przystankach, niższą niż dla linii metropolitalnych podstawowych prędkością komunikacyjną. Linie metropolitalne uzupełniające mają być alternatywą lub uzupełnieniem oferty

kolejowej lub uzupełnieniem oferty transportowej oferowanej przez linie metropolitalnie podstawowe.

- linie funkcjonujące w systemie dowozowo-odwozowym (o numerach od M100 do M999). Linie te łączą wybrane przystanki obsługiwane przez linie metropolitalne podstawowe i linie metropolitalne uzupełniające z gminami, przez obszar których nie przebiegają linie metropolitalne. Charakteryzują się one wysokim stopniem skomunikowania z liniami metropolitalnymi,

Proponowany przebieg autobusowych linii metropolitalnych podstawowych (M1-M9), linii metropolitalnych uzupełniających (od M10-M99), linii funkcjonujących w systemie dowozowo-odwozowym (M100-M999).

Z zaproponowanych przez ZTM linii na terenie gminy Sosnowiec mają funkcjonować 3 linie podstawowe oraz 5 uzupełniających:

- Linia M2: Katowice – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza,
- Linia M4: Sosnowiec – Katowice,
- Linia AP: Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Siewierz – Mierzęcice – Ożarówce,
- Linia M13: Katowice – Mysłowice – Sosnowiec,
- Linia M15: Sosnowiec – Mysłowice – Łędziny – Tychy,
- Linia M17: Bytom – Piekary Śląskie – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Sosnowiec
- Linia M19: Sosnowiec – Będzin – Psary – Mierzęcice – Ożarówce
- Linia M23: Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Siewierz,

Okres funkcjonowania oraz częstotliwość kursowania linii metropolitalnych w poszczególnych porach doby zostały określone przy uwzględnieniu potencjalnych potoków pasażerskich w ciągu doby oraz w poszczególnych dniach tygodnia, determinowanych potrzebami pasażerów związanymi z dojazdem do celów podróży.

Dalszym etapem związanym z reorganizacją połączeń komunikacyjnych na terenie Metropolii, nad którym w chwili obecnej pracuje ZTM jest optymalizacja połączeń lokalnych.

W ubiegłym roku GZM rozpoczął również rozmowy z gminami członkowskimi na temat przejęcia infrastruktury przystankowej będących w zarządzie gmin, wynikiem czego było podjęcie przez Radę Miejską w Sosnowcu Uchwały nr 337/XIX/201 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie powierzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zadań z zakresu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom. W Sosnowcu znajdują się 473 perony przystankowe, na których jest 191 wiat stanowiących własność Gminy Sosnowiec. W chwili obecnej prowadzone są prace nad ostatecznym kształtem porozumienia dotyczącego przekazania wiat przystankowych do GZM.

W kwietniu zakończyły się prace montażowe nowych wiat przystankowych postawionych w ramach rozstrzygniętego w ubiegłym roku postępowania przetargowego na dzierżawę gruntów pod lokalizację kolejnych wiat przystankowych. Zewnętrzna firma posadowiła na terenie miasta 35 nowych wiat przystankowych.

## Zmiany organizacyjne tras autobusów

Pod koniec marca, w ramach walki z koronawirusem, rząd wprowadził istotne ograniczenia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Zgodnie z wprowadzonym rozporządzeniem pojazdami komunikacji zbiorowej mogło podróżować nie więcej pasażerów, niż wynosi połowa miejsc siedzących. W rozporządzeniu z 16 maja, w ramach odmrażania gospodarki, zasady te poluzowano. Pozostawiono wybór co do limitu: albo tylu pasażerów, ile wynosi połowa miejsc siedzących (tak jak obecnie), albo tylu, ile wynosi 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących (w tym przypadku jednak połowa miejsc siedzących musi pozostać wolna).

W kolejnym opublikowanym rozporządzeniu jeszcze bardziej poluzowano te restrykcje. Zgodnie z obowiązującymi przepisami danym środkiem transportu może podróżować tyle osób ile wynosi 100% liczby miejsc siedzących albo 50% wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji, przy czym wówczas połowa miejsc siedzących powinna pozostać wolna.

Zarząd Transportu Metropolitalnego odpowiednio dostosował ofertę przewozową do występujących obostrzeń i potrzeb przewozowych spowodowanych spadkiem zainteresowania pasażerów komunikacją miejską oraz dyspozycyjności kierowców autobusów i motorniczych. W pojazdach autobusach i tramwajach na siedzeniach pojawiły się plakaty „proszę nie siadać”. Zalecono także operatorom mycie pojazdów ze szczególną dokładnością oraz wprowadzenie automatycznego otwierania wszystkich drzwi autobusów, tramwajów i trolejbusów podczas obsługi przystanków.

