

# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko- Zdrój (MOF Busko- Zdrój)

(Projekt do konsultacji społecznych)

---

## Spis treści

<b>Słownik użytych skrótów i akronimów</b> .....	4
<b>1.Wprowadzenie</b> .....	5
1.1.    Określenie ram czasowych.....	6
1.2.    Proces opracowywania Planu.....	6
1.3.    Udział społeczeństwa w tworzeniu dokumentu.....	9
1.3.1.    Badania PAPI/CAWI .....	9
1.3.2.    Warsztaty konsultacyjne .....	10
1.3.3.    Konsultacje społeczne .....	11
<b>2.Diagnoza obszaru objętego PZMM i perspektywa rozwoju</b> .....	12
2.1.    Charakterystyka obszaru .....	12
2.1.1.    Uwarunkowania demograficzne .....	13
2.1.2.    Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....	17
2.3.    Inwentaryzacja generatorów ruchu .....	21
2.4.    Turystyka .....	25
2.5.    Stan środowiska naturalnego .....	26
2.5.1.    Obszary chronione .....	26
2.5.2.    Stan i zagrożenia powietrza atmosferycznego.....	31
2.5.3.    Hałas.....	33
2.6.    Analiza zgodności zasad zrównoważonego rozwoju z dotychczasową polityką planistyczną.....	35
2.6.1.    Dokumenty europejskie .....	35
2.6.2.    Dokumenty krajowe .....	36
2.6.3.    Dokumenty wojewódzkie i powiatowe.....	39
2.6.4.    Dokumenty lokalne .....	40
2.7.    Analiza stanu mobilności .....	42
2.7.1.    Ruch samochodów osobowych.....	42
2.7.2.    Polityka parkingowa .....	44
2.7.3.    Ruch pieszy .....	44
2.7.4.    Transport zbiorowy .....	45
2.8.    Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe.....	48
2.9.    Transport rowerowy .....	49
2.10.    Transport towarów .....	49
2.11.    Zarządzanie mobilnością .....	50
2.12.    Zachowania transportowe mieszkańców .....	50
2.13.    Bezpieczeństwo ruchu drogowego .....	59
2.14.    Integracja transportowa .....	59

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

2.15.	Mobilność osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej.....	60
2.16.	Analiza potrzeb kuracjuszy odwiedzających miasto i uzdrowisko Busko-Zdrój.....	60
<b>3.</b>	<b>Analiza SWOT.....</b>	<b>61</b>
<b>4.</b>	<b>Możliwe scenariusze rozwoju .....</b>	<b>63</b>
<b>5.</b>	<b>Wizja.....</b>	<b>64</b>
<b>6.</b>	<b>Cele Planu .....</b>	<b>65</b>
6.1.	Cele strategiczne PZMM MOF Busko-Zdrój.....	65
6.2.	Macierz zależności między wybranymi działaniami.....	66
<b>7.</b>	<b>Obszary działania.....</b>	<b>67</b>
7.1.	<b>Plan działań na rzecz transportu publicznego.....</b>	<b>67</b>
7.2.	Plan działań na rzecz transportu samochodowego oraz rozwój sieci dróg lokalnych z uwzględnieniem działań planowanych i będących już w przygotowaniu.....	68
7.3.	Plan działań na rzecz polityki parkingowej .....	68
7.4.	Plan działań na rzecz rozwoju stref ruchu pieszego.....	68
7.5.	Plan działań na rzecz rozwoju transportu rowerowego .....	69
7.6.	Plan działań na rzecz zarządzania mobilnością i transportem towarów.....	69
<b>8.</b>	<b>Zasady realizacji PZMM MOF Busko-Zdrój.....</b>	<b>71</b>
<b>9.</b>	<b>Monitoring, ocena i ewaluacja .....</b>	<b>72</b>
	<b>Spis rysunków .....</b>	<b>79</b>
	<b>Spis tabel.....</b>	<b>79</b>
	<b>Spis wykresów .....</b>	<b>79</b>

## Słownik użytych skrótów i akronimów

**Busko-Zdrój** – miasto Busko-Zdrój.

**Gmina Busko-Zdrój** – gmina miejsko-wiejska Busko-Zdrój.

**Gmina Stopnica** – gmina miejsko-wiejska Stopnica.

**GUS** – Główny Urząd Statystyczny.

**L<sub>AeqD</sub>** – równoważny poziom hałasu dla pory dnia (przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00).

**L<sub>AeqN</sub>** – równoważny poziom hałasu dla pory nocy (przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00).

**MOF / MOF Busko-Zdrój** – Miejski Obszar Funkcjonalny Buska-Zdroju.

**Plan /PZMM / Plan mobilności** – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój).

**SUiKZP** – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

**SWOT** – jedna z podstawowych metod analizy strategicznej, polegająca na identyfikacji czterech elementów: *Strengths* – silne strony, *Weaknesses* – słabe strony, *Opportunities* – szanse, *Threats* – zagrożenia.

**UTO** – urzędzenia transportu osobistego.

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

**Wiek produkcyjny** – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa 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.

## 1. Wprowadzenie

Polityka transportowa państw Europy Zachodniej jest zgodna z zasadami zrównoważonego transportu zbiorowego. Kraje zachodnie wprowadzają znaczące ograniczenia dla pojazdów komunikacji indywidualnej, jednocześnie nadając priorytet komunikacji zbiorowej. Coraz częściej centra miast wyłączane są z ruchu komunikacji indywidualnej, a w strefach do nich przyległych wdrażane są znaczące ograniczenia ruchu samochodowego poprzez wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń, np. związanych z emisją spalin.

Zrównoważona mobilność miejska stanowi jedno z głównych wyzwań w rozwoju współczesnych miast i ich obszarów funkcjonalnych. Na mobilność miejską składają się przemieszczenia:



piesze



rowerem



urządzeniem  
transportu  
osobistego



komunikacją  
miejską



pociągiem



samochodem

Mobilność mieszkańców zapewnia integracja transportu zbiorowego na wszystkich szczeblach – miejskim, regionalnym i krajowym. W krajach zachodnich, oprócz regulacji prawnych, dużą wagę przykładają do edukacji i uświadamiania na temat założeń zrównoważonego rozwoju transportu.

W nawiązaniu do **istniejących problemów mobilności** w miastach, na poziomie europejskim przyjęto odpowiednie regulacje prawne i zarządzenia, gdyż jest to istotny problem prowadzący do pogorszenia jakości życia oraz niesie ze sobą ogromne koszty ekonomiczne i środowiskowe.

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój* skupia się zatem na potrzebach mieszkańców całego MOF Busko-Zdrój, nie tylko w zakresie infrastruktury transportowej, ale także w zakresie jakości życia, bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej miejsc pracy, nauki, usług i wypoczynku. **Warto podkreślić, że od samego początku prac nad dokumentem duży wpływ na jego treść mieli mieszkańcy i interesariusze, którzy mogli wyrazić swoje opinie podczas spotkań i warsztatów, na których przybliżano mieszkańcom ideę zrównoważonej mobilności.**

Dokument – *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)* jest zgodny z następującymi dokumentami:

- ◆ Nowe wytyczne – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, 2 wydanie (w języku angielskim) Komisja Europejska, Bruksela 2019;
- ◆ CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

## 1.1. Określenie ram czasowych

Kluczowym elementem wdrożenia Planu mobilności jest określenie jego ram czasowych. Działania zawarte w dokumencie zostały zaplanowane na okres od 2023 do 2030 roku, który jest zbieżny z obowiązującą *Strategią Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+*<sup>1</sup>.

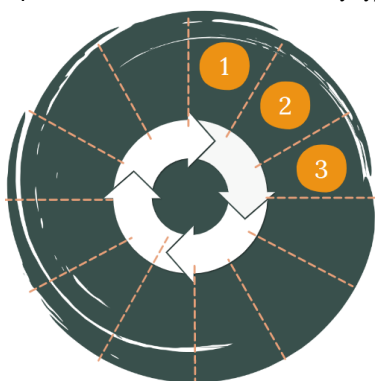


## 1.2. Proces opracowywania Planu

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój*, zgodnie z przyjętą praktyką przygotowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej przyjętą w Polsce i Europie, został oparty o cykl 12 kroków<sup>2 3</sup>. Jednakże, zgodnie z przyjętymi zasadami, niektóre zadania realizowane były iteracyjnie, tj. rozpoczęte w jednym kroku, ale kontynuowane i pogłębione w kolejnym. W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia

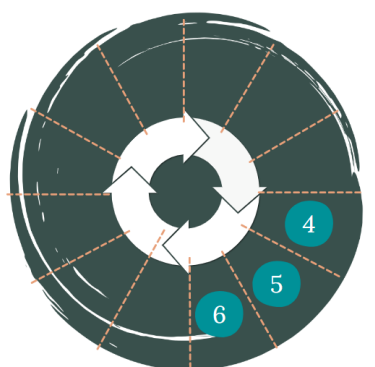
w planowaniu transportu, w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój szczególny nacisk nałożono na zaangażowanie w projekt mieszkańców oraz różnych grup interesariuszy.

Cały proces przygotowania PZMM podzielony został na 4 fazy.



**Faza 1: Dobre przygotowanie**

**KROK 1:** przygotowanie struktur projektowych;  
**KROK 2:** ustalenie ram planowania;  
**KROK 3:** analiza sytuacji w zakresie mobilności.



**Faza 2: Racjonalne i klarowne określenie celu**

**KROK 4:** tworzenie i wspólna ocena scenariuszy;  
**KROK 5:** opracowanie wizji i strategii z zainteresowanymi stronami;  
**KROK 6:** ustalenie celów i wskaźników.

<sup>1</sup> Uchwała Nr XXX/406/21 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 29 marca 2021 r.

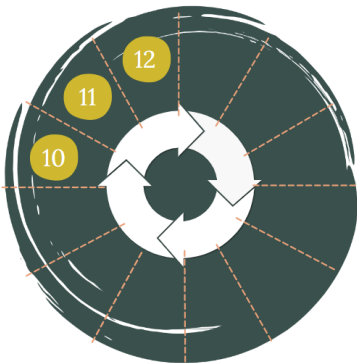
<sup>2</sup> „Konceptja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” - Załącznik do Komunikatu Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach. Bruksela, 17.12.2013, COM(2013) 913 final.

<sup>3</sup> F. Wefering, S. Rupperecht, L. Brand, S. Bührmann, S. Böhrler-Baedeker, L.M. Brunner (Rupperecht Consult – Forschung und Beratung GmbH): Wytuczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wydanie drugie 2019.



### Faza 3: Określenie planu działania

**KROK 7:** wybór pakietów środków z zainteresowanymi stronami;  
**KROK 8:** uzgodnienie działań i obowiązków;  
**KROK 9:** przygotowanie do przyjęcia i finansowania



### Faza 4: Wdrożenie Planu

**KROK 10:** zarządzanie wdrażaniem;  
**KROK 11:** monitorowanie, adaptacja i komunikacja;  
**KROK 12:** przegląd i wnioski.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój składa się z:

- ◆ części diagnostycznej, opisującej stan mobilności oraz tło społeczno-gospodarcze MOF Busko-Zdrój;
- ◆ analizy SWOT, określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju mobilności MOF Busko-Zdrój;
- ◆ części zawierającej wskazania projektowe, realizujące zagadnienia zrównoważonej mobilności MOF Busko-Zdrój;
- ◆ analizy strategicznej systemu transportowego;
- ◆ analizy zaproponowanych inwestycji w kontekście istniejących dokumentów planistycznych i strategicznych;
- ◆ systemu wdrażania i monitorowania Planu mobilności.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

**POWIĄZANIE Z INNYMI DOKUMENTAMI**

Dokument zachowuje spójność m. in. z następującymi dokumentami wyższego szczebla:

- ◆ *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*<sup>4</sup>;
- ◆ *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu*<sup>5</sup>;
- ◆ *Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*<sup>6</sup>;
- ◆ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*<sup>7</sup>;
- ◆ *Krajowa Polityka Miejska 2023*<sup>8</sup>;
- ◆ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*<sup>9</sup>;
- ◆ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*<sup>10</sup>;
- ◆ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*<sup>11</sup>;
- ◆ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030*<sup>12</sup>;
- ◆ *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+*<sup>13</sup>;
- ◆ *Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2015 – 2025*<sup>14</sup>;
- ◆ *Gminny Program Rewitalizacji Gminy Busko-Zdrój na lata 2015–2025*<sup>15</sup>;
- ◆ *Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Busko-Zdrój na lata 2019 – 2039*<sup>16</sup>;
- ◆ *Strategia Rozwoju Turystyki Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2021-2025*<sup>17</sup>.

<sup>4</sup> Komisja Europejska, *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, Bruksela, dnia 9.12.2020 r., COM(2020) 789 final

<sup>5</sup> Komisja Europejska, *BIŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela, dnia 28.3.2011 r., KOM(2011) 144 WERSJA OSTATECZNA.

<sup>6</sup> Komisja Wspólnot Europejskich, *ZIELONA KSIĘGA W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Bruksela, dnia 25.9.2007 r., KOM(2007) 551 wersja ostateczna.

<sup>7</sup> Ministerstwo Infrastruktury, *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Warszawa 27 czerwca 2005 r.

<sup>8</sup> <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska>

<sup>9</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku>.

<sup>10</sup> Dokument przyjęty przez Rad Ministrów 13 grudnia 2011 roku.

<sup>11</sup> <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/informacje-o-strategii-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju>

<sup>12</sup> <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego>

<sup>13</sup> Uchwała nr XXX/406/21 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 29 marca 2021 r.

<sup>14</sup> Uchwała nr XXII/300/2016 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 20 października 2016 r.

<sup>15</sup> Uchwała nr XXX/424/2017 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 29 czerwca 2017 r.

<sup>16</sup> Uchwały nr XXV/304/2020 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 15 września 2020 r.

<sup>17</sup> Uchwała nr XXXI/357/2021 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 11 lutego 2021 r.



### 1.3. Udział społeczeństwa w tworzeniu dokumentu

*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój* oparty jest w dużym stopniu na procesie partycypacji społecznej. Dzięki zaangażowaniu mieszkańców MOF Busko-Zdrój i wszystkich pozostałych interesariuszy możliwe było przeprowadzenie rzetelnej diagnozy i skonstruowanie trafnych wniosków, a także wyznaczenie realnych i niezbędnych celów rozwojowych do 2030 r.

Proces konsultacji społecznych podzielony został na trzy etapy:

W **etapie pierwszym** przeprowadzono warsztaty konsultacyjne, ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety ONLINE, badania natężenia ruchu na wlotach dróg gminnych oraz badania natężenia ruchu przy obiektach wielkopowierzchniowych. Wszystkie zebrane podczas tego etapu dane i informacje posłużyły do wypracowania założeń do PZMM, a efektem tych działań jest analiza SWOT, przedstawiona w rozdziale 3 niniejszego opracowania.

**Etap drugi** konsultacji polegał na przeprowadzeniu warsztatów konsultacyjnych z wybraną grupą interesariuszy, a jego efektem było wypracowanie działań oraz ich priorytetyzacja, zgodna z potrzebami wszystkich grup społecznych MOF Busko-Zdrój.

**Etap trzeci** konsultacji społecznych polegał na przedstawieniu do publicznej wiadomości opracowanego dokumentu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój*. Podczas tego procesu każdy zainteresowany miał możliwość złożyć wnioski, uwagi i postulaty do przedłożonego materiału.

#### 1.3.1. Badania PAPI/CAWI

Na terenie MOF Busko-Zdrój przeprowadzono w terminie 9-30 września 2022 r. badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców w gospodarstwach domowych. Badanie zostało przeprowadzone zarówno z wykorzystaniem techniki PAPI (z ang. Paper & Pen Personal Interview), jak i CAPI (z ang. Computer Assisted Personal Interviewing). W każdej jednostce terytorialnej założono, iż badaniu poddane zostanie 2,5% mieszkańców, tj. łącznie 1 000 osób.

Badanie zostało przeprowadzone zgodnie z ankietą, zaprezentowaną w Załączniku nr 1 do niniejszego dokumentu.

Szczegółowy opis wyników badań ankietowych został zaprezentowany w rozdziale 2.12 niniejszego opracowania.

### 1.3.2. Warsztaty konsultacyjne

Zogniskowane wywiady grupowe (FGI) to swobodne dyskusje grup respondentów na dany temat, prowadzone przez moderatora i odbywające się zgodnie z przygotowanym wcześniej scenariuszem<sup>18</sup>. Badanie te pozwoliły na uzyskanie pogłębionych i obszernych materiałów, które umożliwiły zdiagnozowanie problemów związanych z mobilnością MOF Busko-Zdrój i poznanie zróżnicowanych punktów widzenia na badany problem oraz uzyskanie syntetycznych wyników.

Pierwsze warsztaty konsultacyjne zostały zorganizowane w ramach pierwszego etapu konsultacji, w terminie 20-21 września 2022 r. W ramach warsztatów zorganizowano dwa spotkania. Do udziału w spotkaniach zaproszeni zostali: przedstawiciele jednostek samorządowych, pracodawcy i pracownicy instytucji/przedsiębiorstw/podmiotów uzdrowskich (instytucji publicznych i prywatnych, placówek opieki zdrowotnej oraz obiektów służących rozwojowi kultury, sportu i rekreacji) oraz mieszkańcy MOF Busko-Zdrój.

Ww. interesariusze do wywiadów grupowych wybrani zostali w drodze doboru celowego, który polegał na świadomym doborze i zaproszeniu osób, które posiadają odpowiednią wiedzę i doświadczenie w zakresie mobilności i kształtowania polityk gmin.

Celem pierwszego etapu warsztatów było poinformowanie mieszkańców MOF Busko-Zdrój, czym jest *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój*, jaki jest cel jego tworzenia, a także jakie korzyści płyną z wdrożenia działań poprawiających mobilność na danym obszarze. Zaproszeni na spotkania interesariusze mieli możliwość podzielenia się swoimi oczekiwaniami względem tworzonej polityki mobilności na obszarze MOF Busko-Zdrój, a także mogli wyrazić swoje potrzeby i preferencje względem całego systemu transportowego. Kluczowym elementem na tym etapie było także wskazanie przez mieszkańców barier przestrzennych/ architektonicznych, jakie występują na terenie MOF Busko-Zdrój, powodujących ograniczenia w przemieszczaniu się.

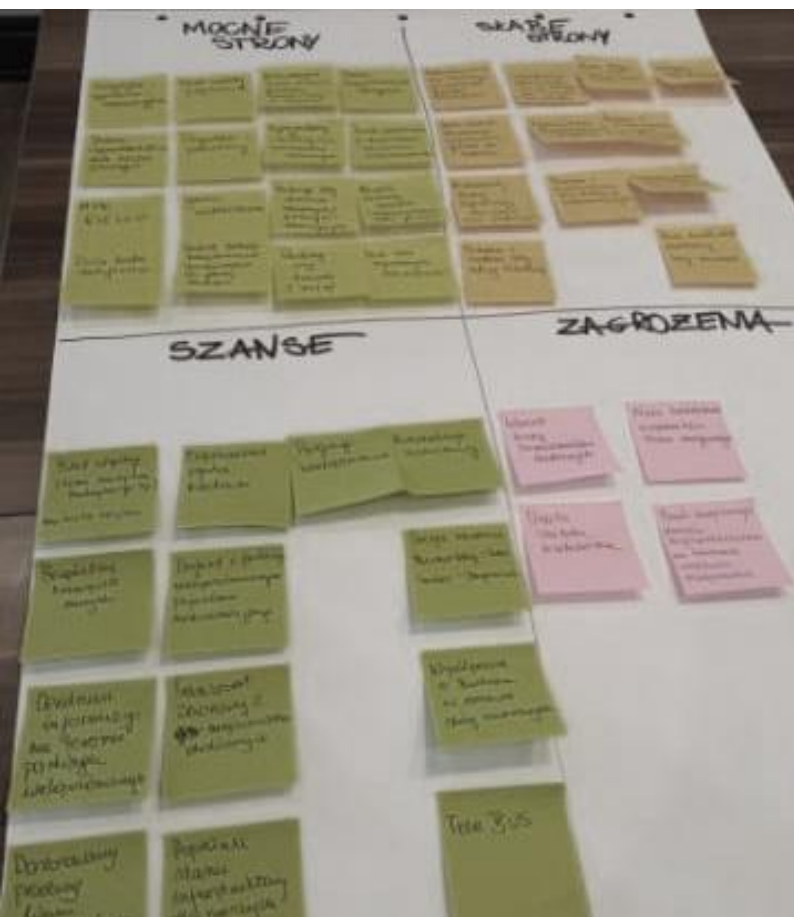
Wynikiem przeprowadzonych warsztatów było skonstruowanie wraz z uczestnikami spotkania analizy SWOT, a na jej podstawie wypracowanie założeń do projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój*.

Uczestnicy zgodnie przyznali, iż największą zaletą MOF Busko-Zdrój są unikatowe walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz fakt ustanowionej na tym terenie strefy A uzdrowiska. Przytoczono także kilka słabych stron, m. in. problemy z parkowaniem samochodów osobowych przy obiektach uzdrowskich czy duże natężenie ruchu samochodowego w godzinach szczytu spowodowane dojazdami do pracy. Jednakże w czasie dyskusji wybrzmiało także wiele aspektów, które są swoistą szansą do rozwoju, w tym m.in.:

- ◆ budowa parkingów wielopoziomowych;
- ◆ ulepszenie systemu transportu zbiorowego;
- ◆ rozbudowa dróg rowerowych.

Dostrzeżono także, iż wszystkie ww. działania mogą, zdaniem interesariuszy, przyczynić się do zniwelowania słabych stron oraz do ograniczenia występujących zagrożeń, do których zaliczono np. wzrost samochodów osobowych czy utratę statutu uzdrowiska (szczegółowe wyniki wypracowanej analizy SWOT z mieszkańcami zostały przedstawione w rozdziale 3).

<sup>18</sup> D. Maison, *Zogniskowane wywiady grupowe: jakościowa metoda badań marketingowych*, Warszawa 2001; *Badania jakościowe: metody i narzędzia*, red. D. Jemielniak, Warszawa, 2012 r.



Drugie spotkanie, zorganizowane w ramach drugiego etapu konsultacji, miało na celu przedstawienie diagnozy MOF Busko-Zdrój w postaci analizy SWOT oraz przedyskutowanie z grupą zaproszonych interesariuszy wniosków płynących z pierwszego etapu konsultacji. Uczestnicy spotkania mieli także możliwość wyrażenia opinii i uwag dotyczących działań w ramach obszaru opracowywanego dokumentu. Podobnie jak w przypadku pierwszego cyklu warsztatów, w terminie 5-6 października 2022 r. zorganizowano spotkania, na które zostali zaproszeni wszyscy chętni mieszkańcy oraz przedstawiciele samorządu.

Wynikiem przeprowadzonych warsztatów było uporządkowanie założonych działań, a także wskazanie obszarów priorytetowych.

### 1.3.3. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne – trzeci etap konsultacji – umożliwiły zapoznanie się mieszkańców i wszystkich zainteresowanych z przedmiotowym projektem, a także zebranie opinii i propozycji dotyczących projektu, zmierzających do uzyskania jak najszerszej społecznej akceptacji. Celem niniejszego procesu konsultacyjnego, który trwał 21 dni, od ..... do ..... było również zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.

Dokument poddany konsultacjom społecznym wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- ◆ .....
- ◆ .....

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego dostępnego na stronie .....oraz w ..... w nieprzekraczalnym terminie do dnia ..... poprzez:

Raport z trzeciego etapu konsultacji stanowi Załącznik nr 2 do niniejszego dokumentu.

## 2. Diagnoza obszaru objętego PZMM i perspektywa rozwoju

### 2.1. Charakterystyka obszaru

MOF Busko-Zdrój został wskazany w *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+* obowiązującej na mocy Uchwały Nr XXX/406/21 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 29 marca 2021 r. i obejmuje miasto rdzeniowe Busko-Zdrój oraz gminy miejsko-wiejskie: Busko-Zdrój (obszar wiejski) i Stopnicę.

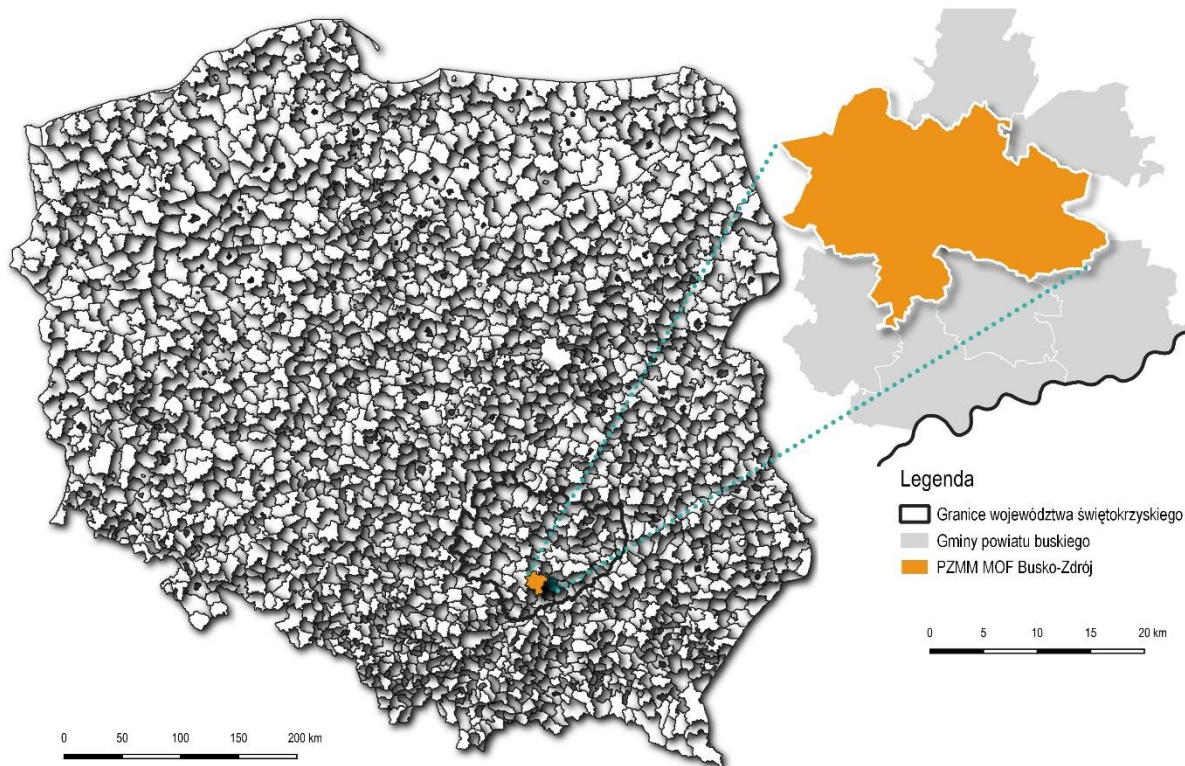
MOF Busko-Zdrój położony jest w południowo-wschodniej części województwa świętokrzyskiego, w powiecie buskim.

MOF Busko-Zdrój obejmuje powierzchnię 360 km<sup>2</sup>, a w jej skład wchodzi 77 sołectw.

Gminami, z którymi administracyjnie graniczy MOF Busko-Zdrój są:

- ♦ od północy: Miasto i Gmina Chmielnik, Gmina Gnojno oraz Gmina Tuczępy;
- ♦ od wschodu: Miasto i Gmina Oleśnica;
- ♦ od południa: Gmina Solec-Zdrój, Miasto i Gmina Nowy Korczyn oraz Miasto i Gmina Wiślica;
- ♦ od zachodu: Miasto i Gmina Pińczów.

Obszar objęty opracowaniem przedstawiony jest na mapie poniżej.



Rysunek 1. Położenie MOF Busko-Zdrój na tle kraju  
Źródło: opracowanie własne.

### 2.1.1. Uwarunkowania demograficzne

Według danych GUS obszar objęty opracowaniem zamieszkuje łącznie 39 159 mieszkańców<sup>19</sup>, z czego 15 310 zamieszkuje rdzeń MOF - miasto Busko-Zdrój.

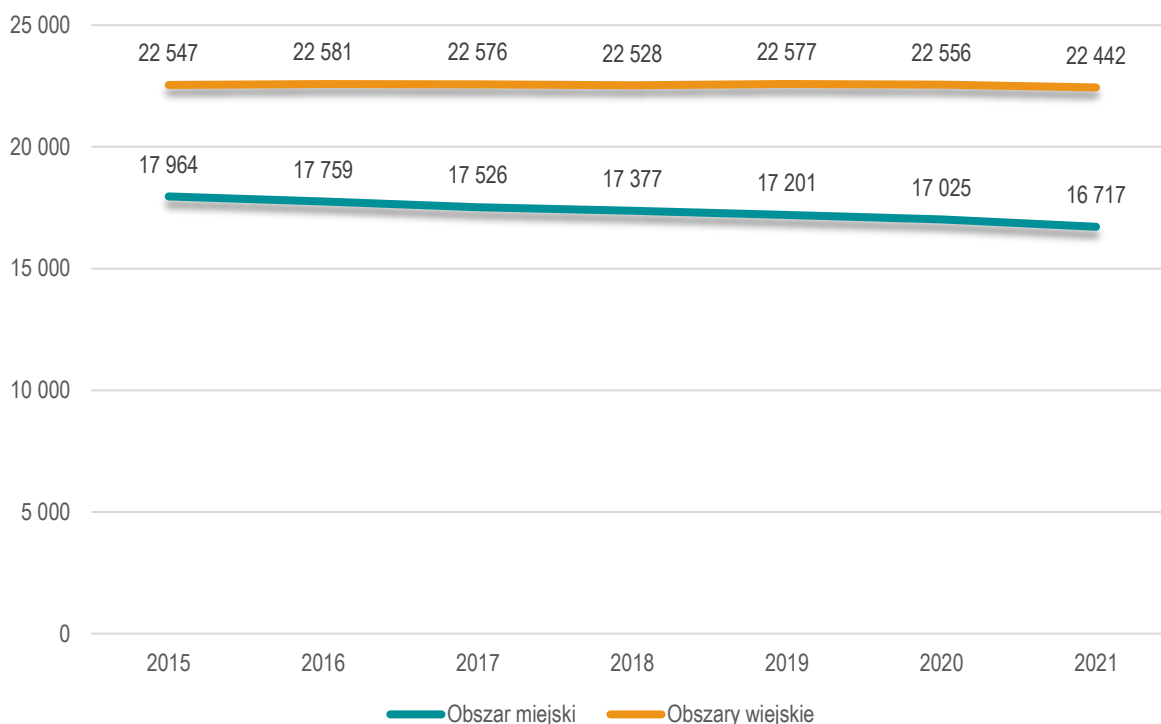


Jednakże rzeczywista liczba osób przebywających na terenie MOF Busko-Zdrój jest zdecydowanie wyższa, ze względu na turystyczny charakter tego regionu. Miasto Busko-Zdrój traktowane jest jako destynacja turystyczna, do której przyjeżdżają kuracjusze z wielu polskich województw w celach prozdrowotnych (lecniczych).

#### ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI W LATACH 2015-2021

W okresie od 2015 do 2021 roku zaobserwowano spadek liczby ludności na całym obszarze opracowania o 3,34% (1 352 osoby). Podkreślić należy, iż na terenach miejskich zaobserwowano w tym okresie zdecydowanie większy spadek liczby ludności (1 247 os.; 6,94%) niż na terenach wiejskich (105 os.; 0,47%).

W 2021 roku urodziło się 188 dzieci, natomiast zmarły 442 osoby.



**Wykres 1. Zmiany liczby ludności na terenie MOF Busko-Zdrój w latach 2015-2021**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

<sup>19</sup> GUS. Stan na 31.12.2021 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

STRUKTURA LUDNOŚCI



Ludność w wieku przedprodukcyjnym

16,21%



Ludność w wieku produkcyjnym

58,30%



Ludność w wieku produkcyjnym mobilnym

59,58%



Ludność w wieku produkcyjnym niemobilnym

40,42%



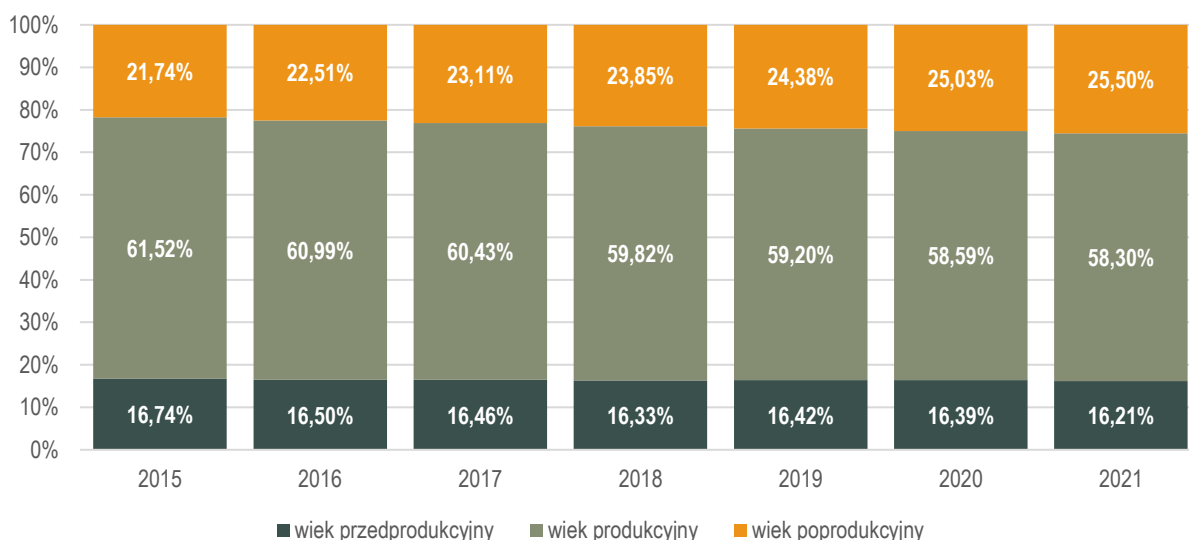
Ludność w wieku poprodukcyjnym

25,50%

Dane dotyczące struktury ludności wskazują, iż na terenie MOF Busko-Zdrój przeważa ludność w wieku produkcyjnym. Dostrzega się także rokroczny spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym. Analiza danych za okres od 2015 r. wykazała spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym o 6,44% oraz osób w wieku produkcyjnym o 8,40%, przy jednoczesnym wzroście udziału osób w najstarszej grupie wiekowej

w ogólnej liczbie mieszkańców (wzrost o 13,38%). Jest to zjawisko charakterystyczne dla „starzejącego się” społeczeństwa regionu.<sup>20</sup>

Poniższe wykresy przedstawiają zmiany struktury ludności na przestrzeni ostatnich 6 lat na terenie MOF Busko-Zdrój.



Wykres 2. Zmiany struktury ludności MOF Busko-Zdrój 2015-2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Potwierdzeniem „starzejącego się” społeczeństwa jest także wskaźnik obciążenia demograficznego, do którego należy m.in. ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym i współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi. W przypadku pierwszego z wymienionych wskaźników zaobserwowano, iż w okresie od 2015 roku współczynnik ten wzrósł o 10,06%. Jednakże należy

nadmienić, iż zdecydowanie większy współczynnik odnotowywany jest na terenie jednostek miejskich. Współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi na terenie MOF Busko-Zdrój w tym samym okresie wzrósł o 22,41%, do poziomu średniego poziomu 32,3<sup>21</sup>.

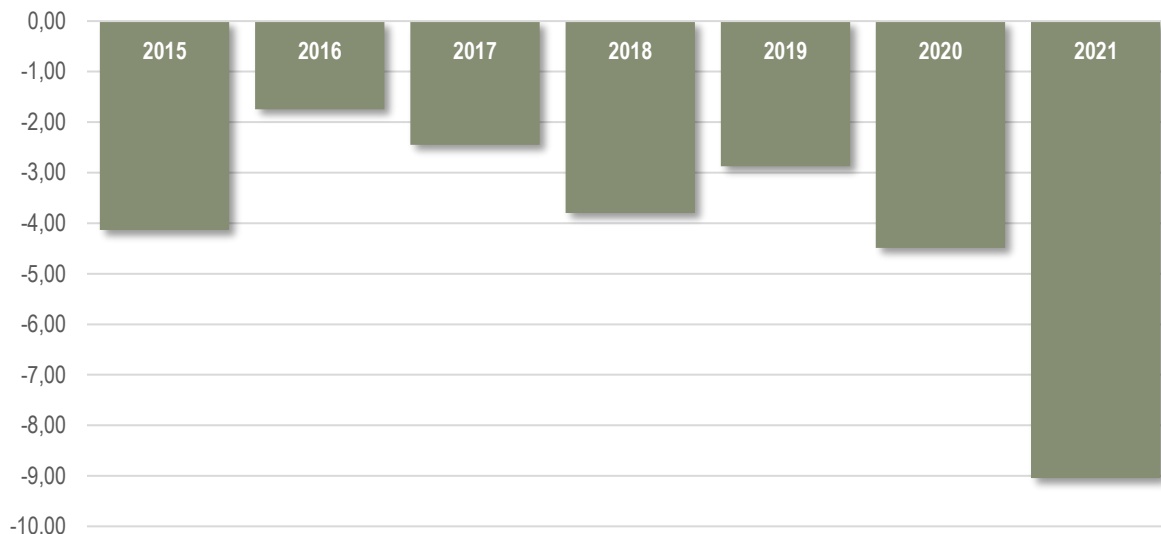
<sup>20</sup> GUS. Dane za okres od 2015 do 2021 r.

<sup>21</sup> GUS. Dane za okres od 2015 do 2021 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

Sytuacja struktury ludnościowej obrazowana jest także za pomocą wskaźnika przyrostu naturalnego na 1 000 mieszkańców. Przyrosty te rokrocznie wahają się,

jednak zawsze są one ujemne na całym obszarze MOF Busko-Zdrój.



**Wykres 3. Przyrost naturalny na 1000 ludności**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

#### SALDO MIGRACJI

MOF Busko-Zdrój cechuje się ujemnym saldem migracji wewnętrznych oraz saldem migracji na poziomie 4. Migracje wewnętrzne na obszarze opracowania przebiegają w kierunku wsi, co związane jest z coraz większą liczbą nowobudowanych domów jednorodzinnych.

Dane statystyczne przedstawiające migracje ludności na terenie MOF Busko-Zdrój prezentuje poniższa tabela.

**Tabela 1. Migracje na terenie MOF Busko-Zdrój**

	MOF Busko-Zdrój
migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	393
migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	464
<b>saldo migracji wewnętrznych</b>	<b>-71</b>
migracje zagraniczne na pobyt stały - imigracja	4
migracje zagraniczne na pobyt stały - emigracja	0
<b>saldo migracji zagranicznych</b>	<b>4</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan za 2021 rok.

#### PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

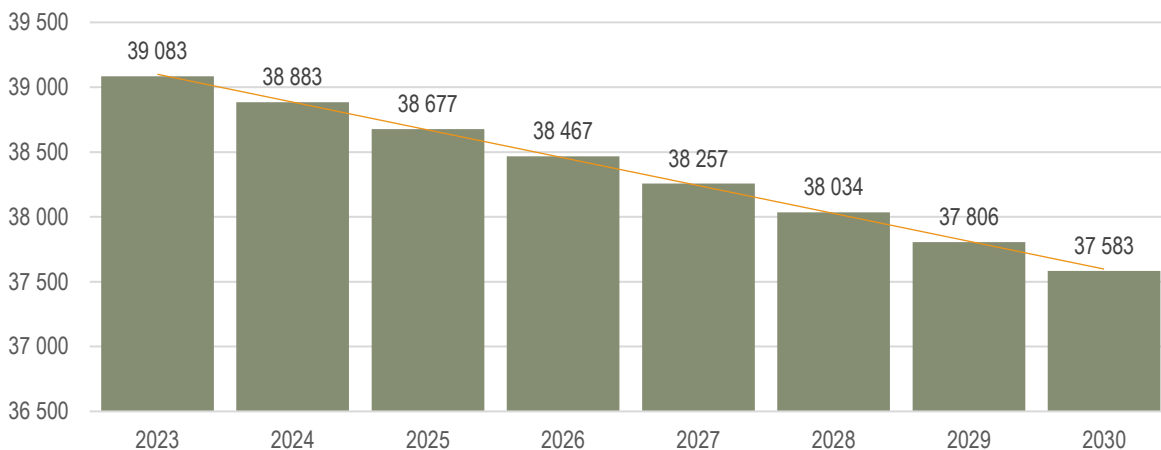
Eksperymentalna Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 została opracowana na podstawie długoterminowych założeń Prognozy ludności Polski na lata 2014 – 2050 oraz Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014 – 2050<sup>22</sup>. Przygotowana przez GUS Prognoza ludności dla gmin na lata 2017-

2030 wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze objętym PZMM. Prognozuję się, iż do 2030 roku odnotuje się spadek liczby ludności o 4,02% w odniesieniu do danych z dnia 31.12.2021 r. Prognozowane zmiany związane są przede wszystkim z czynnikami naturalnymi, tj.

<sup>22</sup> Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 (opracowanie eksperymetalne), <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-ludnosc-gmin-na-lata-2017-2030-opracowanie-eksperymentalne,10,1.html>

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

prognozowanym wzrostem liczby zgonów, wynikającym ze starzenia się powojennego wyżu demograficznego.

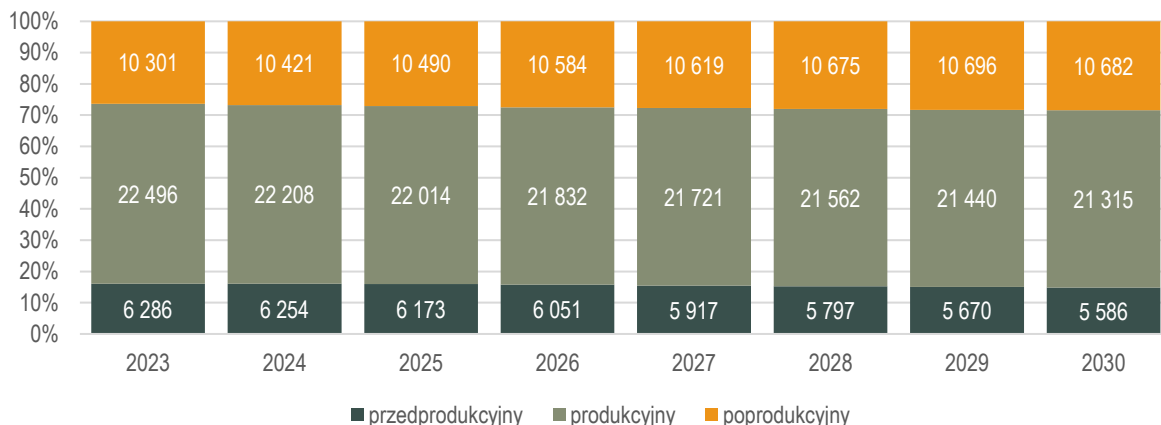


**Wykres 4. Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie MOF Busko-Zdrój**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030.

Przywołana wyżej *Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030* nie przewiduje dużych zmian w strukturze zaludnienia do 2030 r. Dotychczasowa tendencja zostanie zachowana, tzn. rokrocznie zwiększać się

będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym.



**Wykres 5. Prognozowane zmiany struktury ludności na terenie MOF Busko-Zdrój**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030.

## PODSUMOWANIE

Na terenie MOF Busko-Zdrój dostrzega się rokroczny spadek liczby ludności, który jest wynikiem „starzenia się” ludności i umierania „powojennego wyżu demograficznego”. Spadek liczby ludności jest także spowodowany ujemnym saldem migracji i ujemnym współczynnikiem przyrostu naturalnego. Wszystkie ww. elementy wpływają negatywnie na strukturę ludności, a to wpływa bezpośrednio na zmiany mobilności

mieszkańców danego obszaru. Tym samym należy podkreślić, iż zmiany zachodzące w liczbie i strukturze ludności są determinującymi elementami popytu na usługi m. in. publicznego transportu zbiorowego. Nadto przywołane tendencje zmian w strukturze ludności skutkować będą koniecznością dostosowania wszystkich systemów transportowych do potrzeb najstarszej grupy wiekowej.



## 2.1.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

### EDUKACJA

Na obszarze opracowania zlokalizowane są publiczne i niepubliczne szkoły podstawowe, niepubliczne i publiczne przedszkola oraz oddziały przedszkolne. Na terenie Gminy Busko-Zdrój znajduje się również Szkoła Muzyczna I stopnia, kształcąca w dwóch cyklach: sześcioletnim i czteroletnim.

Obecnie na całym obszarze funkcjonuje 11 szkół podstawowych. Liczba placówek edukacji podstawowej nie zmieniła się od 2015 roku, jednakże liczba uczniów do nich uczęszczających rokrocznie rosła w tym okresie. Odnotowano wzrost o 24,63% (do liczby 2 930 uczniów).

Tabela 2. Liczba szkół podstawowych i uczniów do nich uczęszczających

Szkoły podstawowe (ogółem)	11
Uczniowie w szkołach podstawowych	2 930

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raportu o stanie Gminy Busko-Zdrój”. Stan na 30 września 2021 r., „Raportu o stanie Gminy Stopnica” oraz danych GUS - stan na 31.12.2020 r.

Na obszarze MOF Busko-Zdrój od 2015 r. wzrosła ogólna liczba przedszkoli. Na terenie objętym Planem mobilności zwiększyła się także liczba dzieci uczęszczających do przedszkoli o 15,49%.

Tabela 3. Liczba szkół podstawowych i uczniów do nich uczęszczających

Przedszkola (ogółem)	
Przedszkola (ogółem)	8
Dzieci w przedszkolach	1 193

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raportu o stanie Gminy Busko-Zdrój”. Stan na 30 września 2021 r., „Raportu o stanie Gminy Stopnica” oraz danych GUS - stan na 31.12.2020 r.

### RYNEK PRACY

MOF Busko-Zdrój to rejon sanatoryjno-wypoczynkowy, a przeważająca część działalności gospodarczej skupiona jest w samym mieście Busko-Zdrój. Na terenie objętym opracowaniem od 2015 r. odnotowano wzrost ogólnej liczby podmiotów gospodarczych z 3 922 na 4414, tj. o 12,54%. Co istotne, największy przyrost nowych podmiotów gospodarczych zarejestrowano w tym okresie na terenach wiejskich. Gospodarka tego regionu opiera się w dużej mierze o małe i średnie przedsiębiorstwa prywatne, stąd w ogólnej liczbie przedsiębiorstw przeważają te, liczące do 9 osób zatrudnionych. Na terenie objętym Planem mobilności znajdują się tylko 3 duże zakłady pracy i nie

ma żadnego, który zatrudniałby powyżej 1000 osób - brak dużych zakładów przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie wpływa pozytywnie na ekologiczny i uzdrowiskowy charakter MOF Busko-Zdrój. W analizowanym okresie przybyło najwięcej przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób, natomiast spadła liczba przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 249 pracowników.

Struktura i zmiany podmiotów gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON zostały zaprezentowane w poniższej tabeli.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

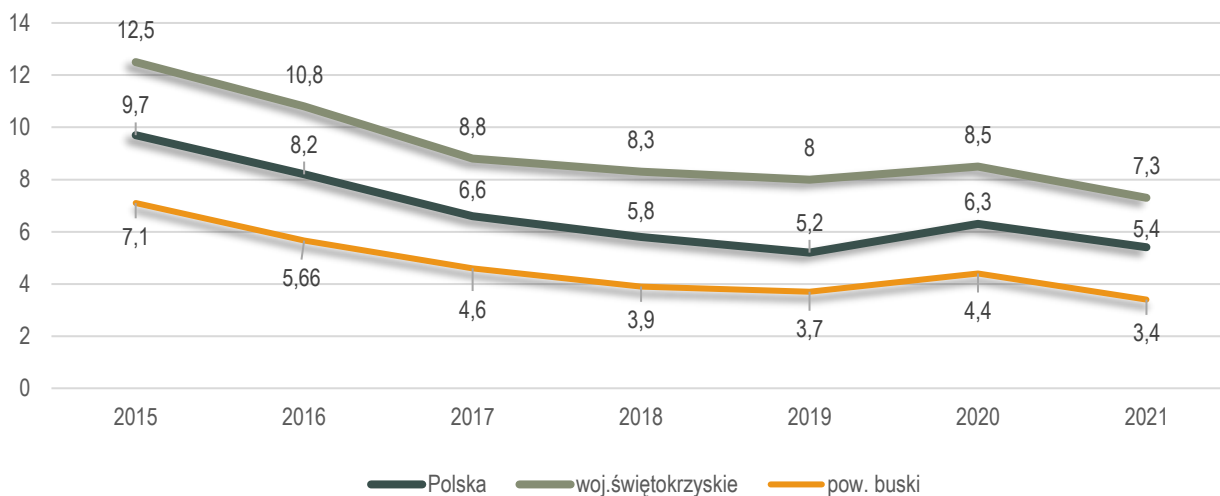
Tabela 4. Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości wpisane do rejestru REGON

2015 r.	2021 r.	2015 r.	2021 r.	2015 r.	2021 r.	2015 r.	2021 r.	2015 r.	2021 r.
Ogółem		0 - 9		10 - 49		50 - 249		250 - 999	
3 922	4 414	3 758	4 267	129	116	33	28	2	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2015 r. i 31.12.2021 r.

O dynamice rozwojowej MOF Busko-Zdrój świadczy także spadający rokrocznie wskaźnik bezrobocia. Na terenie powiatu buskiego na przestrzeni lat 2015-2021 odnotowano spadek bezrobocia rejestrowanego, podobnie jak w całym województwie świętokrzyskim i kraju.

Spadek bezrobocia rejestrowanego na terenie powiatu buskiego wyniósł w tym czasie 52,11%, gdzie w tym samym okresie bezrobocie w całym województwie spadło o 41,60% a w Polsce o 44,33%.



Wykres 6. Wskaźniki bezrobocia rejestrowanego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

#### PODSUMOWANIE

Na terenie MOF Busko-Zdrój dostrzega się wzrost liczby uczniów szkół podstawowych oraz dzieci uczęszczających do żłobków i przedszkoli, a to niejako wskazuje na liczbę podróży obligatoryjnych realizowanych na tym terenie, tj. przejazdów związanych z dotarciem dzieci i młodzieży do placówek edukacyjnych. Istotny wpływ na wielkość podróży obligatoryjnych ma także wskaźnik bezrobocia, który na terenie powiatu buskiego rokrocznie spada. Świadczy to o tym, iż zwiększa się liczba pracowników, którzy zobligowani są do codziennych podróży w relacjach dom-praca-dom, a to ma bezpośredni wpływ na planowanie systemów transportowych

i ogólną mobilność tego obszaru. Należy także pamiętać, iż istotny wpływ na mobilność danego obszaru ma struktura działalności gospodarczej, a w szczególności liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, gdyż osoby te rzadko korzystają z innych form transportu niż samochód osobowy, który często jest dla nich narzędziem pracy. Teren MOF Busko-Zdrój jest dość specyficzny ze względu na uzdrowiskowy profil miasta Busko-Zdrój - funkcjonuje na tym terenie wiele jednoosobowych działalności gospodarczych, stąd należy ten aspekt uwzględnić w trakcie planowania rozwoju mobilności.

## 2.2. Zagospodarowanie przestrzenne

W celu określenia polityki przestrzennej MOF Busko-Zdrój należy przeanalizować obecny stan zagospodarowania przestrzennego oraz ocenić kierunki rozwoju, wskazywane m.in. w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Należy przy tym pamiętać, iż sposób zagospodarowania przestrzennego i wykorzystanie istniejących na danym obszarze zasobów zależy od charakteru i indywidualnych walorów danej gminy, z uwzględnieniem interesu publicznego.

Na terenie MOF Busko-Zdrój obowiązują obecnie dwa studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, tj.:

- ◆ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Busko-Zdrój*<sup>23</sup>.
- ◆ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stopnica*<sup>24</sup>.

Najważniejszy dla obszaru MOF Busko-Zdrój jest fakt, iż na tym terenie kierunki rozwoju przestrzennego zostały zaplanowane z poszanowaniem historycznych, przyrodniczych, funkcjonalnych, urbanistycznych i architektonicznych uwarunkowań, które wynikają m.in. z:

- ◆ dotychczasowego zagospodarowania i uzbrojenia obszaru MOF Busko-Zdroju;
- ◆ dotychczasowego przeznaczenia terenów i wniosków w sprawie zmiany przeznaczenia;
- ◆ występowania obiektów i terenów chronionych na podstawie przepisów szczególnych;
- ◆ stanu i funkcjonowania środowiska przyrodniczego i kulturowego;

- ◆ stanu rolniczej przestrzeni produkcyjnej;
- ◆ prawa własności gruntów;
- ◆ jakości życia mieszkańców;
- ◆ zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych.

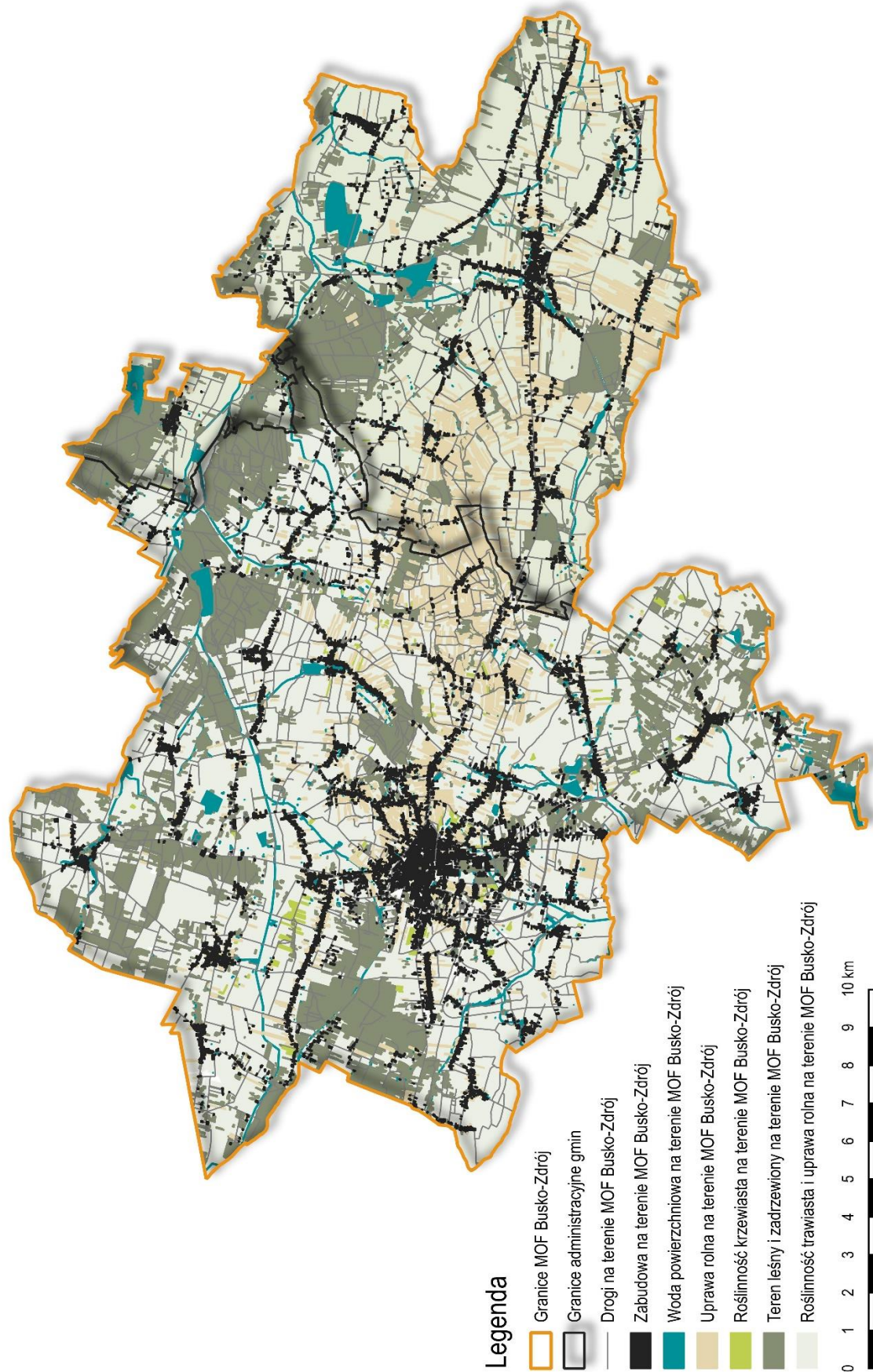
Plany rozwojowe na terenie MOF Busko-Zdrój skoncentrowane są na poszanowaniu niezwykłych walorów przyrodniczych, uzdrowiskowych, turystycznych oraz kulturowych regionu. Z tego też powodu wśród głównych kierunków zagospodarowania przestrzennego należy wymienić m.in.:

- ◆ *racjonalne korzystanie z zasobów środowiska przyrodniczego z uwzględnieniem zasad jego ochrony;*
- ◆ *ochrona i kształtowanie środowiska kulturowego;*
- ◆ *ochrona i rozwój istniejącego uzdrowiska;*
- ◆ *rozszerzenie usług rekreacyjno-wypoczynkowych związanych funkcjonalnie z uzdrowiskiem;*
- ◆ *eliminacja źródeł zanieczyszczenia powietrza;*
- ◆ *przekształcenie systemu komunikacji w mieście pod kątem poprawy funkcjonowania uzdrowiska;*
- ◆ *uzupełnienie braków i modernizacja systemu komunikacji i infrastruktury terenów zabudowanych;*
- ◆ *dostosowanie rozwoju przestrzennego, jakościowego i ilościowego turystyki do uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i społeczno-gospodarczych oraz do popytu turystycznego; inicjowanie różnych ofert usług turystycznych.*

<sup>23</sup> Uchwała nr IX/122/1999 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 30.09.1999 w sprawie "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Busko-Zdrój; Uchwała nr XXV/263/2005 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 4.03.2005 w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Busko-Zdrój dla obszarów sołectw Radzanów, Siestawice, Zbludowice oraz części miasta Busko-Zdrój.

<sup>24</sup> Uchwała Rady Gminy w Stopnicy nr 25/2000 z dnia 5 X 2000 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)



Rysunek 2. Zagospodarowanie terenu MOF Busko-Zdrój

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych – BDOT10k.

Warto także nadmienić, iż na terenie MOF Busko-Zdrój poza studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uchwała się miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, obowiązuje Statut Uzdrowiska<sup>25</sup> oraz programy rewitalizacji<sup>26</sup>.

#### PODSUMOWANIE

Niezwykle istotny dla rejonu uzdrowiskowego jest fakt, iż wszystkie podejmowane działania mają na celu zachowanie obecnych walorów środowiskowych i uzdrowiskowych. Świadczą o tym m. in. treści przygotowywanych

i uchwalanych przez jednostki należące do MOF Busko-Zdrój dokumentów planistycznych, które ukierunkowują ogólną politykę regionu zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

### 2.3. Inwentaryzacja generatorów ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia oraz urzędy generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój* istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch wewnętrzny na terenie MOF Busko -Zdrój.

#### **Generatory ruchu: podmioty lecznicze i uzdrowiskowe**

Na obszarze uzdrowiska Busko-Zdrój działa 8 podmiotów leczniczych skupiających łącznie 30 zakładów lecznictwa uzdrowiskowego, w tym: 5 szpitali uzdrowiskowych, 12 sanatoriów, 9 zakładów przyrodolecznictwa oraz 4 przychodnie uzdrowiskowe<sup>27</sup>:

1. „Uzdrowisko Busko-Zdrój” S.A. (100% akcji posiada Województwo Świętokrzyskie)
  - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrowiskowego
    - 1) Specjalistyczny Szpital Ortopedyczno-Rehabilitacyjny „Górka”
    - 2) Uzdrowiskowy Szpital Kompleksowej Rehabilitacji „Krystyna”,
    - 3) Sanatorium Uzdrowiskowe „Marconi”,
    - 4) Sanatorium Uzdrowiskowe „Mikołaj”,
    - 5) Sanatorium Uzdrowiskowe „Oblęgorek”,
    - 6) Sanatorium Uzdrowiskowe „Oblęgorek 2”,
    - 7) Sanatorium Uzdrowiskowe „Willa Zielona”,
    - 8) Uzdrowiskowy Zakład Przyrodolecznictwa,
    - 9) Przychodnia Uzdrowiskowa;
  - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrowiskowego
    - 1) Basen Rehabilitacyjny przy ul. Rzewuskiego 5,

<sup>25</sup> Przyjęty Uchwałą Nr XXVII/298/2009 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 26.03.2009 roku; aktualnie obowiązującym aktem odnoszącym do funkcjonowania Uzdrowiska zlokalizowanego w Mieście Busko-Zdrój jest dokument przyjęty Uchwałą Nr XXII/281/2020 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia Statutu Uzdrowiska Busko-Zdrój.

<sup>26</sup> Program Rewitalizacji dla Gminy Busko-Zdrój na lata 2015–2025 oraz Gminny Program Rewitalizacji Miasta i Gminy Stopnica na lata 2016–2023.

