

Załącznik
do Uchwały Nr
Rady Miejskiej we Włoszczowie
z dnia 2025 r.



***Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Gminy Włoszczowa na lata 2024–2030+***

Sierpień 2025

Opracowano przy współpracy
władz samorządowych, mieszkańców i innych interesariuszy Gminy Włoszczowa
oraz pracowników Urzędu Gminy Włoszczowa z firmą InicjatywaLokalna.pl sp. z o.o.

Spis treści

1.	Wprowadzenie	5
1.1.	Proces opracowania Planu	6
1.2.	Zrównoważona mobilność w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym	8
1.3.	Udział społeczeństwa w procesie przygotowania dokumentu.....	20
2.	Diagnoza obszaru objętego SUMP i perspektywa rozwoju	25
2.1.	Charakterystyka obszaru.....	25
2.1.1.	Podstawowe dane	25
2.1.2.	Uwarunkowania demograficzne.....	25
2.1.3.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	29
2.1.4.	Zagospodarowanie przestrzenne	32
2.2.	Stan środowiska naturalnego	33
2.2.1.	Obszary chronione.....	33
2.2.2.	Jakość powietrza atmosferycznego	35
2.2.3.	Hałas.....	38
2.3.	Generatory ruchu – inwentaryzacja potrzeb mieszkańców w zakresie codziennych podróży	41
2.4.	Charakterystyka systemu transportowego	43
2.4.1.	Podstawowe dane	43
2.4.2.	Ruch samochodowy	46
2.4.3.	Polityka parkingowa.....	50
2.4.4.	Ruch pieszy	51
2.4.5.	Transport rowerowy	52
2.4.6.	Transport zbiorowy i przystanki	53
2.4.7.	Transport towarów	54
2.5.	Integracja transportowa	54
2.6.	Mobilność osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej	55
2.7.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	55
3.	Nawyki komunikacyjne mieszkańców Włoszczowy	58
4.	Analiza SWOT	60
5.	Możliwe scenariusze rozwoju	65
6.	Wizja.....	67
7.	Cele strategiczne i operacyjne wraz z planem działań	68

8.	Zasady realizacji założeń Planu.....	76
9.	Monitoring, ocena, ewaluacja.....	78
	Spis tabel.....	84
	Spis wykresów.....	84
	Spis schematów	85

1. Wprowadzenie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to plan stworzony w celu zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny. Stanowi uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich i charakteryzuje się odmiennym spojrzeniem na sposób planowania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (*Sustainable Urban Mobility Plan* – SUMP) skupia się zatem na potrzebach mieszkańców całej gminy, nie tylko w zakresie infrastruktury transportowej, ale także w zakresie jakości życia, bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej miejsc pracy, nauki, usług i wypoczynku. Od momentu rozpoczęcia prac nad dokumentem duży wpływ na jego treść mieli mieszkańcy i interesariusze, którzy mogli wyrazić swoje opinie podczas spotkań i warsztatów, na których przybliżano mieszkańcom ideę zrównoważonej mobilności.

Prace nad Planem i działania w nim zaproponowane powinny bazować na integracji, zakładającej współpracę pomiędzy różnymi szczeblami władz samorządowych i centralnych. Takie podejście powinno gwarantować przekraczanie podziałów instytucjonalnych w celu zwiększenia intensywności i jakości kooperacji pomiędzy różnymi podmiotami. Plan powinien także powstawać w wyniku realizacji podejścia partycypacyjnego – z udziałem mieszkańców danego obszaru, samorządowców, przedstawicieli organizacji społecznych oraz innych interesariuszy, tak aby jego postanowienia były akceptowalne społecznie. SUMP to także propozycje ambitnych, mierzalnych, ale i realnych celów, powstałych w oparciu o szczegółową ocenę bieżącej i przyszłej wydajności systemu transportowego danego obszaru. Plan musi również zawierać długoterminową wizję rozwoju transportu i mobilności oraz przejrzysty plan wdrożenia zaproponowanych działań, z jasnym przypisaniem odpowiedzialności. Powinien on także zakładać zrównoważony i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu, tak aby zachęcać do zmiany w kierunku zwiększenia wykorzystania tych o najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko naturalne i przestrzeń publiczną – zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Zapisy SUMP muszą również gwarantować regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie, tak aby zapewnić odpowiedni, wysoki poziom jakości jego wdrożenia¹.

¹ Rupprecht Consult (redakcja), *Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*, wydanie drugie, 2019.

1.1. Proces opracowania Planu

Niniejszy Plan został opracowany w oparciu o Zalecenia Komisji Europejskiej w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej². Wytyczne te wskazują na pewne etapy opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej, którymi są:

1. Jasne i wymierne cele i założenia.
2. Długookresowa wizja i jasny plan wdrażania.
3. Ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania.
4. Zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu, przy jednoczesnym nadaniu priorytetu tym najbardziej zrównoważonym.
5. Zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej.
6. Podejście partycypacyjne i koordynacja z innymi właściwymi inicjatywami.
7. Monitorowanie, przegląd, sprawozdawczość i zapewnianie jakości.
8. Wytyczne i wsparcie na poziomie europejskim.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Włoszczowa składa się z:

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

Główną ideą planowania zrównoważonej mobilności miejskiej jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu w mieście – poprzez realizację takich celów, jak m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego, czy zwiększanie dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu w mieście – zarówno transport publiczny, jak i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany.

W porównaniu do tradycyjnego podejścia do planowania, kładzie on szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna,

² Zalecenia Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (dokument nr C(2023) 1524).

zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami³.

Porównanie tradycyjnego sposobu planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1 Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Tradycyjne planowanie transportu		Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu		Skoncentrowanie na ludziach
Główne cele: płynność i prędkość ruchu		Główne cele: dostępność celów podróży i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu		Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i zmiany w kierunku zrównoważonej mobilności
Skoncentrowanie na infrastrukturze jako głównym zagadnieniu		Interdyscyplinarne podejście w zakresie infrastruktury, rynku, regulacji prawnych, informacji i promocji
Sektorowy dokument planistyczny		Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Cele krótko- i średnioterminowe		Cele krótko- i średnioterminowe wpisane w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych		Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu		Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów		Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu		Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Źródło: Rupprecht Consult (redakcja), Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, wydanie drugie, 2019

³ Michnej M., Zwoliński T.: *Objectives and strategies of Sustainable Urban Mobility Planning in the City of Krakow* [w:] *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, red. M. Bąk, Springer Proceedings in Business and Economics 2016. DOI. 10.1007/978-3-319-26848-4_8.

1.2. Zrównoważona mobilność w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odnosząc się w swych założeniach do określonych problemów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, realizuje założenia innych dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu lokalnym (stanowiąc istotny element całościowej wizji rozwoju gminy), a także założenia dokumentów regulujących działania w przedmiotowym obszarze na szczeblu subregionalnym, regionalnym, krajowym oraz europejskim. W związku z tym komplementarność z celami, działaniami czy priorytetami innych dokumentów wpływa na skuteczność i efektywność realizowanej polityki mobilności miejskiej na terenie Gminy Włoszczowa.

Zestawienie dokumentów wraz z nawiązaniem do ich założeń przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2 Nawiązanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do dokumentów strategicznych i planistycznych

Lp.	Nazwa dokumentu	Charakterystyka
KONTEKST EUROPEJSKI		
1.	<i>Plan działania na rzecz mobilności w miastach⁴</i>	Geneza planów zrównoważonej mobilności miejskiej zrodziła się m.in. z Komunikatu Komisji Europejskiej z 30 września 2009 r. pt. <i>Plan działania na rzecz mobilności w miastach</i>. Jest to dokument, w którym poruszono kwestię planowanych działań krótko i średnioterminowych związanych z mobilnością w miastach. Założeniem tych planów jest działanie w sposób zintegrowany organów na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym, a także udział zainteresowanych państw członkowskich, obywateli poszczególnych gałęzi przemysłu. Efektem będzie uwzględnienie potrzeb wszystkich zainteresowanych. Ogłoszony wówczas plan miał być zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i proponował kilkanaście działań, które miałyby pomóc wszystkim podmiotom osiągnąć założone wcześniej cele. Przed wszystkim zwrócono uwagę na: • sprawniejsze wdrażanie planów mobilności w miastach, zgodne z regułami zrównoważonego rozwoju; • spójność polityki regionalnej z mobilnością w miastach; • transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu; • dialog między stronami zainteresowanymi, mający na celu wypracowanie dobrowolnych zobowiązań, m.in. poprzez wskaźniki jakości czy ochronę praw pasażerów i osób z niepełnosprawnościami; • zwiększenie dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi; • usprawnienie systemów informacji dla podróżnych; • dostęp do zielonych stref; • przeprowadzanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych na temat mobilności w miastach, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju; • szkolenia kierowców pojazdów pod kątem energooszczędnej jazdy; • projekty badawcze mające na celu ułatwienie wprowadzania na rynek pojazdów niskoemisyjnych i nieemisyjnych; • przewodnik internetowy dotyczący ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów;

⁴ *Plan działania na rzecz mobilności w miastach* – Komunikat Komisji Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 30 września 2009 r., KOM(2009) 490 wersja ostateczna.

		• badanie efektywności i skuteczności internalizacji kosztów zewnętrznych; • przepływ informacji na temat miejskich systemów ustalania opłat; • optymalizację istniejących źródeł finansowania; • analizę i obserwację potrzeb w ramach przyszłego finansowania; • udoskonalenie danych i statystyk; • udział w międzynarodowym dialogu i przepływie informacji; • optymalizację logistyki transportowej w miastach; • inteligentne systemy transportu (ITS).
2.	Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości⁵	W strategii określono plan zdecydowanego skierowania europejskiego transportu na właściwą drogę ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości i wskazano 10 obszarów przewodnich. Wyznaczono różne etapy, aby zilustrować kurs europejskiego systemu transportowego w kierunku zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, pokazujące, jakiego rodzaju ambicje są potrzebne w przyszłych strategiach politycznych UE. Scenariusze leżące u podstaw strategii: • pokrywają się również ze scenariuszami Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.; • pokazują, że przy właściwym poziomie ambicji, połączenie proponowanych środków politycznych może doprowadzić do redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r. Wyznaczono różne etapy, aby zilustrować kurs europejskiego systemu transportowego w kierunku zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, pokazujące, jakiego rodzaju ambicje są potrzebne w przyszłych strategiach politycznych UE, dotyczących: • zmiany systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), infrastruktury paliw alternatywnych; • norm emisji CO₂; • inteligentnych systemów transportowych, sieci transeuropejskich (TEN-T); • opracowania norm emisji po Euro 6/VI dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów.
3.	Biała Księga Transportu⁶	<i>Biała Księga Transportu</i> jest jednym z kluczowych dokumentów wynikających z przyjętego na poziomie europejskim kierunku rozwoju, została wydana w 2011 roku jako dokument Komisji Europejskiej. Dokument ten odnosi się do wizji przyszłości systemu transportowego Unii Europejskiej, przedstawia strategię rozwoju w perspektywie do roku 2020 i stanowi element strategii <i>Europa 2020 z perspektywą do 2030 r.</i> Wizja w zakresie ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy odnosi się do obecnych problemów, jakie generuje transport na obszarach zurbanizowanych, przyczyniający się do pogorszenia jakości powietrza, wzrostu hałasu, a także obejmujący większość wypadków drogowych w transporcie ogółem jak również postępujący wzrost kongestii i wynikającego z niej pogorszenia się warunków życia w miastach. Wobec tych wyzwań Komisja Europejska wskazała na konieczność podejmowania licznych działań naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem: stopniowej eliminacji pojazdów stosujących nie hybrydowe silniki spalinowe, zastosowania na

⁵ *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 9.12.2020 r., COM(2020) 789 final.

⁶ *Biała Księga Transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 28.3.2011 r., KOM(2011) 144 (wersja ostateczna).

		szerszą skalę transportu zbiorowego i podnoszenia jego atrakcyjności oraz konkurencyjności, planowania przestrzennego prowadzącego do ograniczenia potrzeb transportowych w obsłudze codziennych aktywności, tworzenia lepszych warunków (ułatwianie) do codziennej komunikacji pieszej oraz rowerowej, upowszechnienia stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich, wprowadzenia opłat drogowych i zniesienia nierównego opodatkowania, usprawnienia współpracy między transportem towarów na duże odległości a transportem na ostatnich kilometrach, stosowania efektywnych (z punktu widzenia zarządzania ruchem) inteligentnych systemów transportowych.
4.	Zielona Księga – w kierunku nowej kultury mobilności w mieście⁷	<i>Zielona Księga</i> to dokument, który wskazuje działania pozwalające ograniczyć zatory na drogach. Działania te dotyczą uatrakcyjnienia i uczynienia bardziej bezpiecznymi alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów poruszania się, takich jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy lub jazda na motocyklach i skuterach. Dokument zakłada, że mobilność w mieście powinna umożliwiać rozwój gospodarczy miast, zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców oraz chronić środowisko naturalne. W związku z tym miasta europejskie stoją przed pięcioma wyzwaniami, które wymagają zintegrowanego podejścia: • w kierunku płynnego ruchu w miastach: propagowanie chodzenia pieszo i jazdy na rowerze, optymalizacja korzystania z prywatnych samochodów oraz transport towarów – dystrybucja towarów na obszarach miejskich wymaga skutecznych powiązań pomiędzy transportem dalekobieżnym a dystrybucją lokalną do miejsca przeznaczenia; • w kierunku zielonych miast: nowe technologie, wsparcie ekologicznych rozwiązań (wprowadzenie na rynek ekologicznych i energooszczędnych pojazdów wspierane ekologicznymi zamówieniami publicznymi), nowy styl jazdy (ekologiczny styl jazdy, dzięki któremu następuje ograniczenie zużycia energii poprzez zmianę zachowań za kierownicą); • w kierunku bardziej inteligentnego transportu miejskiego: inteligentne systemy pobierania opłat, lepsza informacja (możliwość świadomego wyboru środka transportu i czasu podróży); • w kierunku dostępnego transportu miejskiego: transport miejski spełniający oczekiwania obywateli poprzez ochronę podstawowych praw pasażera korzystającego ze wszystkich rodzajów transportu, w szczególności praw pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, zrównoważona koordynacja wykorzystania gruntów i zintegrowane podejście do mobilności w mieście; • w kierunku bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego: bezpieczne zachowania (podniesienie bezpieczeństwa na drogach), bezpieczna i niezawodna infrastruktura (przeprowadzenie licznych działań na obszarach wiejskich poprzez zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury, w tym solidnych chodników dla pieszych i ścieżek dla rowerzystów, poprawa widoczności poprzez zapewnienie lepszego oświetlenia, rozwiązania ITS), bezpieczniejsze pojazdy.
KONTEKST KRAJOWY		
5.	Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025⁸	Podstawowym celem polityki transportowej jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników,

⁷ *Zielona Księga – w kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, dnia 25.9.2007 r., KOM(2007) 551 (wersja ostateczna).

⁸ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, dnia 27 czerwca 2005 r.

		decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Podstawowy cel polityki transportowej zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych: Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki. Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego. Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego. Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym. Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków. Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.
6.	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)⁹	Głównym celem <i>Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</i> (SOR) jest: <i>tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym</i>. Cel ten uwypukla zatem aspekty związane z jakością życia i dobrobytem ludności, stawiając wymiar społeczny na pierwszym miejscu. Strategia przedstawia nowy model rozwoju odpowiedzialnego oraz społecznie i terytorialnie zrównoważonego, opartego o: potencjał terytorialny, inwestycje, innowacje, rozwój, eksport oraz wysoko przetworzone produkty. Dlatego jako cel w tym obszarze SOR przyjmuje: zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. W horyzoncie roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia. Efektem działań w tym obszarze będzie zbudowanie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej. Pozwoli ona m.in. na ograniczanie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora. W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego z użyciem niskoemisyjnych środków transportu, zwłaszcza pojazdów szynowych i elektrycznych. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, zwłaszcza w centrach miast. Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy

⁹ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)* (M.P. z 2017 r. poz. 260).

		i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.
7.	Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM 2030)¹⁰	14 czerwca 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030. Ma ona na celu wspieranie zrównoważonego rozwoju miast, poprawę zarządzania nimi oraz tworzenie dogodnych warunków życia mieszkańców. Jej zadaniem będzie integrowanie i koordynowanie polityk publicznych, które w różnym stopniu dotyczą miast i obszarów miejskich. Dokument ten określa pożądane kierunki działań oraz proponuje rozwiązania prawne i organizacyjne. Mają one służyć realizacji wizji rozwojowej polskich miast i obszarów funkcjonalnych oraz celów określonych w KPM 2030. W tym ujęciu podstawowe aspekty <i>Krajowej Polityki Miejskiej 2030</i> to: • kierunki zrównoważonego rozwoju, • integracja i koordynacja na poziomie krajowym, • współpraca i partnerstwo z samorządem regionalnym i lokalnym, • kreowanie sprzyjającego otoczenia prawnego i organizacyjnego, • konkretne działania i projekty. Wśród wyzwań <i>Krajowej Polityki Miejskiej 2030</i> znalazły się m.in.: • dbałość o ład przestrzenny i estetyczny, • niwelowanie procesów chaotycznej suburbanizacji, • wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych, • niwelowanie negatywnych skutków zmian klimatu w miastach, • poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach, • zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych, • poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, • poprawa dostępności mieszkaniowej, • poprawa zdolności inwestycyjnych miast, • zwiększenie wykorzystania potencjału społecznego, • przyspieszenie tempa transformacji cyfrowej miast. Partnerami w realizacji celów <i>Krajowej Polityki Miejskiej 2030</i> powiązanych z zasadami rozwoju miejskiego będą przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego, organizacje zrzeszające mieszkańców, przedsiębiorców i innych interesariuszy rozwoju miejskiego, a także podmioty ze sfery pozarządowej, biznesu, nauki i kultury.
8.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030)¹¹	SRT 2030 jest jedną z 9 strategii zintegrowanych służących realizacji celów określonych w SOR, uwzględniającą trendy i zmiany zachodzące w sektorze TSL (Transport Spedycja Logistyka) oraz wyzwania o charakterze cywilizacyjnym. SRT 2030 wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021–2027. Strategia jest spójna ze średniookresową SOR, w tym z celem wyznaczonym dla sektora transportu, tj. zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. SRT 2030 uwzględnia również kierunki interwencji określone w SOR, tj.:

¹⁰ Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030 (M.P. z 2022 r. poz. 746).

¹¹ Załącznik do Uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

		• doskonalenie i rozwijanie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; • zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; • poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Główny cel SRT 2030 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji, właściwych dla każdej z gałęzi transportu: <i>Kierunek interwencji 1:</i> budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; <i>Kierunek interwencji 2:</i> poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; <i>Kierunek interwencji 3:</i> zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; <i>Kierunek interwencji 4:</i> poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; <i>Kierunek interwencji 5:</i> ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; <i>Kierunek interwencji 6:</i> poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.
9.	Umowa partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021–2027 w Polsce¹²	Umowa Partnerstwa określa strategiczne kierunki programowania i ustalenia dotyczące skutecznego i efektywnego korzystania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+), Funduszu Spójności (FS), Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA) na okres od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2027 r. Dokument ten zawiera 6 celów, są to: • <i>Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej;</i> • <i>Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa;</i> • <i>Lepiej połączona Europa;</i> • <i>Europa o silniejszym wymiarze społecznym;</i> • <i>Europa bliższa obywatelom;</i> • <i>Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu.</i> Głównymi wyzwaniem umowy partnerskiej są działania związane z wdrożeniem porozumienia paryskiego¹³, pobudzeniem inwestycji związanych z transformacją sektora energetycznego, w tym w zakresie inwestycji

¹² Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021–2027 w Polsce, Warszawa, czerwiec 2022 r.

