

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE „INKOM” SP. J.

GREGOROWICZ, TRYBUŚ



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

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

PROJEKT NR K - 20 027 - 01

Tytuł opracowania: **STUDIUM TRANSPORTOWE GMINY MYSZKÓW.
ETAP II – PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ MIASTA MYSZKOWA.
CZ. I. POZYSKANIE MATERIAŁÓW WYJŚCIOWYCH ORAZ ANALIZY WSTĘPNE**

Zamawiający: **Urząd Miasta Myszków**

Umowa/zlecenie: **IM.272.1.14.2020 (INKOM - 27/20) z dnia 2020-09-15**

Projektant: **mgr inż. Jan GREGOROWICZ
mgr inż. Piotr TRYBUŚ**

KATOWICE, GRUDZIEŃ 2020 ROKU

K - 20 027 - 01 - A

AUTORZY

mgr inż. Jan GREGOROWICZ

mgr inż. Piotr TRYBUŚ

Z ZESPOŁEM:

INWENTARYZACJA PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO MIASTA

inż. Maciej SZARKOWSKI

**ORGANIZACJA POMIARU W TERENIE
WRAZ Z ODCZYTEM DANYCH Z ZAPISU WIDEO**

mgr Marcin BUŁDAK

OPRACOWANIE WYNIKÓW POMIARU

mgr inż. Andreas LAZAR

ZEBRANIE ORAZ SYNTEZA MATERIAŁÓW STUDIALNO-STRATEGICZNYCH

mgr Jarosław OLSZEWSKI

ANALIZY SIT/GIS ORAZ EDYCJA

mgr inż. Katarzyna BARYŻEWSKA

K - 20 027 - 01 - B

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE „INKOM” SP.J.

GREGOROWICZ, TRYBUŚ

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

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

Tytuł opracowania: **STUDIUM TRANSPORTOWE GMINY MYSZKÓW.**

ETAP II – PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ MIASTA MYSZKOWA.

CZ. I. POZYSKANIE MATERIAŁÓW WYJŚCIOWYCH ORAZ ANALIZY WSTĘPNE

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

Lp.	Pozycja	Numer	L.ark.
CZĘŚĆ OPISOWA			
1	METRYKA PROJEKTU	K - 20 027 - 01 - A	2
2	SPIS DOKUMENTACJI	K - 20 027 - 01 - B	1
3	OPIS	K - 20 027 - 01 - C	177
CZĘŚĆ ELEKTRONICZNA			
4	Opracowanie na nośniku elektronicznym	K - 20 027 - 01 - CD	1 szt.

K - 20 027 - 01 - C

O P I S

**Z CZĘŚCIĄ
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ**

SPIS TREŚCI	
	Nr strony
WPROWADZENIE	6
1. CEL OPRACOWANIA	7
2. ZAKRES OPRACOWANIA	7
3. UKŁAD DROGOWY MIASTA	8
3.1. Układ Myszkowa na tle regionu	8
3.2. Podstawowy układ drogowy miasta w stanie istniejącym	8
4. DOKUMENTY STRATEGICZNE I STUDIALNE POWIĄZANE Z PROBLEMATYKĄ DROGOWĄ MIASTA/REGIONU	14
4.1. Dokumenty strategiczne i studialne	14
4.1.1. Dokumenty miejskie	14
4.1.1.1. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2015-2030	14
4.1.1.2. PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2020 - 2022 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2023 – 2025	17
4.1.1.3. GMINNY PROGRAM REWITALIZACJI DLA MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2017-2030	20
4.1.1.4. STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI DLA MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2019-2035	22
4.1.2. Dokumenty regionalne	26
4.1.2.1. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	26
4.1.2.2. STRATEGIA REGIONALNYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH SUBREGIONU PÓŁNOCNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	27
4.1.2.3. STUDIUM TRANSPORTOWE SUBREGIONU CENTRALNEGO WOJEWÓDZTWA ŚL.	33
4.2. Podsystem parkowania	55
4.3. Podsystem rowerowy	56
4.3.1. Wstęp	56
4.3.2. Systemy regionalne	56
4.3.3. Systemy tras rowerowych - powiatowy oraz miejski	61
5. CHARAKTERYSTYKA ISTOTNYCH ELEMENTÓW ISTN. UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA	64
DROGI KATEGORII: WOJEWÓDZKA [DW]	
DW 789 - ul. Koziegłowska	69
DW 791 – tzw. „Południowa Obwodnica Myszkowa”	70
DW 793 - ul. Pułaskiego, ul. Kościuszki	71
DROGI KATEGORII: POWIATOWA [DP]	
DP 3810S - ul. Słowackiego	73
DP 3808S - ul. Helenówka	74
DP 1714S - ul. Sikorskiego, ul. 1 Maja, ul. Stawowa, ul. Bory	75
DP 3804S - ul. Pińczycka	76
DP 1715S - ul. T. Marszałka	77
DP ...S – ul. Zawiercka, ul. Krakowska, ul. Rynek, ul. Paderewskiego, ul. Krasickiego, ul. Aleja Wolności	78
DROGI KATEGORII: GMINNA [DG]	
Ul. Wronia	80
Ul. Nowowiejska	81
Ul. Grzybowa	82

Ul. Dworska	83
Ul. Osińska Góra	84
Ul. Jana Pawła II	85
Ul. Leśna	86
Ul. Szpitalna	87
Ul. Piłsudskiego	88
Ul. Storczykowa	89
Ul. Goździkowa	90
Ul. Azaliowa	91
Ul. Kwiatkowskiego	92
Ul. PCK	93
Ul. 3 Maja	94
Ul. Skłodowskiej	95
Ul. Kościelna	96
Ul. 11 Listopada	97
Ul. Wyszyńskiego	98
Ul. Kolejowa	99
Ul. Zamenhoffa	100
Ul. Kopernika	101
Ul. Waryńskiego	102
Ul. Piękna	103
Ul. Jedwabna	104
Ul. Partyzantów	105
Ul. 8 Marca	106
Ul. Gruchła	107
Ul. Koronacyjna	108
Ul. Włodowska	109
Ul. Królowej Jadwigi	110
Ul. Siewierska	111
Ul. Armii Krajowej	112
Ul. Wyzwolenia	113
Ul. Czarnieckiego	114
Ul. Mrzygłodzka	115
Ul. Modrzejowska	116
Ul. Spółdzielcza	117
Ul. Kościuszki	118

**6. ANALIZA WYNIKÓW POMIARÓW RUCHU DROGOWEGO WYKONANYCH PO 2019 ROKU
NA TERENIE MIASTA/REGIONU WRAZ Z POTENCJALNYM OPRACOWANIEM
WSKAŹNIKÓW JEGO ZMIAN**

6.1. Wstęp	120
6.2. Wykonanie pomiaru kalibrującego na skrzyżowaniu DW791 oraz DW793	120
6.2.1. Zakres realizacji pomiaru	120
6.2.2. Przetworzenie danych z pomiaru wraz z opracowaniem wyników	122
6.3. Zestawienie i analiza zmian ruchu drogowego w okresie lat 2019-2020	122

WYBRANE WYNIKI POMIARU SKRZYŻOWANIA: DW791 - DW793 OZNACZONEGO JAKO: SK-2 [DW793] Pułaskiego - [DW791] UZYSKANE W TRAKCIE POMIARU: 13.06.2019 R. (CZWARTEK) W OKRESIE: 06:30 - 09:30 ORAZ 14.00-17.00 (2x3 GODZ.)	123
--	------------

WYBRANE WYNIKI POMIARU SKRZYŻOWANIA: DW791 - DW793 OZNACZONEGO JAKO: SK-1 PD OBW_MYSZKOWA [DW791] - Pułaskiego [DW793] UZYSKANE W TRAKCIE POMIARU: 29.09.2020 R. (WTOREK) W OKRESIE: 00:00 - 24:00 (24 GODZ.)	125
---	------------

6.4. Zestawienie i analiza zmian ruchu drogowego w okresie lat 2019-2020	128
---	------------

7. UKŁAD KOLEJOWY MIASTA	129
7.1. Linie kolejowe na terenie Myszkowa	129
7.2. Przejazdy kolejowe na terenie Myszkowa	131
8. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH PARAMETRÓW RUCHOTWÓRCZYCH ODDZIAŁYWUJĄCYCH NA UKŁAD KOMUNIKACYJNY MIASTA	133
8.1. Dane demograficzne	133
8.2. Dane zatrudnieniowe	133
9. ANALIZA MATERIAŁÓW Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (BRD)	136
10. UZUPEŁNIAJĄCA ANKIETYZACJA ZAKŁADÓW PRACY Z TERENU MIASTA	148
10.1. Wstęp	148
10.2. Wyniki ankietowania zakładów pracy	151
11. ANALIZA UKŁADU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE MIASTA	153
11.1. Wstęp	153
11.2. Linie zbiorowej komunikacji autobusowej	153
11.3. Linie pasażerskiej komunikacji kolejowej	155
11.4. Analiza obsługi terenu miasta podsystemem komunikacji zbiorowej	155

SUPLEMENT	158
------------------	------------

SKRZYŻOWANIE SK-1: PD OBW_MYSZKOWA [DW791] - Pułaskiego [DW793] POMIAR: 29.09.2020 R. (WTOREK) W OKRESIE: 00:00 - 24:00 (24 GODZ.)	159
---	------------

SPIS RYSUNKÓW

Nr strony

UKŁAD DROGOWY MYSZKOWA NA TLE UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO REGIONU	9
KLASYFIKACJA FUNKCJONALNO-ADMINISTRACYJNA UKŁADU DROGOWEGO MIASTA	10
KLASYFIKACJA FUNKCJONALNO-TECHNICZNA UKŁADU DROGOWEGO MIASTA	11
LOKALIZACJA STREF PŁATNEGO PARKOWANIA W MYSZKOWIE	55
PROPONOWANA KOLEJNOŚĆ REALIZACJI PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W RAMACH ETAPU I	57
TRASY ROWEROWE SUIKZP GMIN ORAZ INNYCH ŹRÓDEŁ W KORYTARZACH NA KIERUNKU PÓŁNOC-POŁUDNIE	59
TRASY ROWEROWE SUIKZP GMIN ORAZ INNYCH ŹRÓDEŁ W KORYTARZACH NA KIERUNKU WSCHÓD-ZACHÓD	60
SYSTEM TRAS (ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH) NA TERENIE POWIATU MYSZKOWSKIEGO	62
SYSTEM TRAS (ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH/PLANOWANYCH) NA TERENIE MYSZKOWA	63
UKŁAD DROGOWY MIASTA OBJĘTY INWENTARYZACJĄ	65
WYSTĘPOWANIE UTRUDNIENI/WĄSKICH GARDEŁ<< W FUNKCJONOWANIU UKŁADU DROGOWEGO MIASTA	119
LOKALIZACJA SKRZYŻOWANIA PODDANEGO POMIAROWI	121
UKŁAD KOLEJOWY MIASTA	130
LOKALIZACJA PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH NA TERENIE MIASTA	131
LOKALIZACJA LUDNOŚCI NA TERENIE MIASTA. ZGEEKODOWANY WYCIĄG Z BAZY PESEL	134
LOKALIZACJA ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE MIASTA. ZGEEKODOWANY WYCIĄG Z BAZY (W)US	135
ROZMIESZCZENIE ZDARZEŃ - WYPADKÓW I KOLIZJI - NA TERENIE GMINY W LATACH 2017-2019	138
ROZMIESZCZENIE WYPADKÓW I KOLIZJI Z UDZIAŁEM PIESZYCH W LATACH 2017-2019	143
ROZMIESZCZENIE WYPADKÓW I KOLIZJI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W LATACH 2017-2019	146
ROZMIESZCZENIE ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE MYSZKOWA WRAZ Z LOKALIZACJĄ TYCH, KTÓRE ODPOWIEDZIAŁY NA ANKIETĘ	150
UKŁAD ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE MIASTA	154
ANALIZA STREF DOJŚCIA DO PRZYSTANKÓW KZ ORAZ STOPNIA OBSŁUGI MIESZKAŃCÓW MYSZKOWA PRZEZ PODSYSTEM KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ	156
LOKALIZACJA SKRZYŻOWANIA PODDANEGO POMIAROWI. ORIENTACJA	177

WPROWADZENIE

Podstawę formalną niniejszego opracowania stanowi **UMOWA nr IM.272.1.14.2020 (INKOM - 27/20)** z dnia **2020-09-15** Urzędu Miasta Myszków z Przedsiębiorstwem Projektowo – Usługowym **INKOM Gregorowicz, Trybuś sp. j. Katowice** na opracowanie „**STUDIUM TRANSPORTOWEGO GMINY MYSZKÓW. ETAP II – PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ MIASTA MYSZKOWA**”. Bieżący tom stanowi I część etapu – obejmującą pozyskanie materiałów wyjściowych oraz opracowanie analiz wstępnych (w wybranych aspektach).

1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania było wykonanie **pierwszej części II etapu prac nad STUDIUM TRANSPORTOWYM GMINY MYSZKÓW** obejmującej **pozyskanie materiałów wyjściowych oraz opracowanie - w wybranych aspektach - analiz wstępnych.**

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres bieżącego opracowania obejmował następujące elementy:

1. CHARAKTERYSTYKĘ PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO MIASTA MYSZKOWA (DO WAŻNIEJSZYCH ULIC KLASY „LOKALNA” [L] WŁĄCZNIE - W ZAKRESIE ADMINISTRACYJNYM ORAZ FUNKCJONALNO-TECHNICZNYM, A TAKŻE UKŁADU KOLEJOWEGO MIASTA);
- 2) CHARAKTERYSTYKĘ WYKORZYSTYWANYCH PRZEZ URZĄD MIASTA W MYSZKOWIE DOKUMENTÓW I STUDIÓW (LOKALNYCH ORAZ REGIONALNYCH/WOJEWÓDZKICH) POWIĄZANYCH Z PROBLEMATYKĄ KOMUNIKACYJNĄ/TRANSPORTOWĄ – W TYM DOT. PARKOWANIA ORAZ TRAS ROWEROWYCH;
- 3) CHARAKTERYSTYKĘ ISTOTNYCH ELEMENTÓW ISTNIEJĄCEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA - WYKONANIE UPROSZCZONEJ INWENTARYZACJI (URBANISTYCZNEJ) PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO MIASTA (DO WAŻNIEJSZYCH ULIC KLASY „LOKALNA” [L] WŁĄCZNIE - SZCZEGÓLNIE TYCH, KTÓRE PROWADZĄ KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ) PRZY UWZGLĘDNIENIU NASTĘPUJĄCYCH ELEMENTÓW/ASPEKTÓW:
- 4) CHARAKTERYSTYKĘ PODSTAWOWYCH PARAMETRÓW RUCHOTWÓRCZYCH (POTENCJAŁ LUDNOŚCIOWY MIASTA, LOKALIZACJA ORAZ POTENCJAŁ MIEJSC PRACY) ODDZIAŁYWUJĄCYCH NA UKŁAD KOMUNIKACYJNY MIASTA;
- 5) ANALIZĘ WYNIKÓW POMIARÓW RUCHU DROGOWEGO - WYKONANYCH PO 2019 ROKU NA TERENIE MIASTA/REGIONU - WRAZ Z POTENCJALNYM OPRACOWANIEM WSKAŹNIKÓW JEGO ZMIAN;
- 6) ANALIZĘ MATERIAŁÓW Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO (BRD);
- 7) PRZEPROWADZENIE UZUPEŁNIAJĄCEJ ANKIETYZACJI (ZNACZĄCYCH) ZAKŁADÓW PRACY Z TERENU MIASTA POD KĄTEM POZYSKANIA DANYCH O LICZEBNOŚCI ZATRUDNIONYCH/RUCHOTWÓRCZOŚCI FIRM;
- 8) ANALIZĘ FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE MIASTA W ASPEKcie SYTUACYJNYM.

3. UKŁAD DROGOWY MIASTA

3.1. Układ Myszkowa na tle regionu

Na następnej stronie opracowania zamieszczono **rysunek „UKŁAD DROGOWY MYSZKOWA NA TLE UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO REGIONU”** - stanowiący generalne tło do dalszych prac analitycznych w bieżącej oraz drugiej części opracowania.

3.2. Podstawowy układ drogowy miasta w stanie istniejącym

Podstawowy układ drogowy miasta Myszków tworzą nw. ciągi pogrupowane wg klasyfikacji **funkcjonalno-administracyjnej** na **kategorie** oraz **funkcjonalno-technicznej** - na **klasy dróg**.

Na kolejnych dwóch stronach opracowania zamieszczono **rysunek „KLASYFIKACJA FUNKcjonalno-ADMINISTRACYJNA UKŁADU DROGOWEGO MIASTA”** oraz **rysunek „KLASYFIKACJA FUNKcjonalno-TECHNICZNA UKŁADU DROGOWEGO MIASTA”**.

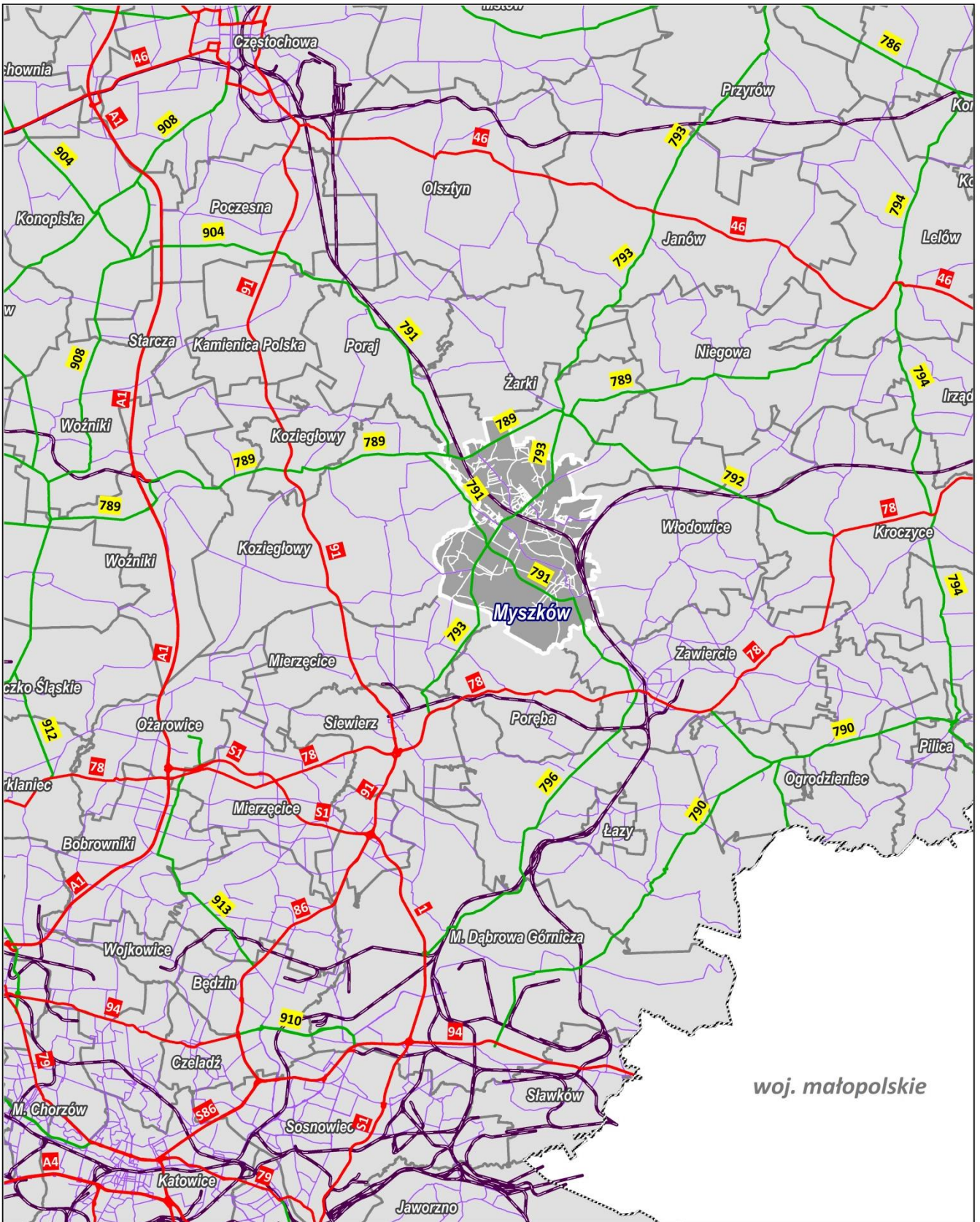
Układ ten tworzą następujące ciągi drogowe:

a) drogi wojewódzkie, przebiegające na terenie miasta:

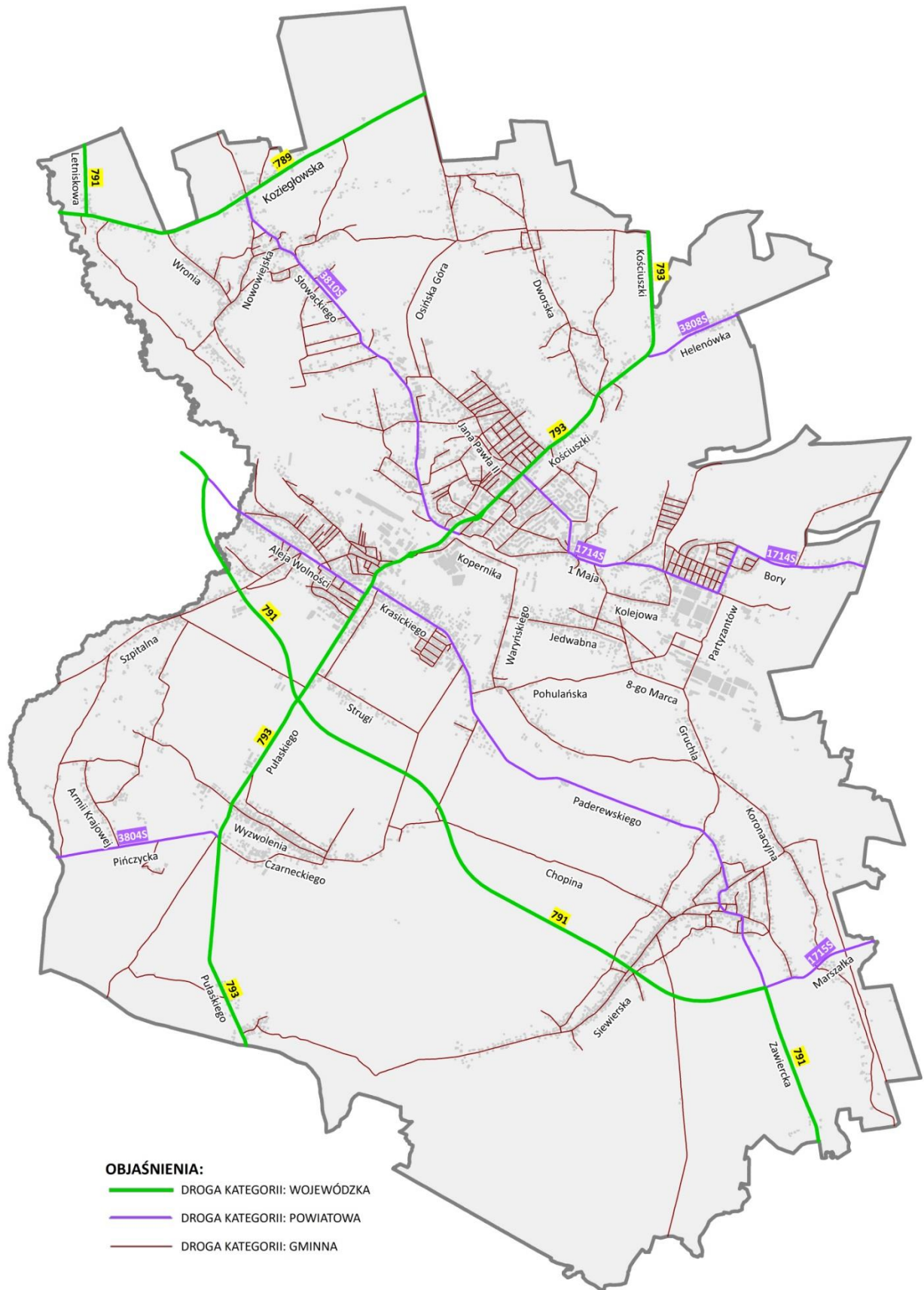
- **DW 789** - ciągiem ulic: Koziegłowska. Jest to ciąg klasy: **G**;
- **DW 791** - ciągiem ulic: (północna granica miasta) – Letniskowa – odc. o wspólnym przebiegu z DW789 do zach. granicy miasta oraz ciągiem ulic: (zach. granica miasta) – Południowa Obwodnica Myszkowa - Zawiercka - (południowa granica miasta). Jest to ciąg ulic klasy: **G**;
- **DW 793** - ciągiem ulic: Tadeusza Kościuszki – Kazimierza Pułaskiego. Jest to ciąg ulic klasy: **G**;

b) drogi powiatowe, przebiegające na terenie miasta ulicami:

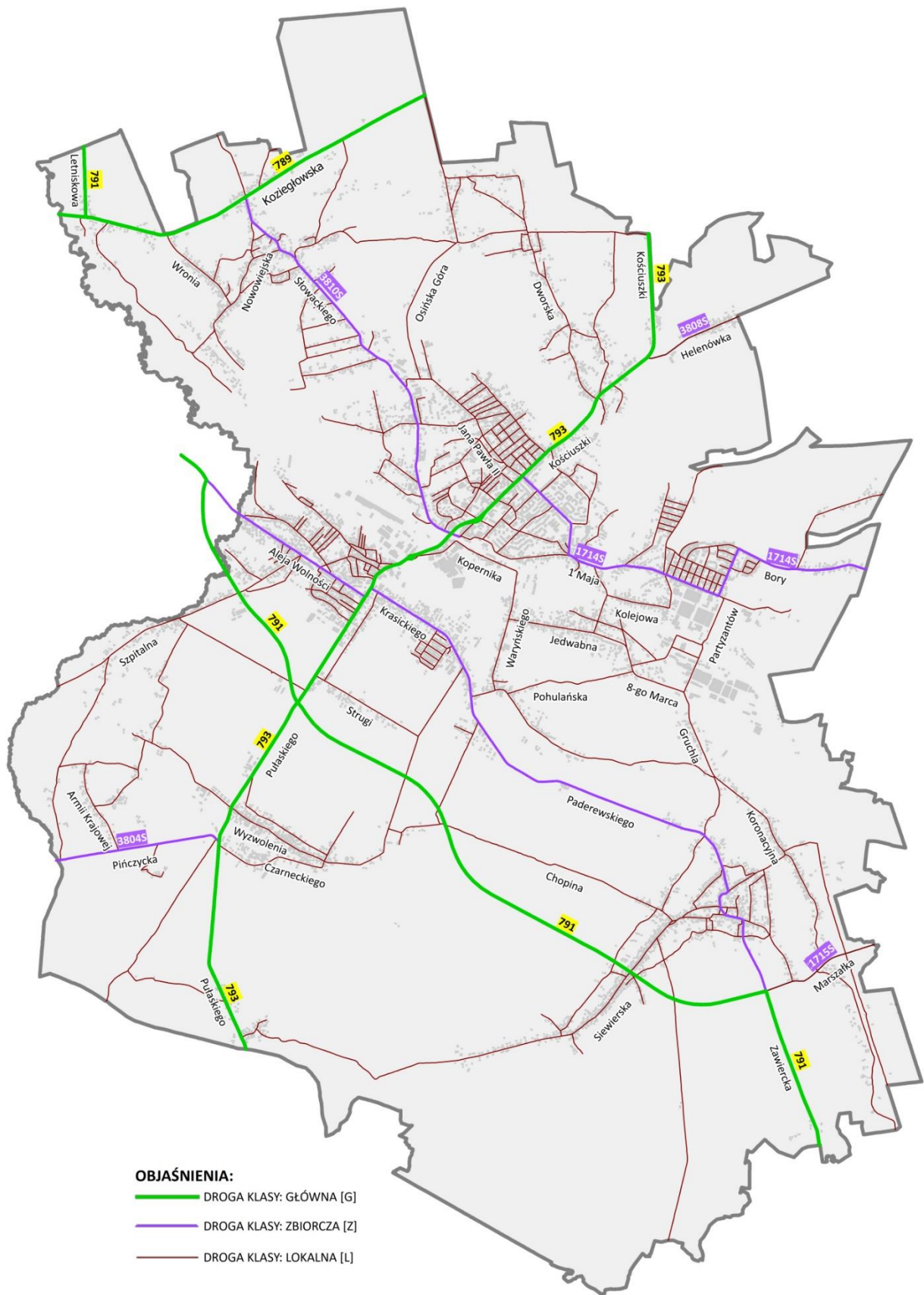
- **1714 S** - ul. Sikorskiego, ul. 1 Maja, ul. Stawowa, ul. Bory. Jest to droga klasy: **Z**
- **1715 S** - ul. T. Marszałka. Jest to droga klasy: **L**
- **3804 S** - ul. Pińczycka. Jest to droga klasy: **Z**
- **3808 S** - ul. Helenówka. Jest to droga klasy: **L**
- **3810 S** - ul. Słowackiego. Jest to droga klasy: **Z**
- **S** - ul. Zawiercka, ul. Krakowska, ul. Rynek, ul. Paderewskiego, ul. Krasickiego, ul. Aleja Wolności (ciąg DP oczekujący na zakończenie procedury nadania numeru).



UKŁAD DROGOWY MYSZKÓWA NA TLE UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO REGIONU



KLASYFIKACJA FUNKCJONALNO-ADMINISTRACYJNA UKŁADU DROGOWEGO MIASTA



KLASYFIKACJA FUNKCJONALNO-TECHNICZNA UKŁADU DROGOWEGO MIASTA

c) drogi gminne (ważniejsze) - szczególnie te, które prowadzą komunikację zbiorową:

- 3 Maja. Jest to droga klasy: L
- 8 Marca. Jest to droga klasy: L
- 11 Listopada. Jest to droga klasy: L
- Armii Krajowej. Jest to droga klasy: L
- Azaliowa. Jest to droga klasy: L
- Czarnieckiego. Jest to droga klasy: L
- Dworska. Jest to droga klasy: L
- Goździkowa. Jest to droga klasy: L
- Gruchla. Jest to droga klasy: L
- Grzybowa. Jest to droga klasy: L
- Jana Pawła II. Jest to droga klasy: L
- Jedwabna. Jest to droga klasy: L
- Kolejowa. Jest to droga klasy: L
- Kopernika. Jest to droga klasy: L
- Koronacyjna. Jest to droga klasy: L
- Kościelna. Jest to droga klasy: L
- Kościuszki. Jest to droga klasy: L
- Królowej Jadwigi. Jest to droga klasy: L
- Kwiatkowskiego. Jest to droga klasy: L
- Leśna. Jest to droga klasy: L
- Modrzejowska. Jest to droga klasy: L
- Mrzygłodzka. Jest to droga klasy: L
- Nowowiejska. Jest to droga klasy: L
- Osińska Góra. Jest to droga klasy: L
- Partyzantów. Jest to droga klasy: L
- PCK. Jest to droga klasy: L
- Piękna. Jest to droga klasy: L
- Piłsudskiego. Jest to droga klasy: L
- Siewierska. Jest to droga klasy: L
- Skłodowskiej. Jest to droga klasy: L
- Spółdzielcza. Jest to droga klasy: L
- Storczykowa. Jest to droga klasy: L
- Szpitalna. Jest to droga klasy: L

- Waryńskiego. Jest to droga klasy: **L**
- Włodowska. Jest to droga klasy: **L**
- Wronia. Jest to droga klasy: **L**
- Wyszyńskiego. Jest to droga klasy: **L**
- Wyzwolenia. Jest to droga klasy: **L**
- Zamenhoffa. Jest to droga klasy: **L**

Prace nad bieżącym – II etapem studium - koncentrują się na tych ciągach, które tworzą **układ podstawowy** miasta (tzn. - normatywnie - ciągi drogowe od klasy „autostrada” [A] począwszy do drogi klasy „zbiorcza” [Z] włącznie), przy uwzględnieniu ważniejszych ciągów klasy „lokalna” [L] z **układu obsługującego**, szczególnie tych z nich, które prowadzą linie autobusowej komunikacji zbiorowej.

4. DOKUMENTY STRATEGICZNE I STUDIALNE POWIĄZANE Z PROBLEMATYKĄ DROGOWĄ MIASTA/REGIONU

4.1. Dokumenty strategiczne i studialne

Poniżej zamieszczono charakterystykę wykorzystywanych w pracach Urzędu Miasta Myszków dokumentów i studiów powiązanych z problematyką dróg/systemu transportu.

4.1.1. Dokumenty miejskie

Dokumentami o znaczeniu strategicznym dla Myszkowa, w którym zawarte są odniesienia do infrastruktury transportowej oraz funkcjonowania transportu w obszarze miasta są:

1. Strategia rozwoju miasta Myszkowa na lata 2015-2030,
2. Program ochrony środowiska dla miasta Myszkowa na lata 2020-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2025,
3. Gminny program rewitalizacji dla miasta Myszkowa na lata 2017-2030,
4. Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Myszkowa na lata 2019-2035.

4.1.1.1. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2015-2030

Miasto Myszków posiada Strategię Rozwoju Miasta na lata 2015-2030 uchwaloną w dniu 25 czerwca 2015 roku (Uchwała nr IX/81/15 Rady Miasta w Myszkowie).

W rozdziale 1 zatytułowanym „Analiza stanu obecnego miasta” autorzy Strategii zwracają uwagę, że choć Myszków leży w odległości 35-45 km od największych miast województwa śląskiego Katowic i Częstochowy, to jednak pod względem komunikacyjnym jego położenie nie jest idealne. Najbliższa droga krajowa nr 1 (aktualnie, od sierpnia 2002 r. nr 91) przebiega w odległości 11 km od Myszkowa, a co gorsza zastępująca ją powoli autostrada A-1, główny szlak komunikacyjny w tej części kraju, jest odsunięty od miasta o ok. 21 km (dostęp przez węzeł Woźniki).

Jak piszą autorzy Strategii: „Mimo, iż nie jest to odległość duża, to jednak (autostrada) będzie dawała przewagę konkurencyjną miastom i gminom położonym bezpośrednio przy tej arterii lub w bardzo bliskiej odległości od niej.”

W pobliżu Myszkowa przebiegają także drogi krajowe nr 46 (z Częstochowy do Szczekocin) i nr 78 (z Siewierza przez Szczekociny do Jędrzejowa pod Kielcami przy drodze ekspresowej S7.

Połączenie miasta z drogami krajowymi realizowane jest poprzez drogi wojewódzkie nr 791 i 793, które stanowią także szkielet drogowy miasta oraz DW789.

Nieco lepiej wygląda położenie miasta w układzie kolejowym. Myszków leży przy linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, choć tutaj także, wraz z dopuszczeniem od połowy lat 80. pasażerskiego ruchu kolejowego na Centralnej Magistrali Kolejowej, znaczenie tej trasy zmalało.

Przez Myszków przebiegają lub biorą w nim swój początek szlaki rowerowe o znaczeniu turystycznym: Szlak Rowerowy „Zygmunta Krasińskiego” relacji Częstochowa – Myszków (zielony), Szlak Rowerowy Myszków – Siewierz (czarny), Szlak Rowerowy "Szlakiem Hutnictwa" na trasie Myszków - Pińczyce - Kozięłowy – Poraj (niebieski) oraz Szlak Rowerowy Poraj – Myszków – Morsko (czerwony).

Szlaki zielony, czarny i czerwony łączą się z najważniejszym szlakiem rowerowym tej części Polski czyli "Jurajskim Szlakiem Rowerowym Orlich Gniazd" biegnącym z Krakowa m. in. przez Olkusz - Rabsztyn - Bydlin - Smoleń - Podzamcze (Zamek Ogrodzieniec) - Morsko - Bobolice - Mirów - Moczydła – Olsztyn do Częstochowy.

Zdaniem autorów Strategii szlaki rowerowe w samym Myszkowie i jego bezpośrednim otoczeniu posiadają bardzo ubogą infrastrukturę towarzyszącą. Próba przeciwdziałania temu podjęta przez władze miasta w „Założeniach do koncepcji ścieżek rowerowych na terenie miasta Myszkowa” obejmowała propozycje budowy zarówno ścieżek rowerowych komunikacyjnych jak i ścieżek o charakterze rekreacyjnym.

W rozdziale 2 – „Analiza kluczowych uwarunkowań strategicznych” autorzy opracowania jako jeden z głównych negatywnych czynników zewnętrznych mogących ograniczyć możliwości rozwojowe Myszkowa wymieniają peryferyjne położenie miasta względem najważniejszych szlaków drogowych województwa śląskiego.

Opisują to w sposób następujący: „Wytyczenie głównych tras komunikacji drogowej w postaci przecinających się na Śląsku autostrad A-4 i A-1 w znaczącej odległości od Myszkowa jest niewątpliwie jednym z głównych czynników utrudniających jego rozwój.

W tej sytuacji szczególnego znaczenia dla miasta nabiera potrzeba możliwie najlepszego skomunikowania go z tymi szlakami, a w efekcie poprawa dostępności komunikacyjnej do reszty

województwa i całego kraju. Wymaga to polepszenia stanu infrastruktury drogowej w obrębie miasta ale też i całego powiatu myszkowskiego.”

W ramach analizy SWOT (rozdział 3 Strategii) w kategorii „Przestrzeń i otoczenie miasta” jako słabe strony wskazano m.in.:

- * Niekorzystny układ urbanistyczny wynikający z uwarunkowań historycznych i sposobu rozrastania się miasta. Konsekwencją tego są między innymi kłopoty komunikacyjne,
- * Niekorzystny wewnętrzny układ komunikacyjny miasta, niefunkcjonalny, generujący zwiększoną emisję hałasu i spalin, stwarzający zagrożenia w ruchu drogowym oraz powodujący podział miasta na dwie części (granice stanowią tory kolejowe). Do tego zły stan nawierzchni dróg i mała ilość miejsc parkingowych,
- * Brak w obrębie miasta ścieżek rowerowych ułatwiających komunikację i mogących jednocześnie pełnić funkcje rekreacyjne i niedostatecznie rozpropagowane i wykorzystywane szlaki rowerowe przecinające miasto.

W rozdziałach 9 i 10 Strategii wyznaczono trzy priorytetowe obszary rozwoju miasta, jakimi w skrótowym ujęciu są: gospodarka, przestrzeń i mieszkańcy oraz związane z nimi cele strategiczne. W obrębie poszczególnych priorytetów wyznaczono istotne dla dalszego funkcjonowania miasta pola rozwoju, dla których zdefiniowano cele operacyjne.

Problematyka związana z infrastrukturą została – wraz z przestrzenią publiczną i środowiskiem - przyporządkowana do pola Przestrzeń.

Pole rozwoju D – Infrastruktura obejmuje m.in. dwa cele operacyjne związane z transportem, tzn.

Cel operacyjny D.1. Poprawa drogowych połączeń komunikacyjnych wewnątrz miasta.

Kierunki działań to:

- ❖ Poprawa funkcjonalności połączeń drogowych nowych terenów inwestycyjnych z głównymi drogami regionu, w sposób możliwie najmniej uciążliwy dla centrum miasta i terenów mieszkaniowych,
- ❖ Budowa alternatywnej przeprawy komunikacyjnej nad torami kolejowymi,
- ❖ Zmiany w organizacji ruchu drogowego w centrum miasta polegające na ograniczeniach w ruchu pojazdów o dużym tonażu,

Cel operacyjny D.3. Pełniejsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej.

Kierunki działań:

- ❖ Zwiększenie roli kolei w transporcie osobowym (dojazdy do pracy, połączenia z ośrodkami naukowymi i kulturalnymi takimi jak Katowice, Częstochowa, Kraków, obsługa ruchu turystycznego),
- ❖ Wykorzystanie infrastruktury kolejowej w transporcie towarowym,
- ❖ Wykorzystanie transportu kolejowego do generowania ruchu turystycznego.

Część ze wskazywanych w Strategii problemów komunikacyjnych (m.in. przebieg drogi tranzytowej przez chroniony zabytkowy układ urbanistyczny w dzielnicy Mrzygłód) została już rozwiązana dzięki uruchomionej w listopadzie 2018 r. obwodnicy miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 791.

4.1.1.2. PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2020 – 2022 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY NA LATA 2023 – 2025

Obowiązujący aktualnie Program ochrony środowiska został przyjęty Uchwałą nr XXVIII/168/20 Rady Miasta w Myszkowie w dniu 27 sierpnia 2020 r.

Program ten jest dokumentem planistycznym zawierającym najważniejsze informacje o stanie środowiska naturalnego wraz z kierunkami jego zachowania, ochrony poprawy oraz harmonogramem działań do realizacji na lata 2020 – 2022 z perspektywą na lata 2023 – 2025 r. Główne kierunki poprawy środowiska naturalnego skierowane są na poprawę jakości powietrza, ochroną przed hałasem, poprawę jakości wód płynących, budowę infrastruktury wodno - kanalizacyjnej oraz poprawę infrastruktury drogowej. Jest on zgodny z ogólnymi i sektorowymi krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi.

Spośród analizowanych czynników oceny stanu środowiska, w dwóch:

- Ochrona klimatu i jakość powietrza,
- Zagrożenie hałasem,

znajdują się odniesienia do transportu i infrastruktury transportowej.

Ochrona klimatu i jakość powietrza

Transport drogowy generuje zanieczyszczenie liniowe (transportowe) tlenkami azotu.

W analizie SWOT dot. ochrony klimatu i jakości powietrza w Myszkowie zanieczyszczenia pochodzące z ruchu drogowego nie stanowią największego problemu.

OCHRONA KLIMATU I JAKOŚĆ POWIETRZA	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Zaopatrzenie mieszkańców w gaz z systemu zbiorczego	Ponadnormatywne zanieczyszczenia pyłowe PM 2.5 i PM 10 oraz benzo(a)pirenem
Warunki środowiskowe - wietrzne lepsze niż w strefie górnośląskiej	Duże koszty modernizacji palenisk oraz zmniejszenia redukcji zanieczyszczeń przemysłowych
SZANSE	ZAGROŻENIA
Wymiana pieców i palenisk na bardziej ekologiczne, termomodernizacja budynków	Zwiększenie zapotrzebowania na energię ciepłą
Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w walce z niską emisją	Zwiększający się ruch drogowy
Redukcja pyłów z zakładów przemysłowych	Potencjalna budowa zakładów produkcyjnych powodujących emisję punktową
Promocja i rozwój gminy jako ekologicznej	Zwiększanie się ilości zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego
Zwiększenie gazyfikacji miasta	---
Zwiększenie roli transportu publicznego	---

Zagrożenie hałasem

W ocenie stanu wyjściowego w Programie zapisano:

„Główne zagrożenia związane z hałasem związane są z natężeniem ruchu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego. Przez Myszków przebiegają drogi wojewódzkie nr 789, nr 791 i nr 793 oraz linia kolejowa nr 1 i nr 4 (CMK).

System dróg w mieście Myszków można określić jako dobry. Większość dróg gminnych, powiatowych oraz drogi wojewódzkie są utrzymane w stanie dobrym. Sieć dróg generuje znaczny hałas dla środowiska.

Innym źródłem hałasu jest linia kolejowa nr 1 (Warszawa Zachodnia – Katowice) i linia kolejowa nr 4 (Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie). Cała linia nr 1 jest zelektryfikowana w granicach Myszkowa dwutorowa. Na terenie miasta znajdują się trzy przystanki kolejowe Myszków Mrzygód, Myszków Światowid, Myszków Nowa Wieś oraz stacja kolejowa Myszków. Linia kolejowa nr 4 (CMK) nie przebiega przez ściśle zabudowane obszary miejskie, omija miasto od południowego wschodu. Jest to

linia kolejowa przystosowana do prędkości do 200 km/h. Linia kolejowa nr 1 ze względu na stan torowiska, starą infrastrukturę kolejową (oraz brak ekranów dźwiękochłonna może oddziaływać punktowo negatywnie na klimat akustyczny w całej okolicy.

Można prognozować, że w przyszłości nastąpi jeszcze bardziej dynamiczny wzrost liczby pociągów pasażerskich i towarowych na obu liniach kolejowych w związku z rozwojem ekonomicznym regionu."

Równocześnie poddano ocenie realizację wcześniejszych wersji Programu Ochrony Środowiska.

Wnioski:

„Na terenie Myszkowa obserwuje się bardzo szybki, gwałtowny wzrost liczby samochodów, stanowiących główne źródło hałasu w strefie miejskiej. Gmina Myszków przeznaczyła na przestrzeni ostatnich kilku lat bardzo duże środki inwestycyjne na przebudowę dróg, chodników i całej infrastruktury technicznej.

Działania jakie zostały podjęte do m.in.:

- naprawa i modernizacja dróg,
- budowa i modernizacja chodników,
- modernizacja budynków poprzez wymianę okien w budynkach użyteczności publicznej,
- wprowadzanie zadrzewień przy drogach."

W analizie SWOT jako główne zagrożenie wskazano zwiększanie się natężenia ruchu drogowego i kolejowego.

ZAGROŻENIE HAŁASEM	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Systematyczna przebudowa dróg	Brak badań hałasu na punktach pomiarowych
Remonty cząstkowe dróg	Zła infrastruktura kolejowa i drogowa
SZANSE	ZAGROŻENIA
Stosowanie nawierzchni asfaltowej gumowych granulatów zmniejszających hałas drogowy	Zwiększanie się natężenia ruchu na drogach lokalnych
Budowa ekranów dźwiękochłonnnych w miejscach największej uciążliwości, przekroczonych norm	Zwiększenie ruchu kolejowego pasażerskiego i towarowego

Jako cele do realizacji dla Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Myszkowa na lata 2020 – 2022 wskazano m.in.:

L.p.	Obszar interwencji	Cel	Kierunek interwencji	Zadania
1.3	Ochrona klimatu i jakości powietrza	Redukcja zanieczyszczeń związanych z komunikacją	Przebudowa dróg	Przebudowa dróg gminnych i powiatowych
4.0	Ochrona przed hałasem	Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego	Zmniejszenie uciążliwości hałasu	Przebudowa dróg gminnych i powiatowych
4.1		Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego	Zmniejszenie uciążliwości hałasu	Przebudowa linii kolejowej nr 1 i nr 4
4.2		Monitoring tła akustycznego	Monitoring akustyczny liniowy wzdłuż dróg i linii kolejowej	Badanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu

4.1.1.3. GMINNY PROGRAM REWITALIZACJI DLA MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2017-2030

Program został przyjęty Uchwałą nr XVIII/105/19 Rady Miasta w Myszkowie w dniu 21 listopada 2019 roku.

Celem opracowywania gminnych programów rewitalizacji (GPR) jest, zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, proces wyprowadzenia ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych. prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji.

Działania służące wspieraniu procesów rewitalizacji prowadzone są w sposób spójny: wewnętrznie (poszczególne działania pomiędzy sobą) oraz zewnętrznie (z lokalnymi politykami sektorowymi, np. transportową, energetyczną, celami i kierunkami wynikającymi z dokumentów strategicznych i planistycznych).

Autorzy Gminnego Programu Rewitalizacji dla miasta Myszkowa wskazują, że „Układ drogowy miasta jest niekorzystnym elementem struktury urbanistycznej (przestrzenno-funkcjonalnej). Charakteryzuje się mało przejrzystym rozwiązaniem komunikacyjnym. Ponadto układ drogowy

niedostosowany jest do nasilającego się ruchu samochodów, a zwłaszcza ciężarowych o znacznych gabarytach. Skutkiem czego jest wzrastająca uciążliwość dla pozostałych użytkowników dróg, jak i dla zabudowy mieszkaniowej."

Podczas opracowywania materiałów do gminnego programu rewitalizacji przeprowadzono badania i konsultacje społeczne.

W badaniach ankietowych przeprowadzonych w dniach 5.09-7.10.2016 r. na grupie 100 losowo wybranych mieszkańców miasta, wśród problemów występujących na terenie miasta najczęściej wskazywanym była słaba infrastruktura transportowa, zły stan techniczny dróg, brak parkingów itd. (na skalę występowania „dużą” lub „bardzo dużą” odnotowano 70,71% wskazań).

Ankietowani uznali, że pożądanymi działaniami w sferze przestrzenno-funkcjonalnej są poprawa stanu dróg i chodników oraz budowa ścieżek rowerowych.

Na spotkaniach konsultacyjnych ws. programu rewitalizacji często poruszonym wątkiem była modernizacja infrastruktury drogowej miasta. Uczestnicy pierwszych warsztatów wskazali na potrzebę rozbudowania sieci ścieżek rowerowych oraz zwiększenie dostępności miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrum miasta.

Zasygnalizowano również konieczność zwiększenia efektywności użytkowania komunikacji miejskiej, w czym mogłoby pomóc przeprowadzenie badania w tym zakresie. Mieszkańcy natomiast uważają, że należy zwiększyć liczbę przejść dla pieszych posiadających sygnalizację świetlną oraz wyremontować znaczną część dróg miejskich.

W treści Programu często wskazywane są negatywne konsekwencje przebiegu przez centrum miasta, ulicami Pułaskiego i Kościuszki (główny ciąg handlowo-usługowy miasta) drogi wojewódzkiej nr 793. Ruch na tej drodze, także tranzytowy znacznie utrudnia funkcjonowanie i obsługę terenów sąsiednich, a także jest źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza i emisji hałasu.

Na liście planowanych projektów i przedsięwzięć rewitalizacyjnych w Programie przedstawiono jeden postulat odnoszący się pośrednio do infrastruktury drogowej. Chodzi o rewitalizację Placu Dworcowego (poz. 11, str.142), mającą na celu wykreowanie nowej przestrzeni publicznej, z wyeliminowaniem ruchu samochodów.

Przy organizacji terenu uwzględniona być musi istniejąca i przewidziana do kontynuacji funkcja głównego węzła przesiadkowego dla miasta.