<sup>27</sup> Na podstawie Załącznika Nr 2 do Statutu uzdrowiska Busko-Zdrój.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

- 2) Basen Rehabilitacyjny przy ul. Starkiewicza 1,
  - 3) Pijalnia Uzdrawiskowa przy ul. 1 Maja 10 (hol główny),
  - 4) Pijalnia Uzdrawiskowa przy ul. 1 Maja 10 (łącznik).
2. Federacja Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych Przemysłu Lekkiego w Łodzi
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Sanatorium Uzdrawiskowe „Włóknierz”,
      - 2) Szpital Uzdrawiskowy „Włóknierz”,
      - 3) Uzdrawiskowy Zakład Przyrodolecniczy,
      - 4) Przychodnia Uzdrawiskowa;
    - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Basen Rehabilitacyjny.
  3. Sanatorium Uzdrawiskowe „Nida-Zdrój” Sp. z o.o.
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Sanatorium Uzdrawiskowe „Nida-Zdrój”,
      - 2) Zakład Przyrodolecniczy;
    - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Basen Rehabilitacyjny,
      - 2) Ścieżka Ruchowa.
  4. Wojskowy Szpital Uzdrawiskowo-Rehabilitacyjny SPZOZ (MON – podmiot tworzący)
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Szpital Uzdrawiskowy,
      - 2) Zakład Przyrodolecniczy;
    - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Basen Rehabilitacyjny „Turkus”,
      - 2) Basen Rehabilitacyjny „Opal”,
      - 3) Ścieżka Ruchowa.
  5. Sanatoria „Słowacki” Sp. z o.o.
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Szpital Uzdrawiskowy „Słowacki”,
      - 2) Sanatorium Uzdrawiskowe „Słowacki”,
      - 3) Sanatorium Uzdrawiskowe „Rafał”,
      - 4) Zakład Przyrodolecniczy „Słowacki”,
      - 5) Zakład Przyrodolecniczy „Rafał”,
      - 6) Przychodnia Uzdrawiskowa „Słowacki”
      - 7) Przychodnia Uzdrawiskowa „Rafał”;
    - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Basen Rehabilitacyjny.
  6. Sanatorium Uzdrawiskowe „Astoria” Krystyna Baran, Laura Załucka, Łukasz Baran
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Sanatorium Uzdrawiskowe „Astoria”,
      - 2) Zakład Przyrodolecniczy;
  - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
    - 1) Basen Rehabilitacyjny.
  7. Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „AG i M” s.c. Małgorzata Gawrońska, Agnieszka Gawrońska
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Sanatorium Uzdrawiskowe „Zbyszko”,
      - 2) Zakład Przyrodolecniczy;
    - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Basen Rehabilitacyjny.
  8. Fontia Sp. z o.o.
    - ◆ Zakłady lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Sanatorium Uzdrawiskowe „Bristol”,
      - 2) Zakład Przyrodolecniczy;
    - ◆ Urządzenia lecznictwa uzdrawiskowego
      - 1) Basen Rehabilitacyjny.

### Generatory ruchu: obiekty edukacyjne

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują oni zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

**Tabela 5. Wykaz żłobków, przedszkoli i szkół podstawowych na terenie MOF Busko-Zdrój**

L.p.	Nazwa Szkoły / Placówki
<b>Przedszkola i żłobki</b>	
1.	Publiczny Żłobek "Malucholandia"
2.	Publiczne Przedszkole Nr 1 w Busku-Zdroju
3.	Publiczne Przedszkole Nr 2 w Busku-Zdroju
4.	Publiczne Przedszkole Nr 3 w Busku-Zdroju
5.	Niepubliczne Przedszkole „Bajkowe Wzgórze" w Mikułowicach
6.	Przedszkole Niepubliczne „Smerfuś" w Busku-Zdroju
7.	Przedszkole Niepubliczne Artystyczno-Językowe „Słoneczko" w Busku-Zdroju
8.	Przedszkole Niepubliczne Językowa Akademia Przedszkolaka w Busku-Zdroju
9.	Przedszkole w Stopnicy

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

<b>Szkoły podstawowe</b>	
1.	Publiczna Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Zbludowicach
2.	Publiczna Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Siesławicach
3.	Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Stanisława Staszica w Busku-Zdroju
4.	Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Janusza Korczaka w Busku-Zdroju z klasami integracyjnymi
5.	Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Płk. Aleksandra Krzyżanowskiego "Wilka" w Busku-Zdroju
6.	Szkoła Muzyczna I stopnia im. Krzysztofa Pendereckiego w Busku-Zdroju.
7.	Zespół Placówek Oświatowych w Dobrowodzie, w skład którego wchodzi Publiczna Szkoła Podstawowa w Dobrowodzie oraz Publiczne Przedszkole w Dobrowodzie
8.	Zespół Placówek Oświatowych w Kołaczkowicach, w skład którego wchodzi Publiczna Szkoła Podstawowa im. Batalionów Chłopskich w Kołaczkowicach oraz Publiczne Przedszkole w Kołaczkowicach
9.	Zespół Placówek Oświatowych w Szańcu, w skład którego wchodzi Publiczna Szkoła Podstawowa im. Jana Olrycha Szanieckiego w Szańcu oraz Publiczne Przedszkole im. Jana Olrycha Szanieckiego w Szańcu
10.	Spółeczna Szkoła Podstawowa w Słabkowicach (szkoła niepubliczna)
11.	Szkoła Podstawowa im. Batalionów Chłopskich w Stopnicy

Źródło: opracowanie własne.

Dodatkowo na terenie objętym opracowaniem znajdują się niżej wymienione szkoły oraz placówki oświatowo-wychowawcze prowadzone przez powiat buski.

**Tabela 6. Szkoły oraz placówki oświatowo-wychowawcze prowadzone przez powiat buski na terenie objętym opracowaniem**

L.p.	Nazwa Szkoły / Placówki	Szkoły w Zespole
1.	I Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki w Busku - Zdroju	I Liceum Ogólnokształcące
		Internat
2.	Zespół Szkół Techniczno - Informatycznych w Busku - Zdroju	Technikum Nr 2
		Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 2
		Internat Warsztaty Szkolne
3.	Zespół Szkół Ponadpodstawowych im. Mikołaja Kopernika w Busku - Zdroju	III Liceum Ogólnokształcące
		Technikum Nr 1
		Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 1
		Centrum Kształcenia Zawodowego
4.	Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących im. Kazimierza Wielkiego w Busku - Zdroju	II Liceum Ogólnokształcące
		Technikum Nr 3
		Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 3
		Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
		V Liceum Ogólnokształcące Specjalne (dla niepełno-sprawnych ruchowo)
5.	Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy dla Niepełnosprawnych Ruchowo w Busku - Zdroju	Technikum Specjalne (dla niepełno-sprawnych ruchowo)
		Branżowa Szkoła I Stopnia Specjalna (dla niepełno-sprawnych ruchowo)
		Szkoła Policealna Specjalna Nr 1 (dla niepełno-sprawnych ruchowo)
6.	Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy w Broninie	Internat/Ośrodek
		Szkoła Podstawowa Specjalna
		Branżowa Szkoła I Stopnia Specjalna
		Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy
		Internat/Ośrodek

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

		Przedszkole Specjalne
		Szkoła Podstawowa Specjalna
7.	Zespół Szkół Specjalnych w Busku - Zdroju	VI Liceum Ogólnokształcące Specjalne
8.	Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Busku - Zdroju	-
9.	Powiatowy Międzyszkolny Ośrodek Sportowy im. Józefa Grudnia w Busku - Zdroju	-
10.	Powiatowy Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Nauczycieli w Busku - Zdroju	-

*Źródło: opracowanie własne.*

### Generatory ruchu: największe zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obowiązkowe i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. Wśród nich wyróżnić należy:

- 1) ZMK SAS Spółka z o.o., Owczary, ul. Przemysłowa 3, 28-100 Busko-Zdrój;
- 2) MAGTRANS Sp. z o.o., ul. Boh. Warszawy 116, 28-100 Busko Zdrój;
- 3) "BZW Para" Spółka Jawna, ul. Partyzantów 111, 28-100 Busko-Zdrój;
- 4) Eko-Trans Sp. Jawna, Wełecz 142, 28-100 Busko-Zdrój;
- 5) Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o., ul. Łagiewnicka 25, 28-100 Busko-Zdrój;
- 6) Golonka Dariusz, Golonka Urszula, ul. Stanisława Staszica 18, 28-100 Busko-Zdrój;
- 7) Grupa PSB Handel S.A., Wełecz 142, 28-100 Busko-Zdrój;

- 8) Zakład Wytwarzania Metalowych "Metal-Kop", Młyny 180, 28-100 Busko Zdrój;
- 9) Grzegorz Sarna Przedsiębiorstwo Handlowo-Uslugowe, ul. Batalionów Chłopskich 3, 28-100 Busko-Zdrój;
- 10) Zespół Opieki Zdrowotnej w Busku-Zdroju, ul. Boh. Warszawy 67, 28-100 Busko Zdrój;

### Generatory ruchu: instytucje publiczne (urzędy)

Jedną z grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe. Do najważniejszych instytucji (urzędów) na terenie MOF Busko-Zdrój należą:

- 1) Urząd Miasta i Gminy w Busku-Zdroju, aleja Adama Mickiewicza 10, 28-100 Busko-Zdrój;
- 2) Urząd Miasta i Gminy w Stopnicy, ul. Tadeusza Kościuszki 2, 28-130 Stopnica;
- 3) Urząd Skarbowy w Busku-Zdroju, Parkowa 17, 28-100 Busko-Zdrój;
- 4) Starostwo Powiatowe w Busku-Zdroju, Aleja Adama Mickiewicza 15, 28-100 Busko-Zdrój.

### Pozostałe generatory ruchu:

Do pozostałych generatorów ruchu należy zaliczyć:

- ◆ obiekty sportowe;
- ◆ obiekty rekreacyjne oraz
- ◆ obiekty kulturalne.



## 2.4. Turystyka

Miasto Busko-Zdrój od blisko 200 lat oferuje mieszkańcom i turystom możliwość leczenia i odpoczynku w otoczeniu naturalnego bogactwa. W związku z długą historią sanatoryjną tego miejsca sektor uzdrowiskowy jest głównym motorem rozwoju tego obszaru, a z roku na rok obserwowany jest wzrost liczby przybywających tam kuracjuszy. Mając ten fakt na uwadze Władze Miasta i Gminy Busko-Zdrój zdecydowały o podjęciu dalszych prac związanych z rozwojem turystyki między innymi poprzez opracowanie dokumentu strategicznego – *Strategii Rozwoju Turystyki Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2021-2025*<sup>28</sup>.

W ramach przygotowywania przedmiotowej Strategii przeprowadzono szereg analiz i badań, zarówno wśród mieszkańców gminy Busko-Zdrój, jak i kuracjuszy, co finalnie doprowadziło do wypracowania wizji rozwoju turystycznego regionu, celów strategicznych i zaplanowania konkretnych działań, które doprowadzą do osiągnięcia założonych celów.

Na podstawie badania ruchu turystycznego i wizerunku Buska-Zdroju wyciągnięto wnioski, wśród których wymienić należy:

- ◆ do Buska-Zdroju najczęściej przyjeżdżają Polacy z najstarszej grupy wiekowej, których celem, najczęściej dwutygodniowego pobytu, jest leczenie;

- ◆ kuracjusze najczęściej docierają do Buska-Zdroju samochodem osobowym;
- ◆ najczęstszym celem przyjazdów są cele prozdrowotne, zwłaszcza lecznicze;
- ◆ istotnie ważnym elementem dla turystów jest stan środowiska przyrodniczego w Busko-Zdroju;
- ◆ miasto Busko-Zdrój kojarzone jest z miejscem uzdrowiskowym, gdzie skorzystać można ze świeżego powietrza.

Na bazie wyżej opisanych badań zaproponowano formy turystyki w kontekście dalszego rozwoju, do których należy:

- ◆ **turystyka zdrowotna;**
- ◆ **turystyka aktywna;**
- ◆ **turystyka społeczna.**

Natomiast wśród form uzupełniających znalazły się:

- ◆ specjalnych zainteresowań;
- ◆ eventowo-rozrywkowa;
- ◆ kulinarna;
- ◆ motywacyjno-integracyjna.

### PODSUMOWANIE

Poziom mobilności ludności danego obszaru jest ściśle powiązany z rozmieszczeniem generatorów ruchu na danym obszarze (zapotrzebowanie na transport jest wypadkową sposobu rozmieszczenia w przestrzeni różnego typu działalności, m.in.: rozkład gęstości miejsc pracy, rozkład gęstości miejsc nauki i edukacji, budynków mieszkalnych, budynków przemysłowych oraz handlowo-usługowych, obiektów uzdrowiskowych, obiektów turystycznych). Rozmieszczenie generatorów

ruchu i pełnione w nich funkcje determinują charakter odbywanych do nich podróży, w tym ich cykliczność i częstotliwość. Z tego też względu przy planowaniu mobilności miejskiej należy szczególną uwagę zwrócić na sposób rozmieszczenia najważniejszych obiektów, a te w przypadku MOF Busko-Zdrój w przeważającej większości skoncentrowane są na terenie miasta rdzenia – miasta Busko-Zdrój.

<sup>28</sup> Uchwała nr XXXI/357/2021 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 11 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcie „Strategii Rozwoju Turystyki Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2021-2025”.

## 2.5. Stan środowiska naturalnego

### 2.5.1. Obszary chronione

Na terenie MOF Busko-Zdrój występują cenne przyrodniczo i kulturowo obiekty, a także stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków. Jednakże należy podkreślić, iż najistotniejszym walorem przyrodniczym tych obszarów jest bogaty zasób wód mineralnych wykorzystywany w lecznictwie. Występująca na tym terenie woda siarczkowa zaliczana jest do bardzo rzadko spotykanych wód leczniczych, a jej właściwości stawiają MOF Busko-Zdrój w rzędzie unikalnych uzdrowisk w całej Europie.

W gminie Busko-Zdrój obszar chronionego krajobrazu obejmuje 69,9% powierzchni gminy, natomiast parki krajobrazowe - 30,0%. Gmina Stopnica w 94,6% pokryta jest obszarem chronionego krajobrazu, natomiast parki krajobrazowe stanowią 5,3%.

Formy ochrony przyrody występujące na terenie MOF Busko-Zdrój to:

- ◆ Rezerwat przyrody Owczary (Zarządzenie Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 5 maja 1959 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody);
- ◆ Szaniecki Park Krajobrazowy (Uchwała Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach Nr XVII/187/86 z dnia 19 grudnia 1986 r.);
- ◆ Nadnidziański Park Krajobrazowy (Uchwała Nr XVII/187/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach z dnia 19 grudnia 1986 r. w sprawie ustanowienia Zespołu Parków Krajobrazowych Ponidzia);
- ◆ 1 użytek ekologiczny Ostra Góra (Uchwała Nr IX/147/95 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 10 listopada 1995 r. w sprawie ochrony indywidualnej obiektu przyrodniczego);
- ◆ Obszar Chronionego Krajobrazu Chmielnicko-Szydłowiecki (Rozporządzenie Nr 12/95 Wojewody Kieleckiego z dnia 29 września 1995r. w sprawie ustanowienia obszarów chronionego krajobrazu w województwie kieleckim);
- ◆ Obszar Chronionego Krajobrazu Nadnidziański (Rozporządzenie Nr 335/2001 Wojewody Świętokrzyskiego z dnia 17 października 2001 r. w sprawie utworzenia na terenach otulin parków krajobrazowych obszarów chronionego krajobrazu);
- ◆ Obszar Chronionego Krajobrazu Szaniecki (Rozporządzenie Nr 335/2001 Wojewody Świętokrzyskiego z dnia 17 października 2001 r. w sprawie utworzenia na terenach otulin parków krajobrazowych obszarów chronionego krajobrazu);
- ◆ Obszar Chronionego Krajobrazu Solecko-Pacanowski (Rozporządzenie Nr 12/95 Wojewody Kieleckiego z dnia 29 września 1995 r. w sprawie ustanowienia obszarów chronionego krajobrazu w województwie kieleckim);
- ◆ Obszar Natura 2000 – Ostoja Nidziańska (Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043) (2008/25/WE);
- ◆ Obszar Natura 2000 – Ostoja Szaniecko-Solecka (Decyzja Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE);
- ◆ Obszar Natura 2000 – Dolina Nidy (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000);
- ◆ Pomnik przyrody – trzy dęby szypułkowe (Uchwała Nr XXVIII/329/2002 Rady Miejskiej w Busko-Zdroju z dn. 25.06.2002 r. w sprawie uznania za pomnik przyrody trzech dębów szypułkowych w Kamedulach);
- ◆ Pomnik przyrody – Sosna stojąca na korzeniach (Uchwała Nr XXX/345/2002 Rady Miejskiej w Busko-Zdroju z dn. 10.10.2002 r. w sprawie uznania za pomnik przyrody sosnę pospolitą w Welczu);

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

- ◆ Pomnik przyrody – Dąb szypułkowy (Uchwała Nr XXX/375/2013 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dn. 20.06.2013 r. w sprawie ustanowienia pomnika przyrody na terenie miasta Busko-Zdrój);
  - ◆ Pomnik przyrody – Skalka (Zarządzenie Nr 23/87 Wojewody Kieleckiego z dn. 2.10.1987 r. w sprawie uznania za pomniki przyrody);
  - ◆ Pomnik przyrody – Skalka (Zarządzenie Nr 23/87 Wojewody Kieleckiego z dn. 2.10.1987 r. w sprawie uznania za pomniki przyrody);
  - ◆ Odslonięcie geologiczne – Zimne Wody (Uchwała Nr XXVIII/332/2002 Rady Miejskiej w Busku Zdroju z dn. 25.06.2002 r. w sprawie uznania za pomnik przyrody "Odslonięcie geologiczne – Zimne Wody" w Busku Zdroju);
  - ◆ Stanowisko dokumentacyjne – Ściana łomiku (Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Kieleckiego z dnia 12 sierpnia 1993 r. w sprawie uznania za stanowiska dokumentacyjne);
  - ◆ Stanowisko dokumentacyjne – Odslonięcie geologiczne (Uchwała Nr XXVIII/331/2002 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie uznania za stanowisko dokumentacyjne "Odslonięcie geologiczne" w Siesławicach);
  - ◆ Stanowisko dokumentacyjne – Zajęcza Góra (Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Kieleckiego z dnia 12 sierpnia 1993 r. w sprawie uznania za stanowiska dokumentacyjne).
  - ◆ pomnik przyrody – modrzew europejski (nr 751 w rej. RDOŚ) zlokalizowany w obrębie parku podworskiego w miejscowości Smogorzów (Uchwała Nr 62/03 Rady Gminy w Stopnicy z dnia 30 grudnia 2003 r. w sprawie uznania za pomnik przyrody drzewo - modrzew europejski. Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego. Nr 27, poz. 501, z dn. 23.02.2004 r.).
- Nadto należy podkreślić, iż na terenie MOF Busko-Zdrój występują liczne obszary chronione na podstawie:
- A. Przepisów o ochronie dóbr kultury**
- Szczególną ochroną objęte są obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków na podstawie zapisów w ustawie z dnia 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury<sup>29</sup>. Do rejestru zabytków wpisane są następujące obiekty<sup>30</sup>:
- ◆ Bożnica przy ul. Partyzantów nr 6, obecnie sklep – 1929 r. (nr rej. 861/A/1975).
  - ◆ Dom nr 10 przy Placu Zwycięstwa – pocz. XX w. (nr rej. 862/A/1975).
  - ◆ Dom nr 27 przy Placu Zwycięstwa – XIX w. (nr rej. 863/A/1975).
  - ◆ Dom nr 4 przy ul. Bohaterów Warszawy – XIX w. (nr rej. 865/A/1975).
  - ◆ Dom nr 6 przy ul. Bohaterów Warszawy – XIX w. (nr rej. 866/A/1975).
  - ◆ Układ urbanistyczny Buska Zdroju (nr rej. 868/A/1975).
  - ◆ Willa „BAGATELA MAŁA” przy ul. 1 Maja nr 15 – pocz. XX w. (nr rej. 855/A/1975).
  - ◆ Willa „BRISTOL” przy ul. 1 Maja nr 1 – pocz. XX w. (nr rej. 855/A/1975).
  - ◆ Willa „DEREŚLAW” przy ul. Mickiewicza nr 18 – 1911 r. (nr rej. 864/A/1975).
  - ◆ Willa „OBŁĘGOREK” przy ul. 1 Maja nr 12 – 1903 r. (nr rej. 857/A/1975).
  - ◆ Willa „PRZYSTAŃ 03” przy ul. 1 Maja nr 31 – ok. 1900 r. (nr rej. 859/A/1975).
  - ◆ Willa „ZIELONA” przy ul. 1 Maja nr 39 – 1900 r. (nr rej. 860/A/1975).
  - ◆ Zespół klasztorny Norbertanów i Norbertanek - cmentarz (nr rej. st. 67/1947);  
- klasztor, obecnie Sąd Rejonowy - 1720/1730 r. (nr rej. 141/A/1967);  
- kościół – 1529-1621 r. (nr rej. 141/A/1967).
  - ◆ Zespół Kościoła Cmentarnego p.w. Św. Leonarda - cmentarz (nr rej. st. 68/1947);  
- kościół – 1699 r. (nr rej. 116/A/1966);  
- ogrodzenie – XVIII w. (nr rej. 116/A/1966).
  - ◆ Zespół uzdrowiska  
- Łazienki – 1836 r. (nr rej. 2/A/1965);

<sup>29</sup> Ustawa z dnia 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury (Dz. U. 1962 nr 10 poz. 48 z późn. zm.).

<sup>30</sup> Na podstawie Gminnej Ewidencji Zabytków dla Miast i Gminy Stopnica, Stopnica 2017.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

- Park Zdrojowy – 1833 do 1835 r. (nr rej. 2/A/65).
  - ◆ Zabudowa ul. 1 Maja od nr 1 do 19 (nr rej. 867/A/1975).
  - ◆ DWÓR w zespole dworski;
  - ◆ POZOSTAŁOŚCI PARKU I OGRODU w zespole dworski;
  - ◆ KAPLICZKA;
  - ◆ DOM NR 61;
  - ◆ DOM NR 65;
  - ◆ DOM NR 70 WRAZ Z BUDYNKIEM GOSPODARCZYM;
  - ◆ DWÓR w zespole dworski;
  - ◆ PARK w zespole dworski;
  - ◆ UKŁAD URBANISTYCZNY;
  - ◆ KOŚCIÓŁ PARAFIALNY PW. ŚŚ. PIOTRA I PAWŁA w zespole kościoła;
  - ◆ parafialnego pw. śś. Piotra i Pawła;
  - ◆ CMENATARZ PRZYKOSCIELNY w zespole kościoła parafialnego;
  - ◆ pw. śś. Piotra i Pawła;
  - ◆ OGRODZENIE w zespole kościoła parafialnego pw. śś. Piotra i Pawła;
  - ◆ NOWA PLEBANIA w zespole kościoła parafialnego pw. śś. Piotra i Pawła;
  - ◆ POZOSTAŁOŚCI (RELIKTY) MURÓW KOŚCIOŁA KLASZTORNEGO OO. REFORMATÓW PW. ŚŚ. MARII MAGADALENY I FRANCISZKA w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ KAPLICA (w ogrodzie klasztornym) w zespole klasztoru oo. Reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ KLASZTOR OO. REFORMATÓW (OBECNIE KSIĘŻY SERCANÓW) MIESZCZĄCY W DAWNYM SKRZYDLE PÓŁNOCNYM KAPLICĘ PEŁNIĄCĄ FUNKCJE KOŚCIOŁA PARAFIALNEGO PW. ŚW. ANTONIEGO PADEWSKIEGO w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ BRAMA (obecnie budynek bramny) w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ CMENTARZ PRZY KOŚCIELE w zespole klasztoru w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ OGRODZENIE KLASZTORU w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ OGRÓD KLASZTORNY w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ OGRODZENIE OGRODU Z POZOSTAŁOŚCIAMI KAPLICZEK w zespole klasztoru oo. reformatów (obecnie księży sercanów);
  - ◆ KAPLICA przy ul. Polnej
  - ◆ CMENTARZ PARAFIALNY STARY w zespole starego cmentarza grzebalnego
  - ◆ RUINA KOSTNICY w zespole starego cmentarza grzebalnego;
  - ◆ RUINA BRAMY w zespole starego cmentarza grzebalnego;
  - ◆ KAPLICA CMENTARNA w zespole starego cmentarza grzebalnego;
  - ◆ CMENTARZ PARAFINY RZYMSKO-KATOLICKI NOWY;
  - ◆ CMENTARZ ŻYDOWSKI STARY;
  - ◆ CMENTARZ ŻYDOWSKI NOWY;
  - ◆ DAWNY ZAMEK przy ul. Kazimierza Wielkiego 15;
  - ◆ DOM NR 39, ul. Kościuszki;
  - ◆ DOM (obecnie apteka), ul. Partyzantów;
  - ◆ PARK DWORSKI;
  - ◆ KAPLICZKA;
  - ◆ KAPLICZKA.
- Ochronie podlegają również stanowiska archeologiczne.
- Poza obszarami i obiektami na terenie MOF Busko-Zdrój znajdują się obiekty wpisane do ewidencji dóbr kultury, tj.:
- ◆ Zespół klasztorny Norbertanów i Norbertanek;
  - ◆ Zespół uzdrowiska;
  - ◆ Plac Targowy;
  - ◆ Rynek – Plac Zwycięstwa;
  - ulica 1 Maja;
  - ◆ ulica Bohaterów Warszawy;
  - ◆ ulica Kilińskiego;
  - ◆ ulica Korczyńska;
  - ◆ ulica Kościuszki;
  - ◆ ulica Łagiewnicka;
  - ◆ ulica Mickiewicza;
  - ◆ ulica Na dole;
  - ◆ ulica Partyzantów;
  - ◆ ulica Rzewuskiego;
  - ◆ ulica Sadowa;
  - ◆ ulica Starkiewicza;
  - ◆ ulica Stawowa;
  - ◆ ulica Batorego;

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

- ◆ ulica Waryńskiego;
- ◆ ulica Wojska Polskiego.

**B. Przepisów o uzdrowiskach**

Istotne dla terenu MOF Busko-Zdrój jest fakt, iż 25 czerwca 2020 r. uchwalono statut uzdrowiska Busko-Zdrój<sup>31</sup>.

Obszar Uzdrowiska Busko-Zdrój obejmuje łączną powierzchnię 4 538,6 ha i podzielony jest na trzy strefy, tj.:

- ◆ Strefa „A”;
- ◆ Strefa „B”;
- ◆ Strefa „C”.

Ustanowienie stref ochronnych zobowiązuje władze miasta do stworzenia warunków umożliwiających jak najszersze wykorzystanie właściwości leczniczych uzdrowiska. W związku z powyższym wszystkie następane ustalenia dotyczące obszaru miasta dotyczyć będą zasad urbanizacji i bezwzględnej ochrony zasobów uzdrowiska.

Na obszarze gminy Busko-Zdrój występuje także strefa ochrony ujęć wód mineralnych, gdzie obowiązuje<sup>32</sup>:

- ◆ *bezwzględna ochrona leczniczych wód mineralnych;*
- ◆ *ograniczenie prowadzenia działalności mającej negatywny wpływ na lecznicze właściwości klimatu i walory fizjograficzne uzdrowiska;*
- ◆ *Obowiązek przestrzegania, w opracowaniach planistycznych i decyzjach administracyjnych,*

*przepisów ustawy o uzdrowiskach i lecznictwie uzdrowiskowym oraz przepisów statutu uzdrowiska Busko-Zdrój na obszarze C strefy ochrony uzdrowiskowej.*

**C. Prawa górniczego i geologicznego**

W centralnej i południowej części gminy Busko-Zdrój (w południowej części miasta) występują złoża wód mineralnych. W Busku-Zdroju występują dwa typy wód leczniczych, tj.<sup>33</sup>:

- ◆ nisko zmineralizowane wody siarczkowe i jodowe;
- ◆ średnio zmineralizowane wody siarczkowe i jodowe.

Zasoby eksploatacyjne wszystkich ujęć wód leczniczych wynoszą 31,7 m<sup>3</sup>/h. Tereny występowania tych wód są chronione prawem, dlatego decyzją Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 12 grudnia 1968 roku dla złoża wód leczniczych został utworzony obszar górniczy „BUSKO”. Wody te wykorzystywane są na obszarze górniczym „Busko II” przez Uzdrowisko Busko-Zdrój S.A. (data wydania koncesji: 27.10.1992 r.; data obowiązywania koncesji: 27.10.2042 r.), natomiast druga koncesja na wykorzystanie tychże zasobów została wydana na terenie obszaru górniczego „Busko-Północ” przedsiębiorstwu Hydrotechnika Sp. z o.o. (data wydania koncesji: 16.04.2010 r.; data obowiązywania koncesji: 16.04.2060 r.).

**PODSUMOWANIE**

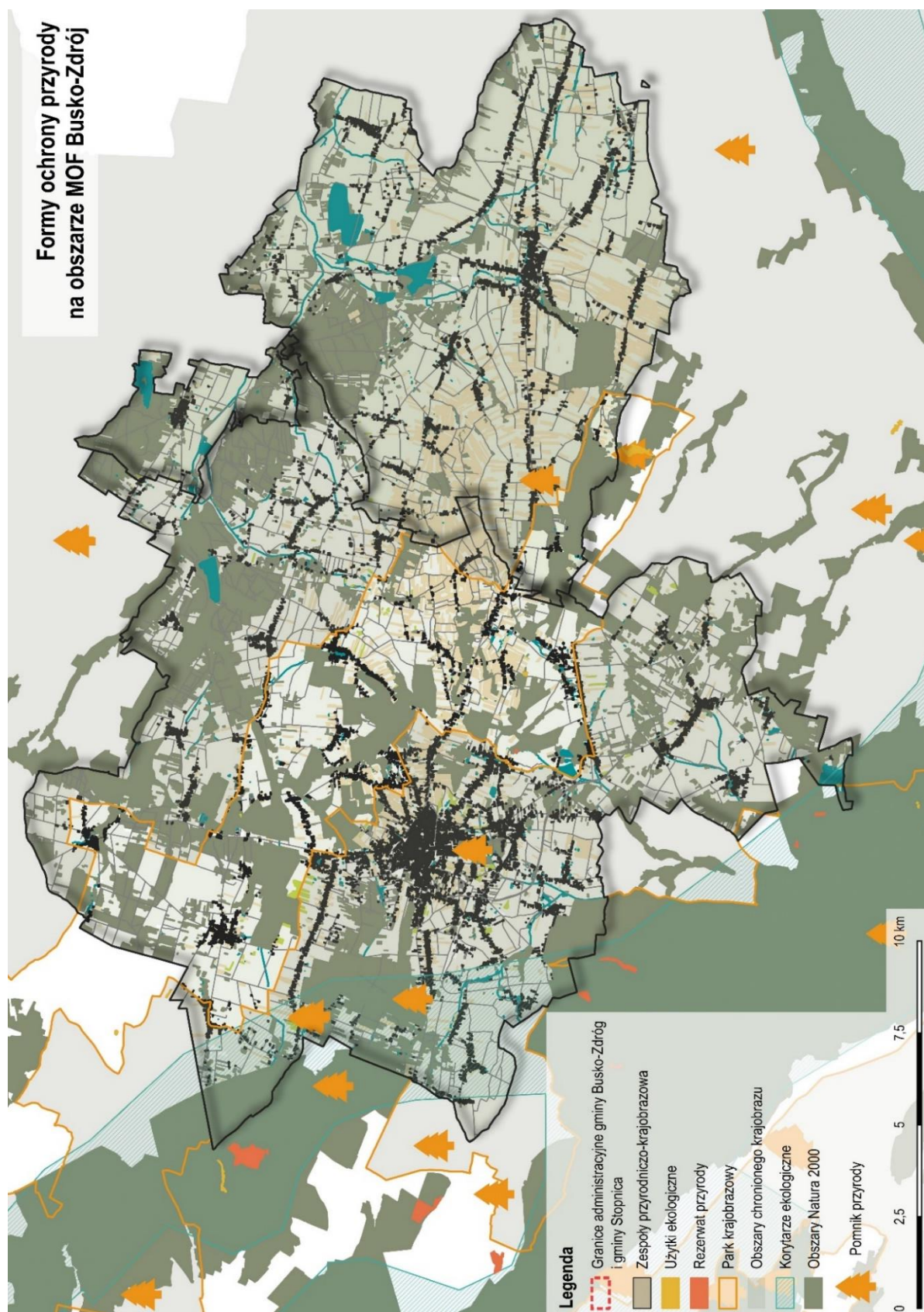
Jak wykazują, przedstawione w tymże rozdziale zestawienia, MOF Busko-Zdrój to teren charakteryzujący się występowaniem wielu obiektów i obszarów chronionych, a także licznymi dobrami kultury. Szczególnie istotne znaczenia ma tutaj występowanie wód leczniczych. Wszystkie zinwentaryzowane tu cenne elementy środowiska naturalnego i dóbr kultury obligują Władze

i mieszkańców obszaru do podejmowania działań z poszanowaniem istniejącego stanu środowiska przyrodniczego. To oznacza, iż rozwój mobilności miejskiej powinien zostać ukierunkowany na nisko- lub zeroemisyjne formy przemieszczania się, które wpłyną pozytywnie na zastane zasoby przyrodnicze i kulturowe.