¹³ Porozumienie paryskie przyjęte podczas konferencji klimatycznej w Paryżu (COP21) w grudniu 2015 r.

		w odnawialne źródła energii oraz efektywności energetycznej, a także sprawiedliwego wymiaru transformacji. Dokument zwraca szczególną uwagę na rozwój transportu niskoemisyjnego i zrównoważonej mobilności miejskiej oraz poprawę dostępności transportowej regionu i subregionów. Przewidziane do realizacji działania w obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej: • Rozwój lądowej oraz wodnej infrastruktury transportowej (w Transeuropejskiej Sieci Transportowej i poza nią) z priorytetem dla rozwoju kolei; • Integracja różnych rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego; • Realizacja działań inwestycyjnych i edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa; • Realizacja działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych dla pojazdów bezemisyjnych.
10.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030)¹⁴	Wyzwaniem dla polityki regionalnej jest zapewnienie infrastruktury technicznej i społecznej, gwarantującej spójność terytorialną kraju i budującej konkurencyjność regionów. Kluczowe znaczenie w tym zakresie ma dostępność transportowa w wymiarze między i wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do niedostatecznie skomunikowanych siecią transportową obszarów, rozbudowa sieci połączeń regionalnych i lokalnych) oraz w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności największych aglomeracji Polski). Główne wyzwania stawiane przez niniejszy dokument strategiczny: • rozwój systemów transportowych oraz ich integracja międzygałęziowa, zwiększające skuteczność połączeń transportowych i jakość usług transportowych; • poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz sprawne podłączenie systemów komunikacyjnych miast z infrastrukturą drogową najwyższej klasy; • budowa dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach i poza ich centrami; • rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, integracja systemów zarządzania ruchem i systemów informacji pasażerskiej; • rozwiązania tzw. ostatniej mili sprzyjające poprawie mobilności obywateli, z uwzględnieniem potrzeby ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Priorytety polityki transportowej: • radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską; • unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej; • poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach; • poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez: poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę

¹⁴ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (M.P. z 2019 r. poz. 1060).

		warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych; • poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury; • rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy państwa oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych; • rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych; • wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju; • wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych; • poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.
11.	Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020)¹⁵	<i>Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA2020)</i> to pierwszy dokument strategiczny, który bezpośrednio dotyczy kwestii adaptacji do zachodzących zmian klimatu. Został przygotowany z myślą o zapewnieniu warunków stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego w obliczu ryzyka, jakie niosą ze sobą zmiany klimatu, ale również z myślą o wykorzystaniu pozytywnego wpływu, jakie działania adaptacyjne mogą mieć nie tylko na stan polskiego środowiska, ale również na wzrost gospodarczy.
12.	Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)¹⁶	<i>Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r.</i> to dokument strategiczny określający działania naprawcze do realizacji w perspektywie krótkoterminowej do 2025 roku, średnioterminowej do 2030 roku oraz długoterminowej do 2040 roku. Dokument ma na celu skoordynowanie działań wynikających z krajowych ram polityki dotyczącej jakości powietrza w powiązaniu z obszarami polityk odnoszących się do sektora bytowo-komunalnego, czystej energii, ciepła oraz odnawialnych źródeł energii, a także transportu.
KONTEKST REGIONALNY		
13.	Regionalny Plan Transportowy Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030¹⁷	Dokumentem, który wpisuje się w ideę zrównoważonego transportu miejskiego na szczeblu regionalnym jest <i>Regionalny Plan Transportowy Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030</i>. Plan ten dyktuje zasady, na jakich funkcjonują wojewódzkie przewozy pasażerskie, wykonywane jako przewozy użyteczności publicznej, w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, a także ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz możliwe kierunki rozwoju. Plan został opracowany przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, powstał na podstawie obowiązujących przepisów. Treści zawarte w omawianym dokumencie powinny zostać uwzględnione w Planach starostów powiatowych, którzy są

¹⁵ Ministerstwo Środowiska, *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)*, Warszawa 2013.

¹⁶ Uchwała nr 192 Rady Ministrów z dnia 18 października 2023 r. w sprawie przyjęcia Krajowego programu ograniczania zanieczyszczenia powietrza – aktualizacji (M.P. z 2023 r. poz. 1236).

¹⁷ Załącznik nr 1 do Uchwały nr 8629/24 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 21.02.2024 r.

		organizatorami publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich, a także Planach transportowych realizowanych przez wójtów, burmistrzów i prezydentów miast dotyczących linii komunikacyjnych, gdzie planuje się wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W dokumencie przedstawiona jest ocena funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego, której zadaniem jest pozyskanie informacji umożliwiających planowanie, organizowanie oraz zarządzanie zrównoważonym publicznym transportem zbiorowym. Plan obejmuje zarówno podmioty mające wpływ na powodzenie jego realizacji, jak i podmioty, które oddziałują na jego postanowienia. Są to: • pasażerowie – podstawowa grupa mająca wpływ na realizację potrzeb, której ukierunkowane jest funkcjonowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie publicznym; • przedsiębiorcy, dla których dokument jest istotną informacją na temat planów dalszego funkcjonowania oferty kształtowanej przez Marszałka Województwa, zasad jej finansowania, zasad organizacji segmentu rynku przewozów pasażerskich oraz pożądanych standardów usług przewozowych; • pozostali organizatorzy, którzy z uwagi na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego bezpośrednio lub pośrednio uwzględniają w swoich Planach dokument wydany przez Marszałka Województwa; • zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są ważne, szczególnie w aspekcie planowania działań inwestycyjnych i remontowych, przede wszystkim zaś są wskazaniem dla realizacji procesu udostępniania tej infrastruktury; • podmioty zarządzające infrastrukturą przeznaczoną do obsługi transportu publicznego; • podmioty gospodarcze, które tworzą tzw. zaplecze techniczne, w tym producentów pojazdów, a także innych urządzeń i usług wykorzystywanych w transporcie publicznym, wykonawców robót remontowych i inwestycyjnych.
14.	Program Ochrony Środowiska dla województwa świętokrzyskiego na lata 2015–2020 z perspektywą do 2025 r.¹⁸	Program Ochrony Środowiska dla województwa świętokrzyskiego przygotowano w celu realizacji polityki środowiskowej na terenie województwa. Zakres czasowy jaki został w nim ujęty podzielono na: okres operacyjny (lata 2015–2020), z celami krótkoterminowymi i koniecznymi do podjęcia konkretnymi działaniami oraz okres perspektywiczny (lata 2021–2025), dla którego określono cele długoterminowe. Zadaniem dokumentu jest wyznaczenie ram realizacji późniejszych przedsięwzięć, a przede wszystkim wyznaczenie celów i kierunków działań w zakresie ochrony środowiska, które są konieczne do podjęcia w województwie świętokrzyskim. Diagnoza stanu środowiska pokazała, iż należy podnosić poziom wiedzy ekologicznej społeczeństwa, co ściśle łączy się z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Na podstawie celów określono działania, które są niezbędne by wyeliminować wskazane problemy środowiskowe.
15.	Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+¹⁹	Kolejnym dokumentem na szczeblu regionalnym, który wpasowuje się w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest <i>Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+</i>. O ekologicznym i zrównoważonym transporcie mowa jest w celu strategicznym 2. <i>Przyjazny dla środowiska i czysty region</i>. Cel strategiczny 2. i ogół związanych z nim

¹⁸ Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XX/290/16 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 5 lutego 2016 r.

¹⁹ *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+* przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Nr XXX/406/21 z dnia 29 marca 2021 r.

		celów operacyjnych o charakterze horyzontalnym dotyczy obszaru całego województwa. Cel 2. posiada charakter uniwersalny, jest odpowiedzią na globalne wyzwanie klimatyczne oraz potrzeby poprawy stanu środowiska w Polsce i regionie. W celu operacyjnym 2.1 <i>Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego</i> w podpunkcie 2.1.4. <i>Ekologiczna mobilność, w tym transport publiczny i infrastruktura rowerowa</i> znajdujemy bezpośrednie odwołanie do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Bardzo ważnym elementem rozwoju regionalnego jest: • poprawa stanu powietrza poprzez redukcję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego; • rozkwit zeroemisyjnej i niskoemisyjnej komunikacji publicznej; • integracja systemów transportowych. Związane jest to z infrastrukturą oraz wzorcami określonych nawyków konsumpcyjnych w sferze transportu. W przyszłości podniesiona zostanie świadomość ekologiczna mieszkańców za sprawą wdrażanej stopniowo edukacji ekologicznej i wychowania młodzieży w poszanowaniu walorów środowiska. Propagując wspomniane wcześniej walory warto postawić na projektowanie szlaków turystycznych i rowerowych, głównie wzdłuż istniejących dróg publicznych, z wykluczeniem tras w sąsiedztwie siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków. Minimalizacja negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej powinna być poprzedzona analizą przyrodniczych i krajobrazowych rozwiązań. Dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń, hałasu oraz konsumpcji paliw szkodliwych istotne jest też zobowiązanie się do powszechnego dostępu do infrastruktury paliw alternatywnych. Ważnym aspektem jest także konieczność niwelowania poziomu hałasu na obszarach narażonych na oddziaływania ponad normę.
16.	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego²⁰	<i>Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego</i> w rozdziale określającym kierunki rozwoju systemu transportowego województwa wskazał jako cel główny: <i>Ukształtowanie spójnego systemu korytarzy i węzłów komunikacyjnych zapewniających integrację z europejską siecią TEN-T</i>. Wymaga to stworzenia systemu nowoczesnych powiązań komunikacyjnych ze wszystkimi ościennymi metropoliami oraz głównymi miastami regionu, z jednoczesnym wyeliminowaniem barier transportowych, organizacją zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego oraz uruchomieniem w województwie funkcji transportu lotniczego. Plan zakłada również realizację dwóch celów o charakterze wewnętrznym: • Poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie obszarów funkcjonalnych poprzez podniesienie standardów technicznych głównych dróg, budowę systemu obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań oraz stworzenie multimodalnego systemu transportowego w największych węzłach transportowych; • Rozbudowę sieci drogowej na obszarach niedosłużonych komunikacyjnie oraz realizację dodatkowych przepraw mostowych na głównych rzekach województwa. Celami polityki wojewódzkiej w zakresie kierunków rozwoju nadrzędnego układu drogowego są:

²⁰ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Nr XLVII/833/14 z dnia 22 września 2014 r.

		• jak najszybsze powiązanie regionu z korytarzami paneuropejskimi i ośrodkami metropolitalnymi, zwłaszcza Warszawą, Łodzią i Krakowem, planowanymi drogami ekspresowymi; • zapewnienie dogodnych połączeń miast powiatowych z Kielcami oraz sąsiednimi ośrodkami powiatowymi (w tym położonymi w województwach ościennych), siecią dróg wojewódzkich z jednoczesną poprawą parametrów technicznych tych tras i wyprowadzaniem ruchu tranzytowego z obszarów zwartej zabudowy; • poprawa warunków komunikacyjnych obszarów o niskiej gęstości sieci drogowej z ośrodkami ponadlokalnymi; • poprawa bezpieczeństwa na drogach tego układu oraz ograniczanie uciążliwości ruchu dla mieszkańców i środowiska naturalnego.
KONTEKST LOKALNY		
17.	Strategia Rozwoju Gminy Włoszczowa na lata 2025–2030 (projekt 1.0)²¹	Wizja: <i>Włoszczowa subregionalnym ośrodkiem wzrostu gospodarczego, zapewniającym mieszkańcom kompleksowe usługi publiczne.</i> Misja: <i>Budowanie nowoczesnej i innowacyjnej społeczności, w której mieszkańcy mają dostęp do wysokiej jakości usług publicznych, atrakcyjnych miejsc pracy, komfortowej przestrzeni do życia oraz czystego środowiska naturalnego.</i> W Strategii zostały wskazane trzy cele strategiczne i dla każdego z nich po dwa cele operacyjne. Wyznaczone cele mają wymiar społeczny, gospodarczy oraz przestrzenno-środowiskowy. Do każdego z celów operacyjnych przypisano kierunki działań, które oznaczają kierunki koncentracji wspólnych wysiłków podejmowanych przez samorząd oraz jego partnerów publicznych, społecznych i gospodarczych. W Strategii Gminy Włoszczowa określono 6 celów operacyjnych: 1.1. <i>Rozwój przedsiębiorczości i innowacyjnych sektorów gospodarki,</i> 1.2. <i>Wzmocnienie rynku pracy i rozwój kapitału ludzkiego,</i> 2.1. <i>Wzmocnienie społeczeństwa obywatelskiego i integracji społecznej,</i> 2.2. <i>Rozbudowa i modernizacja infrastruktury społecznej,</i> 3.1. <i>Poprawa infrastruktury technicznej i transportowej,</i> 3.2. <i>Ochrona środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatu.</i> Założenia Planu wpisują się pośrednio lub bezpośrednio w tę wizję oraz we wskazane cele, przy czym cele Strategii, które najmocniej korelują z zapisami Planu to: 3.1. <i>Poprawa infrastruktury technicznej i transportowej</i> oraz 3.2. <i>Ochrona środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatu.</i>
18.	Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych dla Gminy Włoszczowa na lata 2023–2029²²	Dokument zawiera informacje dotyczące zaplanowanych przez Gminę Włoszczowa działań na rzecz: pomocy osobom niepełnosprawnym, wsparcia osób starszych, wsparcia osób z zaburzeniami psychicznymi, wsparcia rodzin oraz wsparcia kapitału społecznego. Dodatkowo wskazano na potrzebę rozwoju potencjału instytucjonalnego, w tym kadrowego. Strategia definiuje następujące cele odpowiadające obszarom społecznym, które wymagają wsparcia gminy i są ściśle związane z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: • Wspieranie i aktywizacja osób starszych i niepełnosprawnych. • Wzmocnienie kapitału społecznego mieszkańców.
19.	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Włoszczowa²³	Plan jest dokumentem strategicznym, którego celem jest określenie wizji rozwoju gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Jego zadaniem jest podniesienie efektywności energetycznej, zwiększenie poziomu wykorzystania odnawialnych

²¹ *Strategia Rozwoju Gminy Włoszczowa na lata 2025–2030 (Projekt 1.0)* – projekt dokumentu wyłożony do konsultacji społecznych w terminie 19.02–25.03.2025 r., strona internetowa Gminy Włoszczowa wloszczowa.pl, dostęp z dnia 24.02.2025 r.

²² Załącznik do Uchwały Nr XLIX/309/22 Rady Miejskiej we Włoszczowie z dnia 25 listopada 2022 r.

²³ Załącznik do Uchwały Nr XX/163/16 Rady Miejskiej we Włoszczowie z dnia 27 września 2016 r.

		źródeł energii, jak również redukcja emisji gazów cieplarnianych. Czynności te w konsekwencji mają służyć wszystkim mieszkańcom gminy poprzez poprawę jakości powietrza oraz zmniejszenie kosztów energii. Kluczowym elementem Planu jest wyznaczenie celów strategicznych i szczegółowych, realizujących określoną wizję gminy w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz wdrożenia nowych technologii zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Plan gospodarki niskoemisyjnej jest dokumentem podlegającym bieżącej ocenie i regularnemu monitoringowi z uwagi na jego istotny wpływ na politykę środowiskową i inwestycje. Realizacja tego zadania to długotrwały proces. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej to dokument strategiczny, tworzony dla całego terenu gminy. Określa jakie działania należy podjąć na rzecz poprawy stanu środowiska, zwłaszcza na obszarach, gdzie stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza oraz realizowane są programy ochrony powietrza i plany działań krótkoterminowych.
20.	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Włoszczowa na lata 2020–2024 z perspektywą do 2028 r.²⁴	W niniejszym opracowaniu przeanalizowano istniejący stan środowiska obszaru Gminy Włoszczowa. Do najistotniejszych celów i kierunków działań w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego i ochrony środowiska wytyczonych dla Gminy Włoszczowa należą: - ochrona powietrza, ochrona przed hałasem – zapewnienie wysokiej jakości powietrza, redukcja emisji gazów i pyłów, zminimalizowanie uciążliwego hałasu; - ochrona wód – zapewnienie odpowiedniej jakości użytkowej wód, racjonalizacja zużycia wody, właściwa gospodarka wodno-ściekowa; - ochrona gleb i powierzchni ziemi – zapewnienie odpowiedniej jakości użytkowej gleb, ochrona przed degradacją; - racjonalne użytkowanie zasobów naturalnych – zmniejszenie zużycia energii, surowców i materiałów, wzrost udziału wykorzystywanych zasobów odnawialnych, ochrona zasobów kopalin; - ochrona zasobów przyrodniczych – zachowanie zasobów przyrodniczych z uwzględnieniem ich różnorodności oraz rozwój zasobów leśnych, racjonalna eksploatacja lasów; - doskonalenie i racjonalizowanie systemu gospodarki odpadami – zmniejszenie ilości wytwarzanych odpadów, zwiększenie poziomów odzysku; - rozwijanie współpracy z gminami – wspólne działania na rzecz ochrony środowiska; - przewodzenie skutecznej akcji edukacyjnej – działania zmierzające do pogłębienia świadomości ekologicznej mieszkańców, gwarantującej powodzenie realizacji wyżej wymienionych działań.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ww. dokumentów strategicznych i planistycznych

Podsumowując można stwierdzić, że większość dokumentów jest zgodna ze strategiczną ideą zrównoważonej mobilności. Najczęstsza występująca niezgodność jest wynikiem skupiania się w zbyt dużym stopniu na inwestycjach drogowych, które przy nieuwzględnieniu potrzeb pieszych i rowerzystów mogą zachęcić do korzystania z samochodu i będą sprzeczne z polityką mobilności i środowiskową, a także dotyczy braku lub tylko częściowego odniesienia do kwestii transportu publicznego, codziennych podróży, traktowania infrastruktury rowerowej jedynie do celów turystycznych.

²⁴ Załącznik do Uchwały Nr XXI/155/20 Rady Miejskiej we Włoszczowie z dnia 26 czerwca 2020 r.

1.3. Udział społeczeństwa w procesie przygotowania dokumentu

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się przede wszystkim na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne będą przeprowadzane na każdym etapie powstawania dokumentu – od początku i przez czas opracowywania Planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację Planu.

W związku z rolą, jaką odgrywają poszczególni interesariusze w kolejnych fazach przygotowania i opracowania dokumentów związanych z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej, podzielono ich na:

- kluczowych interesariuszy – osoby posiadające odpowiednie narzędzia władzy (Burmistrz, Rada Miejska i inne jednostki władzy publicznej), zasoby finansowe, wiedzę i kompetencje (administracja publiczna) w dziedzinie transportu i branż pokrewnych (m.in. zagospodarowania przestrzennego, edukacji, ochrony zdrowia i opieki społecznej);
- głównych interesariuszy – osoby, które w bezpośredni sposób odczuwają skutki wdrażanych rozwiązań (mieszkańcy gminy, pewne grupy społeczne bądź zawodowe, sektory gospodarcze czy konkretne organizacje);
- pośredników – osoby zaangażowane we wdrażanie instrumentów polityki transportowej (operator i organizator transportu publicznego, zarządca dróg i zieleni, Policja, inne jednostki administracji publicznej).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Włoszczowa został opracowany dzięki zaangażowaniu mieszkańców, przedstawicieli samorządu terytorialnego i wszystkich pozostałych interesariuszy (jednostek zależnych i podległych, spółek samorządowych, zarządców infrastruktury, stowarzyszeń i aktywistów, organizacji pozarządowych, przedsiębiorców oraz szkół różnego szczebla), seniorów i uczniów, których wspólnym celem jest efektywne przemieszczanie się po terenie gminy. Ich zaangażowanie pozwoliło na przeprowadzenie rzetelnej diagnozy i skonstruowanie trafnych wniosków, a także wyznaczenie realnych celów rozwojowych do 2030 r. i na kolejne lata.

Proces tworzenia SUMP zakłada jak najszerze podejście partycypacyjne – włączanie do niego szerokiego grona interesariuszy. Tylko w ten sposób można poznać potrzeby i problemy komunikacyjne oraz wspólnie opracować propozycje działań do podjęcia w krótko-, średnio- i długoterminowym horyzoncie czasowym. Proces współtworzenia Planu objął trzy etapy konsultacji społecznych:

Etap I. Badanie ankietowe

W celu zdiagnozowania nawyków komunikacyjnych, przeprowadzono badanie ankietowe wśród interesariuszy Gminy Włoszczowa. Ankiety można było wypełniać za pośrednictwem strony internetowej Urzędu Gminy Włoszczowa, w terminie 24.09–

14.10.2024 r. Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

W rozdziale 5 przedstawiono wyniki badania ankietowego wraz z analizą nawyków komunikacyjnych interesariuszy Gminy Włoszczowa.