4.1.1.4. STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI DLA MIASTA MYSZKOWA NA LATA 2019-2035

Została wprowadzona na mocy Uchwały nr XXII/134/20 Rady Miasta w Myszkowie z dnia 5 marca 2020r.

Głównym celem przedmiotowego dokumentu jest stworzenie warunków do rozwoju elektromobilności na terenie Gminy Myszków. Jako cele szczegółowe określono:

- rozwój transportu publicznego w oparciu o technologie elektromobilne,
- wdrożenie działań umożliwiających ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- rozwój infrastruktury rowerowej i elektrorowerowej,
- wykorzystanie technologii informacyjno-komunikacyjnych wspomagających interaktywność i wydajność infrastruktury lokalnej i jej komponentów składowych – smart city.

Planowany efekt ekologiczny związany z wdrażaniem strategii rozwoju elektromobilności polega na wdrożeniu elektrycznego systemu transportu zbiorowego w mieście, modernizacja taboru miejskiego oraz udostępnienie mieszkańcom infrastruktury dla rozwoju transportu opartego o pojazdy elektryczne.

Inwestycja przyczyni się do realizacji wskaźników osiągnięcia celów założonych w programie, tj.: zmniejszenie emisji CO₂, ograniczenie pyłów o średnicy mniejszej niż 10 mikrometrów (PM₁₀), ograniczenie emisji tlenków azotu, ograniczenie emisji benzo(a)pirenu.

Opracowanie strategii rozpoczęto od oceny stanu istniejącego. Przy ocenie stanu jakości powietrza dokonano inwentaryzacji i oszacowania emisji szkodliwych substancji CO₂; CO, SO₂; NO_x; PM₁₀; PM_{2,5}; B(a)P.

Udział paliw transportowych (benzyna silnikowa, olej napędowy, LPG) jako źródła emisji w ogólnej emisji w gminie wynosi (zob. tabele 12-18):

* dwutlenku węgla CO ₂	15,3%
* tlenku węgla CO	10,1%
* tlenku siarki (IV) SO ₂	0,04%
* tlenków azotu NO _x	30,0%
* pyłu zawieszonego PM ₁₀	1,4%
* pyłu zawieszony PM _{2,5}	1,4%
* benzo(a)pirenu B(a)P	0,103%

Biorąc pod uwagę podział na sektory transportu (transport publiczny, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, drogi gminne (tabele 19-25) największą emisją we wszystkich kategoriach szkodliwych substancji cechują się drogi wojewódzkie (od 59,3 do 66,8% emisji ze środków transportu), a najmniejsze (od 0,05 do 3,13%) pochodzi z transportu zbiorowego.

Na terenie Gminy Myszków nie występują ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych lub hybrydowych, ani towarzysząca im ogólnodostępna publiczna infrastruktura ładowania, tak jak np. punkty ładowania o normalnej lub dużej mocy.

Zapisany w Strategii rozwoju mobilności zakres inwestycji niezbędnych do zniwelowania niedoborów jakościowych i ilościowych systemu, w tym inwestycji odtworzeniowych obejmuje:

W przypadku publicznego i prywatnego transportu zbiorowego są inwestycje dotyczące modernizacji i zakupu nowego taboru autobusowego, zastępującego przestarzały tabor wykorzystywany obecnie.

W infrastrukturze drogowej wzrastająca presja komunikacyjna oraz brak regularnych inwestycji w system drogowy w latach poprzednich wymuszają konieczność modernizacji i przebudowy istniejących dróg.

W infrastrukturze kolejowej prowadzone są działania modernizacyjne linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie.

W zakresie infrastruktury parkingowej z uwagi na wzrost presji komunikacyjnej, zaleca się rozwój istniejącej infrastruktury parkingowej oraz wprowadzanie rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów parkowania. Rozwiązania inteligentne powinny znaleźć zastosowanie w szczególności w centrum Myszkowa, gdzie zgodnie z prowadzoną ankietyzacją występują największe utrudnienia. Zaleca się także wyposażenie istniejących obiektów parkingowych o infrastrukturę służącą do ładowania pojazdów elektrycznych.

Wśród celów strategicznych w zakresie wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności Gminy Myszków Strategia wymienia m.in.:

Cel operacyjny D.1: Poprawa drogowych połączeń komunikacyjnych wewnątrz miasta

W przypadku komunikacji publicznej miasto stawia sobie za cel stworzenie takiej, która nie tylko zaspokaja potrzeby komunikacyjne mieszkańców pozbawionych materialnych możliwości indywidualnego, stałego zaspokajania wszystkich swoich potrzeb komunikacyjnych, ale stanowi realną, regularnie wykorzystywaną alternatywę komunikacyjną dla tych, którzy takie możliwości posiadają. Gmina swoimi działaniami zamierza dążyć do stworzenia komunikacji konkurencyjnej pod

względem kosztowym, kursującej często i w odpowiednich porach, wygodnej, bezpiecznej, odpowiedzialnej (kursującej zgodnie z rozkładem), obejmującej wszystkie główne ścieżki transferów przestrzennych, sprawnie powiązanej z ponadlokalnymi systemami komunikacyjnymi i zapewniająca dodatkowe funkcjonalności. Jednocześnie za kluczowe Gmina wskazuje, iż transport publiczny winien być przyjazny środowisku naturalnemu, czyli oparty o infrastrukturę elektromobilności lub inną, o niewielkim negatywnym wpływie na to środowisko. Obsługa linii komunikacyjnej taborom z napędem elektrycznym wpisuje się w założenia celu operacyjnego. Wprowadzony tabor niskopodłogowy zaspokoi oczekiwania ludności w zakresie ułatwienia w dostępie do celów podróży i komfortie podróżowania. Jednocześnie napęd zeroemisyjny ma pozytywny wpływ na środowisko naturalne.

Cel operacyjny D.3: Pełniejsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej

Zgodność celu związana jest z eliminacją pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi oraz wdrożenie alternatywnych sposobów transportu.

Główne obszary wsparcia, na które położono największy nacisk w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Myszkowa na lata 2019-2035 to:

Infrastruktura transportu zbiorowego

Aktywna rola miasta powinna polegać na wyprzedzaniu trendów, zamiast oczekiwaniu na spadek cen technologii w skutek rozwoju i upowszechnienia elektromobilności, który dokona się poza Polską. Pozwoli to polskim podmiotom zostać dostawcami technologii, a nie ich biorcami, co z kolei przełoży się na wzrost PKB i nowe miejsca pracy.

Inteligentne systemy parkingowe

Gmina Myszków planuje wdrożenie rozwiązań z zakresu smart city, umożliwiające zwiększenie oszczędności, poprawę bezpieczeństwa czy powstawanie dodatkowych źródeł przychodów. Możliwości uzyskania korzyści we wszystkich tych elementach będą oferować inteligentne systemy parkingowe, które oferują doskonałe możliwości w zakresie wizualizacji i oprogramowania oraz zarządzania miejscami parkingowymi. Oprogramowanie daje szeroki wachlarz opcji do wykorzystania:

- pełna kontrola miejsc nieopłaconych,
- kontrola zapełnienia parkingu i głównych dróg komunikacyjnych,
- sprawne zarządzanie płatnościami,
- ułatwienie lokalizacji nowych parkingów.

Infrastruktura systemu rowerów miejskich

Rowery elektryczne to dziś jeden z najszybciej rozwijających się alternatywnych środków transportu. Ekologiczne, stylowe i wygodne rowery miejskie wzmocnione dodatkową siłą w postaci silnika, a także e-rowery sportowe stają się coraz popularniejsze i, co widać szczególnie w większych miastach, mogą skutecznie zastępować komunikację miejską czy jazdę samochodem.

Infrastruktura dla rozwoju elektromobilności

W obliczu systematycznie zwiększającego się zapotrzebowania na samochody elektryczne w Polsce i całej Europie, rośnie proporcjonalnie potrzeba tworzenia infrastruktury do sprawnej oraz bezpiecznej obsługi. Możliwość szybkiego i bezpiecznego ładowania aut w dowolnym czasie i miejscu staje się coraz rzadziej wyzwaniem, a częściej obowiązującym standardem. Dlatego oprócz punktów ładowania elektrobusów w Gminie Myszków powstaną punkty ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych, z których będą mogli korzystać mieszkańcy i przyjezdni.

Analiza SWOT dla wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności:

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • spójna i prorozwojowa polityka gminy, • dobrze przygotowana oferta inwestycyjna gminy i aktywna postawa władz w promowaniu elektromobilności, • aktywna postawa mieszkańców i duże zainteresowanie nowoczesnymi rozwiązaniami w transporcie • większe poszanowanie i dbałość o ochronę środowiska naturalnego, • wspieranie działań mających na celu dokonanie zmian w kierunku rozwoju elektromobilności 	<ul style="list-style-type: none"> • niewystarczająco rozwinięty układ komunikacyjny gminy, • występowanie obszarów zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza i hałasem komunikacyjnym wzdłuż ciągów komunikacyjnych, • zanieczyszczenia powietrza wzdłuż ciągów komunikacyjnych • niska świadomość ekologiczna społeczeństwa, • wzrastający ruch pojazdów, • uciążliwość komunikacji kołowej.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • regulacje prawne (na poziomie UE) i przyjęte publiczne zobowiązania prawne wymuszające coraz szersze stosowanie rozwiązań elektromobilnych, • dostępność środków pomocowych - funduszy unijnych ukierunkowanych na opracowanie i wdrożenie proekologicznych oraz energooszczędnych rozwiązań w zakresie infrastruktury i gospodarki, • popularyzacja zdrowego trybu życia i moda na proekologiczne zachowania i rosnące zainteresowanie kontaktem z naturą, • dostępność funduszy z nowopowstałego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu 	<ul style="list-style-type: none"> • częste zmiany przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska, • brak wystarczającej pomocy państwa dla sektora badawczo-rozwojowego oraz rozwiązań promujących nowoczesne technologie i ich transfer do biznesu, co zmniejsza szanse polskich przedsiębiorstw w obliczu konkurencji ze strony firm państw unijnych, • wzrastający ruch pojazdów, • uciążliwość komunikacji kołowej.

4.1.2. Dokumenty regionalne

1. Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego, oprac. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, czerwiec 2013 r.
2. Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Północnego Województwa Śląskiego, sierpień 2016 r.
3. Studium Transportowe Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, grudzień 2018 r.

4.1.2.1. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego jest próbą identyfikacji i inwentaryzacji systemu transportu w województwie śląskim. Zawiera informacje w zakresie uwarunkowań społeczno-gospodarczych i środowiskowych rozwoju transportu, dostępności transportowej regionu, stanu infrastruktury, rynku przewozów, systemów zarządzania oraz bezpieczeństwa w transporcie.

Powiązania transportowe

Na podst. analizy minimalnych dojazdów do pracy stwierdzono, że subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań. Oprócz niego można wyróżnić jedynie dwa inne ośrodki mające stosunkowo duże znaczenie jako generatory ruchu, w tym Myszków, generujący przyjazdy z południowego krańca subregionu. Myszków, jako jedyny ośrodek oprócz Częstochowy ośrodek posiada istotne powiązania zewnętrzne z innym subregionem (centralnym).

Analiza kierunków i natężenie dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych wskazała, że powiązania zewnętrzne subregionu północnego z innymi subregionami są stosunkowo niewielkie i dotyczą one głównie przyjazdów do Częstochowy z gminy Herby oraz wyjazdów z Myszkowa do Zawiercia.

Stan infrastruktury drogowej

W opracowaniu wskazano wąskie gardła na drogach wojewódzkich, wśród nich przebieg drogi wojewódzkiej nr 791 przez Myszków oraz wskazano na konieczność budowy tej drogi jako nowej obwodnicy miasta. Zadanie to zostało wykonane – obwodnicę uruchomiono w listopadzie 2018 r.

Myszków został wymieniony również w kontekście powiatów, w których występuje najniższa w woj. śląskim gęstość dróg powiatowych (0,3 km / km² – podobnie jest w pow. żywieckim, lublinieckim i raciborskim).

Dojazd do ośrodka regionalnego

W momencie tworzenia opracowania dworce autobusowe przeznaczone dla ruchu lokalnego działały w dwóch z trzech powiatów subregionu północnego (myszkowskim i kłobuckim).

W zakresie dojazdu do miasta powiatowego poprzez drogowy transport indywidualny dojazd do Myszkowa oceniono jako dobry.

W zakresie dojazdu do miasta powiatowego kolejną najwyżej ocenione zostały powiaty myszkowski, zawierciański i żywiecki.

4.1.2.2. STRATEGIA REGIONALNYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH SUBREGIONU PÓŁNOCNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych (RIT) jest narzędziem, które służy wdrażaniu Regionalnych Inwestycji Terytorialnych, a jej postanowienia dotyczą zakresu interwencji RIT wskazanego w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Ocena infrastruktury transportowej

W całym Subregionie nadal występują wielkie potrzeby w zakresie modernizacji istniejących odcinków i budowy nowych. Sytuacja taka spowodowana jest m.in.:

- nieuporządkowaniem pod względem technicznym i organizacyjnym – hierarchizacją sieci, niski poziom parametrów przepustowości oraz wieloletni okres funkcjonowania wielu elementów bez istotnych, nadążających za potrzebami zmian;
- niezadawalającym poziomem technicznym odpowiadającym niskiej hierarchii klas ulic, wyróżniającym się m.in.: złym stanem nawierzchni, niewłaściwą geometrią jezdni, niedostatecznymi przekrojami poprzecznymi, bliskością sąsiadującej zabudowy, różnorodną infrastrukturą pod jezdnią, wielofunkcyjnością (co powoduje, że ulice jednocześnie obsługują powiązania metropolitalne, powiązania międzydzielnicowe, zespoły osiedli mieszkaniowych i dzielnice przemysłowe);
- brakiem obwodnic zewnętrznych oraz „niedomkniętymi” drogami obwodowymi miast, nierównomiernością geometrii, parametrów technicznych i warunków ruchowych ciągów dróg miejskich obciążonych ruchem zewnętrznym, wielofunkcyjnością dróg i ulic, powodującą przeplatanie się ruchu zewnętrznego i wewnętrznego (zwłaszcza na obszarach miejskich);
- zróżnicowaniem cech ilościowych i jakościowych ruchu ze względu na przeciążenie ruchowe na ulicach intensywnie "obudowanych", a historycznie zaliczonych do podstawowego układu

przenoszącego ruch (dotyczy to zarówno ulic obsługujących śródmieścia miast, tranzyt międzydzielnicowy, jak i ruch zewnętrzny), brak dróg alternatywnych, umożliwiających rozproszczenie ruchu na najbardziej obciążonych relacjach. co generuje uciążliwości dla mieszkańców, wyrażające się efektem kanionu i rozcięciem sąsiedztwa, brak spójności kierunków i struktury zagospodarowania przestrzennego z rozwojem układu drogowo - ulicznego, często nadmierne postulatyczne stosowanie środków i technik organizacji ruchu, prowadzące do ograniczenia przepustowości układu drogowo-ulicznego.

- niskim poziomem bezpieczeństwa niektórych dróg powiatowych (także gminnych) z uwagi na brak elementów bezpieczeństwa ruchu, segregacji ruchu: chodniki, ścieżki rowerowe.

Znaczna część dróg powiatowych o nawierzchni utwardzonej, bitumicznej budowana była w okresie lat 60-70 XX, bez właściwej podbudowy przewidującej duże obciążenia ruchem ciężkim. Zły stan tych dróg wynika z technicznego zużycia, wymagają dziś ponownej budowy.

Uwarunkowania społeczne i środowiskowe

Subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań. Oprócz niego można wyróżnić jedynie dwa inne ośrodki mające stosunkowo duże znaczenie jako generatory ruchu. Są nimi Kłobuck, generujący duże przyjazdy z zachodniej części subregionu i Myszków, generujący przyjazdy z południowego krańca subregionu. Myszków, jako jedyny ośrodek, oprócz Częstochowy, posiada istotne powiązania zewnętrzne z innym subregionem.

Integracja systemu

Jako miejsca posiadające potencjał do spełniania funkcji węzła przesiadkowego wskazano: Koniecpol i Myszków. Węzły przesiadkowe powinny być zaplanowane w taki sposób, aby pasażer miał zapewnione sprawne przesiadanie się (najlepiej aby droga przemieszczania się pomiędzy peronami, umiejscowiona była na jednym poziomie). Wiaty i poczekalnie powinny umożliwiać pasażerom wygodne oczekiwanie na kolejny pojazd.

W przypadku Myszkowa węzeł przesiadkowy lokalizowany jest w okolicach dworca PKP, integrując się z sąsiadującym dworcem PKS.

Transport rowerowy

Negatywne skutki środowiskowe powodowane rosnącą ilością użytkowanych przez mieszkańców samochodów powinny skłaniać władze publiczne do preferowania innych form transportu, w tym upowszechniania transportu rowerowego. Sprzyja temu swoista moda na zdrowe życie przekładająca się na przyrost amatorów rekreacyjnej jazdy rowerowej.

Wzmocnieniu tych pozytywnych trendów powinna służyć transportowa polityka Subregionu promująca:

- rozwój infrastruktury (ścieżki rowerowe, parkingi, wydzielone pasy na drogach publicznych) umożliwiające bezpieczne korzystanie z transportu rowerowego w drodze do szkół, pracy, punktów handlowych i usługowych,
- rozwój infrastruktury rekreacji i turystyki rowerowej,
- zmiany w organizacji ruchu i oznakowaniu w sposób zwiększający bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów,
- promowanie form uzupełniającego współdziałania komunikacji zbiorowej pasażerskiej z komunikacją rowerową (węzły bike&ride, możliwość przewozu roweru taborem komunikacji zbiorowej, preferencje dla tych form transportu w organizacji ruchu drogowego),
- upowszechnianie właściwej kultury użytkowników dróg publicznych, prowadzącej do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Atrakcyjność krajobrazowa Jury Krakowsko-Częstochowskiej przenosi się tu na rozwój turystyki rowerowej. Do wzorcowych przykładów odpowiednio przygotowanej infrastruktury rekreacyjno-turystycznej należy pętla dróg rowerowych łącząca miejscowości gmin Żarki, Niegowa, Janów; ścieżka rowerowa „Dolina Wiercicy” w gminie Janów, ścieżki w gminie Olsztyn.

W Częstochowie i w Subregionie Północnym widoczny jest brak preferencji dla działań łączących komunikację zbiorową z rowerową. Nawet widoczny spadek liczby pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej, nie przekłada się na zmianę stosowanej polityki. W miejscach będących węzłami komunikacyjnymi brak jest bezpiecznych (monitorowanych) parkingów typu Bike&Ride. Tylko tabor pociągów lokalnych (Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie) przystosowany jest do transportu rowerów.

Budowa dróg i ścieżek rowerowych, tworzenie systemu bezpiecznych parkingów, w tym typu Bike&Ride, może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa, a tym samym zwiększyć zainteresowanie dojazdami na rowerze do szkół, zakładów pracy, obiektów handlowo-usługowych czy placówek usług publicznych.

Analiza SWOT Subregionu Północnego (wybrane aspekty)

SIŁY	SŁABOSCI
<ul style="list-style-type: none"> • Położenie na osi komunikacyjnej północ-południe; północna brama województwa śląskiego • Korzystna lokalizacja między dużymi ośrodkami gospodarczymi umożliwiającą funkcjonowanie w ponadlokalnych sieciach kooperacji 	<ul style="list-style-type: none"> • Niekorzystne tendencje demograficzne • Brak spójności komunikacyjnej (dogodnych powiązań drogowych, kolejowych, transportu zbiorowego) • Niska jakość dróg, wysoka wypadkowość • Niski poziom integracji multimodalnej transportu • Brak zintegrowanego transportu zbiorowego obsługującego subregion • Niska jakość komunikacji zbiorowej wynikająca z zaniedbań w zakresie taboru przewozowego i infrastruktury tramwajowej • Brak zintegrowanego układu ścieżek i dróg rowerowych łączących miasta i gminy subregionu • Brak zintegrowanych systemów zarządzania transportem, a w tym preferencji dla transportu zbiorowego i rowerowego
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja kluczowego układu transportowego kraju z uwzględnieniem obszaru subregionu, • Realizacja autostrady A1; zintegrowanie systemu transportowego z autostradą A1(połączenia z węzłami) • Wzrost popularności zbiorowej komunikacji pasażerskiej, • Wsparcie spójności transportowej subregionów w politykach i funduszach unijnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Marginalizacja subregionu w krajowej polityce transportowej i drogowej, • Brak stabilności i konsekwencji w rozwoju transeuropejskich korytarzy transportowych, • Opóźnienia w realizacji autostrady A1, • Preferowanie przez mieszkańców subregionu indywidualnego transportu samochodowego prowadzące do stałego przeciążenia istniejącego układu transportowego,

Wizja, cele priorytety RIT Subregionu Północnego

Strategia RIT Subregionu Północnego formułuje następującą wizję Subregionu – co najmniej do 2020 roku - nawiązującą do jego głównego ośrodka miejskiego:

Częstochowskie atrakcyjnym i konkurencyjnym subregionem w strukturze regionalnej kraju

oraz misję strategiczną:

Subregion Północny – bogaty różnorodnością miejsc i kultury życia – podejmuje wyzwania o jak najlepsze wykorzystanie szans i okazji rozwojowych dla kształtowania i umacniania spójności jego terytorium oraz tworzenia warunków sprzyjających samorealizacji jednostek, rodzin i grup społecznych.

Ta wizja rozwojowa realizowana powinna być poprzez wykorzystanie różnorodnych programów i narzędzi, w tym istotne znaczenie ma Strategia RIT Subregionu Północnego.

W Strategii RIT Subregionu Północnego określono dwa podstawowe cele Strategiczne RIT Subregionu Północnego (CS RIT Spn):

- CEL 1. Poprawa poziomu i jakości życia mieszkańców Subregionu Północnego
- CEL 2. Wzmocnienie zrównoważonego rozwoju Subregionu poprzez efektywne wykorzystanie zasobów

Realizacja wizji i celów strategicznych RIT Subregionu Północnego wymaga skoncentrowania środków na 4 obszarach Priorytetów:

- ❖ Priorytet A. Subregion Północny obszarem rozwoju gospodarczego opartego na kreatywności i wiedzy mieszkańców.
- ❖ Priorytet B. Subregion Północny obszarem równych szans, spójnym pod względem społecznym.
- ❖ Priorytet C. Subregion Północny bogaty różnorodnością kulturową i przyrodniczą, chroniący wysoką jakość środowiska naturalnego poprzez efektywne wykorzystanie zasobów.
- ❖ Priorytet D. Wzmocnienie regionotwórczych funkcji Częstochowy oraz jej powiązań z otaczającym obszarem funkcjonalnym.

Zagadnienia dotyczące transportu i infrastruktury transportowej zawarte są w Priorytecie D w Działaniach:

- ✓ D.2 - Poprawa połączeń transportowych w subregionie)

oraz

- ✓ D.3 - Realizacja niskoemisyjnych strategii poprzez promowanie transportu zbiorowego

poprzez Cel szczegółowy D.3.1. – Zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów

W uzasadnieniu napisano:

Monocentryczny układ subregionu północnego powoduje, że Częstochowa jest głównym dostawcą usług publicznych o znaczeniu ponadlokalnym.

Z analiz wynika, że brak spójności komunikacyjnej prowadzi do wykluczenia z szans rozwoju peryferyjnych obszarów subregionu. Konieczne jest określenie kierunków i realizacja planu modernizacji i rozbudowy subregionalnego układu komunikacyjnego tak, by zagwarantować czasu dojazdu z peryferyjnych miejscowości subregionu do ośrodka centralnego (Częstochowy) w maksimum 60 min.

Do podstawowych zadań należy modernizacja kluczowych dla subregionu dróg komunikacyjnych, tworzących szkieletowy układ transportowy. Elementami tego układu są także drogi powiatowe i gminne, w sposób istotny uzupełniające sieć dróg krajowych i wojewódzkich. Zasadnicze znaczenie dla rozwoju gospodarczego ma także powiązanie komunikacyjne tworzonych stref aktywności gospodarczej z głównymi szlakami tranzytowymi prowadzącymi przez subregion. Tworzenie spójności komunikacyjnej wymaga także modernizacji częstochowskiego węzła drogowego, tworzonego przez drogi krajowe DK1, DK43 i DK46 oraz drogi wojewódzkie.

Szansą i jednocześnie wyzwaniem jest budowa autostrady A1. Konieczne są rozwiązania uzupełniające, powiązania drogowe z węzłami autostradowymi oraz tworzenie alternatywnych w stosunku

do autostrady rozwiązań umożliwiających przejmowanie ruchu lokalnego z północnej części subregionu (gminy Kruszyna, Kłomnice, Mykanów, Rędziny). Pilnym wyzwaniem jest podjęcie renowacji budowanej w latach 70-tych XX w. sieci dróg powiatowych, zniszczonych i niedostosowanych do obecnego natężenia ruchu samochodowego, w tym m.in. zmodernizowanie układu komunikacyjnego stanowiącego zachodnią obwodnicę miasta Częstochowy – połączenia aglomeracji śląskiej w kierunku Kłobuck, Kępno, Łask, Łódź (DW492 – DW 904 – DW791).

Zasadnicze znaczenie dla spójności komunikacyjnej subregionu ma rozwój zbiorowej komunikacji pasażerskiej. Utrzymać tu należy dotychczasowy poziom regionalnej komunikacji pasażerskiej kolejowej na linii Częstochowa – Katowice i Częstochowa – Radomsko oraz przywrócić dobrą obsługę na liniach Częstochowa - Włoszczowa i Częstochowa – Lubliniec.

Rozwój osadniczy gmin wokół Częstochowy (Aglomeracja Częstochowska) wymaga budowy spójnego systemu pasażerskiej komunikacji miejskiej i podmiejskiej, opartego na przewozach autobusowych i tramwajowych. Odbudowany także powinien zostać system obsługi komunikacją zbiorową autobusową i mikrobusową całego subregionu. Niezbędne jest tu także stworzenie centrów przesiadkowych gwarantujących wysoką jakość obsługi ruchu pasażerskiego mieszkańców subregionu i przybywających tu turystów.

Tworzenie spójności komunikacyjnej jest podstawowym warunkiem utrzymania spójności społecznej. Częstochowa stanowi tu ośrodek dominujący w zakresie usług edukacyjnych, zdrowotnych

kulturalnych, administracyjnych; tu także tworzonych jest największa ilość miejsc pracy. Brak odpowiedniej komunikacji stanowi blokadę dla mieszkańców dzielnic peryferyjnych w korzystaniu z podstawowych usług publicznych, ogranicza szansę na znalezienie dobrej pracy.

W ramach Działania D.2. przewiduje się budowę i przebudowę dróg wojewódzkich. Dzięki realizacji tego priorytetu poprawi się dostępność dróg w regionie, co wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa, oraz skrócenie czasu przejazdu pomiędzy miejscowościami położonymi w Subregionie Północnym.

Zwiększenie mobilności regionalnej nastąpi poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Typy przedsięwzięć przewidywanych do realizacji w ramach Działania D.3. to:

- Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, budowa systemów miejskich wypożyczalni rowerów wraz z zakupem rowerów).
- Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS),
- Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego.

Inwestycje w transport miejski będą przyczyniać się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach. Muszą one wynikać z przygotowanych przez samorzady planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach.

4.1.2.3. STUDIUM TRANSPORTOWE SUBREGIONU CENTRALNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Celem Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego realizowanego w latach 2017-2019 (zatwierdzone Uchwałą Walnego Zebrania Członków Subregionu Centralnego nr 24/2020 z dnia 15 września 2020 roku) było kompleksowe opracowanie zasad transportu w obszarze subregionu.

Studium objęło swoim zasięgiem 90 gmin, zarówno w obrębie Związku Subregionu Centralnego (w tym 41 gmin należących do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii), a także przyległe gminy z sąsiednich subregionów (m.in. Myszków i Koziegłowy) oraz z województwa opolskiego i małopolskiego.

Na trakcie opracowywania Studium prowadzone były badania ankietowe w gospodarstwach domowych (w dniach od 19 września do 18 listopada 2017 roku), których celem było zebranie informacji na temat podróży wykonywanych przez osoby ankietowane w dniu roboczym

poprzedzającym dzień wywiadu. Na terenie Myszkowa przeprowadzono 326 wywiadów w 171 gospodarstwach domowych.

Informacja zbiorcza o osobach ankietowanych:

UCZESTNICZY ANKIETY - OSOBY			
PŁEĆ	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
kobieta	52,2%	15896	178
mężczyzna	47,8%	14554	148
Ogółem	100,0%	30450	326
WIEK	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
6-11 lat	4,1%	1236	4
12-18 lat	8,4%	2543	11
19-24 lat	5,3%	1609	8
25-44 lata	33,5%	10199	68
45-64 lata	30,7%	9357	106
65 i więcej lat	18,1%	5506	129
odmowa	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	30450	326
WYKSZTAŁCENIE (ukończone)	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
uczeń w szkole podstawowej	2,7%	826	3
podstawowe	9,4%	2868	17
gimnazjalne	2,8%	846	5
zawodowe	27,8%	8467	116
średnie	37,5%	11417	127
wyższe	19,8%	6026	58
odmowa	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	30450	326
GŁÓWNE ZAJĘCIE	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
uczeń	13,0%	3950	16
student	0,3%	77	1
pracujący poza domem	40,7%	12399	101
pracujący w domu	3,1%	954	12

emeryt/rencista	28,1%	8567	162
bezrobotny	11,8%	3581	29
pozostali	3,0%	923	5
odmowa	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	30450	326
DODATKOWE ZAJĘCIE	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
uczeń	0,0%	0	0
student	0,0%	0	0
pracujący poza domem	0,0%	0	0
pracujący w domu	1,6%	475	6
brak zajęcia dodatkowego	98,4%	29975	320
odmowa	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	30450	326
SPRAWNOŚĆ FIZYCZNA	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
pełna sprawność lub krótkotrwały uraz	81,6%	24834	238
lekkie ograniczenie ruchowe, ale porusza się samodzielnie	13,0%	3967	66
umiarkowane ograniczenia ruchowe - porusza się o lasce, o kulach itp.	3,8%	1170	16
znaczne ograniczenia ruchowe - porusza się samodzielnie na wózku inwalidzkim	1,5%	442	5
osoba porusza się tylko z opiekunem	0,1%	37	1
Ogółem	100,0%	30450	326
POSIADANIE PRAWA JAZDY	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
posiada	53,9%	16417	181
nie posiada	46,1%	14033	145
Ogółem	100,0%	30450	326
POSIADANIE UPRAWNIEŃ DO ULGI NA KOMUNIKACJĘ PUBLICZNĄ	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
posiada	16,2%	4931	55
nie posiada	83,2%	25348	270
nie wie	0,6%	171	1
Ogółem	100,0%	30450	326
POSIADANIE BILETU OKRESOWEGO	% w	Liczba	Liczba

	kolumnie*)	w populacji	w próbie
posiada	0,4%	126	1
nie posiada	99,6%	30324	325
nie wie	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	30450	326

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

Informacja zbiorcza o ankietowanych gospodarstwach:

UCZESTNICY ANKIETY - GOSPDARSTWA			
LICZBA OSÓB W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
1 osoba	14,3%	1998	30
2 osoby	39,3%	5504	83
3 osoby	30,4%	4261	40
4 osoby	12,2%	1707	13
5 lub więcej osób	3,9%	542	5
Ogółem	100,0%	14013	171
Średnia: 2,55	---	---	---
LICZBA OSÓB W WIEKU 6 LUB WIĘCEJ LAT W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
1 osoba	25,5%	3570	37
2 osoby	47,3%	6633	93
3 osoby	20,0%	2805	29
4 osoby	5,5%	764	9
5 lub więcej osób	1,7%	240	3
Ogółem	100,0%	14013	171
Średnia: 2,11	---	---	---
LICZBA SAMOCHODÓW W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
brak samochodów	39,7%	5569	72
1 samochód	50,6%	7097	85
2 samochody	9,6%	1347	14
3 lub więcej samochodów	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	14013	171
Średnia: 0,70	---	---	---

STRUKTURA TYPÓW SAMOCHODÓW W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	Średnia (%)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
Średni udział samochodów osobowych prywatnych	100,0%	14013	171
Średni udział samochodów osobowych służbowych	0,0%	0	171
Średni udział samochodów ciężarowych do 3,5t	0,0%	0	171
Średni udział samochodów ciężarowych powyżej 3,5t	0,0%	0	171
LICZBA ROWERÓW DLA DOROSŁYCH W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
brak rowerów	71,5%	10026	136
1 rower	18,1%	2542	21
2 rowery	8,7%	1214	13
3 lub więcej rowerów	1,7%	231	1
Ogółem	100,0%	14013	171
Średnia: 0,40	---	---	---

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

Informacja zbiorcza o podróżach osób ankietowanych:

PODRÓŻE			
PODRÓŻ W DNIU POPRZEDZAJĄCYM UDZIAŁ BADANIU	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
nie	17,5%	5333	79
tak	82,5%	25117	247
Ogółem	100,0%	30450	326
POWÓD NIEODBYWANIA PODRÓŻY	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
choroba	23,6%	1257	13
nie było potrzeby	48,3%	2576	51
praca w domu	4,9%	262	3
zła pogoda	0,0%	0	0
pobyt poza miejscem zamieszkania	0,9%	50	1
Inny powód lub odmowa	22,3%	1188	11
Ogółem	100,0%	5333	79
LICZBA WYKONANYCH PODRÓŻY	% w	Liczba	Liczba

	kolumnie*)	w populacji	w próbie
brak podróży	17,5%	5333	79
1 podróż	0,8%	236	3
2 podróże	76,5%	23305	235
3 podróże	1,7%	521	4
4 podróże	3,5%	1055	5
5 lub więcej podróży	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	30450	326
Średnia: 1,73	---	---	---

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

Informacja zbiorcza o ruchliwości osób ankietowanych:

RUCHLIWOŚĆ			
RUCHLIWOŚĆ OSÓB W PODRÓŻACH OGÓŁEM ORAZ W PODRÓŻACH PIESZYCH I NIEPIESZYCH.	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
Ogółem	1,73	52630	30450
podróż piesza	2,18	24611	11294
podróż niepiesza	2,03	28019	13823

RUCHLIWOŚĆ OSÓB W PODRÓŻACH OGÓŁEM			
PŁEĆ	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
Ogółem	1,73	52630	30450
kobieta	1,71	27207	15896
mężczyzna	1,75	25423	14554
WIEK	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
6-11 lat	2,00	2472	1236
12-18 lat	1,63	4155	2543
19-24 lat	1,57	2533	1609
25-44 lata	1,84	18769	10199
45-64 lata	1,72	16111	9357
65 i więcej lat	1,56	8589	5506
odmowa	-	-	0

GŁÓWNE ZAJĘCIE	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
uczeń	1,68	6627	3950
student	2,00	153	77
pracujący poza domem	1,86	23096	12399
pracujący w domu	1,09	1036	954
emeryt/rencista	1,52	13039	8567
bezrobotny	2,13	7629	3581
pozostali	1,14	1050	923
odmowa	-	-	0
MOTYWACJA PODRÓŻY	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
dom-praca	2,03	20913	10316
dom-nauka	2,00	5864	2932
dom-inne	2,23	20508	9197
praca-dom	-	-	0
nauka-dom	-	-	0
inne-dom	-	-	0
niezwiązane z domem	2,00	5345	2672
brak informacji	-	-	0
SPOSÓB REALIZACJI PODRÓŻY	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
pieszo	2,18	24611	11294
samochodem osobowym jako kierowca	2,02	15901	7878
samochodem osobowym jako pasażer	1,97	7115	3620
tramwajem	-	-	0
trolejbusem	-	-	0
autobusem miejskim	2,16	1387	643
pociągiem	2,37	1605	677
rowerem	2,00	1598	799
skuterem, motocyklem	-	-	0
samochodem osobowym i transportem zbiorowym	-	-	0
rowerem i transportem zbiorowym	-	-	0
samochodem ciężarowym	-	-	0
innym środkiem transportu (autobus	2,00	412	206

pozamiejski, bus, taxi)			
inną kombinacją kilku środków transportu	-	-	0
brak informacji	-	-	0

RUCHLIWOŚĆ OSÓB W PODRÓŻACH PIESZYCH I NIEPIESZYCH			
TYP PODRÓŻY	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
Ogółem	1,73	52630	30450
podróż piesza	0,81	24611	11294
podróż niepiesza	0,92	28019	13823
podróż piesza ogółem	0,81	24611	11294
PŁEĆ	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
kobieta	0,89	14083	6350
mężczyzna	0,72	10528	4944
WIEK	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
6-11 lat	2,00	2472	1236
12-18 lat	1,63	4155	2078
19-24 lat	0,82	1318	659
25-44 lata	0,58	5936	2279
45-64 lata	0,75	6992	3241
65 i więcej lat	0,68	3738	1801
odmowa	-	-	0
GŁÓWNE ZAJĘCIE	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
uczeń	1,68	6627	3314
student	-	-	0
pracujący poza domem	0,37	4527	2289
pracujący w domu	0,22	207	103
emeryt/rencista	0,81	6898	3381
bezrobotny	1,77	6352	2207
pozostali	-	-	0
odmowa	-	-	0
MOTYWACJA PODRÓŻY	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób

dom-praca	0,46	4777	2414
dom-nauka	1,95	5711	2855
dom-inne	1,36	12530	5228
praca-dom	-	-	0
nauka-dom	-	-	0
inne-dom	-	-	0
niezwiązane z domem	0,60	1593	797
brak informacji	-	-	0
SPOSÓB REALIZACJI PODRÓŻY	Średnia liczba podróży	Łączna liczba podróży	Liczba osób
pieszo	-	-	0
samochodem osobowym jako kierowca	2,02	15901,16	7878
samochodem osobowym jako pasażer	1,97	7115,15	3620
tramwajem	-	-	0
trolejbusem	-	-	0
autobusem miejskim	2,16	1387,48	643
pociągiem	2,37	1605,27	677
rowerem	2,00	1598,01	799
skuterem, motocyklem	-	-	0
samochodem osobowym i transportem zbiorowym	-	-	0
rowerem i transportem zbiorowym	-	-	0
samochodem ciężarowym	-	-	0
innym środkiem transportu (autobus pozamiejski, bus, taxi)	2,00	411,83	206
inną kombinacją kilku środków transportu	-	-	0

Informacja zbiorcza o motywacjach podróży osób ankietowanych:

MOTYWACJE PODRÓŻY			
MOTYWACJA PODRÓŻY	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
dom-praca	19,6%	10316	82
dom-nauka	5,6%	2932	14
dom-inne	19,5%	10253	130
praca-dom	21,3%	11219	90
nauka-dom	6,8%	3566	16

inne-dom	21,1%	11128	142
niezwiązane z domem	6,1%	3217	31
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	52630	505
STRUKTURA MOTYWACJI PODRÓŻY WEDŁUG PŁCI	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
KOBIETY:			
dom-praca	24,0%	4701	41
dom-nauka	16,9%	1277	7
dom-inne	4,7%	6539	75
praca-dom	27,1%	4601	41
nauka-dom	5,3%	1277	7
inne-dom	0,0%	7377	85
niezwiązane z domem	100,0%	1435	16
brak informacji	22,1%	0	0
Ogółem	24,0%	27207	272
MĘŻCZYŹNI:			
dom-praca	6,5%	5615	41
dom-nauka	14,6%	1655	7
dom-inne	26,0%	3714	55
praca-dom	9,0%	6618	49
nauka-dom	14,8%	2289	9
inne-dom	7,0%	3751	57
niezwiązane z domem	0,0%	1782	15
brak informacji	100,0%	0	0
Ogółem	6,5%	25423	233
STRUKTURA MOTYWACJI PODRÓŻY WEDŁUG WIEKU:	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
6-11 lat			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	50,0%	1236	4
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	50,0%	1236	4
inne-dom	0,0%	0	0

niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	2472	8
12-18 lat			
dom-praca	3,6%	149	1
dom-nauka	31,1%	1294	6
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	3,6%	149	1
nauka-dom	46,4%	1928	8
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	15,3%	634	2
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	4155	18
19-24 lat			
dom-praca	29,6%	749	3
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	15,5%	392	2
praca-dom	29,6%	749	3
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	20,4%	518	3
niezwiązane z domem	5,0%	126	1
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	2533	12
25-44 lat			
dom-praca	29,0%	5445	35
dom-nauka	1,8%	341	3
dom-inne	12,5%	2352	10
praca-dom	31,3%	5873	37
nauka-dom	1,8%	341	3
inne-dom	15,3%	2875	15
niezwiązane z domem	8,2%	1542	11
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	18769	114
45-64 lata			
dom-praca	21,3%	3426	37

dom-nauka	0,4%	60	1	
dom-inne	25,8%	4149	40	
praca-dom	23,9%	3851	42	
nauka-dom	0,4%	60	1	
inne-dom	25,4%	4089	39	
niezwiązane z domem	2,9%	475	6	
brak informacji	0,0%	0	0	
Ogółem	100,0%	16111	166	
65 i więcej lat				
dom-praca	6,4%	546	6	
dom-nauka	0,0%	0	0	
dom-inne	39,1%	3359	78	
praca-dom	7,0%	597	7	
nauka-dom	0,0%	0	0	
inne-dom	42,5%	3646	85	
niezwiązane z domem	5,1%	440	11	
brak informacji	0,0%	0	0	
Ogółem	100,0%	8589	187	
STRUKTURA MOTYWACJI PODRÓŻY WEDŁUG ZAJĘCIA		% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
Uczeń				
dom-praca	2,3%	149	1	
dom-nauka	38,2%	2530	10	
dom-inne	0,0%	0	0	
praca-dom	2,3%	149	1	
nauka-dom	47,7%	3164	12	
inne-dom	0,0%	0	0	
niezwiązane z domem	9,6%	634	2	
brak informacji	0,0%	0	0	
Ogółem	100,0%	6627	26	
Student				
dom-praca	0,0%	0	0	
dom-nauka	50,0%	77	1	
dom-inne	0,0%	0	0	
praca-dom	0,0%	0	0	

nauka-dom	50,0%	77	1
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	153	2
Pracujący poza domem			
dom-praca	42,3%	9767	76
dom-nauka	0,6%	137	2
dom-inne	1,9%	436	4
praca-dom	45,6%	10541	82
nauka-dom	0,6%	137	2
inne-dom	2,7%	626	5
niezwiązane z domem	6,3%	1451	12
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	23096	183
Pracujący w domu			
dom-praca	14,8%	153	2
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	27,8%	288	3
praca-dom	14,8%	153	2
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	35,2%	365	4
niezwiązane z domem	7,4%	77	1
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	1036	12
Emeryt / rencista			
dom-praca	1,9%	246	3
dom-nauka	1,4%	188	1
dom-inne	43,1%	5618	100
praca-dom	2,9%	375	5
nauka-dom	1,4%	188	1
inne-dom	45,3%	5905	107
niezwiązane z domem	4,0%	518	12
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	13039	229

Bezrobotny			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	47,6%	3630	22
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	48,6%	3707	23
niezwiązane z domem	3,8%	291	2
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	7629	47
Pozostali			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	26,6%	280	1
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	50,0%	525	3
niezwiązane z domem	23,4%	245	2
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	1050	6
STRUKTURA MOTYWACJI PODRÓŻY WEDŁUG TYPU PODRÓŻY	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
Podróż piesza			
dom-praca	10,3%	2414	22
dom-nauka	12,2%	2855	13
dom-inne	23,6%	5548	60
praca-dom	10,2%	2404	22
nauka-dom	14,9%	3490	15
inne-dom	24,1%	5660	63
niezwiązane z domem	4,6%	1091	9
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	23462	204
Podróż niepiesza			
dom-praca	27,1%	7902	60

dom-nauka	0,3%	77	1
dom-inne	16,1%	4704	70
praca-dom	30,2%	8815	68
nauka-dom	0,3%	77	1
inne-dom	18,7%	5468	79
niezwiązane z domem	7,3%	2126	22
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	29168	301

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

MOTYWACJE PODRÓŻY			
STRUKTURA MOTYWACJI PODRÓŻY WEDŁUG PORY DOBY	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
cała podróż w szczycie porannym (6-10)			
dom-praca	43,8%	8793	71
dom-nauka	14,6%	2932	14
dom-inne	19,3%	3888	45
praca-dom	1,8%	354	1
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	8,3%	1668	8
niezwiązane z domem	12,2%	2461	20
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	20097	159
cała podróż w szczycie popołudniowym (14-18)			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	14,3%	2006	19
praca-dom	68,8%	9676	80
nauka-dom	3,9%	542	3
inne-dom	10,4%	1458	16
niezwiązane z domem	2,7%	376	3
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	14057	121
początek podróży w szczycie porannym			
dom-praca	0,0%	0	0

dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	100,0%	119	1
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	119	1
początek podróży w szczycie popołudniowym			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	100,0%	237	3
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	237	3
koniec podróży w szczycie porannym			
dom-praca	75,0%	256	2
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	25,0%	85	1
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	341	3
koniec podróży w szczycie popołudniowym			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	49,2%	121	1
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	50,8%	124	3

niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	245	4
cała podróż poza szczytami			
dom-praca	7,3%	1267	9
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	24,6%	4273	65
praca-dom	6,2%	1068	8
nauka-dom	17,4%	3025	13
inne-dom	42,3%	7332	107
niezwiązane z domem	2,2%	379	8
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	17343	210

**) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia*

MOTYWACJE PODRÓŻY			
STRUKTURA MOTYWACJI PODRÓŻY W ZALEŻNOŚCI OD SPOSOBU	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
pieszo			
dom-praca	10,3%	2414	22
dom-nauka	12,2%	2855	13
dom-inne	23,6%	5548	60
praca-dom	10,2%	2404	22
nauka-dom	14,9%	3490	15
inne-dom	24,1%	5660	63
niezwiązane z domem	4,6%	1091	9
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	23462	204
samochodem osobowym jako kierowca			
dom-praca	31,9%	5102	38
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	12,1%	1941	29
praca-dom	36,2%	5789	46
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	14,0%	2240	35

niezwiązane z domem	5,9%	938	13
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	16010	161
samochodem osobowym jako pasażer			
dom-praca	21,7%	1608	13
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	17,7%	1313	24
praca-dom	26,1%	1936	15
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	20,9%	1551	26
niezwiązane z domem	13,5%	1000	8
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	7408	86
autobusem miejskim			
dom-praca	3,2%	78	1
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	47,3%	1147	13
praca-dom	3,2%	78	1
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	46,3%	1123	12
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	2425	27
pociągiem			
dom-praca	39,5%	515	4
dom-nauka	5,9%	77	1
dom-inne	6,6%	85	1
praca-dom	16,5%	215	1
nauka-dom	5,9%	77	1
inne-dom	25,7%	336	3
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	1305	11
rowerem			
dom-praca	25,2%	393	3

dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	14,0%	218	3
praca-dom	34,7%	540	3
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	14,0%	218	3
niezwiązane z domem	12,1%	188	1
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	1558	13
skuterem, motocyklem			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	0,0%	0	0
samochodem osobowym i transp. zbiorowym			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	0,0%	0	0
rowerem i transportem zbiorowym			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	0,0%	0	0
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	0,0%	0	0

niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	0,0%	0	0
innym środkiem transportu (autobus pozamiejski, bus, taxi)			
dom-praca	50,0%	206	1
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	50,0%	206	1
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	412	2
inną kombinacją kilku środków transportu			
dom-praca	0,0%	0	0
dom-nauka	0,0%	0	0
dom-inne	0,0%	0	0
praca-dom	100,0%	50	1
nauka-dom	0,0%	0	0
inne-dom	0,0%	0	0
niezwiązane z domem	0,0%	0	0
brak informacji	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	50	1

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

Informacja zbiorcza o motywacji celu (końca) podróży

MOTYWACJE PODRÓŻY			
KONIEC PODRÓŻY: MOTYWACJA	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
dom	49,2%	25913	248
miejsce pracy	22,1%	11645	94
szkoła	6,8%	3566	16
uczelnia	0,0%	0	0
miejsce robienia zakupów lub korzystania z	9,3%	4891	77

usług			
miejsce rozrywki, rekreacji, wypoczynku	0,2%	126	1
miejsce odwiedzin u rodziny lub znajomych	3,6%	1917	23
miejsce załatwiania spraw służbowych	0,0%	24	1
miejsce podwożenia lub odprowadzania (np. dziecka)	1,5%	796	2
urząd, miejsce załatwiania spraw administracyjnych	2,6%	1382	10
przychodnia, szpital, wizyta u lekarza	2,2%	1167	17
inne miejsce	2,3%	1204	16
brak danych	0,0%	0	0
Ogółem	100,0%	52630	505

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

Informacja zbiorcza o motywacjach wyboru środka transportu przez osoby ankietowane:

WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU			
POWODY WYBORU DO PODRÓŻY SAMOCHODU OSOBOWEGO	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
mam samochód	64,972%	4691	38
pewność dojazdu na czas do celu podróży	5,206%	376	7
ryzyko spóźnienia się do celu podróży	2,934%	212	2
warunki atmosferyczne	0,778%	56	2
brak poczucia bezpieczeństwa osobistego	5,057%	365	2
charakter pracy wymaga samochodu	1,759%	127	2
prestż	4,807%	347	4
relatywnie niski koszt dojazdu z wykorzystaniem transportu indywidualnego	0,000%	0	0
inne	0,511%	37	1
wygoda korzystania z samochodu (mobilność)	83,873%	6055	62
brak połączenia transportem zbiorowym	4,235%	306	3
brak bezpośredniego połączenia (bez przesiadki)	14,072%	1016	7
zatłoczenie środków transportu zbiorowego	2,732%	197	2
rzadko kursujący transport zbiorowy (nieodpowiednia częstotliwość kursowania)	2,775%	200	2
długi czas jazdy transportem zbiorowym	9,158%	661	6
duża odległość dla transportu zbiorowego	1,021%	74	2

zły stan techniczny pojazdów transportu zbiorowego	1,062%	77	1
Ogółem	100,0%	7219	73
POWODY WYBORU DO PODRÓŻY TRANSPORTU ZBIOROWEGO	% w kolumnie*)	Liczba w populacji	Liczba w próbie
brak samochodu	69,121%	2155	21
pewność dojazdu na czas do celu podróży	0,000%	0	0
ryzyko spóźnienia się do celu podróży	0,000%	0	0
wygoda przejazdu transportem zbiorowym	10,993%	343	4
odpowiednia częstotliwość kursowania	0,000%	0	0
atrakcyjne ceny biletu	0,000%	0	0
dogodne połączenie transportem zbiorowym	6,889%	215	1
złe warunki atmosferyczne	0,000%	0	0
inne	0,000%	0	0
brak prawa jazdy	29,680%	925	12
awaria samochodu	0,000%	0	0
samochód zajęty przez inną osobę	4,282%	134	2
za duży koszt jazdy samochodem	0,000%	0	0
blisko do celu	5,464%	170	3
brak parkingu	0,000%	0	0
brak wolnych miejsc parkingowych/ trudność ze znalezieniem wolnych miejsc parkingowych	1,781%	56	1
zatłoczenie ulic	2,808%	88	2
Ogółem	100,000%	3118	31

*) - Podstawa obliczeń: wszystkie gospodarstwa biorące udział w badaniu. Zbiór danych został poddany procedurze ważenia

4.2. Podsystem parkowania

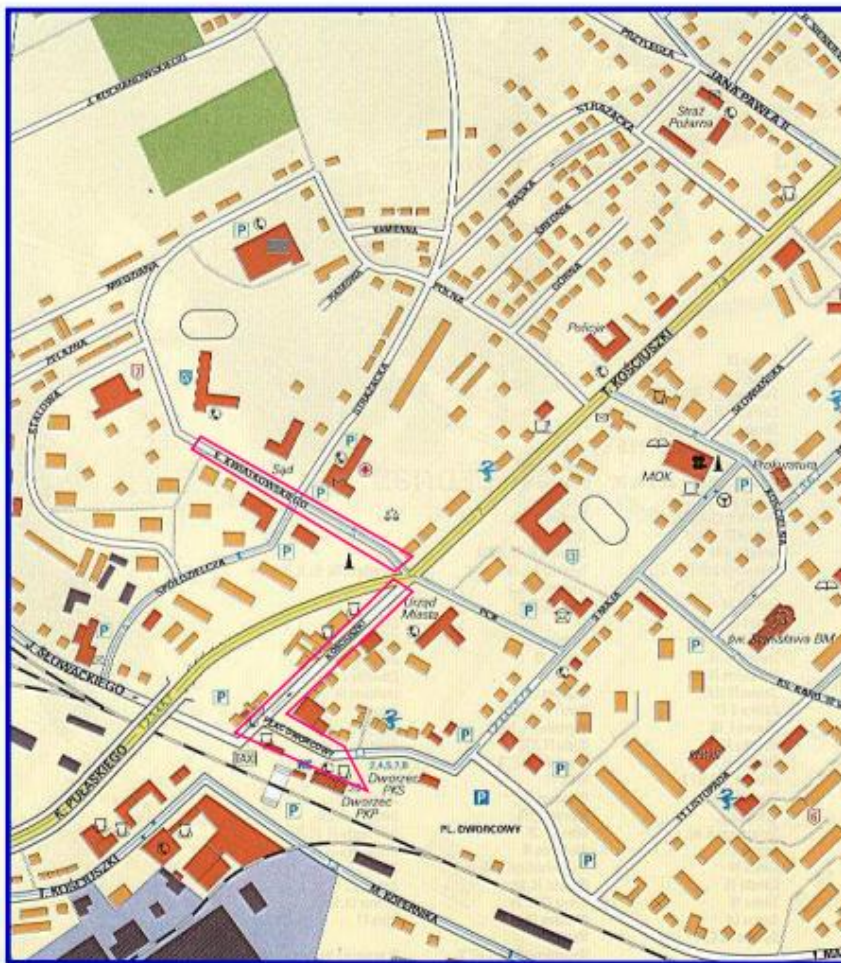
W Myszkowie od 2008 r. funkcjonuje „strefa płatnego parkowania”. Została wprowadzona Uchwałą Rady Miasta Myszkowa Nr XVIII/152/08 z dnia 26 marca 2008 r. w sprawie ustalenia stref płatnego parkowania, wysokości i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach gminnych w strefach płatnego parkowania na obszarze miasta Myszków.