<sup>31</sup> Uchwała nr XXII/281/2020 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia Statutu Uzdrowiska Busko-Zdrój.

<sup>32</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Busko-Zdrój, Uchwała nr XXVI/263/2005 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju z dnia 04.03.2005 r.

<sup>33</sup> A. FELTER, E. FILIPPOVITS, I. GRYSZKIEWICZ, D. LASEK-WOROSZKIEWICZ, L. SKRZYPCZYK, M. SOCHA, J. SOKOŁOWSKI, M. SOSNOWSKA, J. STOŹEK, A. WRZOSEK, *Mapa zagospodarowania wód podziemnych zaliczonych do kopalin w Polsce*, wg stanu na 31 XII 2019 r., Tekst objaśniający do mapy w skali 1: 1 000 000, Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy.



Rysunek 3. Formy ochrony przyrody występujące na obszarze MOF Busko-Zdrój  
Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych – BDOT.

## 2.5.2. Stan i zagrożenia powietrza atmosferycznego

Funkcja uzdrowiskowa MOF Busko-Zdrój rozwija się dzięki korzystnemu mikroklimatowi oraz czystemu środowisku.

Jakość powietrza oceniana jest na podstawie przyjętych kryteriów w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.2021 poz. 845 t.j.).

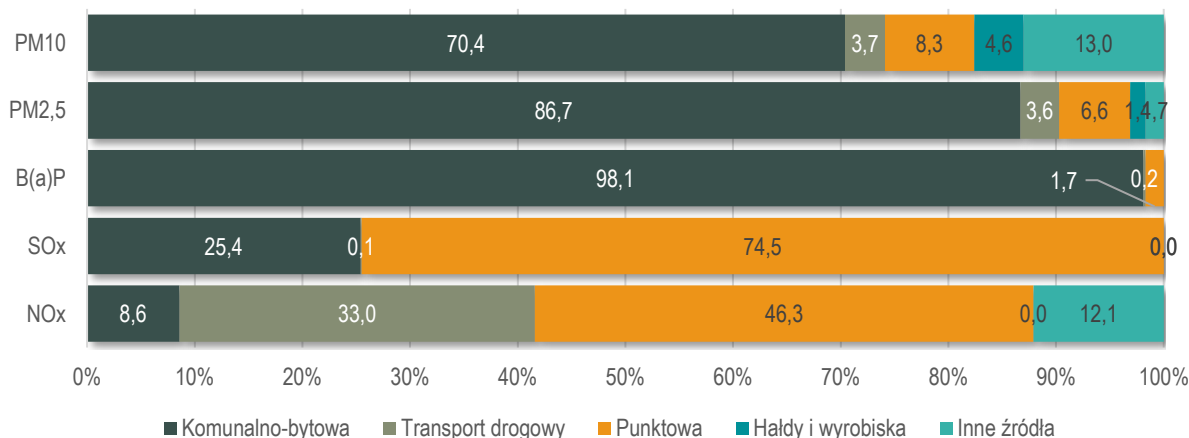
Zanieczyszczenie powietrza pojawia się w momencie, gdy w jego zawartości znajdują się komponenty, które nie stanowią jego naturalnego składu. Źródłem zanieczyszczeń powietrza mogą być zarówno naturalne procesy występujące na Ziemi tj. wybuchy wulkanów lub pożary lasów, jak i działalność człowieka. Emisję do powietrza dzieli się na:

- ◆ **emisję ze źródeł punktowych**, tj. z zakładów przemysłowych, w których zachodzą procesy spalania, elektrowni, elektrociepłowni;

- ◆ **emisję ze źródeł powierzchniowych**, tj. z obszarów zabudowy mieszkaniowej, gdzie głównym źródłem emisji są indywidualne źródła ciepła;
- ◆ **emisję ze źródeł liniowych**, tj. transportu samochodowego i kolejowego;
- ◆ **emisję ze źródeł rolniczych**, tj. upraw rolniczych i hodowli zwierząt;
- ◆ **emisję niezorganizowaną**, tj. pochodząca z wysypisk, prac budowlanych i remontowych itp.

Podstawowym źródłem zanieczyszczenia powietrza w całym województwie jest **emisja powierzchniowa, pochodząca z sektora komunalno-bytowego**, następnie emisja z działalności przemysłowej (emisja punktowa) oraz **emisja liniowa – pochodząca z komunikacji**.

Poniższy wykres przedstawia bilans wielkości emisji zanieczyszczeń na terenie województwa świętokrzyskiego w podziale na źródła emisji.



**Wykres 7. Bilans wielkości emisji zanieczyszczeń w województwie świętokrzyskim w 2021 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim. Raport wojewódzki za rok 2021, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Kielce 2022.

Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim<sup>34</sup>, wykonana w oparciu o wyniki pomiarów stężenia zanieczyszczeń powietrza przeprowadzonych w 2021 r. na terenie województwa świętokrzyskiego, przedstawia aktualny stan

zanieczyszczenia powietrza i przedstawia skalę przekroczeń norm dopuszczalnych. Roczna ocena stanu powietrza została dokonana na podstawie pomiarów ze stacji pomiarowej zlokalizowanej w Busku-Zdroju przy ul. Rokosza 1.

<sup>34</sup> Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim. Raport wojewódzki za rok 2021, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Kielce 2022.

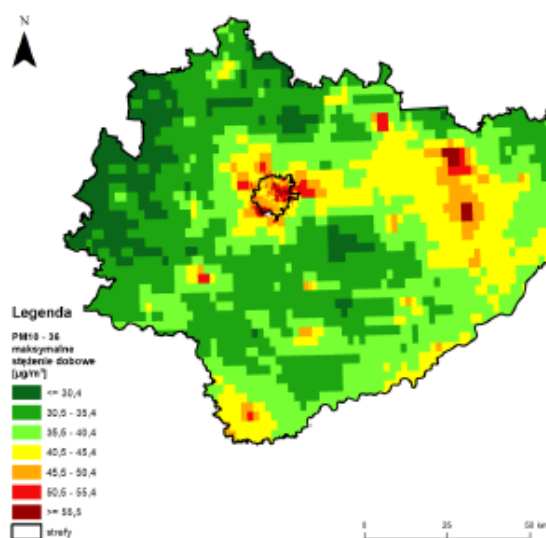
Tabela 7. Zestawienie wartości zanieczyszczeń, jakie kontrolowane są na stanowisku pomiarowym w Busku-Zdroju

Nazwa strefy	Typ stanowiska	Zanieczyszczenie	Typ pomiaru
Strefa świętokrzyska	tło	BaP (PM10)	manualny
Strefa świętokrzyska	tło	PM10	manualny
Strefa świętokrzyska	tło	PM2,5	manualny

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim. Raport wojewódzki za rok 2021, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Kielce 2022.

## B(a)P (PM10)

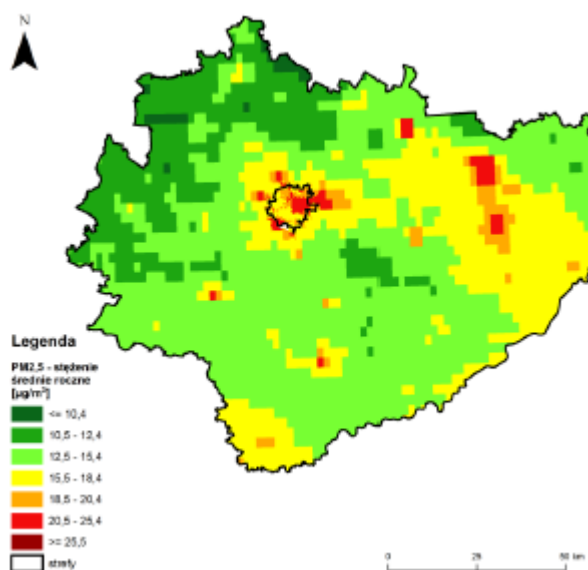
Benzo(a)piren razem z pyłem zawieszonym PM10 jest jednym z najbardziej toksycznych zanieczyszczeń. Jego cząsteczki gromadzą się w organizmie, będąc tym samym silnym czynnikiem kancerogennym. Analiza zawartości benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 przeprowadzona na stanowisku w gminie Busko-Zdrój w odniesieniu do normy rocznej, wykazała **przekroczenia poziomu docelowego** (4 ng/m<sup>3</sup>, gdzie poziom docelowy wynosi 1 ng/m<sup>3</sup>). Analiza wyników pomiarów benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 w latach 2012-2021 wykazała, iż poziom tego zanieczyszczenia rokrocznie utrzymuje się na wysokim poziomie



## PM10

PM10 to mieszanina zawieszonych w powietrzu cząsteczek, 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. Analiza przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń PM10 wykonywana jest dla 2 czasów uśredniania: 24 godzin i roku (max. 40 µg/m<sup>3</sup>).

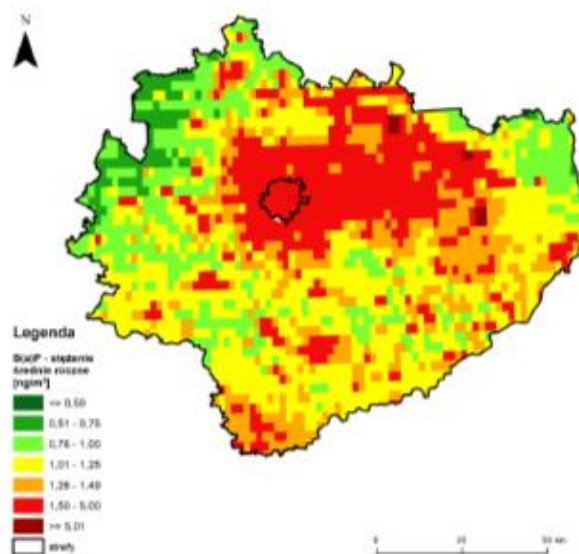
W 2021 roku dopuszczalna częstotliwość przekroczeń stężeń PM10 na terenie objętym niniejszym opracowaniem nie przekroczyła dopuszczalnych norm (24 dni ze stężeniem powyżej 50 µg/m<sup>3</sup> na 35 dozwolonych do przekroczenia w skali roku). Na stanowisku w Busku-Zdrój dotrzymano także, rocznego wymaganego poziomu pyłu zawieszonego PM10.





## PM<sub>2,5</sub>

PM<sub>2,5</sub> to pył zawieszony o średnicy nie większej niż 2,5 µm, a według Światowej Organizacji Zdrowia jest najbardziej szkodliwy spośród wszystkich zanieczyszczeń występujących w powietrzu, gdyż jego niewielki rozmiar sprawia, że może trafić bezpośrednio do krwioobiegu. Oceny rocznej pod kątem pyłu PM<sub>2,5</sub> dokonano w odniesieniu do poziomu dopuszczalnego dla fazy I (25 µg/m<sup>3</sup>) oraz dodatkowo dla poziomu dopuszczalnego dla fazy II wynoszącego 20 µg/m<sup>3</sup>, który miał zostać osiągnięty do 2020 roku. W Busku-Zdroju uzyskano średni roczny wynik dla pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> w 2021 roku na poziomie 21 µg/m<sup>3</sup>. Analiza średnich rocznych stężeń pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> w latach 2012-2021 wykazuje ogólny trend spadkowy tego zanieczyszczenia.



Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim. Raport wojewódzki za rok 2021, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Kielce 2022.

### 2.5.3. Hałas

Drugim problemem środowiskowym jest emisja hałasu.

Głównym dokumentem, który określa wartości dopuszczalne poziomów dźwięków jest Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. (Dz.U.2014 poz. 112). Zróznicowanie dopuszczalnych poziomów hałasu jest uzależnione od rodzaju terenu, rodzaju hałasu oraz pory dnia.

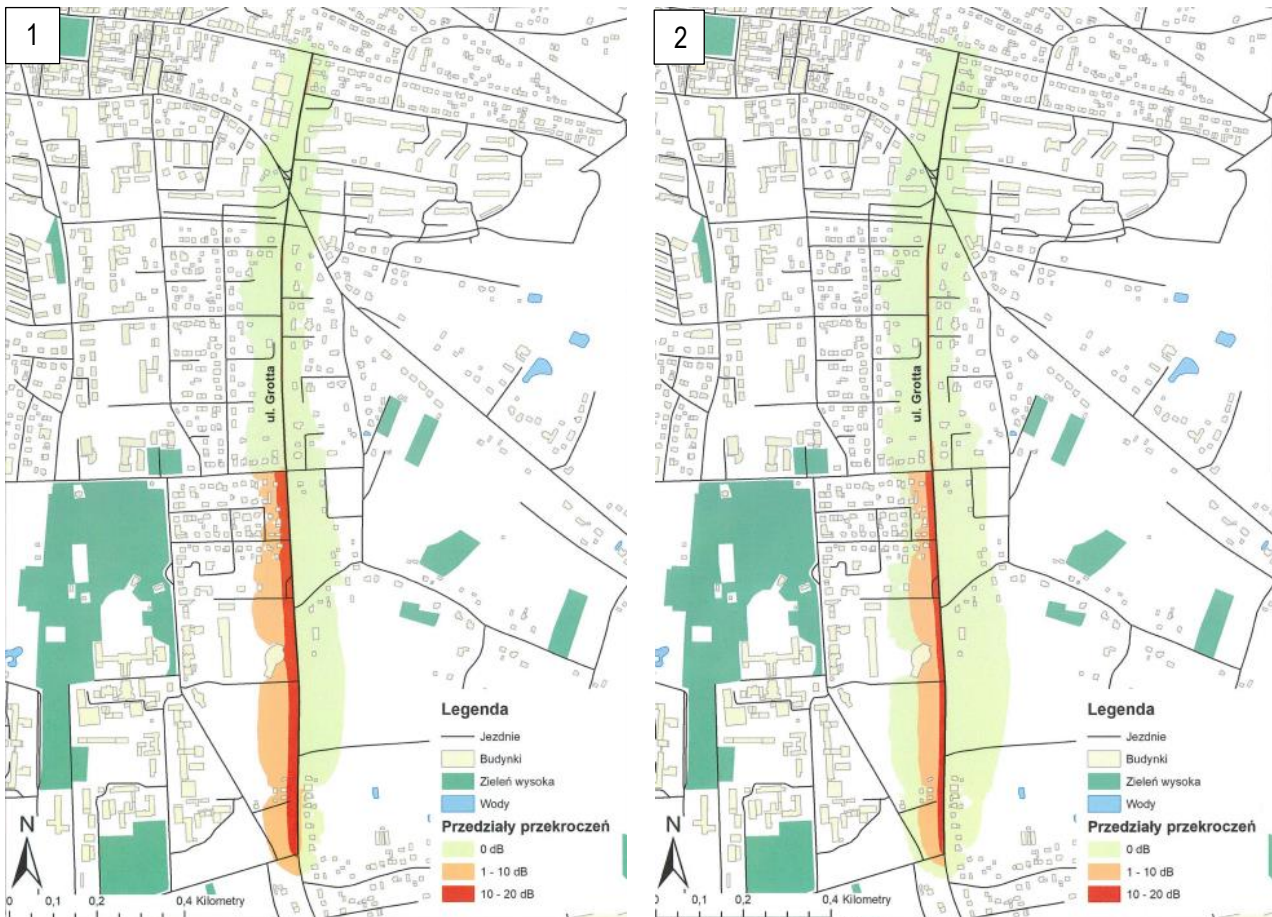
Wśród terenów o dopuszczalnych poziomach hałasu  $L_{DWN} = 50$  dB i  $L_N=45$  dB wyróżnić należy strefę ochronną „A” uzdrowiska. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej to obszary o dopuszczalnych poziomach hałasu o wielkości  $L_{DWN} = 64$  dB i  $L_N=59$  dB. Tereny o dopuszczalnych poziomach hałasu  $L_{DWN} = 68$  dB i  $L_N=59$  dB to:

- ◆ tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego;
- ◆ tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej;
- ◆ tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Pozostałe tereny, którym nie przypisuje się dopuszczalnych poziomów hałasu nie podlegają ochronie przed hałasem.

W 2019 roku Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Kielcach wykonał mapę hałasu obejmującą ul. Grotta w Busku-Zdroju. Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu w obrębie obszarów chronionych, tj. w okolicy strefy ochronnej „A” uzdrowiska. Na tej podstawie wskazano obszary zagrożone nadmiernym hałasem  $L_N$  i  $L_{DWN}$  przy ul. Grotta w Busku-Zdroju, które zostały zaprezentowane na poniższych grafikach.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)



Rysunek 4. Mapa terenów zagrożonych hałasem  $L_N$  [1] i  $L_{DWN}$  [2] przy ul. Grotta w Busku-Zdroju.

Źródło: Lokalna Mapa Hałasu dla ul. Grotta w Busku-Zdroju na terenie województwa świętokrzyskiego wykonana na podstawie pomiarów poziomu hałasu w roku 2019 w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska.

#### PODSUMOWANIE

Analiza jakości powietrza atmosferycznego oraz dopuszczalnych poziomów hałasu wykazała, iż na terenie MOF Busko-Zdrój należy podjąć działania, które doprowadzą do polepszenia zarówno jakości powietrza, jak i środowiska akustycznego. W tym celu konieczne jest promowanie takich rozwiązań związanych z mobilnością, które przyczynią się w przyszłości do polepszenia wyników pomiarów jakości środowiska naturalnego.

## 2.6. Analiza zgodności zasad zrównoważonego rozwoju z dotychczasową polityką planistyczną

### 2.6.1. Dokumenty europejskie

#### Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości

Komisja Europejska w 2020 roku przedstawiła *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*, w której wskazuje się na konieczność ograniczenia emisji zanieczyszczeń i zapewnienia bardziej zrównoważonego charakteru sektora transportu jako najpoważniejsze wyzwanie, z jakim w tym momencie mierzy się ten sektor. Dostrzega się tu jednocześnie, że w momencie ograniczenia emisji z sektora transportu możliwa jest poprawa jakości życia. Co istotne dokument ten dostrzega wpływ pandemii COVID-19, jaki został odnotowany w systemie transportowym całej Europy. Uznano, iż pandemia może stać się doskonałym bodźcem, który spowoduje zmiany w podejściu do całego systemu transportowego i wpłynie na przyspieszenie transformacji ekologicznej transportu. Wskazuje się, iż „*Mobilność w Europie powinna opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, wzmocnionym przez przystępną cenowo sieć kolei dużych prędkości, rozbudowaną infrastrukturę ładowania i tankowania dla pojazdów bezemisyjnych oraz dostawy paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, a także czystsza i bardziej aktywną mobilność w bardziej zielonych miastach, która będzie przyczyniać się do dobrego zdrowia i dobrostanu ich mieszkańców*”<sup>35</sup>.

W Strategii tej wskazano możliwości, w jaki sposób system transportowy UE może dokonać ekologicznej i cyfrowej transformacji i stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy. Zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu rezultatem wdrożenia tejże Strategii powinno być ograniczenie emisji o **90%** do 2050 r. dzięki inteligentnemu, konkurencyjnemu,

bezpiecznemu, dostępnemu i niedrogemu systemowi transportowemu. Strategia wyznacza ambitne cele związane z transformacją transportu:

#### do 2030 r.:

- ◆ *na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów;*
- ◆ *100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;*
- ◆ *kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się;*
- ◆ *planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla;*
- ◆ *zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę;*
- ◆ *bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek;*

#### do 2050 r.:

- ◆ *prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą bezemisyjne;*
- ◆ *kolejowy ruch towarowy podwoi się;*
- ◆ *w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.*

**Powyżej wymienione cele mają być realizowane zgodnie z zapisami Strategii w trzech kluczowych obszarach, w tym m. in. przez zrównoważony transport – np. poprzez działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego.**

<sup>35</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Komisja Europejska, Bruksela 9.12.2020, COM(2020) 789

### **Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i efektywnego systemu transportu**

Biała Księga Transportu to podstawowy dokument źródłowy przy tworzeniu PZMM, który określa **podstawowe warunkowania tworzenia wizji i celów**. Dokument ten proponuje badanie możliwości

podejmowania strategii mobilności w odniesieniu do miast o określonej wielkości, zgodnie z krajowymi standardami opartymi na wytycznych UE.

### **Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście**

W Zielonej Księdze w kontekście planów mobilności wskazano, że: „*Plany mobilności obejmujące szersze konurbacje, odnoszące się zarówno do transportu osób, jak i towarów w miastach i na ich przedmieściach, także stanowią solidną podstawę efektywnego planowania mobilności w mieście. Zainteresowane strony podkreśliły, że konieczne jest utworzenie*

*odpowiednich struktur organizacyjnych, aby uprościć tworzenie i wdrażanie tych planów*”. **W ramach tematycznej strategii dotyczącej środowiska miejskiego zidentyfikowano liczne problemy związane z ochroną środowiska naturalnego, które można rozwiązać poprzez opracowanie i wdrożenie planów zrównoważonego transportu miejskiego.**

### **Plan działania na rzecz mobilności w miastach**

*Plan działania na rzecz mobilności w miastach (COM/2009/0490) na samym wstępie przedstawia kontekst problemów związanych z urbanizacją. W związku z faktem, iż w 2007 r. 72% Europejczyków zamieszkiwało obszary miejskie to około 85% unijnego PKB wytwarzane było właśnie na tych obszarach. Takie zjawisko wywołuje niejednokrotnie szereg problemów, w tym m.in. związane z transportem i ochroną*

*środowiska naturalnego. Plan działania na rzecz mobilności w miastach* obejmuje zatem program działania przyczyniający się do wsparcia takiej mobilności na obszarach miejskich, która będzie zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Plan ten przedstawia szczegółowy **zestaw działań, które powinny wpisywać się w ramy zrównoważonej mobilności miejskiej.**

## **2.6.2. Dokumenty krajowe**

### **Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025**

Głównym celem *Polityki Transportowej Państwa* jest spełnienie oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost

zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym m.in. równoważenie mobilności na obszarach miejskich.

### **Krajowa Polityka Miejska 2023**

*Krajowa Polityka Miejska 2023* została przyjęta w 2015 roku. Dokument ten odwołuje się do wzmocnienia zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do tworzenia zrównoważonego rozwoju, miejsc pracy i poprawy jakości życia mieszkańców. Jest to dokument, który w 10 wyodrębnionych tematach wskazuje pożądane kierunki rozwoju miast w Polsce oraz możliwości ich rozwiązania. Jednym z wątków tematycznych jest transport i mobilność miejska, wśród którego wyróżniono dążenie do zrównoważonej

mobilności miejskiej, a zwłaszcza preferowanie transportu ekologicznego (zbiorowego, rowerowego, ruchu pieszego).

Dodatkowo w *Krajowej Polityce Mobilności 2023* dostrzega się negatywne skutki gwałtownego wzrostu motoryzacji. Wśród jego efektów wymienia się m.in. negatywne skutki środowiskowe, pogorszenie jakości życia mieszkańców poprzez wzrost ilości czasu poświęcanego na odbywanie podróży i degradację

przeźreni miejskiej – motoryzacja wypiera inne funkcje ulic i placów. W związku z powyższymi wyzwaniem „celem działań władz samorządowych powinno być osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, rozumianej jako odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego”. Należy także nadmienić, iż *Krajowa Polityka Mobilności 2023* wprowadza nowe pojęcie, tj. „planowania przez pryzmat dostępności nad mobilnością”<sup>36</sup>.

W związku z powyższym za priorytet *Krajowej Polityki Miejskiej 2023* uznano **rozbudowę systemów transportu publicznego**. Nadto uznano, iż podstawowym warunkiem, niezbędnym do pomyślnej integracji różnych środków transportu jest ich łączenie dzięki: „organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewnienia łatwego dostępu do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej,

*budowy systemów Parkuj i Jedź*. Szczególne znaczenie dla integracji systemu transportowego w mieście ma włączanie do obsługi miasta czy jego obszaru funkcjonalnego linii kolejowych, których istniejące trasy przebiegają często tak, że dają nadzieję na przyciągnięcie znacznych potoków pasażerów. Aby tak się stało, konieczne jest poniesienie wysiłku nie tylko inwestycyjnego, ale także organizacyjnego”.

**Krajowa Polityka Miejska 2023** bezpośrednio odnosi się także do planów zrównoważonej mobilności miejskiej i wprost wskazuje, że są one podstawowym narzędziem służącym kształtowaniu popytu na alternatywne sposoby podróży w stosunku do samochodu osobowego. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są zatem narzędziem zarządzania mobilnością i służą planowaniu, koordynowaniu, organizowaniu i kontrolowaniu przemieszczania się ludzi.

### **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku**

*Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* została przyjęta 24 września 2019 r. i swoimi zapisami zastąpiła dotychczas obowiązującą *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* jest integralną częścią spójnego systemu planistycznego dot. zarządzania systemem transportowym w kraju. Nadto strategia ta odpowiada celom założonym w ramach *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2030 r.*

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- ◆ budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- ◆ poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- ◆ zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- ◆ poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ◆ ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko.

***Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* zawiera zatem, podobnie jak w przypadku *Polityki Transportowej Państwa*, zbieżne do PZMM założenia i cele.**

<sup>36</sup> Oznacza to, że polityka przestrzenna powinna w pierwszej kolejności umożliwiać zaspokajanie potrzeb życiowych w możliwie najkrótszej odległości od miejsca zamieszkania, co przekłada się na ograniczenie liczby niepotrzebnych przejazdów. To nie możliwość odbycia podróży, a zaspokojenia potrzeb determinuje, czy polityka przestrzenna i transportowa jest efektywna.

### **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**

*Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* uwzględnia koncepcję zrównoważonej mobilności oraz wskazuje na potrzebę podjęcia działań służących poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych. Analizując postulaty *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, należy zaznaczyć, że rozwój systemu transportowego jest nieodzownym elementem kształtującym aspekty spójności czy integracji przestrzennej i funkcjonalnej, a także struktury przestrzenne, społeczne czy gospodarcze. Nie można także pomniejszać jego roli w utrzymywaniu odpowiedniego stanu środowiska naturalnego.

W wizji rozwoju podniesiono znaczenie roli ośrodków metropolitalnych w kształtowaniu konkurencyjności i integracji obszarowej Polski, natomiast wybrane cele

sformułowane w koncepcji dotyczą systemu transportowego w skali całego kraju. Dokument w aspekcie transportu kładzie największy nacisk na **poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych** z preferencją dla rozwoju transportu publicznego poprzez integrację systemów transportu publicznego.

W dokumencie tym wskazuje się także na obowiązki gmin w kontekście wspomagania obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług – w przypadku usług podstawowych mieszkańcy nie powinni być zmuszeni do pokonywania odległości wymagających więcej niż 30 minut dojazdu, natomiast do usług wyższego rzędu należy zapewnić dojazd trwający maksymalnie 1,5 godziny. Takie działanie jest gwarancją funkcjonalnej, przestrzennej i społecznej spójności tych obszarów.

### **Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju**

Obecnie obowiązująca *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* to aktualizacja średniookresowej Strategii rozwoju kraju, tj. *Strategii Rozwoju Kraju 2020*. Strategia określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030.

W zakresie rozwoju transportu, głównym celem określonym w Strategii jest **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów**. Wyznaczając cel wskazano także możliwe kierunki działań, które doprowadzą do jego realizacji, tj.:

- ◆ budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- ◆ zmiana w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- ◆ poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W ramach wyżej wymienionych kierunków rozwoju wskazano dodatkowo możliwe działania, które mogą wpłynąć na poziom zrównoważonej mobilności w miastach. Wśród nich wyróżnić należy m.in.:

- ◆ poprawę parametrów technicznych infrastruktury liniowej transportu drogowego i kolejowego, a także modernizacja dworców i przystanków kolejowych do jednolitych standardów – przystosowanie sieci transportowej do zwiększenia jakości usług transportu publicznego, a także potrzeb osób o ograniczonej mobilności (wiek, niepełnosprawność);
- ◆ działania poprawiające bezpieczeństwo w ruchu drogowym, kolejowym, a także w innych gałęziach transportu;
- ◆ stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej);
- ◆ rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego).

### **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030**

*Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030* definiuje 7 kluczowych wyzwań dla polityki regionalnej, w tym m.in.:

- ◆ adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska;
- ◆ rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach.

Głównym celem *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* jest „efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym”.

W kontekście rozwoju transportu *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030* dostrzega problem dynamicznego wzrostu liczby pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym, co zostało powiązane ze zjawiskiem niekontrolowanej suburbanizacji i wynikającej z niej konieczności dojazdów samochodem do miejsc pracy czy edukacji. W związku z powyższym wskazuje się tamże na kluczowe znaczenie **poprawy powiązania regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich.**

### **2.6.3. Dokumenty wojewódzkie i powiatowe**

#### **Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+**

*Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+* stanowi odpowiedź na uwarunkowania i wyzwania stojące przed województwem świętokrzyskim. Punktem wyjścia do wypracowania wizji i kierunków działań była dogłębna analiza, zarówno uwarunkowań globalnych, jak i lokalnych. Na tej podstawie określono cel strategiczny województwa świętokrzyskiego podzielony na trzy podobszary:

- ◆ **gospodarka:** cel 1: inteligentna gospodarka i aktywni ludzie;
- ◆ **środowisko:** cel 2: przyjazny dla środowiska i czysty region;
- ◆ **demografia:** cel 3: wspólnota i bezpieczna przestrzeń, które łączą ludzi.

Szczególnie istotny dla rozwoju mobilności na obszarze MOF Busko-Zdrój jest cel strategiczny 2, w ramach którego wyodrębniono trzy cele operacyjne. Realizacja kluczowych kierunków działań, przewidzianych w ramach tejże strategii powinna doprowadzić do minimalizacji negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej, która „*powinna opierać się na analizach przyrodniczych i krajobrazowych przeprowadzonych na etapie projektowania rozwiązań. Dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń toksycznych, hałasu oraz konsumpcji paliw ropopochodnych kluczowe jest także zapewnienie powszechnego dostępu do infrastruktury paliw alternatywnych. Zwrócenia uwagi wymaga także konieczność obniżania poziomu hałasu w środowisku na obszarach wrażliwych narażonych na ponadnormatywne oddziaływania*”.