Etap II Warsztatów

Pierwszym elementem etapu II było przeprowadzenie spotkania o charakterze warsztatowym z przedstawicielami samorządu terytorialnego, którego celem było pozyskanie opinii przedstawicieli samorządu na temat specyfiki mobilności w Gminie Włoszczowa. Spotkanie odbyło się w dniu 18 września 2024 r. w Urzędzie Gminy Włoszczowa. W spotkaniu uczestniczyło 10 osób. Wszystkie zebrane podczas tego etapu dane i informacje posłużyły do wypracowania założeń Planu. Drugim elementem prac warsztatowych było przeprowadzenie wizji lokalnej (spaceru badawczego), która odbyła się w dniu 19 listopada 2024 r. Kolejnym etapem było przeprowadzenie warsztatów (wywiadów grupowych) z wybranymi grupami interesariuszy. Łącznie zorganizowano 7 spotkań:

- w dniu 7 listopada 2024 r:
 1. o godz. 10:00 – warsztaty z przedstawicielami samorządów szkół podstawowych i średnich, w których uczestniczyło 12 osób;
 2. o godz. 12:00 – warsztaty z przedstawicielami organizacji seniorów i osób ze szczególnymi potrzebami, w których uczestniczyło 9 osób;
 3. o godz. 16:00 – warsztaty z przedstawicielami organizacji pozarządowych i liderami lokalnymi, w których uczestniczyło 7 osób.
- W dniu 19 listopada 2024 r.:
 1. o godz. 11:00 – warsztaty z przedstawicielami jednostek organizacyjnych Gminy Włoszczowa, w których uczestniczyło 12 osób;
 2. o godz. 13:00 – warsztaty z przedstawicielami podmiotów transportowych, Starostwa Powiatowego, Komendy Policji, PSP/OSP, środowisk rowerowych, oraz zarządcy osiedli, w których uczestniczyło 8 osób;
 3. o godz. 15:00 – warsztaty z Radnymi i Sołtysami, w których uczestniczyło 21 osób;
 4. o godz. 17:00 – otwarte spotkanie warsztatowe dla wszystkich mieszkańców, z możliwością uczestniczenia online, w których uczestniczyły 4 osoby.

Warsztaty miały na celu przedstawienie diagnozy Gminy Włoszczowa w zakresie mobilności (problemy i potrzeby z zakresu transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego oraz logistyki miejskiej) oraz przeprowadzenie analizy z wniosków płynących z pierwszego etapu konsultacji oraz spotkania warsztatowego przeprowadzonego z przedstawicielami samorządu. Uczestnicy spotkania mieli także zapewnioną możliwość wyrażenia opinii i zaproponowania działań do realizacji w ramach obszaru opracowywanego dokumentu. Wynikiem przeprowadzonych warsztatów było określenie celów oraz wskazanie konkretnych działań kluczowych do realizacji w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Podczas spotkań warsztatowych mieszkańcy, przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz inni interesariusze dyskutowali nad konkretnymi rozwiązaniami proponowanymi do realizacji

w zakresie zrównoważonej mobilności. Uczestnicy warsztatów otrzymali kompleksową informację na temat sytuacji transportowej w gminie, powstałą na bazie wykonanej wcześniej diagnozy. Następnie przeprowadzono warsztaty, wypracowując wspólnie rozwiązania. Osoby biorące udział w spotkaniu przyporządkowywały przedstawione działania na materiałach warsztatowych.

Etap III Konsultacje społeczne projektu dokumentu

Przeprowadzenie konsultacji społecznych umożliwiło zapoznanie się mieszkańców i wszystkich zainteresowanych z założeniami dokumentu, a także zebranie uwag i propozycji zmian dotyczących zapisów konsultowanego dokumentu. Projekt dokumentu został poddany konsultacjom społecznym w terminie 27.02–13.03.2025 r.

Obwieszczenia o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu dokumentu zostały opublikowane na stronie internetowej gminy i w Biuletynie Informacji Publicznej. Dokument poddany konsultacjom społecznym wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był na stronie internetowej gminy.

Ponadto, stosownie do art. 57 ust. 1 pkt 2, art. 58 ust. 1 pkt 2 oraz na podstawie art. 48 ust. 1 i ust. 56 *Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) organ opracowujący projekt Planu zwrócił się w dniu 24.02.2025 r. do Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach (PWIS) oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach (RDOŚ) z wnioskiem o podjęcie decyzji umożliwiającej odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Włoszczowa na lata 2024–2030+*.

W przypadku, gdy realizacja postanowień Planu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, można odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (art. 48 ust. 1). Odstąpienie wymaga wcześniejszego uzgodnienia z właściwym organem ochrony środowiska oraz organem inspekcji sanitarnej. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymaga uzasadnienia, którego zakres określony został w art. 49 ww. ustawy. Szczegółowe uzasadnienie pozwala na zidentyfikowanie ewentualnych zagrożeń oraz na ocenę, iż realizacja postanowień dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. Opracowanie uzasadnienia stanowi etap diagnozy wpływu opracowywanego dokumentu na prawnie chronione komponenty środowiska naturalnego i pozwala dostosować niezbędne do zastosowania narzędzia ich ochrony do skali poruszanej w nim problematyki.

Do wniosków do PWIS i RDOŚ załączono, zgodnie z art. 49 ww. ustawy – uzasadnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Planu. W uzasadnieniu tym wskazano stopień, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć, opisano powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach, a także przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania

zrównoważonego rozwoju oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska, wskazano również powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska.

W dniu 10.03.2025 r. do Urzędu Gminy Włoszczowa wpłynęło pismo znak NZ.9022.4.14.2025.JN od Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach, w którym stwierdzono, że po przeanalizowaniu argumentacji przedstawionej w uzasadnieniu, jak również po zapoznaniu się z informacjami zawartymi w dokumencie, uznano, iż można odstąpić od przeprowadzenia postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ze względu na to, że realizacja działań w Planie nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko w zakresie zdrowia i życia ludzi.

W dniu 25 marca 2025 r. do Urzędu Gminy Włoszczowa wpłynęło pismo znak sprawy WOO-III.410.9.2025.DB.1 od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach w którym uzgodniono brak możliwości odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz uzgodniono równocześnie zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla w/w projektu dokumentu.

W związku z powyższym w postępowaniu przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko opracowując *Prognozę oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Włoszczowa na lata 2024–2030+* oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa, na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Przed rozpoczęciem konsultacji społecznych, zamieszczono w lokalnej prasie obwieszczenie o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu dokumentu *Prognoza Oddziaływania na Środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Włoszczowa na lata 2024–2030+*. Projekt dokumentu wraz z prognozą został wyłożony do publicznego wglądu na oficjalnych stronach internetowych samorządów partnerstwa, tj. na okres 21 dni tj. w dniach od 25.04.2025 r. do 16.05.2025 r. W trakcie konsultacji społecznych do projektu dokumentu wraz z prognozą nie wpłynęły żadne uwagi.

Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach pismem z dnia 15 maja 2025 r. znak: NZ.9022.4.26.2025 zaopiniował bez zastrzeżeń projekt Planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W piśmie tym stwierdzono, iż biorąc pod uwagę charakter planowanych działań, jak również konieczność zastosowania się do wskazanych w prognozie oddziaływania na środowisko rozwiązań i zapisów, można przyjąć, iż realizacja ustaleń ocenianego dokumentu nie spowoduje negatywnego oddziaływania na zdrowie i życie ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach pismem z dnia 25 czerwca 2025 r. znak: WOO-III.410.3.11.2025.DB w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko po zapoznaniu się z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji zaopiniował projekt Strategii wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Z analizy i oceny zawartej w prognozie wynika, iż realizacja założeń projektu

dokumentu nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na formy ochrony przyrody przy zachowaniu obowiązujących przepisów i standardów w zakresie ochrony środowiska i przyrody wynikających z przepisów odrębnych oraz przy uwzględnieniu zawartych w dokumentacji działań zapobiegających i ograniczających i minimalizujących negatywne oddziaływania planowanych zadań na środowisko. Ponadto w prognozie oceniono, że realizacja przedmiotowego projektu Planu nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na stan i funkcjonowanie obszarów Natura 2000, w tym na cele i przedmioty ochrony oraz zachowanie integralności obszarów Natura 2000 występujących na terenie gminy.

Po przeprowadzeniu analizy wyników ankiet oraz uwarunkowań i przeanalizowaniu dokumentów strategicznych gminy, zaproponowano rozwiązania kierunkowe (cele) w zakresie Planu oraz wskazano metody ich osiągnięcia (narzędzia) wraz z metodami ewaluacji.

2. Diagnoza obszaru objętego SUMP i perspektywa rozwoju

2.1. Charakterystyka obszaru

Analizę uwarunkowań wyjściowych do sporządzenia Planu, a także charakterystykę systemów transportowych Gminy Włoszczowa zrealizowano w oparciu o wiarygodne dane pozyskane m.in. z: Urzędu Gminy Włoszczowa, Starostwa Powiatowego we Włoszczowie, Komendy Powiatowej Policji we Włoszczowie, Głównego Urzędu Statystycznego oraz za pomocą własnych badań i analiz społecznych.

2.1.1. Podstawowe dane

Gmina Włoszczowa leży w zachodniej części województwa świętokrzyskiego, w środkowej części powiatu włoszczowskiego. Jej powierzchnia wynosi 254 km², z czego przeważającą część zajmują użytki rolne i grunty leśne. Gmina Włoszczowa leży w lewostronnym dorzeczu Wisły na terenie zlewni hydrologicznych dwóch rzek: Pilicy i Białej Nidy, które stanowią lewobrzeżne dopływy Wisły. Pod względem geobotanicznym obszar gminy położony jest w Krainie Świętokrzyskiej, w dwóch okręgach: Włoszczowsko-Jędrzejowskim oraz Chęcińskim. Flora Okręgu Włoszczowsko-Jędrzejowskiego nie posiada cech swoistych i ma charakter przejściowy. Występują tutaj duże, w większości naturalne kompleksy leśne (grądy, lasy mieszane świeże i wilgotne oraz w dolinach rzecznych lasy łęgowe i olsy). Najcenniejsze przyrodniczo na tym obszarze są doliny Pilicy, Białej Nidy i Czarnej Włoszczowskiej, z naturalnymi, silnie meandrującymi korytami rzeczными i towarzyszącymi im starorzeczami.

Gmina Włoszczowa sąsiaduje od północy z Gminą Kluczewsko, od północnego wschodu z Gminą Krasocin, od południa z Gminą Radków, od południowego zachodu z Gminą Secemin, od wschodu z gminami Małogoszcz i Oksa (powiat jędrzejowski), natomiast od zachodu z Gminą Koniecpol (powiat częstochowski, województwo śląskie) i Gminą Żytno (powiat radomszczański, województwo łódzkie).

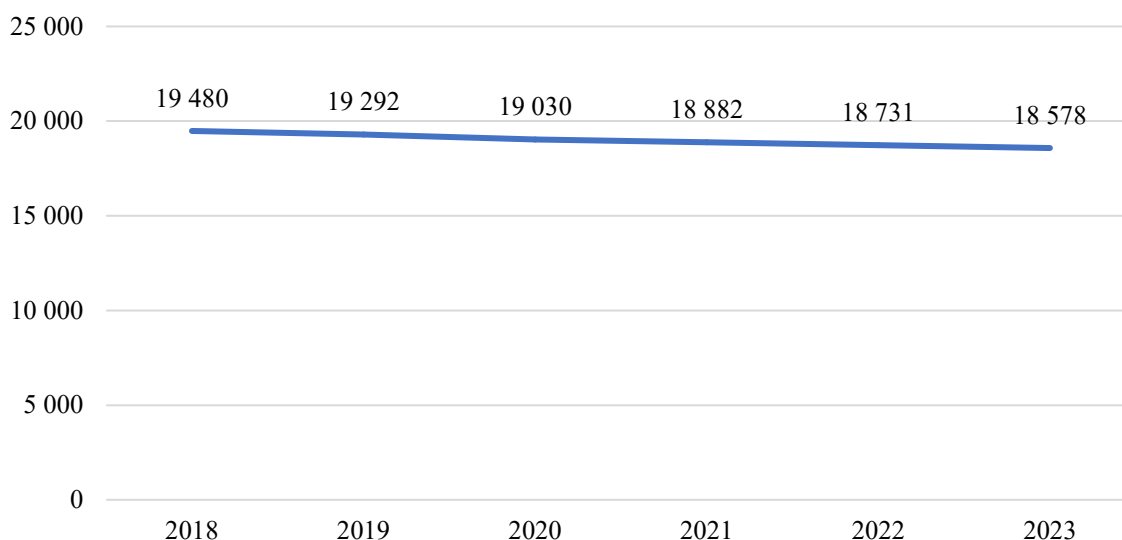
W skład Gminy Włoszczowa wchodzi 25 jednostek pomocniczych – sołectw: Bebelno – Kolonia, Bebelno – Wieś, Boczkowice, Czarnca, Danków Duży, Danków Mały, Dąbie, Gościencin, Jeżowice, Kąty, Konieczno, Kurzelów, Kuzki, Ludwinów, Łachów, Międzyzlesie, Motyczno, Nieznanowice, Ogarka, Przygradów, Rogienice, Rząbiec, Siłpia Duża, Wola Wiśniowa i Wymysłów. Siedzibą organów gminy jest Miasto Włoszczowa.

2.1.2. Uwarunkowania demograficzne

Z danych GUS wynika, iż liczba osób zamieszkujących obszar Gminy Włoszczowa w roku 2023 wynosiła 18 578 (wykres 1), natomiast gęstość zaludnienia: 88 os/km². Liczba ludności na obszarze Gminy Włoszczowa maleje z roku na rok, w przeciągu ostatnich 5 lat zmniejszyła się o 902 osoby, co stanowi spadek w stosunku do 2018 roku o 4,63% liczby osób ogółem, podczas gdy dla Polski liczba ludności zmniejszyła się o 2,05%, dla województwa

świętokrzyskiego o 6,25%, a dla powiatu włoszczowskiego o 5,59%²⁵. Oznacza to, że spadek ludności w Gminie Włoszczowa jest szybszy niż w Polsce, ale wolniejszy niż w województwie świętokrzyskim i powiecie włoszczowskim. W 2023 roku w Gminie Włoszczowa urodziło się 114 dzieci, natomiast zmarło 235 osób.

Wykres 1 Liczba ludności ogółem w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023



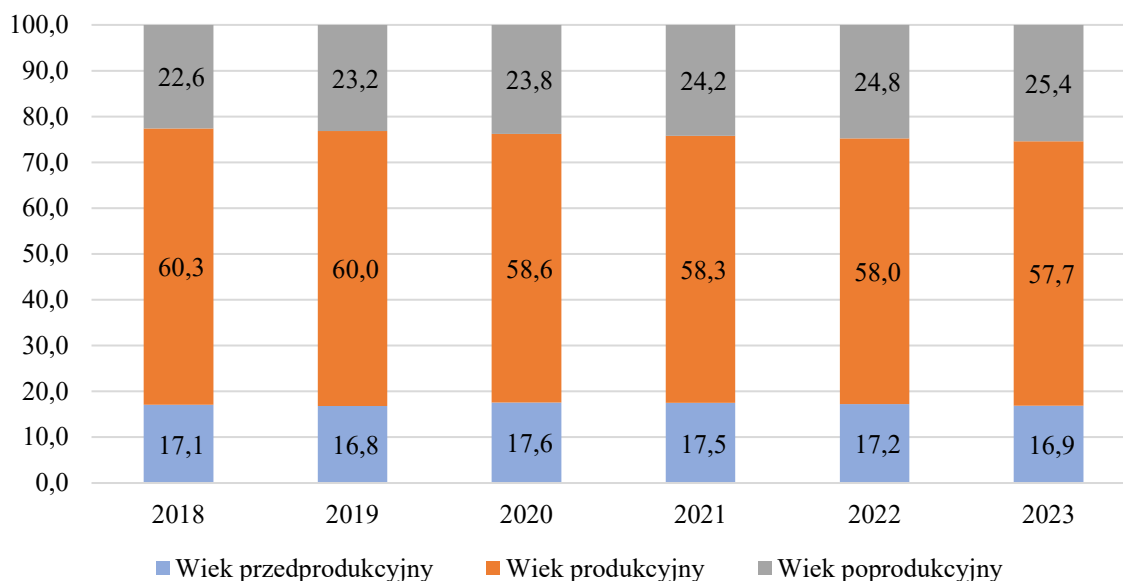
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na wykresie 2 przedstawiony został udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023. Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, Gminę Włoszczowa charakteryzuje starzejące się społeczeństwo. W 2023 r. udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosił 16,9%, w wieku poprodukcyjnym 25,4%, zaś w wieku produkcyjnym – 57,7%.

Potwierdzeniem starzejącego się społeczeństwa jest także wskaźnik obciążenia demograficznego, do którego należy m.in. ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym i współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi. W przypadku pierwszego z wymienionych wskaźników zaobserwowano, że w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023 współczynnik ten wzrósł o 7,6%. Warto zwrócić uwagę, iż zdecydowanie większy współczynnik odnotowywany jest na terenie miasta Włoszczowa (wzrost o 9,3%). Współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi na terenie Gminy Włoszczowa w tym samym okresie wzrósł o 6,7%, do poziomu 34,1%²⁶.

²⁵ Dane GUS.

²⁶ Dane GUS.

Wykres 2 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Istotne w kontekście ilości i struktury ludności w danym miejscu jest również saldo migracji, stanowiące różnicę między napływem a odpływem ludności z danego obszaru w określonym czasie. Migracje stanowią jeden z najważniejszych (po liczbie urodzeń i zgonów) czynników kształtujących liczbę ludności na danym obszarze. Saldo migracji na 1000 ludności w roku 2023 wynosiło w Gminie Włoszczowa: -2,7. Wartości wskaźnika corocznie się wahały, jednak zawsze były ujemne na obszarze gminy (tabela 3). W porównaniu do sytuacji w Polsce (0,2) i w województwie świętokrzyskim (-2,3), wskaźnik dla Gminy Włoszczowa był niekorzystny. Jedynie w powiecie włoszczowskim odnotowano gorszą sytuację.