Ponadto organizator komunikacji miejskiej zintensyfikował kontrole czystości pojazdów oraz przystąpił do realizacji akcji informacyjnej – w pojazdach oraz Punktach Obsługi Pasażera wywieszono plakaty informujące pasażerów o tym, jak zapobiegać zakażeniu.

Ze względu na stan epidemiologiczny ZTM wprowadził również szereg zmian w rozkładach jazdy. Do najważniejszych było wprowadzenie w życie od 23 marca obowiązywania w komunikacji tramwajowej w dni robocze specjalnych rozkładów jazdy. Tramwaje kursowały w większości swoich kursów ważnych jak w soboty ze zmienioną częstotliwością w szczytach porannych i popołudniowych. W weekend natomiast obowiązywały rozkłady jazdy ważne w niedziele.

W komunikacji autobusowej autobusy kursowały według wakacyjnych rozkładów jazdy. Na terenie Sosnowca zwiększono tabor ze standardowego na wielkopojemny na liniach autobusowych 160 i 260. Ponadto na linii 160S wzmocniona została oferta przewozowa w taki sposób, aby umożliwić pasażerom dojazd do pracy oraz powroty z pracy ze strefy ekonomicznej. Wzmocnienie oferty przewozowej zostało wprowadzone również na linii autobusowej 18.

W chwili obecnej, po luzowaniu restrykcji, od 27.06 do 31.08 funkcjonuje wg stałych, wakacyjnych rozkładów jazdy.

W wyniku prowadzonych prac budowlanych związanych z przebudową ul. Ostrogórskiej od dnia 17.08.2020 r. nastąpiła konieczność zmiany trasy linii autobusowych nr 106 i 150. Linie te zostały skierowane na trasy objazdowe:

- w kierunku Mysłowic linie będą kursowały od ulicy 3 Maja ulicami: Dęblińską i Naftową, do włączenia się na stałą trasę na ulicy Ostrogórskiej;

- w kierunku centrum Sosnowca linie będą kursowały od ulicy Ostrogórskiej ulicami: Naftową, Mierostawskiego, do włączenia się na stałą trasę na ulicy Kościelnej.

Wyłączone z obsługi tych linii zostaną przystanki: „Sosnowiec Jagiellońska”, „Sosnowiec Jagiellońska Kościół”, „Sosnowiec Kościelna” – stanowisko w kierunku Mysłowic.

Do obsługi włączone zostaną przystanki znajdujące się na trasie objazdowej: „Sosnowiec Dęblińska”, „Sosnowiec Osiedle Naftowa Akacja”, „Sosnowiec Osiedle Naftowa”, „Sosnowiec Osiedle Naftowa Pętla”, „Sosnowiec Radocha Naftowa”. Zmiana ta funkcjonować ma do końca roku.

Od 10 sierpnia 2020 r., w związku z budową przyłącza sieci ciepłowniczej w ciągu ul. Schoenów w Sosnowcu, linia 154 w kierunku przystanku Śródula Chemiczna od ul. Będzińskiej będzie kursuje ul. Szpaków, Rybną i Chemiczną. Przystanki „Pogoń Akademiki” i „Śródula Muzeum nż” nie będą obsługiwane. Na trasie objazdowej uruchomione zostaną przystanki „Pogoń Szpaków” i „Pogoń Ciepła”. Trasa w kierunku Katowic pozostaje bez zmian. Zmiana ta ma funkcjonować do 05.09.2020 r.

W związku z przebudową skrzyżowania Drogi Krajowej 94 z ulicą Długosza (w rejonie Makro), od 9 października 2019 r. zaszła konieczność zmiany trasy linii autobusowej nr 90. W kierunku Będzina, autobusy kursują od ulicy Lenartowicza ulicami: Braci Mieroszewskich, Blachnickiego, 3 Maja, Kamienną i Sokolską do włączenia się na trasę rozkładową na ulicy Długosza. W kierunku Zagórza, autobusy kursują od ulicy Sokolskiej ulicami: Komuny Paryskiej, Kamienną, 3 Maja, Blachnickiego i Braci Mieroszewskich do włączenia się na trasę rozkładową na ulicy Lenartowicza. Z obsługi wyłączone zostały przystanki: Zagórze Technikum, Zagórze Centrum oraz Zagórze Długosza, natomiast w kierunku Będzina, linia będzie obsługuje stanowisko nr 2 przystanku Zagórze Mec, zlokalizowane na ulicy Braci Mieroszewskich. Do obsługi włączony został przystanek Zagórze Osiedle znajdujący się na trasie objazdowej. Przystanki Józefów Sokolska, Józefów Komuny Paryskiej n/ż oraz Józefów Makro obsługiwane są w obu kierunkach

Naczelnik Wydziału  
Administracji Drogowej

*mgr inż. Robert Dworak*