#### 2.6.4. Dokumenty lokalne

##### **Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2015 – 2025**

*Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2015 – 2025* przedstawia wizję, misję i cele gminy Busko-Zdrój do 2025 roku. Zgodnie z przyjętymi założeniami Gmina Busko-Zdrój powinna do tego czasu stać się „uzdrowiskiem atrakcyjnym turystycznie, z wysokospecjalistycznymi usługami zdrowotnymi i prozdrowotnymi, zintegrowanym dążeniem do zaspokajania potrzeb mieszkańców, ochroną dziedzictwa kultury i środowiska naturalnego oraz dbałością o tradycję przyrodolecznictwa”. Zgodnie

z przedstawioną wyżej wizją Miasta, celem jest, aby Gmina Busko-Zdrój stała się liderem turystyki oraz zaspokajała potrzeby społeczne i gospodarcze. **Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego stanowić będzie zatem jeden z elementów, dzięki któremu chronione będą naturalne zasoby obszaru, co bezpośrednio wpłynie na możliwość realizacji założonych celów w Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2015-2025.**

##### **Gminny Program Rewitalizacji Gminy Busko-Zdrój na lata 2015–2025**

*Gminny Program Rewitalizacji Gminy Busko-Zdrój na lata 2015-2025* przedstawia wizję rozwoju gminy, która oparta została o rozwój obszaru w pięciu strategicznych wymiarach, tj.: społecznym, gospodarczym, funkcjonalno-przestrzennym, technicznym i środowiskowym. Istotne z punktu widzenia rozwoju polityki mobilności jest ostatni aspekt, w ramach którego powinna nastąpić poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie tzw. „niskiej” emisji zanieczyszczeń oraz poprzez zwiększenie powierzchni

i uporządkowanie terenów zieleni urządzonej. Program zawiera szereg działań zmierzających do poprawy życia mieszkańców i uwzględnia wielu interesariuszy. **Na osiągnięcie założonych celów w Gminnym Programie Rewitalizacji Gminy Busko-Zdrój na lata 2015–2025 wpływ niewątpliwie będzie miał PZMM, który powstaje w celu poprawy mobilności mieszkańców MOF Busko-Zdrój, ale także w celu promowania alternatywnych do samochodu osobowego środków podróży.**

##### **Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Busko-Zdrój na lata 2019 – 2039**

*Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Busko-Zdrój na lata 2019 – 2039* została utworzona w celu zaplanowania i wdrożenia odpowiednich działań, które powinny doprowadzić zarówno do popularyzacji elektromobilności, jak i zniwelowania zdiagnozowanych problemów komunikacyjnych. W tym celu określono cele strategiczne, tj.:

- ◆ CEL STRATEGICZNY A – SAMORZĄD ELEKTROMOBILNY;
- ◆ CEL STRATEGICZNY B – SAMORZĄD INTELIGENTNY I EFEKTYWNY;
- ◆ CEL STRATEGICZNY C – MIESZKANIEC MOBILNY;
- ◆ CEL STRATEGICZNY D – MIESZKANIEC ELEKTROMOBILNY.

Najistotniejsze z punktu widzenia tworzenia i wdrażania założeń *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój* jest całkowita spójność z celem strategicznym C. Zgodnie z przyjętymi założeniami w *Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Busko-Zdrój na lata 2019 – 2039* „mieszkaniec mobilny, to mieszkaniec dla którego możliwość przemieszczania się nie jest uzależniona od posiadania własnego samochodu osobowego, stąd w ramach tego celu strategicznego realizowane będą działania związane z rozbudową infrastruktury rowerowej (w szczególności - ścieżki rowerowe), upowszechnieniem komunikacji miejskiej opartej na rozwiązaniach zeroemisyjnych, szeroko pojętą promocją rozwiązań zeroemisyjnych w transporcie indywidualnym oraz działania związane z integracją różnych form transportu”.



### **Strategia Rozwoju Turystyki Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2021-2025**

*Strategia Rozwoju Turystyki Miasta i Gminy Busko-Zdrój na lata 2021-2025* określa cztery cele strategiczne, tj.:

- ◆ CEL STRATEGICZNY I: ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TURYSTYKI OPARTY NA POSZANOWANIU DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I PRZYRODNICZEGO;
- ◆ CEL STRATEGICZNY II: SPÓJNY SYSTEM OBSŁUGI RUCHU TURYSTYCZNEGO I ZRÓŻNICOWANE PRODUKTY TURYSTYCZNO-UZDROWISKOWE;
- ◆ CEL STRATEGICZNY III: EFEKTYWNA KOMUNIKACJA MARKETINGOWA STANOWIĄCA PODSTAWĘ KREOWANIA POZYTYWNEGO WIZERUNKU TURYSTYCZNEGO I MARKI BUSKA-ZDROJU;
- ◆ CEL STRATEGICZNY IV: ROZWÓJ RZEDSIĘBIORCZOŚCI I PARTNERSTW ZBUDOWANY NA LOKALNYCH ZASOBACH.

***Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój*** dążąc do poprawy sytuacji transportowej MOF Busko-Zdrój w szczególności będzie miał wpływ na cel strategiczny II i ogólny rozwój turystyki w Gminie Busko-Zdrój.

#### PODSUMOWANIE

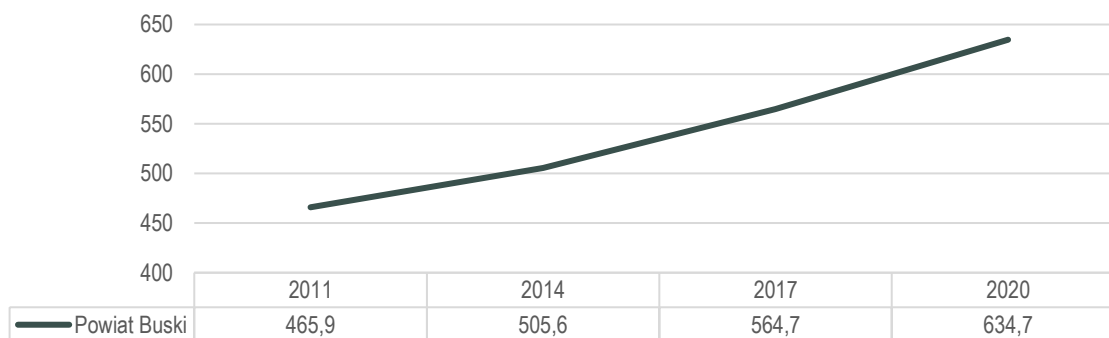
***Idea Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój*** swoim zakresem obejmuje działania ujęte w dokumentach unijnych, krajowych, wojewódzkich oraz lokalnych. Działania zapisane w niniejszym dokumencie wpłyną bezpośrednio na realizację celów ujętych w ww. dokumentach strategicznych i planistycznych, a także wpłyną na poprawę mobilności miejskiej przy jednoczesnym zachowaniu synergii pomiędzy rozwojem społecznym i ekonomicznym oraz z poszanowaniem cennego środowiska naturalnego.

## 2.7. Analiza stanu mobilności

### 2.7.1. Ruch samochodów osobowych

Wskaźnik motoryzacji jest to wskaźnik, który określa liczbę samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Dane prezentowane przez GUS

dotyczą powiatów. Poniższy wykres przedstawia wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 2015 -2021.



**Wykres 8. Wskaźnik motoryzacji w latach 2011-2020**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Jak wskazuje powyższy wykres wskaźnik motoryzacji na przestrzeni lat drastycznie wzrósł. Dla Powiatu Buskiego w latach 2011 -2020 wskaźnik ten wzrósł o 26%. Jest to bardzo niepokojące zjawisko, ponieważ przekłada się bezpośrednio na zatłoczenie dróg, brak miejsc parkingowych, zwiększenie zagrożenia na drodze oraz zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Jedną z nielicznych metod walki ze wzrostem wskaźnika motoryzacji jest zapewnienie transportu zbiorowego na odpowiednim poziomie, tak aby stał się on korzystną alternatywą dla podróży samochodami osobowymi. Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2019 roku wynosił 507 samochodów osobowych, to o 127,7 pojazdów osobowych na 1000 mieszkańców mniej niż w przypadku Polski, gdzie wynosi on 634,7 pojazdów na 1000 mieszkańców.

Na terenie MOF Busko-Zdrój przebiegają następujące drogi:

- ◆ Droga krajowa nr 73;
- ◆ Droga wojewódzka nr 767;
- ◆ Droga wojewódzka nr 776;
- ◆ Droga wojewódzka nr 973;
- ◆ Droga wojewódzka nr 756;
- ◆ Droga wojewódzka nr 757.

Oprócz dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim przez Gminy przebiegają również drogi powiatowe i lokalne, które zarządzane są przez Powiatowy Zarząd Dróg w Busku-Zdroju lub przez właściwy urząd gminy. W poniższej tabeli przedstawiono dane pochodzące z generalnego pomiaru ruchu 2020/2021.

**Tabela 8. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych**

Nr drogi	Nazwa	Liczba pojazdów na dobę
767	Pińczów – Busko-Zdrój	9 502
776	Wiślica – Busko Zdrój	4 340
973	Busko-Zdrój ul. Wojska Polskiego – Busko-Zdrój ul. Bohaterów Warszawy	9 590
756	Szydłów – Stopnica	2 758
757	Staszów – Stopnica	3 895
73	Busko-Zdrój – Stopnica	8 293

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021 - GDDKiA.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

Powyższa tabela wskazuje średni dobowy ruch pojazdów. Dla województwa świętokrzyskiego średni ruch pojazdów na dobę to 4 459 pojazdów. Dla 3 dróg wojewódzkich wynik pomiarów jest mniejszy od średniej, a dla 2 większy. Średni ruch dobowy na drogach krajowych w Polsce wynosi 13 574 pojazdów,

na drodze krajowej nr 73 odnotowuje się 8 293 pojazdów na dobę.

Na potrzeby niniejszego dokumentu dokonano dodatkowych pomiarów na drogach, które przebiegają na terenie MOF Busko-Zdrój.

**Tabela 9. Wyniki pomiarów na drogach zbiorczych na terenie MOF Busko-Zdrój**

Nr drogi	Godzina	Kierunek	Łącznie	Osobowe	Autobusy	Ciężarowe
<b>DK 73 Północ</b>	14:00-15:00	Kielce	316	237	2	77
	15:00-16:00		435	331	5	99
	16:00-17:00		318	256	0	62
<b>DK 73 Północ</b>	14:00-15:00	Busko-Zdrój	376	283	4	89
	15:00-16:00		359	264	1	94
	16:00-17:00		217	190	1	26
<b>DK 73 Zachód</b>	14:00-15:00	Busko-Zdrój	291	215	8	68
	15:00-16:00		286	210	5	71
	16:00-17:00		242	174	7	61
<b>DK 73 Zachód</b>	14:00-15:00	Stopnica	214	157	5	52
	15:00-16:00		224	173	5	46
	16:00-17:00		181	132	2	47
<b>DK 73 Wschód pomiar 1</b>	14:00-15:00	Stopnica	272	216	6	50
	15:00-16:00		337	253	6	78
	16:00-17:00		241	185	2	54
<b>DK 73 Wschód pomiar 1</b>	14:00-15:00	Busko-Zdrój	343	251	6	86
	15:00-16:00		282	240	4	38
	16:00-17:00		295	225	5	65
<b>DK 73 Wschód pomiar 2</b>	14:00-15:00	Stopnica	445	389	0	56
	15:00-16:00		422	369	1	52
	16:00-17:00		467	431	1	35
<b>DK 73 Wschód pomiar 2</b>	14:00-15:00	Busko-Zdrój	594	517	0	77
	15:00-16:00		550	463	0	87
	16:00-17:00		601	518	1	82
<b>DW 776</b>	14:00-15:00	Kraków	207	201	0	6
	15:00-16:00		288	279	0	9
	16:00-17:00		320	309	0	11
<b>DW 776</b>	14:00-15:00	Busko-Zdrój	182	158	1	23
	15:00-16:00		222	189	1	32
	16:00-17:00		293	237	0	56
<b>DW 756</b>	14:00-15:00	Szydłów	119	99	9	11
	15:00-16:00		119	98	8	13
	16:00-17:00		101	79	6	16
<b>DW 756</b>	14:00-15:00	Stopnica	98	78	8	12

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

	15:00-16:00		112	92	6	14
	16:00-17:00		116	98	7	11
<b>DW 767</b>	14:00-15:00	Busko-Zdrój	524	471	11	42
	15:00-16:00		576	535	7	34
	16:00-17:00		673	624	7	42
<b>DW 767</b>	14:00-15:00	Pińczów	645	534	5	106
	15:00-16:00		594	523	3	68
	16:00-17:00		482	421	3	58

*Źródło: opracowanie własne.*

Powyższa tabela wskazuje, że największy ruch odnotowano na drodze nr 767 pomiędzy Buskiem-Zdrój, a Pińczowem. Łącznie to 673 pojazdy od godziny 16:00 do 17:00 w tym 624 pojazdy osobowe, 42 pojazdy ciężarowe oraz 7 autobusów. Najmniejszy ruch odnotowano na drodze nr 756 w kierunku Stopnicy, łącznie 98 pojazdów w tym 8 autobusów, 12 pojazdów

ciężarowych oraz 78 pojazdów osobowych w godzinach 14:00-15:00. Powyższe badania są zgodne z badaniami, które zostały przeprowadzone przez zarządcę dróg i autostrad. Droga nr 767 w wynikach z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2020/2021 również odnotowała wysoki wynik.

### 2.7.2. Polityka parkingowa

Zarówno w gminie Busko-Zdrój oraz Stopnica parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane są głównie przy ulicach. Z uwagi na charakter gminy Stopnica, w tej gminie duża część potrzeb parkingowych zaspokajana jest przez prywatne działki. W gminie Busko-Zdrój znajdują się obiekty parkingowe takie jak parking na hali targowej (59 miejsc postojowych), parking przy Buskim Samorządowym Centrum Kultury (58 miejsc parkingowych), parking przy Urzędzie Miasta (44 miejsca) oraz parking przy Pływalni Miejskiej (100

miejsc postojowych). Łącznie w gminie Busko-Zdrój znajduje się 1801 ogólnodostępnych miejsc parkingowych. W gminie Busko-Zdrój zorganizowana została strefa płatnego parkowania, w której znajduje się 288 miejsc postojowych. Strefa płatnego parkowania zorganizowana została na ul. Staszica, ul. Kilińskiego, ul. Pocztovej, ul. Poprzecznej, ul. Partyzantów, ul. Kopernika, Placu Targowym oraz ul. Wojska Polskiego.

### 2.7.3. Ruch pieszy

Ruch pieszy stanowi jeden ze sposobów przemieszczania się. To nieodłączny element poruszania się, nawet jeżeli jest tylko dojściem do/ przystanku czy parkingu. Częściej wybierany na krótkich dystansach oraz w sytuacjach, gdy trasa podróży cechuje się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, atrakcyjnością i komfortem przemieszczania się. Ruch pieszy pełni też istotną rolę w rozwoju lokalnej gospodarki – to właśnie na trasach, którymi często poruszają się mieszkańcy tworzą się przestrzenie publiczne z punktami handlu i usług. Duży udział ma w tym przypadku ruch pieszy o charakterze turystycznym. Dobrze rozwinięte przestrzenie publiczne powodują wzrost atrakcyjności miejsc i sprawiają, że ludzie częściej przemieszczają się rowerem lub

pieszo, łącząc nierzadko te podróże z przejazdami komunikacją zbiorową.

Problemy wpływ na ruch pieszy na obszarze objętym planem ma droga krajowa nr 73, która koncentruje ruch lokalny i tranzytowy. W przypadku Stopnicy droga krajowa przebiega niemal przez środek miejscowości. Natężenie ruchu, w tym ciężkiego, na drogach przechodzących przez centrum i między zabudowaniami stanowią istotną barierę w poruszaniu się, a ponadto degradują atrakcyjność przestrzeni publicznej hałasem i spalinami. W efekcie utrudnia to poruszanie się pieszo. W miejscowości Busko-Zdrój natomiast znajduje się dużo ulic wewnętrznych osiedlowych, gdzie dopuszczalna prędkość

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

samochodów jest ograniczona, co wpływa bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa pieszych.

o dobrym stanie nawierzchni i dostatecznym oznakowaniu.

Stan chodników na obszarze MOF Busko-Zdrój jest bardzo zróżnicowany. Część ciągów jest zadbana,

W celu zobrazowania potoków pieszych przy różnych obiektach użyteczności dokonano pomiaru w godzinach szczytu w dniu roboczym.

Tabela 10. Potoki piesze przy obiektach wielkopowierzchniowych

Nazwa obiektu	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00
<b>Biedronka DK73</b>	42	29	22
<b>Biedronka ul. Nadole</b>	42	71	89
<b>Kaufland ul. Bohaterów Warszawy</b>	180	214	241
<b>Lidl ul. Wojska Polskiego</b>	189	206	206
<b>Park handlowy Promyk ul. Bohaterów Warszawy</b>	166	125	143
<b>Szpital Rejonowy ul. Bohaterów Warszawy</b>	12	5	8
<b>Targowisko ul. Królowej Jadwigi</b>	127	143	114
<b>Targowisko ul. Targowa</b>	181	135	90

Źródło: opracowanie własne.

Powyższa tabela wskazuje, że najbardziej popularnym miejscem wśród obiektów handlowych jest, w zależności od godziny badania, sklep Lidl przy ul. Wojska Polskiego oraz Kaufland przy ul. Bohaterów Warszawy. Należy mieć na uwadze, że badania dotyczyły struktury rodzajowej pieszych oraz

kierowców, którzy pozostawili swoje samochody na parkingu pod obiektem. Obiekty handlowe mogą generować duży ruch pieszy w okolicy, należy przy takich obiektach zadbać o infrastrukturę dostosowaną do podróży pieszych oraz osób z ograniczeniami w poruszaniu się.

#### 2.7.4. Transport zbiorowy

##### TRANSPORT AUTOBUSOWY

Obecnie na terenie MOF Busko-Zdrój mieszkańcy mają możliwość korzystania z transportu zbiorowego autobusowego. Podstawową wadą obecnego układu

jest mała liczba połączeń w weekendy. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz połączeń autobusowych realizowanych na terenie MOF Busko-Zdrój.

Tabela 11 Linie autobusowe kursujące na terenie MOF Busko-Zdrój

Kierunek	Trasa	Okres kursowania
<b>Bilczów</b>	Busko-Zdrój – Radzanów – Olganów- Budzyń – Bilczów	Dni robocze
<b>Bilczów</b>	Busko-Zdrój – Radzanów Olganów – Budzyń – Bilczów	Dni robocze szkolne
<b>Nowa Wieś</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Pęczelice – Żerniki Górne – Nowa Wieś	Dni robocze
<b>Kawczyce</b>	Busko-Zdrój – Zbludowice – Kawczyce	Dni robocze szkolne
<b>Kawczyce</b>	Busko-Zdrój – Zbludowice – Kawczyce	Dni robocze

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

<b>Młyny</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Nowy Folwark – Kameduły – Galów – Szaniec- Zwierzyniec – Młyny	Dni robocze
<b>Młyny</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Nowy Folwark – Kameduły – Galów – Szaniec- Zwierzyniec – Młyny	Dni robocze szkolne
<b>Młyny</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Nowy Folwark – Szaniec – Młyny	Dni robocze
<b>Młyny</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Nowy Folwark – Szaniec – Młyny	Dni robocze szkolne
<b>Skotniki</b>	Busko-Zdrój – Owczary – Pęczelice – Szczaworyż – Skotniki	Dni robocze
<b>Busko-Zdrój przez Łagiewniki</b>	Busko-Zdrój – Łagiewniki – Zbrodzice – Kurzejów – Busko-Zdrój	Dni robocze
<b>Busko-Zdrój</b>	Busko-Zdrój ul. Bohaterów Warszawy – Busko-Zdrój ul. Grota – Busko-Zdrój ul. Kopernika – Busko-Zdrój ul.1 Maja – Busko-Zdrój Szpital	Dni robocze
<b>Chotelek</b>	Busko-Zdrój – Siesławice – Chotelek – Zbudowice – Busko Zdrój	Dni robocze
<b>Oleszki</b>	Kameduły – Wełecz – Biniątki – Oleszki	Sobota - Niedziela
<b>Kołaczkowice</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Elźbiecin – Kozina – Podgaje – Janina – Kołaczkowice	Dni robocze oraz soboty
<b>Kołaczkowice</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Elźbiecin – Kozina – Podgaje – Janina – Kołaczkowice	Dni robocze
<b>Kołaczkowice</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Elźbiecin – Kozina – Podgaje – Janina – Kołaczkowice	Dni nauki szkolnej
<b>Biniątki</b>	Busko-Zdrój – Wełecz – Biniątki – Oleszki – Kostki Duże – Kostki Małe – Oleszki – Biniątki	Dni robocze
<b>Busko-Zdrój przez Łagiewniki</b>	Busko-Zdrój – Łagiewniki – Zbrodzice – Busko Zdrój	Dni robocze
<b>Mikułowice</b>	Szaniec – Galów – Kameduły – Nowy Folwark – Mikułowice	Sobota - Niedziela
<b>Owczary</b>	Busko-Zdrój – Owczary	Dni robocze
<b>Palonki</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Widuchowa – Kotki – Janina – Kotki – Palonki	Dni robocze
<b>Ruczynów</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Widuchowa – Stara Grabda – Ruczynów	Dni robocze
<b>Busko-Zdrój przez Siesławice</b>	Busko-Zdrój – Siesławice – Busko-Zdrój	Dni robocze Pon. – Sobota Pon. – Niedziela Sobota - Niedziela

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

<b>Słabkowice</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Elżbiecin – Kozina – Podgaje – Kotki – Kotki Budy – Służów – Słabkowice	Dni robocze
<b>Grotniki</b>	Busko-Zdrój – Szczaworyż – Stopnica – Wójcza – Buchów – Trzebica – Brzostków – Grotniki	Dni robocze Dni nauki szkolnej
<b>Kwasów</b>	Busko-Zdrój – Pęczelice – Miel – Pacanów – Zborówek – Sroczków – Kwasów	Dni nauki szkolnej
<b>Nowy Korczyn</b>	Busko-Zdrój – Zbludowice – Olganów – Dobrowoda – Budzyń – Piasek Wielki – Chinków – Zagórzany – Ostrowce – Nowy Korczyn	Dni robocze
<b>Nowy Korczyn</b>	Busko-Zdrój – Zbludowice – Olganów – Dobrowoda – Budzyń – Piasek Wielki – Ucisków – Nowy Korczyn	Dni robocze Dni nauki szkolnej Soboty
<b>Słupia</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Pęczelice – Smogorzów – Podlasek – Wolnica – Miel – Chrzanów – Pacanów – Wójcza – Słupia	Dni robocze Pon. – Sobota
<b>Solec-Zdrój</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Szczaworyż – Sułkowice – Kików – Zborów – Solec-Zdrój	Dni nauki szkolnej
<b>Świniary</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Szczaworyż – Konary – Stopnica – Magierów – Zborów – Solec-Zdrój – Zborów – Zielonki – Świniary	Dni robocze Dni nauki szkolnej Pon. – Sobota
<b>Wełnin</b>	Wełnin – Solec Zdrój – Zborów – Piestrzec – Zborów – Kików – Pułanki – Sułkowice – Szczaworyż – Pęczelice – Busko-Zdrój- Pęczelice – Szczaworyż – Sułkowice – Kików – Zborów – Solec-Zdrój – Zielonki – Wełnin – Solec-Zdrój	Dni robocze Pon. – Sobota
<b>Czyżów</b>	Busko-Zdrój – Pęczelice – Szczaworyż – Konary – Smogorzów – Podlasek – Wolica – Stopnica – Dzieszawice – Czyżów	Dni robocze
<b>Jurków</b>	Busko-Zdrój – Chotelek – Skorocice – Skotniki Górne – Skotniki Dolne – Kobylniki – Sielec – Gorystawice – Wiślica – Konieczmosty – Jurków	Dni nauki szkolnej
<b>Nowy Korczyn</b>	Busko-Zdrój – Chotelek – Wolica – Łatanice – Brzeziny – Kobylniki – Gorystawice – Wiślica – Szczerbaków – Szczytniki – Sępiechów – Nowy Korczyn	Dni robocze
<b>Wierzbica</b>	Busko-Zdrój – Pęczelice – Konary – Podlasek – Stopnica – Kały	Dni robocze Dni nauki szkolnej

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

	Nowe – Fałęcin Stary – Jastrzębiec – Żerniki Dolne – Kargów Bosowice – Kargów – Chałupki – Tuczępy – Wierzbica	
<b>Stopnica</b>	Busko-Zdrój – Bronina – Widuchowa – Kotki – Janina – Kołaczkowice – Stara Grabca – Strzałków – Kuchary – Skrobaczów – Kąty Stare – Stopnica	Dni robocze Niedziela
<b>Grotniki Małe</b>	Busko-Zdrój – Szczaworyż – Stopnica – Wójcza – Biechów – Podwale – Trzebnica – Brzostków – Pawłów – Grotniki Małe	Dni robocze Dni nauki szkolnej
<b>Kwasów</b>	Busko-Zdrój – Pęczelice – Szczaworyż – Konary – Smogorzów – Stopnica – Mietel – Pacanów – Książnice – Zborówek Nowy – Biskupice – Zborówek Nowy – Książnice – Kwasów	Dni nauki szkolnej
<b>Kielce</b>	Busko-Zdrój – Mikułowice – Chmielnik – Piotrkowice – Morawica – Bilcza – Kielce	Dni robocze Dni nauki szkolnej Sobota Niedziela

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta i Gminy w Busku-Zdroju oraz danych od Starostwa Powiatowego w Busku-Zdroju.*

Z powyższej tabeli wynika, że mieszkańcy MOF Busko-Zdrój mogą korzystać z rozbudowanej siatki połączeń. Należy jednak zauważyć bardzo duże dysproporcje w ilości kursów pomiędzy dniami roboczymi a weekendami, szczególnie zauważalny jest brak

kursów w niedziele. Powyższe linie obsługiwane są przez prywatnych przedsiębiorców, którzy wykonują kursy na podstawie zezwoleń wydanych przez właściwy urząd, w zależności od miejscowości na których kursują.

#### TRANSPORT KOLEJOWY

Mieszkańcy MOF Busko-Zdrój mogą korzystać ze stacji Busko-Zdrój, która jest oddalona od centrum miasta o około 2,5 km. Stacja znajduje się na linii nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko-Zdrój. W rozkładzie jazdy

ważnym od 4.09.2022 r. do 5.11.2022 r. zaplanowane zostało 5 par kursów. 2 pary do Kielc, 2 pary do Częstochowy oraz jedna do Katowic.

## 2.8. Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe

Na terenie miasta Busko-Zdrój znajduje się węzeł przesiadkowy przy ulicy Ludwika Waryńskiego. Dworzec jest wyposażony w parking dla samochodów osobowych, miejsca obsługi podróżnych oraz miejsca odstawienia autobusów. Znajduje się on w odległości około 1,5 km od dworca kolejowego i około 1 km od centrum miasta. Oprócz dworca kolejowego i dworca

autobusowego na terenie MOF Busko-Zdrój zlokalizowanych jest wiele przystanków do obsługi połączeń autobusowych. Na terenie gminy Busko-Zdrój znajduje się 271<sup>37</sup> przystanków zakresem obejmujących większość gminy. Na terenie gminy Stopnica zlokalizowanych jest 117 przystanków komunikacyjnych.

<sup>37</sup> Uchwała NR XVII/208/2019 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju.



## 2.9. Transport rowerowy

Obecnie na terenie MOF Busko-Zdrój funkcjonują drogi rowerowe, jednak nie tworzą one spójnej sieci systemu dróg rowerowych. Niewątpliwie dużym plusem jest możliwość wytyczania dróg rowerowych przez tereny, które są w pewnej odległości od dróg dla samochodów, z uwagi na dostępność terenu inwestycyjnego, co zwiększa bezpieczeństwo rowerzystów. Należy mieć na uwadze, że transport rowerowy jest najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Poruszanie się rowerem w znaczny sposób pozytywnie wpływa na jakość powietrza, a dodatkowo zmniejsza

koszty utrzymania infrastruktury. Zgodnie z dokumentami planistycznymi i strategicznymi na terenie MOF Busko-Zdrój proponuje się przystosowanie większości ulic do ruchu rowerowego oraz zarezerwowanie terenu pod budowę dróg rowerowych:

- ◆ na południe od drogi Krajowej 73 Busko-Stopnica w I etapie;
- ◆ na północ od drogi Krajowej 73 Busko-Stopnica w II etapie, po wykonaniu bezpiecznego przejazdu przez drogę krajową.

## 2.10. Transport towarów

Transport towarów w obszarze MOF Busko-Zdrój można szacować na podstawie pomiarów ruchu.

W poniższej tabeli przedstawiono jak udział pojazdów dostawczych oraz ciężarowych kształtował się na przestrzeni lat.

Tabela 12 Ruch samochodów ciężarowych i dostawczych na drogach MOF Busko-Zdrój

Odcinek pomiarowy	Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe	
	2015	2021	2015	2021
767 Pińczów – Busko-Zdrój	682	668	373	670
776 Wiślica – Busko Zdrój	234	378	175	268
973 Busko-Zdrój ul. Wojska Polskiego – Busko-Zdrój ul. Bohaterów Warszawy	537	894	579	1445
756 Szydłów – Stopnica	107	277	54	60
757 Staszów – Stopnica	212	333	358	392
73 Busko-Zdrój – Stopnica	648	689	2006	1868

Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego 2015 oraz 2020/2021.

Zgodnie z powyższą tabelą można stwierdzić, że transport towarów szacowany na podstawie ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych rośnie. Dla drogi krajowej nr 73 odnotowano niewielki spadek liczby pojazdów ciężarowych (o 138 pojazdów) w ciągu doby. Spadek odnotowano również dla pojazdów dostawczych na drodze 767 (o 14 pojazdów). Na

wszystkich pozostałych drogach i dla wszystkich kategorii odnotowano wzrost. Dane zaprezentowane w tabeli powyżej wskazują, że transport towarów zarówno do MOF Busko-Zdrój jak i tranzytowy przez obszar rośnie, co wiąże się ze spadkiem bezpieczeństwa na drogach i wzrostem zanieczyszczenia powietrza.

## 2.11. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jest pojęciem dotyczącym działań, które mają na celu promowanie zrównoważonego transportu oraz zarządzanie zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów osobowych poprzez zmianę postaw i zachowań komunikacyjnych podróżujących. Polityka zarządzania mobilnością powinna być realizowana w sposób zróżnicowany w zależności od uwarunkowań danego obszaru. Dla obecnego MOF Busko-Zdrój wyróżnia się 3 strefy podlegające odmiennym zasadom zarządzania, tj.