Tabela 3 Saldo migracji na 1 000 ludności w Gminie Włoszczowa w porównaniu do powiatu włoszczowskiego, województwa świętokrzyskiego i Polski w latach 2018–2023

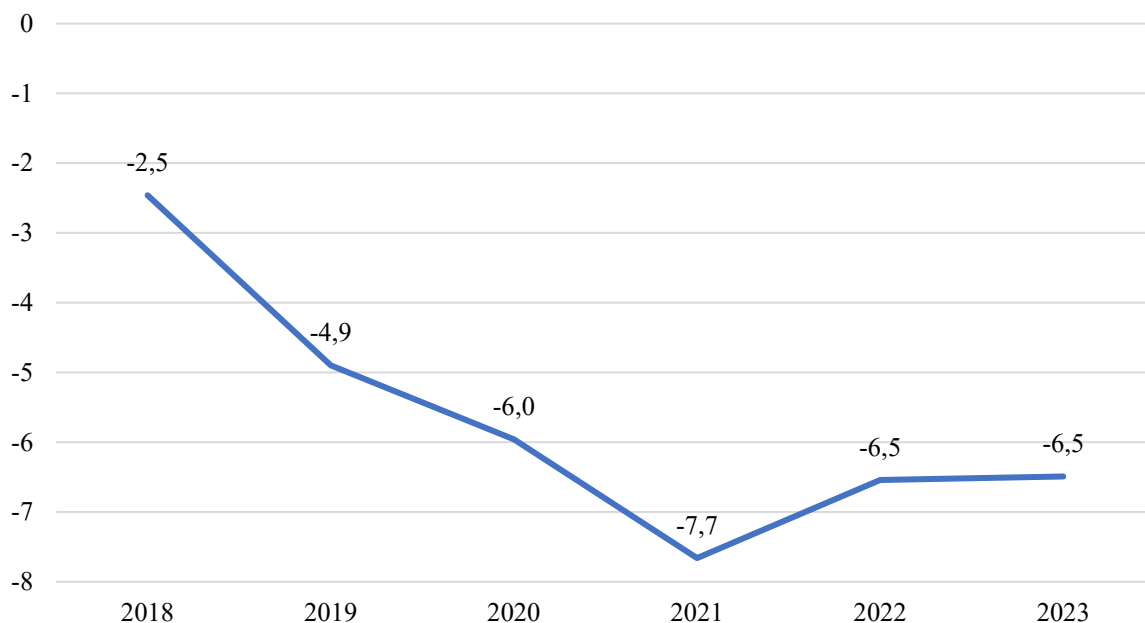
Jednostka terytorialna	Saldo migracji ogółem na 1 000 ludności					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gmina Włoszczowa	-3,6	-4,7	-2,4	-1,3	-2,3	-2,7
powiat włoszczowski	-2,0	-3,7	-1,3	-0,4	-2,7	-2,9
województwo świętokrzyskie	-2,0	-2,8	-1,7	-2,0	-1,9	-2,3
Polska	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnikiem mającym wpływ na kształtowanie się struktury ludności jest wskaźnik *przyrost naturalny na 1 000 ludności*. W badanych latach w Gminie Włoszczowa przyrost naturalny był na ujemnym poziomie, a jego wartość do 2021 roku systematycznie malała. Od 2022 roku poziom przyrostu naturalnego w gminie zaczął wzrastać, ale nadal pozostawał

ujemny (wykres 3). Wartość wskaźnika w roku 2023 dla Gminy Włoszczowa (-6,5) była mniej korzystna w porównaniu do województwa (-6,1), powiatu (-6,0) i kraju (-3,6)²⁷.

Wykres 3 Przyrost naturalny na 1 000 ludności w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na terenie Gminy Włoszczowa dostrzega się coroczny spadek liczby ludności, który spowodowany jest starzejącym się społeczeństwem. Spadek liczby ludności jest także spowodowany ujemnym saldem migracji i ujemnym współczynnikiem przyrostu naturalnego. Wszystkie ww. elementy wpływają negatywnie na strukturę ludności, a to wpływa bezpośrednio na zmiany mobilności mieszkańców danego obszaru. Tym samym zmiany zachodzące w liczbie i strukturze ludności są determinującymi elementami popytu na usługi związane z publicznym transportem zbiorowym. Tendencje zmian w strukturze ludności skutkować będą koniecznością dostosowania wszystkich systemów transportowych do potrzeb najstarszej grupy wiekowej.

Prognoza demograficzna

Prognoza ludności dla gmin na lata 2023–2040 została opracowana w oparciu o wyniki Prognozy ludności na lata 2023–2060. Prognozę demograficzną dla gmin obliczono w oparciu o ludność według definicji krajowej, a także o dane dotyczące ruchu naturalnego i wędrownego (dane administracyjne). W prognozie uwzględniono wyłącznie migracje na pobyt stały.

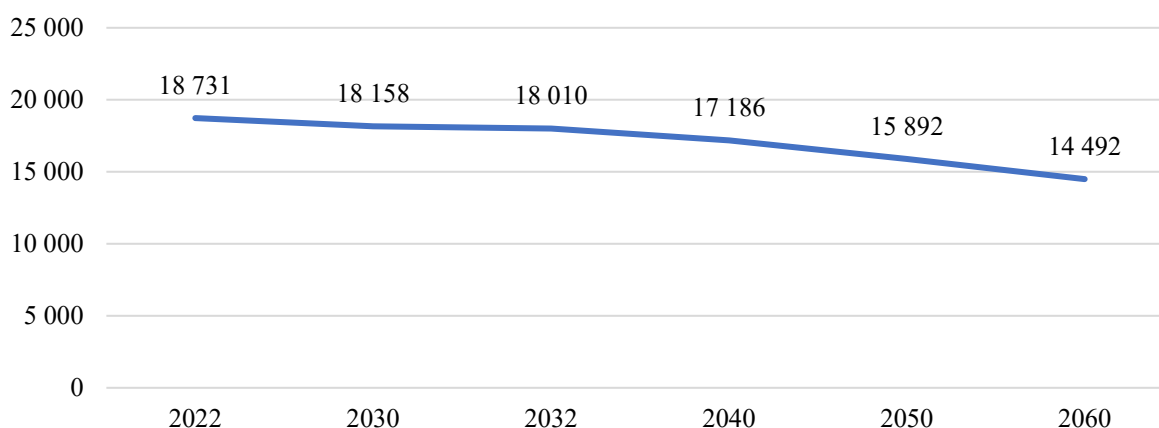
Za punkt startowy obliczeń przyjęto stan oraz strukturę ludności według płci i roczników wieku w poszczególnych gminach w dniu 31 grudnia 2022 r. Do prognozy wykorzystano metodę kohortowo-składnikową. W zakresie dzietności, umieralności i migracji wykorzystano założenia z prognozy na poziomie powiatów, co oznacza, że dla założeń dla dzietności użyto modelu Schmertmanna, dla umieralności użyto modelowych tablic

²⁷ Dane GUS.

trwania życia ONZ, zaś dla migracji – modelu Rogersa-Castro. Z powodu dużej zmienności współczynników demograficznych w czasie w poszczególnych gminach, podjęto decyzję o skróceniu horyzontu prognozy. Ostatnim rokiem prognozy ludności gmin jest rok 2060, a nie 2060 jak w prognozie opracowanej dla kraju, województw i powiatów²⁸.

Prognozuje się, że do 2060 roku w Gminie Włoszczowa odnotuje się spadek liczby ludności o 22,63% w odniesieniu do danych z dnia 31.12.2022 r. Prognozowane zmiany związane są przede wszystkim z czynnikami naturalnymi, tj. prognozowanym wzrostem liczby zgonów, wynikającym ze starzenia się powojennego wyżu demograficznego.

Wykres 4 Prognozowane zmiany struktury ludności na terenie Gminy Włoszczowa



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności dla gmin na lata 2023–2060

Przywołana wyżej *Prognoza ludności dla gmin na lata 2023–2060* nie przewiduje dużych zmian w strukturze zaludnienia do 2060 r. Dotychczasowa tendencja zostanie zachowana, tzn. corocznie zwiększać się będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym.

2.1.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Edukacja

Gmina Włoszczowa prowadzi 9 placówek wychowania przedszkolnego²⁹:

- 2 samodzielne przedszkola: Przedszkole Samorządowe Nr 2 we Włoszczowie oraz Przedszkole Samorządowe Nr 3 z Oddziałami Integracyjnymi we Włoszczowie wraz z podporządkowanym mu oddziałem zamiejscowym;
- 3 przedszkola wchodzące w skład zespołów placówek oświatowych: Samorządowe Przedszkole w Łachowie (Zespół Placówek Oświatowych Nr 1 we Włoszczowie), Przedszkole Samorządowe w Koniecznie (Zespół Placówek Oświatowych

²⁸ Aneks do publikacji *Prognoza ludności na lata 2023–2060 – Prognoza ludności dla gmin na lata 2023–2040*, Główny Urząd Statystyczny, Departament Badań Demograficznych pod kierunkiem D. Szałtys, Warszawa 2023.

²⁹ *Raport o stanie Gminy Włoszczowa za 2023 rok*.

w Koniecznie) oraz Przedszkole Samorządowe w Kurzelowie (Zespół Placówek Oświatowych w Kurzelowie);

- 4 oddziały przedszkolne w szkołach podstawowych: w Szkole Podstawowej Nr 2 im. Partyzantów Ziemi Włoszczowskiej we Włoszczowie (2 oddziały), w Szkole Podstawowej im. Henryka Sienkiewicza w Koniecznie (1 oddział), w Szkole Podstawowej im. Stefana Czarnieckiego w Czarncy (1 oddział).

Ponadto w Gminie Włoszczowa działają placówki prowadzone przez osoby fizyczne oraz osoby prawne inne niż JST: 1 Publiczne Przedszkole „Tęczowa Kraina” w Bebelnie, Niepubliczne Przedszkole „Kubuś Puchatek” w Woli Wiśniowej, Niepubliczne Przedszkole „Zaczarowany Ogród” we Włoszczowie, Niepubliczne Przedszkole Specjalne „Kolorowa Skarpetka” we Włoszczowie, Niepubliczne Przedszkole „Patyczek i Kamyczek” we Włoszczowie. Na terenie gminy funkcjonuje także Samorządowy Żłobek przy ul. Różanej 18, dysponujący 23 miejscami dla dzieci w wieku do lat 3. Żłobek zapewnia dzieciom opiekę w godzinach 6:30–16:30.

Na obszarze Gminy Włoszczowa w ostatnich latach (2018–2022) wzrosła ogólna liczba przedszkoli, jak również o 6,29% zwiększyła się liczba dzieci uczęszczających do przedszkoli³⁰.

Na obszarze gminy zlokalizowane są publiczne i niepubliczne szkoły podstawowe:

- 2 samodzielne szkoły podstawowe: Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Partyzantów Ziemi Włoszczowskiej we Włoszczowie oraz Szkoła Podstawowa im. Stefana Czarnieckiego w Czarncy;
- 3 szkoły podstawowe wchodzące w skład zespołów placówek oświatowych: Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Józefa Piłsudskiego we Włoszczowie wraz z Filią w Łachowie (Zespół Placówek Oświatowych Nr 1 we Włoszczowie), Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Koniecznie (Zespół Placówek Oświatowych w Koniecznie) oraz Szkoła Podstawowa im. Jana Brożka w Kurzelowie (Zespół Placówek Oświatowych w Kurzelowie);
- Szkoła Podstawowa im. Wincentego Przybyszewskiego w Bebelnie, prowadzona przez Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Edukacji w Bebelnie „Nasze dzieci w naszej szkole”.

Liczba placówek edukacji podstawowej nie zmieniła się od 2019 roku, jednakże liczba uczniów do nich uczęszczających corocznie malała w latach 2019–2022. Odnotowano spadek o 4,58% (do liczby 1 419 uczniów w 2022 r.)³¹.

Uwarunkowania gospodarcze

Sytuację gospodarczą na terenie Gminy Włoszczowa odzwierciedlają wskaźniki gospodarcze tj. liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON ogółem. Na obszarze gminy

³⁰ Dane GUS.

³¹ Dane GUS.

od roku 2018 odnotowano wzrost ogólnej liczby podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON z 1 556 do 1 809 podmiotów w 2023 roku, co stanowi wzrost o 16,25% (dane GUS).

Gospodarka gminy opiera się w głównej mierze o małe i średnie przedsiębiorstwa prywatne. Na terenie gminy przeważają przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Na obszarze znajdują się 4 duże zakłady pracy (ZPUE S.A., Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska Włoszczowa, Effector S.A. oraz Strunobet-Migacz Sp. z o.o.), które kreują gospodarczy wizerunek gminy. Poza przetwórstwem rolno-spożywczym, tworzą go zakłady przemysłowe.

Na terenie gminy nie ma żadnego zakładu, który zatrudniałby powyżej 1 000 osób. W analizowanym okresie (2018–2023) przybyło najwięcej przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób, natomiast nieznacznie wzrosła liczba przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 pracowników (tabela 4).

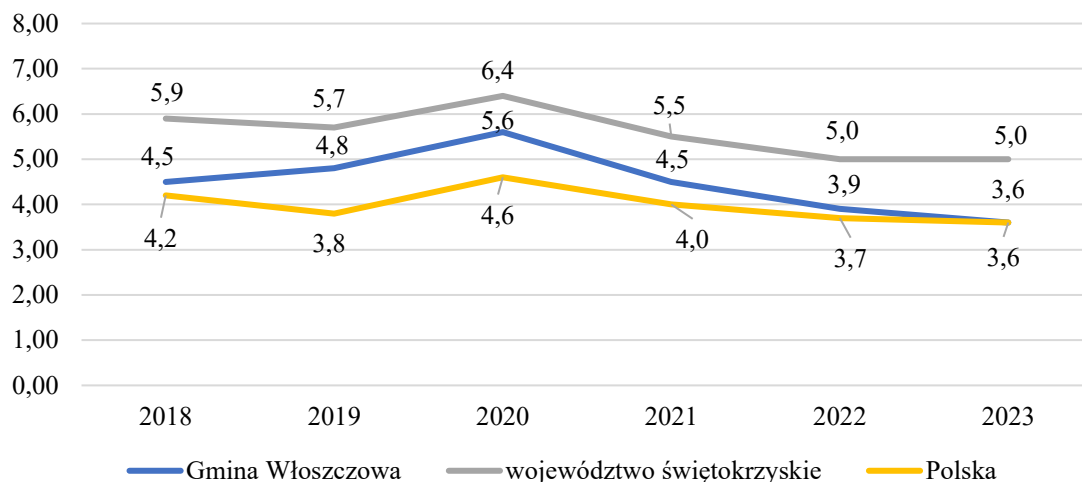
Tabela 4 Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości wpisane do rejestru REGON w Gminie Włoszczowa

Jednostka terytorialna	Podmioty wpisane do rejestru REGON ogółem		0-9 pracowników		10-49 pracowników		50-249 pracowników		250-999 pracowników		1 000 i więcej pracowników	
	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023
Gmina Włoszczowa	1 556	1 809	1 480	1 732	60	61	12	12	4	4	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

O poziomie rozwoju gospodarczego gminy świadczą również wskaźniki obrazujące sytuację na rynku pracy, a więc wskaźniki dotyczące bezrobocia. Jednym z nich jest *udział % bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym*, który na obszarze Gminy Włoszczowa wynosił w 2023 roku 3,6% i był równy wartości dla Polski (3,6%) oraz niższy niż w województwie świętokrzyskim (5,0%) – wykres 5. Według danych GUS wartość wskaźnika dla gminy malała do 2018 roku, zaś w 2019 roku nastąpił wzrost wskaźnika, a w 2020 roku wskaźnik osiągnął najwyższą wartość. Warto zauważyć, że pandemia COVID-19 spowodowała w 2020 roku załamanie gospodarcze, które miało odzwierciedlenie również w sytuacji na rynku pracy, a więc należy brać pod uwagę fakt, że procentowy wzrost udziału osób bezrobotnych w 2020 roku miał charakter globalny i był spowodowany sytuacją epidemiczną i związanymi z tym trudnościami.

Wykres 5 Udział % bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w Gminie Włoszczowa w porównaniu do województwa świętokrzyskiego i Polski w latach 2018–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na terenie Gminy Włoszczowa dostrzega się spadek liczby uczniów szkół podstawowych oraz wzrost liczby dzieci uczęszczających do żłobków i przedszkoli – czynniki te wskazują na liczbę podróży obligatoryjnych realizowanych na terenie gminy, tj. przejazdów związanych z dotarciem dzieci i młodzieży do placówek edukacyjnych. Istotny wpływ na wielkość podróży obligatoryjnych ma także wskaźnik bezrobocia, który na terenie gminy corocznie spada. Świadczy to o zwiększającej się liczbie pracowników, którzy zobligowani są do codziennych podróży w relacjach dom–praca–dom, a to ma bezpośredni wpływ na planowanie systemów transportowych i ogólną mobilność tego obszaru. Należy także pamiętać, iż istotny wpływ na mobilność danego obszaru ma struktura działalności gospodarczej, a w szczególności liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, gdyż osoby te rzadko korzystają z innych form transportu niż samochód osobowy, który często jest dla nich narzędziem pracy. Teren Gminy Włoszczowa jest dość specyficzny ze względu na rolniczo-przemysłowy charakter. Ponadto na terenie gminy funkcjonuje wiele jednoosobowych działalności gospodarczych, stąd należy te aspekty uwzględnić w trakcie planowania rozwoju mobilności.

2.1.4. Zagospodarowanie przestrzenne

W dniu 24 września 2023 r. weszła w życie *Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688 z późn. zm.). Gmina do 2026 r. musi ustalić plan ogólny, który ma zastąpić studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Jednym z najważniejszych rozwiązań reformy systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego jest uchylenie przepisów upoważniających do wydawania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – rolę studium w zakresie określenia ram polityki przestrzennej ma spełniać Strategia Rozwoju Gminy. Ogólny kierunek polityki przestrzennej przyjęty w Strategii będzie podlegał doprecyzowaniu i przełożeniu na konkretne normy

dotyczące zagospodarowania przestrzennego w planie ogólnym (schemat zagospodarowania przestrzeni), a następnie w ramach rozstrzygnięć podejmowanych w planach miejscowych i decyzjach o warunkach zabudowy. Obecnie podstawowym dokumentem planistycznym określającym politykę przestrzenną gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego jest *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Włoszczowa*, które zostało przyjęte uchwałą Nr XXV/242/02 Rady Miejskiej we Włoszczowie z dnia 20 marca 2002 r., zmienione uchwałą Nr VII/48/11 Rady Miejskiej we Włoszczowie z dnia 12 maja 2011 r.

Na terenie Gminy Włoszczowa obowiązuje siedem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących 15% powierzchni gminy. Pod względem powierzchni, największym planem jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zalesień, który obejmuje około 3 786 ha i dotyczy całej Gminy Włoszczowa. Na obszarze miasta Włoszczowa sporządzone zostały dwa plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkalną jednorodziną. Pozostałe plany dotyczą przeznaczenia terenów pod zabudowę przemysłową, usługową oraz eksploatację kopalin powierzchniowych (złóż piasku).

Wprowadzenie w Studium terenów przemysłowych pozwoliło na rozwój działalności gospodarczej na terenie gminy. Zainteresowani mieszkańcy, instytucje i podmioty gospodarcze otrzymują zaświadczenia, wypisy i wyrisy ze studium dla wskazanego przez wnioskodawcę obszaru (rejonu ulic, działki). Powyższe dokumenty określają, jakie w przyszłości będzie przeznaczenie i sposób zagospodarowania danej nieruchomości.

2.2. Stan środowiska naturalnego

2.2.1. Obszary chronione

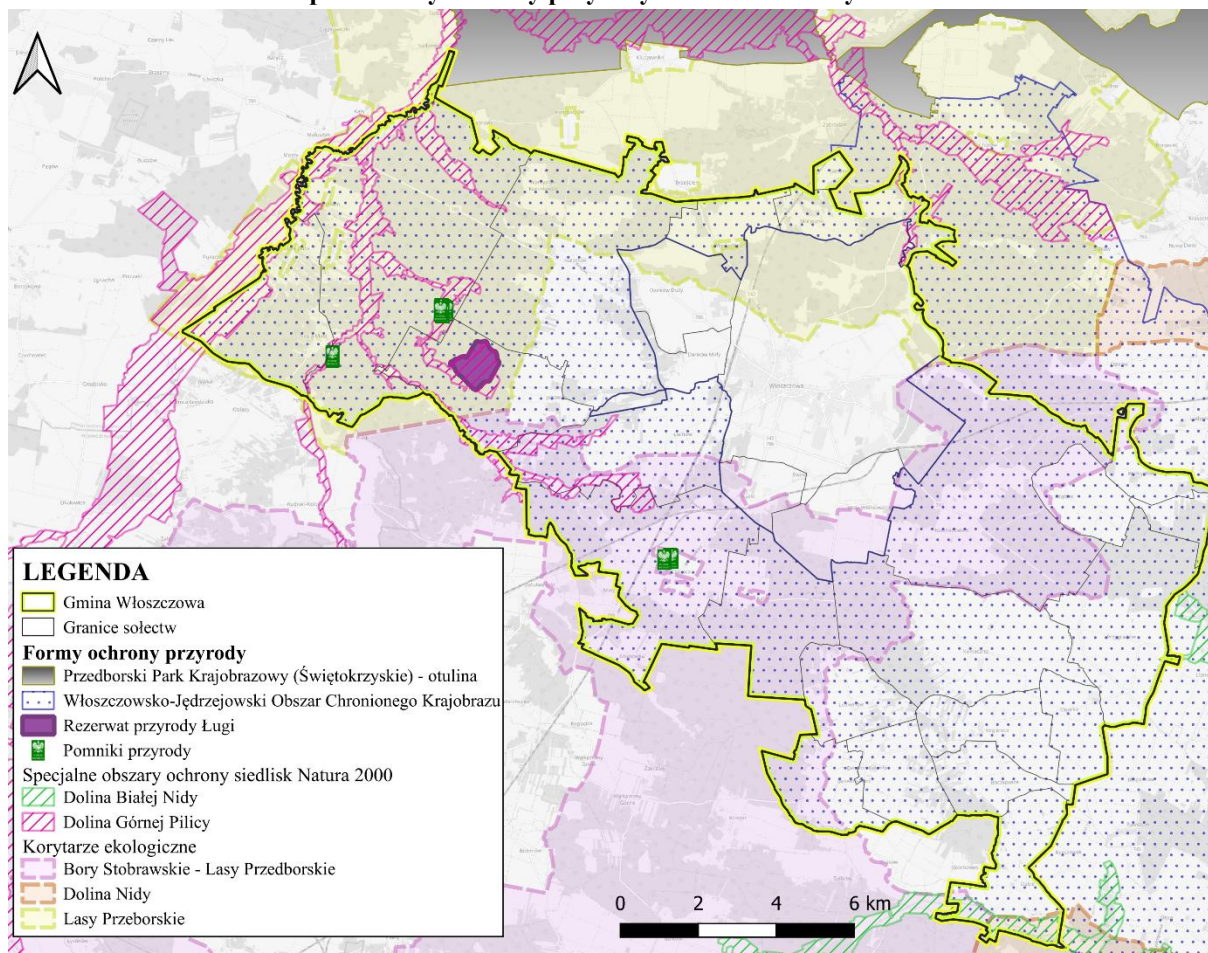
Teren Gminy Włoszczowa jest bogaty pod względem przyrodniczym³², zinwentaryzowano następujące formy ochrony środowiska naturalnego (mapa 1):

- Rezerwat przyrody Ługi,
- Włoszczowsko-Jędrzejowski Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Obszar Natura 2000 Dolina Białej Nidy,
- Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Pilicy,
- 6 pomników przyrody.