LOKALIZACJA STREF PŁATNEGO PARKOWANIA NA DROGACH GMINNYCH W MYSZKOWIE

Strefy płatnego parkowania obejmuje ulice:

pierwsza strefa - ul. Kosciuszki na odcinku - od drogi wojewódzkiej nr 793 do ul. Plac Dworcowy i ul. Plac Dworcowy - na całej długości

druga strefa - ul. Kwiatkowskiego - od drogi wojewódzkiej nr 793 do ogrodzenia Zespołu Szkół Zawodowyci



Granice stref płatnego parkowania

Źródło: <https://www.miastomyszkow.pl/>

LOKALIZACJA STREF PŁATNEGO PARKOWANIA W MYSZKOWIE

Zasady działania stref określa Regulamin funkcjonowania stref płatnego parkowania w Mysłowice – w aktualnej wersji wprowadzony poprzez Uchwałę Nr XLI/328/17 Rady Miasta w Mysłowice z dnia 28 grudnia 2017 r.

4.3. Podsystem rowerowy

4.3.1. Wstęp

W woj. śląskim praktycznie do 2014 r. nikt nie podejmował tematyki tworzenia systemu tras rowerowych na skalę ponad gminną.

Systemy tras rowerowych - zgodne z wyjściową koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych (ŚSTR - Jedn. Autorska: Zakład Wielobranżowy Piotr Rościszewski Gliwice) powstały w rejonach Cieszyna, Bierunia i Gliwic, obejmując teren działania Stowarzyszenia „Olza” w Cieszynie (Euroregion Śląska Cieszyńskiego) oraz powiaty bieruńsko-lędziński i gliwicki.

Zgodne z koncepcją ŚSTR są również niektóre trasy w rejonie Bielska-Białej, Częstochowy, **Myszkowa**, Pszczyny, Raciborza, Rybnika i Wodzisławia Śląskiego.

4.3.2. Systemy regionalne

Zorganizowane na większą skalę działania ponad gminne zostały podjęte przez:

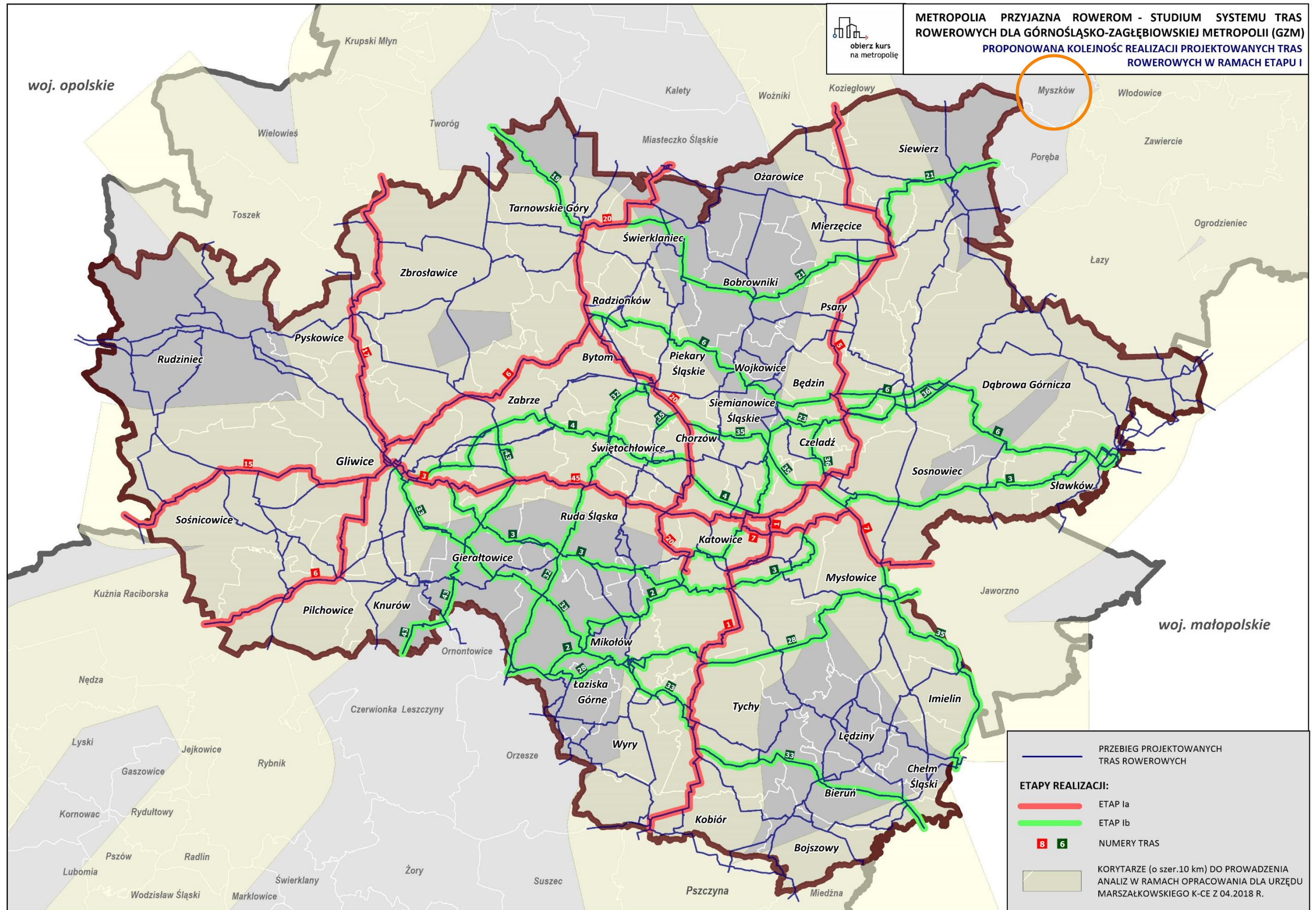
a) Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM) w Katowicach, czego wynikiem było opracowanie pt.:

- „METROPOLITALNE STUDIUM SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GZM” (Jedn. autorska - PPU INKOM S.C. Katowice, 2014 r.)

oraz jego późniejsza **aktualizacja i rozszerzenie**:

- „METROPOLIA PRZYJAZNA ROWEROM – STUDIUM SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GÓRNOŚLĄSKO – ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM)” (Jedn. autorska - PPU INKOM SP.J. Katowice, 2018 r.).

Na następnej stronie opracowania zamieszczono **rysunek** z ww. studium „**PROPONOWANA KOLEJNOŚĆ REALIZACJI PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W RAMACH ETAPU I**” obrazujący wyprowadzenie przebiegu jednych z podstawowych tras systemu GZM - o numerach 5 oraz 21 – w rejonie Myszkowa i Koziegłów oraz Poręby, proponowanych do realizacji w etapach Ia oraz Ib.



PROPONOWANA KOLEJNOŚĆ REALIZACJI PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W RAMACH ETAPU I

b) Województwo Śląskie Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego Katowice

Ich wynikiem było opracowanie studialne pt.:

- „EKSPERTYZA W ZAKRESIE UWARUNKOWAŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH ROZWOJU TRANSPORTU ROWEROWEGO W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM” (Jedn. autorska - PPU INKOM SP.J. Katowice, 2018 r.).

Na następnej i kolejnej stronie opracowania zamieszczono **rysunki** z ww. studium:

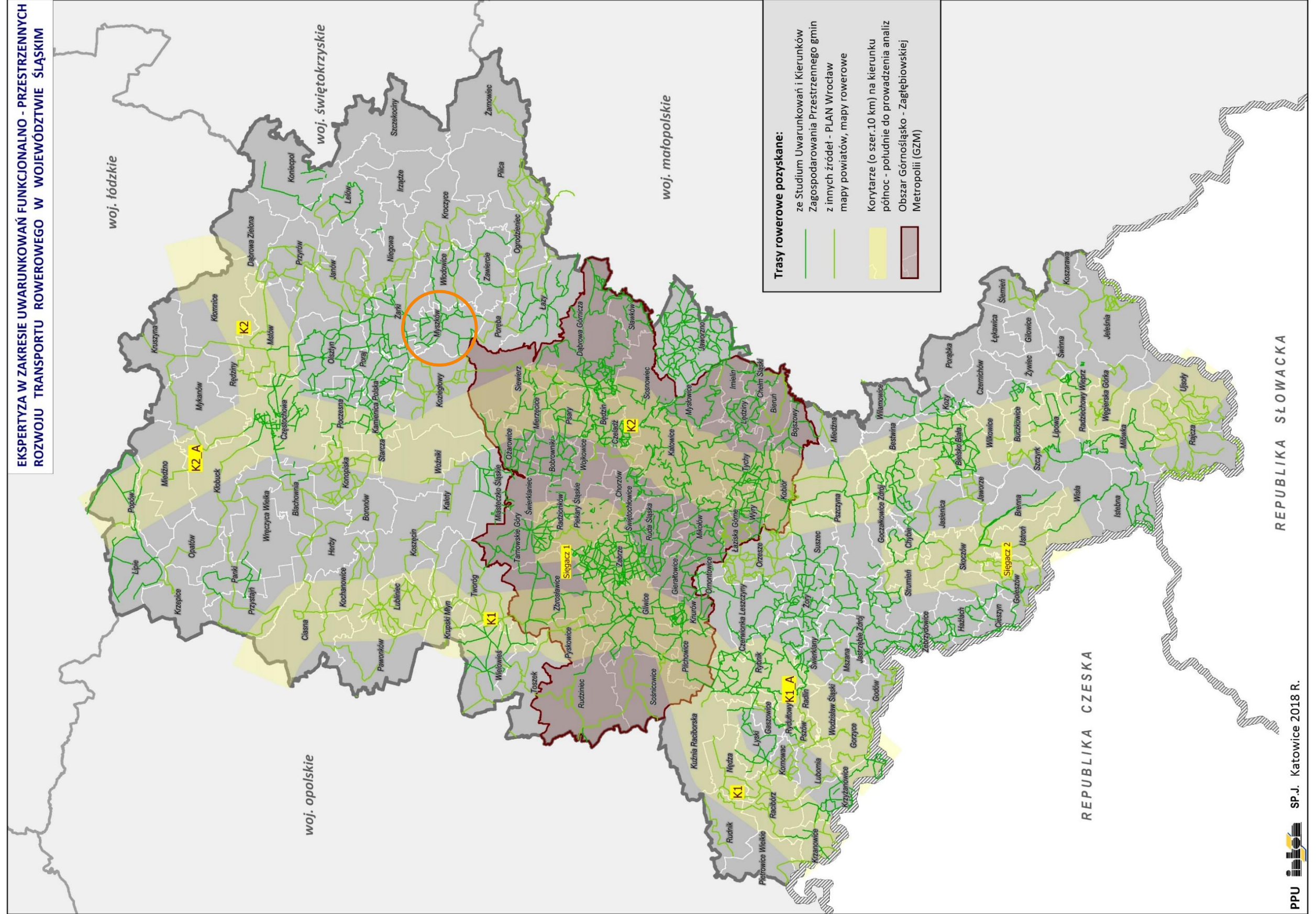
- **„TRASY ROWEROWE SUIKZP GMIN ORAZ INNYCH ŹRÓDEŁ W KORYTARZACH NA KIERUNKU PÓŁNOC-POŁUDNIE”**

oraz

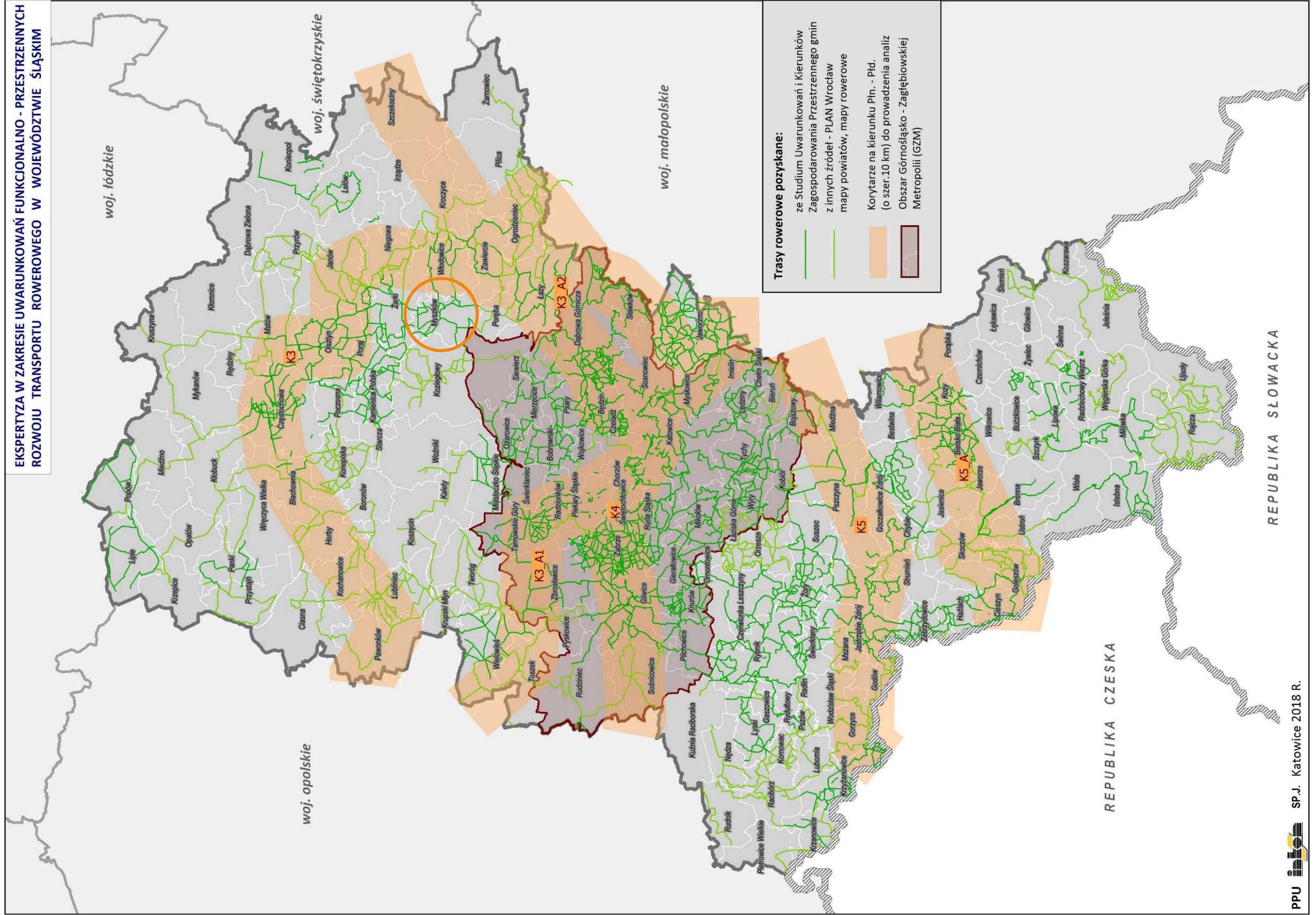
- **„TRASY ROWEROWE SUIKZP GMIN ORAZ INNYCH ŹRÓDEŁ W KORYTARZACH NA KIERUNKU WSCHÓD-ZACHÓD”,**

obrazujące przebieg tras rowerowych udostępnionych autorom przez gminy w ramach prac nad EKSPERTYZĄ w kontekście zbliżenia ich lokalizacji do korytarzy potencjalnych tras wojewódzkich o szer. 10 km, służących prowadzeniu w ramach ww. opracowania szeregu rozbudowanych analiz funkcjonalno-przestrzennych.

Planowane korytarze podstawowych tras rowerowych województwa śląskiego wydają się być bliżej terenu Myszkowa w wersji obrazującej ich schemat na kierunku wschód-zachód.



TRASY ROWEROWE SUIKZP GMIN ORAZ INNYCH ŹRÓDEŁ W KORYTARZACH NA KIERUNKU PÓŁNOC-POŁUDNIE



TRASY ROWEROWE SUIKZP GMIN ORAZ INNYCH ŹRÓDEŁ W KORYTARZACH NA KIERUNKU WSCHÓD-ZACHÓD

4.3.3. Systemy tras rowerowych - powiatowy oraz miejski

Na następnej i kolejnej stronie opracowania zamieszczono natomiast **rysunki** obrazujące stan istniejący oraz aspekty rozwojowe systemu tras rowerowych na terenie powiatu myszkowskiego oraz układu miejskiego:

- „**SYSTEM TRAS (ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH/PLANOWANYCH) NA TERENIE POWIATU MYSZKOWSKIEGO**” - mapa przekazana autorom przez Powiatowy Zarząd Dróg w Myszkowie

oraz

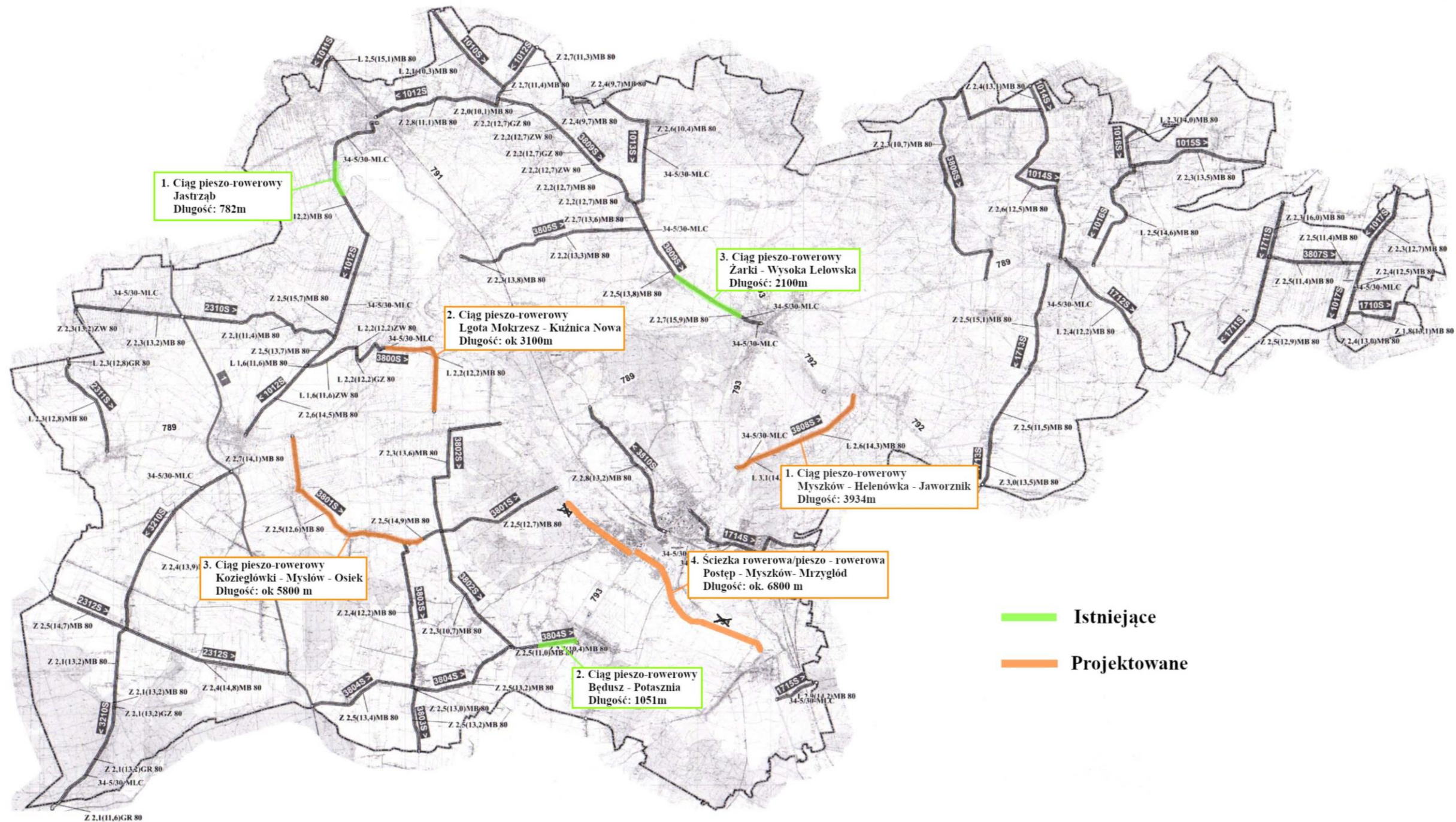
- „**SYSTEM TRAS (ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH/PLANOWANYCH) NA TERENIE MYSZKOWA**” - mapa przekazana autorom przez pion planowania przestrzennego UM/Pracownię Urbanistyczną w Rybniku – jedn. autorską projektu bieżącej aktualizacji Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP) Myszkowa, stanowiąca adaptację wewnętrznego wstępnego sieciowego opracowania koncepcyjnego UM Myszków dot. rozwoju tras rowerowych na terenie miasta (oprac. „Założenia do koncepcji ścieżek rowerowych na terenie miasta Myszkowa” - zespół w składzie: mgr inż. arch. Grażyna Szmiida – Wydział Nieruchomości i Urbanistyki mgr inż. arch. Artur Uchnast – Wydział Infrastruktury Miejskiej i Inwestycji – aktualizacja: grudzień 2013 r.).

Informacje na temat własnych **zamierzeń projektowych/realizacyjnych** związanych z rozwojem tras rowerowych w korytarzach dróg wojewódzkich na terenie Myszkowa przekazał także **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach** w postaci rozproszonych rozwiązań sytuacyjnych, stanowiących wyciąg z Projektu Zagospodarowania Terenu - obrazujący ciągi pieszo-rowerowe na terenie gminy Myszków już zrealizowane, bądź realizowane w ramach inwestycji:

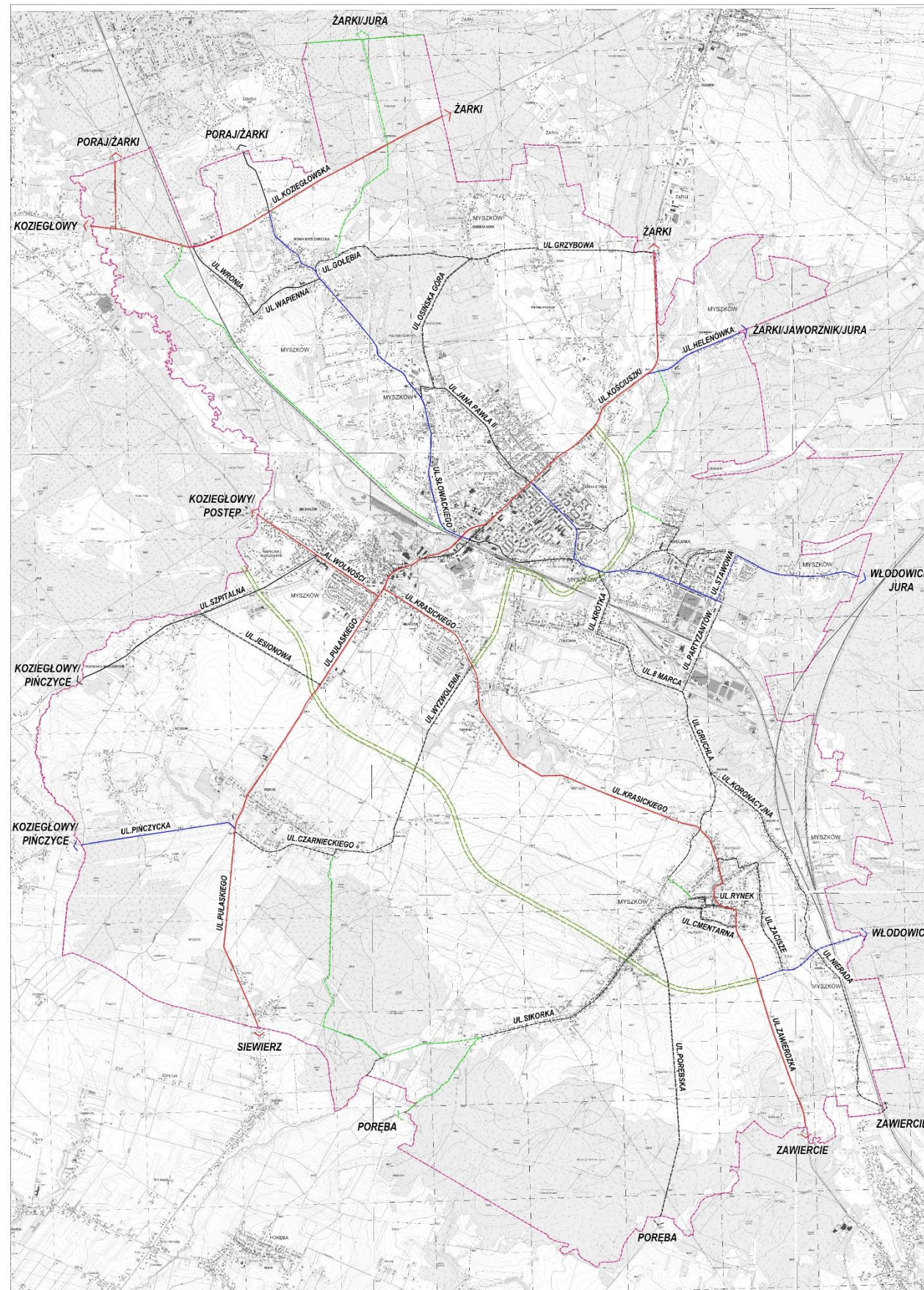
- przebudowa DW 791 od DK 1 do DK 78,
- budowa obwodnicy Myszkowa w ciągu DW 791,
- przebudowa DW 793 na odcinku Żarki – Myszków.



Powiat myszkowski - model sieci dróg

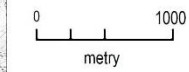







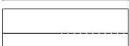


Źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Mysłkowie




STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA MYSZKOWA - III EDYCJA

SCHEMAT NR 34 - UKŁAD DRÓG I ŚCIEŻEK ROWEROWYCH



-  GRANICE ADMINISTRACYJNE MIASTA
-  ŚCIEŻKI ROWEROWE LUB DROGI ROWEROWE O CHARAKTERZE KOMUNIKACYJNYM (POŁĄCZENIA MIEJSC/PUNKTÓW NA TERENIE MIASTA, POŁĄCZENIA Z SASIEDNIMI GMINAMI) PRZEWDYWANE DO REALIZACJI W I ETAPIE
-  ŚCIEŻKI ROWEROWE LUB DROGI ROWEROWE O CHARAKTERZE REKREACYJNYM PRZEWDYWANE DO REALIZACJI W II ETAPIE
-  ŚCIEŻKI ROWEROWE LUB DROGI ROWEROWE W CIĄGU DRÓG WOJEWÓDZKICH
-  ŚCIEŻKI ROWEROWE LUB DROGI ROWEROWE W CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH
-  ŚCIEŻKI ROWEROWE LUB DROGI ROWEROWE W CIĄGU DRÓG GMINNYCH
-  ŚCIEŻKI ROWEROWE LUB DROGI ROWEROWE PROWADZONE PO DROGACH WEWNĘTRZNYCH I DOJAZDOWYCH(NIEPUBLICZNYCH) ORAZ PO DZIAŁKACH GRUNTU O NIEUREGULOWANYM STANIE PRAWNYM LUB WŁAŚNOŚCI OSÓB PRYWATNYCH, TERENIE PKP
-  PRZEWDYWANA ŚCIEŻKA/DROGA ROWEROWA WZDŁUŻ POŁUDNIOWEJ I WSCHODNIEJ OBWODNICY MIASTA

 Opracowano w Pracowni Urbanistycznej w Rybniku Sp. z o.o.

SYSTEM TRAS (ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH/PLANOWANYCH) NA TERENIE MYSZKOWA

5. CHARAKTERYSTYKA ISTOTNYCH ELEMENTÓW ISTNIEJĄCEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA

Na następnej i kolejnej stronie opracowania zamieszczono:

- rysunek „**UKŁAD DROGOWY MIASTA OBJĘTY INWENTARYZACJĄ**”

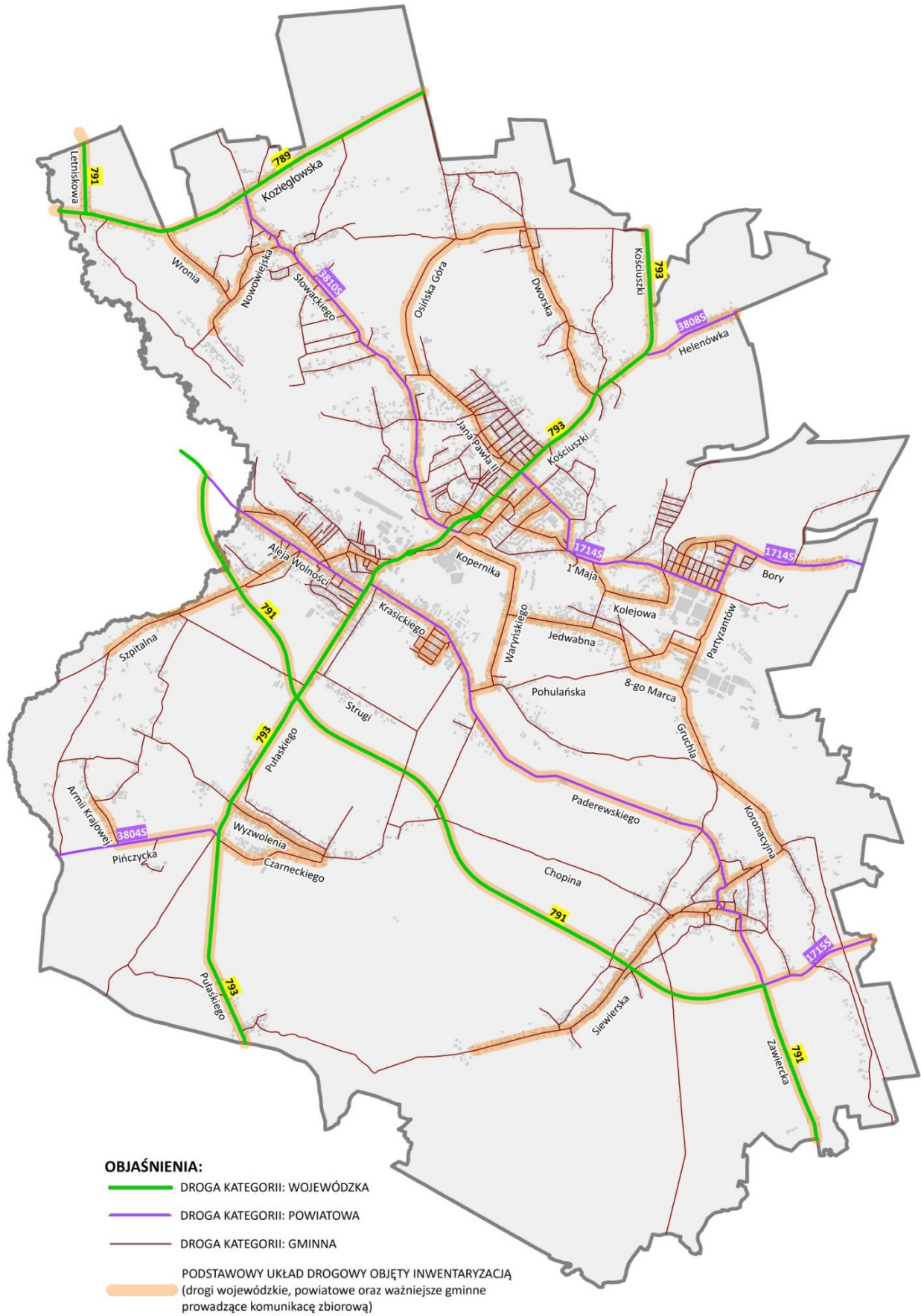
oraz

- tabelę „**WYKAZ DRÓG OBJĘTYCH INWENTARYZACJĄ**”.

Natomiast na dalszych - zamieszczono rezultaty uproszczonej inwentaryzacji (urbanistycznej) podstawowego układu drogowego miasta (do ważniejszych ulic klasy „lokalna” [L] włącznie - szczególnie tych dróg kategorii: gminna, które prowadzą komunikację zbiorową) przy uwzględnieniu następujących elementów/aspektów:

- rodzaj nawierzchni jezdni,
- nowe odcinki układu (oddane do użytkowania w 2018 roku i później) – szczególnie w rejonie terenów aktywności gospodarczej (TAG) oraz terenów rozwojowych mieszkalnictwa,
- obiekty inżynierskie,
- przejazdy kolejowe,
- sygnalizacje świetlne,

ujęte w rozbiciu zgodnym z klasyfikacją funkcjonalno-techniczną poszczególnych ciągów/dróg układu miasta.



- OBJAŚNIENIA:**
- DROGA KATEGORII: WOJEWÓDZKA
 - DROGA KATEGORII: POWIATOWA
 - DROGA KATEGORII: GMINNA
 - PODSTAWOWY UKŁAD DROGOWY OBJĘTY INWENTARYZACJĄ (drogi wojewódzkie, powiatowe oraz ważniejsze gminne prowadzące komunikację zbiorową)

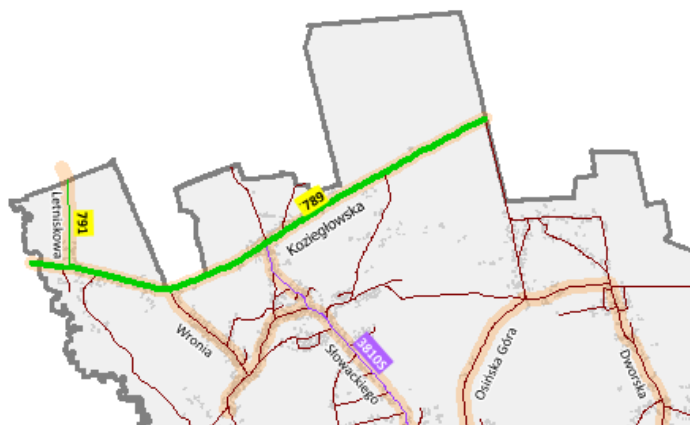
UKŁAD DROGOWY MIASTA OBJĘTY INWENTARYZACJĄ

WYKAZ DRÓG (UKŁADU PODSTAWOWEGO+) OBJĘTYCH INWENTARYZACJĄ

L.p.	Nr wg wykazu	Opis
1. Drogi wojewódzkie [DW]		
1.	1.1	DW 789 - ul. Koziegłowska
2.	1.2	DW 791 – tzw. „Południowa Obwodnica Myszkowa”
3.	1.3	DW 793 - ul. Pułaskiego, ul. Kościuszki
2. Drogi powiatowe [DP]		
4.	2.1	DP 3810S - ul. Słowackiego
5.	2.2	DP 3808S - ul. Helenówka
6.	2.3	DP 1714S - ul. Sikorskiego, ul. 1 Maja, ul. Stawowa, ul. Bory
7.	2.4	DP 3804S - ul. Pińczycka
8.	2.5	DP 1715S - ul. T. Marszałka
9.	2.6	DP ...S – ul. Zawiercka, ul. Krakowska, ul. Rynek, ul. Paderewskiego, ul. Krasickiego, ul. Aleja Wolności (DP oczekująca na nadanie numeru)
3. Drogi gminne [DG]		
10.	3.1	Ul. Wronia
11.	3.2	Ul. Nowowiejska
12.	3.3	Ul. Grzybowa
13.	3.4	Ul. Dworska
14.	3.5	Ul. Osińska Góra
15.	3.6	Ul. Jana Pawła II
16.	3.7	Ul. Leśna
17.	3.8	Ul. Szpitalna
18.	3.9	Ul. Piłsudskiego
19.	3.10	Ul. Storczykowa
20.	3.11	Ul. Goździkowa
21.	3.12	Ul. Azaliowa
22.	3.13	Ul. Kwiatkowskiego
23.	3.14	Ul. PCK
24.	3.15	Ul. 3 Maja

25.	3.16	Ul. Skłodowskiej
26.	3.17	Ul. Kościelna
27.	3.18	Ul. 11 Listopada
28.	3.19	Ul. Wyszyńskiego
29.	3.20	Ul. Kolejowa
30.	3.21	Ul. Zamenhoffa
31.	3.22	Ul. Kopernika
32.	3.23	Ul. Waryńskiego
33.	3.24	Ul. Piękna
34.	3.25	Ul. Jedwabna
35.	3.26	Ul. Partyzantów
36.	3.27	Ul. 8 Marca
37.	3.28	Ul. Gruchła
38.	3.29	Ul. Koronacyjna
39.	3.30	Ul. Włodowska
40.	3.31	Ul. Królowej Jadwigi
41.	3.32	Ul. Siewierska
42.	3.33	Ul. Armii Krajowej
43.	3.34	Ul. Wyzwolenia
44.	3.35	Ul. Czarnieckiego
45.	3.36	Ul. Mrzygłodzka
46.	3.37	Ul. Modrzejowska
47.	3.38	Ul. Spółdzielcza
48.	3.39	Ul. Kościuszki

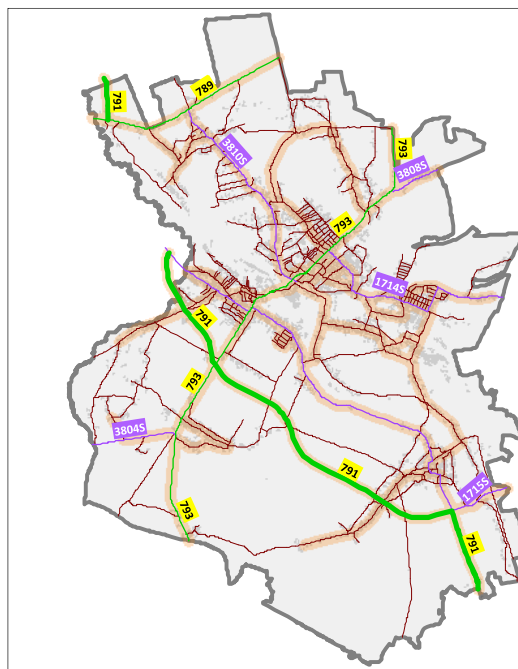
DROGI KATEGORII: WOJEWÓDZKA

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **1.1**Folder video: nr **2****DW 789** klasa: **główna** [G]**ul. Koziegłowska**

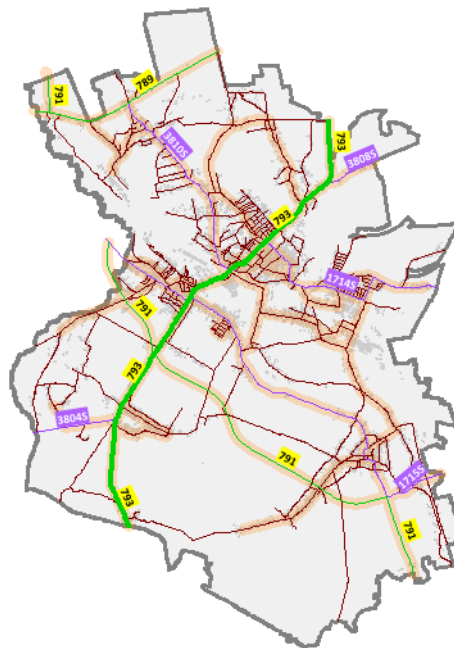
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	1. Most w ciągu DW 789 nad lokalnym ciekim
4.	Przejazdy kolejowe	1. Przejazd w poziomie jezdni z zaporami i sygnalizacja świetlną
5.	Sygnalizacja świetlna	1. Sygnalizacja świetlna tymczasowa w związku z budową ronda na skrzyżowaniu DW 789 z ul. Letniskową (fragment DW 791) – ruch wahadłowy na DW 789
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Stan nawierzchni na przejeździe kolejowym bardzo zły
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: **nr 1.2**Folder video: **nr 4****DW 791** - klasa: **główna** [G]

Ciąg ulic: (północna granica miasta) – **Letniskowa**
 – odc. o wspólnym przebiegu z DW789
 – (zach. granica miasta) – **Południowa Obwodnica**
Myszkowa - Zawiercka - (południowa granica miasta).



LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje – przebieg poza terenem zabudowanym
3.	Obiekty inżynierskie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiadukt w ciągu DW 791 nad drogą lokalną 2. Wiadukt w ciągu DW 791 nad drogą lokalną 3. Wiadukt w ciągu DW 791 nad ul. Siewierską 4. Wiadukt w ciągu DW 791 nad drogą lokalną
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: **nr 1.3**Folder video: **nr 1****DW 793** - klasa: **główna** [G]**ul. Kościuszki, ul. Pułaskiego**

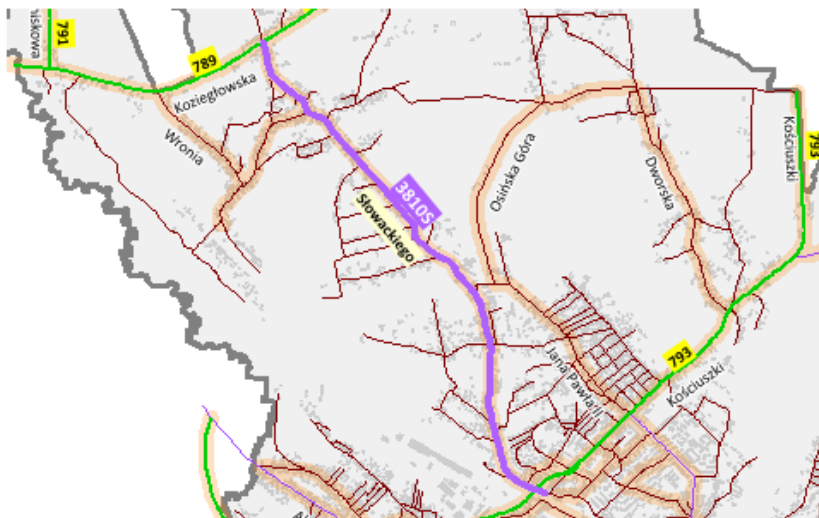
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przy budynkach użyteczności publicznej (biura, zakłady przemysłowe, kościoły) poza pasem drogowym 2. Wydzielone linią malowaną miejsca postojowe wzdłuż jezdni
3.	Obiekty inżynierskie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Most w ciągu DW 793 nad rzeką Warta 2. Most w ciągu DW 793 nad lokalnym ciekim 3. Wiadukt w ciągu DW 793 nad linią kolejową (rejon dworca Myszków) 4. Most w ciągu DW 793 nad lokalnym ciekim 5. Most w ciągu DW 793 nad lokalnym ciekim
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Na skrzyżowaniu ul. Pułaskiego z ul. Aleja Wolności 2. Na skrzyżowaniu ul. Pułaskiego z ul. Krasickiego 3. Na przejściu dla pieszych przez ul. Kościuszki 4. Na skrzyżowaniu ul. Pułaskiego - Sikorskiego - Jana Pawła II
6.	Trasy rowerowe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wydzielone i oznakowane poza pasem drogowym – nawierzchnia bitumiczna 2. Ciągi pieszo – rowerowe przy jezdni, nawierzchnia bitumiczna 3. Wydzielone z szerokości jezdni linią malowaną pasy dla rowerów, nawierzchnia bitumiczna
7.	Zjawiska nietypowe/ ograniczenia jezdni/ obiektów inżynierskich	Bardzo zły stan nawierzchni na dojazdach do wiaduktu w ciągu DW 793 nad linią kolejową
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

DROGI KATEGORII: POWIATOWA

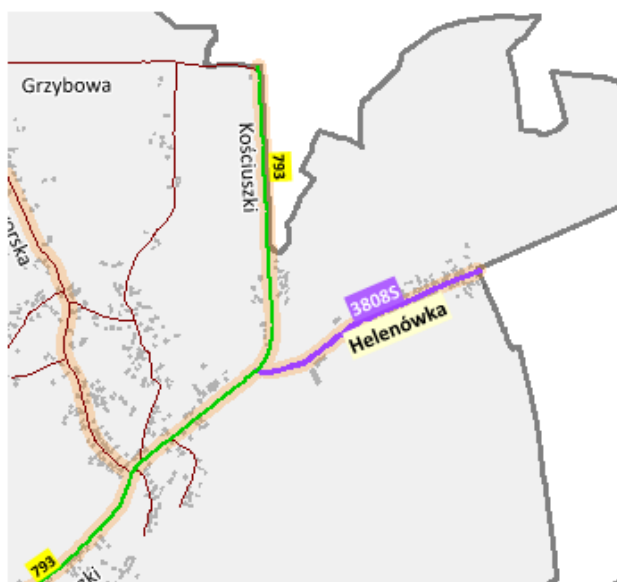
KARTA INWENTARYZACJI ULICY

Pozycja zestawienia dróg: nr 2.1
Folder video: nr 15

DP 3810S - klasa: zbiorcza [Z]
ul. Słowackiego



LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Lokalnie przy sklepach, biurach, zakładach przemysłowych
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

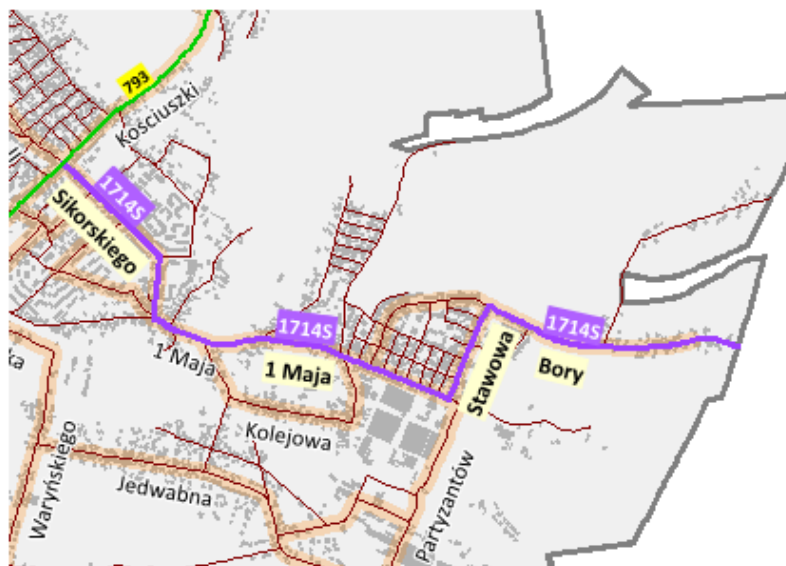
KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **2.2**Folder video: nr **26****DP 3808S** - klasa: **zbiorcza [Z]**ul. **Helenówka**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Na chodnikach i poboczach przy posesjach
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

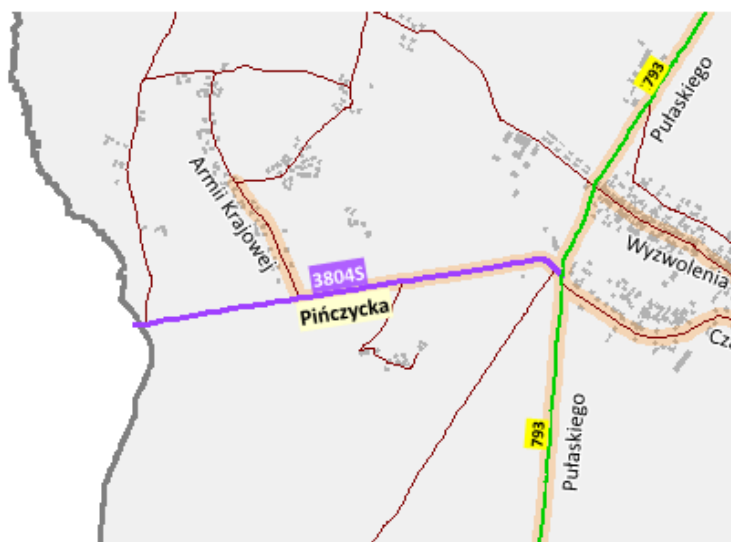
KARTA INWENTARYZACJI ULICY

Pozycja zestawienia dróg: nr **2.3**
Folder video: nr **20**

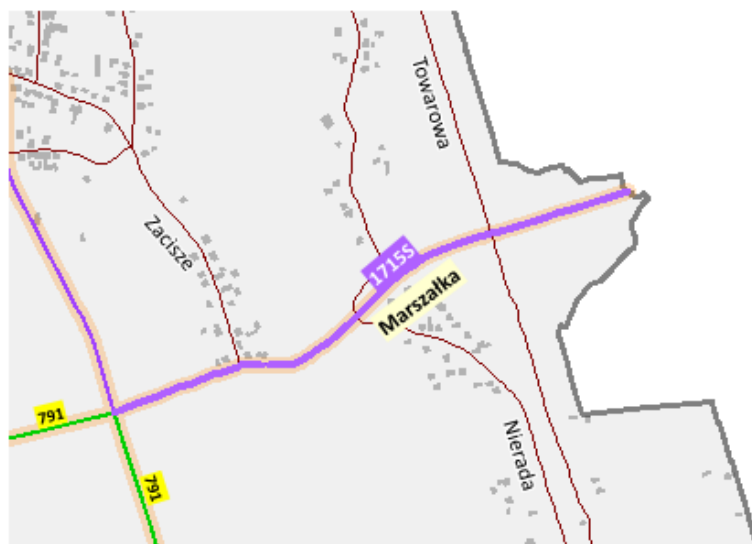
DP 1714S - klasa: **zbiorcza [Z]**
ul. Sikorskiego, ul. 1 Maja,
ul. Stawowa, ul. Bory



LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Występuje jedynie w ciągu ul. Sikorskiego: 1. Przy budynkach wielorodzinnych poza pasem drogowym 2. Przy cmentarzu w granicach pasa drogowego 3. Przy pawilonach usługowych w granicach pasa drogowego 4. Przy krawędzi jezdni na wydzielonych miejscach postojowych skośnie do osi drogi
3.	Obiekty inżynierskie	1. Most w ciągu ul. 1 Maja nad lokalnym ciekim
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Jedynie na ul. Bory znak szlaku rowerowego na słupie elektrycznym
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **2.4**Folder video: nr **10****DP 3804S** - klasa: zbiorcza [Z]**ul. Pińczycka**

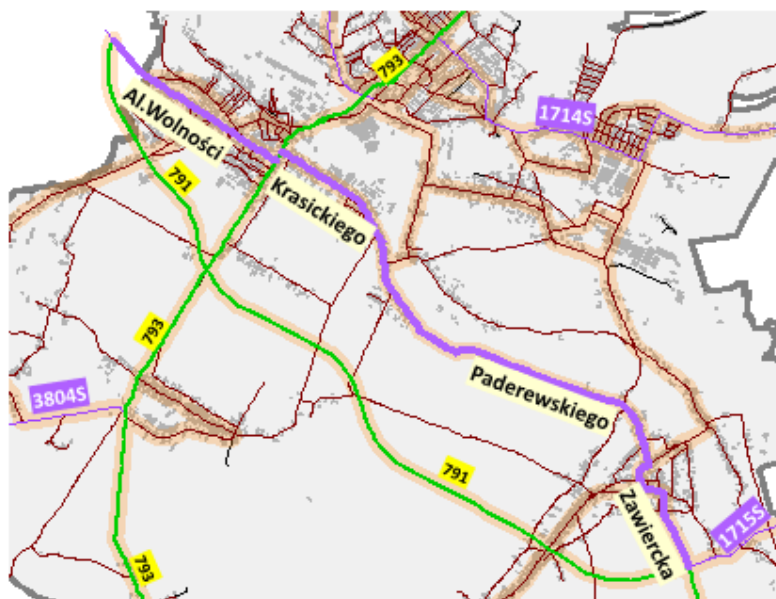
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Od skrzyżowania z DW 793 do skrzyżowania z ul. Armii Krajowej ciąg pieszo rowerowy oznakowany, nawierzchnia bitumiczna
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Remont drogi w końcowej fazie – brak oznakowania poziomego i częściowo pionowego
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: **nr 2.5**Folder video: **nr 29****DP 1715S** - klasa: **zbiorcza [Z]**ul. **Teodora Marszałka**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	1. Most w ciągu DP 1715S nad lokalnym potokiem 2. Wiadukt w ciągu DP 1715S nad linią kolejowa wielotorową
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Ulica i most nad lokalnym potokiem w końcowej fazie remontu
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

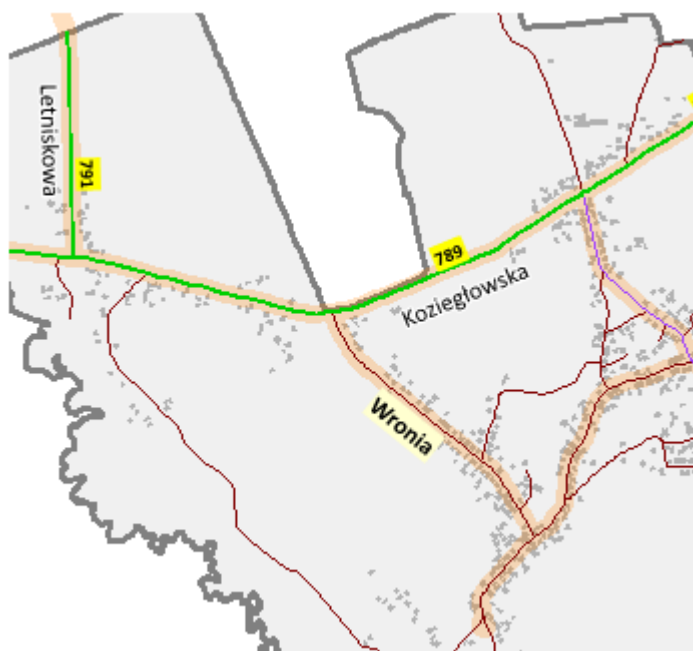
KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **1.1.a**Folder video: nr **5**

DPS - klasa: **zbiorcza [Z]**
 (DP oczekująca na nadanie numeru)
ul. Zawiercka, ul. Krakowska,
ul. Rynek, ul. Paderewskiego,
ul. Krasickiego, ul. Aleja Wolności

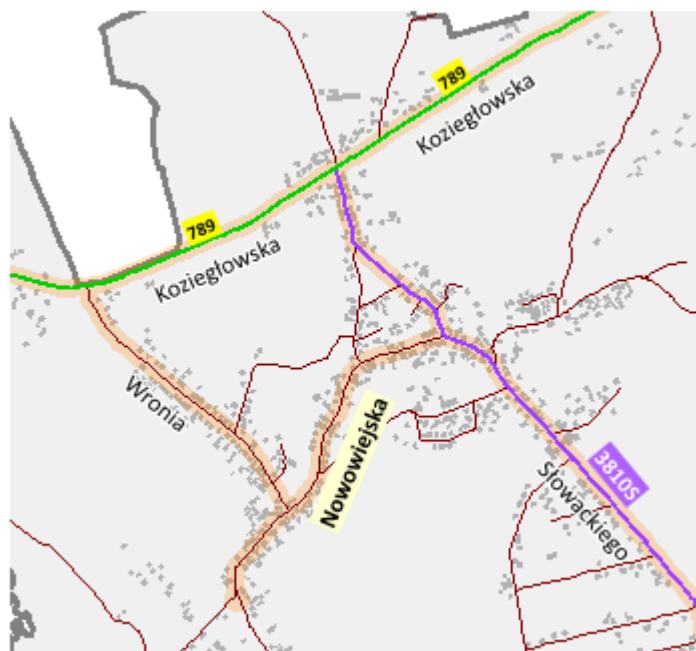


LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	<ol style="list-style-type: none"> Na ul. Aleja Wolności przy budynkach mieszkalnych wielorodzinnych oraz wydzielony z szerokości jezdni linią malowaną pas postojowy równoległy do osi jezdni Na ul. Krasickiego przy obiektach użyteczności publicznej i pawilonach handlowych
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	<ol style="list-style-type: none"> Na skrzyżowaniu ul. Krasickiego z ul. Pułaskiego Na skrzyżowaniu ul. Aleja Wolności z ul. Pułaskiego
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	<ol style="list-style-type: none"> Ul. Krakowska, ul. Paderewskiego – linia zabudowy miejscami w odległości poniżej 1,0 m od krawędzi jezdni
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

DROGI KATEGORII: GMINNA

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.1**Folder video: nr **3****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Wronia**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.2**Folder video: nr **3****DG** - klasa: **lokalna** [L]**ul. Nowowiejska**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występu
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Brak widoczności na skrzyżowaniu ul. Nowowiejskiej z ul. Wronią – płot betonowy przy krawędzi jezdni W rejonie posesji nr 22 brak znamion punktowego „wąskiego gardła” wskazanego przez Zarządcę
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

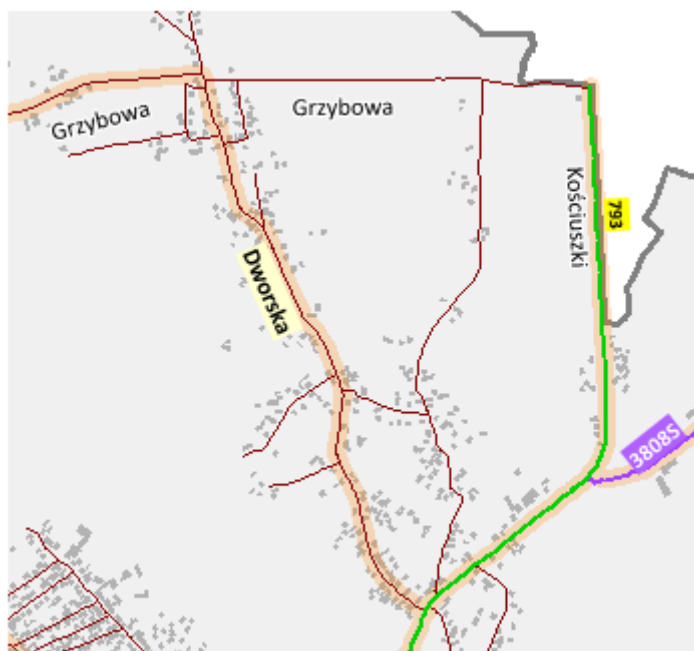
KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.3**Folder video: nr **24****DG** – klasa: lokalna [L]**ul. Grzybowa**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	1. Bitumiczna (na dł. odc. inwent - od skrzyżowania z ul. Osieńska Góra do ul. Pszennej)
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

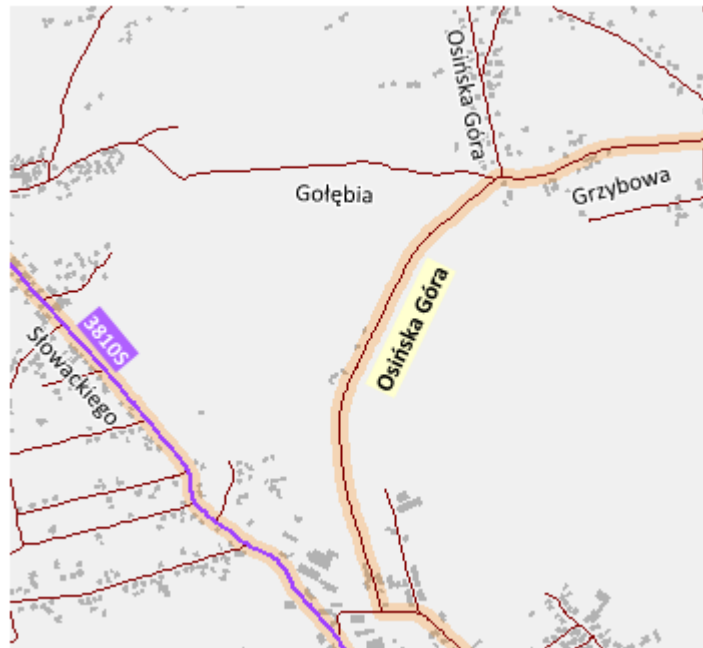
KARTA INWENTARYZACJI ULICY

Pozycja zestawienia dróg: nr **3.4**
Folder video: nr **25**

DG – klasa: **lokalna [L]**
ul. Dworska



LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.5**Folder video: nr **28****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Osińska Góra**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

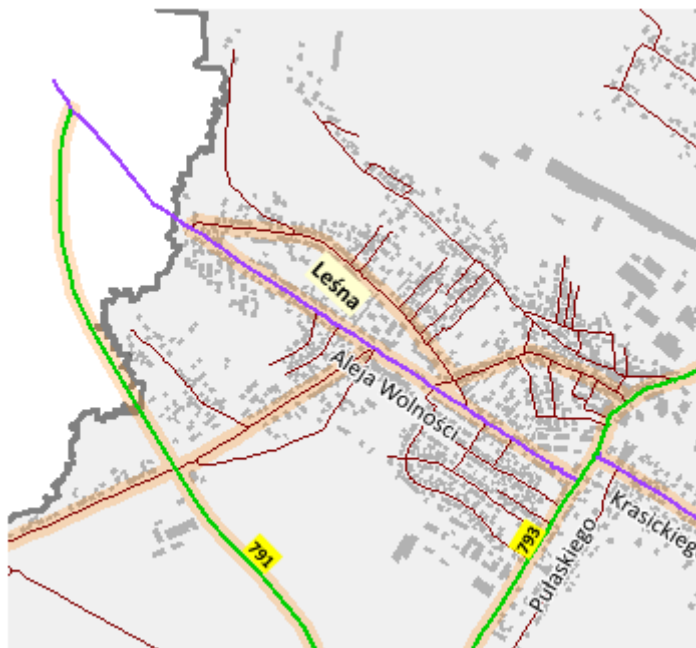
KARTA INWENTARYZACJI ULICY

Pozycja zestawienia dróg: nr **3.6**
Folder video: nr **30**

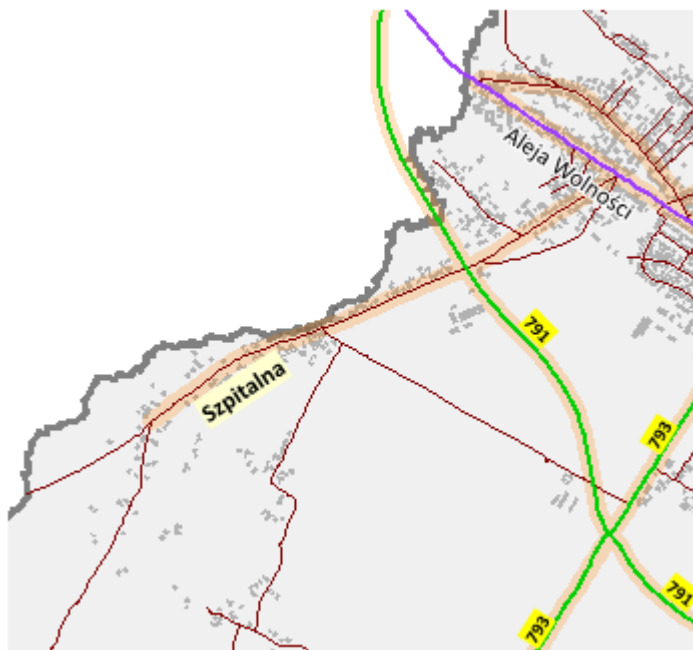
DG – klasa: **lokalna [L]**
ul. Jana Pawła II



LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	1. Przed pawilonami handlowymi 2. Przy budynkach mieszkalnych wielorodzinnych 3. Przy kościele
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.7**Folder video: nr **7****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Leśna**

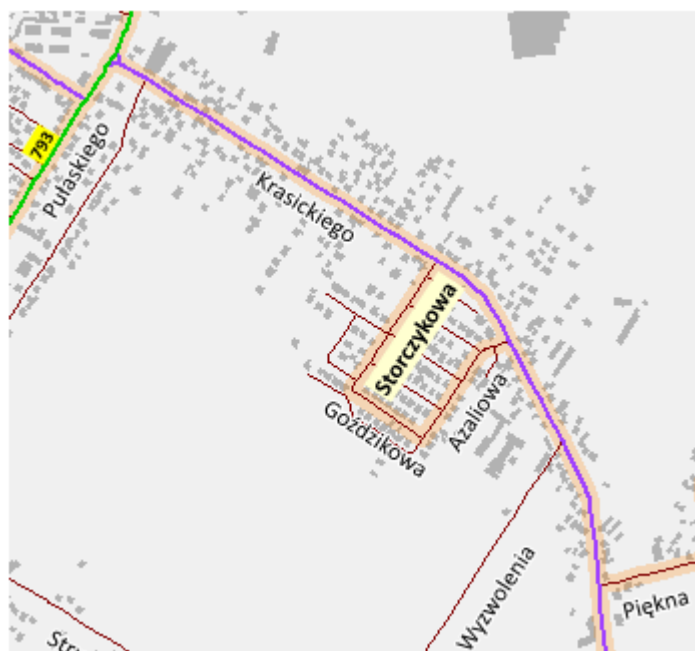
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	1. Parkingi przy budynkach wielorodzinnych poza pasem drogowym 2. Miejsca postojowe przy jezdni prostopadłe do krawędzi drogi
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.8**Folder video: nr **6****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Szpitalna**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Trasa rowerowa do granicy miasta wydzielona z szerokości jezdni linią malowaną
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.9**Folder video: nr **8****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Piłsudskiego**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Przy pawilonie handlowym
3.	Obiekty inżynierskie	Most w ciągu drogi nad rzeka Warta
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.10**Folder video: nr **12****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Storczykowa**

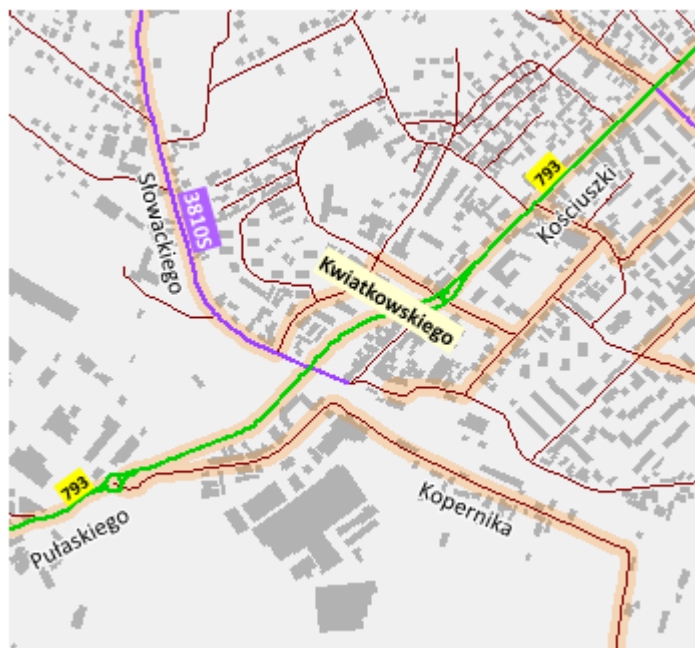
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.11**Folder video: nr **12****DG** – klasa: **lokalna** [L]ul. **Goździkowa**

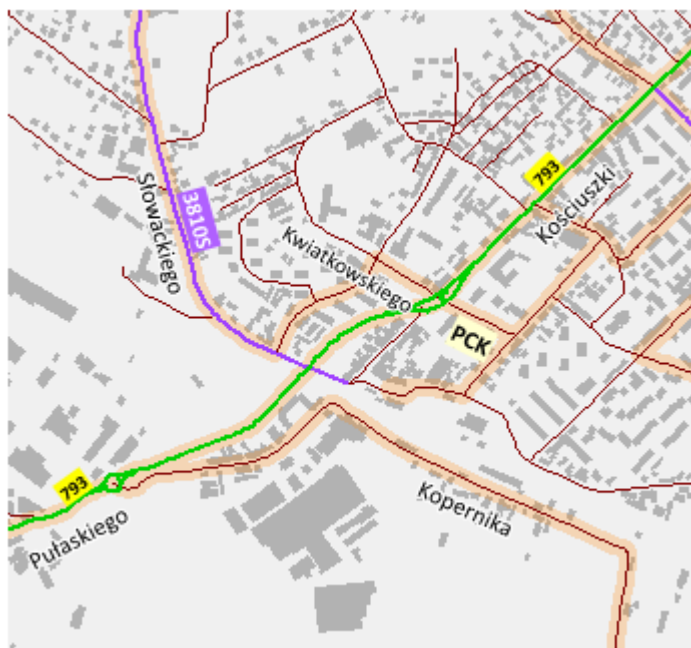
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.12**Folder video: nr **12****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Azaliowa**

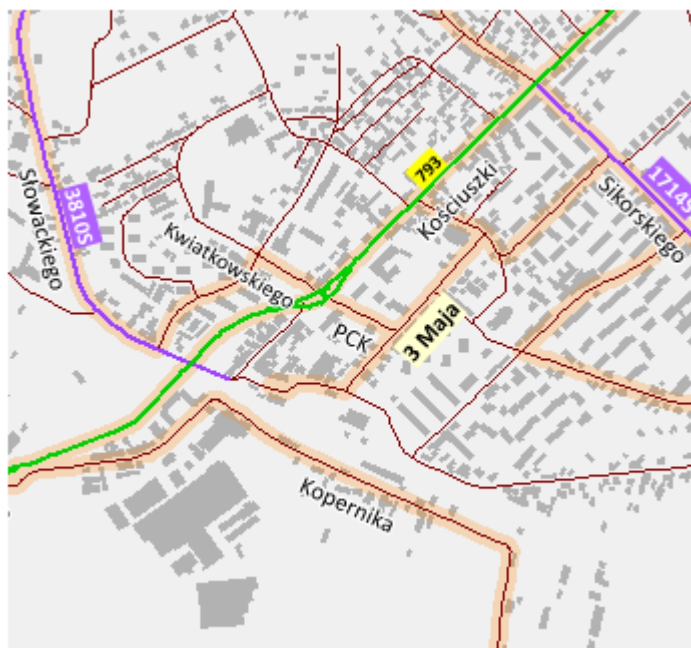
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.13**Folder video: nr **14****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Kwiatkowskiego**

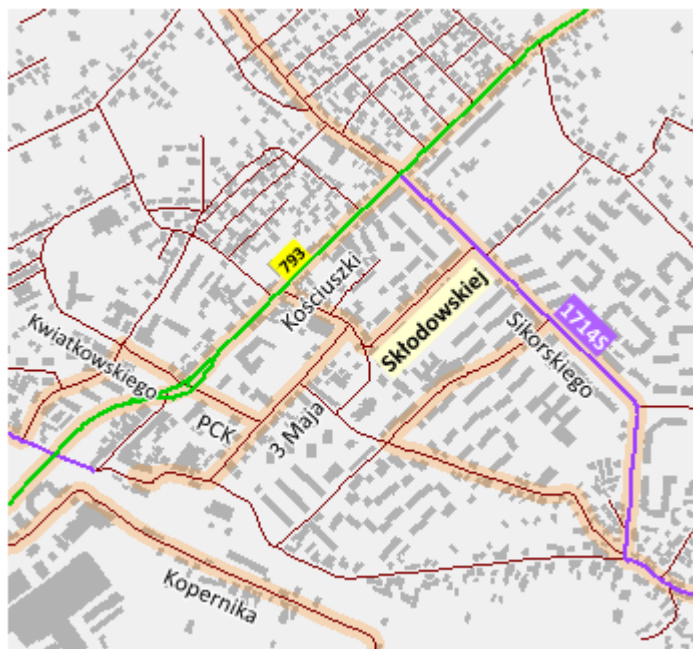
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Miejsca postojowe wydzielone z szerokości jezdni linią malowaną, parkowanie prostopadle do osi drogi
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.14**Folder video: nr **17****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. PCK**

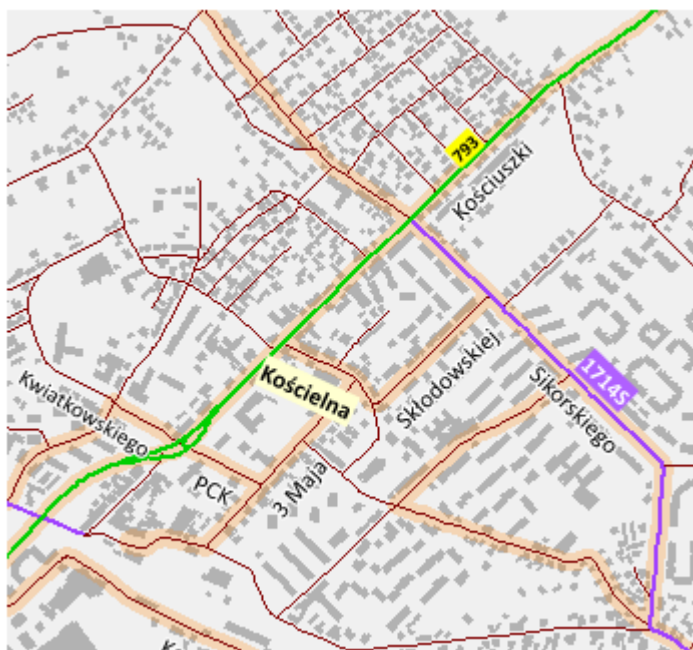
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Parkingi urządzone i oznakowane przy Urzędzie Miasta
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Ciąg pieszo – rowerowy wzdłuż drogi, brak oznakowania
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.15**Folder video: nr **17****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. 3 Maja**

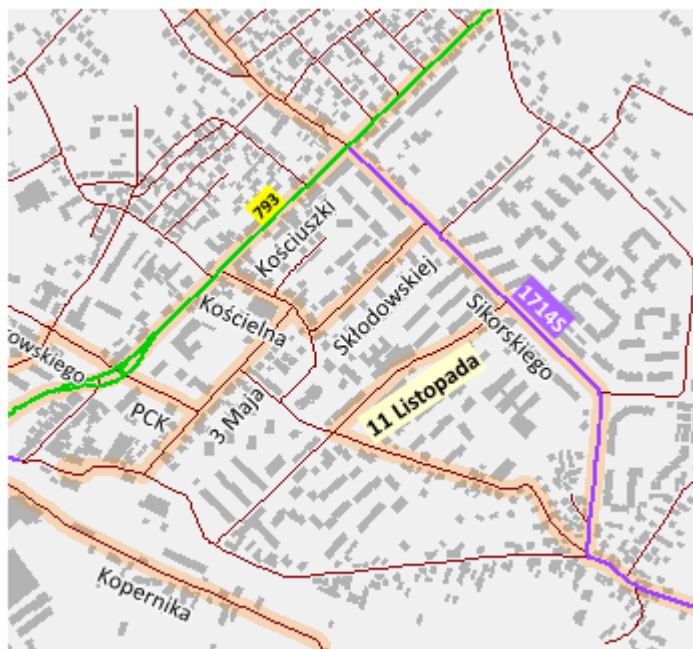
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Brukowiec
2.	Parkowanie	1. Parkingi przy pawilonach handlowych poza pasem drogi 2. Parking przy Miejskim Domu Kultury poza pasem drogi
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.16**Folder video: nr **32****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Skłodowskiej**

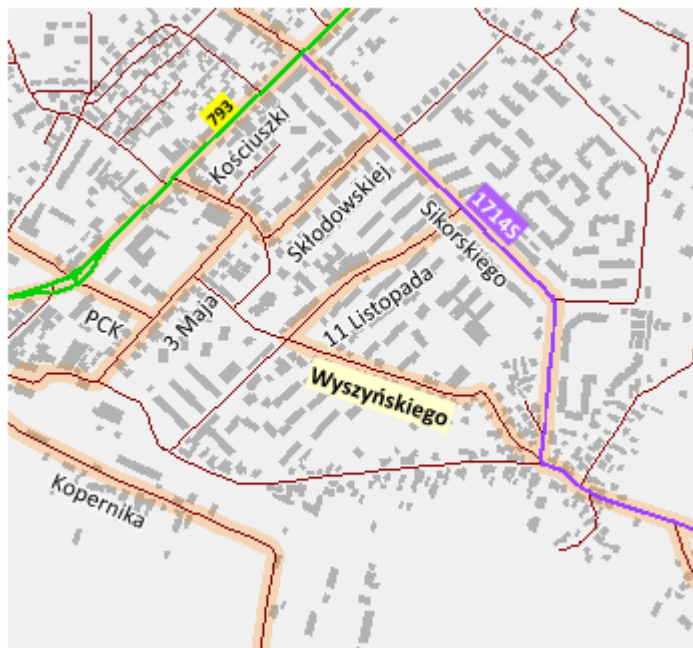
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	1. Na wydzielonych miejscach postojowych wzdłuż krawędzi jezdni 2. Na chodnikach przy budynkach mieszkalnych wielorodzinnych
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.17**Folder video: nr **18****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Kościelna**

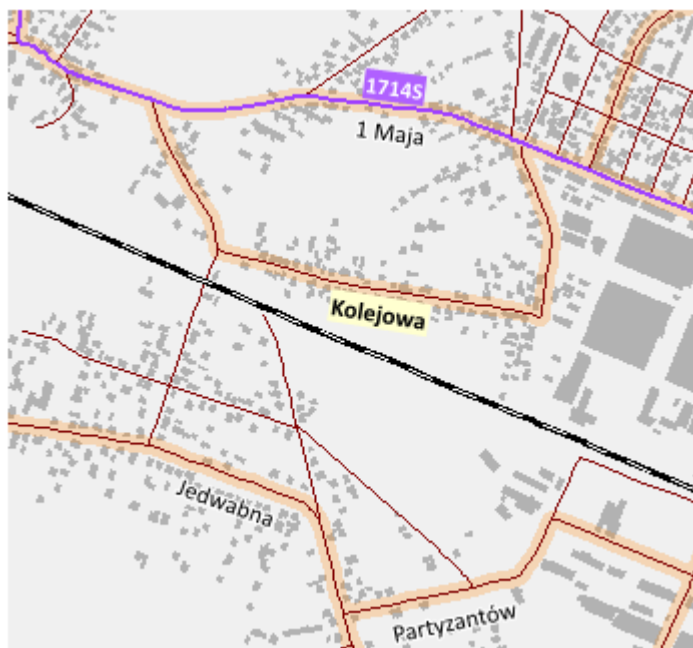
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Parking przy Miejskim Domu Kultury poza pasem drogi
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.18**Folder video: nr **33****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. 11 Listopada**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	1. Przy markecie handlowym poza pasem drogowym 2. Wydzielone i oznakowane miejsca postojowe prostopadłe do krawędzi jezdni w granicach pasa drogowego 3. Wydzielone i oznakowane miejsca postojowe równoległe do krawędzi jezdni w granicach pasa drogowego 4. Na odcinku jednokierunkowym od skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego pas postojowy wydzielony z szerokości jezdni linią malowaną
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.19**Folder video: nr **19****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Wyszyńskiego**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	1. Na wydzielonych miejscach postojowych pod kątem nie prostym w granicach pasa drogowego 2. Na parkingach osiedlowych poza pasem drogowym 3. Na chodnikach
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

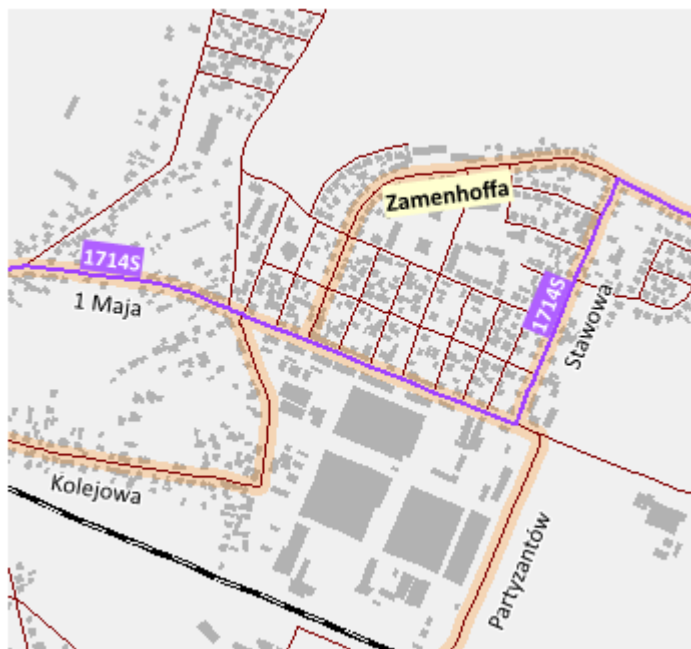
KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.20**Folder video: nr **21****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Kolejowa**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICY

DG – klasa: **lokalna [L]**
ul. Zamenhoffa

Pozycja zestawienia dróg: nr **3.21**
 Folder video: nr **31**

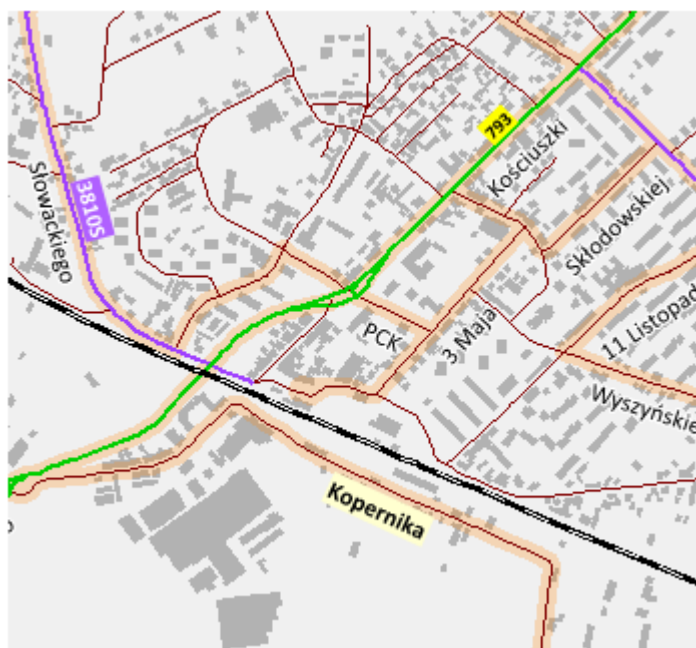


LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje
	Uwagi	W trakcie inwentaryzacji układu nie zlokalizowano trwającej budowy

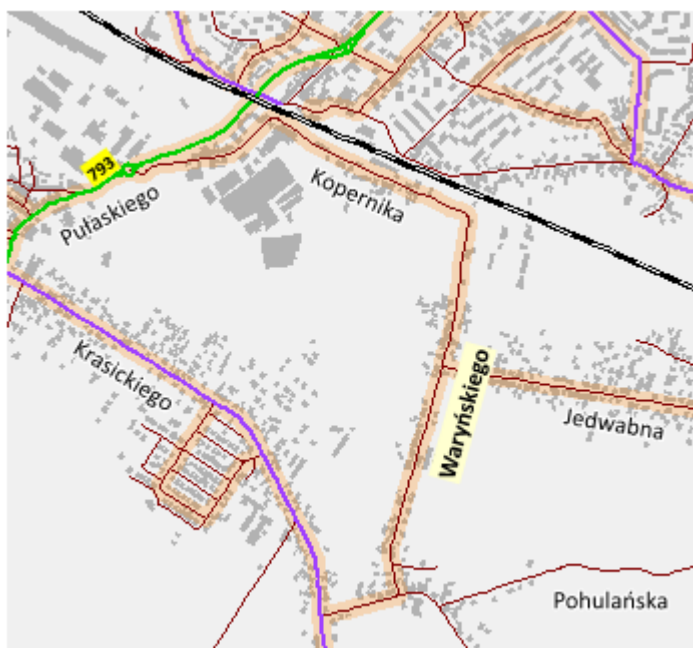
KARTA INWENTARYZACJI ULICY

DG – klasa: **lokalna [L]**
ul. Kopernika

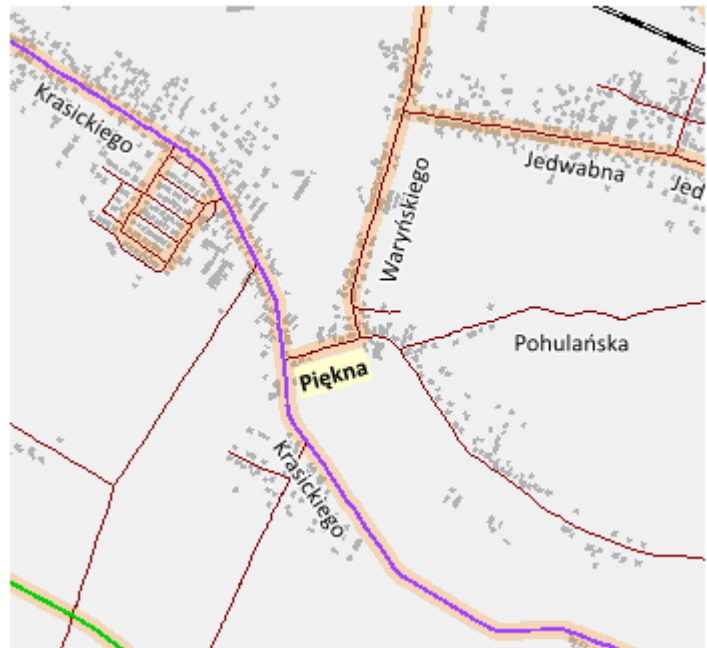
Pozycja zestawienia dróg: nr **3.22**
 Folder video: nr **13**



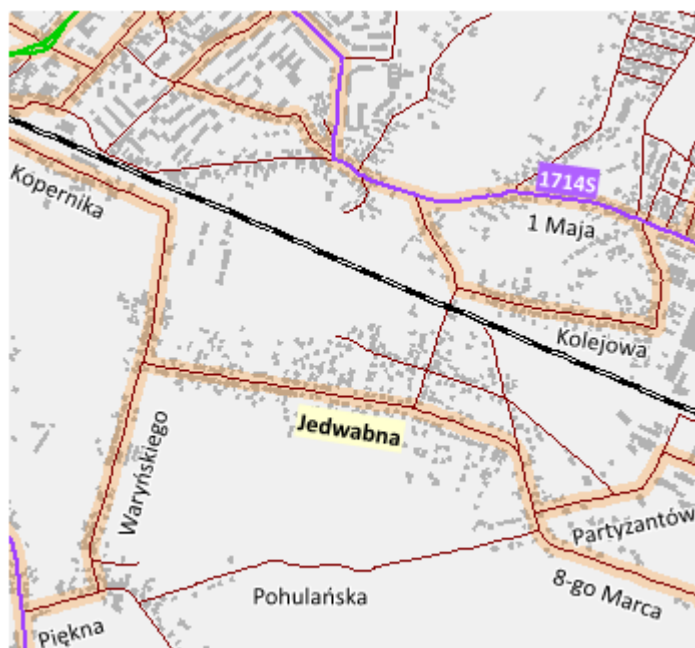
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Plac postojowy na terenach stacji kolejowej Myszków 2. Parking zamknięty przy zakładach przemysłowych 3. Parking przy pawilonie handlowym 4. Parking przy Banku
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Pojedyncza tabliczka szlaku rowerowego na słupie oświetleniowym
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.23**Folder video: nr **13****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Waryńskiego**

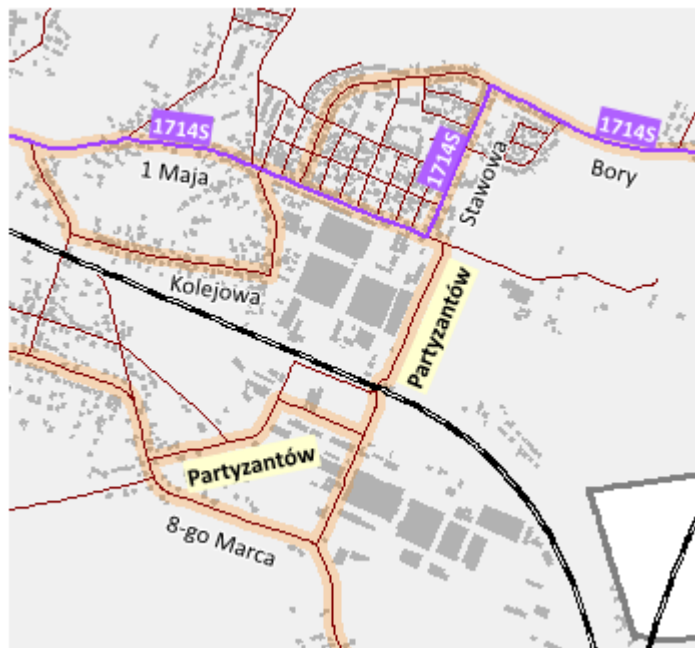
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	1. Most nad lokalnym potokiem 2. Most nad potokiem Leśniówka
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Ul. Waryńskiego nr 66 i nr 68 – budynki mieszkalne w odległości poniżej 1,0 m od krawędzi jezdni
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
	Uwagi	Strefa zamieszkania
		Nie występuje
		Na ul. Waryńskiego nie stwierdzono w trakcie inwentaryzacji układu prowadzenia prac związanych z budową lub remontem mostów

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.24**Folder video: nr **13****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Piękna**

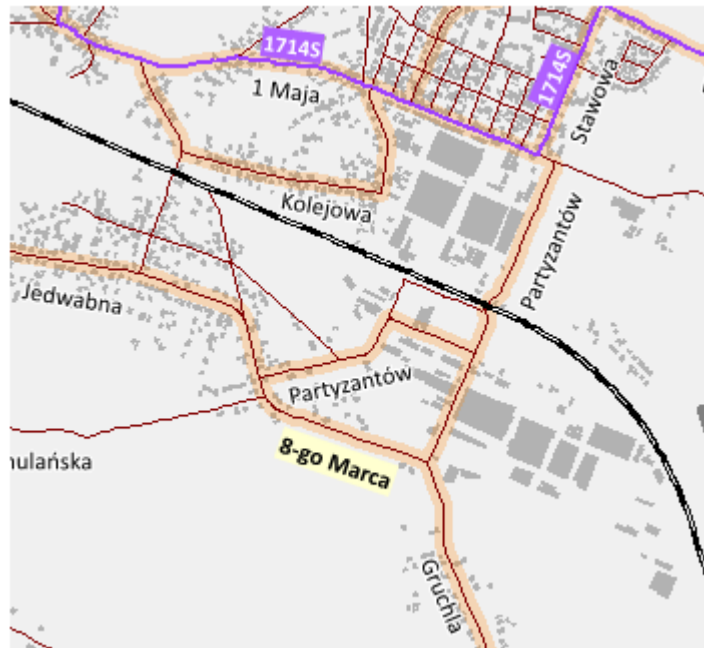
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Most w ciągu drogi nad rzeką Warta
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.25**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Jedwabna**

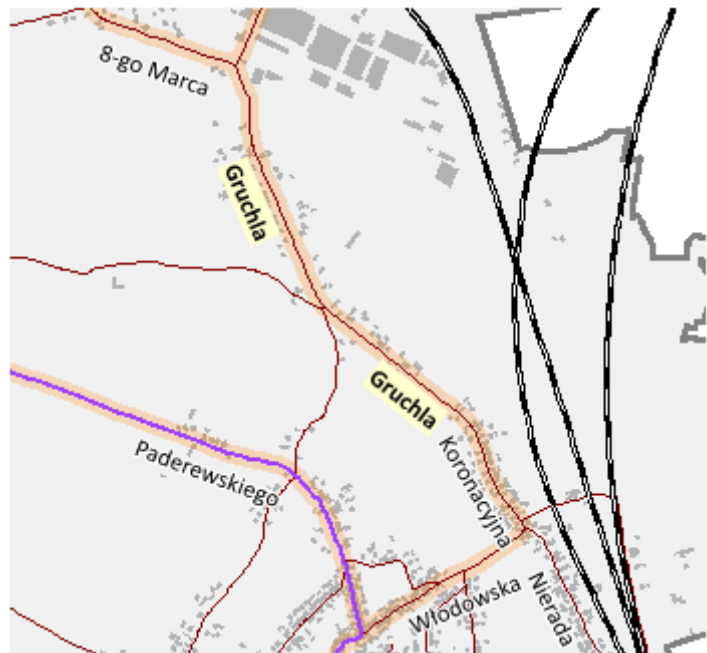
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.26**Folder video: nr **22****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Partyzantów**

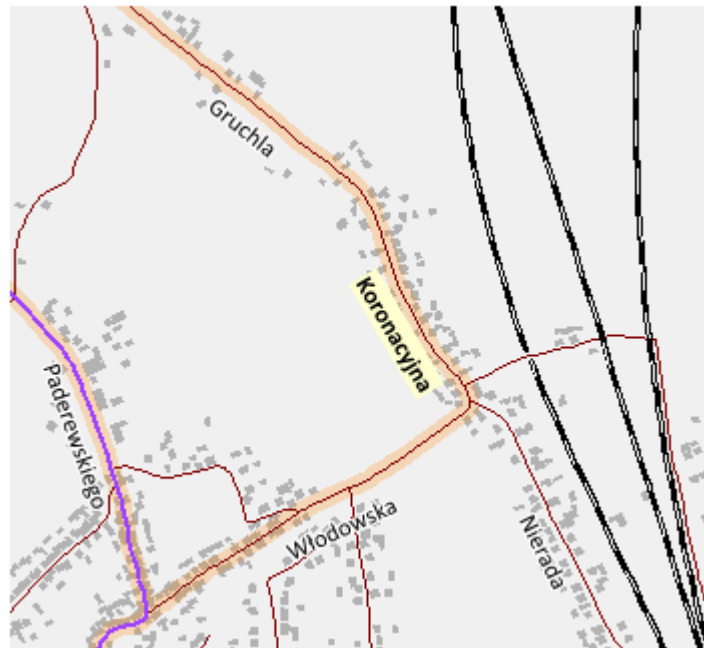
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	W poziomie jezdni z zaporami i sygnalizacją świetlną, przy stacji Myszków - Światowit
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.27**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. 8 Marca**

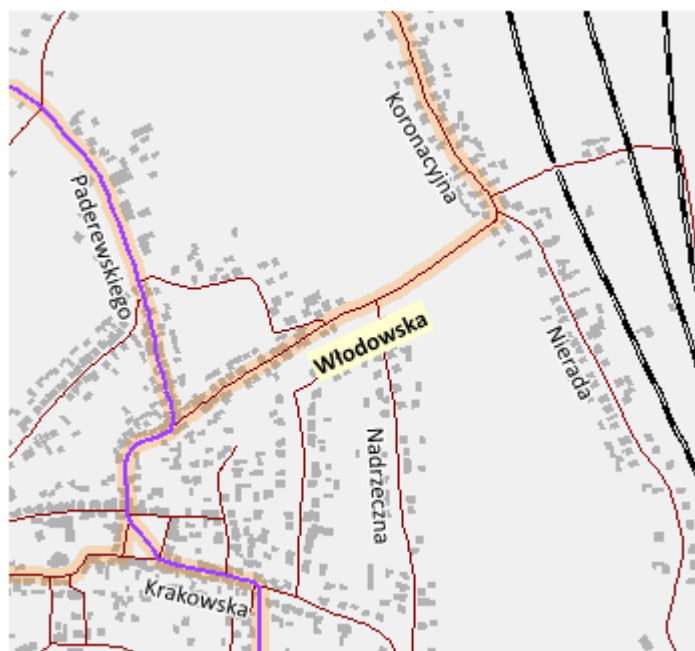
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.28**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Gruchla**