- ◆ Strefa I (centralna) – obejmująca centrum miasta w tym strefa uzdrowskowa;
- ◆ Strefa II – obejmująca obszary o intensywnej zabudowie poza centrum oraz centra wsi;
- ◆ Strefa III – obejmująca pozostałe obszary, w tym ekstensywną zabudowę miejską i wiejską.

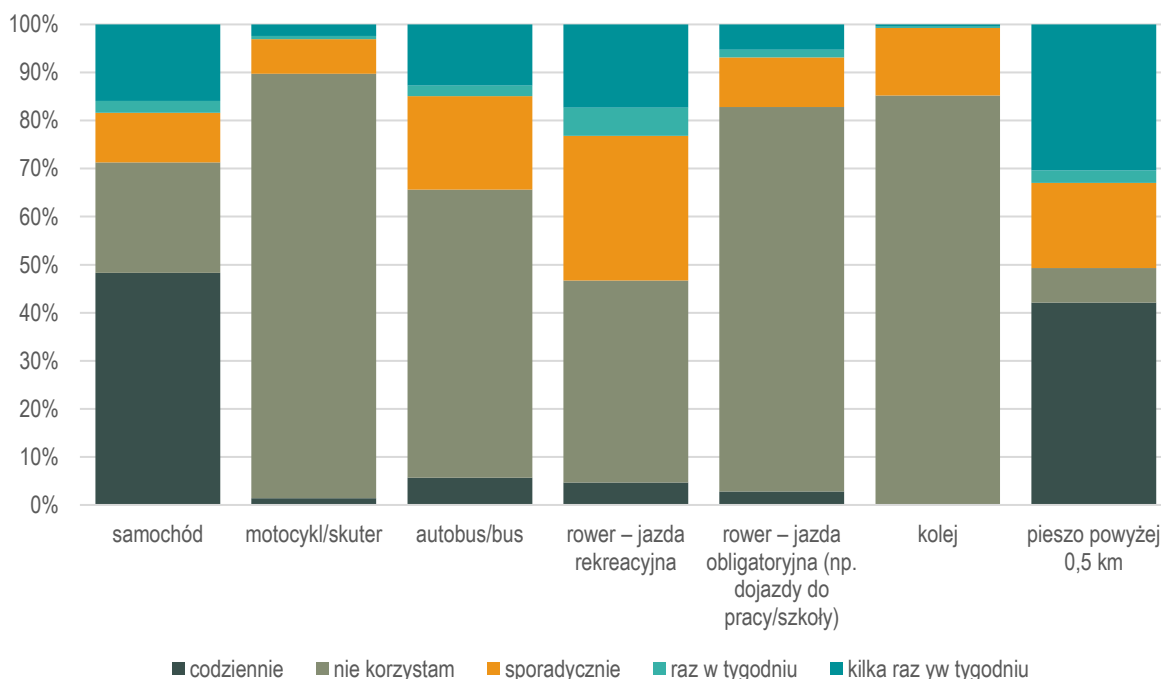
Na obszarze MOF Busko-Zdrój występują również strefy o ograniczonym ruchu samochodów ciężarowych oraz strefa płatnego parkowania, która umożliwia rotację samochodów. Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwość zaparkowania pojazdu jest bardziej prawdopodobna.

## 2.12. Zachowania transportowe mieszkańców

Zachowania transportowe mieszkańców można określić na podstawie badań, które zostały wykonane w ramach niniejszego Planu. Mieszkańcy MOF Busko-Zdrój zostali przebadani przez ankieterów. Formularz przeprowadzonej ankiety stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.

Badanie zostało wykonane na próbie 1000 mieszkańców MOF Busko-Zdrój w dniach 5-25 września 2022 roku. Poniżej przedstawiono wyniki badań wraz z ich opisem.

Pytanie nr 1 dotyczyło wyboru środka transportu oraz częstotliwości jego wyboru.

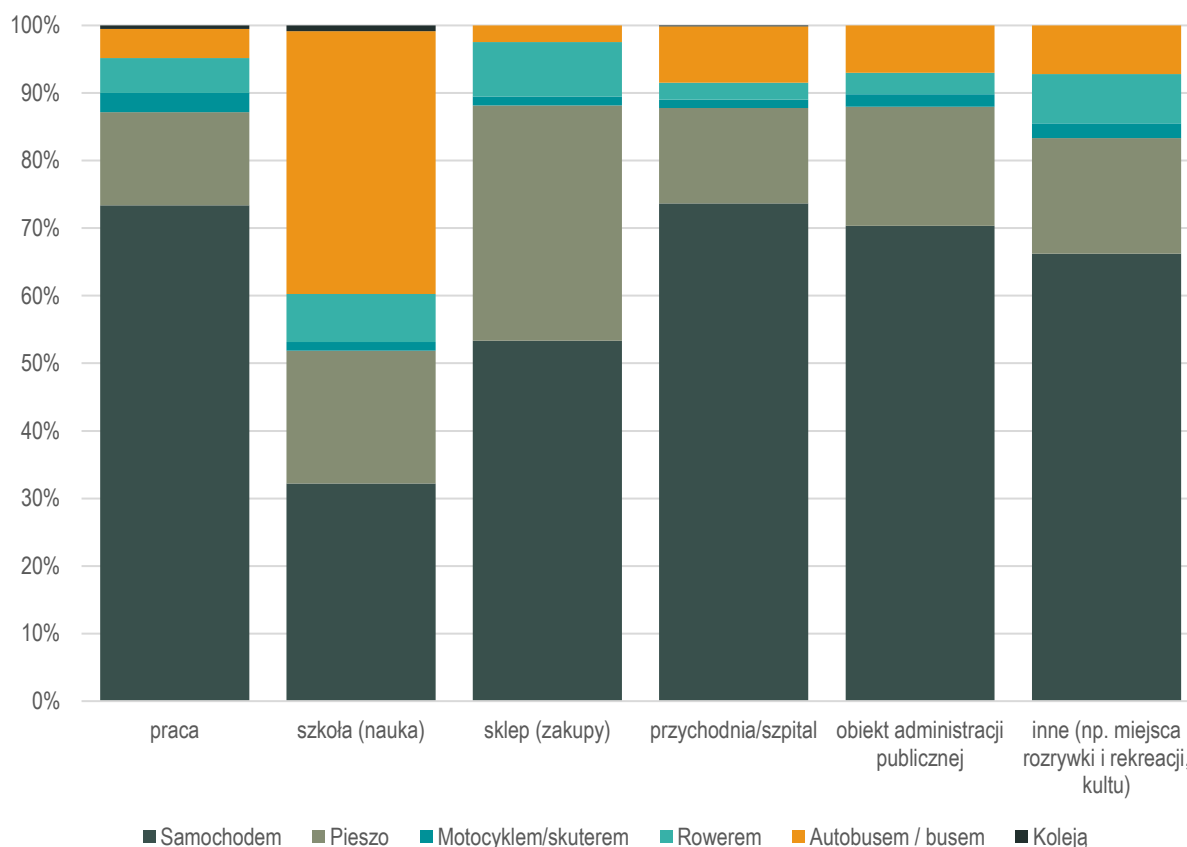


**Wykres 9. Odpowiedź na pytanie „Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu?”**  
Źródło: opracowanie własne.

Podróże codzienne najczęściej wykonywane są pieszo lub samochodem, kolejno 42% oraz 48%. Są to podstawowe formy przemieszczania się. Bardzo duża część mieszkańców, bo aż 80% ankietowanych w codziennych podróżach w ogóle nie wykorzystuje roweru jako środka transportu. 20% mieszkańców sporadycznie wykorzystuje autobus do swoich podróży. 85% ankietowanych mieszkańców w ogóle nie wykorzystuje kolei w swoich podróżach, a 14% korzysta z niej sporadycznie, co bez wątpienia związane jest z ograniczoną liczbą połączeń oraz tylko jedną linią

kolejową. Podsumowując powyższy wykres wyraźnie widać, że mieszkańcy podróżują głównie samochodem oraz chodzą pieszo. O ile podróże piesze wpływają pozytywnie na zdrowie mieszkańców i stan środowiska naturalnego, o tyle tak duży udział transportu samochodowego wymaga działań ograniczających.

Pytanie drugie dotyczyło środków transportu wykorzystywanych podczas codziennych podróży zarówno obowiązkowych jak i rekreacyjnych.



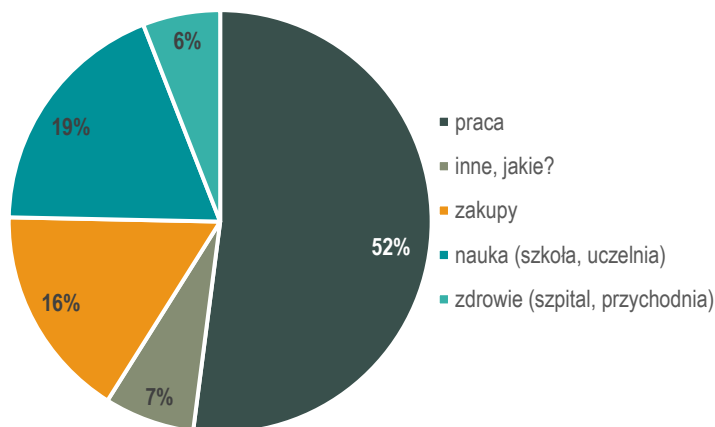
**Wykres 10. Odpowiedź na pytanie „W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do niżej wymienionych miejsc?”**  
Źródło: opracowanie własne.

Powyższy wykres, podobnie jak poprzedni, wskazuje, że podróże na badanym obszarze odbywają się głównie samochodem osobowym. W tym przypadku widać podział pomiędzy osobami, które się uczą a pracującymi. 73% badanych w podróżach do pracy wykorzystuje samochód osobowy, a 14% podróżuje pieszo. W przypadku podróży do szkoły widać, że podział środków transportu jest bardziej zróżnicowany. 32% ankietowanych podróżuje do szkoły samochodem osobowym, 19% chodzi pieszo, około 7% jeździ rowerem. 40% ankietowanych porusza się autobusem.

Może to być podyktowane brakiem uprawnień do kierowania samochodami osobowymi. W przypadku podróży do sklepu, lekarza, obiektów administracji publicznej czy obiektów rozrywki mieszkańcy poruszają się głównie pieszo oraz samochodem osobowym. Stanowi to łącznie około 87% dla każdej grupy.

W kolejnym pytaniu mieszkańcy zostali poproszeni o odpowiedź na pytanie co jest najczęstszym celem ich podróży.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

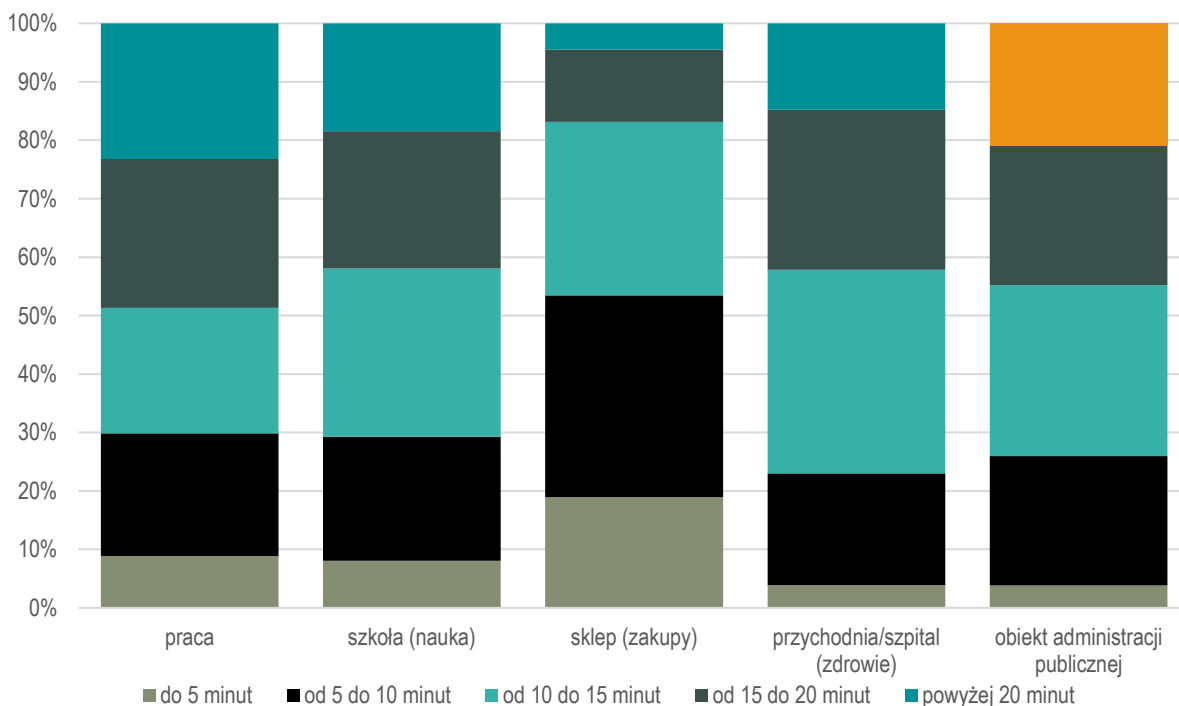


Wykres 11. Odpowiedź na pytanie „Co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży?”

Źródło: opracowanie własne.

Najwięcej ankietowanych osób codziennie podróżuje do pracy - 52%, następnie do szkoły - 19%, na zakupy - 16%, inne podróże np. rekreacja - 7% i w celach zdrowotnych 6%.

Poniżej przedstawiono odpowiedź na kolejne pytanie.



Wykres 12. Odpowiedź na pytanie „Ile czasu zajmuje Panu/Pani dotarcie do następujących celów podróży?”

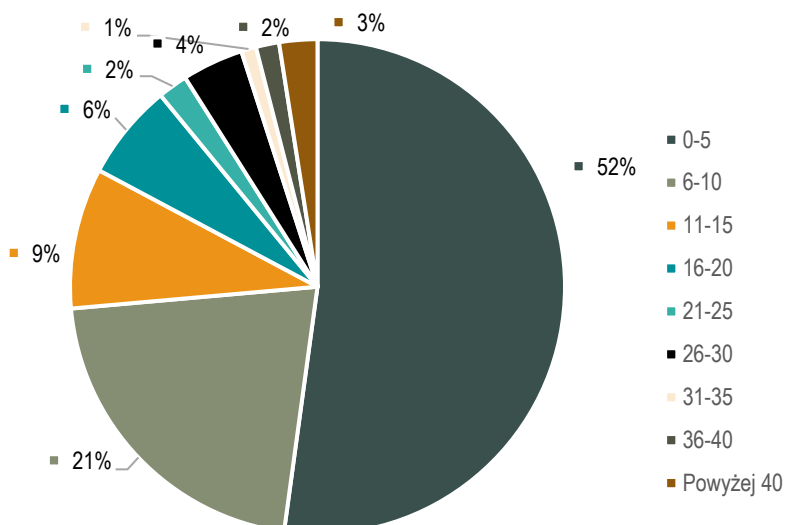
Źródło: opracowanie własne.

Mieszkańcy zapytani o czas podróży najbardziej popularnych typów podróży wskazali odpowiedzi zgodnie z powyższym wykresem, tj. 9% ankietowanych podróżuje do pracy maksymalnie 5 minut, w przypadku podróży do szkoły to 8%. 21% czas podróży do pracy określiło na 5 do 10 minut, podobnie w przypadku szkół również 21% wskazało taki wynik. Co istotne

w podróżach zarówno do szkół jak i do pracy około 80% wskazało, że zajmuje to maksymalnie 20 minut, co jest optymistycznym wynikiem z uwagi bliskość miejsc pracy i szkół. Widać również, że duża część mieszkańców ma w zasięgu 10 minut punkty handlowe – 52% ankietowanych. Ponad 50% ankietowanych ma

blisko ośrodki zdrowia, prawie 60% ankietowanych może tam dotrzeć do 15 minut.

Po zapoznaniu się z wynikami dotyczącymi czasu dojazdu do różnych obiektów poniżej można zapoznać się z wynikami dotyczącymi odległości do miejsc pracy lub szkoły.



**Wykres 13. Odpowiedź na pytanie „Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką?”**

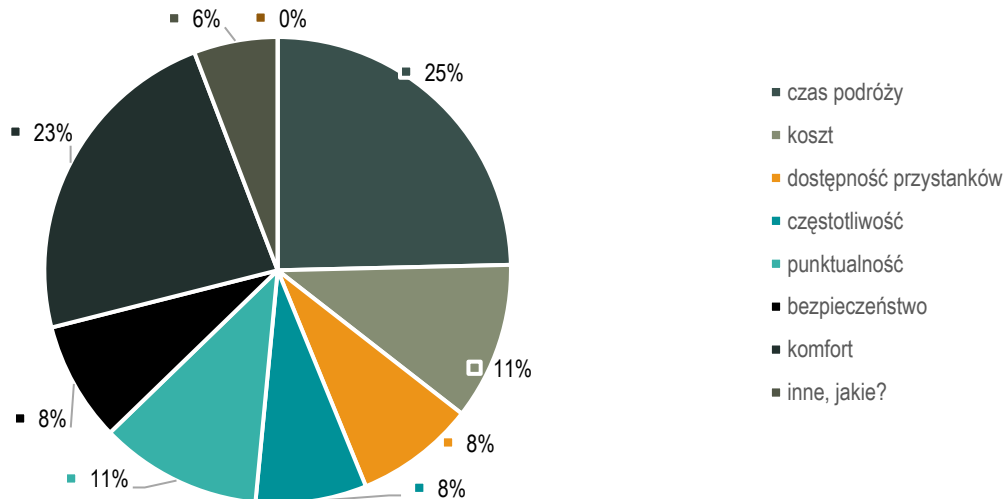
Źródło: opracowanie własne.

Powyższy wykres wskazuje, że większość mieszkańców – 52% w swoich codziennych podróżach nie pokonuje większej odległości niż 5 km, 21% badanych pomiędzy 6 a 10 km, a 9% mieszkańców pomiędzy 11 a 15 km. Pozostali, czyli 18% respondentów, pokonują więcej niż 15 km w codziennych podróżach. Powyższe odpowiedzi wskazują na bardzo pozytywny trend, tzn. ponad połowa mieszkańców ma bardzo blisko do pracy bądź do szkoły. Przy zestawieniu powyższych wyników z wynikami pytania dotyczącego środków transportu,

klaruje się obraz, że większość ankietowanych mieszkańców porusza się do szkoły/pracy samochodem na dystansie do 5km. Jest to bardzo perspektywiczny wynik, ponieważ, z uwagi na krótki dystans, wskazuje na możliwość zastąpienia podróży samochodem podróżami rowerowymi (przy utworzeniu odpowiedniej infrastruktury rowerowej).

Kolejne pytanie dotyczyło czynników, które mają wpływ na wybór środka transportu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)



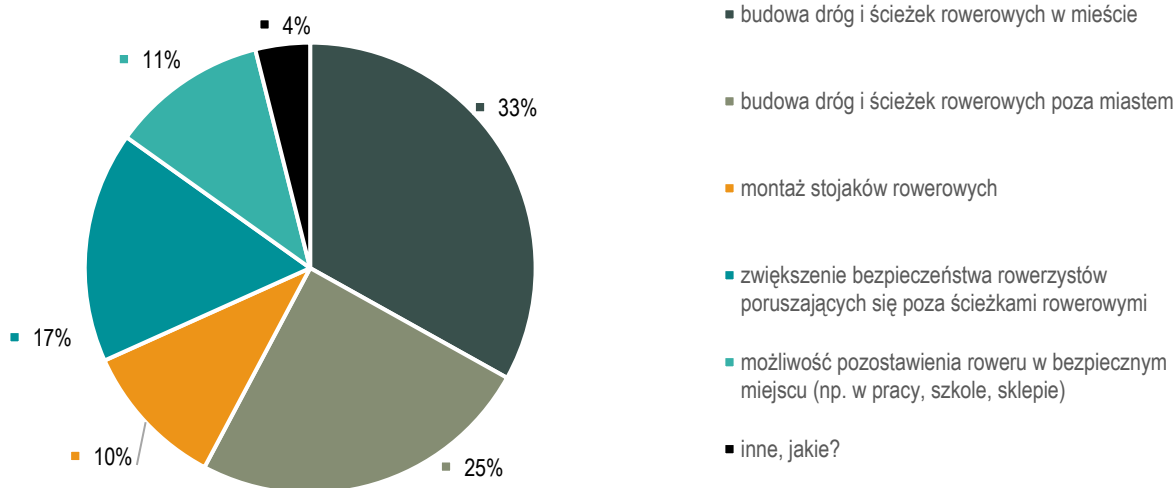
Wykres 14. Odpowiedź na pytanie „Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu?”

Źródło: opracowanie własne.

25% badanych mieszkańców zadeklarowało, że najbardziej istotnym czynnikiem jest czas podróży. 23% ankietowanych wskazało komfort, 11% koszt oraz punktualność. 8% ankietowanych podkreśliło częstotliwość, dostępność do przystanków (co odnosi się do komunikacji zbiorowej) oraz bezpieczeństwo. 6% udzieliło innych odpowiedzi, takich jak brak samochodu

osobowego, zdrowie, brak prawa jazdy, brak połączeń komunikacyjnych, podeszły wiek.

W kolejnym pytaniu osoby ankietowane zostały poproszone o odpowiedzi na pytanie dotyczące rowerów, z uwagi na potencjalne zmiany zachowań transportowych w przyszłości.



Wykres 15. Odpowiedź na pytanie „Które z poniższych działań wg Pana/Pani są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie gminy?”

Źródło: opracowanie własne.

Według respondentów najbardziej istotnym aspektem, który wpłynie na rozwój ruchu rowerowego na terenie MOF Busko-Zdrój jest budowa dróg rowerowych w mieście - 33% ankietowanych wskazało tę

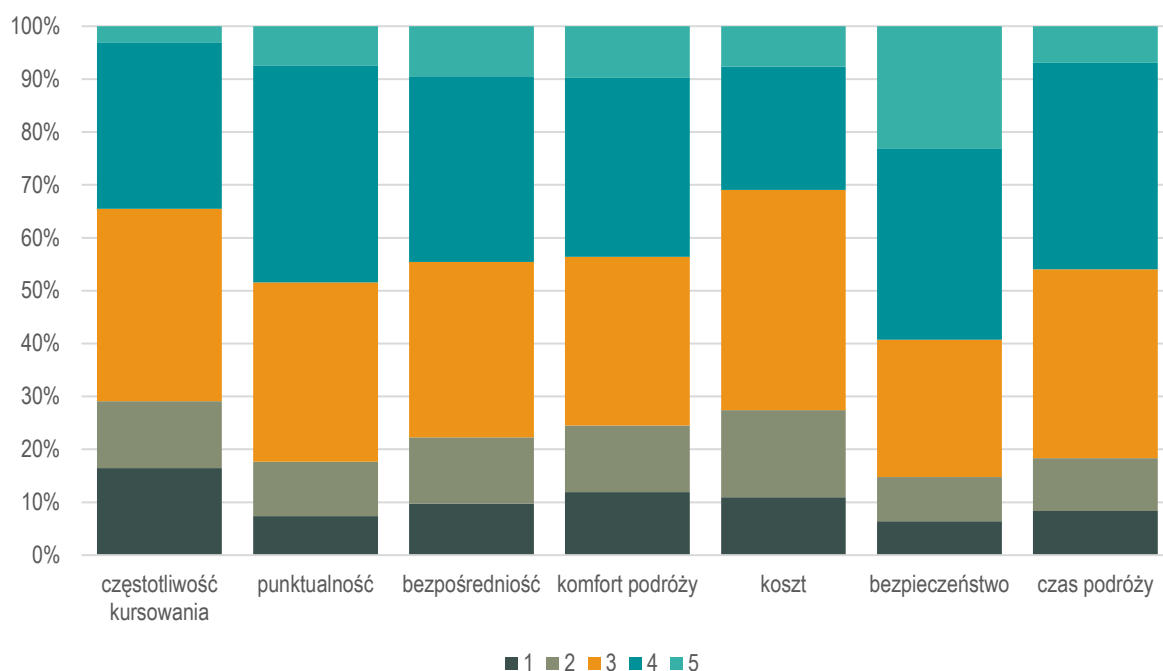
odpowiedź. 25% ankietowanych zaznaczyło konieczność budowy dróg rowerowych poza miastem. 17% wskazało, że konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów. 11% wskazało

bezpieczeństwo pozostawienia roweru, a 10% konieczność montażu stojaków rowerowych.

Kontynuując wątek transportu rowerowego mieszkańcy zostali zapytani czy ich zdaniem powinno się inwestować w drogi rowerowe na terenie MOF Busko-Zdrój. 66% ankietowanych wskazało, że istnieje taka potrzeba, 32% ankietowanych uważa, że nie ma takiej potrzeby, a 2% nie ma zdania w tym temacie. Mieszkańcy zapytani o rower miejski na terenie obszaru funkcjonalnego, który działałby na zasadzie ogólnodostępnych bezobsługowych stacji rowerowych w większości (55%) odpowiedzieli, że nie są zainteresowani takim rozwiązaniem. 28% wskazało, że

tak, ale tylko bezpłatnie, a 17% że tak, także za niewielką opłatą. Osoby, które odpowiedziały, że są zainteresowane takim rowerem, zostały zapytane czy korzystałyby z niego rekreacyjnie czy w codziennych podróżach. 45% odpowiedziało, że rekreacyjnie, 30% zarówno rekreacyjnie jak i w codziennych podróżach, 22% ankietowanych nie miało zdania.

W następnej części zadano pytania dotyczące komunikacji zbiorowej. Respondenci zostali poproszeni o ocenę obecnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej (ocena 1 to najniższy wynik, ocena 5 to najlepszy wynik).



**Wykres 16. Odpowiedź na pytanie „Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną w gminie Busko-Zdrój/Stopnica?”**

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z powyższym wykresem najwięcej odpowiedzi w poszczególnych kategoriach dotyczyło oceny 3, czyli dostatecznie. 16% ankietowanych wskazało częstotliwości kursów na 1, a 30% oceniło ten aspekt na 4. Punktualność została oceniona przez 74% ankietowanych na 3 oraz 4. Najlepiej zostało ocenione bezpieczeństwo, aż 23% ankietowanych wskazało ocenę 5. Czas podróży i koszt również w większości

został oceniony na ocenę 3 i 4. Powyższy wykres wskazuje, że obecny system transportu zbiorowego jest oceniany dostatecznie bądź dobrze co jest pozytywnym wynikiem. W związku z faktem, że transport zbiorowy jest bardzo ważnym aspektem w każdym ośrodku funkcjonalnym zapytano respondentów co mogłoby spowodować częstsze podróże transportem zbiorowym.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)



**Wykres 17. Odpowiedź na pytanie „Co zachęciłoby Pana/Panią do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z publicznej komunikacji gminnej?”**

Źródło: opracowanie własne.

Największa grupa respondentów, bo aż 24% wskazała, że bezpośrednia możliwość dotarcia do celu podróży. 21% ankietowanych określiło, że bezpłatny transport miejski mógłby mieć duży wpływ na zmianę zachowań transportowych. 18% respondentów wskazało, że większa częstotliwość przejazdów autobusowych, natomiast 17% zaznaczyło większy komfort podróży. W kategorii inne wskazywano uprzejmość osób kierujących pojazdami oraz twarde przywiązanie do obecnych przyzwyczajeń.

Ankieta zawierała również pytania dotyczące transportu indywidualnego. Na pytanie czy na terenie Gminy Busko-Zdrój występują uciążliwe korki 87% odpowiedziało, że nie, a 13%, że zatory się zdarzają. Badanych zapytano również czy zasadnym będzie wprowadzenie zakazu użytkowania pojazdów spalinowych w strefie uzdrowskiej A w Busku Zdroju. Aż 49% ankietowanych odpowiedziało, że nie ma zdania, 24% uważa, że to dobre rozwiązanie, a 27% uważa, że to nie jest dobre rozwiązanie. Mieszkańcy zapytani o główne problemy komunikacyjne na terenie MOF Busko-Zdrój najczęściej wskazywali na zbyt niską

częstotliwość obecnych połączeń autobusowych, brak bezpośrednich połączeń pomiędzy mniejszymi miejscowościami a głównymi ośrodkami oraz złe ułożenie rozkładów jazdy. Wskazywano również zbyt małą ilość miejsc parkingowych.

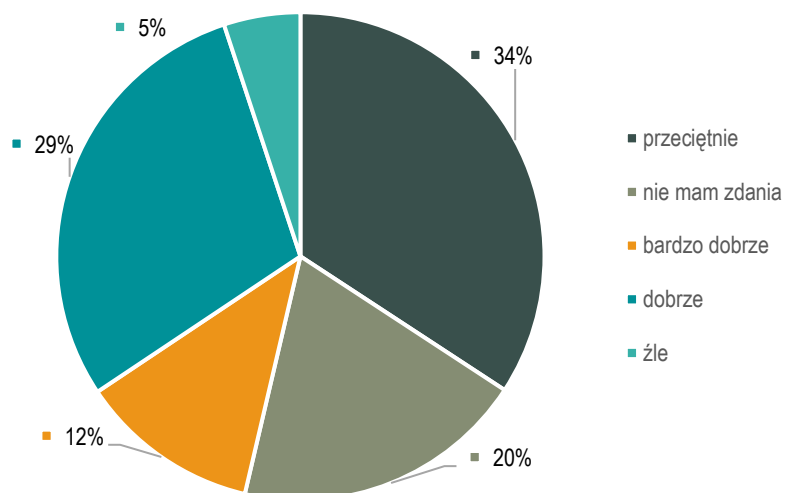
Ostatnie trzy pytania były skierowane tylko do kierowców samochodów osobowych.

Zapytano ich czy są w stanie zmienić swoje codzienne podróże samochodem na rzecz transportu zbiorowego bądź rowerowego. 41% ankietowanych odpowiedziało, że nie, nic ich nie przekona. 21% wykazało zainteresowanie zmianą środka transportu pod warunkiem bardziej rozbudowanej sieci transportu zbiorowego. 15% ankietowanych również wykazało zainteresowanie pod warunkiem zagwarantowania szybkości przejazdów transportu zbiorowego. 6% respondentów odpowiedziało, że jest taka możliwość pod warunkiem rozbudowy sieci dróg rowerowych.

Zmotoryzowani mieszkańcy zostali poproszeni również o opinię dotyczącą miejsc parkingowych.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)



**Wykres 18** Odpowiedź na pytanie „Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów (możliwość zaparkowania) na terenie gminy Busko-Zdrój?”

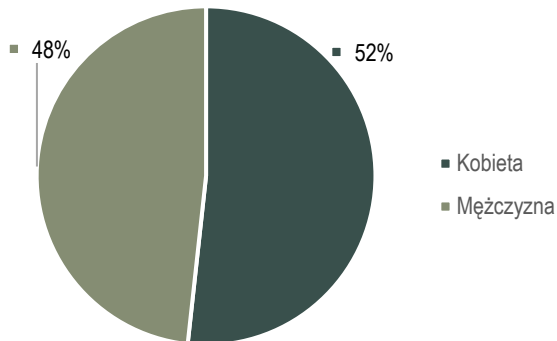
Źródło: opracowanie własne.