Zaplanowane do realizacji zadania w ramach Planu będą lokalizowane poza przedmiotami ochrony Obszarów Natura 2000 występujących w granicach administracyjnych gminy.

³² Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, crfop.gdos.gov.pl, inf. z dnia 20.06.2024 r.

Mapa 1 Formy ochrony przyrody na terenie Gminy Włoszczowa



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska: Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, crfop.gdos.gov.pl oraz gdos.gov.pl/dane-i-metadane

Na terenie Gminy Włoszczowa znajdują się liczne obiekty dziedzictwa kulturowego świadczące o historii obszaru, które zostały objęte ścisłą ochroną konserwatorską. Według Rejestru zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa (stan na dzień 30 września 2024 roku) do zabytków nieruchomych Gminy Włoszczowa zalicza się:

- kościół par. pw. św. Michała Archanioła wraz z dzwonnica w Bebelnie,
- zespół dworski w Boczkowicach (dwór i park);
- kościół fil. pw. św. Floriana wraz z dzwonnica w Czarncy,
- park i założenie krajobrazowe w Czarncy,
- kościół par. pw. Nawiedzenia NMP w Koniecznie,
- kościół par. pw. Wniebowzięcia NMP wraz z dzwonnica w Kurzelowie,
- kaplica pw. św. Anny na cmentarzu w Kurzelowie,
- park w Nieznanowicach,
- założenie folwarczne w Rogienicach,
- kościół par. pw. Wniebowzięcia NMP we Włoszczowie,
- kaplica pw. Wszystkich Świętych na cmentarzu we Włoszczowie,
- cmentarz żydowski nowy, ul. Jana II Sobieskiego we Włoszczowie.

Na obszarze Gminy Włoszczowa występują cenne zasoby surowców mineralnych i kopalin³³:

- Złoże piasków budowlanych (piaski i żwiry) „Kotowe” na terenie miejscowości Kotowe – złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie. Powierzchnia obszaru wynosi 267 000 m².
- Złoże piasków kwarcowych formierskich (piaski formierskie) „Brzeście” na terenie miejscowości Brzeście – złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie. Powierzchnia obszaru wynosi 454 309 m².
- Złoże piasków kwarcowych (piaski kwarcowe d/p betonów komórkowych) „Miny Czarncza” na terenie miejscowości Miny i Czarncza – złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie. Powierzchnia obszaru wynosi 220 971 m².
- Złoże piasków kwarcowych (piaski kwarcowe d/p betonów komórkowych) „Żeliszawice I” na terenie miejscowości Żeliszawice – złoże zagospodarowane, tworzące obszar górniczy Żeliszawice IA, posiada ważność koncesji do 31.12.2040 r. Powierzchnia obszaru wynosi 113 127 m².
- Złoże piasków i żwirów „Czarncza 3” na terenie miejscowości Czarncza (złoże częściowo leży w granicach złoża Miny Czarncza) – złoże zagospodarowane, tworzące obszar górniczy Czarncza 3, posiada ważność koncesji do 31.12.2030 r. Powierzchnia obszaru wynosi 77 443 m².
- Złoże piasków i żwirów „Czarncza I” na terenie miejscowości Czarncza – złoże, którego eksploatacja została zaniechana. Powierzchnia obszaru wynosi 151 729 m².
- Złoże piasków i żwirów „Czarncza II” na terenie miejscowości Czarncza – złoże tworzące obszar górniczy Czarncza II, którego eksploatacja została zaniechana. Powierzchnia obszaru wynosi 9 095 m².

Jak wykazują powyżej przedstawione informacje, Gmina Włoszczowa to teren charakteryzujący się występowaniem wielu obiektów i obszarów chronionych, a także licznym dobytkiem kulturowym. Zinwentaryzowane na terenie gminy cenne elementy środowiska naturalnego i dóbr kultury wywierają na mieszkańcach obszaru wpływ do podejmowania działań z poszanowaniem istniejącego stanu środowiska przyrodniczego. To oznacza, iż rozwój mobilności miejskiej powinien zostać ukierunkowany na nisko- lub zeroemisyjne formy przemieszczania się, które wpłyną pozytywnie na istniejące zasoby przyrodnicze i kulturowe.

2.2.2. Jakość powietrza atmosferycznego

Rozpatrując kwestię środowiska naturalnego, warto zwrócić uwagę na jakość powietrza. Diagnoza w zakresie przekroczenia standardów jakości powietrza przeprowadzona została na podstawie corocznie opracowywanych raportów przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, dotyczących oceny jakości powietrza w województwie świętokrzyskim³⁴.

³³ Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, pgi.gov.pl

³⁴ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim – raport wojewódzki za rok 2023*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Kielcach, Kielce 2024.

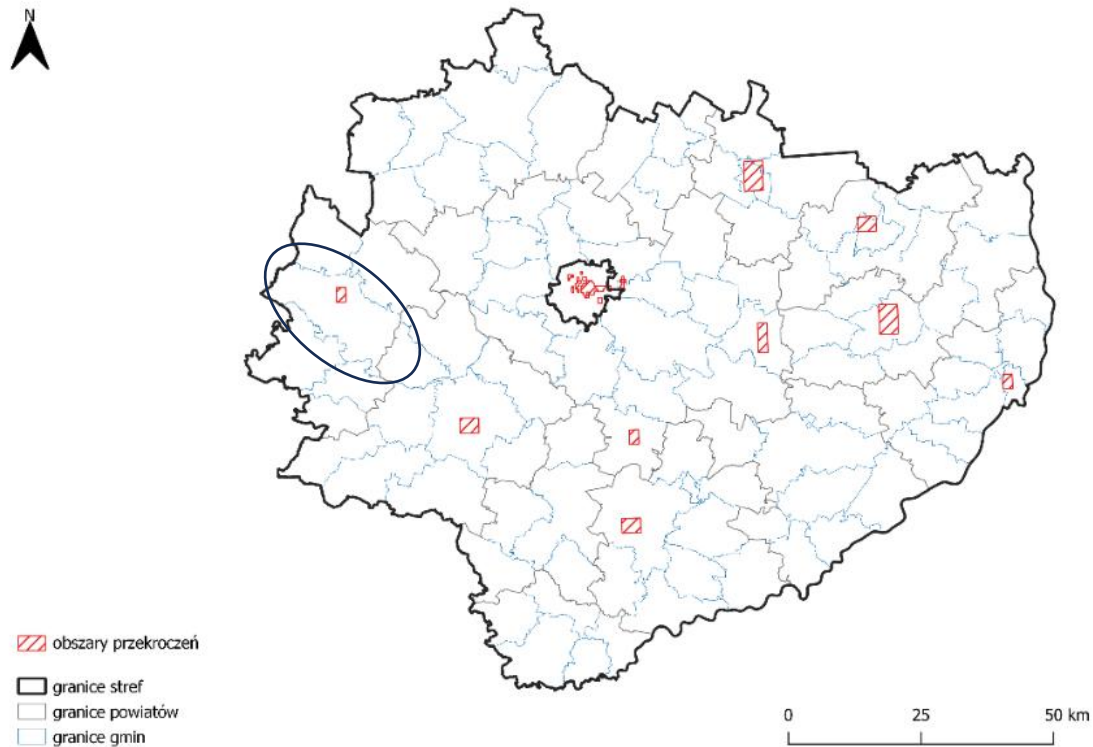
W opracowaniu pn. *Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim – raport wojewódzki za rok 2023*, oceny jakości powietrza wykonywane są w odniesieniu do obszaru strefy. W województwie świętokrzyskim wydzielono dwie strefy: miasto Kielce i strefę świętokrzyską.

Metodę obiektywnego szacowania (OBE_2023_Reg_SW_PL2602_CO_Dni_przekr) zastosowano do dokonania oceny dla tlenku węgla w strefie świętokrzyskiej za 2023 r. pod kątem ochrony zdrowia ludzi. Potrzeba zastosowania metody szacowania w ocenie wynika z braku kompletnej serii pomiarowej w strefie świętokrzyskiej, która była wynikiem długotrwałej awarii miernika CO na stacji we Włoszczowie przy ul. Kilińskiego w 2023 roku.

Ocenę dla tlenku węgla w strefie świętokrzyskiej wykonano na podstawie ww. obiektywnego szacowania. Wynik obiektywnego szacowania uzyskano wykorzystując niekompletne pomiary na stanowisku CO ze stacji we Włoszczowie przy ul. Kilińskiego oraz dla brakującego okresu letniego zastosowano analogię do pomiarów prowadzonych w roku 2023 na stacji komunikacyjnej w Kielcach przy ul. Warszawskiej 108. Zastosowanie tej metody szacowania potwierdziło dotrzymanie poziomu dopuszczalnego ustanowionego dla tlenku węgla na terenie strefy świętokrzyskiej.

Średnia roczna wartość poziomu docelowego wskaźnika BaP(PM10) została w 2023 r. przekroczona na części miasta Kielce (11% powierzchni miasta) oraz na części strefy świętokrzyskiej (0,8% powierzchni strefy), dlatego też wszystkie obszary zostały zakwalifikowane do klasy C. Największa część z obszarów objętych przekroczeniem znajdowała się w strefie świętokrzyskiej, także na terenie części miasta Włoszczowa odnotowano przekroczenia (mapa 2).

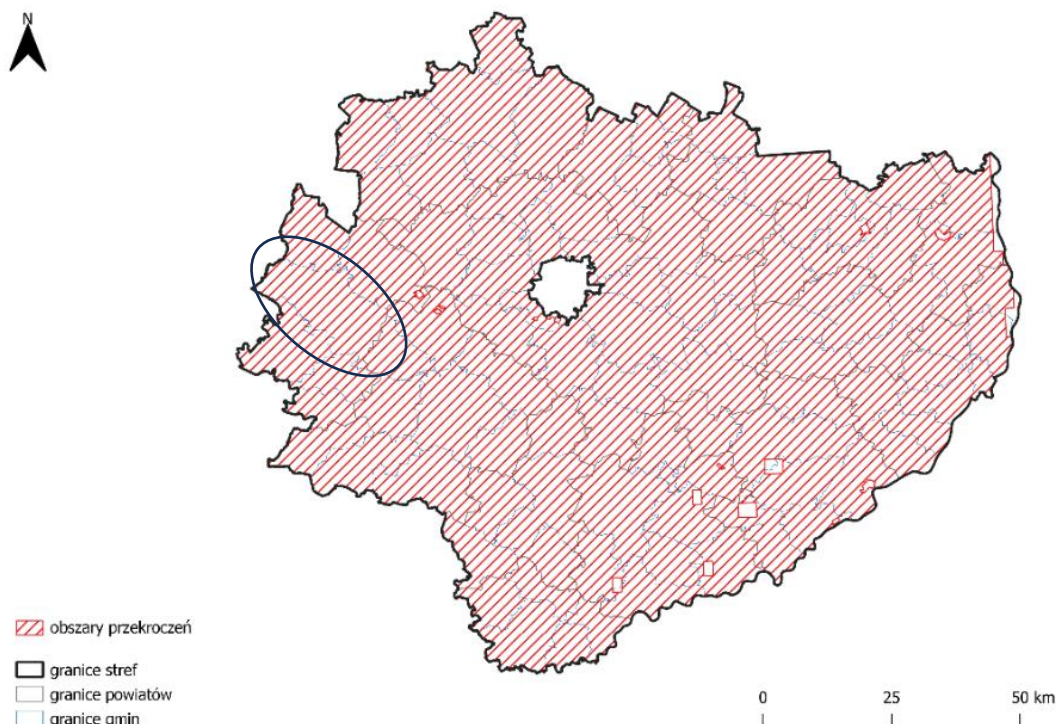
Mapa 2 Zasięg obszarów przekroczeń rocznego poziomu docelowego B(a)P w pyłe zawieszonym PM10, określonego ze względu na ochronę zdrowia ludzi w województwie świętokrzyskim w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim – raport wojewódzki za rok 2023, str. 88

Dla ozonu ze względu na ochronę roślin ustanowiono dwa rodzaje kryteriów: dotrzymanie poziomu docelowego (ocena dla okresu 5 lat) oraz dotrzymanie poziomu celu długoterminowego (dla roku 2023). Na prawie całym obszarze strefy świętokrzyskiej w roku 2023 wystąpiło przekroczenie poziomu celu długoterminowego, określonego dla stężenia ozonu w celu ochrony roślin. Poziomy ozonu poniżej wartości tej normy wystąpiły jedynie lokalnie na terenach południowo-wschodnich oraz na wschodnim i północno-wschodnim krańcu województwa świętokrzyskiego (mapa 3).

Mapa 3 Zasięg obszarów przekroczeń poziomu celu długoterminowego (wskaźnika AOT40) dla ozonu ustanowionego ze względu na ochronę roślin w województwie świętokrzyskim w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczna ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim – raport wojewódzki za rok 2023, str. 103*

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w Gminie Włoszczowa jest emisja antropogeniczna pochodząca z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa), mniejszy udział stanowią emisje z transportu (emisja liniowa) oraz działalności przemysłowej (emisja punktowa).

Przemysł zlokalizowany na obszarze gminy stanowią m.in. cementownie i instalacje do produkcji wapna, instalacje do produkcji elektroenergetyki oraz przetwórstwo przemysłowe. Tego typu podmioty przemysłowe o istotnej emisji nieorganicznej lub emitowanej poprzez niskie emitory mogą bezpośrednio wpływać na jakość powietrza w sąsiedztwie.

Głównymi lokalnymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domów ogrzewanych indywidualnie paliwami stałymi oraz transport samochodowy, który wpływa na stężenia zanieczyszczeń – zwłaszcza na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z drogami o znacznym natężeniu ruchu. Zanieczyszczenia komunikacyjne w postaci pyłów powstają głównie w wyniku ścierania się hamulców, opon i nawierzchni dróg oraz unosu zanieczyszczeń z powierzchni dróg, natomiast tlenki azotu są emitowane z rur wydechowych.

2.2.3. Hałas

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na poziom hałasu komunikacyjnego są: natężenie ruchu i udział transportu ciężkiego w strumieniu wszystkich pojazdów, stan

techniczny pojazdów, rodzaj nawierzchni dróg oraz organizacja ruchu drogowego. Główne źródło emisji hałasu komunikacyjnego na terenie gminy stanowią drogi wojewódzkie nr 742, nr 785 oraz nr 786, droga powiatowa powiatowych (ul. 1 Maja) i drogi gminne (ul. Jędrzejowska, ul. Partyzantów). Hałas komunikacyjny występuje również wzdłuż dróg na pozostałych odcinkach dróg występujących na terenie gminy, jednak stanowi on mniejsze zagrożenie. Spowodowane jest to znacznie mniejszym natężeniem ruchu pojazdów, a tym samym zasięg oddziaływania akustycznego tych dróg jest stosunkowo mniejszy.

Jednostką odpowiedzialną za stworzenie map akustycznych dla dróg wojewódzkich w województwie świętokrzyskim jest ich zarządca, tj. Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach, który w roku 2022 sporządził mapy akustyczne wraz z opracowaniem pn. *Strategiczna mapa hałasu dla dróg wojewódzkich w województwie świętokrzyskim o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie*³⁵.

Na terenie Gminy Włoszczowa badanym odcinkiem była droga wojewódzka nr 786, odcinek Włoszczowa /przejście/. Kilometraż drogi – początkowy 65,0+100, końcowy 69+300. Na podstawie danych zawartych w tabeli 5 można wywnioskować, że zdecydowana większość przekroczeń norm hałasu mieści się w przedziale do 5 dB. Liczba przekroczeń jest znikoma i dotyczy względnie niewielkiej ilości mieszkańców z terenu gminy.

W zakresie ochrony przed hałasem w ww. opracowaniu przeanalizowano inwestycję dotyczącą budowy obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 z połączeniem z drogą wojewódzką nr 742 i nr 785 – etap I obwodnica Włoszczowy od DW 786 do DP0247T9 (inwestycja oddana do użytkowania w 2020 r.). Jak wykazały obliczenia i wykonane analizy statyczne (rozdział 11 opracowania), powyższe działanie w zakresie ochrony przed hałasem przyczyniło się do spadku negatywnego oddziaływania akustycznego dla odcinka drogi, dla którego zaplanowano działania polegające na budowie obwodnicy miasta Włoszczowa. Świadczy o tym zmniejszenie wielkości zagrożonych powierzchni obszarów narażonych, zmniejszenie liczby osób, liczby lokali mieszkalnych, obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, liczby szpitali i domów pomocy społecznej w poszczególnych przedziałach.

Dodatkowo do zakresu ochrony przed hałasem należy inwestycja, która dotyczy budowy obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką nr 742 i nr 785 /Etap II – Obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 742 – realizacja planowana na lata 2021–2025.

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

³⁵ *Strategiczna mapa hałasu dla dróg wojewódzkich w województwie świętokrzyskim o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie*, Hydrogeotechnika Sp. z o.o. Kielce, 2022 r.

Tabela 5 Zestawienie liczby osób i lokali mieszkalnych, budynków oświaty oraz szpitali ekspozowanych na hałas w poszczególnych przedziałach stref emisji dla wskaźników LDWN i LN dla odcinka drogi 786

Odcinek DW 786 Włoszczowa /przejście/														
Przedziały hałasu [dB]	Powierzchnia obszarów narażonych na hałas [km ²]		Liczba ludności narażona na hałas		Liczba lokali narażona na hałas		Ludność narażona na hałas (cicha elewacja)		Liczba lokali narażona na hałas (cicha elewacja)		Liczba obiektów oświaty narażona na hałas		Liczba szpitali i DPS narażona na hałas	
	L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
50,0-54,9	-	0,184925	-	174	-	72	-	-	-	-	-	2	-	0
55,0-59,9	0,281467	0,124859	229	297	95	123	2	-	1	-	2	1	0	0
60,0-64,9	0,281467	0,118607	171	309	71	128	7	-	3	-	1	0	0	1
65,0-69,9	0,120240	0,030583	389	29	161	12	63	-	26	-	1	0	0	1
70,0-74,9	0,102175	0,000000	174	0	72	0	58	-	24	-	0	0	2	0
75,0-79,9	0,002726	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
>80	0,000000	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentu pn. *Strategiczna mapa hałasu dla dróg wojewódzkich w województwie świętokrzyskim o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie*³⁶

³⁶ *Strategiczna mapa hałasu dla dróg wojewódzkich w województwie świętokrzyskim o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie*, Hydrogeotechnika Sp. z o.o. Kielce, 2022 r.