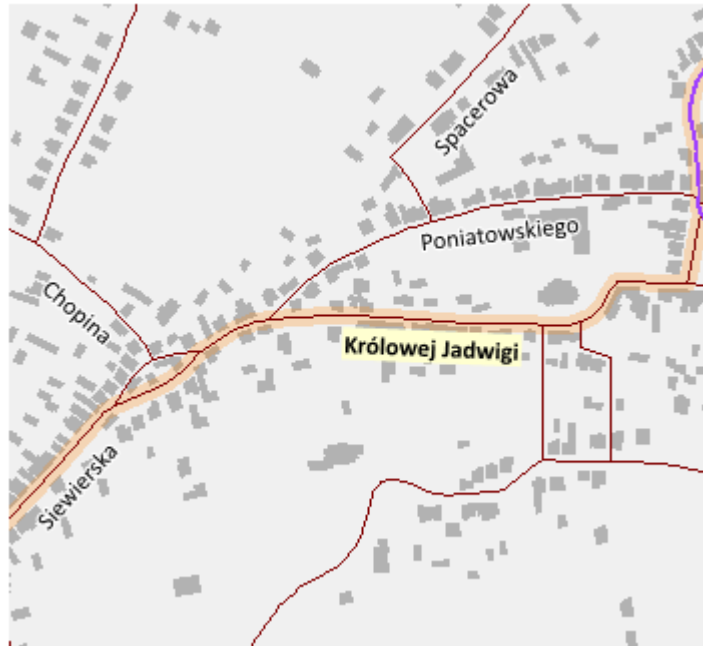
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Most w ciągu drogi nad potokiem Parkoszowickim
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Tabliczki szlaków rowerowych na słupach oświetleniowych
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.29**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Koronacyjna**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Tabliczki szlaków rowerowych na słupach oświetleniowych
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.30**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Włodowska**

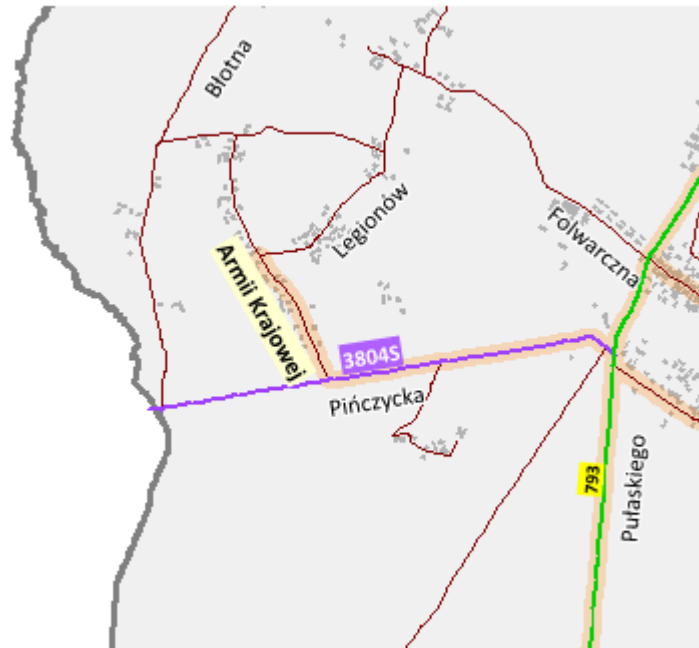
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Most w ciągu drogi nad rzeką Warta
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	Linia zabudowy po północnej stronie ulicy występuje w odległości około 1,0 m od krawędzi jezdni
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje
	Uwagi	Wykonano remont nawierzchni i mostu nad rzeką Warta na odcinku w rejonie skrzyżowania z ul. Koronacyjną (około 300 m)

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.31**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Królowej Jadwigi**

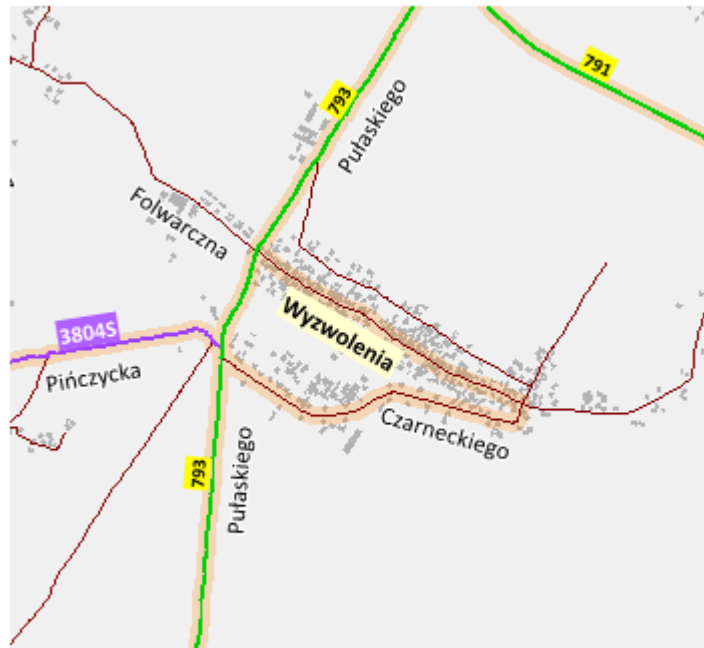
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Tabliczki szlaków rowerowych na słupach oświetleniowych
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia jezdni/obiektów inżynierskich	1. Linia zabudowy odcinkami około 1,0 m od krawędzi jezdni 2. W rejonie skrzyżowania ul. Królowej Jadwigi z ul. Chopina i z ul. Siewierską zabudowa w odległości poniżej 0,5 m od krawędzi jezdni
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.32**Folder video: nr **23****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Siewierska**

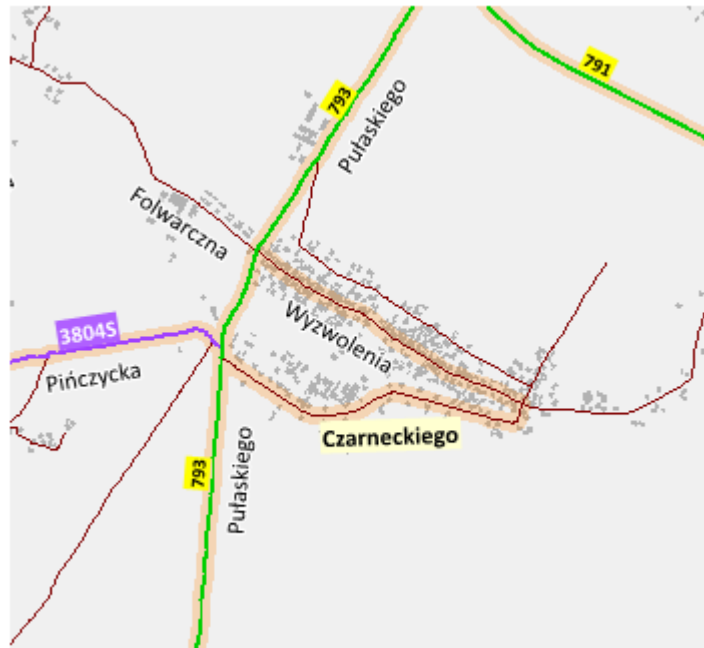
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Wiadukt nad ul. Siewierską w ciągu DW 791 (nowy przebieg)
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Na skrzyżowaniu z ulicami Chopina i Królowej Jadwigi zabudowa prawie na krawędzi jezdni, brak widoczności, jezdnie w/wym ulic o przekroju poprzecznym znacznie zawężonym
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.33**Folder video: nr **11****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Armii Krajowej**

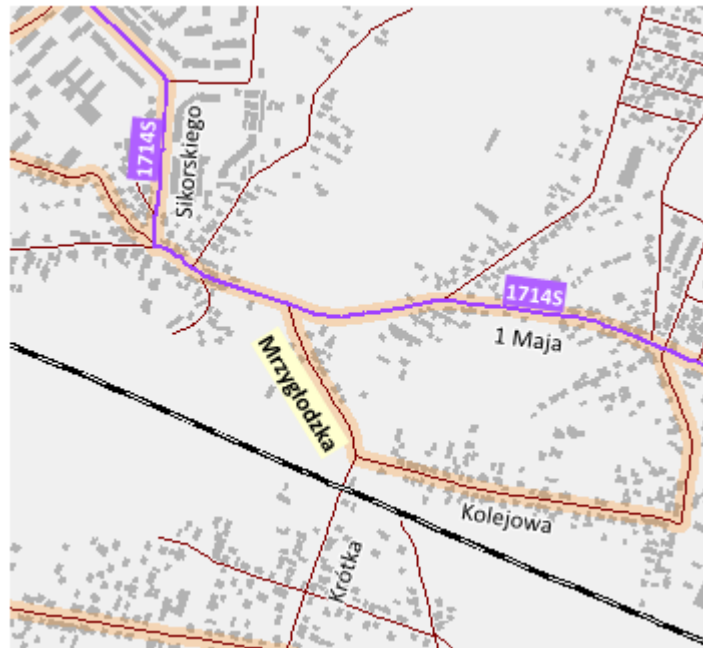
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.34**Folder video: nr **9****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Wyzwolenia**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Kaplica przy jezdni w odl. około 0,5 m w rejonie posesji nr 81
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.35**Folder video: nr **10****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Czarnieckiego**

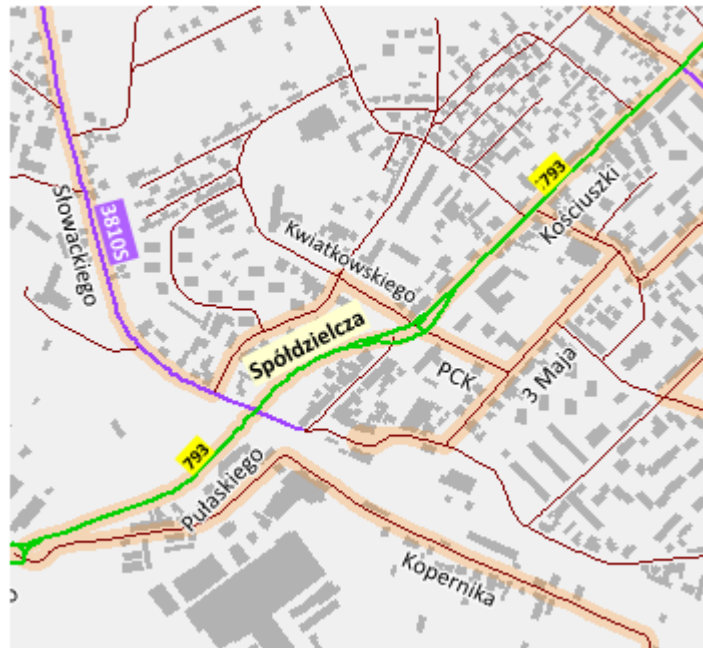
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.36**Folder video: nr **21****DG** – klasa: **lokalna** [L]ul. **Mrzygłodzka**

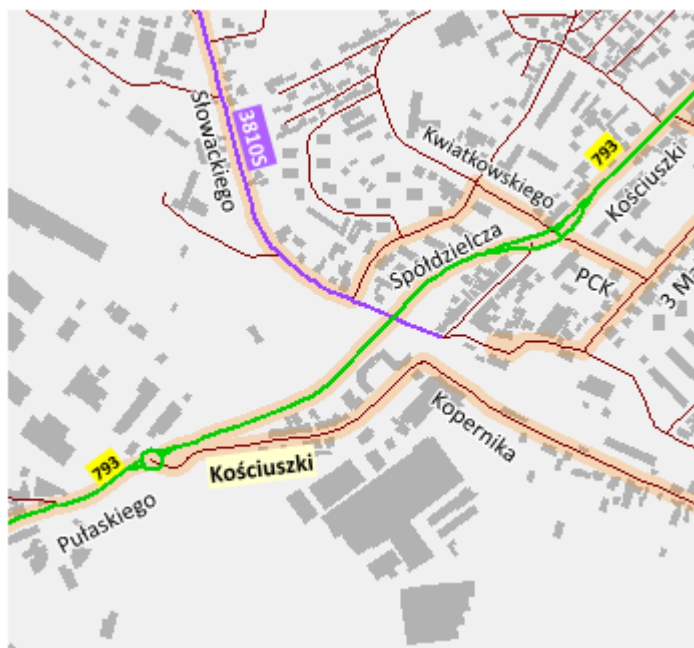
LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Nie występuje
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Przejazd ulicą zamknięty – przebudowa mostu nad potokiem Leśniówka
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.37**Folder video: nr **21****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Modrzejowska**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Na wydzielonych miejscach wzdłuż jezdni
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

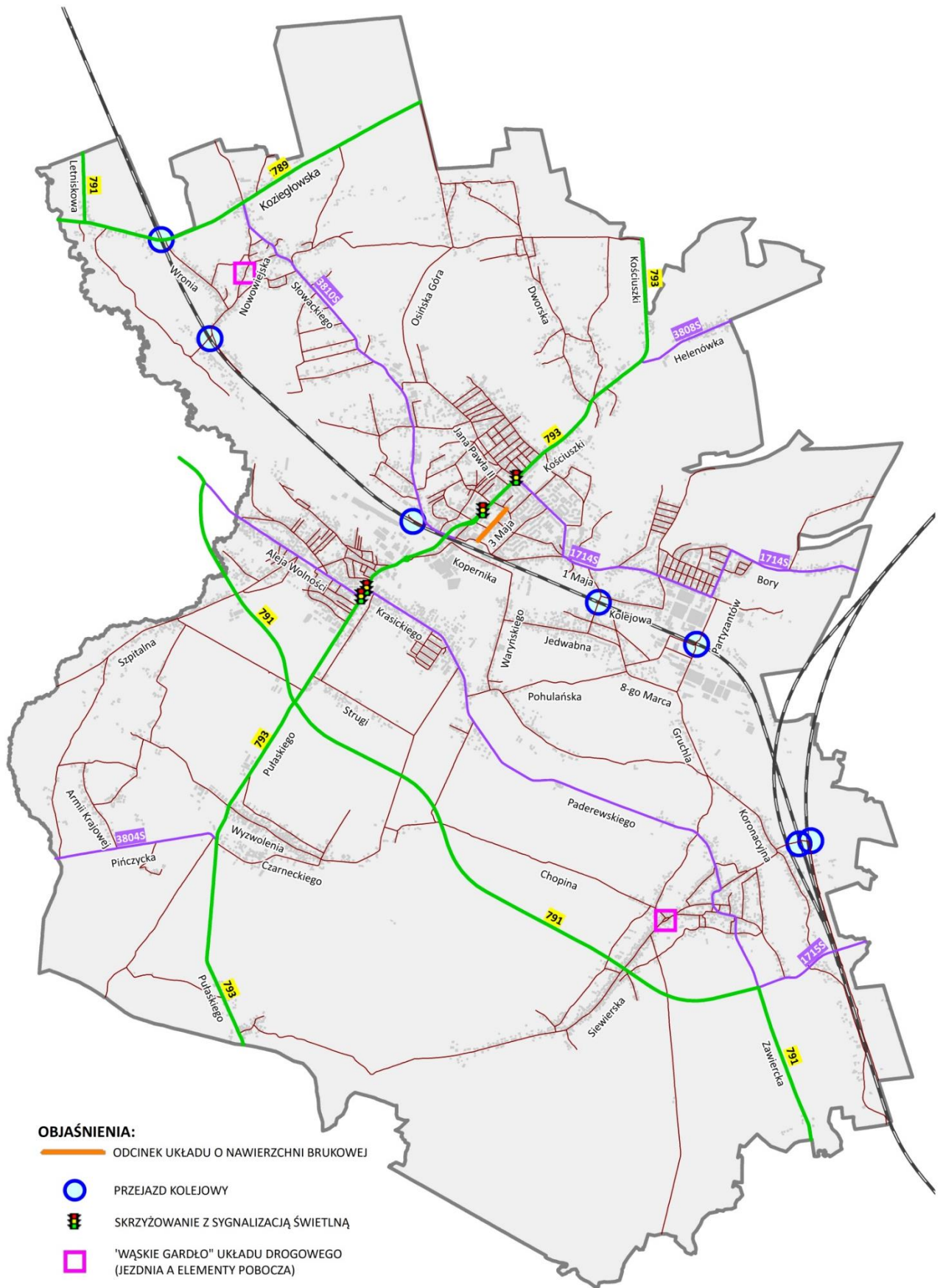
KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.38**Folder video: nr **15****DG** – klasa: **lokalna** [L]**ul. Spółdzielcza**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	Parkingi przy budynkach mieszkalnych wielorodzinnych poza pasem drogowym
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

KARTA INWENTARYZACJI ULICYPozycja zestawienia dróg: nr **3.39**Folder video: nr **13****DG** – klasa: **lokalna [L]****ul. Kościuszki**

LP.	KRYTERIUM	OPIS
1.	Rodzaj nawierzchni	Bitumiczna
2.	Parkowanie	1. Przy pawilonach usługowych prostopadle do krawędzi jezdni 2. Place parkingowe przy centrach handlowych
3.	Obiekty inżynierskie	Nie występują
4.	Przejazdy kolejowe	Nie występują
5.	Sygnalizacja świetlna	Nie występuje
6.	Trasy rowerowe	Nie występują
7.	Zjawiska nietypowe/ograniczenia szer. jezdni/skrajni obiektów inżynierskich	Nie występują
8.	Granice stref	Strefa płatnego parkowania
		Nie występuje
		Strefa ograniczonej prędkości
		Nie występuje
		Strefa zamieszkania
		Nie występuje

Na następnej stronie opracowania zamieszczono **rysunek** obrazujący „**WYSTĘPOWANIE UTRUDNIENÍ/>>WĄSKICH GARDEŁ<< W FUNKCJONOWANIU UKŁADU DROGOWEGO MIASTA**”.



WYSTĘPOWANIE UTRUDNIENIÓW/»WĄSKICH GARDEŁ« W FUNKCJONOWANIU UKŁADU DROGOWEGO MIASTA

6. ANALIZA WYNIKÓW POMIARÓW RUCHU DROGOWEGO WYKONANYCH PO 2019 ROKU NA TERENIE MIASTA/REGIONU WRAZ Z POTENCJALNYM OPRACOWANIEM WSKAŹNIKÓW JEGO ZMIAN

6.1. Wstęp

W związku z trwającym w ciągu bieżącego roku zaawansowanym remontem DW791 na zachodnim (względem Myszkowa) odcinku tej drogi wojewódzkiej: Kolonia Poczesna – Żarki-Letnisko, jej Zarządca, tj. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach nie zaplanował w ramach trwającego w ciągu 2020 roku cyklu pomiarów tworzących tzw. Generalny Pomiar Ruchu 2020 jakichkolwiek działań pomiarowych.

Stąd autorzy - ze względu na powodowany ww. decyzją ZDW K-ce brak materiałów do przeprowadzenia analiz porównawczych zmian ruchu drogowego w okresie lat 2019-2020 na terenie miasta – zdecydowali ze względu na zmiany i zaburzenia w ruchu wywołane epidemią COVID-19 o realizacji w ramach bieżącego opracowania tzw. pomiaru kalibrującego obejmującego newralgiczne z punktu widzenia funkcjonowania układu drogowego Myszkowa skrzyżowanie dwóch dróg wojewódzkich: **DW791** (Południowa Obwodnica Myszkowa /POM/) oraz **DW793** (ul. Pułaskiego), oznaczone w bieżącym opracowaniu jako SK-1, natomiast w pomiarach przeprowadzonych w ramach I ETAPU Studium Transportowego Gminy Myszków (PROJEKT NR K-19 020) - jako SK-2.

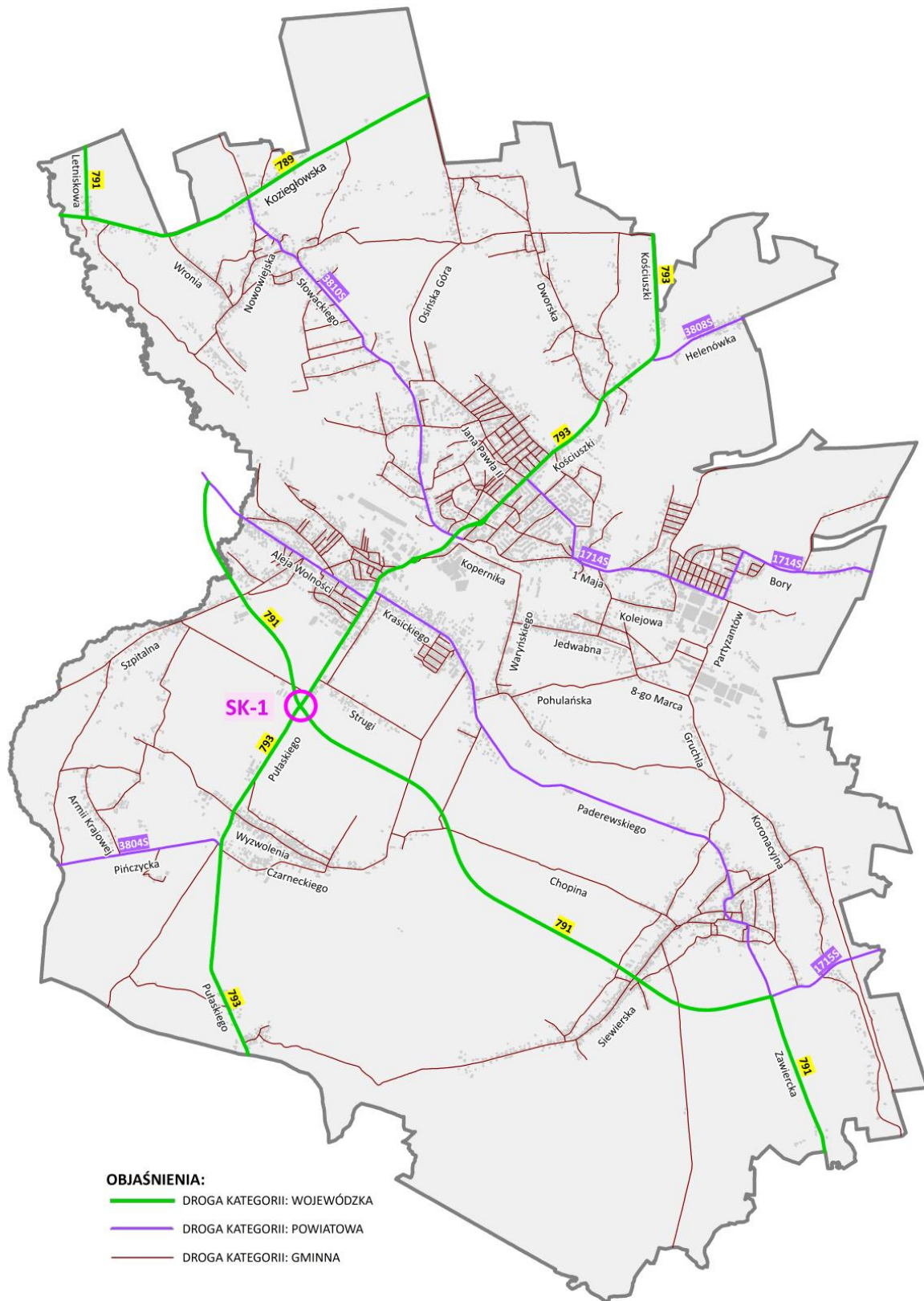
6.2. Wykonanie pomiaru kalibrującego na skrzyżowaniu DW791 oraz DW793

6.2.1. Zakres realizacji pomiaru

Ze wzg. na ww. uwarunkowania - w ramach bieżącego opracowania - wykonano **pomiar natężnia ruchu drogowego** w istotnym punkcie węzłowym (skrzyżowanie) układu miasta:

SK-1 DW791 (Południowa Obwodnica Myszkowa /POM/) - **DW793** (ul. Pułaskiego),

którego położenie zostało zaprezentowane na **rysunku „LOKALIZACJA SKRZYŻOWANIA PODDANEGO POMIAROWI”** zamieszczonym na następnej stronie oraz - dodatkowo - na końcu opracowania w formie „orientacji”.



LOKALIZACJA SKRZYŻOWANIA PODDANEGO POMIAROWI

Pomiar natężenia ruchu drogowego na SK-1 wykonano w typowym **dniu roboczym** (tu: **wtorek, 29.09.2020 r.**) w **24-godzinny** okresie **dobowym** (godz.: **0.00-24.00**).

Odbył się on metodą filmowania sylwetek pojazdów.

Dane odczytane z materiału wideo zostały wprowadzone do systemu komputerowego i przetworzone, a wyniki przedstawiono w postaci tabelaryczno-graficznej na dalszych stronach opracowania. Pomiar odbył się w dobrych warunkach pogodowych gwarantujących w pełni poprawny odczyt danych z zarejestrowanego materiału wideo.

6.2.2. Przetworzenie danych z pomiaru wraz z opracowaniem wyników

Dane odczytane z materiałów pozyskanych w terenie zostały wprowadzone do systemu komputerowego i przetworzone, a wyniki przedstawiono w postaci tabelaryczno-graficznej w końcowej części opracowania jako SUPLEMENT.

6.3. Zestawienie i analiza zmian ruchu drogowego w okresie lat 2019-2020

Na następnej i kolejnych stronach opracowania **zamieszczono w postaci tabelaryczno-graficznej wybrane wyniki pomiarów ruchu** na skrzyżowaniu dróg: **DW791 (Południowa Obwodnica Myszkowa) - DW793 (Pułaskiego)**:

1) z dnia 13.06.2019 R. (czwartek), gdy pomiar był przeprowadzony w okresie: 06:30 - 09:30 oraz 14.00-17.00 (2x3 godz.) - ówczesne oznacz. skrzyżowania - jako SK-2,

2) z dnia 29.09.2020 R. (wtorek), gdy pomiar był przeprowadzony w okresie: : 00:00 - 24:00 (24 godz.) - bieżące oznacz. skrzyżowania - jako SK-1; stanowiące wyciąg danych o ruchu dla analogicznych okresów pomiarowych jak ww. pomiar z 2019 roku.

Celem analiz było określenia wielkości zmian ruchu drogowego wywołanych epidemią COVID-19, obejmującego newralgiczne z punktu widzenia funkcjonowania układu drogowego Myszkowa skrzyżowanie.

Wniki z analiz posłużą m. in. do opracowania i kalibracji modelu ruchu dla miasta w kolejnej części bieżącego II etapu prac nad Studium Transportowym Myszkowa.

WYBRANE WYNIKI POMIARU SKRZYŻOWANIA: DW791 - DW793

OZNACZONEGO JAKO: SK-2 [DW793] Pułaskiego - [DW791]

UZYSKANE W TRAKCIE POMIARU: 13.06.2019 R. (CZWARTEK)

W OKRESIE: 06:30 - 09:30 ORAZ 14.00-17.00 (2x3 GODZ.)

Skrzyżowanie (SK-2) : DW793\DW791

Struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniu SK-2

Pomiar: 13.06.2019 (CZWARTEK)

Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 06:30 - 09:30 (3h)

	wloty	
pojazdy ogółem [bez rowerów]	2670	[2669]
motocykle	20	0,75%
samochody osobowe	2059	77,12%
samochody dostawcze	270	10,11%
samochody ciężarowe	104	3,90%
sam.ciężarowe ciężkie	190	7,12%
autobusy	25	0,94%
ciągniki rolnicze	1	0,04%
rowery	1	0,04%
pojazdy umowne	3036	

Skrzyżowanie (SK-2) : DW793\DW791

Struktura rodzajowa ruchu na skrzyżowaniu SK-2

Pomiar: 13.06.2019 (CZWARTEK)

Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 14:00 - 17:00 (3h)

	wloty	
pojazdy ogółem [bez rowerów]	3134	[3134]
motocykle	21	0,67%
samochody osobowe	2630	83,92%
samochody dostawcze	259	8,26%
samochody ciężarowe	46	1,47%
sam.ciężarowe ciężkie	157	5,01%
autobusy	19	0,61%
ciągniki rolnicze	2	0,06%
rowery	0	0,00%
pojazdy umowne	3406	

WYBRANE WYNIKI POMIARU SKRZYŻOWANIA: DW791 - DW793

OZNACZONEGO JAKO: **SK-1** PD OBW_MYSZKOWA [DW791]

- Pułaskiego [DW793]

UZYSKANE W TRAKCIE POMIARU: **29.09.2020 R. (WTOREK)**

W OKRESIE: 00:00 - 24:00 (24 GODZ.)

Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WTOREK)

Struktura ruchu w okresie porannym: 06:30 - 09:30

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	1	25	7	6	9	0	0	0	48	64	15
wprost	0	115	32	4	7	0	0	0	158	172	11
w prawo	1	80	18	8	8	0	0	0	115	132	16
suma	2	220	57	18	24	0	0	0	321	368	42
suma [%]	0,62%	68,54%	17,76%	5,61%	7,48%	0,00%	0,00%	0,00%			13,08%
Wylot											
suma	0	229	52	10	25	0	0	0	316	359	35
suma [%]	0,00%	72,47%	16,46%	3,16%	7,91%	0,00%	0,00%	0,00%			11,08%
Suma Ruchu											
suma	2	449	109	28	49	0	0	0	637	727	77
suma [%]	0,31%	70,49%	17,11%	4,40%	7,69%	0,00%	0,00%	0,00%			12,09%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	93	12	14	4	0	0	0	123	139	18
wprost	0	677	96	23	70	3	0	0	869	992	96
w prawo	0	41	7	2	5	0	0	0	55	63	7
suma	0	811	115	39	79	3	0	0	1 047	1 194	121
suma [%]	0,00%	77,46%	10,98%	3,72%	7,55%	0,29%	0,00%	0,00%			11,56%
Wylot											
suma	2	670	90	26	57	8	0	0	853	960	91
suma [%]	0,23%	78,55%	10,55%	3,05%	6,68%	0,94%	0,00%	0,00%			10,67%
Suma Ruchu											
suma	2	1 481	205	65	136	11	0	0	1 900	2 154	212
suma [%]	0,11%	77,95%	10,79%	3,42%	7,16%	0,58%	0,00%	0,00%			11,16%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	55	9	1	0	0	0	0	65	66	1
wprost	0	131	35	6	10	0	0	0	182	201	16
w prawo	0	60	11	6	4	0	0	0	81	91	10
suma	0	246	55	13	14	0	0	0	328	358	27
suma [%]	0,00%	75,00%	16,77%	3,96%	4,27%	0,00%	0,00%	0,00%			8,23%
Wylot											
suma	0	282	53	18	19	0	0	0	372	414	37
suma [%]	0,00%	75,81%	14,25%	4,84%	5,11%	0,00%	0,00%	0,00%			11,28%
Suma Ruchu											
suma	0	528	108	31	33	0	0	0	700	772	64
suma [%]	0,00%	75,43%	15,43%	4,43%	4,71%	0,00%	0,00%	0,00%			9,14%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	57	10	2	10	0	0	0	79	95	12
wprost	1	585	72	14	44	8	0	0	724	805	66
w prawo	0	74	9	0	8	0	0	0	91	103	8
suma	1	716	91	16	62	8	0	0	894	1 003	86
suma [%]	0,11%	80,09%	10,18%	1,79%	6,94%	0,89%	0,00%	0,00%			9,62%
Wylot											
suma	1	812	123	32	78	3	0	0	1 049	1 190	113
suma [%]	0,10%	77,41%	11,73%	3,05%	7,44%	0,29%	0,00%	0,00%			10,77%
Suma Ruchu											
suma	2	1 528	214	48	140	11	0	0	1 943	2 193	199
suma [%]	0,10%	78,64%	11,01%	2,47%	7,21%	0,57%	0,00%	0,00%			10,24%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	3	1 993	318	86	179	11	0	0	2 590	2 923	276
suma [%]	0,12%	76,95%	12,28%	3,32%	6,91%	0,42%	0,00%	0,00%			10,66%

M - Motocykle/Motorowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

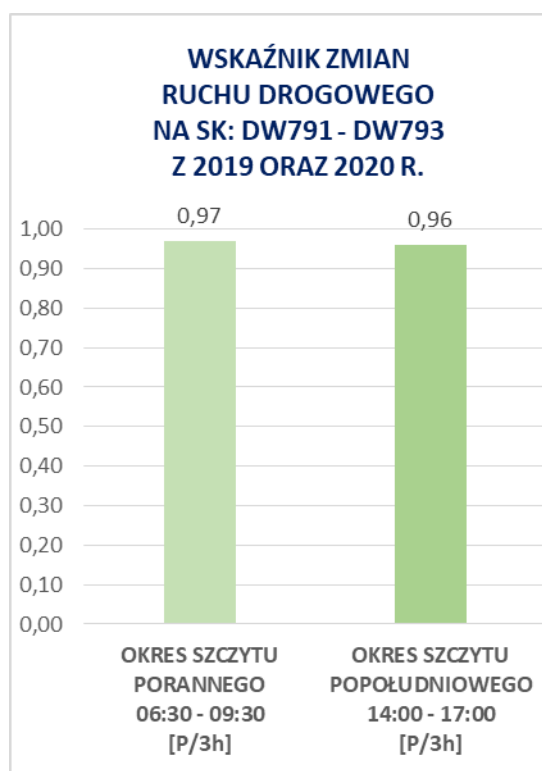
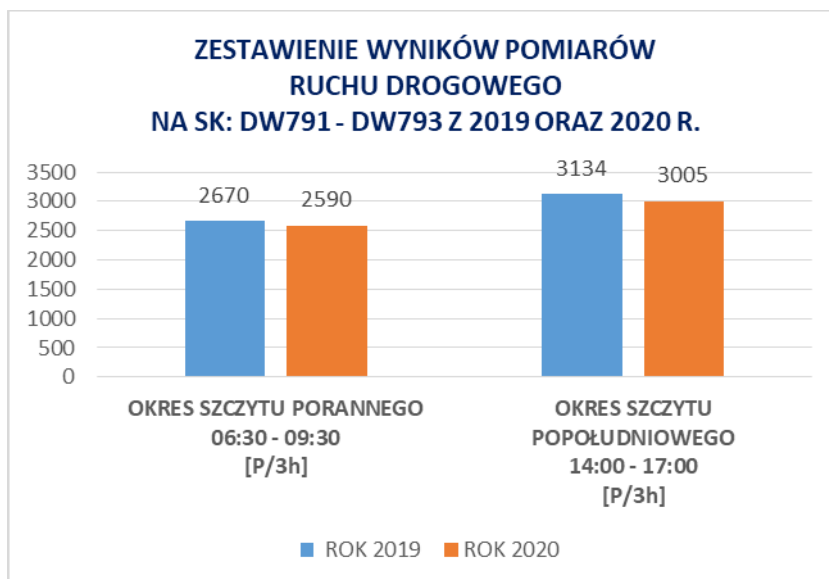
POMIAR: 29.09.2020 (WTOREK)

Struktura ruchu w okresie popołudniowym: 14:00 - 17:00

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	55	5	6	2	0	0	0	68	75	8
wprost	0	151	16	2	10	0	0	0	179	195	12
w prawo	0	79	14	0	4	0	0	0	97	103	4
suma	0	285	35	8	16	0	0	0	344	373	24
suma [%]	0,00%	82,85%	10,17%	2,33%	4,65%	0,00%	0,00%	0,00%			6,98%
Wylot											
suma	1	335	45	15	14	0	0	0	410	440	29
suma [%]	0,24%	81,71%	10,98%	3,66%	3,41%	0,00%	0,00%	0,00%			7,07%
Suma Ruchu											
suma	1	620	80	23	30	0	0	0	754	813	53
suma [%]	0,13%	82,23%	10,61%	3,05%	3,98%	0,00%	0,00%	0,00%			7,03%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	108	13	8	2	0	0	0	131	140	10
wprost	2	756	68	22	27	4	0	1	880	937	53
w prawo	1	68	6	7	4	0	0	0	86	96	11
suma	3	932	87	37	33	4	0	1	1 097	1 173	74
suma [%]	0,27%	84,96%	7,93%	3,37%	3,01%	0,36%	0,00%	0,09%			6,75%
Wylot											
suma	4	857	87	30	52	5	0	0	1 035	1 133	87
suma [%]	0,39%	82,80%	8,41%	2,90%	5,02%	0,48%	0,00%	0,00%			8,41%
Suma Ruchu											
suma	7	1 789	174	67	85	9	0	1	2 132	2 306	161
suma [%]	0,33%	83,91%	8,16%	3,14%	3,99%	0,42%	0,00%	0,05%			7,55%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	87	15	3	1	0	0	0	106	109	4
wprost	0	137	27	5	2	0	0	0	171	177	7
w prawo	0	60	5	9	5	0	0	0	79	92	14
suma	0	284	47	17	8	0	0	0	356	378	25
suma [%]	0,00%	79,78%	13,20%	4,78%	2,25%	0,00%	0,00%	0,00%			7,02%
Wylot											
suma	0	407	46	11	13	0	0	0	477	504	24
suma [%]	0,00%	85,32%	9,64%	2,31%	2,73%	0,00%	0,00%	0,00%			6,74%
Suma Ruchu											
suma	0	691	93	28	21	0	0	0	833	882	49
suma [%]	0,00%	82,95%	11,16%	3,36%	2,52%	0,00%	0,00%	0,00%			5,88%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	130	12	3	8	0	0	0	153	167	11
wprost	4	742	77	15	45	5	0	0	888	966	65
w prawo	0	148	17	1	1	0	0	0	167	169	2
suma	4	1 020	106	19	54	5	0	0	1 208	1 302	78
suma [%]	0,33%	84,44%	8,77%	1,57%	4,47%	0,41%	0,00%	0,00%			6,46%
Wylot											
suma	2	922	97	25	32	4	0	1	1 083	1 149	61
suma [%]	0,18%	85,13%	8,96%	2,31%	2,95%	0,37%	0,00%	0,09%			5,63%
Suma Ruchu											
suma	6	1 942	203	44	86	9	0	1	2 291	2 451	139
suma [%]	0,26%	84,77%	8,86%	1,92%	3,75%	0,39%	0,00%	0,04%			6,07%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	7	2 521	275	81	111	9	0	1	3 005	3 226	201
suma [%]	0,23%	83,89%	9,15%	2,70%	3,69%	0,30%	0,00%	0,03%			6,69%

M - Motocykle/Motorowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

6.4. Zestawienie i analiza zmian ruchu drogowego w okresie lat 2019-2020



7. UKŁAD KOLEJOWY MIASTA

7.1. Linie kolejowe na terenie Myszkowa

Przez obszar miasta przebiegają linie kolejowe PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie o następujących numerach/realacjach:

a) linia kolejowa nr 1 relacji: Warszawa Zachodnia – Katowice

Zarządca : PKP Polskie Linie Kolejowe

Długość całkowita linii: 316,086 km, zelektryfikowana, prawie w całości dwutorowa

Stacje/przystanki kolejowe:

- Myszków Nowa Wieś,
- Myszków (stacja),
- Myszków Światowid,
- Myszków Mrzygłód,

b) linia kolejowa nr 4 relacji: Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (Centralna Magistrala Kolejowa)

Zarządca : PKP Polskie Linie Kolejowe

Długość całkowita linii: 223,824 km

Linia jest linią magistralną, prawie w całości dwutorowa

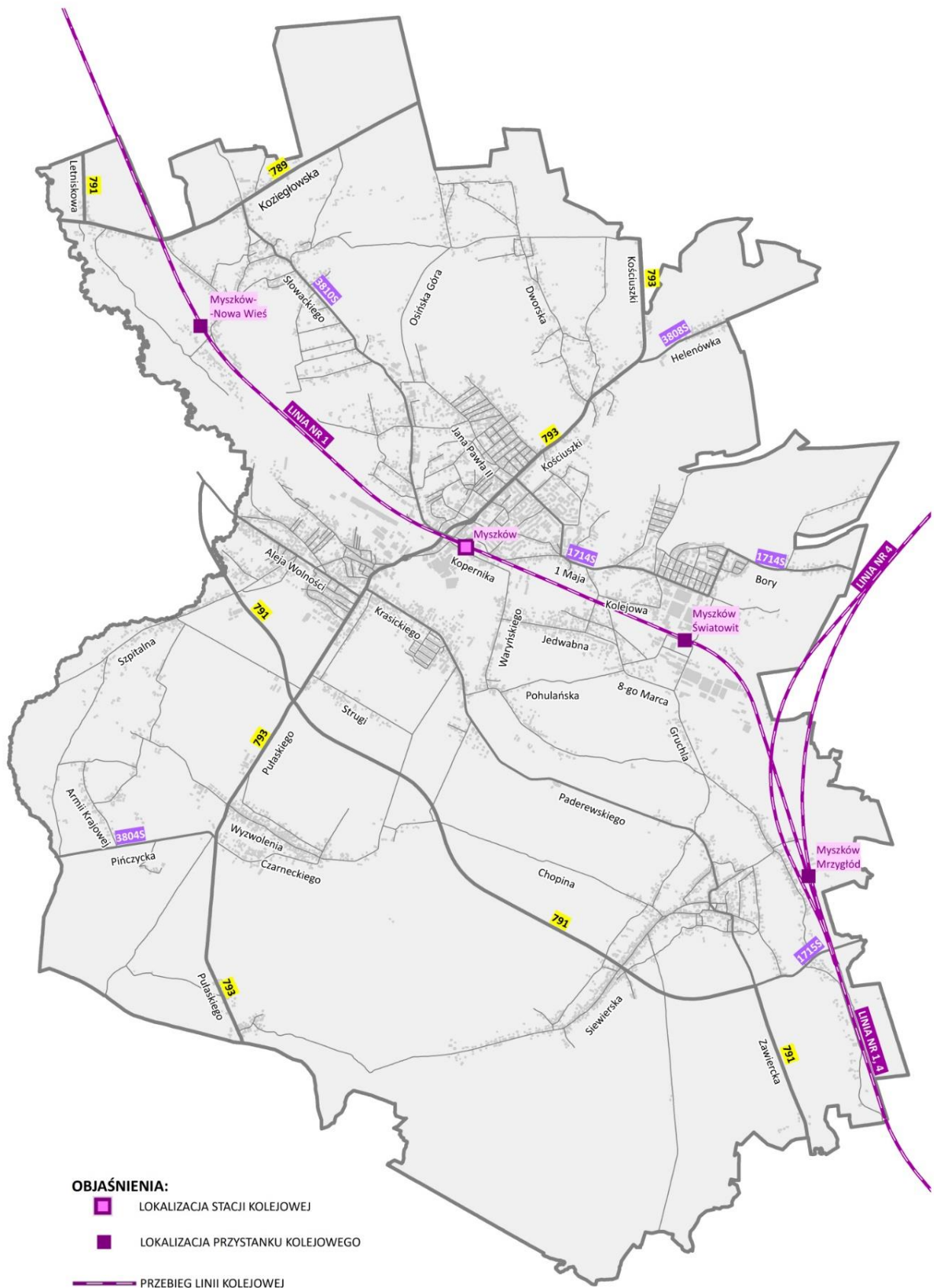
Od okolic przystanku Myszków Mrzygłód do końcowej stacji Zawiercie linia biegnie równoległe z linią nr 1 (tory linii nr 4 są po stronie zewnętrznej, a linii nr 1 po stronie wewnętrznej)

Stacje/przystanki kolejowe:

kolejowe:

- Myszków Mrzygłód (przystanek)

Przebiegi wymienionych powyżej linii oraz układ stacji/przystanków przedstawia **rysunek „UKŁAD KOLEJOWY MIASTA”** zamieszczony na następnej stronie opracowania.

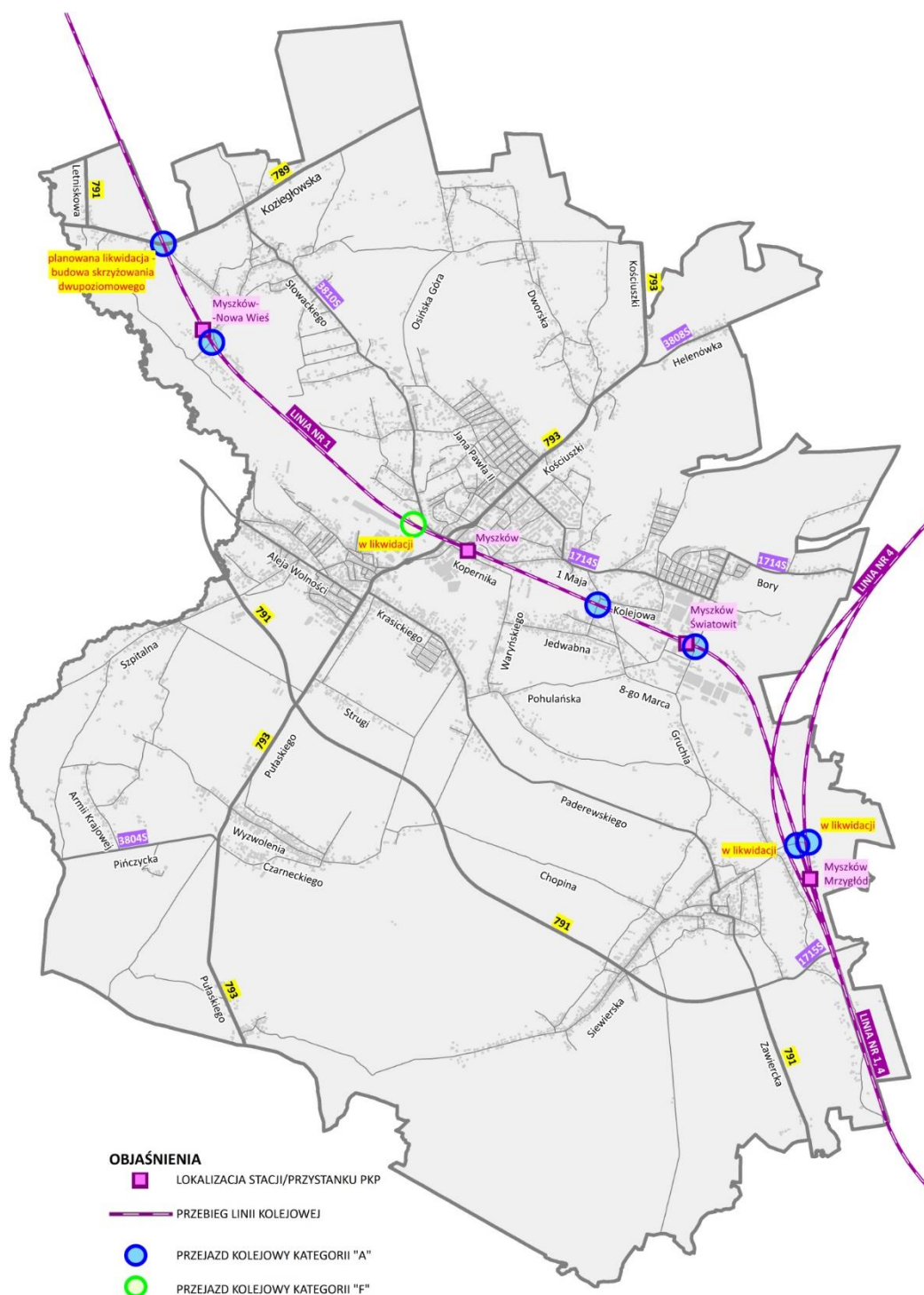


UKŁAD KOLEJOWY MIASTA

7.2. Przejazdy kolejowe na terenie Myszkowa

Poniżej zamieszczono lokalizację przejazdów kolejowych na terenie miasta wraz z informacją o planowanych kierunkach ich przekształceń.

Część z tych danych wraz m. in. z tzw. iloczynem ruchu je obciążających (ruch drogowy x ruch kolejowy) zamieszczono – **w ujęciu tabelarycznym** - na następnej stronie opracowania



LOKALIZACJA PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH NA TERENIE MIASTA

WYKAZ PRZEJAZDÓW NA TERENIE GMINY MYSZKÓW STAN NA DZIEŃ 14.10.2020 R.

Nr linii	Nazwa linii	Km przejazdu	Kat.	Miejscowość	Nr drogi/ulicy	Nazwa ulicy drogi	Kategoria	Ostatni iloczyn ruchu	Data pomiaru	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Warszawa - Katowice	256,551	A	Myszków – Nowa Wieś	789	Koziegłowy – Żarki ul. Koziegłowska	wojewódzka	684 284,00	11-12.10.2016	planowana likwidacja- budowa skrzyżowania dwupoziomowego
1	Warszawa - Katowice	257,663	A	Myszków – Nowa Wieś	410074S	ul. Pawia	gminna	40 698,00	20-21.09.2016	
1	Warszawa - Katowice	260,452	F	Myszków		dojazd do domu mieszkalnego	wewnętrzna	nie dotyczy		w likwidacji
1	Warszawa - Katowice	262,508	A	Myszków	410163S	ul. Krótka	gminna	387 600,00	21-22.09.2016	
1	Warszawa - Katowice	263,570	A	Myszków - Świątowid	410167S	ul. Partyzantów	gminna	380 874,00	14-15.09.2016	
1	Warszawa - Katowice	265,932	A	Myszków - Mrzygłód	410217S	ul. Towarowa	gminna	15 504,00	14-15.09.2016	w likwidacji
4	Grodzisk Mazowiecki– Zawiercie	215,932	A	Myszków - Mrzygłód	410217S	ul. Towarowa	gminna	2 310,00	14-15.09.2016	w likwidacji

KATEGORIA	OBJAŚNIENIE	KATEGORIA	OBJAŚNIENIE
A	przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany: a) przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje, b) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni	D	przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
B	przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku: a) wjazdu na przejazd albo b) wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu	E	przejścia wwyposażone w: a) pól samoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo b) kołowrotki, barierki lub labirynty
C	przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe	F	przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone zgodnie z § 12 ust. 2.

8. CHARAKTERYSTYKA PODSTAWOWYCH PARAMETRÓW RUCHOTWÓRCZYCH ODDZIAŁYWUJĄCYCH NA UKŁAD KOMUNIKACYJNY MIASTA

8.1. Dane demograficzne

Fakt pełnego zgeokodowania wyciągu danych z bazy PESEL pozwolił na przeprowadzenie analiz dotyczących szczegółowej lokalizacji ludności w stanie istniejącym oraz przeprowadzenie w następnej części studium przestrzennych analiz zmian demograficznych w ujęciu historycznym dla całego obszaru opracowania (miasta). Jako dane wejściowe do analiz przestrzennych obszaru opracowania posłużyły materiały pozyskane z Ministerstwa Cyfryzacji/Cyfryzacji Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (KPRM)

w Warszawie w postaci bazodanowej dla roku bieżącego.

Szczegółowe dane demograficzne zostały wprowadzone do systemów SIT/GIS w postaci cyfrowej i zawierały pełne informacje pozwalających na ich zgeokodowanie na obszarze miasta i tym samym - na wykonanie szczegółowych analiz przestrzennych.