34% respondentów ocenia dostępność miejsc parkingowych przeciętnie, 29% dobrze, 19% nie ma zdania, a 12% bardzo dobrze. Tylko 5% ocenia źle. Wyniki te wskazują, że liczba miejsc parkingowych jest obecnie zaspokojona, tylko 5% ankietowanych wskazuje na konieczność zwiększenia liczb miejsc parkingowych.

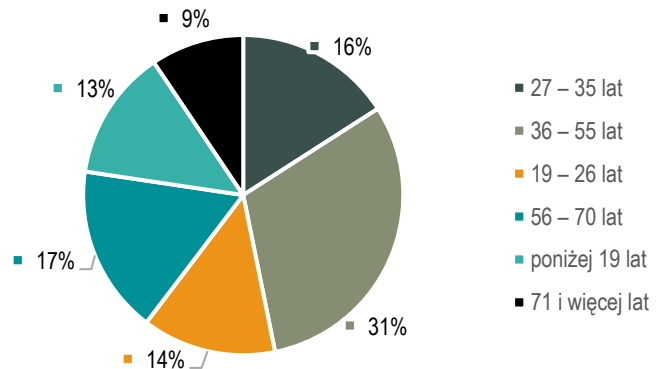
Ostatnie pytanie ankiety dotyczyło budowy centrum przesiadkowego na terenie Gminy Busko-Zdrój. W tej kwestii zdania były podzielone. 33% mieszkańców określiło, że takie działania nie są potrzebne, 39% ankietowanych wskazało, że jest to dobry kierunek, a 28 % nie ma zdania. Najczęściej wskazywaną lokalizacją były okolice tężni, obecny dworzec autobusowy, okolice parku zdrojowego lub przy drodze nr 973.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

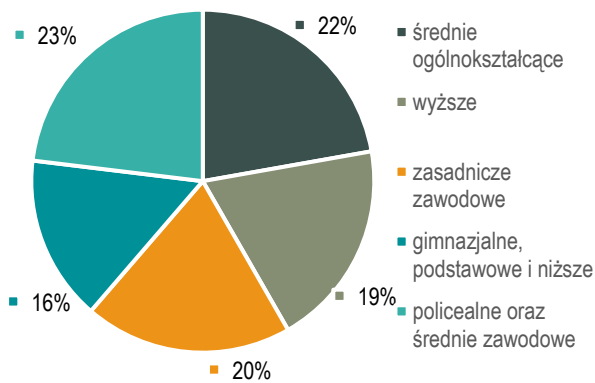
W badaniu wzięło udział 1000 osób. Poniżej przedstawiona została metryka respondentów.



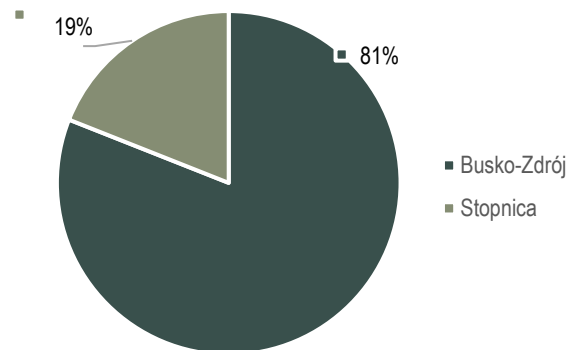
**Wykres 19. Płeć respondentów**  
Źródło: opracowanie własne.



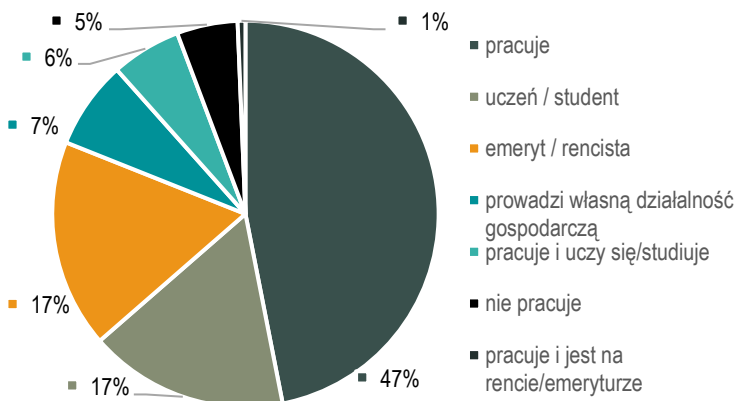
**Wykres 20. Wiek respondentów**  
Źródło: opracowanie własne.



**Wykres 22. Wykształcenie respondentów**  
Źródło: opracowanie własne.



**Wykres 21. Miejsce zamieszkania**  
Źródło: opracowanie własne.



**Wykres 23. Aktywność zawodowa respondentów**  
Źródło: opracowanie własne.

Na potrzeby niniejszego dokumentu stworzono również ankietę dla konkretnych pracodawców, którzy funkcjonują na obszarze MOF Busko-Zdrój. W ankiecie otrzymano 86 odpowiedzi. Większość ich podróży do pracy, **bo aż 80%**, wykonywanych jest **samochodem**, **14% pieszo**, **4% ankietowanych korzysta ze wspólnych przejazdów z innymi pracownikami**, a **2% ankietowanych porusza się transportem zbiorowym**. Godziny pracy ankietowanych są różne,

od 6:00 do 14:00, 7:00 do 15:00, od 8:00 do 16:00 oraz nienormowany czas pracy. **43% ankietowanych mieszkańców podróżuje do pracy maksymalnie 30 minut, a 57% maksymalnie 10 minut.** W przypadku powrotu do domu po pracy **55% ankietowanych wraca maksymalnie 10 minut, a 45% ankietowanych maksymalnie 30 minut.** Środki transportu po pracy są wykorzystywane w takim stopniu jak w porannych podróżach.

### 2.13. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest podstawowym wyznacznikiem dla jakości życia na danym obszarze funkcjonalnym. Na podstawie danych opublikowanych

przez Główny Urząd Statystyczny można określić liczbę wypadków w powiecie Buskim.

Tabela 13. Wypadki drogowe na terenie Powiatu Buskiego

Wypadki drogowe na 100 tys. ludności	2020	[szt.]	49,0
	2021		38,2
Ofiary śmiertelne na 100 wypadków	2020	[osoba]	20,0
	2021		22,2
Ranni na 100 wypadków	2020	[osoba]	114,3
	2021		129,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Bank Danych Lokalnych GUS.

Dane wskazują, że wypadków drogowych w 2021 roku było mniej niż w roku 2020, zwiększyła się natomiast liczba wypadków śmiertelnych oraz liczba rannych w wypadkach drogowych. Działania władz samorządowych, powiatowych oraz krajowych powinny dążyć do obniżenia tych statystyk, tak aby poruszanie się po drogach publicznych było bezpieczne zarówno dla kierowców pojazdów oraz niechronionych uczestników ruchu, tj. pieszych oraz rowerzystów. Istotnym aspektem bezpieczeństwa jest infrastruktura zarówno pieszka jak i rowerowa. Powinno się dążyć do

wyraźnego odseparowania ruchu pieszego, rowerowego oraz samochodowego. Ważnym czynnikiem są również działania mające na celu ograniczenie prędkości pojazdów oraz fizyczne wymuszenia do ograniczenia ruchu, tj. antyzatoki, progi zwalniające czy zmiana organizacji ruchu polegająca na tworzeniu skrzyżowań równorzędnych tam, gdzie to możliwe. Na terenie MOF Busko-Zdrój na drodze krajowej nr 73 posadowiony jest również fotoradar, który w znaczny sposób wpływa na bezpieczeństwo na drodze.

### 2.14. Integracja transportowa

Integracja transportowa może być rozumiana w różnych aspektach. Pierwszy z nich to integracja systemów transportowych w różnych punktach styku. Na terenie MOF Busko-Zdrój istnieje dworzec autobusowy, na którym mieszkańcy mają okazję pozostawić swój samochód i udać się dalej w podróż autobusem. Podobnie jest przy dworcu kolejowym, gdzie mieszkańcy również mogą pozostawić samochód. Nie funkcjonuje jeden spójny system, gdzie łączą się wszystkie formy transportu, tj. pociąg, rower, autobus, parking dla samochodów osobowych. Drugim

aspektem integracji transportowej jest integracja pod względem taryfowym. Umożliwienie podróży różnymi środkami transportu na jednym bilecie. Wymaga to zmian organizacyjnych tak, aby odpowiedni samorząd przejął na siebie obowiązki organizacji transportu, dzięki temu możliwe będzie stworzenie wspólnej taryfy biletowej dla różnych środków transportu. Możliwe jest wzajemne honorowanie biletów przez przewoźników bądź utworzenie wspólnej taryfy na poziomie samorządowym.

## 2.15. Mobilność osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej

MOF Busko-Zdrój jest obszarem, który powinien spełniać wymogi dotyczące mobilności osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Część obszaru, która jest częścią uzdrowską w szczególnym stopniu musi być przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W kwestiach mobilności istotne jest, żeby zapewnić osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawny dostęp do środków komunikacji zbiorowej. W komunikacji autobusowej przejawia się to poprzez odpowiednią

infrastrukturę przystankową oraz niskopodłogowy tabor.

Na co dzień dużą uciążliwość w poruszaniu się po mieście stanowią również wysokie krawężniki oraz brak ramp i podjazdów umożliwiających pokonanie różnic poziomów. Obecnie standardem jest budowa chodników ze stosownymi obniżeniami krawężnika w miejscach przejść dla pieszych. Stosowane są również specjalne płyty z wypustkami, które ułatwiają niewidomym zlokalizowanie przejścia dla pieszych i zatrzymanie się na nim.

## 2.16. Analiza potrzeb kuracjuszy odwiedzających miasto i uzdrowisko Busko-Zdrój

Kuracjusze, którzy przyjeżdżają na wypoczynek, zabiegi oraz leczenie są grupą, która w sposób szczególny, oprócz mieszkańców, wpływa na sposób zarządzania obszarem. Jest to duża grupa, która często wymaga specjalnych udogodnień oraz wsparcia w poruszaniu się. Istotnym aspektem są miejsca parkingowe w strefie uzdrowską A w Busku-Zdroju. Bardzo duża liczba kuracjuszy przyjeżdża swoimi samochodami. Należy mieć na uwadze, że w strefie uzdrowską liczba miejsc parkingowych jest ograniczona, wynika to z przepisów prawa. Jest to niebezpieczny czynnik, który z biegiem lat może się zwiększać, z uwagi na potencjalnie większą liczbę kuracjuszy, co może być możliwe z powodu „starzejącego się społeczeństwa”. Coraz więcej osób będzie kierowanych na turnusy rehabilitacyjne, najczęściej chcąc przyjechać swoim pojazdem. W związku z faktem, że kuracjusze przyjeżdżają z całej Polski, trudno będzie zaplanować transport zbiorowy dla wszystkich zainteresowanych. Proponowanym rozwiązaniem takiego stanu rzeczy jest budowanie parkingów wielkopowierzchniowych zlokalizowanych poza strefą uzdrowską i zapewnienie bezpośredniego dojazdu transportem zbiorowym do konkretnego obiektu. Charakter takiego transportu może być różny. Mogą to być przewozy zorganizowane przez ośrodek sanatoryjny bądź samorząd. Dodatkową szansą, która może wpłynąć na problem parkowania w strefie uzdrowską mogłoby być przedłużenie linii kolejowej do dworca przesiadkowego. Dzięki takiemu działaniu możliwe będzie wykorzystanie kolei do

przewozów kuracjuszy. Po dotarciu na stację kolejową kuracjusze mogliby się przesiadać do pojazdów transportu zbiorowego dowożących w konkretne miejsca. Oba rozwiązania wymagają dużych nakładów finansowych i wiążą się z osobnymi działaniami inwestycyjnymi. Dodatkowe potrzeby, jakie wynikają z obecności kuracjuszy w MOF Busko-Zdrój, to przystosowanie infrastruktury do osób z ograniczeniami ruchowymi. Chodniki powinny być przystosowane do obsługi wózków inwalidzkich, krawężniki obniżone, a tam, gdzie to możliwe, tworzone powinny być linie do poruszania się dla osób z dysfunkcją narządu wzroku. Kuracjusze, którzy odwiedzają Busko-Zdrój z pewnością generują duże zyski dla mieszkańców, a lokalna przedsiębiorczość w pewnym stopniu opiera się na ich obecności. Wszelkie działania, które będą podejmowane muszą być z myślą nie tylko o mieszkańcach, ale również o kuracjuszach, którzy mają swoje potrzeby w postaci czystego powietrza, miejsc parkingowych oraz dobrej infrastruktury.

### 3. Analiza SWOT

Planowanie strategiczne wymaga wykorzystania odpowiednich narzędzi, które służą do zdefiniowania problemów oraz określenia pożądanych efektów. Jednym z takich narzędzi jest analiza SWOT. W przypadku prac nad *Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój* stworzono taką analizę wspólnie z mieszkańcami i kluczowymi

interesariuszami, co wpłynęło na jej rzetelność i spowodowało ukazanie najważniejszych dla mieszkańców tego obszaru problemów, a zarazem poznanie możliwości rozwoju z punktu widzenia mieszkańca.

Tabela 14. Analiza SWOT

 <b>Mocne strony</b> (Strengths)	 <b>Słabe strony</b> (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Tradycje uzdrowiskowe od roku 1836.</li><li>◆ Tężnia solankowa w Busku-Zdroju.</li><li>◆ Występowanie leczniczych wód podziemnych.</li><li>◆ Niepowtarzalne walory przyrodnicze i krajobrazowe – czyste powietrze.</li><li>◆ Cenne tereny przyrodnicze zachęcające do podróży rowerowych.</li><li>◆ Duża liczba kuracjuszy przebywających na terenie MOF Busko-Zdrój.</li><li>◆ Usługi świadczone przez MPK Kielce.</li><li>◆ Rozwijająca się turystyka sportowo-rekreacyjna.</li><li>◆ Duża liczba obiektów zabytkowych.</li><li>◆ Zadawalająca liczba połączeń transportu zbiorowego pomiędzy miastem Busko-Zdrój a Stopnicą.</li><li>◆ Dobry stan infrastruktury drogowej.</li><li>◆ Dobry stan infrastruktury dla ruchu pieszego.</li><li>◆ Duża liczba przewoźników prywatnych.</li><li>◆ Otwarte przewozy szkolne na terenie gminy Stopnica.</li><li>◆ Duża liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych na terenie miasta Stopnica.</li><li>◆ Wyprowadzony ze Stopnicy ruch samochodów ciężarowych.</li><li>◆ Miejski Dworzec Autobusowy w Busko-Zdroju przy ul. Ludwika Waryńskiego 29 jako istotny punkt komunikacyjny regionu.</li><li>◆ Duża baza obiektów noclegowych.</li><li>◆ Duża liczba osób fizycznych prowadzących jednoosobowe działalności gospodarcze.</li><li>◆ Rokrocznie malejący wskaźnik bezrobocia.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Wysoki udział osób w wieku poprodukcyjnym.</li><li>◆ Mała liczba miejsc parkingowych na terenie miasta Busko-Zdrój.</li><li>◆ Niedostateczna liczba miejsc parkingowych przy obiektach uzdrowiskowych.</li><li>◆ Przekroczenia norm emisji B(a)P w pyłe PM10.</li><li>◆ Duże natężenie ruchu samochodów osobowych spowodowane dojazdem pracowników do strefy A uzdrowiska.</li><li>◆ Oferta transportu zbiorowego dostosowana głównie do uczniów.</li><li>◆ Uczniowie szkół ponadpodstawowych dojeżdżający do placówek edukacyjnych samochodami osobowymi.</li><li>◆ Nieodpowiednia organizacja ruchu w centrum miasta Busko-Zdrój.</li><li>◆ Problemy parkingowe w centrum miasta Stopnica.</li><li>◆ Nieodpowiednia organizacja parkingu w centrum miasta Stopnica.</li><li>◆ Zróżnicowanie gmin wchodzących w skład MOF Busko-Zdrój pod kątem rozwoju i dostępnych zasobów.</li><li>◆ Niedostateczna liczba dróg rowerowych na terenie MOF Busko-Zdrój.</li></ul>



**Szanse**  
(*Opportunities*)

- ◆ Moda i świadomość wśród ludzi potrzeby ochrony środowiska naturalnego.
- ◆ Wzrost mobilności społeczeństwa.
- ◆ Wspólny bilet na różnego typu formy podróży (np. karta miejska na: komunikację miejską + rower miejski + hulajnogę).
- ◆ Bezpłatny transport miejski.
- ◆ Korzystna ekonomicznie oferta biletowa na komunikację miejską.
- ◆ Budowa parkingu wielopoziomowego w Busko-Zdroju.
- ◆ Transport zbiorowy zapewniający dojazd z parkingu wielopoziomowego do centrum Buska-Zdroju pojazdami niskoemisyjnymi/ zeroemisyjnymi.
- ◆ Centrum informacji pasażerskiej na terenie nowopowstałego parkingu wielopoziomowego.
- ◆ Dostosowane przebiegi linii i częstotliwości kursów transportu zbiorowego do potrzeb i preferencji mieszkańców, pracowników uzdrowiska i kuracjuszy.
- ◆ Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego.
- ◆ Budowa bezpiecznej sieci dróg rowerowych.
- ◆ Poprawa stanu infrastruktury dla pieszych – likwidacja barier architektonicznych.
- ◆ Transport zbiorowy zapewniający dojazd pracowników i uczniów do centrum Buska-Zdroju z okolicznych miejscowości.
- ◆ Tele-bus na terenie gminy Stopnica.
- ◆ Koncentracja zabudowy.
- ◆ Droga rowerowa pomiędzy Buskiem-Zdrój a Stopnicą.
- ◆ Zwolnienie miejsc parkingowych, np. poprzez wprowadzenie czasowych ograniczeń postoju.



**Zagrożenia**  
(*Threats*)

- ◆ Utrata statusu gminy uzdrowiskowej ze względu na niespełnienie wymagań środowiskowych.
- ◆ Zmiany klimatu.
- ◆ „Starzejące się” społeczeństwo.
- ◆ Depopulacja regionu.
- ◆ Niekontrolowany wzrost liczby samochodów osobowych.
- ◆ Mała świadomość uczestników ruchu drogowego.
- ◆ Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na terenach większości wiejskich miejscowości.

**PODSUMOWANIE**

Analiza mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń wykazała, iż gminy wchodzące w skład MOF Busko-Zdrój są mocno zróżnicowane pod kątem dostępnych zasobów, jednakże

uwzględnienie tych gmin jako spójnego, zależnego od siebie funkcjonalnie terenu ma wiele potencjałów możliwych do wykorzystania w najbliższych latach.

## 4. Możliwe scenariusze rozwoju

Określić można trzy scenariusze rozwojowe. Scenariusz bazowy, który będzie polegał na kontynuowaniu obecnej sytuacji bez jasnego rozwoju, ale jednak nie będzie zakładał regresu.

Scenariusz nr 1, który będzie zakładał, że zagrożenia wymienione w tabeli dot. analizy SWOT będą dominować.

Scenariusz nr 2, który będzie zakładał, że szanse wymienione w tabeli dot. analizy SWOT będą dominować.

Scenariusz bazowy odznaczać się będzie ciągłym rozwojem obszaru pod względem inwestycji oraz napływem kuracjuszy, a dodatkowo wykorzystywane będą naturalne walory przyrodnicze pod względem turystycznym. Pozostanie przy scenariuszu bazowym spowodowuje, że rosnący ruch samochodowy oraz stopień zanieczyszczenia powietrza w znaczny sposób będą wpływać na mieszkańców oraz osoby, które przyjeżdżają do MOF Busko-Zdrój. Należy mieć na uwadze, że bez nowych działań istnieje realne zagrożenie w pogorszeniu się jakości życia mieszkańców. Brak działań hamujących rozwój transportu samochodów osobowych z biegiem czasu spowoduje bardzo duże utrudnienia i zagrożenia.

Scenariusz nr 1, który zakłada, że dominować będą zagrożenia wymienione w tabeli SWOT będzie negatywnie oddziaływał na mieszkańców. Zagrożenia określone w tabeli to:

- ◆ utrata statusu gminy uzdrowiskowej ze względu na niespełnienie wymagań środowiskowych;
- ◆ zmiany klimatu;
- ◆ „Starzejące się” społeczeństwo;
- ◆ depopulacja regionu;
- ◆ niekontrolowany wzrost liczby samochodów osobowych;
- ◆ mała świadomość uczestników ruchu drogowego;

Powyższe zagrożenia mogą prowadzić do znacznie mniejszego komfortu życia mieszkańców przez pogorszenie jakości powietrza, zwiększony ruch na drogach, wykluczenie komunikacyjne. Bardzo negatywny aspekt tego scenariusza polega również na

utracie statusu gminy uzdrowiskowej, co w perspektywie oznacza znacznie mniejsze dochody Gmin jak i wielu przedsiębiorców na terenie MOF Busko-Zdrój.

Scenariusz nr 2, który zakłada, że dominować będą szanse z analizy SWOT, czyli:

- ◆ moda i świadomość wśród ludzi potrzeby ochrony środowiska naturalnego;
- ◆ wzrost mobilności społeczeństwa;
- ◆ wspólny bilet na różnego typu formy podróży (np. karta miejska na: komunikację miejską + rower miejski + hulajnogi);
- ◆ bezpłatny transport miejski;
- ◆ korzystna ekonomicznie oferta biletowa na komunikację miejską;
- ◆ budowa parkingu wielopoziomowego w Busko-Zdroju;
- ◆ transport zbiorowy zapewniający dojazd z parkingu wielopoziomowego do centrum Buska-Zdroju pojazdami niskoemisyjnymi/ zeroemisyjnymi;
- ◆ centrum informacji pasażerskiej na terenie nowopowstałego parkingu wielopoziomowego;
- ◆ dostosowane przebiegi linii i częstotliwości kursów transportu zbiorowego do potrzeb i preferencji mieszkańców, pracowników uzdrowiska i kuracjuszy;
- ◆ poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego;
- ◆ budowa bezpiecznej sieci dróg rowerowych;
- ◆ poprawa stanu infrastruktury dla pieszych – likwidacja barier architektonicznych;
- ◆ tele-bus na terenie gminy Stopnica;
- ◆ koncentracja zabudowy;
- ◆ droga rowerowa pomiędzy Buskiem-Zdrój a Stopnicą.

Jest to pozytywny scenariusz, który doprowadzi do zwiększenia udziału w codziennych podróżach ekologicznych środków transportu oraz walki z wykluczeniem społecznym. Dzięki takim działaniom zanieczyszczenie powietrza będzie maleć, mieszkańcy będą mieli możliwość podróży różnymi środkami transportu. Co bardzo istotne niezagrożony będzie status Gminy Uzdrowiskowej, co jest celem nadrzędnym.

## 5. Wizja

Podczas warsztatów przeprowadzonych z mieszkańcami i przedstawicielami różnych jednostek w trakcie debaty określono możliwe kierunki rozwoju dla MOF Busko-Zdrój. Najważniejszym aspektem dla mieszkańców jest ciągły rozwój obszaru pod względem uzdrowiskowym i utrzymanie go w przyszłości oraz rozwój infrastruktury, która przyczyni się do zwiększenia udziału w codziennych podróżach innych środków transportu niż samochód osobowy. Podkreślone zostały aspekty, że w obecnej sytuacji, w związku z zagospodarowaniem przestrzennym, użytkownie samochodu osobowego jest niekiedy koniecznością z uwagi na brak alternatyw. Mieszkańcy entuzjastycznie odnosili się do propozycji budowy dróg rowerowych, zwiększania częstotliwości połączeń autobusowych bądź uruchamiania nowych połączeń. Wizja jaka została nakreślona na warsztatach przedstawia obszar funkcjonalny jako spójny system połączeń poprzez różne środki transportu, który w jak najmniejszym stopniu oddziałuje na środowisko oraz daje możliwość zmiany środka transportu w zależności od potrzeb. Należy mieć na uwadze, że nie należy ograniczać żadnych form transportu w taki sposób, aby nie dawać nic w zamian. Oznacza to, że chcąc

ograniczyć niską emisję spalin pochodzącą ze spalania paliw kopalnych w silnikach spalinowych pojazdów należy dać w zmian inne rozwiązania. Bardzo wyraźnie podczas warsztatów wybrzmiał aspekt pracowników, którzy zatrudnieni są w strefie uzdrowiskowej A. Są to pracownicy, którzy mieszkają w okolicznych miejscowościach, a do pracy przyjeżdżają samochodem, ponieważ nie mają innej możliwości, co w konsekwencji powoduje zajmowanie dużej części miejsc parkingowych, a dodatkowo generuje duży ruch. Rozwiązaniem tego problemu mogłaby być organizacja transportu zbiorowego na terenie obszaru funkcjonalnego. Innym aspektem, który został poruszony była stosunkowo mała odległość pomiędzy miejscowościami, którą bez większych problemów da się pokonać na rowerze, jednak brakuje bezpiecznych dróg rowerowych. Kreśląc wizje dla przyszłości MOF Busko-Zdrój uwidacznia się przede wszystkim troska o obecny stan powietrza oraz łatwość i szybkość w przemieszczaniu się. Mieszkańcy oczekują, że zostanie zapewniona odpowiednia ochrona środowiska naturalnego przy uwzględnieniu odpowiedniego poziomu transportu zbiorowego, infrastruktury rowerowej oraz infrastruktury drogowej.



## 6. Cele PZMM MOF Busko-Zdrój

### 6.1. Cele strategiczne PZMM MOF Busko-Zdrój

W celu dalszego określenia wskaźników, które będą służyć do monitorowania Planu określono główne cele Planu wraz z konkretnymi działaniami na terenie MOF Busko-Zdrój.

Tabela 15. Cele Planu

Cel strategiczny nr 1 Ochrona środowiska	Cel strategiczny nr 2 Transport zbiorowy	Cel strategiczny nr 3 Transport indywidualny
1.1. Wprowadzenie taboru autobusowego ekologicznego (niskoemisyjny, zeroemisyjny)	2.1. Utworzenie powiązań komunikacyjnych z miastami przyległymi, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia miasta rdzeniowego Busko-Zdrój ze Stopnicą	3.1. Budowa centrum komunikacyjnego z parkingiem wielopoziomowym przy ul. Waryńskiego w Busku-Zdroju, pełniącego funkcję Park&Ride, z elektronicznym systemem do parkowania
1.2. Uzupelnienie sieci dróg rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie MOF Busko-Zdrój wraz z niezbędną infrastrukturą, w tym powstanie spójnego szlaku rowerowego, w skład którego wejdą: • system ogólnodostępnych ścieżek rowerowych na terenie Miasta Busko-Zdrój • ścieżka rowerowa łącząca gminy z terenu MOF – Busko-Zdrój i Stopnicę	2.2. Budowa nowych przystanków komunikacji zbiorowej (m.in. na terenie gminy Stopnica)	3.2. Uzupelnienie/rozbudowa sieci dróg lokalnych w Busku-Zdroju umożliwiającą obsługę komunikacyjną planowanego parkingu Park&Ride przy dworcu autobusowym oraz skomunikowanie poszczególnych części miasta
1.3. Wprowadzenie na terenie MOF Busko-Zdrój stacji ładowania pojazdów elektrycznych,	2.3. Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb osób/kuracjuszy korzystających z placówek sanatoryjnych, osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami	3.3. Wyznaczenie nowych miejsc parkingowych na terenie miasta Busko-Zdrój, które zlikwidują deficyt miejsc postojowych
1.4. Wyłączenie ze strefy A uzdrowiska, ruchu samochodowego i wprowadzenie niskoemisyjnego lub ekologicznego (zero/niskoemisyjnego) transportu	2.4. Przedłużenie linii kolejowej do planowanego centrum komunikacyjnego przy ul. Waryńskiego w Busku-Zdroju oraz utworzenie centrum przesiadkowego do obsługi komunikacji miejskiej, podmiejskiej, dalekobieżnej oraz połączeń kolejowych	
	2.5. Poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie MOF Busko-Zdrój - zwłaszcza dla osób bez samochodu osobowego. Zwiększenie oferty kursów transportu zbiorowego, aby zapewnić możliwość codziennego dojazdu do /z pracy	

## 6.2. Macierz zależności między wybranymi działaniami

Rozdział 6 przedstawia trzy strategiczne obszary rozwoju (cele strategiczne) do których przyporządkowano działania, mające na celu wsparcie ich realizacji. Jednakże należy pamiętać, iż niejednokrotnie podejmowane działania mają wpływ na rozwój mobilności w różnych kategoriach. Z tego też względu opracowano macierz zależności pomiędzy działaniami a celami strategicznymi. Przedstawia ona,

iż dane działanie może mieć bezpośredni wpływ na wsparcie rozwoju jednego celu strategicznego, ale także pośredni wpływ na rozwój innego obszaru strategicznego. Doskonałym przykładem jest rozwój dróg rowerowych, który pozytywnie wpłynie zarówno na ochronę środowiska naturalnego, jak i na wzrost udziału transportu indywidualnego w ogólnym podziale mobilności

Tabela 16. Macierz zależności pomiędzy działaniami a celami strategicznymi

	Cele strategiczne		
	Cel strategiczny nr 1	Cel strategiczny nr 2	Cel strategiczny nr 3
1.1.	Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.	Pośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.	
1.2.			Pośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.
1.3.			
1.4.			Pośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.
2.1.		Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.	
2.2.		Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.	
2.3.		Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.	
2.4.		Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.	
2.5.	Pośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.		
3.1.			Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.
3.2.			Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.
3.3.			Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.

Wyjaśnienia:

- Bezpośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.
- Pośrednie powiązanie z realizacją celu strategicznego.

Źródło: opracowanie własne.

## 7. Obszary działania

### 7.1. Plan działań na rzecz transportu publicznego

Transport publiczny może mieć duży wpływ zarówno na jakość powietrza jak i jakość przestrzeni na terenie MOF Busko-Zdrój. Obecnie realizowane połączenia zapewniane są przez prywatnych przedsiębiorców, którzy reagują na potrzeby przewozowe mieszkańców. Trzeba mieć na uwadze, że taki model działania zapewnia tylko minimum potrzeb przewozowych i nie daje możliwości rozwoju. Obecne przepisy regulujące zasady organizacji transportu zbiorowego przewidują, że samorządy jako jednostki właściwe mogą organizować transport oraz pokrywać koszty jego funkcjonowania. Utworzenie Organizatora transportu na terenie MOF Busko-Zdrój mogłoby wzbogacić ofertę przewozową autobusami, co bez wątpienia mogłoby wpłynąć na ilość pojazdów na drogach. Wymaga to jednak kompleksowej analizy potrzeb przewozowych mieszkańców poszczególnych miejscowości, ich zachowań transportowych oraz nawyków. Organizacja transportu przez jedną jednostkę daje możliwość utworzenia wspólnej taryfy, narzucenia dobrych, jednolitych standardów dla pojazdów, a dodatkowo

reguluje ofertę przewozową jaką jest rozkład jazdy. Dzięki temu możliwe jest synchronizowanie połączeń autobusowych oraz zapewnienie przesiadek. Transport zbiorowy organizowany przez samorząd niewątpliwie może przyczynić się, w połączeniu z parkingami wielkopowierzchniowymi na terenie miasta, do zmniejszenia ilości pojazdów w strefie uzdrowskiej. Musi to jednak zostać zrobione na takim poziomie, aby kuracjusze korzystający z tych rozwiązań byli obsłużeni w sposób maksymalnie dobry, co oznacza, wysoką częstotliwość kursowania autobusów, czyste pojazdy, trasy spełniające oczekiwania kuracjuszy oraz tabor spełniający wymogi osób z dysfunkcjami ruchu bądź wzroku. Organizacja transportu zbiorowego z okolicznych miejscowości do miast może przynieść wymierne korzyści z uwagi na porzucenie podróży samochodem osobowym na rzecz podróży transportem zbiorowym. Należy również rozważyć możliwe połączenia do sąsiednich powiatów w porozumieniu z ich władzami.