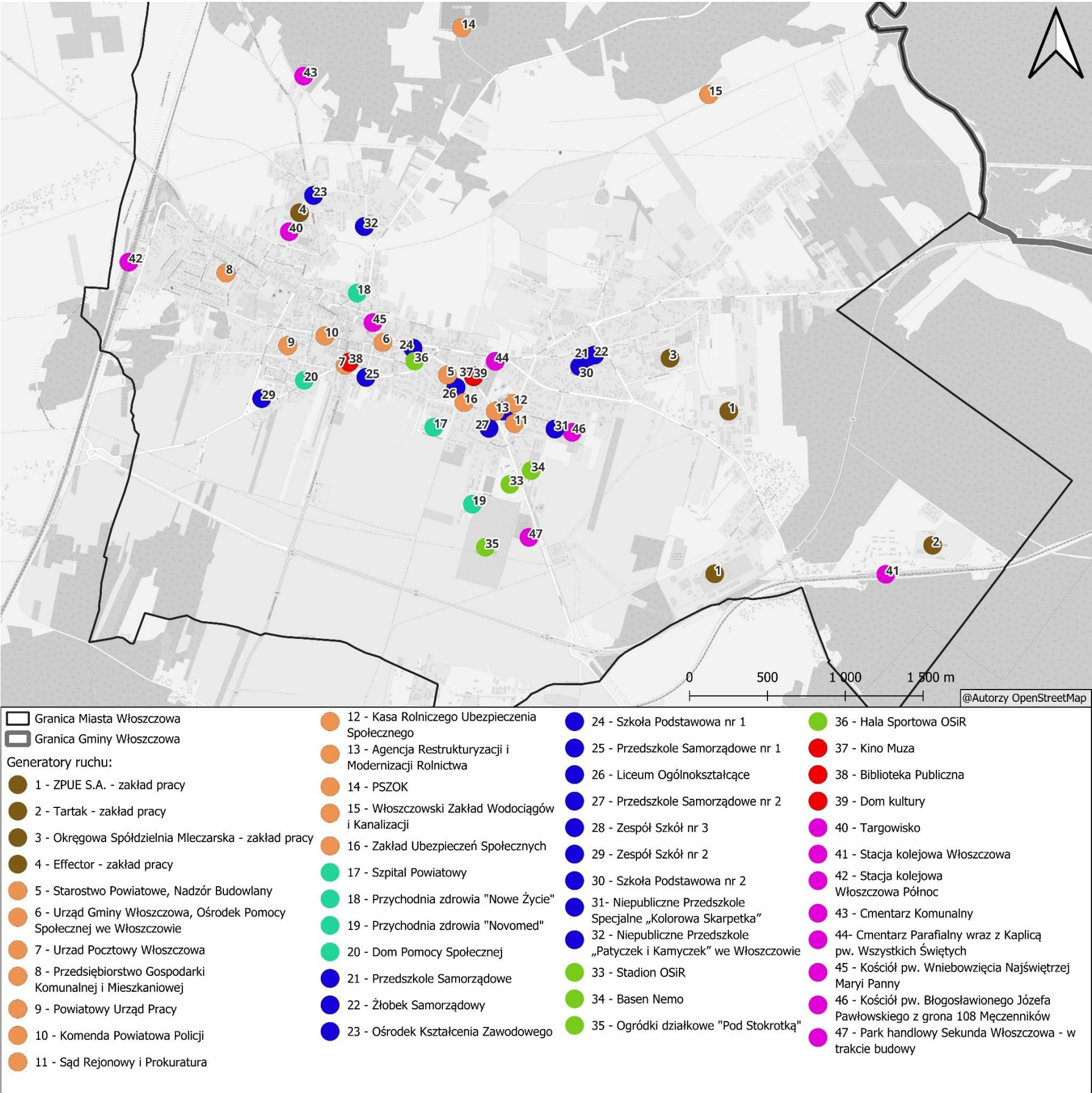
2.3. Generatory ruchu – inwentaryzacja potrzeb mieszkańców w zakresie codziennych podróży

Generatorami ruchu nazywamy obiekty lub miejsca, do których każdego dnia muszą dostać się ich użytkownicy – są to m.in.: urzędy, szkoły, obiekty usługowe i handlowe, obiekty sportowe i kulturalne, osiedla mieszkaniowe oraz zakłady pracy. To kierunki codziennych podróży mieszkańców w celu zaspokojenia swoich potrzeb. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej opiera się na założeniach wynikających ze zinwentaryzowanych form przemieszczania się, korzystania z nich świadomie, w sposób zrównoważony, efektywny czasowo i kosztowo. Proces ten koncentruje się jednak na specyfice danego obiektu i jego użytkownikach.

Analiza wykonana na potrzeby diagnozy obszaru gminy w zakresie mobilności pokazuje zróżnicowaną koncentrację usług, placówek edukacyjnych oraz obiektów kulturalnych i sportowych w różnych częściach gminy, co rzutuje na różną częstotliwość przemieszczeń w poszczególnych miejscowościach w gminie. Włoszczowa odgrywa kluczową rolę jako centralny ośrodek o największej liczbie placówek i usług, posiada istotny wpływ na rozwój gminy jak i powiatu. Głównymi generatorami ruchu wewnątrz gminy są obiekty użyteczności publicznej. Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują cykliczne podróże w relacji dom–praca–dom w godzinach szczytu.

Na mapie 4 przedstawiono najważniejsze generatory ruchu na terenie gminy (zakłady pracy, szkoły, przedszkola, żłobki, przychodnie, szpital, DPS, instytucje publiczne, urzędy, policja, dom kultury, obiekty sportowe, obiekty rekreacyjne, obiekty kulturalne, inne).

Mapa 4 Generatory ruchu na terenie miasta Włoszczowa



Źródło: Opracowanie własne

2.4. Charakterystyka systemu transportowego

2.4.1. Podstawowe dane

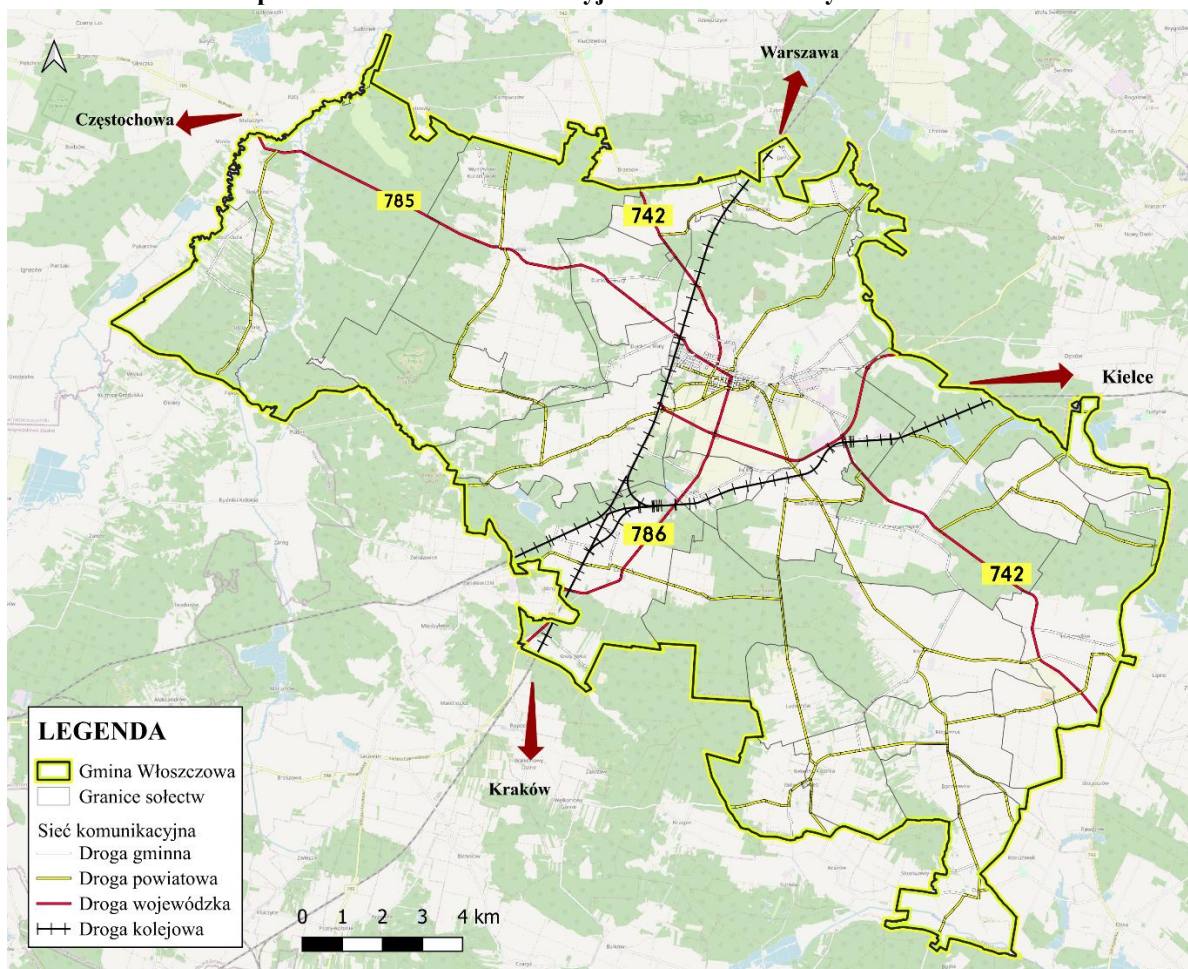
Gmina Włoszczowa jest dobrze skomunikowana, gdyż położona jest w ciągu dróg wojewódzkich: nr 786 relacji Częstochowa–Kielce, nr 742 relacji Przyglów–Nagłowice, nr 785 relacji Ciężkowice–Włoszczowa, którymi odbywa się ruch tranzytowy w kierunku Kielc, Częstochowy, Katowic, Łodzi czy Jędrzejowa. Niewątpliwie atutem Gminy Włoszczowa jest linia kolejowa o znaczeniu międzyregionalnym, która przebiega przez środek gminy z północnego wschodu na południowy zachód. Od strony zachodniej Włoszczowa ma dostęp do linii kolejowej międzynarodowej E65, przystosowanej do ruchu pasażerskiego.

Oprócz dróg o znaczeniu wojewódzkim, przez teren gminy przebiegają również drogi powiatowe i lokalne, które zarządzane są przez Zarząd Dróg Powiatowych we Włoszczowie lub przez urząd gminy.

Przez gminę przebiegają 3 linie kolejowe. Linia kolejowa numer 4 relacji Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie, stanowiąca obiekt będący w zasobach kolejnictwa Unii Europejskiej (symbol E6 C65) aktualnie dostosowana jest do kursowania pociągów z prędkością od 200 do 250 km/h, linia kolejowa nr 61 relacji Kielce Główne – Fosowskie oraz linia kolejowa nr 572 relacji Włoszczowa Północ – Żeliszewice.

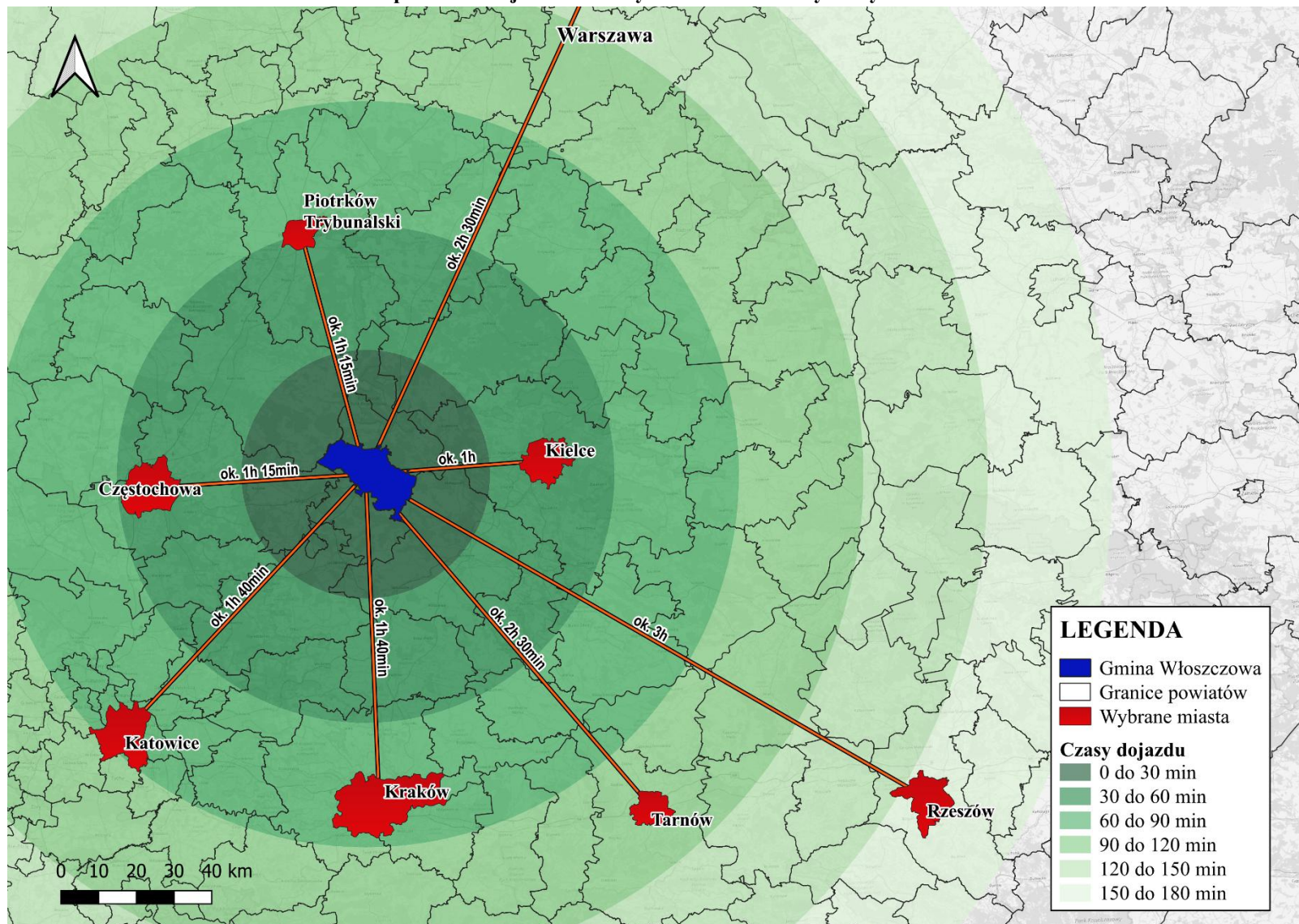
Na mapie 5 przedstawiona została sieć komunikacyjna na obszarze Gminy Włoszczowa, na której uwzględniony został przebieg dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz sieć kolejowa. Na mapie 6 przedstawiono czas dojazdu z Włoszczowy do wybranych miast. Dojazd do Kielc zajmuje około 1 godziny. Podróż do Częstochowy i Piotrkowa Trybunalskiego zajmie około 75 minut, natomiast do 2 godzin dojedziemy do Katowic i Krakowa. Do 3 godzin jazdy dotrzeć można m.in. do Tarnowa, Warszawy i Rzeszowa.

Mapa 5 Główna sieć komunikacyjna na terenie Gminy Włoszczowa



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem programu QGIS 3.16.6 – Hannover

Mapa 6 Czas dojazdu z Gminy Włoszczowa do wybranych miast



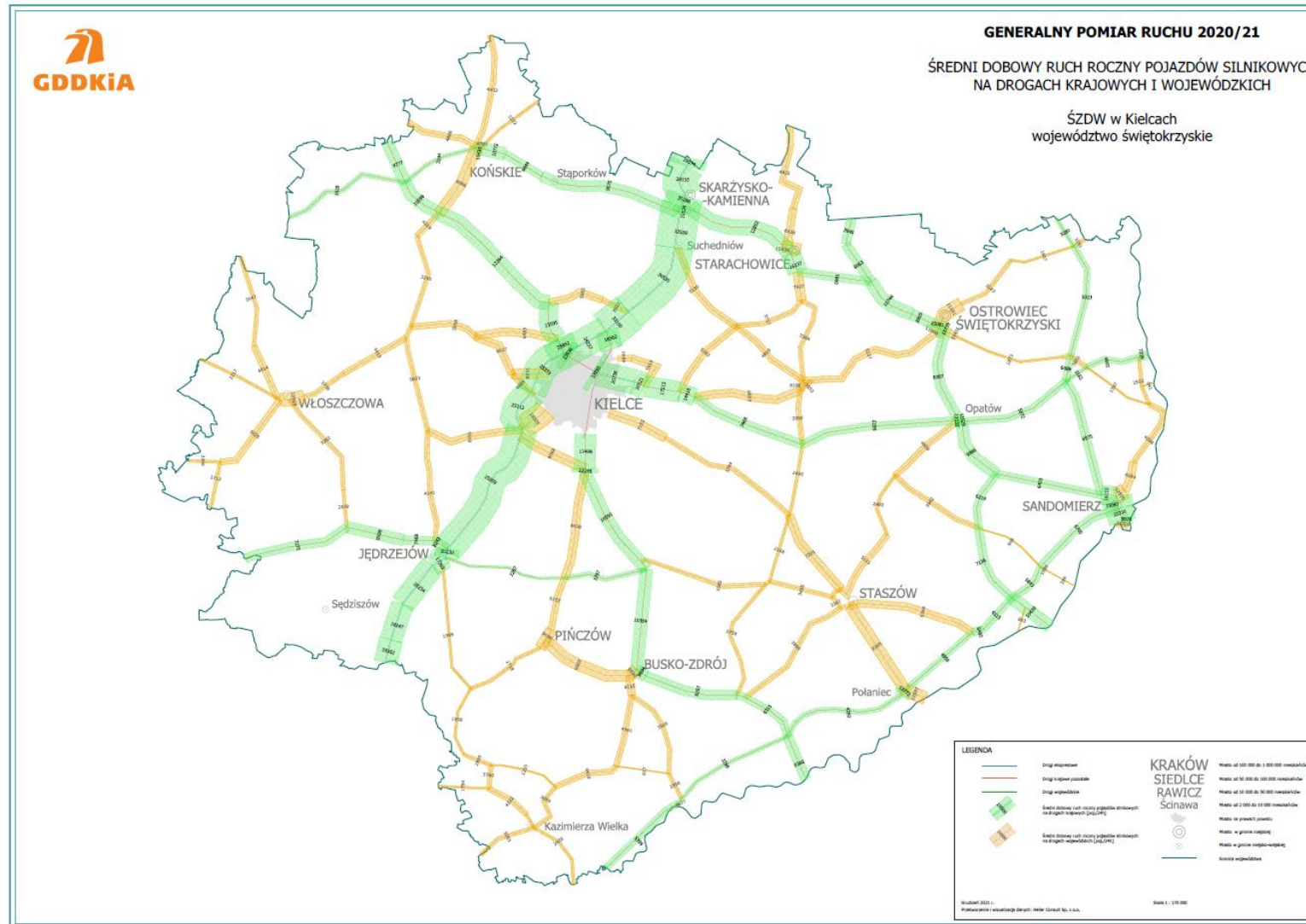
Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem programu QGIS 3.16.6 – Hannover

2.4.2. Ruch samochodowy

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła Generalny Pomiar Ruchu 2020/21 (GPR 2020/21). Pomiary zostały wykonane na istniejącej sieci dróg wojewódzkich z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. Dane wynikowe z pomiaru mogą być wykorzystywane między innymi do podejmowania decyzji o budowie nowych dróg, oceny potrzeb utrzymaniowych istniejącej sieci dróg wojewódzkich, zarządzania ruchem, analiz ekonomicznych i środowiskowych oraz analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na mapie 7 zaprezentowano średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego.