8.2. Dane zatrudnieniowe

Podobnie jak dla danych ludnościowych - bazy o zatrudnieniu zostały pozyskane ze źródeł zewnętrznych - w tym przypadku z baz Urzędu Statystycznego w Katowicach.

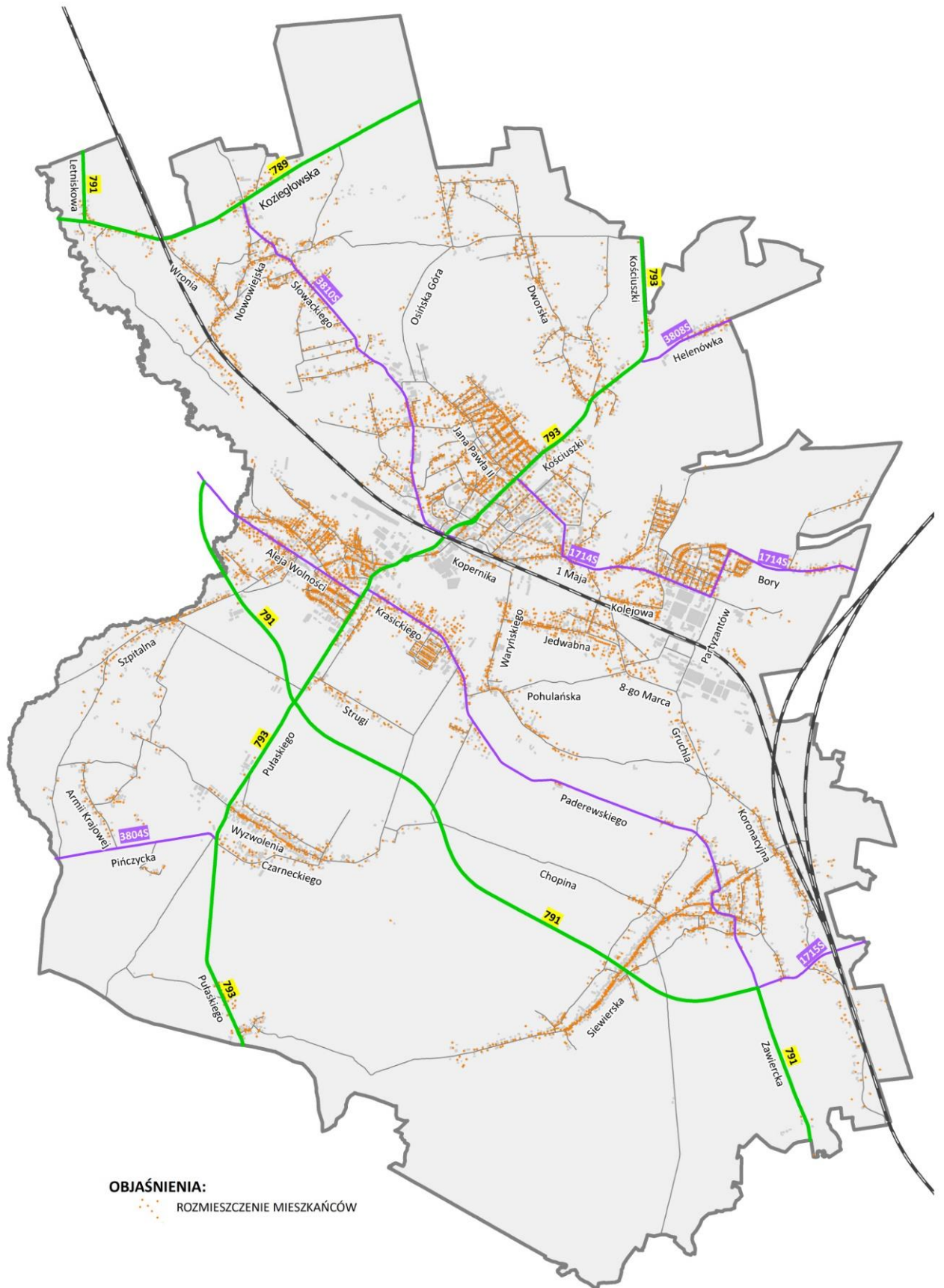
Informacje dotyczyły wszystkich podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w obszarze analiz (mieście).

Postać danych miała charakter zestandaryzowany z podziałem na przedziały zatrudnieniowe, w których jest prowadzona statystyka:

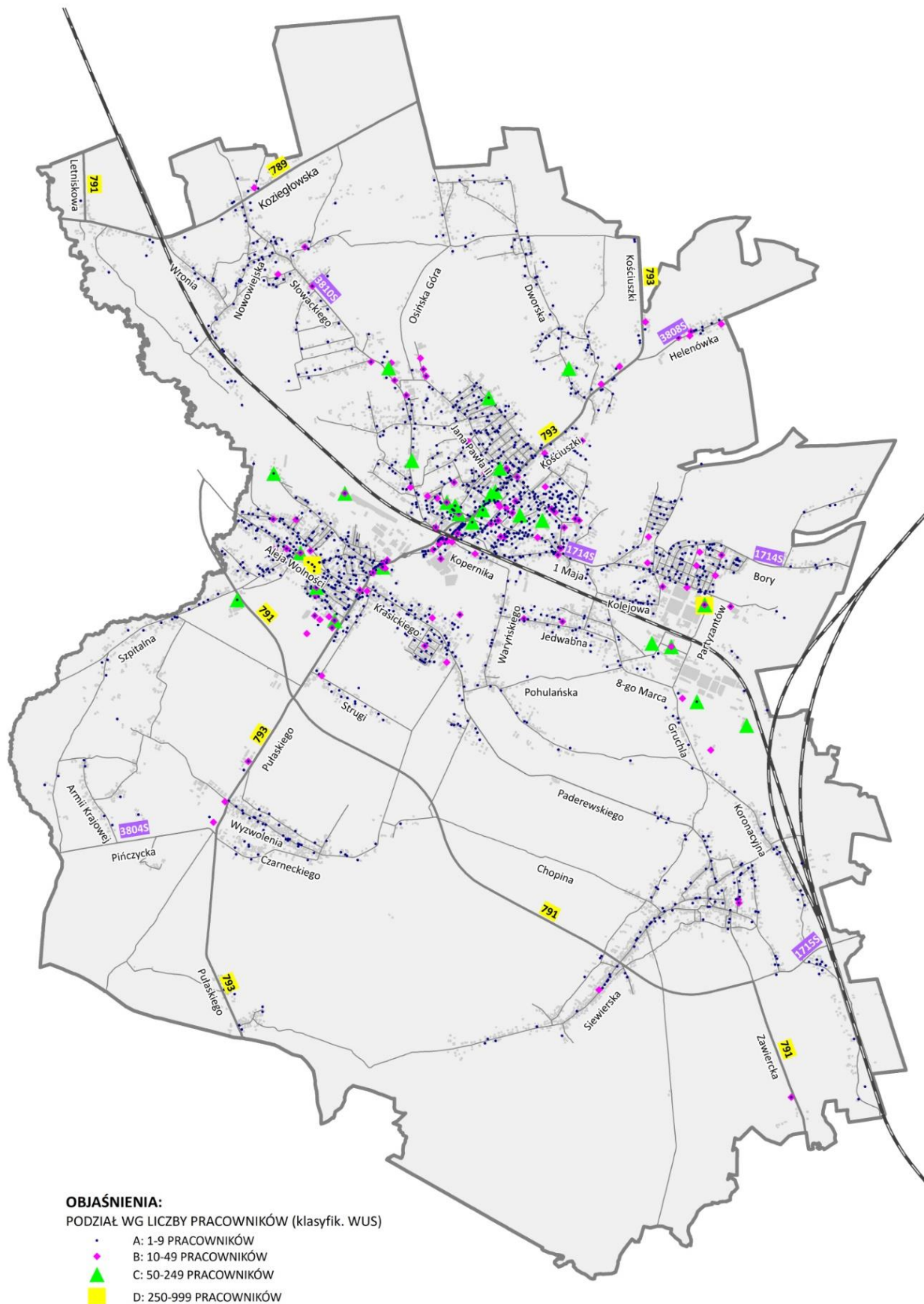
- podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych od 1 do 9 pracowników [A],
- podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych od 10 do 49 pracowników [B],
- podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych od 50 do 249 pracowników [C],
- podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych od 250 do 999 pracowników [D],
- podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych od 10000 i więcej pracowników [E].

Wyniki geokodowania baz danych przedstawiono w postaci graficznej na następnej i kolejnej stronie opracowania na **rysunkach**:

- „LOKALIZACJA LUDNOŚCI NA TERENIE MIASTA. ZGEOKODOWANY WYCIĄG Z BAZY PESEL”,
- „LOKALIZACJA ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE MIASTA. ZGEOKODOWANY WYCIĄG Z BAZY (W)US”.



LOKALIZACJA LUDNOŚCI NA TERENIE MIASTA. ZGEOKODOWANY WYCIĄG Z BAZY PESEL



LOKALIZACJA ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE MIASTA. ZGEEKODOWANY WYCIĄG Z BAZY (W)JUS

9. ANALIZA MATERIAŁÓW Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (BRD)

Analizę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w Myszkowie przeprowadzono na podstawie danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) dla lat 2017-2019.

Wykorzystując fakt, iż całość zasobów bazodanowych została wprowadzona do systemu GIS-owego, w ramach opracowania wykonano dodatkowe analizy przestrzenne rozkładu zdarzeń drogowych na sieci drogowej gminy Myszków.

Zgodnie z Zarządzeniem nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyk zdarzeń drogowych użyte w opracowaniu określenia oznaczają:

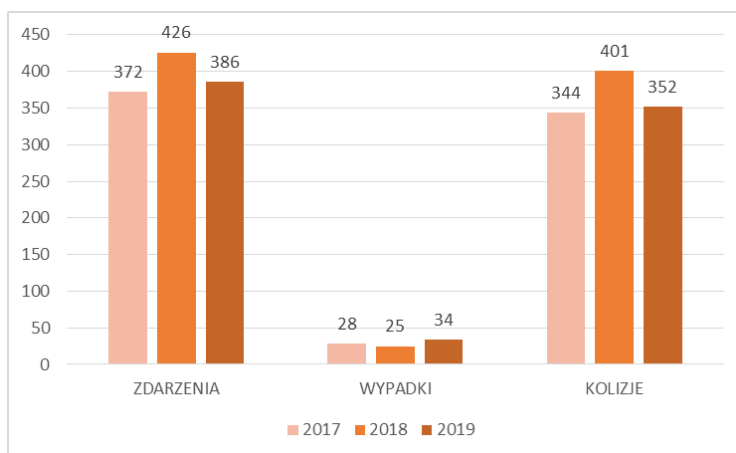
- 1) **wypadek drogowy** - zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna;
- 2) **kolizja drogowa** - zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne;
- 3) **zdarzenie drogowe** - wypadek drogowy lub kolizja drogowa;
- 4) **śmiertelna ofiara wypadku** - osobę zmarłą na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała;
- 5) **osoba ciężko ranna** - osobę, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:
 - a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała,
 - b) innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni;
- 6) **osoba lekko ranna** - osobę, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji osoby ciężko rannej

W latach 2017-2019 na terenie gminy Myszków wydarzyło się:

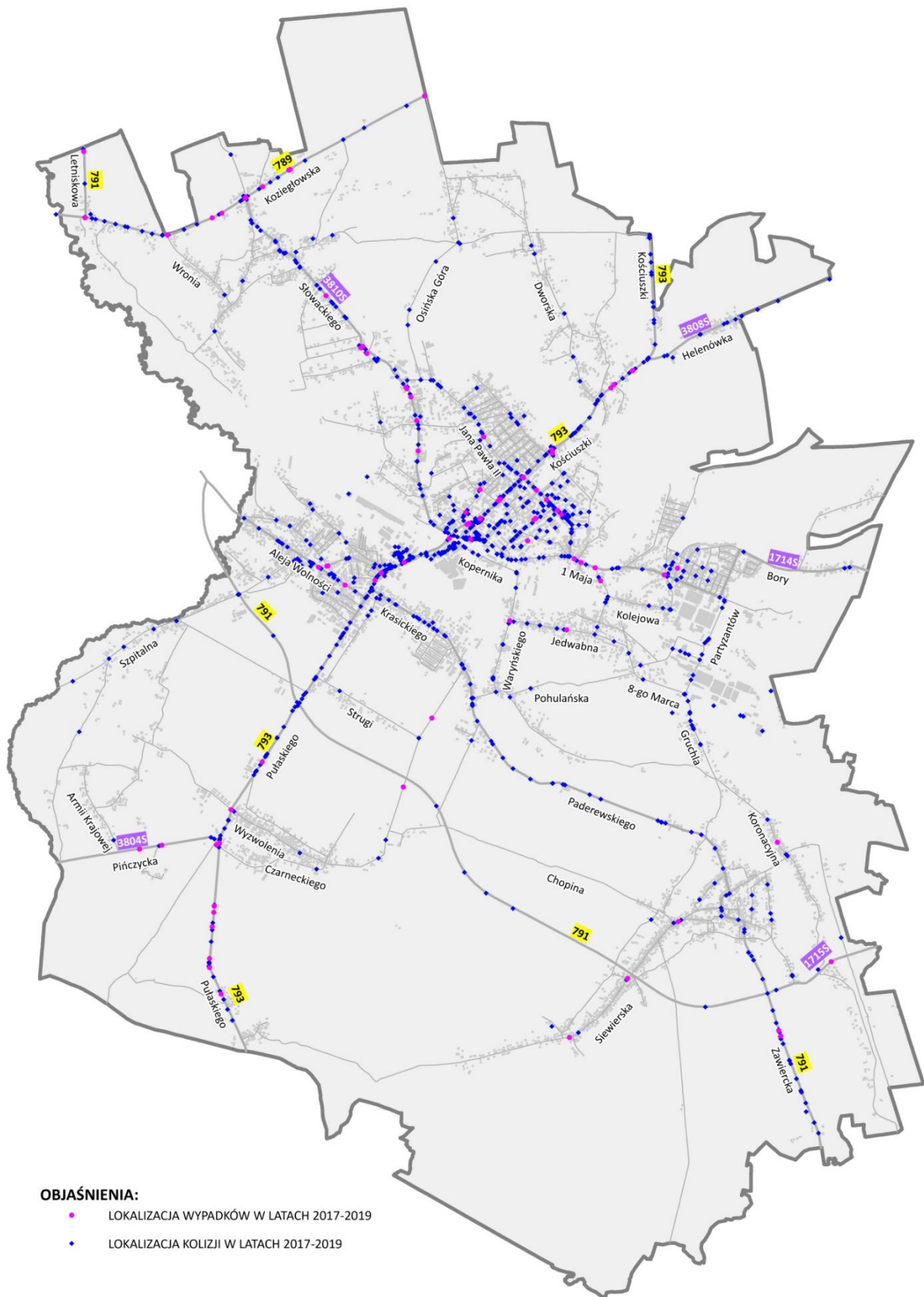
- 1.184 zdarzeń drogowych, w tym:
 - 87 wypadków,
 - 1.097 kolizji.

Ilościowy ich rozkład w poszczególnych latach przedstawiono poniżej w tabeli oraz w postaci wykresu.

ROK	ZDARZENIA	WYPADKI	KOLIZJE
2017	372	28	344
2018	426	25	401
2019	386	34	352
SUMA	1184	87	1097



Ponadto - dzięki opracowanym zasobom geoinformacyjnym o poszczególnych zdarzeniach - zobrazowano ich przestrzenne rozmieszczenie na sieci drogowej gminy i przedstawiono ich zróżnicowanie na rysunku na następnej stronie opracowania.

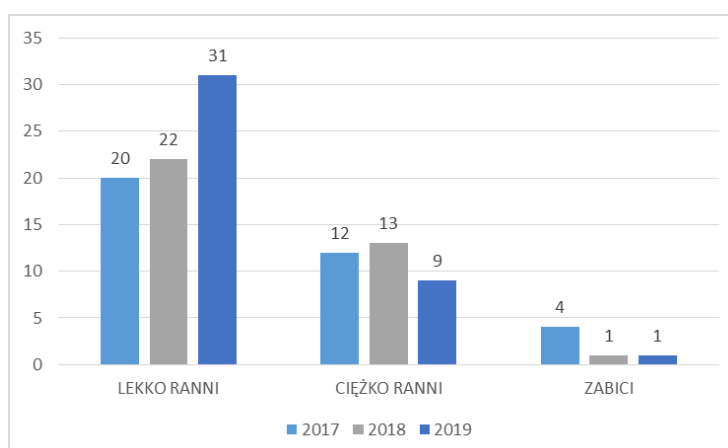


ROZMIESZCZENIE ZDARZEŃ - WYPADKÓW I KOLIZJI - NA TERENIE GMINY W LATACH 2017-2019

W wyniku 1.184 zdarzeń drogowych w latach 2017-2019, odnotowano 113 ofiar, w tym:

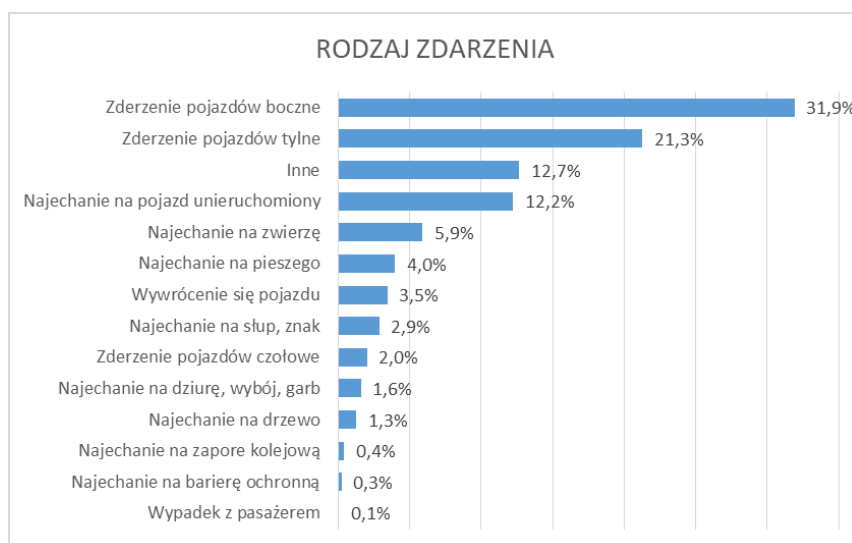
- 73 osoby zostały lekko ranne,
- 34 osoby odniosły ciężkie obrażenia,
- 6 osób poniosło śmierć.

ROK	LEKKO RANNI	CIĘŻKO RANNI	ZABICI
2017	20	12	4
2018	22	13	1
2019	31	9	1
SUMA	73	34	6



Najczęstszym rodzajem zdarzenia w ciągu analizowanych trzech lat były zderzenia: boczne oraz tylne pojazdów – 53,2 %, co obrazują poniższa tabela oraz wykres.

RODZAJ ZDARZENIA	ILOŚĆ	%
Zderzenie pojazdów boczne	378	31,9%
Zderzenie pojazdów tylne	252	21,3%
Inne	150	12,7%
Najeżdżenie na pojazd unieruchomiony	145	12,2%
Najeżdżenie na zwierzę	70	5,9%
Najeżdżenie na pieszego	47	4,0%
Wywrócenie się pojazdu	41	3,5%
Najeżdżenie na słup, znak	34	2,9%
Zderzenie pojazdów czołowe	24	2,0%
Najeżdżenie na dziurę, wybój, garb	19	1,6%
Najeżdżenie na drzewo	15	1,3%
Najeżdżenie na zaporę kolejową	5	0,4%
Najeżdżenie na barierę ochronną	3	0,3%
Wypadek z pasażerem	1	0,1%
SUMA	1184	100,0%



W latach 2017-2019 ponad 50 % zdarzeń stanowiły te z nich, których przyczyną było:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami,
- nieprawidłowe cofanie,

co obrazują poniższa tabela oraz wykres.

PRZYCZYNA ZDARZENIA	ILOŚĆ	%
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	208	17,6%
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	202	17,1%
Nieprawidłowe: cofanie	184	15,5%
Nieprawidłowe: skręcanie	92	7,8%
Inne przyczyny	87	7,3%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	78	6,6%
Obiekty, zwierzęta na drodze	70	5,9%
Nieprawidłowe: omijanie	49	4,1%
Nieprawidłowe: wymijanie	41	3,5%
Inne	40	3,4%
Nieustalone	27	2,3%
Gwałtowne hamowanie	25	2,1%
Nieprawidłowe: wyprzedzanie	24	2,0%
Niewłaściwy stan jezdni	17	1,4%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	16	1,4%
Nieprawidłowe: zmienianie pasa ruchu	14	1,2%
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	10	0,8%
SUMA	1184	100,00%

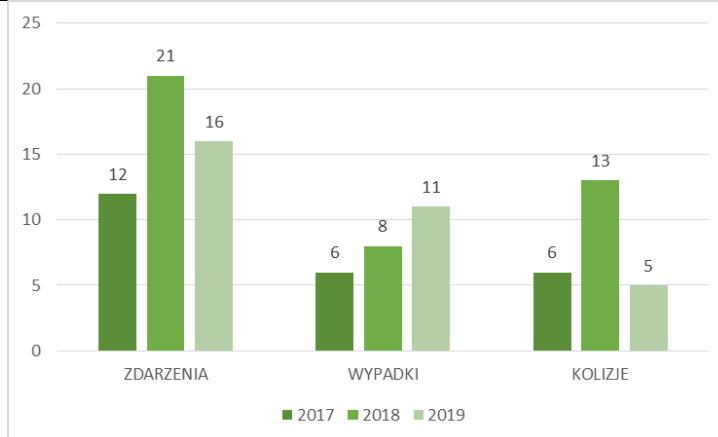


ZDARZENIA DROGOWE Z UDZIAŁEM PIESZYCH

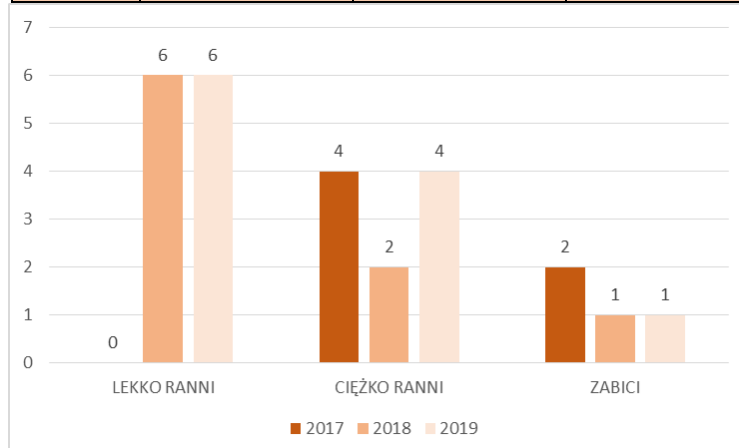
W okresie 2017-2019 na terenie gminy Myszków doszło do 49 zdarzeń drogowych z udziałem pieszych (w tym 25 wypadków), w wyniku których:

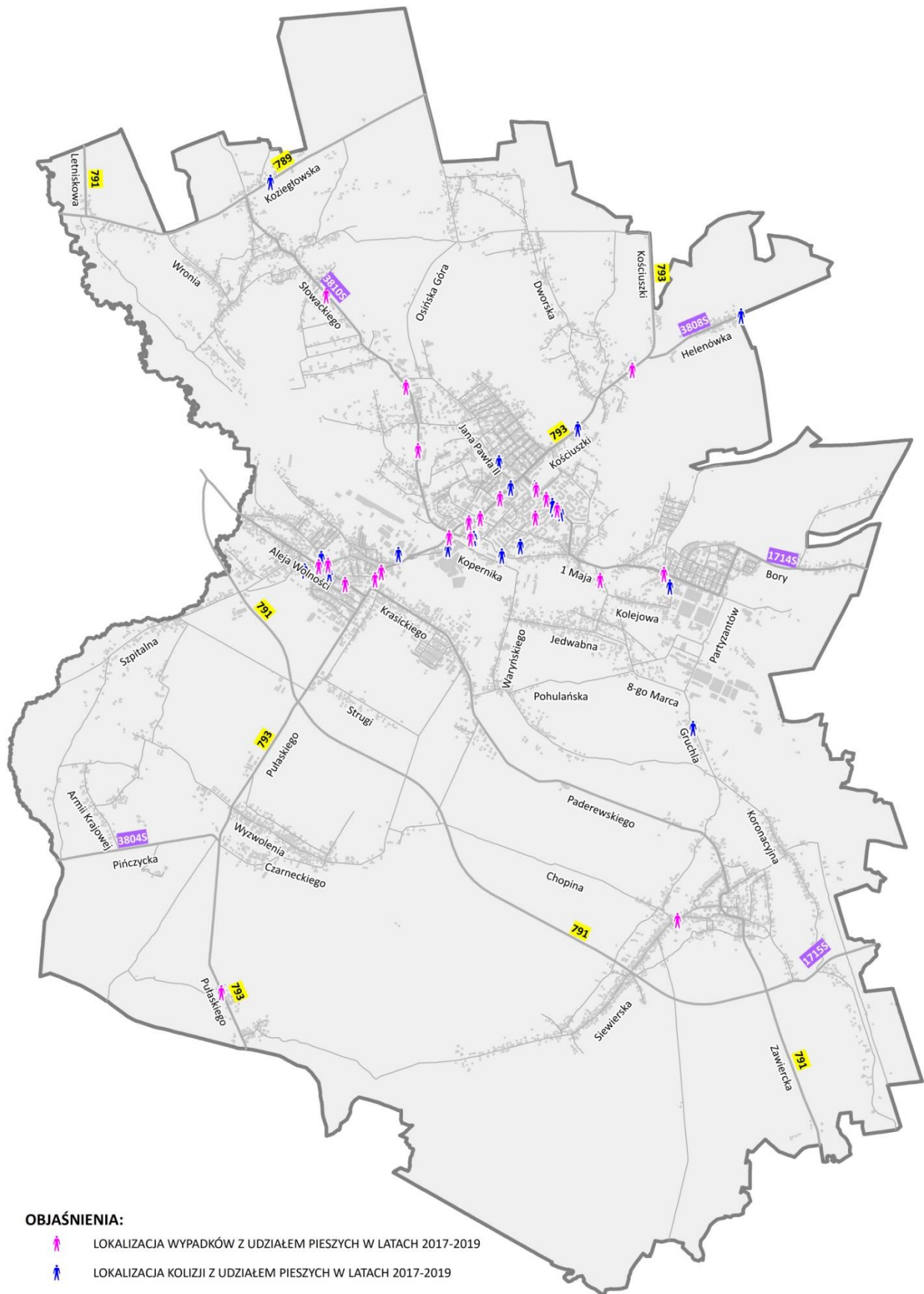
- 12 osób zostało lekko rannych,
- 10 osób odniosło ciężkie obrażenia,
- 4 pieszych poniosło śmierć.

ROK	ZDARZENIA	WYPADKI	KOLIZJE
2017	12	6	6
2018	21	8	13
2019	16	11	5
SUMA	49	25	24



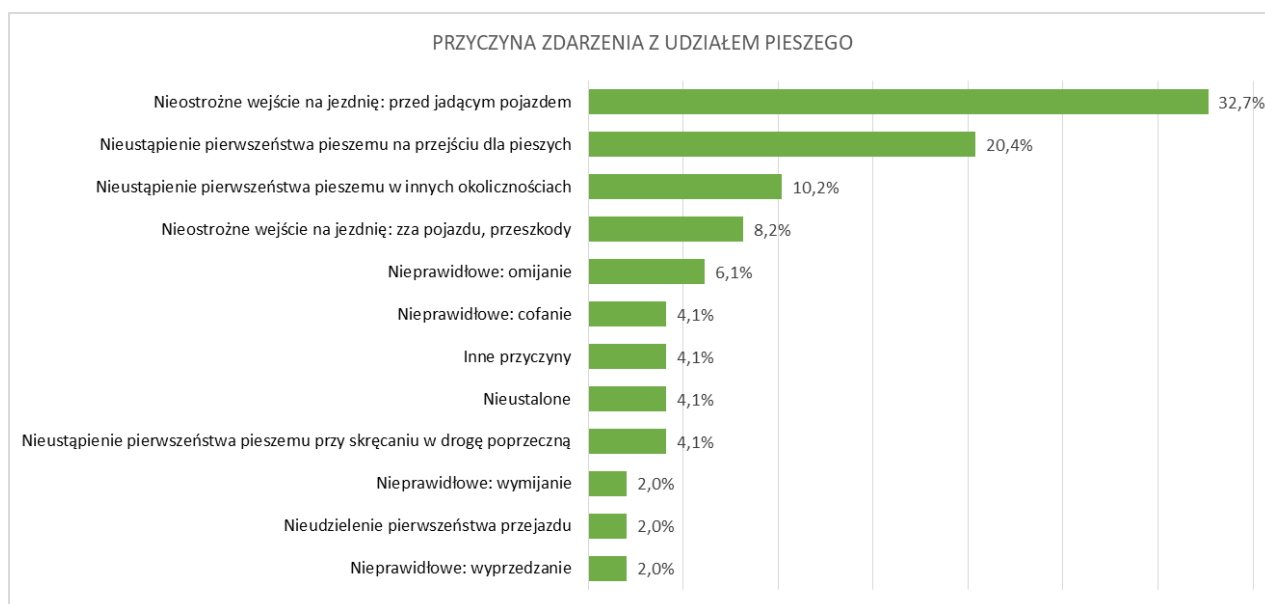
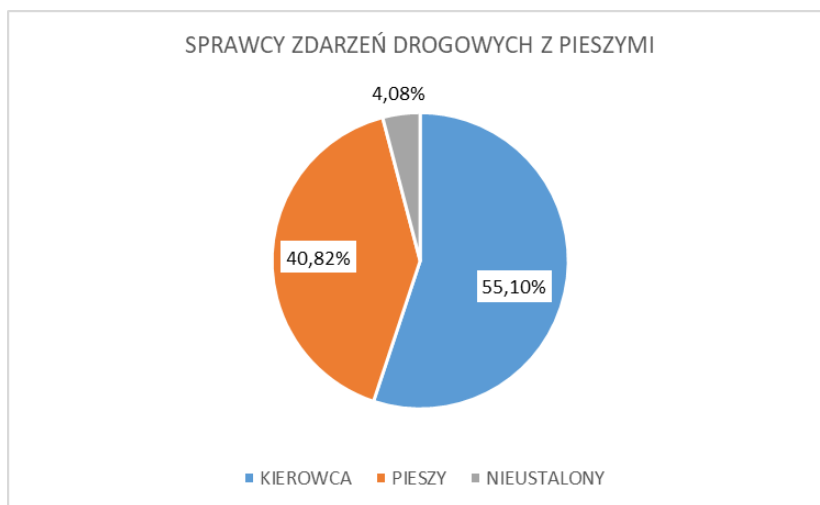
ROK	LEKKO RANNI	CIĘŻKO RANNI	ZABICI
2017	0	4	2
2018	6	2	1
2019	6	4	1
SUMA	12	10	4





ROZMIESZCZENIE WYPADKÓW I KOLIZJI Z UDZIAŁEM PIESZYCH W LATACH 2017-2019

Ponad połowę (55,1%) sprawców zdarzeń drogowych z udziałem pieszych stanowili kierowcy.

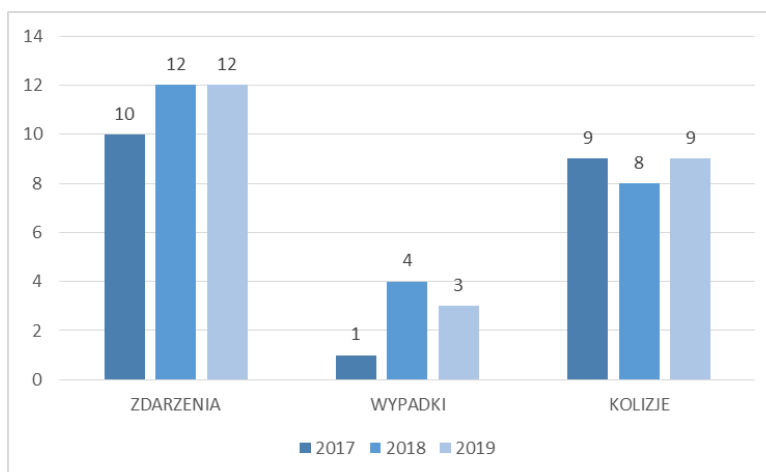


ZDARZENIA DROGOWE Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW

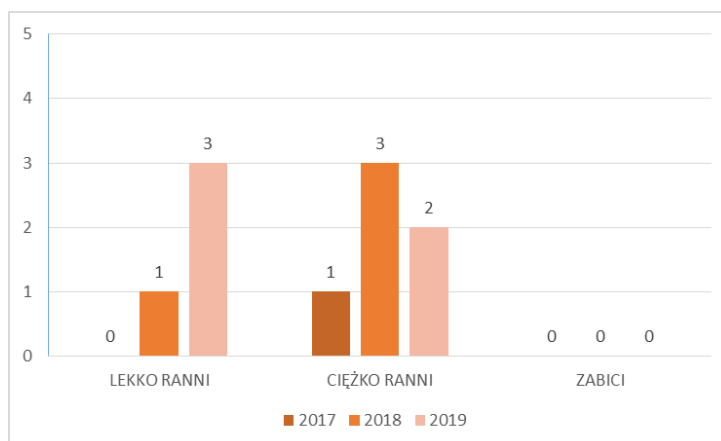
W latach 2017-2019 na terenie gminy Myszków doszło do 34 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (w tym 8 wypadków), w wyniku których:

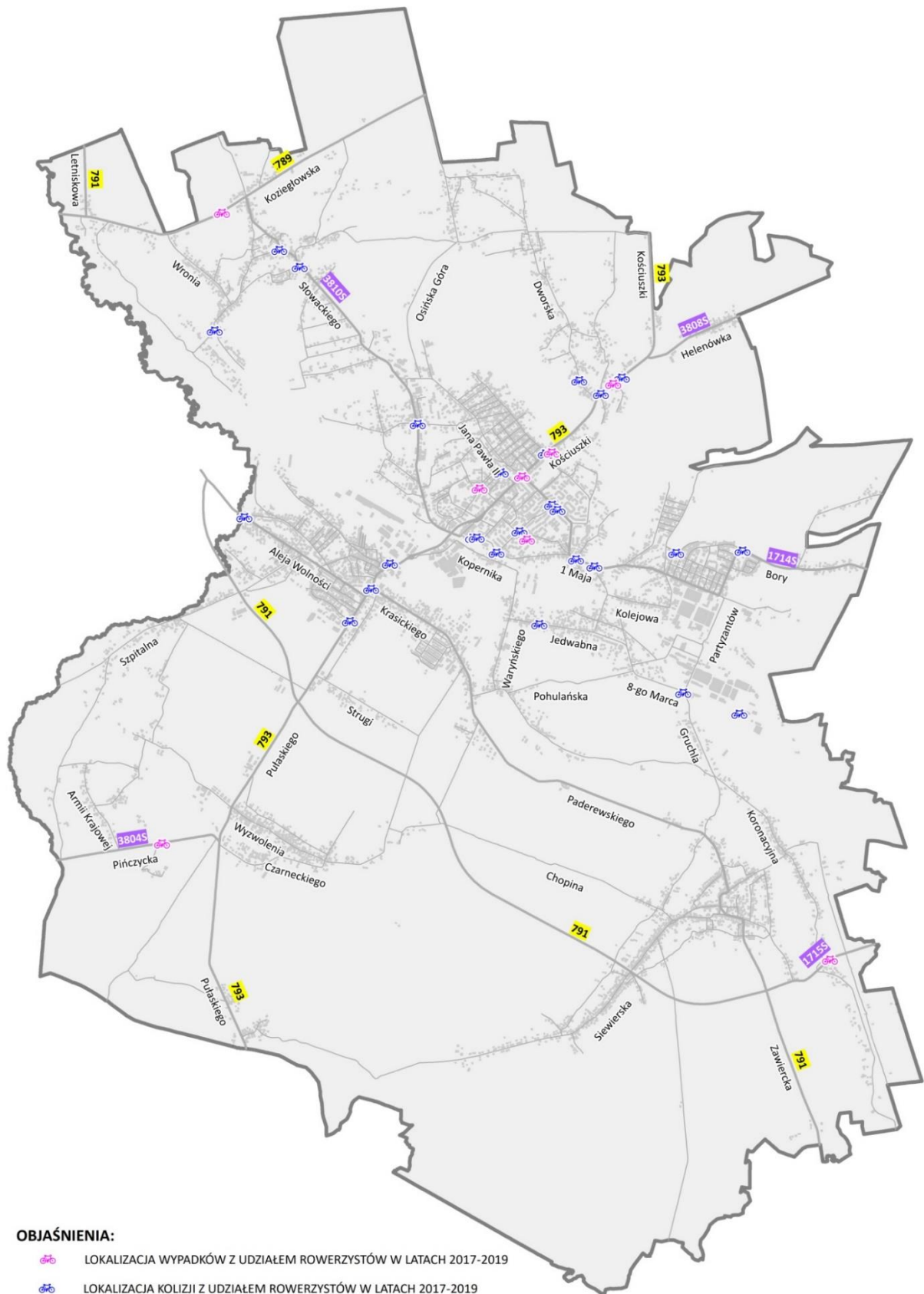
- 12 osób zostało lekko rannych,
- 10 osób odniosło ciężkie obrażenia,
- 4 pieszych poniosło śmierć.

ROK	ZDARZENIA	WYPADKI	KOLIZJE
2017	10	1	9
2018	12	4	8
2019	12	3	9
SUMA	34	8	26

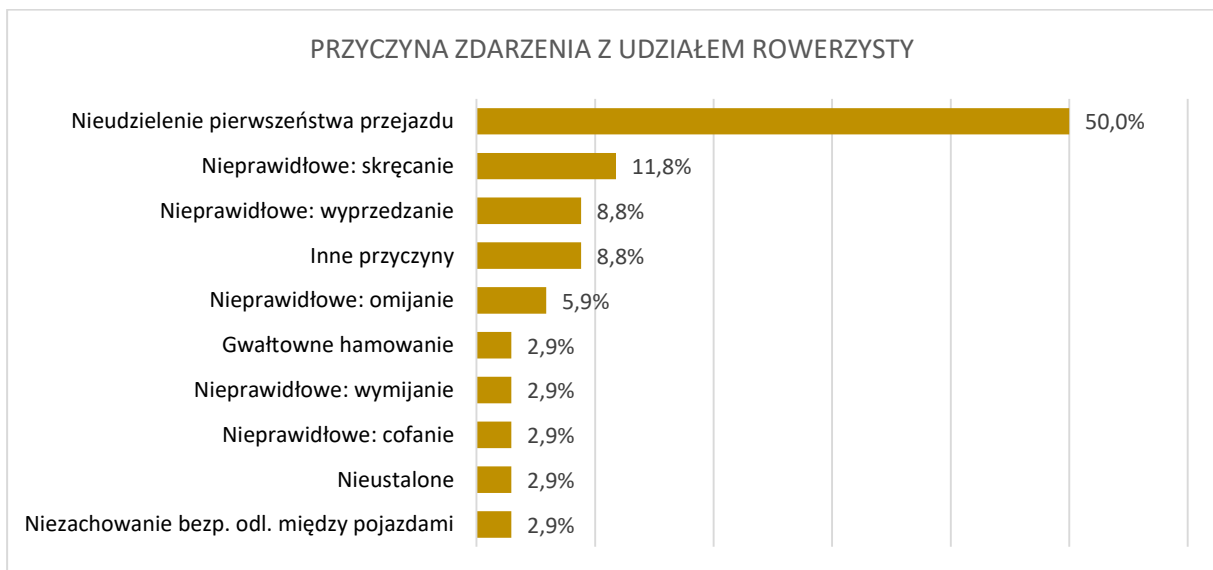
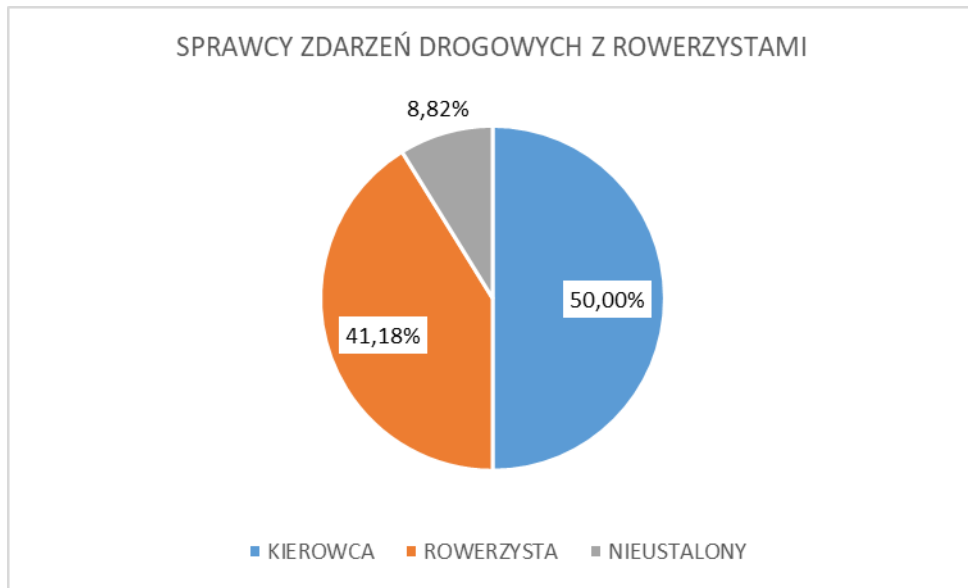


ROK	LEKKO RANNI	CIĘŻKO RANNI	ZABICI
2017	0	4	2
2018	6	2	1
2019	6	4	1
SUMA	12	10	4





ROZMIESZCZENIE WYPADKÓW I KOLIZJI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W LATACH 2017-2019



10. UZUPEŁNIAJĄCA ANKIETYZACJA ZAKŁADÓW PRACY Z TERENU MIASTA

10.1. Wstęp

Na następnej i kolejnej stronie opracowania zamieszczono:

- **wzór ankiety dla przedsiębiorstw dotyczącej ich ruchotwórczości**

oraz

- **rysunek obrazujący rozmieszczenie myszkowskich zakładów pracy - tych, które odpowiedziały na ankietę zaprezentowaną i przekazaną przedsiębiorcom w trakcie spotkania w UM Myszków w początkowej fazie prac nad bieżącym etapem studium** – na tle firm zgeokodowanych na podstawie danych pozyskanych z bazy Urzędu Statystycznego w Katowicach.