## 7.2. Plan działań na rzecz transportu samochodowego oraz rozwój sieci dróg lokalnych z uwzględnieniem działań planowanych i będących już w przygotowaniu

Rozwój oraz utrzymanie infrastruktury drogowej są jednym z podstawowych działań samorządów. W planach dotyczących infrastruktury drogowej należy uwzględnić rozbudowę sieci drogowej, jednak w taki sposób, aby nie powodowała ona dużych prędkości pojazdów oraz zwiększonego ruchu na drogach. Nowa infrastruktura drogowa stwarza nowe miejsca pracy, które wpływają na budżet gmin. Zapewnienie funkcjonowania istniejącego układu drogowego stanowi podstawowe zadanie bieżące, którego realizacja nie może być zagrożona, niezależnie od sytuacji

społecznej i ekonomicznej miasta. Oznacza to, że minimalny zakres prac dotyczący eksploatacji dróg, ich oczyszczania i oświetlenia, a także inżynierii ruchu musi być corocznie realizowany, nawet gdyby odbywało się to kosztem ograniczenia zadań inwestycyjno-remontowych. Przebudowa dróg powinna uwzględniać możliwości budowania ciągów rowerowych, zwiększania bezpieczeństwa na drodze oraz minimalizowania hałasu generowanego przez pojazdy poruszające się po drogach.

## 7.3. Plan działań na rzecz polityki parkingowej

Polityka parkingowa jest podstawowym narzędziem do regulowania przepływów samochodów na terenie MOF Busko-Zdrój. Obecnie na terenie obszaru występuje strefa płatnego parkowania oraz duże place parkingowe, które umożliwiają pozostawienie samochodowy bez opłat na dłuższy czas. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że przede wszystkim w strefie uzdrowskiej miejsca parkingowe powinny być deficytowe z uwagi na charakter obszaru. Dlatego też proponuje się utworzenie parkingów wielkopowierzchniowych na obrzeżach, do których zapewniony będzie dojazd transportem zbiorowym. Dzięki takiemu działaniu skupia się większość pojazdów na stosunkowo małej powierzchni na terenie, który jest bezpośrednio do tego przystosowany przy zachowaniu terenów czynnych biologicznie na terenie strefy uzdrowskiej. W centrach miast, gdzie skupia się duża liczba samochodów proponuje się tworzenie

stref płatnego parkowania z odpowiednią taryfą. Przykładowo pierwsza godzina bez opłat, każda kolejna płatna. Spowoduje to, że ludzie, którzy przyjechali do sklepu bądź innego miejsca będą mogli skorzystać z usług, jednocześnie ogranicza to pozostawianie aut na dłuższy czas, przykładowo na 8 godzin pracy. Przy dworcach kolejowych, autobusowych oraz przystankach autobusowych skupiających wiele linii autobusowych zaleca się tworzenie parkingów „park and ride”, które umożliwiają pozostawienie pojazdów bądź rowerów na dłuższy czas i przesiadkę na transport zbiorowy. Przy omawianiu działań parkingowych należy mieć również na uwadze parkingi rowerowe. Należy je tworzyć przy głównych miejscach zainteresowań mieszkańców. Parkingi rowerowe powinny być wyposażone w odpowiednie stojaki rowerowe, które gwarantują bezpieczeństwo pozostawienia jednoślada np. tak zwane odwrócone „U”.

## 7.4. Plan działań na rzecz rozwoju stref ruchu pieszego

Ruch pieszy jest podstawowym elementem mobilności. Poprawa warunków ruchu pieszego, a także zapewnienie odpowiednich standardów są istotnymi aspektami dla mobilności mieszkańców. Głównymi założeniami podczas prac nad infrastrukturą pieszą powinny być:

- ◆ prowadzenie dróg w linii prostej;
- ◆ wykorzystanie dotychczasowych przyzwyczajeń (nawet gdy do tej pory były nielegalne);

- ◆ zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników (odpowiedniego poziomu swobody);
- ◆ likwidacja barier;
- ◆ minimalizowanie różnic wysokości (zejść i podejść);
- ◆ stosowanie równej (gładkiej) nawierzchni;
- ◆ stosowanie odpowiedniej widoczności (przestrzeni) dającej poczucie bezpieczeństwa,
- ◆ stosowanie oświetlenia;

- ◆ stosowanie fizycznej separacji ruchu pieszego od drogowego i rowerowego (wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu).
- W przypadku krzyżowania się dróg pieszych z kołowymi należy minimalizować negatywne konsekwencje dla pieszych (straty czasu, odczucie bariery, niebezpieczeństwo potrącenia). W tym celu należy:
- ◆ zapewnić dobrą wzajemną widoczność kierowcy i pieszego;
  - ◆ stosować wyniesione (do poziomu chodnika) przejścia dla pieszych;
  - ◆ stosować sygnalizację świetlną tylko tam, gdzie to niezbędne (na przejściu dla pieszych bez sygnalizacji pierwszeństwo ma pieszy);
  - ◆ stosować wzbudzaną sygnalizację (światła na przycisk) tam, gdzie dzięki temu możliwe jest skrócenie czasu oczekiwania na przejście.

### 7.5. Plan działań na rzecz rozwoju transportu rowerowego

Transport rowerowy może być wykorzystywany w różnych celach, w podróży obowiązkowych oraz w podróży rekreacyjnych. Są to dwie zasadniczo różne potrzeby transportowe, jednak infrastruktura może być wspólna dla obu potrzeb. Obecnie transport rowerowy jest promowany jako najbardziej atrakcyjny oraz najtańszy sposób przemieszczania się,

a dodatkowo ma on pozytywny wpływ na zdrowie. Dla MOF Busko-Zdrój istotnym jest połączenie miejscowości spójnym systemem dróg rowerowych o dobrym standardzie tak, aby utworzyć sieć dróg, które zagwarantują szybkie i bezpieczne przemieszczanie się.

### 7.6. Plan działań na rzecz zarządzania mobilnością i transportem towarów

W celu zarządzania mobilnością należy obszar MOF Busko-Zdrój podzielić na trzy strefy:

- ◆ strefa I (centralna), obejmująca centrum miast, w tym wydzielona strefa uzdrowiskowa
- ◆ strefa II, obejmująca obszary o intensywnej zabudowie poza centrum oraz centra wsi,
- ◆ strefa III, obejmująca pozostałe obszary, w tym ekstensywną zabudowę miejską i wiejską.

Dla strefy I uznaje się za właściwe w szczególności następujące rozwiązania:

- ◆ ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych, z wyjątkiem ruchu w określonych godzinach samochodów dostawczych;
- ◆ wprowadzenie priorytetu dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego;
- ◆ priorytet ruchowy dla komunikacji zbiorowej;
- ◆ rozważenie wprowadzenia opłat parkingowych na obszarze centrum, zwiększających rotację

korzystania z miejsc postojowych, a zarazem hamujących tendencję do „okupowania” centrum przez samochody osobowe (z preferencjami cenowymi lub darmowym parkowaniem dla stałych mieszkańców strefy);

- ◆ zwiększenie płynności ruchu w centrum przez usprawnienie jego organizacji (ruch jednokierunkowy z możliwością kontraruchu rowerowego).

W strefie II zakłada się pozostawienie znacznej swobody w użytkowaniu samochodów osobowych, przy zachowanym priorytecie transportu zbiorowego. Realizacji tego założenia służyć będą:

- ◆ wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach strefy preferencji dla komunikacji zbiorowej w ramach systemu sterowania ruchem (w szczególności priorytetu dla nadjeżdżających pojazdów tej komunikacji na niektórych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną);

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

- ◆ wprowadzenie zakazu parkowania na najbardziej eksploatowanych ciągach komunikacyjnych, wypełniających funkcję tras tranzytowych;
- ◆ wprowadzenie odpłatności za parkowanie na terenach publicznych w obszarach największej koncentracji ruchu.
- ◆ prowadzenie polityki parkingowej według głównej zasady: egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków, jeżeli inwestycja stanowi istotny czynnik generujący ruch.

W strefie III nie przewiduje się szczególnych ograniczeń w korzystaniu z samochodów osobowych ani specjalnych preferencji dla komunikacji zbiorowej. Realizacji tego założenia służyć będzie:

- ◆ pozostawienie pełnej swobody w zakresie wykorzystywania samochodów;
- ◆ zapewnienie obsługi komunikacją zbiorową głównych skupisk zagospodarowania strefy;
- ◆ dostosowanie układu drogowego do potrzeb określonych poziomem zmotoryzowania;

W celu niwelowania następstw ruchu ciężarowego należy go ograniczać, w szczególności w centrach miast, poprzez stosowanie stref zakazu wjazdu pojazdów ciężarowych, których miejsce docelowe nie znajduje się w tej strefie.

Wjazd pojazdów ciężarowych (dostawczych), których miejsce docelowe znajduje się w obszarze miast powinien być ograniczony do godzin pozaszczytowych. Bez ograniczeń powinno pozostać poruszanie się pojazdów służb miejskich, interwencyjno-ratowniczych i autobusów.

## 8. Zasady realizacji PZMM MOF Busko-Zdrój

Plan jest dokumentem strategicznym, który wyznacza kierunki oraz cele do spełnienia w celu poprawy komfortu życia mieszkańców.

Inwestycje oraz przedsięwzięcia realizowane w ramach tego Planu pozwolą na osiągnięcie celów strategicznych opisanych w niniejszym dokumencie. Cele strategiczne zgodne są z innymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi. Realizacja niektórych celów wymaga dodatkowego wsparcia finansowego z uwagi na wysokie koszty. Głównym źródłem finansowania będą Programy Operacyjne i inne środki zewnętrzne.

Potencjalne źródła finansowania to:

- ◆ środki Unii Europejskiej – fundusze strukturalne i inwestycyjne: Europejski Fundusz Rozwoju

Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Instrument Łącząc Europę,

- ◆ środki budżetu państwa – przewidziane na współfinansowanie projektów oraz jako niezależne źródło finansowania,
- ◆ środki budżetów samorządów – wojewódzkich, powiatowych i gminnych – na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania,
- ◆ inne środki publiczne – np. fundusze celowe,
- ◆ środki prywatne – np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Niniejszy dokument jest planem, co oznacza, że jego założenia powinny być wdrażane oraz monitorowane. Po uchwaleniu Planu powinien on być realizowany etapami. Plan powinien być realizowany przez poszczególne samorządy w porozumieniu z mieszkańcami i w drodze konsultacji społecznych.

## 9. Monitoring, ocena i ewaluacja

Nieodłączną częścią każdego procesu planistycznego jest utworzenie przejrzystego systemu monitoringu, który wspomaga kontrolowanie procesu wdrażania i realizacji działań. System monitoringu jest szczególnie istotny ze społecznego punktu widzenia, gdyż roczne wyniki postępów wdrożenia działań pozwalają przedstawić mieszkańcom stopień zaspokojenia zgłaszanych potrzeb transportowych, a także określić, czy działania zaplanowane w ramach PZMM są właściwe. Dodatkowo systematyczny monitoring postępów umożliwi wprowadzenie ewentualnych zmian w przypadku obserwacji niekorzystnych zjawisk – w trakcie monitorowania dokumentu pojawić się mogą inne, niezidentyfikowane dotąd obszary problemowe, które mogą być podstawą do aktualizacji opracowania. Aktualizacji mogą ulegać zarówno: diagnoza transportu na terenie MOF Busko-Zdrój, dane liczbowe, a także planowane do realizacji działania. Stały monitoring pomoże wskazać, które z działań powinny być realizowane na szerszą skalę, a z których można zrezygnować, gdyż cel został osiągnięty za pomocą wdrożenia innych rozwiązań. Może się okazać także, że pojawiły się nowe możliwości

realizacji założeń, dzięki którym modyfikacja lub aktualizacja PZMM będzie dużo łatwiejsza.

Prawidłowy monitoring obejmuje:

- ◆ opracowanie wskaźników umożliwiających określenie zmian w stosunku do określonych na wstępie warunków;
- ◆ określenie oczekiwanego efektu po wdrożeniu działania;
- ◆ wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za zbieranie informacji i prowadzenie baz danych;
- ◆ określenie sposobu raportowania o postępach.






Wyniki z monitoringu stopnia realizacji działań PZMM powinny być przedstawiane w formie ogólnodostępnych raportów, publikowanych rokrocznie.

W poniższej tabeli przedstawiono wskaźniki realizacji działań, dla których ustalono wartości bazowe oraz wartości oczekiwane w roku 2030. Część wskaźników i ich wartości docelowe wynikają ze wskazań przyjętych w dokumentach strategicznych miasta. Pozostałe zostały określone na podstawie analizy danych z poprzednich lat.







Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)







Tabela 17. Wskaźniki monitorowania celów PZMM MOF Busko-Zdrój

Obszar strategiczny PZMM	Działanie	Numer wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Parametr	Jednostka zbierająca dane	Pożądana tendencja do 2030 r.
Ochrona środowiska	1.1. Wprowadzenie taboru autobusowego ekologicznego (niskoemisyjnego, zeroemisyjnego)	1.1.1	Liczba autobusów zeroemisyjnych obsługujących teren MOF Busko-Zdrój	Liczba autobusów [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami/ drogownictwem lub transportem	 Pozytywny wzrost
		1.1.2	Liczba autobusów niskoemisyjnych obsługujących teren MOF Busko-Zdrój	Liczba autobusów [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami/ drogownictwem lub transportem	 Pozytywny wzrost
		1.1.3	Roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Emisja CO <sub>2</sub> [CO <sub>2</sub> /rok]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się ochroną środowiska	 Pozytywny spadek
	1.2. Uzupelnienie sieci dróg rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie MOF Busko-Zdrój wraz z niezbędną infrastrukturą, w tym powstanie spójnego szlaku rowerowego, w skład którego wejdą: ♦ system ogólnodostępnych	1.2.1	Długość tras rowerowych	Długość [km]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami i drogownictwem	 Pozytywny wzrost
		1.2.2	Długość ulic o ruchu uspokojonym	Długość [km]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się	 Pozytywny wzrost

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

ścieżek rowerowych na terenie Miasta Busko-Zdrój; ◆ ścieżka rowerowa łącząca gminy z terenu MOF – Busko-Zdrój i Stopnicę				inwestycjami i drogownictwem	
	1.2.3	Liczba miejsc postojowych dla rowerów	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami i drogownictwem	 Pozytywny wzrost
	1.2.4	Liczba obiektów „Bike&Ride”	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami i drogownictwem	 Pozytywny wzrost
	1.3. Wprowadzenie na terenie MOF Busko-Zdrój stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1.4.1	Liczba pojazdów elektrycznych zarejestrowanych na terenie MOF Busko-Zdrój	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub transportem
	1.4.2	Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie MOF Busko-Zdrój	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub transportem	 Pozytywny wzrost
1.4. Wyłączenie ze strefy A uzdrowiska, ruchu samochodowego i wprowadzenie niskoemisyjnego lub ekologicznego	1.5.1	Obszar wyłączony z ruchu samochodowego	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub drogownictwem	 Pozytywny wzrost



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

	(zero/niskoemisyjnego) transportu	1.5.2	Liczba pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych obsługujących strefę A uzdrowiska	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami, transportem lub ochroną środowiska	 Pozytywny wzrost
Transport zbiorowy	2.1. Utworzenie powiązań komunikacyjnych z miastami przyległymi, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia miasta rdzeniowego Busko-Zdrój ze Stopnicą	2.1.1	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji	Długość [km]	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Spółka z o.o.	 Pozytywny wzrost
		2.1.2	Liczba nowych połączeń komunikacyjnych	Liczba [szt.]	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Spółka z o.o.	 Pozytywny wzrost
	2.2. Budowa nowych przystanków komunikacji zbiorowej (m.in. na terenie gminy Stopnica)	2.2.1	Liczba nowowybudowanych przystanków komunikacyjnych	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	 Pozytywny wzrost
	2.3. Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb osób/kuracjuszy korzystających z placówek sanatoryjnych, osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami	2.3.1	Liczba zmodernizowanych przystanków komunikacyjnych, dostosowanych do potrzeb kuracjuszy i osób z niepełnosprawnościami	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	 Pozytywny wzrost
		2.3.2	Liczba zmian wprowadzonych w ciągach pieszych	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój	 Pozytywny wzrost





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

	2.4. Przedłużenie linii kolejowej do planowanego centrum komunikacyjnego przy ul. Waryńskiego w Busku-Zdroju oraz utworzeniu centrum przesiadkowego do obsługi komunikacji miejskiej, podmiejskiej, dalekobieżnej oraz połączeń kolejowych	2.4.1	Długość nowych odcinków linii kolejowej	Długość [km]	zajmujące się inwestycjami Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub transportem	↑ Pozytywny wzrost
		2.4.2	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub transportem	↑ Pozytywny wzrost
		2.4.3	Liczba połączeń kolejowych z terenu MOF Busko-Zdrój	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub transportem	↑ Pozytywny wzrost
	2.5. Poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie MOF Busko-Zdrój - zwłaszcza dla osób bez samochodu osobowego. Zwiększenie oferty kursów transportu zbiorowego, aby zapewnić możliwość codziennego dojazdu do /z pracy	2.5.1	Liczba kursów transportu zbiorowego dostępnych na terenie MOF Busko-Zdrój	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	↑ Pozytywny wzrost
		2.5.2	Pojemność taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym	Liczba [osoby]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	↑ Pozytywny wzrost

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

Transport indywidualny	3.1. Budowa centrum komunikacyjnego z parkingiem wielopoziomowym przy ul. Waryńskiego w Busku-Zdroju, pełniącego funkcję Park&Ride, z elektronicznym systemem do parkowania	3.1.1	Liczba dostępnych miejsc parkingowych w wielopoziomowym parkingu poza strefą uzdrowską A	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	 Pozytywny wzrost
		3.1.2	Likwidacja miejsc postojowych dla samochodów osobowych w strefie uzdrowskiej A	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	 Pozytywny wzrost
		3.1.3	Liczba miejsc postojowych stworzonych w systemie „Park&Ride”	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	 Pozytywny wzrost
		3.1.4	Liczba miejsc postojowych objętych elektronicznym systemem parkowania	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami / gospodarką komunalną	 Pozytywny wzrost
		3.2.1	Długość wybudowanych dróg na terenie MOF Busko-Zdrój	Długość [km]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami /	 Pozytywny wzrost

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

	3.2. Uzupełnienie/rozbudowa sieci dróg lokalnych w Busku-Zdroju umożliwiającą obsługę komunikacyjną planowanego parkingu Park&Ride przy dworcu autobusowym oraz skomunikowanie poszczególnych części miasta	3.2.2	Długość przebudowanych dróg na terenie MOF Busko-Zdrój	Długość [km]	drogownictwem lub transportem	
					Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub drogownictwem I	 Pozytywny wzrost
		3.2.3	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	Długość [km]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami lub drogownictwem	 Pozytywny wzrost
	3.3. Wyznaczenie nowych miejsc parkingowych na terenie miasta Busko-Zdrój, które zlikwidują deficyt miejsc postojowych	3.3.1	Liczba nowych miejsc postojowych na terenie miasta Busko-Zdrój	Liczba [szt.]	Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami	 Pozytywny wzrost
					Wydziały JST należących do MOF Busko-Zdrój zajmujące się inwestycjami	 Pozytywny wzrost

Źródło: opracowanie własne.

## Spis rysunków

Rysunek 1. Położenie MOF Busko-Zdrój na tle kraju .....	12
Rysunek 2. Zagospodarowanie terenu MOF Busko-Zdrój .....	20
Rysunek 3. Formy ochrony przyrody występujące na obszarze MOF Busko-Zdrój .....	30
Rysunek 4. Mapa terenów zagrożonych hałasem $L_N$ [1] i $L_{DWN}$ [2] przy ul. Grotta w Busku-Zdroju .....	34

## Spis tabel

Tabela 1. Migracje na terenie MOF Busko-Zdrój .....	15
Tabela 2. Liczba szkół podstawowych i uczniów do nich uczęszczających .....	17
Tabela 3. Liczba szkół podstawowych i uczniów do nich uczęszczających .....	17
Tabela 4. Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości wpisane do rejestru REGON .....	18
Tabela 5. Wykaz żłobków, przedszkoli i szkół podstawowych na terenie MOF Busko-Zdrój .....	22
Tabela 6. Szkoły oraz placówki oświatowo-wychowawcze prowadzone przez powiat buski na terenie objętym opracowaniem .....	23
Tabela 7. Zestawienie wartości zanieczyszczeń, jakie kontrolowane są na stanowisku pomiarowym w Busku-Zdroju .....	32
Tabela 8. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych .....	42
Tabela 9. Wyniki pomiarów na drogach zbiorczych na terenie MOF Busko-Zdrój .....	43
Tabela 10. Potoki piesze przy obiektach wielkopowierzchniowych .....	45
Tabela 11. Linie autobusowe kursujące na terenie MOF Busko-Zdrój .....	45
Tabela 12. Ruch samochodów ciężarowych i dostawczych na drogach MOF Busko-Zdrój .....	49
Tabela 13. Wypadki drogowe na terenie Powiatu Buskiego .....	59
Tabela 14. Analiza SWOT .....	61
Tabela 15. Cele Planu .....	65
Tabela 16. Macierz zależności pomiędzy działaniami a celami strategicznymi .....	66
Tabela 17. Wskaźniki monitorowania celów PZMM MOF Busko-Zdrój .....	73

## Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności na terenie MOF Busko-Zdrój w latach 2015-2021 .....	13
Wykres 2. Zmiany struktury ludności MOF Busko-Zdrój 2015-2021 .....	14
Wykres 3. Przyrost naturalny na 1000 ludności .....	15
Wykres 4. Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie MOF Busko-Zdrój .....	16
Wykres 5. Prognozowane zmiany struktury ludności na terenie MOF Busko-Zdrój .....	16
Wykres 6. Wskaźniki bezrobocia rejestrowanego .....	18
Wykres 7. Bilans wielkości emisji zanieczyszczeń w województwie świętokrzyskim w 2021 r. ....	31
Wykres 8. Wskaźnik motoryzacji w latach 2011-2020 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.	42
Wykres 9. Odpowiedź na pytanie „Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu?” Źródło: opracowanie własne. ....	50
Wykres 10. Odpowiedź na pytanie „W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do niżej wymienionych miejsc?” Źródło: opracowanie własne. ....	51
Wykres 11. Odpowiedź na pytanie „Co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży?” Źródło: opracowanie własne. ....	52
Wykres 12. Odpowiedź na pytanie „Ile czasu zajmuje Panu/Pani dotarcie do następujących celów podróży?” Źródło: opracowanie własne. ....	52

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

Wykres 13. Odpowiedź na pytanie „Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką?” .....	53
Wykres 14. Odpowiedź na pytanie „Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu?” .....	54
Wykres 15. Odpowiedź na pytanie „Które z poniższych działań wg Pana/Pani są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie gminy?” .....	54
Wykres 16. Odpowiedź na pytanie „Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną w gminie Busko-Zdrój/Stopnica?” .....	55
Wykres 17. Odpowiedź na pytanie „Co zachęciłoby Pana/Panią do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z publicznej komunikacji gminnej?” .....	56
Wykres 18. Odpowiedź na pytanie „Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów (możliwość zaparkowania) na terenie gminy Busko-Zdrój?” .....	57
Wykres 19. Płeć respondentów .....	58
Wykres 20. Wiek respondentów .....	58
Wykres 22. Wykształcenie respondentów .....	58
Wykres 21. Miejsce zamieszkania .....	58
Wykres 23. Aktywność zawodowa respondentów .....	58



**ANALIZA POTRZEB MIESZKAŃCÓW W ZAKRESIE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ – ankieta anonimowa**

**Szanowni Państwo,**

Zapraszamy do wzięcia udziału w badaniu dotyczącym potrzeb mieszkańców w zakresie mobilności miejskiej. Wyniki będą istotną pomocą w opracowaniu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)”. Zapewniamy, że wszelkie informacje uzyskane w trakcie badania są anonimowe i zostaną wykorzystane wyłącznie w celu poznania Państwa opinii na wskazany temat.

**1. Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu? (zaznaczyć „x”)**

	codzien nie	kilka razy w tygodniu	raz w tygodniu	sporady cznie	nie korzysta m
samochód					
motocykl/skuter					
autobus/bus					
rower – jazda rekreacyjna					
rower – jazda obowiązkowa (np. dojazdy do pracy/szkoły)					
kolej					
pieszo powyżej 0,5 km					

**2. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do niżej wymienionych miejsc? (zaznaczyć „x”)**

	Nie dotyczy	Piesz o	Rowe r	Autob us / busem	Samoc hodem	Motoc ykiem/ skuter	Koleją
praca							
szkoła (nauka)							
sklep (zakupy)							
przychodnia/szpital (zdrowie)							
obiekt administracji publicznej							
inne (np. miejsca rozrywki i rekreacji, miejsca kultu)							

**3. Co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży?**

**(max 1 odp.)**

- praca
- nauka (szkoła, uczelnia)
- zdrowie (szpital, przychodnia)
- zakupy

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

inne, jakie? \_\_\_\_\_

**4. Ile czasu zajmuje Panu/Pani dotarcie do następujących celów podróży?**

	nie dotyczy	do 5 minut	od 5 do 10 minut	od 10 do 15 minut	od 15 do 20 minut	powyżej 20 minut
Praca						
Szkoła (nauka)						
Sklep (zakupy)						
przychodnia/ szpital (zdrowie)						
obiekt administracji publicznej						

**5. Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką? (w kilometrach)**

\_\_\_\_\_

**6. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? (max 3 odp.)**

- czas podróży
- koszt
- dostępność przystanków
- częstotliwość
- punktualność
- bezpieczeństwo
- komfort
- inne, jakie? \_\_\_\_\_

**7. Które z poniższych działań wg Pana/Pani są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie gminy? (max 2 odp.)**

- budowa dróg i ścieżek rowerowych w mieście
- budowa dróg i ścieżek rowerowych poza miastem
- montaż stojaków rowerowych
- zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poruszających się poza ścieżkami rowerowymi
- możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu (np. w pracy, szkole, sklepie)
- inne, jakie? \_\_\_\_\_

**8. Czy uważa Pana/Pani za zasadne stworzenie sieci dróg rowerowych na terenie MOF Busko-Zdrój?**

- tak
- nie
- nie mam zdania

**9. Czy jest Pan/Pani zainteresowany/a korzystaniem z roweru miejskiego, udostępnianego na zasadzie wypożyczenia?**

- tak, ale tylko bezpłatnie
- tak, także za niewielką opłatą
- nie

**10. Czy korzystałby Pan/Pani z takiego roweru rekreacyjnie czy obligatoryjnie?**

- obligatoryjnie
- rekreacyjnie
- zarówno obligatoryjnie, jak i rekreacyjnie
- nie mam zdania

**11. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną w gminie Busko-Zdrój/Stopnica?**

od 1 do 5 (1 – bardzo źle, 5 – bardzo dobrze), zaznaczyć „x”

- nie korzystam (przejdź do pyt. 8)

	Ocena				
	1	2	3	4	5
częstotliwość kursowania					
punktualność					
bezpośredniość					
komfort podróży					
koszt					
bezpieczeństwo					
czas podróży					

**12. Co zachęciłoby Pana/Panią do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z publicznej komunikacji gminnej?**

- większa częstotliwość przejazdów autobusowych
- możliwość dotarcia bezpośrednio do celu podróży
- zwiększenie liczby przystanków
- większy komfort podróży (w tym dostosowanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych)
- wprowadzenie bezpłatnego transportu miejskiego (dotowanego przez budżet gminy)
- inne, jakie? \_\_\_\_\_

**13. Czy wg Pana/Pani w gminie Busko-Zdrój występują uciążliwe korki?**

- tak, gdzie? \_\_\_\_\_
- nie

**14. Czy uważa Pana/Pani za zasadne, aby strefa A uzdrowiska Busko-Zdrój została objęta strefą czystego transportu co oznacza zakaz wjazdu dla samochodów spalinowych?**

- tak
- nie
- nie mam zdania

**15. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny gminy Busko-Zdrój/Stopnica?**

---

Pyt. 16-18 skierowane są wyłącznie do użytkowników samochodów osobowych w codziennych podróżach. Jeżeli nie jesteś użytkownikiem samochodu osobowego przejdź do „METRYCZKA RESPONDENTA”

**16. Czy jest Pan/Pani w stanie zmienić swoje preferencje transportowe/ zrezygnować z korzystania z własnego samochodu osobowego?**

- Tak, jeśli będzie bardziej rozbudowany system komunikacji publicznej (np. więcej kursów)
- Tak, jeśli będzie priorytet dla komunikacji zbiorowej (czas jazdy będzie zbliżony do czasu jazdy samochodem)
- Tak, jeśli będzie więcej ścieżek rowerowych
- Nie, nic mnie nie przekona do zmiany preferencji transportowych
- Nie korzystam na co dzień z własnego samochodu osobowego

**17. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów (możliwość zaparkowania) na terenie gminy Busko-Zdrój?**

- bardzo dobrze
- dobrze
- przeciętnie
- źle (w jakich lokalizacjach brakuje parkingów?) \_\_\_\_\_
- nie mam zdania

**18. Czy Pana/Pani zdaniem, na terenie Gminy Busko-Zdrój, zasadne jest stworzenie centrum przesiadkowego (miejsca umożliwiającego np. pozostawienie samochodu/roweru i kontynuowanie podróży komunikacją miejską)? Jeśli tak, to gdzie?**

---

**METRYCZKA RESPONDENTA**

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój (MOF Busko-Zdrój)

**Płeć**

- kobieta  mężczyzna

**Wiek**

- poniżej 19 lat  19 – 26 lat  
 27 – 35 lat  36 – 55 lat  
 56 – 70 lat  71 i więcej lat

**Wykształcenie**

- wyższe  
 policealne oraz średnie zawodowe  
 średnie ogólnokształcące  
 zasadnicze zawodowe  
 gimnazjalne, podstawowe i niższe

**Aktywność zawodowa**

- prowadzi własną działalność gospodarczą  
 pracuje i uczy się/studiuje  
 pracuje i jest na rencie/emeryturze  
 pracuje  
 nie pracuje  
 uczeń / student  
 emeryt / rencista

**Gmina zamieszkania**

- Busko-Zdrój, miejscowość: \_\_\_\_\_  
 Stopnica, miejscowość \_\_\_\_\_  
 Inna: \_\_\_\_\_

**UWAGI:**