Mapa 7 Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Syntezy wyników GPR 2020/21 na zamiejsczej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2021

W tabeli 6 przedstawiono dane dotyczące ruchu pojazdów silnikowych i zmian wielkości ruchu na sieci dróg wojewódzkich w Generalnym Pomiarze Ruchu 2015 (GPR 2015) oraz Generalnym Pomiarze Ruchu 2020/21 (GPR 2020/21).

Tabela 6 Średni dobowy ruch roczny obliczony w GPR 2015 i GPR 2020/21

Nazwa odcinka	Średni dobowy ruch roczny (SDRR) (poj./dobę)	
	GPR 2015	GPR 2020/21
KLUCZEWSKO – WŁOSZCZOWA /DW785/	3 221	4 914
WŁOSZCZOWA /DW786/ – OKSA	2 520	3 262
GRANICA WOJEWÓDZTWA – WŁOSZCZOWA	1 769	2 217
SECEMIN /DW795/ – WŁOSZCZOWA	3 864	5 025
WŁOSZCZOWA /PRZEJŚCIE/	8 929	10 993
WŁOSZCZOWA /DW742/ – KRASOCIN	3 780	3 706
Średnia w Gminie Włoszczowa	4 014	5 020

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Syntezy wyników Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego 2020/21 na zamiejsczej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2021 oraz Podsumowania wyników Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego 2015 na zamiejsczej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2016

Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich przebiegających przez Gminę Włoszczowa wynosił 5 020 pojazdów na dobę. Na sieci dróg wojewódzkich objętej pomiarem ruchu w Gminie Włoszczowa w GPR 2020/21 zanotowano wzrost ruchu średnio o 25% względem roku 2015 (GPR 2015). Dynamika wzrostu ruchu na sieci dróg wojewódzkich przebiegających przez gminę była wyższa niż w poprzednim okresie pięcioletnim. Porównując wyniki GPR 2020/21 z wynikami GPR 2015 należy mieć również na uwadze zmiany w ustawie o drogach publicznych, jakie zaszły po 9 lipca 2015 r., które dotyczyły sposobu zmian kategorii dróg krajowych i wojewódzkich³⁷. W okresie pomiędzy GPR 2010 a GPR 2015 mieliśmy do czynienia z dużym przyrostem sieci dróg szybkiego ruchu, w konsekwencji którego wiele dróg krajowych będących alternatywą dla nowych odcinków dróg ekspresowych, często o bardzo dobrych parametrach, zyskiwało status dróg gminnych, na których w GPR 2015 nie wykonywano pomiarów ruchu. Po roku 2015, na mocy zmian w ustawie, część tych dróg zyskała status dróg wojewódzkich, a związku z tym w GPR 2020/21 przeprowadzone zostały na nich pomiary ruchu.

W tabeli 7 przedstawiono dane dotyczące udziału poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich w Gminie Włoszczowa w podziale na kategorie dróg.

³⁷ W dniu 9 lipca 2015 r. weszła w życie Ustawa z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 870). Zmieniono wówczas przepis art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych mówiący, że odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich. Jednocześnie wprowadzono przepis przejściowy – art. 2 ust. 1 Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym rada gminy w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy mogła, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi gminnej odcinek drogi, który został do niej zaliczony w latach 2003–2015, na podstawie ówczesnie obowiązującego art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Wówczas przedmiotowy odcinek drogi zostawał zaliczony zgodnie z art. 2 ust. 2 niniejszej ustawy do kategorii dróg wojewódzkich. Powyższe zmiany przepisów prawa z 2015 r. doprowadziły do przyrostu długości dróg kategorii wojewódzkiej w kraju.

Tabela 7 Struktura rodzajowa oraz udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 na odcinkach dróg wojewódzkich przebiegających przez Gminę Włoszczowa

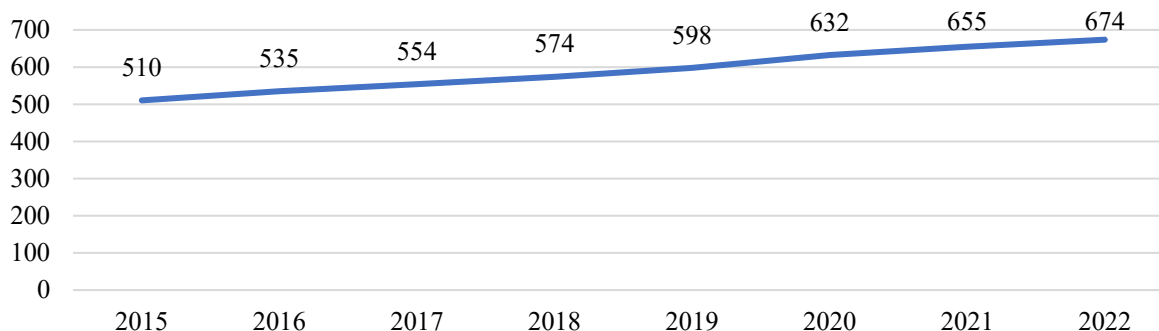
Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2020/21											
	Kluczewsko – Włoszczowa /DW785/ (poj./dobę)	%	Włoszczowa /DW786/ – Oksa (poj./dobę)	%	granica województwa – Włoszczowa (poj./dobę)	%	Secemin /DW795/ – Włoszczowa (poj./dobę)	%	Włoszczowa /przejście/ (poj./dobę)	%	Włoszczowa /DW742/ – Krasocin (poj./dobę)	%
Motocykle	35	0,71	22	0,67	16	0,72	28	0,56	96	0,87	18	0,49
Samochody osobowe	3 653	74,34	2 596	79,58	1 688	76,14	4 066	80,92	9 310	84,69	2 680	72,32
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	421	8,57	330	10,12	263	11,86	448	8,92	688	6,26	286	7,72
Samochody ciężarowe bez przyczepy	271	5,51	62	1,90	141	6,36	122	2,43	201	1,83	135	3,64
Samochody ciężarowe z przyczepą	518	10,54	243	7,45	106	4,78	354	7,04	672	6,11	579	15,62
Autobusy	4	0,08	7	0,21	2	0,09	1	0,02	17	0,15	6	0,16
Ciągniki rolnicze	12	0,24	2	0,06	1	0,05	6	0,12	9	0,08	2	0,05
Pojazdy silnikowe ogółem	4 914	100	3 262	100	2 217	100	5 025	100	10 993	100	3 706	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Syntezy wyników GPR 2020/21 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2021

Według danych GPR 2020/21 największy ruch odnotowano na odcinku drogi wojewódzkiej nr 786 Włoszczowa /przejście/. Największy ruch samochodów pod względem fizycznie przejechanych aut dostawczych odnotowano na odcinku Włoszczowa /przejście/, jednak jest on porównywalny pod względem procentowego udziału aut dostawczych w całym ruchu na danym odcinku do ruchu na pozostałych pięciu badanych odcinkach na terenie gminy. Największy ruch samochodów ciężarowych bez przyczep odnotowano na odcinku Kluczewsko – Włoszczowa (DW785), natomiast w odniesieniu do ilości samochodów ciężarowych z przyczepą w ciągu doby – najwięcej odnotowano na odcinku drogi wojewódzkiej Włoszczowa /przejście/.

Wskaźnikiem określającym mobilność mieszkańców w zakresie motoryzacji jest *liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców* (dane powiatowe). Na wykresie 6 przedstawiono liczbę samochodów osobowych w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w powiecie włoszczowskim w latach 2015–2022.

Wykres 6 Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie włoszczowskim w latach 2015–2022



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że wskaźnik dotyczący liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w latach 2015–2022 w powiecie włoszczowskim znacznie wzrósł (wzrost o 32,2% w stosunku do 2015 r.). Wzrost liczby samochodów osobowych przekłada się na zwiększenie zatłoczenia dróg, braki w zakresie miejsc parkingowych, zwiększenie zagrożenia na drogach oraz wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza z taboru samochodowego, a tym samym zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego na odpowiednim poziomie może wpłynąć korzystnie na udział samochodów osobowych w lokalnym przemieszczaniu się, tak aby stał się on korzystną alternatywą dla podróży samochodami osobowymi.

2.4.3. Polityka parkingowa

W Gminie Włoszczowa parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane są głównie przy ulicach. Z uwagi na charakter gminy, duża część potrzeb parkingowych zaspokajana jest przez prywatne działki. W gminie znajdują się obiekty parkingowe takie jak: parking gminny za kościołem przy ul. Konopnickiej, parking między ul. 1-go Maja i Pocztową, parking przy parku, parking przy Starostwie Powiatowym, parking przy ul. Przedborskiej, parkingi przy zakładach pracy, parking przy ZOZ, przychodniach i szkołach, parking przy

ul. Partyzantów w sąsiedztwie Urzędu Gminy Włoszczowa, parking Powiatowego Urzędu Pracy we Włoszczowie na działce po dawnym Oddziale Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych przy ul. Strażackiej we Włoszczowie, parking przy stacji kolejowej Włoszczowa, parking przy stacji kolejowej Włoszczowa Północ. Parking przy stacji kolejowej Włoszczowa Północ zapewnia łącznie 110 miejsc parkingowych. Pomiedzy parkingiem a peronami urządzona została przestrzeń do parkowania rowerów oraz wygodne ciągi komunikacyjne przystosowane do osób z niepełnosprawnościami.

2.4.4. Ruch pieszy

Ruch pieszy stanowi podstawową formę poruszania się w mniejszych miastach i miejscowościach, najczęściej wybierany jest na krótkich dystansach oraz w sytuacjach, gdy trasa podróży cechuje się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, atrakcyjnością i komfortem przemieszczania się. Ponadto stanowi uzupełnienie podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową). Ruch pieszy pełni również istotną rolę w rozwoju lokalnej gospodarki – to właśnie na trasach, którymi często poruszają się mieszkańcy, tworzą się przestrzenie publiczne z punktami handlu i usług. Dobrze rozwinięte przestrzenie publiczne powodują wzrost atrakcyjności miejsc i sprawiają, że ludzie częściej przemieszczają się rowerem lub pieszo.

Problemowy wpływ na ruch pieszy na obszarze objętym Planem ma droga wojewódzka nr 786, najbardziej newralgicznym punktem jest odcinek, który ma swój początek na granicy miasta Włoszczowa od strony miejscowości Kuzki. Dalej przebiega on ulicą Kościuszki, następnie ulicą Partyzantów aż do granicy miasta Włoszczowa, gdzie koncentruje się ruch lokalny i tranzytowy. Pod koniec 2020 r. została oddana do użytku obwodnica Włoszczowy („Etap I Obwodnica Włoszczowy w ciągu drogi wojewódzkiej 786”), która wyeliminowała częściowo ruch tranzytowy w ciągu analizowanego odcinka, a co za tym idzie – poprawie uległo bezpieczeństwo wzdłuż drogi. Obwodnica południowa Włoszczowy ma 7,5 kilometra długości, omija miasto, łącząc przy okazji drogi wojewódzkie nr 786 i nr 742 oraz drogi powiatowe. Dzięki niej z centrum został wyprowadzony uciążliwy ruch tranzytowy w kierunku Kielc, Częstochowy, Katowic i Jędrzejowa. Natężenie ruchu, w tym ciężkiego, na drogach przechodzących przez centrum i między zabudowaniami stanowi istotną barierę w poruszaniu się, a ponadto degradowała atrakcyjność przestrzeni publicznej hałasem i spalinami. W efekcie utrudnia to poruszanie się pieszo. We Włoszczowie znajduje się dużo ulic wewnętrznych osiedlowych, gdzie dopuszczalna prędkość samochodów jest ograniczona, co wpływa bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa pieszych.

W Gminie Włoszczowie znajduje się łącznie 177 przejść dla pieszych, z czego:

- 159 we Włoszczowie (2 przejścia dla pieszych wyposażone są w przyciski wzbudzające zielone światło),
- 8 w Kurzelowie,
- 1 w Bebelnie,
- 4 w Koniecznie,
- 2 w Woli Wiśniowej,

- 1 w Czarncy,
- 2 w Kuzkach.

W Gminie Włoszczowa większość odcinków chodników i ciągów pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych posiada nawierzchnię z kostki betonowej lub płyt betonowych w stanie dobrym. Na wielu przejściach dla pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Natomiast na terenach wiejskich drogi często nie posiadają chodników lub chodniki są fragmentaryczne (brak ciągłości), a ich stan wymaga naprawy.

Rozpoczęto prace nad wykonaniem drugiej części objazdu Włoszczowy o długości 4 km i połączeniem dróg wojewódzkich nr 742, nr 786 oraz nr 785 (początek w okolicach wiaduktu w Łachowie, a koniec przed Międzyzlesiem). Dzięki tej inwestycji z centrum zostanie wyprowadzony uciążliwy ruch tranzytowy w kierunku Łodzi i Radomska.

Zgodnie z założeniami idei zrównoważonej mobilności, piesi, rowerzyści i inni niechronieni uczestnicy ruchu powinni mieć najwyższy priorytet w przestrzeni publicznej, a przy tym zapewniony najwyższy poziom bezpieczeństwa oraz możliwość swobodnego i komfortowego przemieszczania się. Wiąże się to z koniecznością zapewnienia tej grupie podróżujących dobrej jakości, spójnej, bezpiecznej i odpowiednio gęstej sieci infrastruktury liniowej (pieszej i rowerowej) uzupełnionej o odpowiednio rozmieszczone, funkcjonalne i spełniające właściwe standardy elementy infrastruktury punktowej. Ponadto w odniesieniu do ruchu pieszo-rowerowego działania związane z budową infrastruktury komunikacyjnej wpływają na zwiększenie aktywności mieszkańców związanych z chęcią przemieszczenia się, często w przeciwieństwie do innych gałęzi transportu, w których zwykle rozbudowa infrastruktury wynika z jej jednoznacznego niedoboru lub przeciążenia.

2.4.5. Transport rowerowy

Obecnie na terenie Gminy Włoszczowa funkcjonują drogi rowerowe, jednak nie tworzą one spójnej sieci systemu dróg rowerowych. Niewątpliwie dużym plusem jest możliwość wytyczania dróg rowerowych przez tereny, które są w pewnej odległości od dróg dla samochodów, z uwagi na dostępność terenu inwestycyjnego, co zwiększa bezpieczeństwo rowerzystów. Należy mieć na uwadze, że transport rowerowy jest najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Poruszanie się rowerem w znaczny sposób pozytywnie wpływa na jakość powietrza, a dodatkowo zmniejsza koszty utrzymania infrastruktury. Zgodnie z dokumentami planistycznymi i strategicznymi, na terenie Gminy Włoszczowa proponuje się przystosowanie większości ulic do ruchu rowerowego oraz zarezerwowanie terenu pod budowę dróg rowerowych.

Przy Powiatowym Centrum Kulturalno-Rekreacyjnym we Włoszczowie znajduje się ogólnodostępna wypożyczalnia rowerów. W Gminie Włoszczowa znajduje się 5 150 mb ścieżek dla pieszych, które współistnieją ze ścieżkami rowerowymi (tabela 8).

Tabela 8 Ścieżki dla pieszych współistniejące ze ścieżkami rowerowymi

Lokalizacja	Długość danego odcinka	Stan techniczny
ul. Koniecpolska we Włoszczowie	890 mb	dobry
ul. Jędrzejowska we Włoszczowie	1 500 mb	dobry
wzdłuż DW 786	2 760 mb	dobry

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Włoszczowa

2.4.6. Transport zbiorowy i przystanki

Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich zakłada się, że odległość dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5–6 minut. Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych zwiększa się, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 15–20 minut (zależy to od łącznego czasu wykonywanej podróży)³⁸.

Na terenie Gminy Włoszczowa znajduje się 258 przystanków (z czego 54 znajduje się we Włoszczowie), 2 stacje kolejowe (Włoszczowa i Włoszczowa Północ) oraz jeden przystanek kolejowy (Czarncza). Stacja kolejowa Włoszczowa Północ to bardzo ważny punkt na transportowej mapie regionu. Zatrzymują się na nim pociągi regionalne i dalekobieżne, jadące m.in. w kierunku Warszawy, Krakowa, Katowic, Trójmiasta, Zakopanego czy Częstochowy. Rola przystanku wzrosła po oddaniu do eksploatacji przez PKP PLK S.A. nowej łącznicy kolejowej Czarncza – Włoszczowa Północ, która umożliwiła bezpośrednie podróże z Kielc do Warszawy, bez konieczności zmiany kierunku jazdy.

Niemal wszystkie stacje kolejowe i przystanek kolejowy na terenie gminy cechują się dobrym i bardzo dobrym stanem infrastruktury peronowej. Jej poprawa była ważnym elementem prowadzonych w ostatnich latach kolejowych liniowych inwestycji infrastrukturalnych. Zapewniły one jednolity standard nawierzchni peronowej oraz udogodnień i oznaczeń dla pasażerów (również tych z niepełnosprawnościami).

Obecnie na terenie Gminy Włoszczowa mieszkańcy mają możliwość korzystania z transportu zbiorowego realizowanego przez prywatnych przewoźników (tabela 9).

Tabela 9 Połączenia realizowane przez prywatnych przewoźników na obszarze Gminy Włoszczowa

Nazwa przewoźnika	Trasa
Robert Opara Przewóz Osób	Busko Zdrój – Włoszczowa przez Pińczów
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa–Kielce przez Łopuszno
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa–Przedbórz przez Kluczewsko, Stanowiska, Dobromierz
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Silpia Mała – Włoszczowa przez Maluszyn Kurzelów
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa–Konieczno przez Czarncę, Secemin
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa–Oksa przez Lipno, Węgleszyn

³⁸ P. Soczówka, R. Żochowska, A. Sobota, M. Kłos, *Wpływ czynników związanych z podróżą na czas dojścia do przystanku publicznego transportu zbiorowego*, Transport Miejski i Regionalny, nr 2/2020.

PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa–Oksa przez Nieznanowice, Błogoszów
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa–Częstochowa przez Maluszyn, Żytno, Gidle
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Wólka–Włoszczowa przez Zabrody, Oleszno
PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	Włoszczowa – Ruda Pilczycka przez Oleszno, Góry Mokre
Transport Osobowo-Towarowy Aneta Sałata	Końskie–Włoszczowa przez Fałków

Źródła: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Włoszczowa

2.4.7. Transport towarów

Transport towarów w obszarze Gminy Włoszczowa można szacować na podstawie pomiarów ruchu. W poniższej tabeli przedstawiono jak udział pojazdów dostawczych oraz ciężarowych kształtował się na przestrzeni lat.

Tabela 10 Ruch samochodów ciężarowych i dostawczych na drogach w Gminie Włoszczowa

Odcinek pomiarowy	Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe	
	2015	2021	2015	2021
KLUCZEWSKO – WŁOSZCZOWA /DW785/	151	421	193	789
WŁOSZCZOWA /DW786/ – OKSA	154	330	262	305
GRANICA WOJEWÓDZTWA – WŁOSZCZOWA	110	263	177	247
SECEMIN /DW795/ – WŁOSZCZOWA	220	448	337	476
WŁOSZCZOWA /PRZEJŚCIE/	482	688	660	873
WŁOSZCZOWA /DW742/ – KRASOCIN	295	286	605	714

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 roku oraz Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021

Zgodnie z powyższą tabelą można stwierdzić, że transport towarów szacowany na podstawie ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych znacznie rośnie. Dla odcinka pomiarowego Włoszczowa /DW742/ – Krasocin odnotowano niewielki spadek liczby pojazdów dostawczych (o 9 pojazdów) w ciągu doby. Na wszystkich pozostałych drogach i dla wszystkich kategorii odnotowano wzrost. Dane zaprezentowane w tabeli wskazują, że transport towarów zarówno do Gminy Włoszczowa jak i tranzytowy przez obszar rośnie, co wiąże się ze spadkiem bezpieczeństwa na drogach i wzrostem zanieczyszczenia powietrza.