Natomiast na dalszych stronach opracowania zamieszczono **wyniki przeprowadzonej ankiety.**

ANKIETA DLA POTRZEB OPRACOWANIA MODELU RUCHU DLA MYSZKOWA

LP.	PYTANIE		
1	a) NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA:		
	b) ADRES PODSTAWOWY:		
	c) ADRES FILII NA TERENIE MYSZKOWA *:		
2	JAKA JEST LICZBA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W ZAKŁADZIE PRACY (PROSZĘ PODAĆ INFORMACJE W PODZIALE NA ZMIANY - O ILE WYSTĘPUJĄ)?		
	I zmiana -		
	II zmiana -		
	III zmiana -		
3	JAKI CHARAKTER MA GŁÓWNA DZIAŁALNOŚĆ - PRODUKCJA CZY USŁUGI? **		
	PRODUKCJA	TAK / NIE	
	USŁUGI	TAK / NIE	
4	JAKA JEST SZACOWANA (ORIENTACYJNA) LICZBA POJAZDÓW W RUCHU (OSOBOWE, DOSTAWCZE, CIĘŻAROWE, CIĘŻAROWE Z PRZYCZEPĄ) ZWIĄZANA Z DZIAŁANIEM ZAKŁADU PRACY (BEZ RUCHU PRACOWNICZEGO) W CIĄGU TYPOWEJ DOBY ROBOCZEJ Z WYSZCZEGÓLNIENIEM GODZINY SZCZYTU POPOŁUDNIOWEGO (15:00-16:00)?		
	POJAZDY	DOBA	GODZ. SZCZYTU
	- OSOBOWE		
	- DOSTAWCZE		
	- CIĘŻAROWE		
	- CIĘŻAROWE Z PRZYCZEPĄ/NACZEPĄ		
5	CZY ZAKŁAD PLANUJE W DAJĄCEJ SIĘ PRZEWIDZIEĆ PRZYSZŁOŚCI ZMIANY DOTYCZĄCE ZATRUDNIENIA, A JEŻELI TAK - TO PROSZĘ PODAĆ PRZYBLIŻONĄ DATĘ ZMIANY (ROK) ORAZ LICZBOWY JEJ ZAKRES? *		
	- NIE PLANUJEMY		
	- TAK PLANUJEMY: rok: liczba zatrudnionych:		

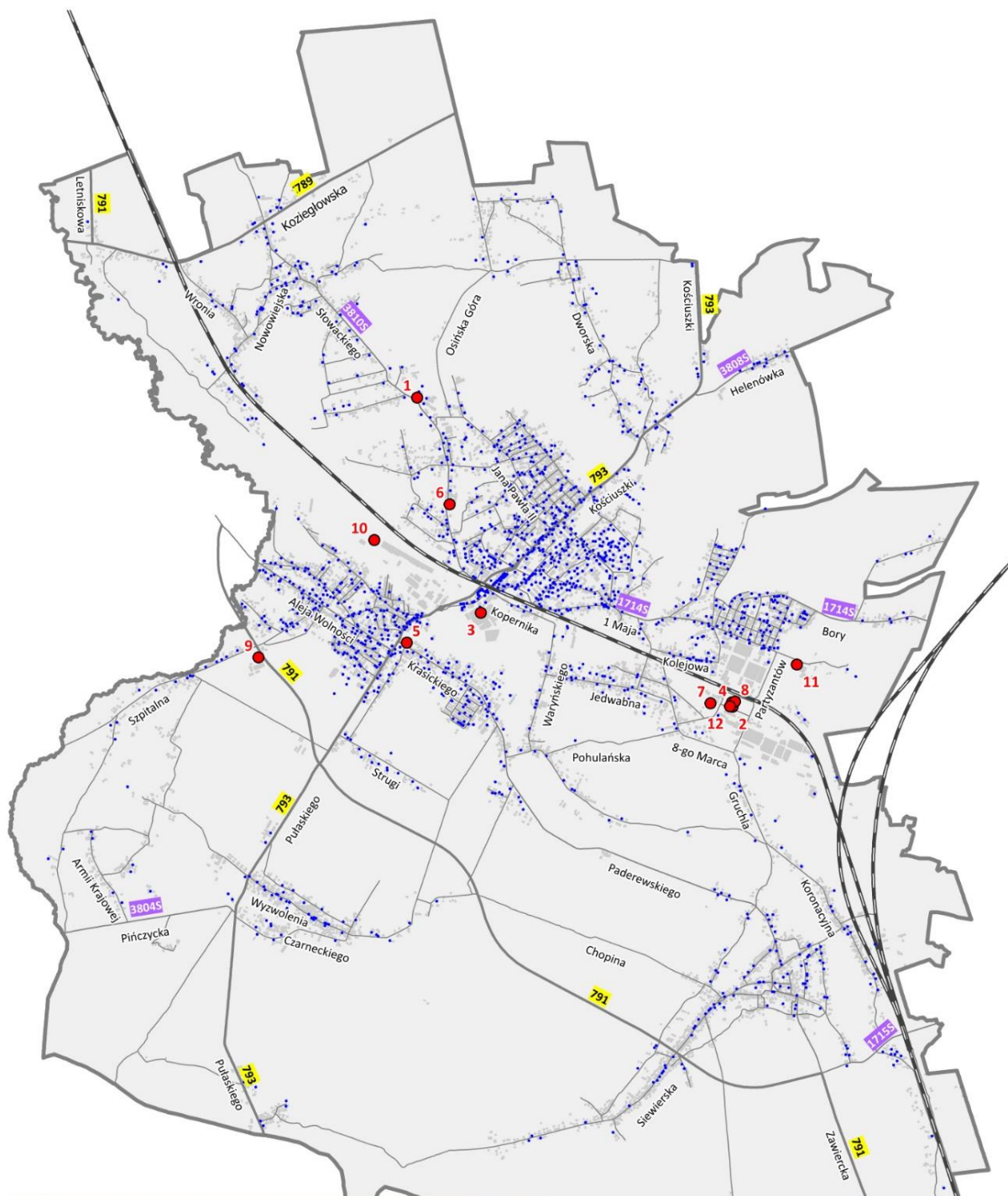
* w przypadku posiadania także filii w Myszkowie – proszę zduplować ankietę

** proszę zakreślić właściwą odpowiedź

DZIĘKUJEMY ZA WYPEŁNIENIE ANKIETY

Ankiety proszę przestać na adres:

- 1) Przedsiębiorstwo Projektowo - Usługowe INKOM Sp. J.
ul. Barbary 21a 40-053 Katowice / telefon kontaktowy: 32 257 08 67
- 2) mail: sekretariat@inkom.katowice.pl



id	Nazwa	Adres
1	ZAKŁAD PRODUKCYJNO HANDLOWO USŁUGOWY "IBUD" IRENEUSZ ZYGIER	Słowackiego 94
2	ZAKŁAD WYROBÓW METALOWYCH METAL-SYSTEM SP Z O. O	Partyzantów 21
3	SOKPOL SP. Z O.O.	Kościuszki 8
4	BEZPOL SP. Z O.O.	Partyzantów 21
5	"FOBOS" FERDYNAND, JANAS, MASZCZYK SP. J.	Krasińskiego 1
6	"KRISBUT" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ SPÓŁKA KOMANDYTOWA	Słowackiego 50
7	PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWO-USŁUGOWE "MEGA-TRANS" SPÓŁKA Z O.O.	Partyzantów 21A
8	ODLEWNIA "CEMA-MYSTAL" SP. Z O.O.	Partyzantów 21
9	OKRĘGOWA SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA	Szpitalna 13B
10	SCHUMACHER PACKAGING ZAKŁAD GRUDZIĄDZ SP.Z O.O.	Pułaskiego 6
11	"TRAFTA" SPÓŁKA Z O.O.	1 Maja 152
12	STAL-PRODUKT SP. J.; DARSTAL; NSTEEL SP. Z O.O.; TRANSCOIL SP. Z O.O.	Partyzantów 21

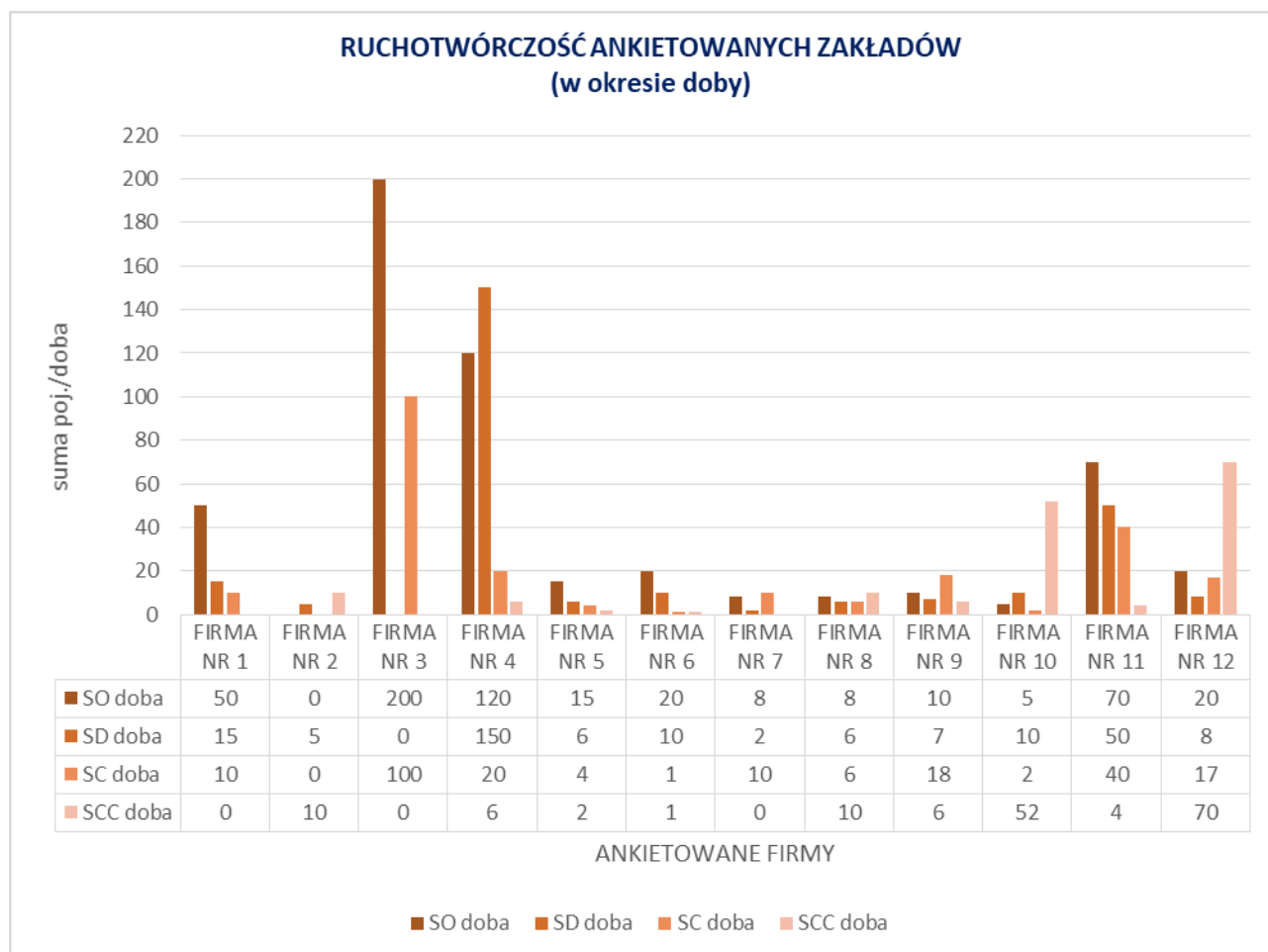
OBJAŚNIENIA:

- ROZMIESZCZENIE ZAKŁADÓW PRACY
- LOKALIZACJA ANKIETOWANYCH ZAKŁADÓW PRACY

ROZMIESZCZENIE ZAKŁADÓW PRACY NA TERENIE MYSZKOWA WRAZ Z LOKALIZACJĄ TYCH, KTÓRE ODPOWIEDZIAŁY NA ANKIETĘ

10.2. Wyniki ankietowania zakładów pracy

	NAZWA FIRMY	ADRES
FIRMA NR 1	ZAKŁAD PRODUKCYJNO HANDLOWO USŁUGOWY "IBUD" IRENEUSZ ZYGIER	ul. Słowackiego 94
FIRMA NR 2	ZAKŁAD WYROBÓW METALOWYCH METAL-SYSTEM SP Z O. O	ul. Partyzantów 21
FIRMA NR 3	SOKPOL SP. Z O.O.	ul. Kościuszki 8
FIRMA NR 4	BEZPOL SP. Z O.O.	ul. Partyzantów 21
FIRMA NR 5	FOBOS FERDYNAND, JANAS, MASZCZYK SP. J.	ul. Krasickiego 1
FIRMA NR 6	KRISBUT SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ SPÓŁKA KOMANDYTOWA	ul. Słowackiego 50
FIRMA NR 7	PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWO-USŁUGOWE "MEGA-TRANS" SPÓŁKA Z O.O.	ul. Partyzantów 21A
FIRMA NR 8	ODLEWNIA "CEMA-MYSTAL" SP. Z O.O.	ul. Partyzantów 21
FIRMA NR 9	OKRĘGOWA SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA	ul. Szpitalna 13B
FIRMA NR 10	SCHUMACHER PACKAGING ZAKŁAD GRUDZIĄDZ SP.Z O.O.	ul. Pułaskiego 6
FIRMA NR 11	TRAFTA SPÓŁKA Z O.O.	ul. 1 Maja 152
FIRMA NR 12	STAL-PRODUKT SP. J.; DARSTAL; NSTEEL SP. Z O.O.; TRANSCOIL SP. Z O.O.	ul. Partyzantów 21

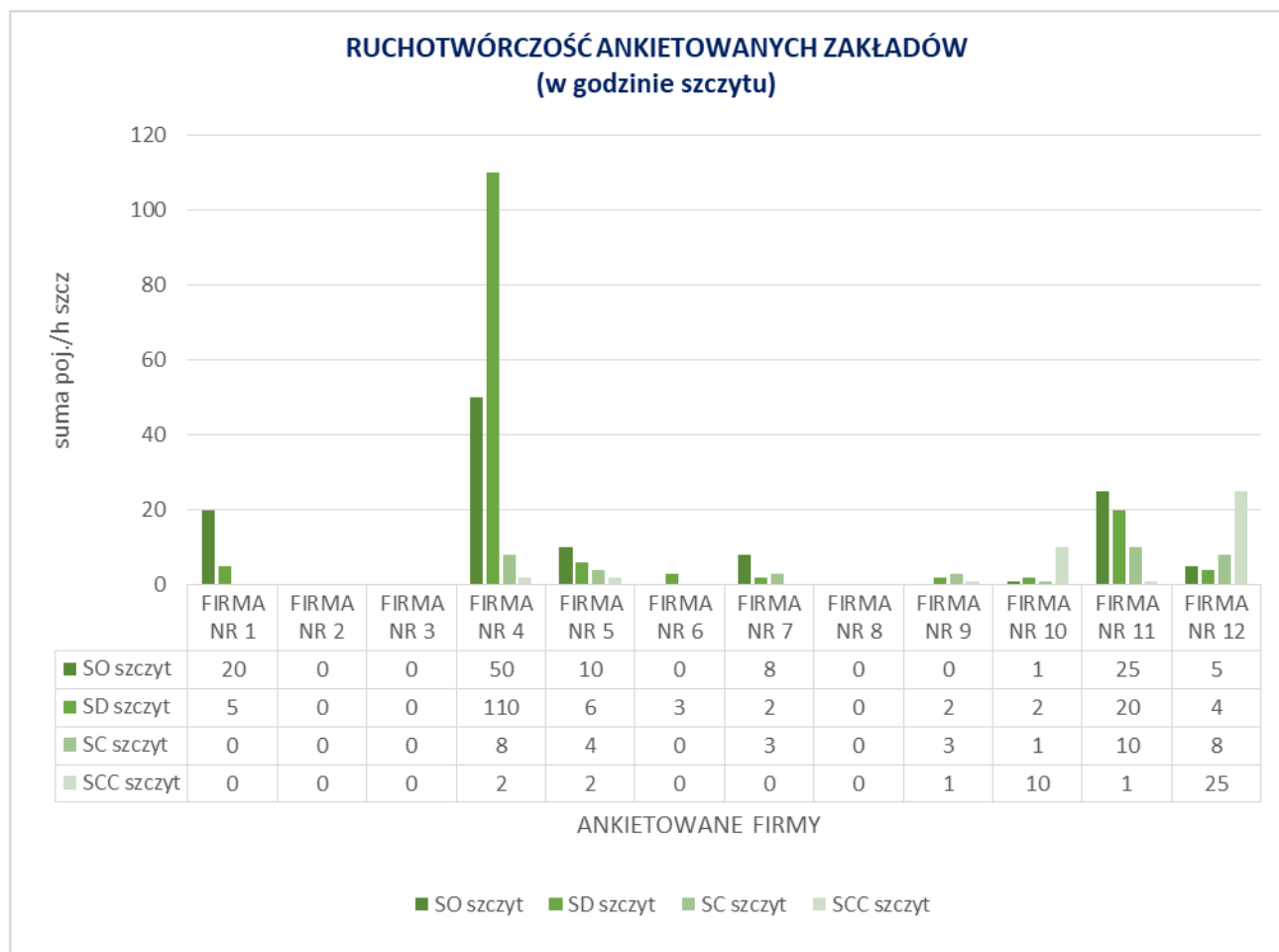


SO – samochody osobowe

SD – samochody dostawcze

SC – sam. ciężarowe

SCC – sam. ciężarowe z przyczepą/naczepą



SO – samochody osobowe

SD – samochody dostawcze

SC – sam. ciężarowe

SCC – sam. ciężarowe z przyczepą/naczepą

Odpowiedź na pytanie: „Czy zakład planuje w dającej się przewidzieć przyszłości zmiany dotyczące zatrudnienia (...)?”

	NAZWA FIRMY	ODPOWIEDŹ
FIRMA NR 1	ZAKŁAD PRODUKCYJNO HANDLOWO USŁUGOWY "IBUD" IRENEUSZ ZYGIER	NIE PLANUJE
FIRMA NR 2	ZAKŁAD WYROBÓW METALOWYCH METAL-SYSTEM SP Z O. O	NIE PLANUJE
FIRMA NR 3	SOKPOL SP. Z O.O.	PLANUJE
FIRMA NR 4	BEZPOL SP. Z O.O.	NIE PLANUJE
FIRMA NR 5	FOBOS FERDYNAND, JANAS, MASZCZYK SP. J.	NIE PLANUJE
FIRMA NR 6	KRISBUT SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ SPÓŁKA KOMANDYTOWA	PLANUJE
FIRMA NR 7	PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-HANDLOWO-USŁUGOWE "MEGA-TRANS" SPÓŁKA Z O.O.	NIE PLANUJE
FIRMA NR 8	ODLEWNIA "CEMA-MYSTAL" SP. Z O.O.	NIE PLANUJE
FIRMA NR 9	OKRĘGOWA SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA	NIE PLANUJE
FIRMA NR 10	SCHUMACHER PACKAGING ZAKŁAD GRUDZIĄDZ SP.Z O.O.	PLANUJE
FIRMA NR 11	TRAFTA SPÓŁKA Z O.O.	NIE PLANUJE
FIRMA NR 12	STAL-PRODUKT SP. J.; DARSTAL; NSTEEL SP. Z O.O.; TRANSCOIL SP. Z O.O.	PLANUJE

11. ANALIZA UKŁADU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE MIASTA

11.1. Wstęp

W ramach podsystemu komunikacji zbiorowej (KZ) na terenie miasta funkcjonują linie komunikacji autobusowej i kolejowej.

11.2. Linie zbiorowej komunikacji autobusowej

Obsługujące miasto linie autobusowe typu miejskiego - zarządzane przez Gminę Myszków - to:

Linia nr 1

Partyzantów II - Partyzantów II

Linia nr 2

Plac Dworcowy - Leśniaki - Siewierz
Siewierz - Leśniaki - Plac Dworcowy

Linia nr 3

Partyzantów II - Partyzantów II

Linia nr 4

Plac Dworcowy - Sikorka II
Sikorka II - Plac Dworcowy

Linia nr 5

Plac Dworcowy - Nowowiejska - Plac Dworcowy

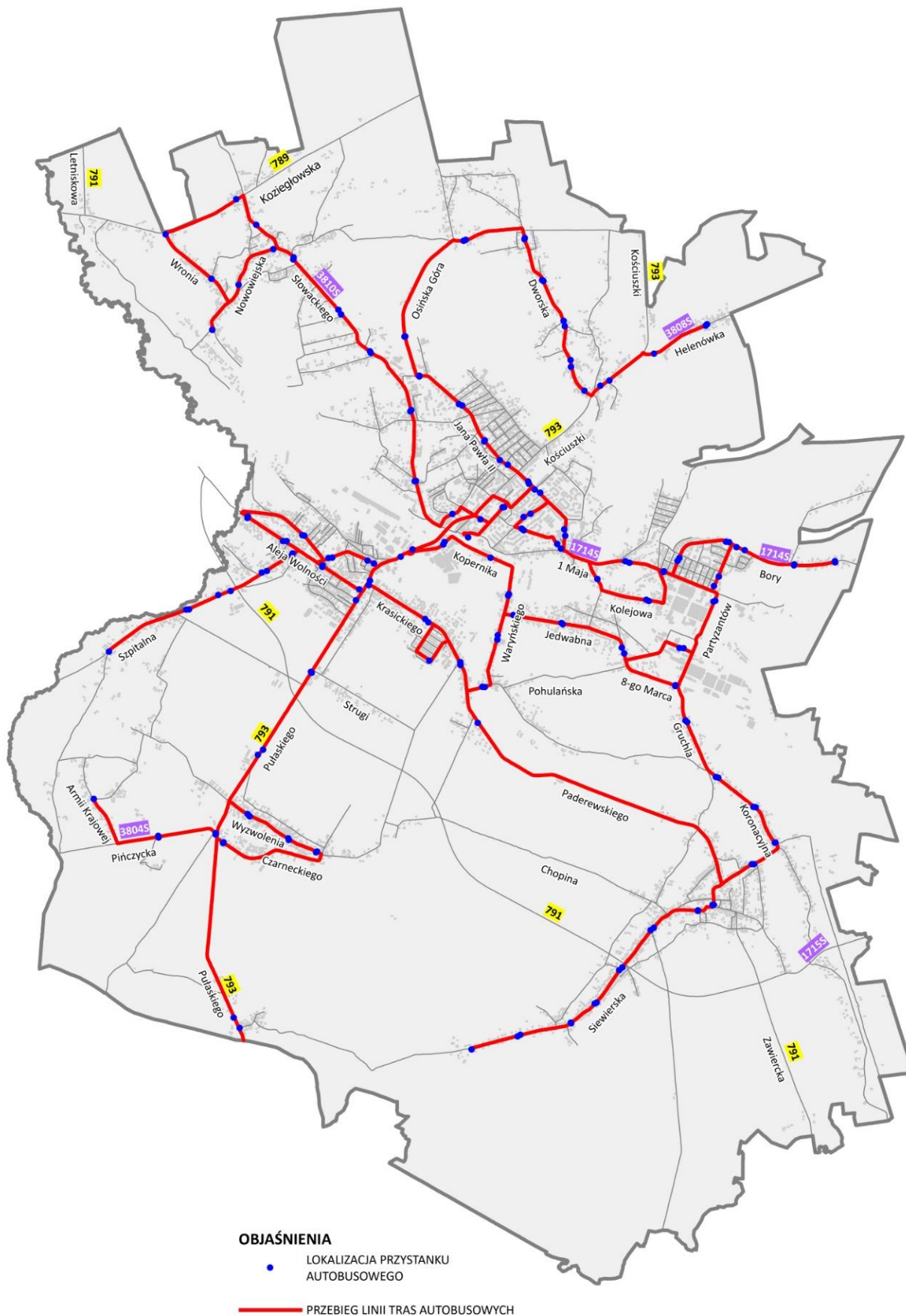
Linia nr 6

Szpitalna - Plac Dworcowy - Bory
Bory - Plac Dworcowy - Szpitalna

Linia nr 7

Helenówka - Plac Dworcowy - Wolności
Wolności - Plac Dworcowy - Helenówka

Przebieg ww. linii wraz z systemem przystanków został przedstawiony na **rysunku „UKŁAD ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE MIASTA”** zamieszczonym na następnej stronie.



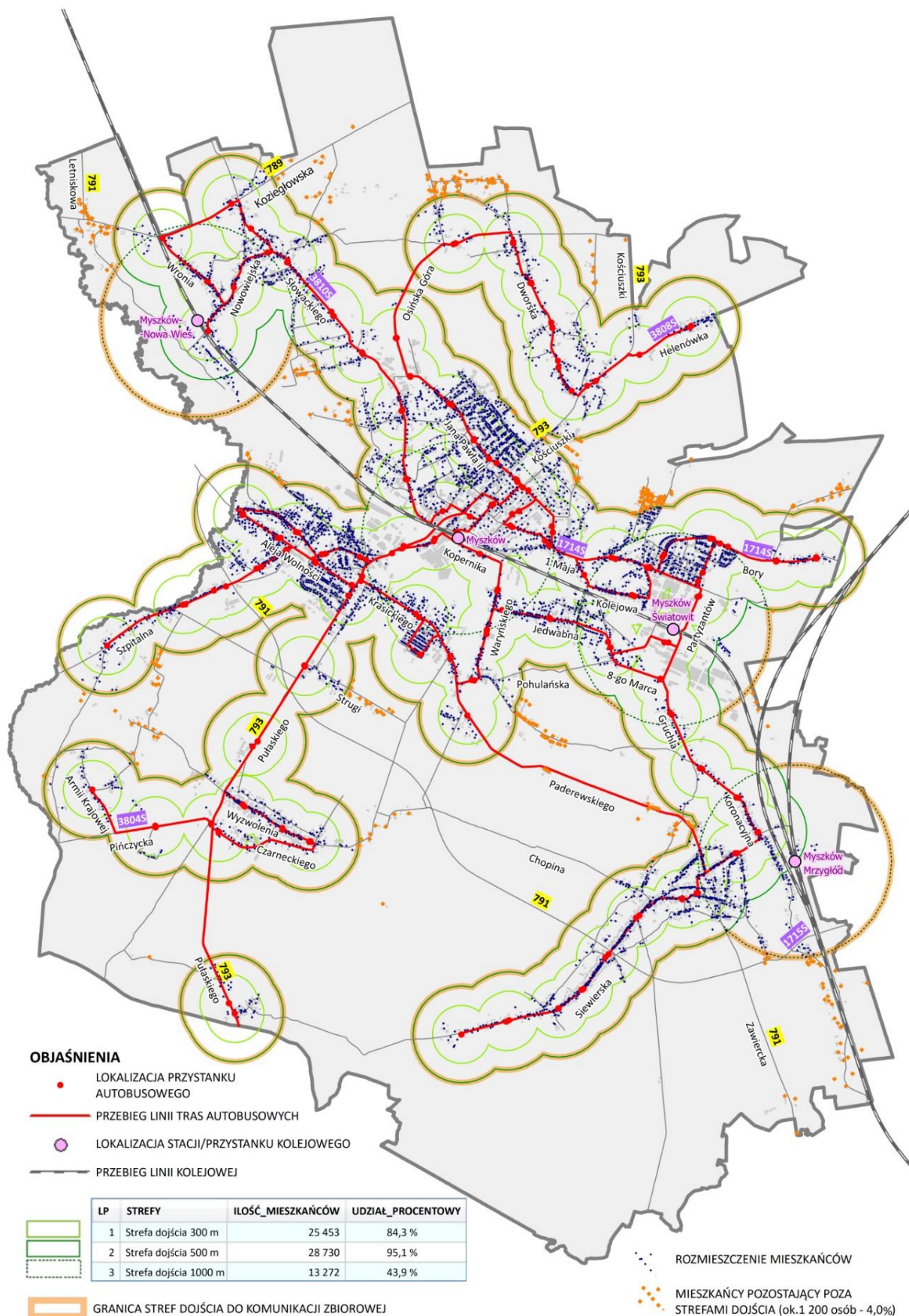
UKŁAD ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE MIASTA

11.3. Linie pasażerskiej komunikacji kolejowej

Obsługujące miasto linie pasażerskiej **komunikacji kolejowej** z systemem przystankowym zaprezentowano oraz scharakteryzowano w punkcie nr **7.1.** (Linie kolejowe na terenie Myszkowa) bieżącego opracowania.

10.4. Analiza obsługi terenu miasta podsystemem komunikacji zbiorowej

Na następnej stronie zamieszczon **rysunek „ANALIZA STREF DOJŚCIA DO PRZYSTANKÓW KZ ORAZ STOPNIA OBSŁUGI MIESZKAŃCÓW MYSZKOWA PRZEZ PODSYSTEM KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ”.**



ANALIZA STREF DOJŚCIA DO PRZYSTANKÓW KZ ORAZ STOPNIA OBSŁUGI MIESZKAŃCÓW MYŚKOWA PRZEZ PODSYSTEM KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Analiza wielkości **liczby/odsetka ludności miasta pozostającej poza obsługą systemem publicznej komunikacji zbiorowej** (podsystemy: autobus+kolej) - **strefami dojścia do przystanków** przyjętymi dla obszarów zurbanizowanych – wskazuje, że:

1) przy wykazanym na podstawie analizy przestrzennej rozmieszczenia ludności Myszkowa (wyciąg z bazy PESEL poddany geokodowaniu) **udziale w wys. ok. 4%, tj. na poziomie 1 200 osób, że jest on niewielki;**

2) największe niedobory w zakresie obsługi **oboma ww. podsystemami KZ - występują w rejonie ulic** (wskazując podobszary miasta od części północnej począwszy):

- ul. Koziegłowska
- ul. Pszenna
- ul. Stolarska oraz ul. Ceramiczna
- ul. Jagodzińska
- ul. Graniczna
- ul. Budowlana
- ul. Błotna
- ul. Strugi
- ul. Piękna
- ul. Towarowa oraz ul. Nierada

3) wskazana jako aktualnie **procedowana** - w przekazanym autorom bieżącego studium mailu z listopada br. przez Wydz. OŚiGK UM - lokalizacja **przystanku komunikacji autobusowej przy ul. Czarnieckiego** (rejon posesji nr 59 oraz 74):

- wprawdzie znajduje się **w ww. strefach dojścia** do przystanków KZ,

ale

- odległość pomiędzy przystankami już istniejącymi wynosi ok. 1 km, co stanowi wartość graniczną dla podwojonej przyjmowanej wartości promienia strefy dojścia dla terenów położonych poza średnicą (500 m),

a ponadto,

- należy zakładać znacznie utrudnione – ze wzgl. na występowanie w rejonie analizy licznych posesji prywatnych - możliwości dojścia do istniejącego przystanku autobusowego ulokowanego przy równoległej ul. Wyzwolenia.

SUPLEMENT

SKRZYŻOWANIE SK-1:**PD OBW_MYSZKOWA [DW791] - Pułaskiego [DW793]****POMIAR: 29.09.2020 R. (WTOREK)****W OKRESIE: 00:00 - 24:00 (24 GODZ.)****STRUKTURA OPRACOWANIA WYNIKÓW POMIARU**

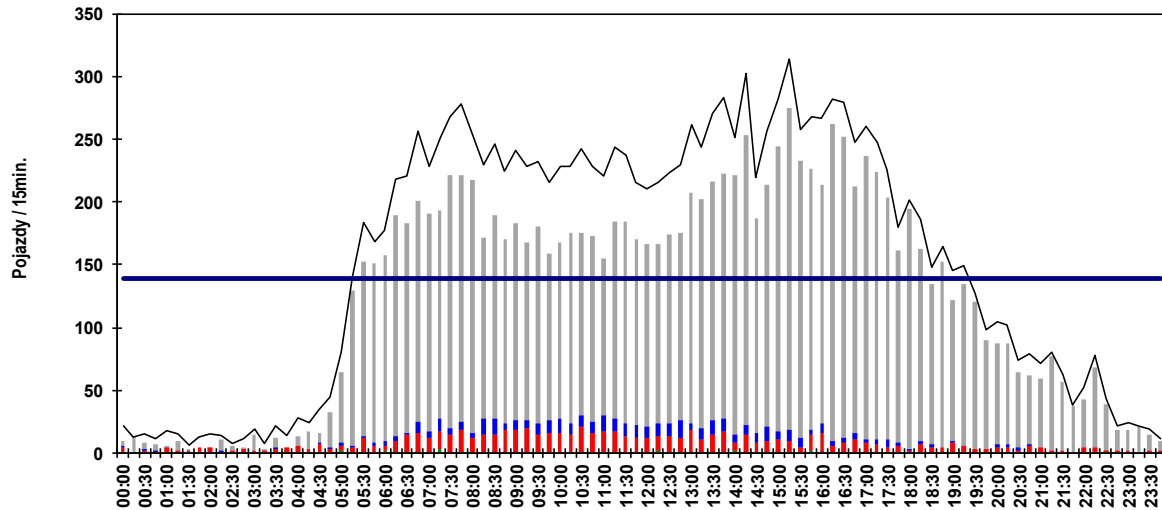
1. Wahania natężenia ruchu na skrzyżowaniu
2. Okres pomiarowy
 - Kartogram (0,3 cm/1000poj)
 - Struktura ruchu na skrzyżowaniu
3. Pora dnia
 - Kartogram (0,3 cm/1000poj)
 - Struktura ruchu na skrzyżowaniu
4. Godzina szczytu porannego
 - Kartogram (3,0 cm/1000poj)
 - Struktura ruchu na skrzyżowaniu
5. Godzina szczytu popołudniowego
 - Kartogram (3,0 cm/1000poj)
 - Struktura ruchu na skrzyżowaniu
6. Pora nocy
 - Kartogram (3,0 cm/1000poj)
 - Struktura ruchu na skrzyżowaniu
7. Godzina szczytu pory nocnej
 - Kartogram (3,0 cm/1000poj)
 - Struktura ruchu na skrzyżowaniu
8. Wahania natężenia ruchu na wlotach

Skrzyżowanie SK-1

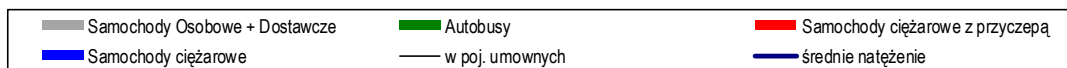
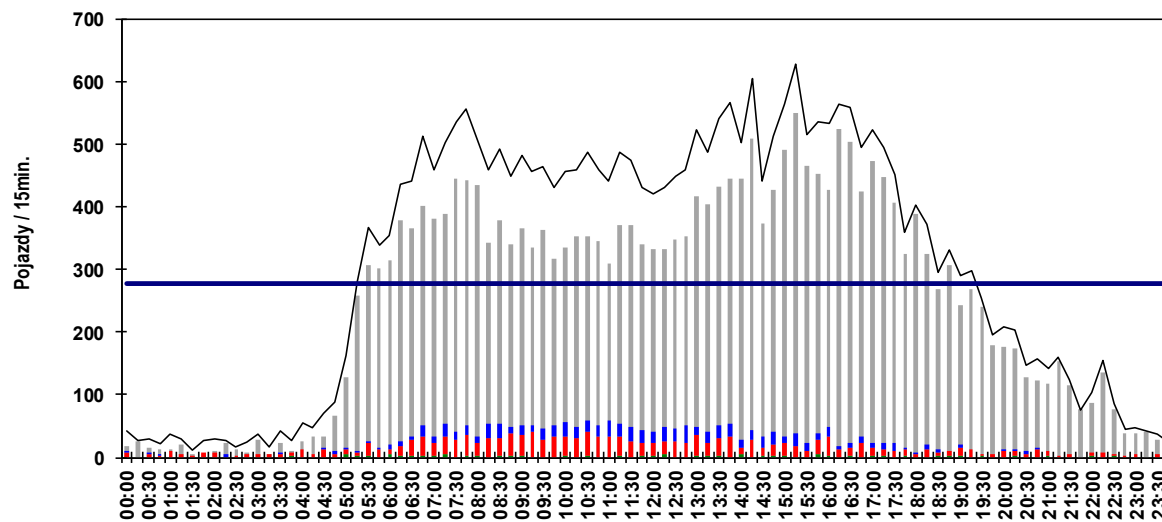
Wahania natężenia ruchu w przekroju skrzyżowania

Pomiar: 29-09-2020(WT OREK)

Wloty



Suma Wlot - Wylot

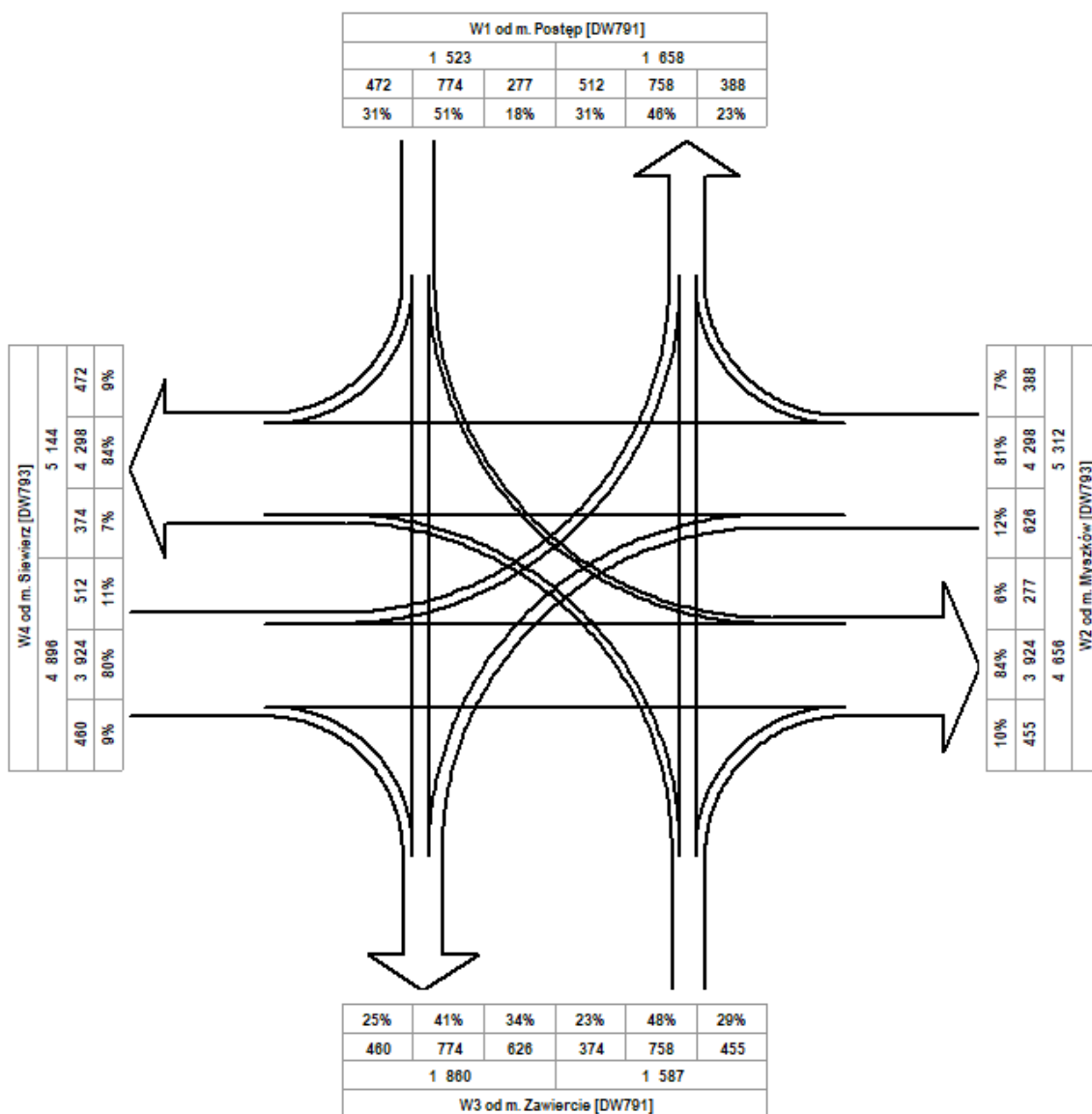


Skrzyżowanie SK-1

**Natężenie ruchu kołowego na skrzyżowaniu w okresie pomiarowym
pojazdu rzeczywiste/okres pomiarowy [P/ok.pom.]**

Pomiar: 29.09.2020 / WTOREK w godzinach: 00:00 - 24:00

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 13 318



Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WTOREK)

Struktura ruchu w okresie pomiarowym: 00:00 - 24:00

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	2	190	34	21	30	0	0	0	277	336	51
wprost	0	593	116	17	48	0	0	0	774	858	65
w prawo	1	357	65	15	34	0	0	0	472	532	49
suma	3	1 140	215	53	112	0	0	0	1 523	1 726	165
suma [%]	0,20%	74,85%	14,12%	3,48%	7,35%	0,00%	0,00%	0,00%			10,83%
Wylot											
suma	2	1 288	192	61	114	0	0	1	1 658	1 868	175
suma [%]	0,12%	77,68%	11,58%	3,68%	6,88%	0,00%	0,00%	0,06%			10,55%
Suma Ruchu											
suma	5	2 428	407	114	226	0	0	1	3 181	3 594	340
suma [%]	0,16%	76,33%	12,79%	3,58%	7,10%	0,00%	0,00%	0,03%			10,69%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	506	56	44	20	0	0	0	626	687	64
wprost	6	3 532	406	107	224	21	0	2	4 298	4 720	352
w prawo	1	308	30	25	24	0	0	0	388	440	49
suma	7	4 346	492	176	268	21	0	2	5 312	5 847	465
suma [%]	0,13%	81,81%	9,26%	3,31%	5,05%	0,40%	0,00%	0,04%			8,75%
Wylot											
suma	8	3 751	449	145	274	27	0	2	4 656	5 183	446
suma [%]	0,17%	80,56%	9,64%	3,11%	5,88%	0,58%	0,00%	0,04%			9,58%
Suma Ruchu											
suma	15	8 097	941	321	542	48	0	4	9 968	11 030	911
suma [%]	0,15%	81,23%	9,44%	3,22%	5,44%	0,48%	0,00%	0,04%			9,14%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	302	54	11	6	1	0	0	374	392	18
wprost	0	579	111	23	44	0	0	1	758	839	67
w prawo	0	346	53	35	21	0	0	0	455	511	56
suma	0	1 227	218	69	71	1	0	1	1 587	1 742	141
suma [%]	0,00%	77,32%	13,74%	4,35%	4,47%	0,06%	0,00%	0,06%			8,88%
Wylot											
suma	0	1 500	212	65	83	0	0	0	1 860	2 031	148
suma [%]	0,00%	80,65%	11,40%	3,49%	4,46%	0,00%	0,00%	0,00%			9,33%
Suma Ruchu											
suma	0	2 727	430	134	154	1	0	1	3 447	3 773	289
suma [%]	0,00%	79,11%	12,47%	3,89%	4,47%	0,03%	0,00%	0,03%			8,38%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	1	401	51	13	46	0	0	0	512	589	59
wprost	6	3 215	362	89	223	27	0	2	3 924	4 336	339
w prawo	0	401	40	4	15	0	0	0	460	486	19
suma	7	4 017	453	106	284	27	0	2	4 896	5 411	417
suma [%]	0,14%	82,05%	9,25%	2,17%	5,80%	0,55%	0,00%	0,04%			8,52%
Wylot											
suma	7	4 191	525	133	264	22	0	2	5 144	5 644	419
suma [%]	0,14%	81,47%	10,21%	2,59%	5,13%	0,43%	0,00%	0,04%			8,15%
Suma Ruchu											
suma	14	8 208	978	239	548	49	0	4	10 040	11 055	836
suma [%]	0,14%	81,75%	9,74%	2,38%	5,46%	0,49%	0,00%	0,04%			8,33%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	17	10 730	1 378	404	735	49	0	5	13 318	14 726	1 188
suma [%]	0,13%	80,57%	10,35%	3,03%	5,52%	0,37%	0,00%	0,04%			8,92%

M - Motocykle/Motorowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

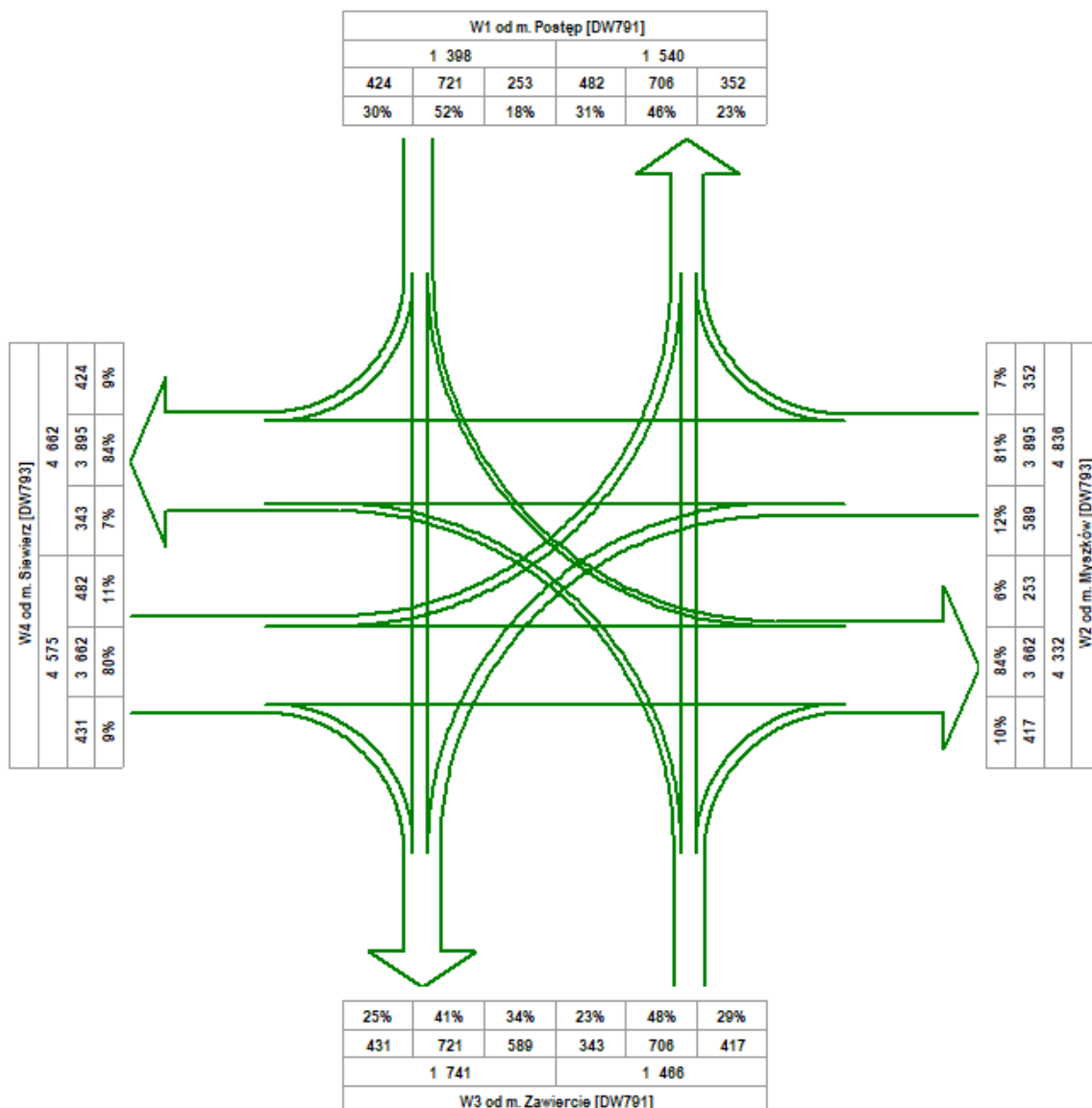
Skrzyżowanie SK-1

Natężenie ruchu kołowego na skrzyżowaniu dla pory dziennej
 pojazdy rzeczywiste/okres pomiarowy [P/ok.pom.]

Pomiar: 29.09.2020 / WTOREK w godzinach: 00:00 - 24:00

PORA DZIENNA: 06:00 - 22:00

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 12 275



Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WTOREK)

Struktura ruchu dla pory dziennej: 06:00 - 22:00

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	2	173	31	21	26	0	0	0	253	306	47
wprost	0	551	110	16	44	0	0	0	721	798	60
w prawo	1	325	57	13	28	0	0	0	424	474	41
suma	3	1 049	198	50	98	0	0	0	1 398	1 578	148
suma [%]	0,21%	75,04%	14,16%	3,58%	7,01%	0,00%	0,00%	0,00%			10,59%
Wylot											
suma	2	1 190	187	59	101	0	0	1	1 540	1 729	160
suma [%]	0,13%	77,27%	12,14%	3,83%	6,56%	0,00%	0,00%	0,06%			10,39%
Suma Ruchu											
suma	5	2 239	385	109	199	0	0	1	2 938	3 307	308
suma [%]	0,17%	76,21%	13,10%	3,71%	6,77%	0,00%	0,00%	0,03%			10,48%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	470	55	44	20	0	0	0	589	650	64
wprost	6	3 223	359	103	184	18	0	2	3 895	4 252	305
w prawo	1	273	30	25	23	0	0	0	352	403	48
suma	7	3 966	444	172	227	18	0	2	4 836	5 305	417
suma [%]	0,14%	82,01%	9,18%	3,56%	4,69%	0,37%	0,00%	0,04%			8,62%
Wylot											
suma	8	3 489	426	140	244	23	0	2	4 332	4 808	407
suma [%]	0,18%	80,54%	9,83%	3,23%	5,63%	0,53%	0,00%	0,05%			9,40%
Suma Ruchu											
suma	15	7 455	870	312	471	41	0	4	9 168	10 113	824
suma [%]	0,16%	81,32%	9,49%	3,40%	5,14%	0,45%	0,00%	0,04%			8,99%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	273	52	11	6	1	0	0	343	361	18
wprost	0	543	108	22	32	0	0	1	706	768	54
w prawo	0	318	47	34	18	0	0	0	417	468	52
suma	0	1 134	207	67	56	1	0	1	1 466	1 597	124
suma [%]	0,00%	77,35%	14,12%	4,57%	3,82%	0,07%	0,00%	0,07%			8,46%
Wylot											
suma	0	1 395	205	63	78	0	0	0	1 741	1 902	141
suma [%]	0,00%	80,13%	11,77%	3,62%	4,48%	0,00%	0,00%	0,00%			9,62%
Suma Ruchu											
suma	0	2 529	412	130	134	1	0	1	3 207	3 499	265
suma [%]	0,00%	78,86%	12,85%	4,05%	4,18%	0,03%	0,00%	0,03%			8,26%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	1	374	49	12	46	0	0	0	482	558	58
wprost	6	2 998	348	85	200	23	0	2	3 662	4 034	308
w prawo	0	374	40	3	14	0	0	0	431	454	17
suma	7	3 746	437	100	260	23	0	2	4 575	5 046	383
suma [%]	0,15%	81,88%	9,55%	2,19%	5,68%	0,50%	0,00%	0,04%			8,37%
Wylot											
suma	7	3 821	468	127	218	19	0	2	4 662	5 087	364
suma [%]	0,15%	81,96%	10,04%	2,72%	4,68%	0,41%	0,00%	0,04%			7,81%
Suma Ruchu											
suma	14	7 567	905	227	478	42	0	4	9 237	10 133	747
suma [%]	0,15%	81,92%	9,80%	2,46%	5,17%	0,45%	0,00%	0,04%			8,09%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	17	9 895	1 286	389	641	42	0	5	12 275	13 526	1 072
suma [%]	0,14%	80,61%	10,48%	3,17%	5,22%	0,34%	0,00%	0,04%			8,73%

M - Motocykle/Motorowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

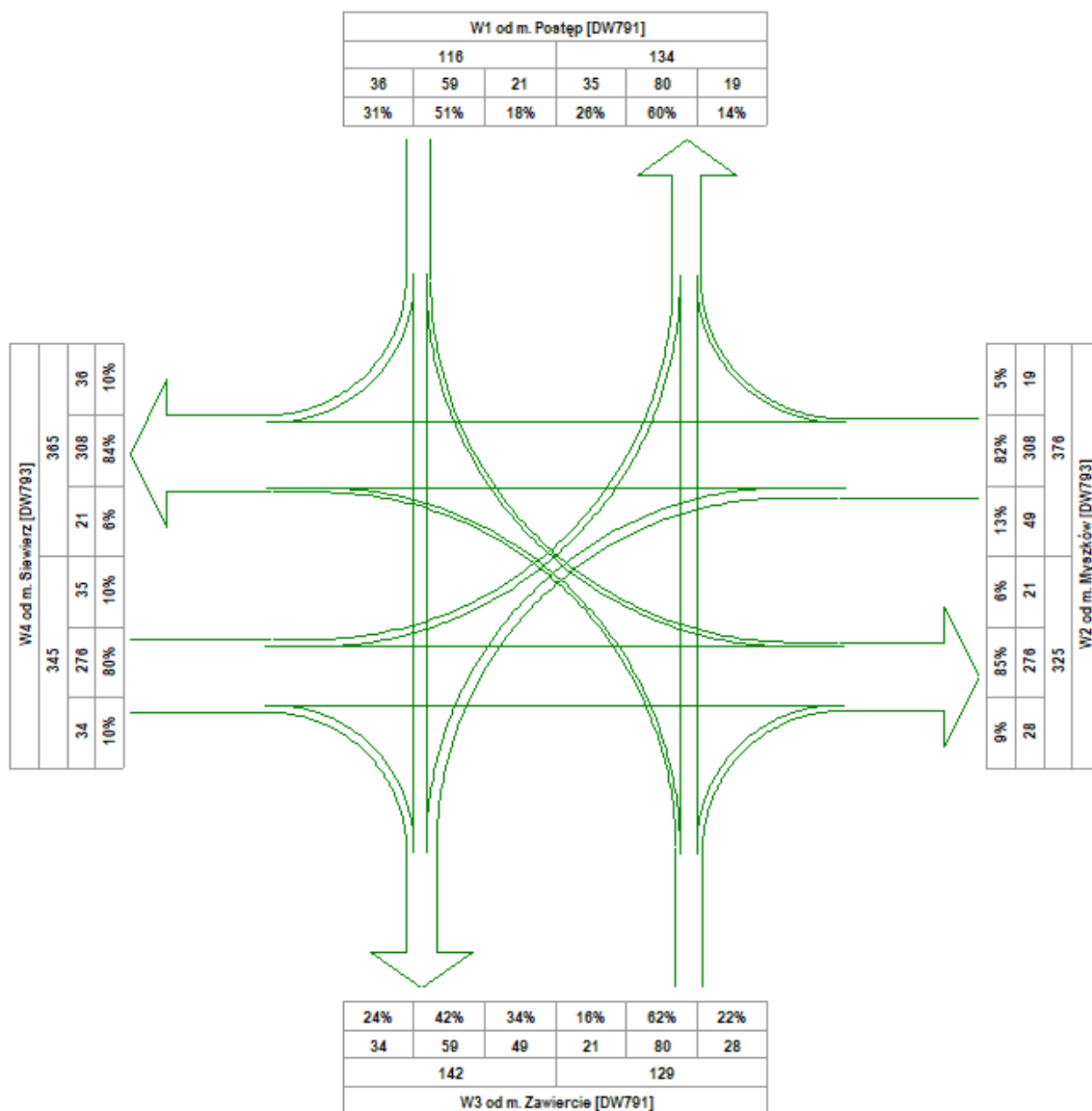
Skrzyżowanie SK-1

Natężenie ruchu kołowego na skrzyżowaniu w godzinie szczytu porannego
 pojazdy rzeczywiste/godzina szczytu [P/h]

Pomiar: 29.09.2020 / WTOREK w godzinach: 00:00 - 24:00

GODZINA SZCZYTU: 07:20 - 08:20

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 966



Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WTOREK)

Struktura ruchu w okresie szczytu porannego (wg poj. rz.): 07:20 - 08:20

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	1	9	2	5	4	0	0	0	21	29	9
wprost	0	50	7	0	2	0	0	0	59	62	2
w prawo	1	25	4	3	3	0	0	0	36	42	6
suma	2	84	13	8	9	0	0	0	116	133	17
suma [%]	1,72%	72,41%	11,21%	6,90%	7,76%	0,00%	0,00%	0,00%			14,66%
Wylot											
suma	0	99	20	4	11	0	0	0	134	152	15
suma [%]	0,00%	73,88%	14,93%	2,99%	8,21%	0,00%	0,00%	0,00%			11,19%
Suma Ruchu											
suma	2	183	33	12	20	0	0	0	250	285	32
suma [%]	0,80%	73,20%	13,20%	4,80%	8,00%	0,00%	0,00%	0,00%			12,80%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	40	1	4	4	0	0	0	49	58	8
wprost	0	248	40	4	15	1	0	0	308	335	20
w prawo	0	13	2	2	2	0	0	0	19	23	4
suma	0	301	43	10	21	1	0	0	376	416	32
suma [%]	0,00%	80,05%	11,44%	2,66%	5,59%	0,27%	0,00%	0,00%			8,51%
Wylot											
suma	2	263	26	11	20	3	0	0	325	362	34
suma [%]	0,62%	80,92%	8,00%	3,38%	6,15%	0,92%	0,00%	0,00%			10,46%
Suma Ruchu											
suma	2	564	69	21	41	4	0	0	701	778	66
suma [%]	0,29%	80,46%	9,84%	3,00%	5,85%	0,57%	0,00%	0,00%			9,42%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	16	4	1	0	0	0	0	21	22	1
wprost	0	63	13	0	4	0	0	0	80	86	4
w prawo	0	21	4	2	1	0	0	0	28	30	3
suma	0	100	21	3	5	0	0	0	129	138	8
suma [%]	0,00%	77,52%	16,28%	2,33%	3,88%	0,00%	0,00%	0,00%			6,20%
Wylot											
suma	0	116	12	4	10	0	0	0	142	160	14
suma [%]	0,00%	81,69%	8,45%	2,82%	7,04%	0,00%	0,00%	0,00%			10,85%
Suma Ruchu											
suma	0	216	33	7	15	0	0	0	271	298	22
suma [%]	0,00%	79,70%	12,18%	2,58%	5,54%	0,00%	0,00%	0,00%			8,12%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	23	5	2	5	0	0	0	35	43	7
wprost	1	233	20	4	15	3	0	0	276	303	22
w prawo	0	26	4	0	4	0	0	0	34	40	4
suma	1	282	29	6	24	3	0	0	345	386	33
suma [%]	0,29%	81,74%	8,41%	1,74%	6,96%	0,87%	0,00%	0,00%			9,57%
Wylot											
suma	1	289	48	8	18	1	0	0	365	399	27
suma [%]	0,27%	79,18%	13,15%	2,19%	4,93%	0,27%	0,00%	0,00%			7,40%
Suma Ruchu											
suma	2	571	77	14	42	4	0	0	710	785	60
suma [%]	0,28%	80,42%	10,85%	1,97%	5,92%	0,56%	0,00%	0,00%			8,45%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	3	767	106	27	59	4	0	0	966	1 073	90
suma [%]	0,31%	79,40%	10,97%	2,80%	6,11%	0,41%	0,00%	0,00%			9,32%

M - Motocykle/Motorowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

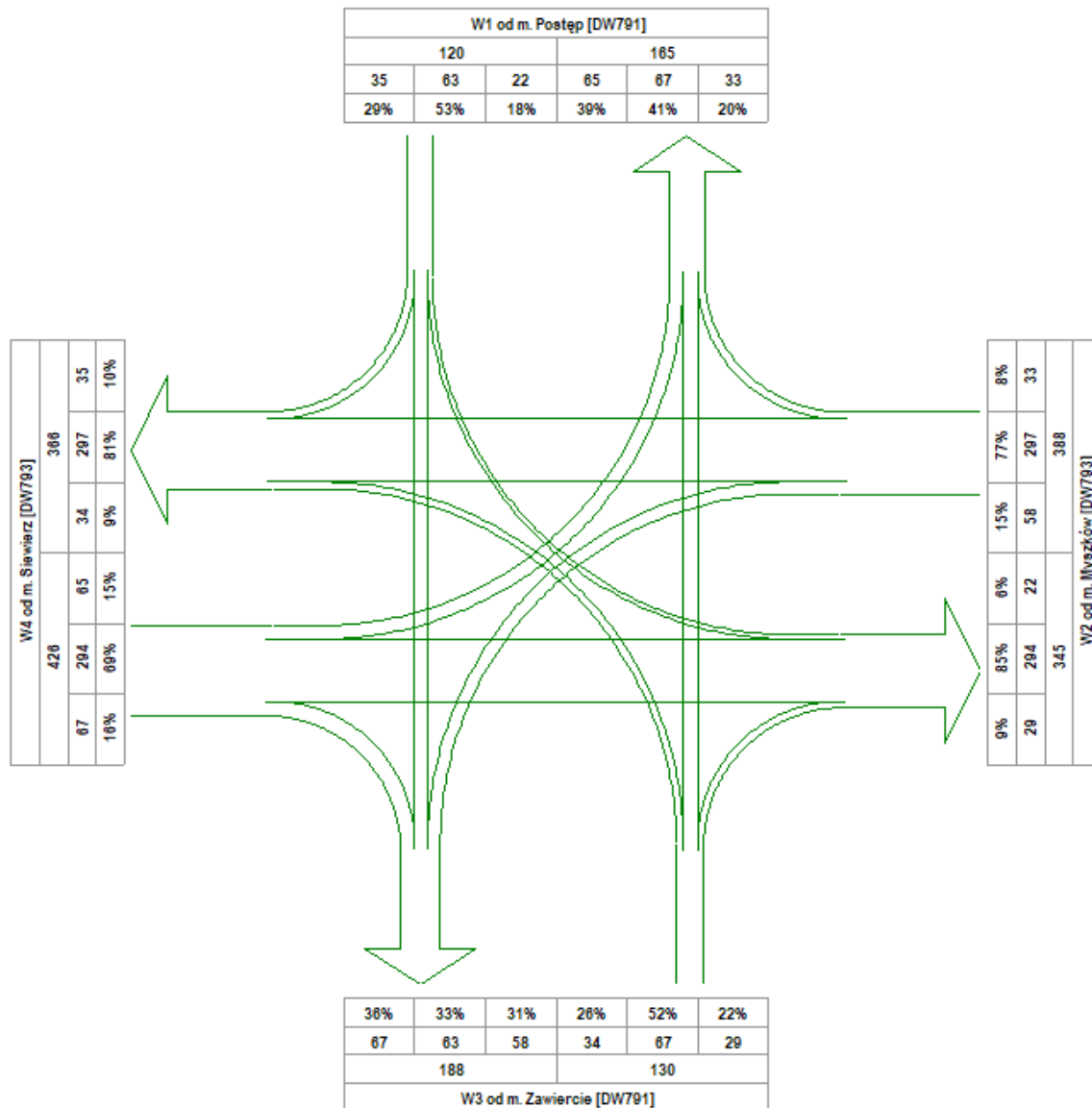
Skrzyżowanie SK-1

Natężenie ruchu kołowego na skrzyżowaniu w godzinie szczytu popołudniowego
 pojazdy rzeczywiste/godzina szczytu [P/h]

Pomiar: 29.09.2020 / WTOREK w godzinach: 00:00 - 24:00

GODZINA SZCZYTU: 15:05 - 16:05

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 1 064



Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WT OREK)

Struktura ruchu w okresie szczytu popołudniowego (wg poj. rz.): 15:05 - 16:05

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	18	2	1	1	0	0	0	22	24	2
wprost	0	55	4	1	3	0	0	0	63	69	4
w prawo	0	28	5	0	2	0	0	0	35	38	2
suma	0	101	11	2	6	0	0	0	120	131	8
suma [%]	0,00%	84,17%	9,17%	1,67%	5,00%	0,00%	0,00%	0,00%			6,67%
Wylot											
suma	0	137	14	7	7	0	0	0	165	179	14
suma [%]	0,00%	83,03%	8,48%	4,24%	4,24%	0,00%	0,00%	0,00%			8,48%
Suma Ruchu											
suma	0	238	25	9	13	0	0	0	285	310	22
suma [%]	0,00%	83,51%	8,77%	3,16%	4,56%	0,00%	0,00%	0,00%			7,72%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	47	6	4	1	0	0	0	58	62	5
wprost	0	261	20	5	10	1	0	0	297	316	16
w prawo	0	28	2	2	1	0	0	0	33	35	3
suma	0	336	28	11	12	1	0	0	388	413	24
suma [%]	0,00%	86,60%	7,22%	2,84%	3,09%	0,26%	0,00%	0,00%			6,19%
Wylot											
suma	2	288	27	11	16	1	0	0	345	376	28
suma [%]	0,58%	83,48%	7,83%	3,19%	4,64%	0,29%	0,00%	0,00%			8,12%
Suma Ruchu											
suma	2	624	55	22	28	2	0	0	733	789	52
suma [%]	0,27%	85,13%	7,50%	3,00%	3,82%	0,27%	0,00%	0,00%			7,09%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	29	4	0	1	0	0	0	34	35	1
wprost	0	52	11	2	2	0	0	0	67	71	4
w prawo	0	18	3	5	3	0	0	0	29	37	8
suma	0	99	18	7	6	0	0	0	130	143	13
suma [%]	0,00%	76,15%	13,85%	5,38%	4,62%	0,00%	0,00%	0,00%			10,00%
Wylot											
suma	0	160	18	5	5	0	0	0	188	199	10
suma [%]	0,00%	85,11%	9,57%	2,66%	2,66%	0,00%	0,00%	0,00%			7,69%
Suma Ruchu											
suma	0	259	36	12	11	0	0	0	318	342	23
suma [%]	0,00%	81,45%	11,32%	3,77%	3,46%	0,00%	0,00%	0,00%			7,23%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	57	1	3	4	0	0	0	65	73	7
wprost	2	252	22	5	12	1	0	0	294	315	18
w prawo	0	58	8	0	1	0	0	0	67	68	1
suma	2	367	31	8	17	1	0	0	426	456	26
suma [%]	0,47%	86,15%	7,28%	1,88%	3,99%	0,23%	0,00%	0,00%			6,10%
Wylot											
suma	0	318	29	5	13	1	0	0	366	389	19
suma [%]	0,00%	86,89%	7,92%	1,37%	3,55%	0,27%	0,00%	0,00%			5,19%
Suma Ruchu											
suma	2	685	60	13	30	2	0	0	792	845	45
suma [%]	0,25%	86,49%	7,58%	1,64%	3,79%	0,25%	0,00%	0,00%			5,68%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	2	903	88	28	41	2	0	0	1 064	1 143	71
suma [%]	0,19%	84,87%	8,27%	2,63%	3,85%	0,19%	0,00%	0,00%			6,67%

M - Motocykle/Mobrowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

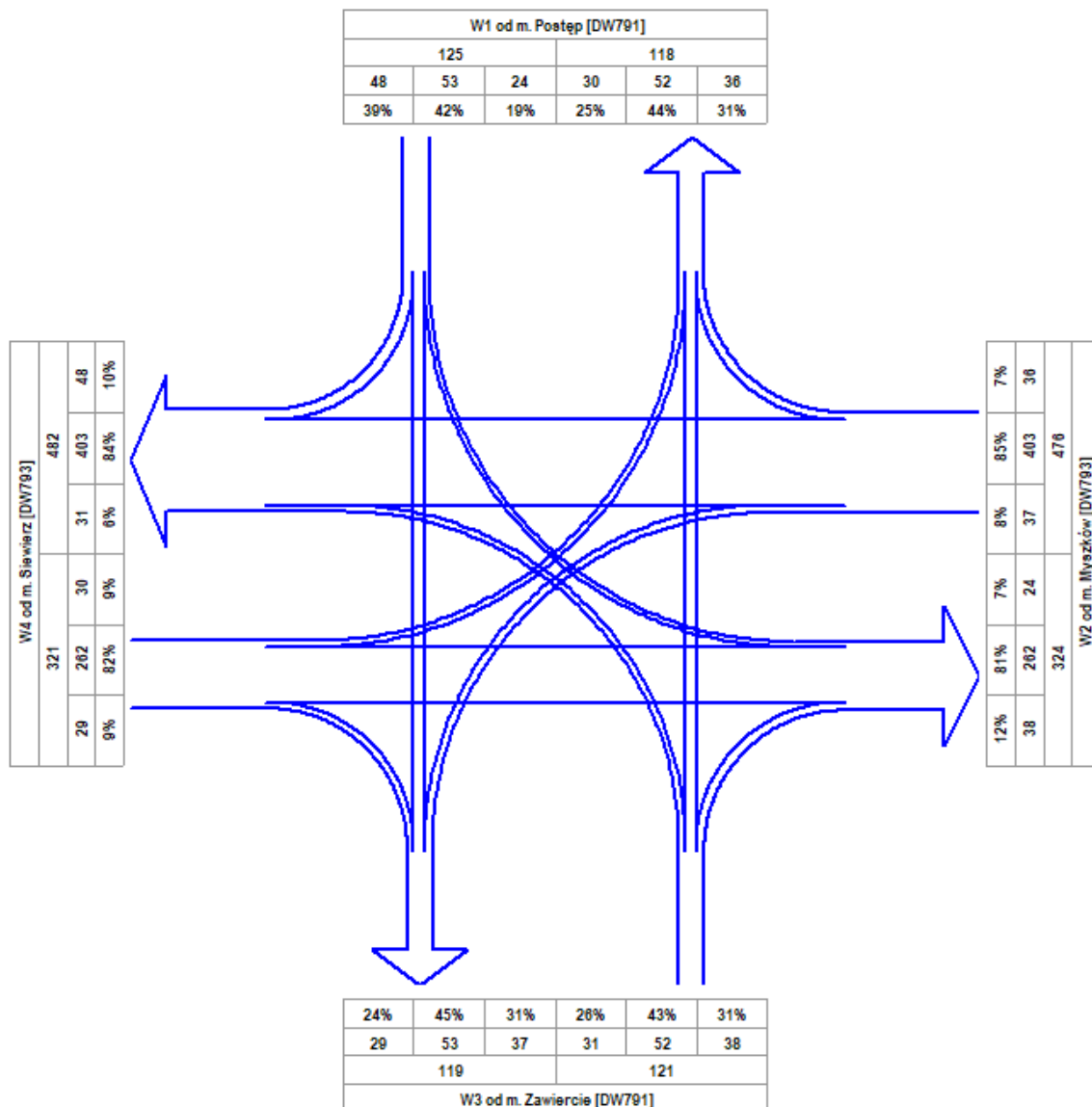
Skrzyżowanie SK-1

Natężenie ruchu kołowego na skrzyżowaniu dla pory nocnej
 pojazdy rzeczywiste/okres pomiarowy [P/ok.pom.]

Pomiar: 29.09.2020 / WTOREK w godzinach: 00:00 - 24:00

PORA NOCNA: 22:00 - 06:00

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 1 043



Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WT OREK)

Struktura ruchu dla pory nocnej: 22:00 - 06:00

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	17	3	0	4	0	0	0	24	30	4
wprost	0	42	6	1	4	0	0	0	53	60	5
w prawo	0	32	8	2	6	0	0	0	48	58	8
suma	0	91	17	3	14	0	0	0	125	148	17
suma [%]	0,00%	72,80%	13,60%	2,40%	11,20%	0,00%	0,00%	0,00%			13,60%
Wylot											
suma	0	98	5	2	13	0	0	0	118	139	15
suma [%]	0,00%	83,05%	4,24%	1,69%	11,02%	0,00%	0,00%	0,00%			12,71%
Suma Ruchu											
suma	0	189	22	5	27	0	0	0	243	287	32
suma [%]	0,00%	77,78%	9,05%	2,06%	11,11%	0,00%	0,00%	0,00%			13,17%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	36	1	0	0	0	0	0	37	37	0
wprost	0	309	47	4	40	3	0	0	403	468	47
w prawo	0	35	0	0	1	0	0	0	36	37	1
suma	0	380	48	4	41	3	0	0	476	542	48
suma [%]	0,00%	79,83%	10,08%	0,84%	8,61%	0,63%	0,00%	0,00%			10,08%
Wylot											
suma	0	262	23	5	30	4	0	0	324	377	39
suma [%]	0,00%	80,86%	7,10%	1,54%	9,26%	1,23%	0,00%	0,00%			12,04%
Suma Ruchu											
suma	0	642	71	9	71	7	0	0	800	919	87
suma [%]	0,00%	80,25%	8,88%	1,13%	8,88%	0,88%	0,00%	0,00%			10,88%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	29	2	0	0	0	0	0	31	31	0
wprost	0	36	3	1	12	0	0	0	52	71	13
w prawo	0	28	6	1	3	0	0	0	38	44	4
suma	0	93	11	2	15	0	0	0	121	146	17
suma [%]	0,00%	76,86%	9,09%	1,65%	12,40%	0,00%	0,00%	0,00%			14,05%
Wylot											
suma	0	105	7	2	5	0	0	0	119	128	7
suma [%]	0,00%	88,24%	5,88%	1,68%	4,20%	0,00%	0,00%	0,00%			5,79%
Suma Ruchu											
suma	0	198	18	4	20	0	0	0	240	274	24
suma [%]	0,00%	82,50%	7,50%	1,67%	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%			10,00%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	27	2	1	0	0	0	0	30	31	1
wprost	0	217	14	4	23	4	0	0	262	303	31
w prawo	0	27	0	1	1	0	0	0	29	31	2
suma	0	271	16	6	24	4	0	0	321	365	34
suma [%]	0,00%	84,42%	4,98%	1,87%	7,48%	1,25%	0,00%	0,00%			10,59%
Wylot											
suma	0	370	57	6	46	3	0	0	482	557	55
suma [%]	0,00%	76,76%	11,83%	1,24%	9,54%	0,62%	0,00%	0,00%			11,41%
Suma Ruchu											
suma	0	641	73	12	70	7	0	0	803	922	89
suma [%]	0,00%	79,83%	9,09%	1,49%	8,72%	0,87%	0,00%	0,00%			11,08%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	0	835	92	15	94	7	0	0	1 043	1 201	116
suma [%]	0,00%	80,06%	8,82%	1,44%	9,01%	0,67%	0,00%	0,00%			11,12%

M - Motocykle/Mobrowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

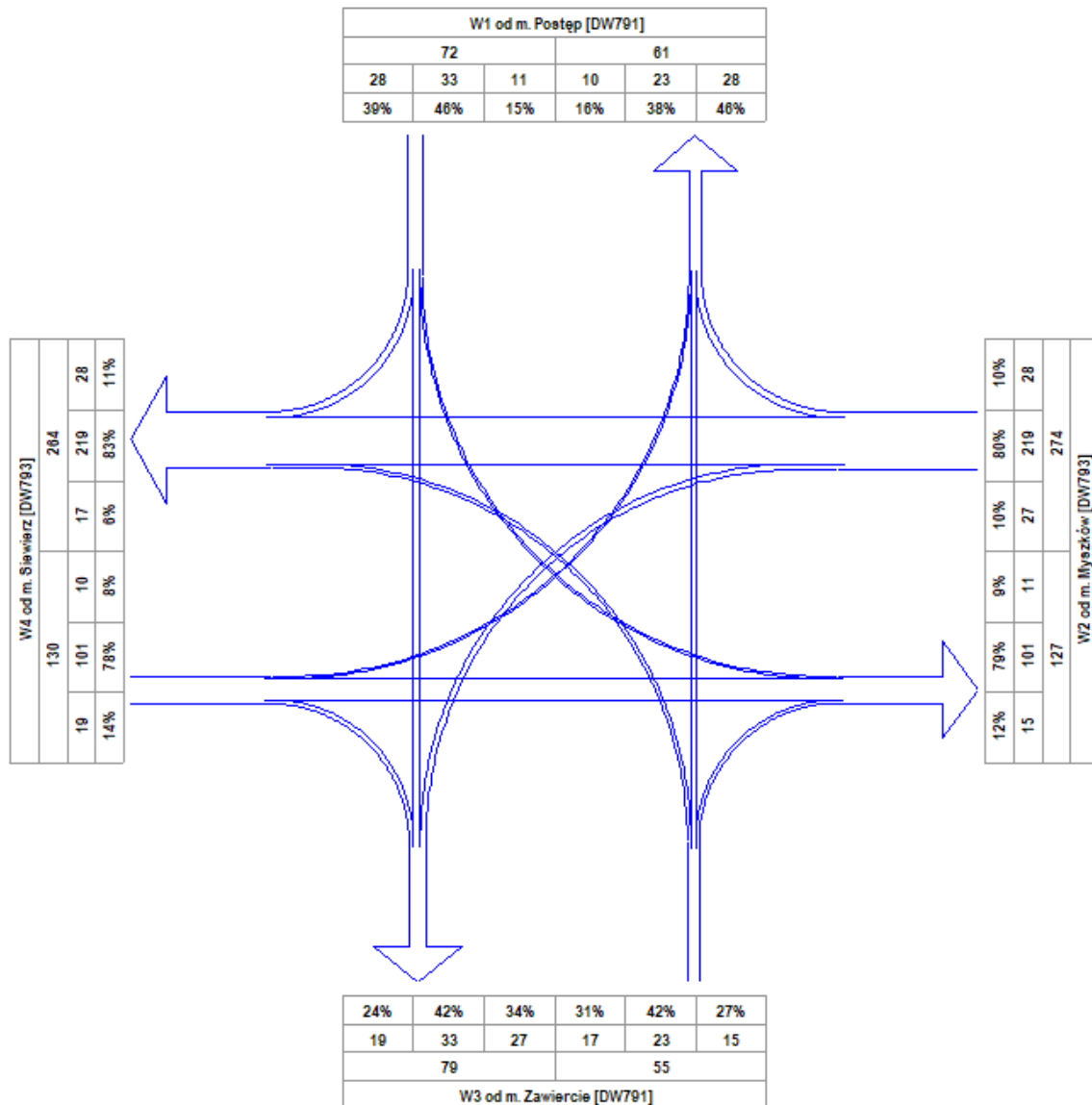
Skrzyżowanie SK-1

Natężenie ruchu kołowego na skrzyżowaniu w godzinie szczytu nocnego
 pojazdy rzeczywiste/godzina szczytu [P/h]

Pomiar: 29.09.2020 / WTOREK w godzinach: 00:00 - 24:00

GODZINA SZCZYTU: 05:00 - 06:00

NATĘŻENIE SUMARYCZNE: 531



Skrzyżowanie SK-1

Struktura ruchu na skrzyżowaniu

POMIAR: 29.09.2020 (WT OREK)

Struktura ruchu w godzinie szczytu nocnego (wg poj. rz.): 05:00 - 06:00

Relacja	M	O	D	C	CP	A	I	R	P.RZ [P]	P.U [E]	P.C [P]
W1 od m. Postęp [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	9	0	0	2	0	0	0	11	14	2
wprost	0	29	3	0	1	0	0	0	33	34	1
w prawo	0	19	5	2	2	0	0	0	28	32	4
suma	0	57	8	2	5	0	0	0	72	80	7
suma [%]	0,00%	79,17%	11,11%	2,78%	6,94%	0,00%	0,00%	0,00%			9,72%
Wylot											
suma	0	57	1	0	3	0	0	0	61	66	3
suma [%]	0,00%	93,44%	1,64%	0,00%	4,92%	0,00%	0,00%	0,00%			4,92%
Suma Ruchu											
suma	0	114	9	2	8	0	0	0	133	146	10
suma [%]	0,00%	85,71%	6,77%	1,50%	6,02%	0,00%	0,00%	0,00%			7,52%
W2 od m. Myszków [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	26	1	0	0	0	0	0	27	27	0
wprost	0	180	26	0	11	2	0	0	219	237	13
w prawo	0	28	0	0	0	0	0	0	28	28	0
suma	0	234	27	0	11	2	0	0	274	292	13
suma [%]	0,00%	85,40%	9,85%	0,00%	4,01%	0,73%	0,00%	0,00%			4,74%
Wylot											
suma	0	104	10	4	7	2	0	0	127	142	13
suma [%]	0,00%	81,89%	7,87%	3,15%	5,51%	1,57%	0,00%	0,00%			10,24%
Suma Ruchu											
suma	0	338	37	4	18	4	0	0	401	434	26
suma [%]	0,00%	84,29%	9,23%	1,00%	4,49%	1,00%	0,00%	0,00%			6,48%
W3 od m. Zawiercie [DW791]											
Wlot											
w lewo	0	15	2	0	0	0	0	0	17	17	0
wprost	0	20	0	0	3	0	0	0	23	28	3
w prawo	0	8	5	0	2	0	0	0	15	18	2
suma	0	43	7	0	5	0	0	0	55	63	5
suma [%]	0,00%	78,18%	12,73%	0,00%	9,09%	0,00%	0,00%	0,00%			9,09%
Wylot											
suma	0	74	4	0	1	0	0	0	79	80	1
suma [%]	0,00%	93,67%	5,06%	0,00%	1,27%	0,00%	0,00%	0,00%			1,82%
Suma Ruchu											
suma	0	117	11	0	6	0	0	0	134	143	6
suma [%]	0,00%	87,31%	8,21%	0,00%	4,48%	0,00%	0,00%	0,00%			4,48%
W4 od m. Siewierz [DW793]											
Wlot											
w lewo	0	9	1	0	0	0	0	0	10	10	0
wprost	0	87	5	4	3	2	0	0	101	110	9
w prawo	0	19	0	0	0	0	0	0	19	19	0
suma	0	115	6	4	3	2	0	0	130	139	9
suma [%]	0,00%	88,46%	4,62%	3,08%	2,31%	1,54%	0,00%	0,00%			6,92%
Wylot											
suma	0	214	33	2	13	2	0	0	264	286	17
suma [%]	0,00%	81,06%	12,50%	0,76%	4,92%	0,76%	0,00%	0,00%			6,44%
Suma Ruchu											
suma	0	329	39	6	16	4	0	0	394	425	26
suma [%]	0,00%	83,50%	9,90%	1,52%	4,06%	1,02%	0,00%	0,00%			6,60%
Skrzyżowanie - razem wloty											
suma	0	449	48	6	24	4	0	0	531	574	34
suma [%]	0,00%	84,56%	9,04%	1,13%	4,52%	0,75%	0,00%	0,00%			6,40%

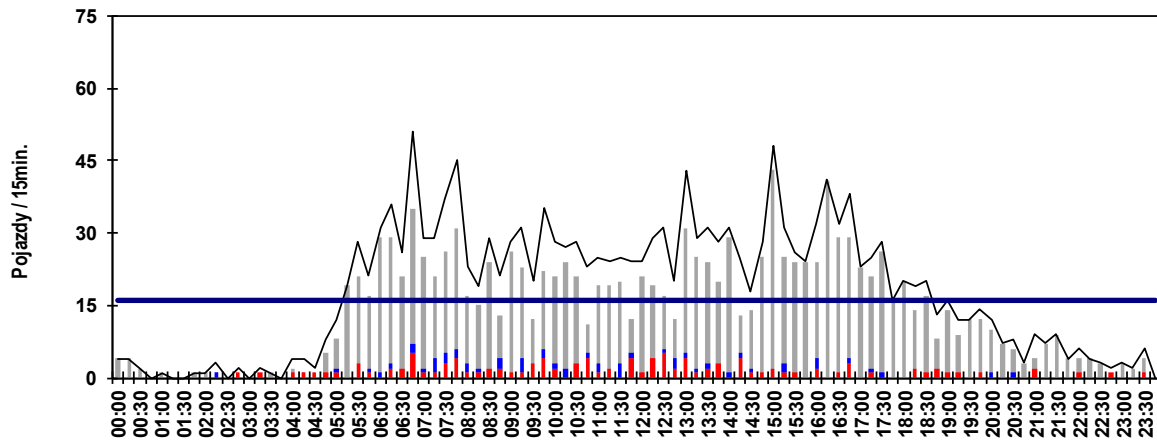
M - Motocykle/Mobrowery; O - Samochody osobowe; D - Samochody dostawcze; C - Samochody ciężarowe; CP - Sam ciężarowe z przyczepą;
A - Autobusy; T - Ciągniki rolnicze; R - Rowery; P.RZ. - Pojazdy rzeczywiste; P.U. - Pojazdy umowne; P.C. - Pojazdy ciężkie (C+CP+A)

Skrzyżowanie SK-1

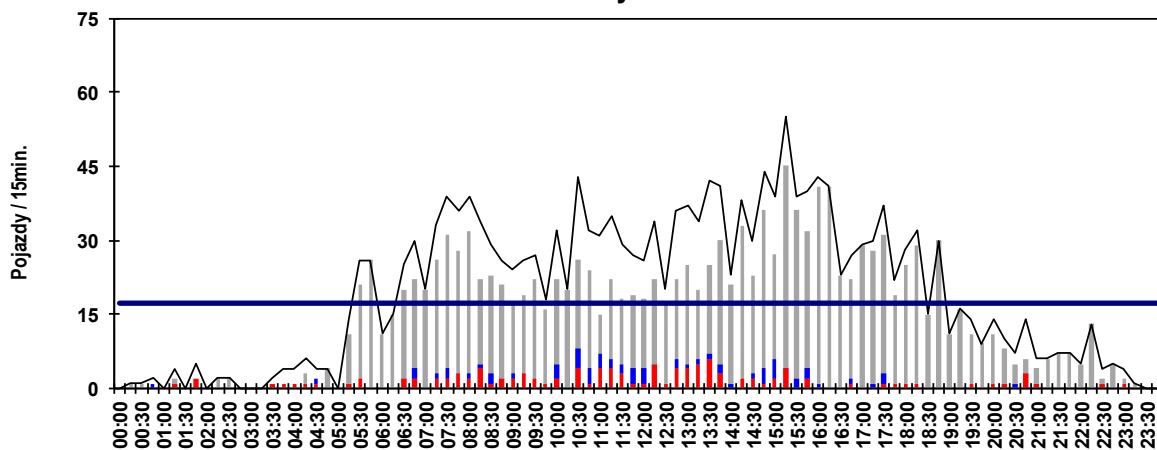
Wahania natężenia ruchu na wlocie: W1 od m. Postęp [DW791]

Pomiar: 29-09-2020(WT OREK)

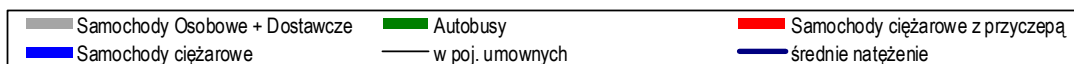
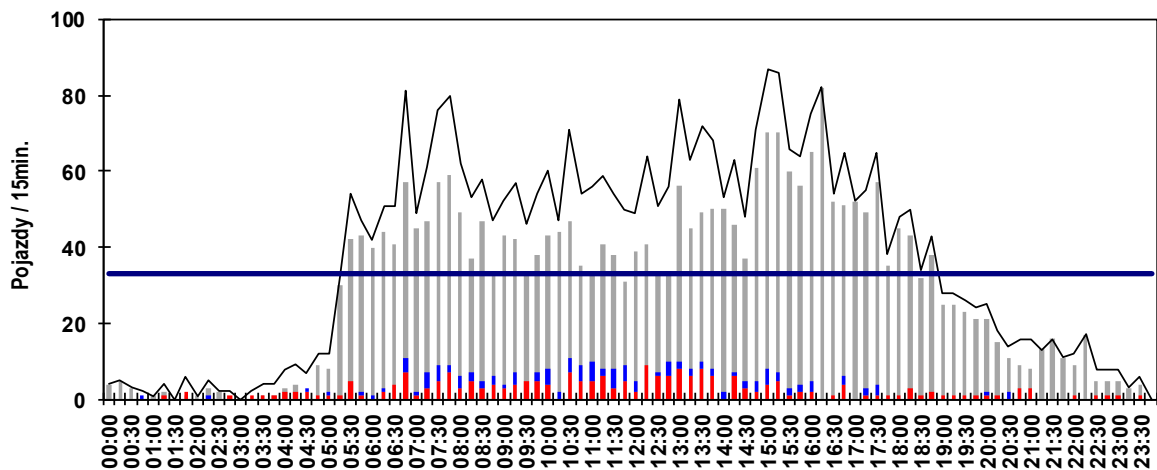
Wlot



Wylot



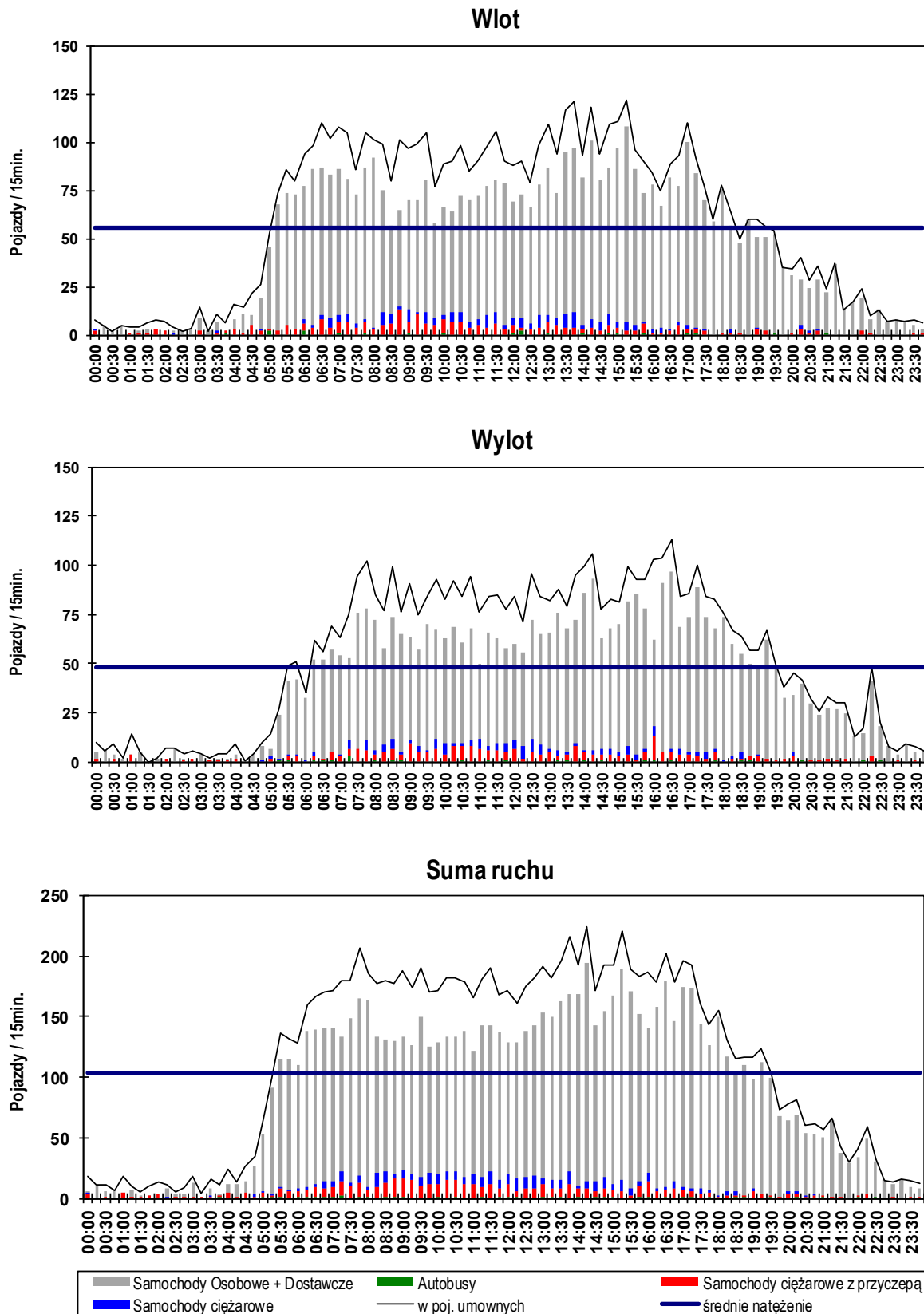
Suma ruchu



Skrzyżowanie SK-1

Wahania natężenia ruchu na wlocie: W2 od m. Myszków [DW793]

Pomiar: 29-09-2020(WT OREK)

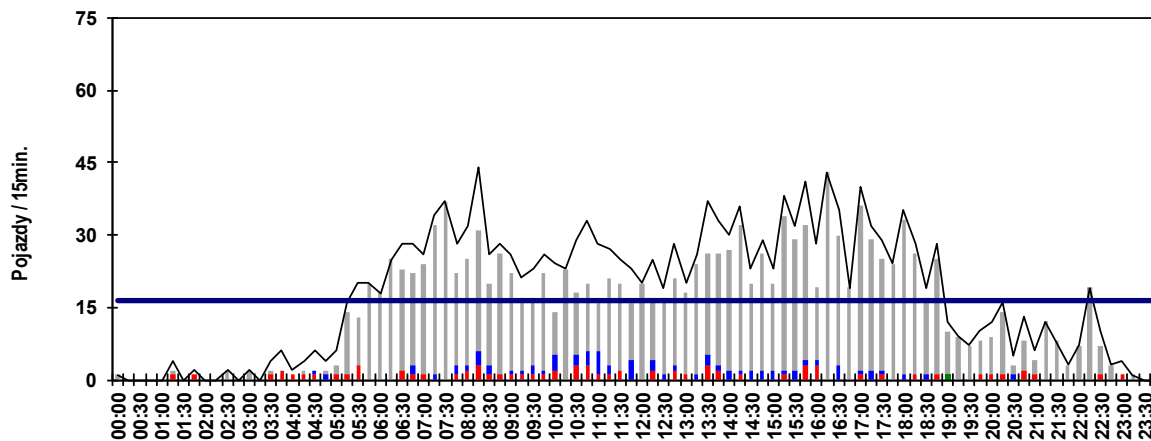


Skrzyżowanie SK-1

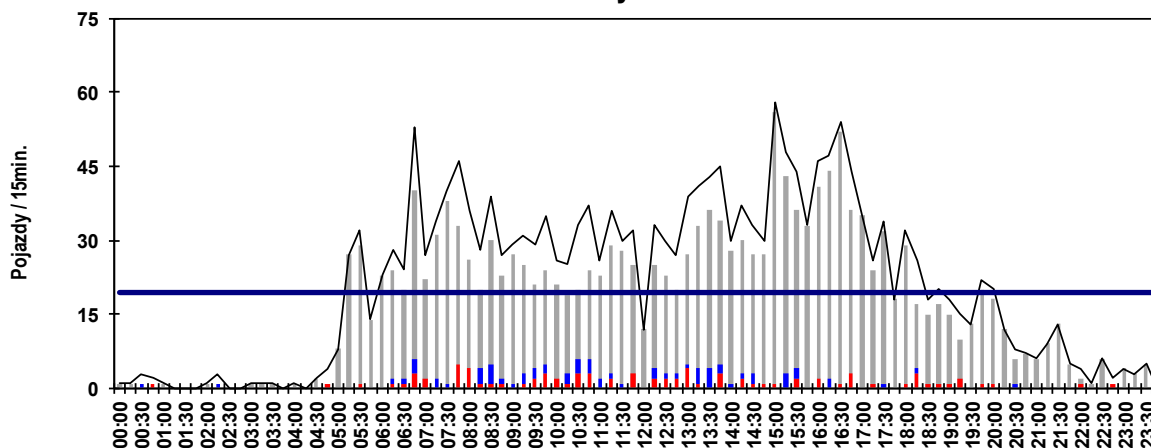
Wahania natężenia ruchu na wlocie: W3 od m. Zawiercie [DW791]

Pomiar: 29-09-2020(WT OREK)

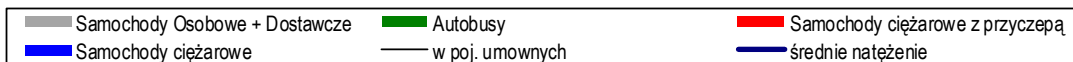
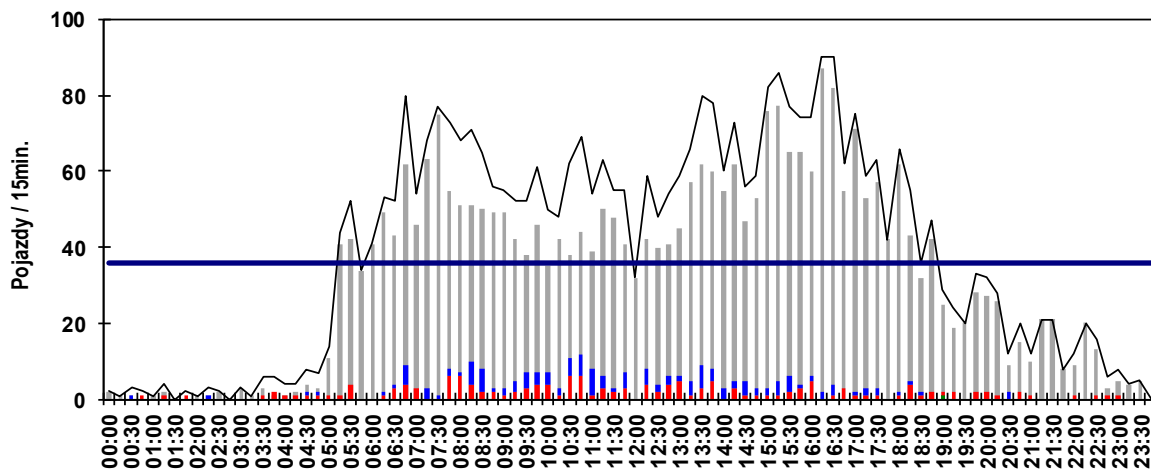
Wlot



Wylot



Suma ruchu

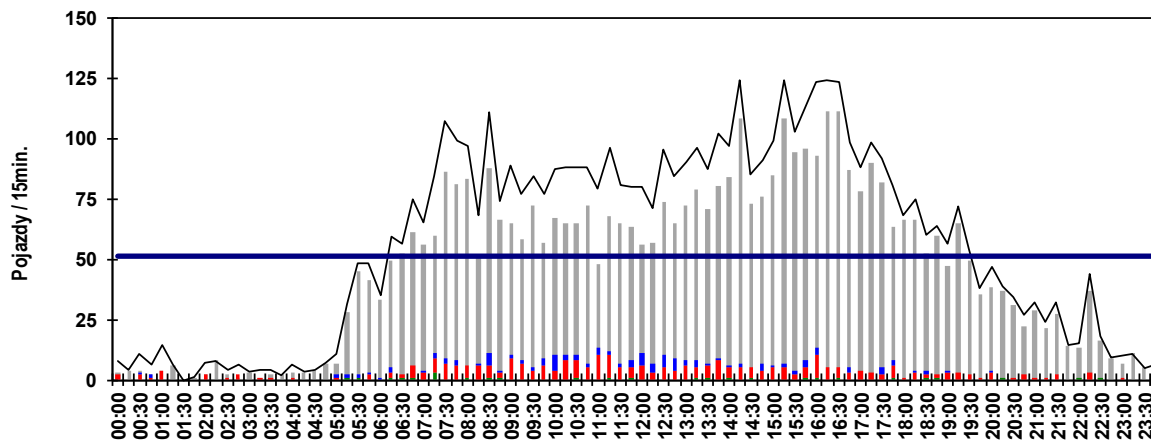


Skrzyżowanie SK-1

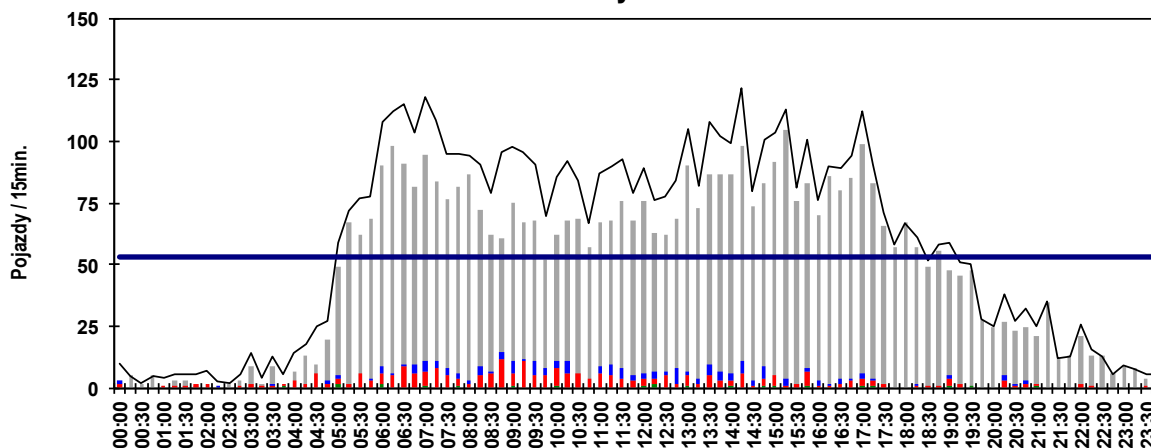
Wahania natężenia ruchu na wlocie: W4 od m. Siewierz [DW793]

Pomiar: 29-09-2020(WT OREK)

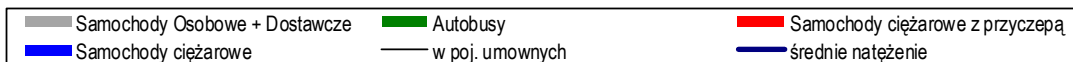
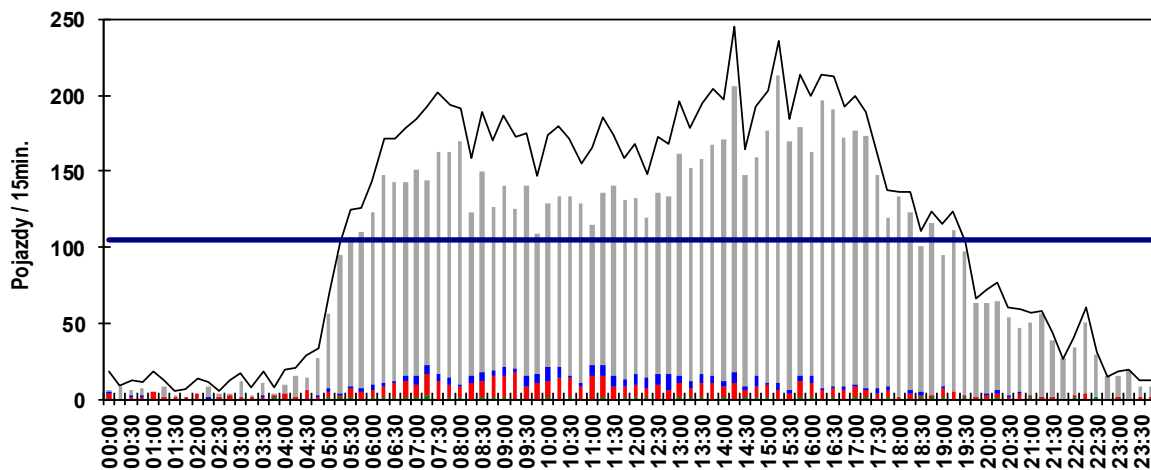
Wlot

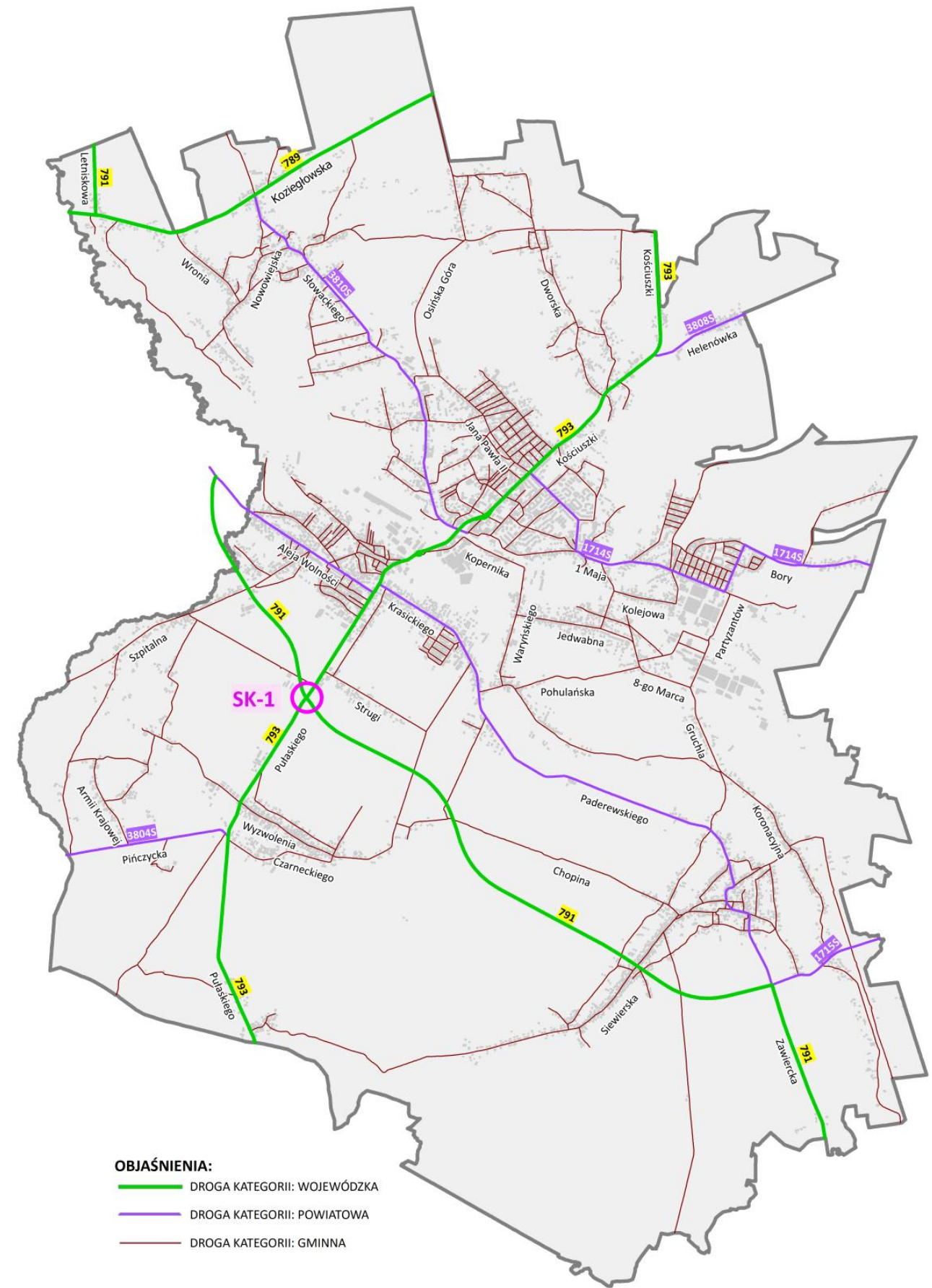


Wylot



Suma ruchu





LOKALIZACJA SKRZYŻOWANIA PODDANEGO POMIAROWI . ORIENTACJA