2.5. Integracja transportowa

Integracja transportowa może być rozumiana w różnych aspektach. Pierwszy z nich to integracja systemów transportowych w różnych punktach styku. Na terenie gminy nie funkcjonuje dworzec autobusowy, na którym mieszkańcy mogliby pozostawić swój samochód i udać się dalej w podróż autobusem. Natomiast przy dworcach kolejowych mieszkańcy mogą

swobodnie pozostawić samochód. Nie funkcjonuje jeden spójny system, gdzie łączą się wszystkie formy transportu, tj. pociąg, rower, autobus, parking dla samochodów osobowych. Drugim aspektem integracji transportowej jest integracja pod względem taryfowym – umożliwienie podróży różnymi środkami transportu na jednym bilecie. Wymaga to zmian organizacyjnych, tak aby odpowiedni samorząd przejął na siebie obowiązki organizacji transportu, dzięki czemu możliwe będzie stworzenie wspólnej taryfy biletowej dla różnych środków transportu. Możliwe jest wzajemne honorowanie biletów przez przewoźników bądź utworzenie wspólnej taryfy na poziomie samorządowym.

2.6. Mobilność osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej

Gmina Włoszczowa jest obszarem, który powinien spełniać wymogi dotyczące mobilności osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Część gminy, która skupia największą liczbę usług publicznych, w szczególnym stopniu musi być przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W kwestiach mobilności istotne jest, żeby zapewnić osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawny dostęp do środków komunikacji zbiorowej. W komunikacji autobusowej przejawia się to poprzez odpowiednią infrastrukturę przystankową oraz niskopodłogowy tabor.

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

2.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Każdy uczestnik ruchu oraz wszystkie osoby znajdujące się na drodze zobowiązane są zachować ostrożność, tzn. unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierujący pojazdem powinien zwiększyć uwagę oraz dostosować swoje zachowanie do sytuacji i warunków na drodze, tak aby mógł szybko reagować, np. zmniejszyć prędkość lub się zatrzymać. Poruszając się po drogach publicznych należy pamiętać o zasadzie ograniczonego zaufania.

Miernikami poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym są m.in. liczba pojazdów zarejestrowanych, liczba pojazdów mechanicznych na 1 tys. mieszkańców, liczba zdarzeń drogowych oraz liczba ofiar śmiertelnych i rannych.

Z danych zaprezentowanych w tabeli 11 wynika, iż w 2023 r. na terenie Gminy Włoszczowa zarejestrowanych było 19 706 pojazdów mechanicznych, z czego tylko 36 to pojazdy elektryczne i 1 pojazd z napędem wodorowym.

Tabela 11 Liczba zarejestrowanych pojazdów na terenie Gminy Włoszczowa w roku 2023

pojazdy obszar	zarejestrowane	elektryczne	wodorowe	na 1 000 mieszkańców	eko na 1 000 mieszkańców
Gmina Włoszczowa	19 706	36	1	1 061	1,94

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, coig.com.pl

Biorąc pod uwagę ilość pojazdów mechanicznych przypadających na 1 000 mieszkańców w Gminie Włoszczowa, w 2023 r. Gmina Włoszczowa posiadała wskaźnik: 1 061 pojazdów / 1 000 mieszkańców, zatem na jednego mieszkańca gminy przypada 1,06 mechanicznego środka transportu.

Informacje zamieszczone w tabeli 12 dotyczą zdarzeń drogowych na terenie Gminy Włoszczowa w latach 2018–2023. Zestawienie tabelaryczne zostało sporządzone na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Powiatową Policji we Włoszczowie. W zestawieniu zaprezentowano również dane statystyczne odnoszące się do liczby rannych i ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych.

Analiza poniższego zestawienia tabelarycznego jest niezbędna do prowadzenia działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach przebiegających przez Gminę Włoszczowa. Znajomość grup uczestników ruchu drogowego o zwiększonym zagrożeniu pozwala na podjęcie interwencji m.in. poprzez: zmianę organizacji ruchu, instalację dodatkowego oświetlenia czy sygnalizacji świetlnej oraz budowę ścieżek rowerowych. Pozwoli również kształtować infrastrukturę i świadomość uczestników, by zminimalizować ryzyko występowania zdarzeń drogowych.

Tabela 12 Zestawienie zdarzeń drogowych, liczby osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2018–2023 na terenie Gminy Włoszczowa

Zdarzenia z udziałem:	Liczba zdarzeń						Liczba rannych i ofiar śmiertelnych					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
pieszych	17	11	19	9	14	8	6	9	11	2	5	4
transportu zbiorowego	10	5	0	5	2	3	0	0	0	0	0	2
rowerzystów	11	16	24	13	17	18	7	7	9	3	5	3
samochodów osobowych	368	314	315	288	288	282	17	22	27	12	9	14
Łącznie	406	346	358	315	321	311	30	38	47	17	19	23

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji we Włoszczowie

W latach 2018–2023 widać tendencję spadkową ilości zdarzeń drogowych z udziałem samochodów osobowych (368 zdarzeń w 2018 roku, natomiast 282 w roku 2023). Liczba zdarzeń drogowych z udziałem transportu zbiorowego również malała w analizowanych latach, co może świadczyć o wzroście bezpieczeństwa tego środka transportu. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych wykazuje trend malejący, wyjątek stanowią lata 2020 i 2022, z widocznym wzrostem, który w kolejnych latach (2021 i 2023) przyjął tendencję spadkową.

Przyczynami zdarzeń drogowych mogą być: niedostosowanie umiejętności kierowców do stanu nawierzchni dróg, wzrost liczby samochodów poruszających się po drogach w Gminie Włoszczowa oraz występowanie braków w oświetleniu ulicznym.

Od roku 2018 do 2020 występował utrzymujący się trend wzrostowy liczby rannych i ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych, natomiast w latach 2021–2023 wartość wskaźnika uległa zmniejszeniu o 48,7% w porównaniu do okresu wzrostowego. W całym prezentowanym okresie liczba osób rannych i ofiar śmiertelnych korzystających z transportu zbiorowego była na zadowalająco niskim poziomie, co świadczy o wysokim bezpieczeństwie oraz odpowiednich umiejętnościach i ostrożności kierowców zawodowych.

3. Nawyki komunikacyjne mieszkańców Włoszczowy

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się przede wszystkim na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne będą przeprowadzane na każdym etapie opracowywania Planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację Planu.

W związku z rolą, jaką odgrywają poszczególni interesariusze w kolejnych fazach przygotowania i opracowania dokumentów związanych z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej, podzielono ich na:

- kluczowych interesariuszy, czyli osoby posiadające odpowiednie narzędzia władzy (Burmistrz, Rada Miejska i inne jednostki władzy publicznej);
- głównych interesariuszy, czyli osoby, które w bezpośredni sposób odczuwają skutki wdrażanych rozwiązań;
- pośredników, czyli osoby zaangażowane we wdrażanie instrumentów polityki transportowej.

W trakcie sporządzania oraz wdrażania i utrzymywania zrównoważonej mobilności miejskiej skoncentrowano uwagę na użytkownikach, a nie wyłącznie na ruchu, poprawie przepustowości oraz płynności transportu kołowego (indywidualnego). Podstawą dla skutecznych działań zorientowanych na człowieka jest dążenie do najkorzystniejszej obsługi potrzeb w zakresie zapewnienia dostępności oraz jakości życia, a także trwałości uzyskanych efektów, tak by skutecznie i trwale kształtować pożądane nawyki komunikacyjne. Takie podejście w efekcie może mieć także korzystny wpływ m.in. na jakość gospodarki, równość społeczną, zdrowie i jakość środowiska.

W celu zdiagnozowania nawyków komunikacyjnych, przeprowadzono badanie ankietowe wśród interesariuszy Gminy Włoszczowa. Ankiety można było wypełniać za pośrednictwem strony internetowej Urzędu Gminy Włoszczowa, w terminie 24.09–14.10.2024 r. Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

Poniżej przedstawiono wyniki badania ankietowego wraz z analizą nawyków komunikacyjnych interesariuszy Gminy Włoszczowa.

W badaniu wzięło udział 14 respondentów. Najliczniejszą grupę wśród ankietowanych stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (27–40 lat i 41–65 lat) – jest to grupa oczekująca zapewnienia najkorzystniejszych warunków do mobilności i przemieszczająca się w relacji dom–aktywność–dom.

Przeprowadzone wśród mieszkańców Gminy Włoszczowa badanie ankietowe pozwoliło wyznaczyć podział zadań przewozowych w mieście, a więc strukturę podróży mieszkańców, które odbywają się takimi środkami transportu, jak: samochód osobowy, transport zbiorowy, autobusy publiczne we Włoszczowie, motocykl/skuter, rower oraz pieszo.

Najczęściej mieszkańcy gminy przemieszczają się do pracy. Rzadko wybierane cele podróży to: zakupy, rekreacyjnie i odwiedziny znajomych.

Przeważająca część ankietowanych preferuje samochód do odbywania codziennych podróży: samochód osobowy (71%), połączenia kolejowe (57%) oraz przemieszczanie pieszo (50%). Dość niskim stopniem popularności podczas codziennych podróży wyróżniają się jazda rowerem, którym porusza się 36% ankietowanych.

Z podróży transportem zbiorowym (bus/autobus) nie korzysta w ogóle 79% osób biorących udział w badaniu. Okazuje się, że jest to spowodowane niewystarczającą ilością realizowanych kursów. Ankietowani zwrócili również uwagę na to, że uciążliwość podczas podróży pieszych stanowi korzystanie uczestników ruchu rowerowego z chodników (71%) oraz parkowanie samochodów na chodnikach (64%), a to z kolei wywiera wpływ na ich decyzję o niekorzystaniu w codziennym funkcjonowaniu z jazdy rowerem. Znaczna część respondentów przyznała, że zdecydowałaby się na przemieszczanie rowerem, gdyby w gminach zostały wydzielone i poprowadzone bezpieczne ścieżki rowerowe do miejsc rekreacji, przy których zamontowane zostaną stojaki rowerowe wraz z samoobsługową stacją naprawy rowerów.

Głównym zidentyfikowanym przez ankietowanych problemem w aspekcie ruchu pieszych jest niewystarczająca jakość chodników oraz niskie bezpieczeństwo poruszania się w newralgicznych częściach miasta, co ma ogromny wpływ na brak chęci przemieszczania się mieszkańców gminy pieszo. Wśród respondentów wyraźnie zauważalnym problemem jest potrzeba lepszego oświetlenia ulic. Kolejnym kluczowym problemem jest parkowanie samochodów na chodnikach, w związku z czym wśród mieszkańców Gminy Włoszczowa występuje potrzeba wydzielenia dodatkowych miejsc parkingowych.

Pomimo silnego uzależnienia mieszkańców od samochodów osobowych, wynikającego z uwarunkowań infrastrukturalnych oraz niewłaściwej organizacji transportu zbiorowego, oczekiwania społeczne związane są z uspokojeniem ruchu w centrum gminy. Według mieszkańców, najważniejszym działaniem do zrealizowania na terenie Gminy Włoszczowa jest zwiększenie liczby wydzielonych dróg rowerowych oraz wprowadzenie publicznego niskoemisyjnego taboru autobusowego. Respondenci zwrócili również uwagę na niewystarczający rozwój infrastruktury rowerowej, co utrudnia swobodne i bezpieczne przemieszczanie się tym środkiem transportu.

Po przeprowadzeniu analizy wyników ankiet, uwarunkowań gminy, danych zebranych ze spotkań warsztatowych i przeanalizowaniu dokumentów strategicznych gminy, zaproponowano rozwiązania kierunkowe (cele strategiczne) oraz sformułowano Wizję 2030+ w zakresie Planu oraz wskazano metody ich osiągnięcia (narzędzia) wraz z metodami ewaluacji. Zaproponowano także niezbędne do skutecznego wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zmiany organizacyjne na poziomie struktury organizacyjnej Gminy Włoszczowa.

4. Analiza SWOT

Analiza SWOT to jedno z najpopularniejszych i najskuteczniejszych narzędzi analitycznych wykorzystywanych we wszystkich obszarach planowania strategicznego. Jej nazwa pochodzi od akronimów angielskich słów *Strengths* (mocne strony), *Weaknesses* (słabe strony), *Opportunities* (szanse) i *Threats* (zagrożenia). Polega ona na zidentyfikowaniu wymienionych wyżej czterech grup czynników, dzięki czemu można je odpowiednio wykorzystać w procesie zaplanowanego rozwoju lub zniwelować skutki ich negatywnego wpływu. Dzięki tej metodzie można również pogrupować czynniki na pozytywne (mocne strony i szanse) oraz negatywne (słabe strony i zagrożenia). Często dzieli się je również na czynniki wewnętrzne (opisujące mocne i słabe strony danej jednostki) oraz czynniki zewnętrzne (czyli szanse i zagrożenia, wynikające z jej mikro- i makro-otoczenia). Czynniki wewnętrzne (mocne i słabe strony) są zależne m.in. od władz lokalnych i lokalnej społeczności, natomiast czynniki zewnętrzne (szanse i zagrożenia), należące do otoczenia bliższego i dalszego, są niezależne od władz danej jednostki, a także jej mieszkańców.

Potrzeba wykonania diagnozy sytuacji transportowej opartej na rzetelnych danych w przekroju wewnątrzmięjskiego obszaru funkcjonowania, dotyczy różnych sfer funkcjonowania Gminy Włoszczowa. Mobilność, ze względu na swój interdyscyplinarny charakter, bezpośrednio powiązanie z zagospodarowaniem przestrzennym i jakością życia, stwarza wyjątkowe wymagania w zakresie opracowania części diagnostycznej, stanowiącej punkt wyjścia dla programowania dalszych działań w perspektywie wieloletniej³⁹.

Tabela 13 Model analizy SWOT

S	<i>Strengths</i>	Silne strony, atuty, zalety	ZASOBY
W	<i>Weaknesses</i>	Słabe strony, słabości, wady	
O	<i>Opportunities</i>	Szanse, możliwości, okazje	OTOCZENIE
T	<i>Threats</i>	Zagrożenia, trudności	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 14 Analiza SWOT – mobilność miejska

MOCNE	SŁABE
- Korzystne położenie w korytarzu transportowym. - Prosty układ komunikacyjny, stwarzający korzystne warunki do podróży pieszych. - Duże możliwości rozwoju dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym. - Dobre połączenie kolejowe z większymi ośrodkami miejskimi tj. Kielce, Kraków i Warszawa. - Obwodnica Włoszczowy od DW 786 do DP0247T9 – częściowo wyprowadzony ruch samochodów ciężarowych z centrum miasta Włoszczowa.	- Brak integracji między różnymi środkami transportu – brak centrum przesiadkowego. - Nieodpowiednia organizacja ruchu w centrum miasta Włoszczowa. - Deficyt miejsc parkingowych w mieście Włoszczowa. - Utrudnienia w przemieszczaniu się dla osób starszych oraz z niepełnosprawnościami w ogólnodostępnych przestrzeniach publicznych. - Brak zbiorowej komunikacji publicznej (miejskiej). - Mała liczba prywatnych przewoźników.

³⁹ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, red. M. Wołek, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 48.

6. Systematycznie modernizowany system oświetlenia ulic. 7. Dobry stan infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury dla ruchu pieszego.	7. Niewystarczająca promocja niezmotoryzowanych form przemieszczania się. 8. Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych, w tym brak połączeń z gminami ościennymi. 9. Brak ścieżek rowerowych o charakterze funkcjonalnym oraz zapewniających dojazd do obiektów rekreacyjnych. 10. Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. 11. Brak poczucia bezpieczeństwa pieszych podczas wykorzystywania chodników wspólnie z rowerzystami. 12. Braki w infrastrukturze publicznej. 13. Niewystarczający stopień obsługi obszarów wiejskich przez komunikację zbiorową. 14. Wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu drogowym. 15. Spadek liczby mieszkańców gminy. 16. Niedostosowana oferta transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. 17. Występujące w centrum Włoszczowy wąskie gardła – zwłaszcza centrum miasta (w obrębie rynku, skrzyżowanie ulic: Partyzantów i Wiśniowej oraz wzdłuż ulicy 1 Maja), wpływające na utrudnienia w płynności ruchu.
SZANSE	ZAGROŻENIA
1. Wzrost świadomości mieszkańców związanej z potrzebą korzystania z transportu zbiorowego. 2. Systemem Handlu Emisjami nakładający obowiązek opłaty za zanieczyszczanie powietrza przez transport. 3. Opracowanie koncepcji sieci ścieżek rowerowych łączących najciekawsze miejsca w gminie. 4. Rosnący trend na zdrowy styl życia mieszkańców, skutkujący zwiększoną ilością podróży pieszych i rowerowych. 5. Wprowadzenie europejskich i krajowych regulacji prawnych odnoszących się do restrykcji w polityce parkingowej. 6. Członkostwo Polski w UE. 7. Wsparcie Komisji Europejskiej na rzecz budowy infrastruktury dla stosowania alternatywnego napędu i zrównoważonych paliw we wszystkich gałęziach transportu. 8. Osiąganie celów klimatycznych przez Polskę i Europę.	1. Wykluczenie komunikacyjne osób starszych i z niepełnosprawnościami. 2. Rezygnacja z transportu publicznego na rzecz samochodów indywidualnych. 3. Nieopłacalność utrzymania transportu zbiorowego. 4. Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania ograniczeń, zwłaszcza w transporcie indywidualnym. 5. Niski poziom świadomości mieszkańców, odnoszący się do negatywnego wpływu indywidualnego ruchu samochodowego na środowisko. 6. Rosnące koszty utrzymania infrastruktury publicznej. 7. Rosnące ceny energii elektrycznej.

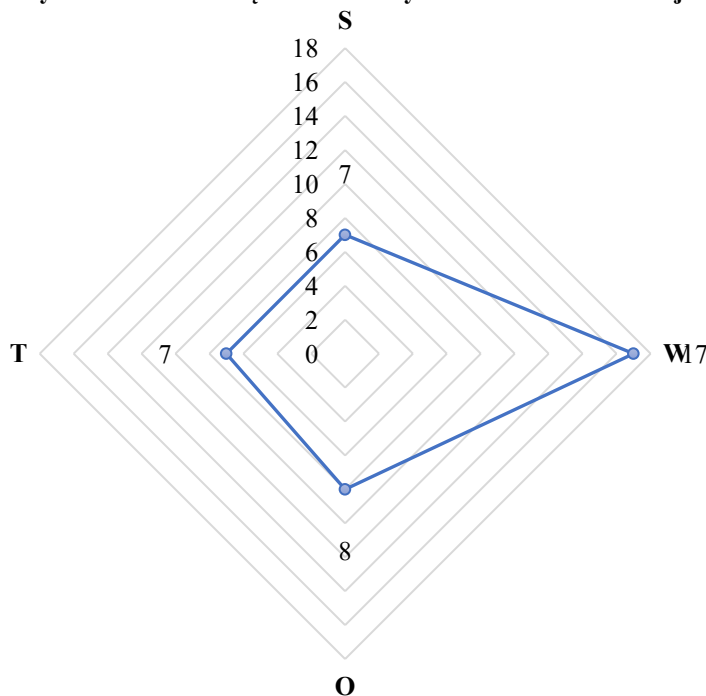
Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzenie analizy SWOT zidentyfikowało kluczowe problemy, wymagające podjęcia konkretnych działań w celu uzyskania nowych i wymiernych efektów, zatem

uwypukliło szereg czynności, które należy podjąć na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.

Skala ciężkości przeprowadzonej analizy SWOT zaprezentowana na wykresie 7 obrazuje jak wiele słabych stron (17) wymaga poprawy na terenie Gminy Włoszczowa. Z drugiej zaś strony wyróżniono wiele szans (8) dających silną podstawę do realizacji procesów zmian zachęcania mieszkańców i użytkowników drogowych do poruszania się środkami transportu innymi niż indywidualne samochody, zatem stanowią narzędzia wymagane do kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Słabe strony warto rozwiązywać poprzez wykorzystywanie zaistniałych możliwości oraz powstrzymywać je przed transformacją w zagrożenia (7). Należy zwracać szczególną uwagę na mocne strony (7) – wskazane jest ich dalsze wzmacnianie dzięki szansom, ale też należy chronić je przed negatywnym wpływem czynników zewnętrznych.

Wykres 7 Macierz ciężkości analizy SWOT mobilność miejska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy SWOT mobilność miejska

Szansami niewątpliwie są pojawiające się trendy proekologiczne na skalę krajową i europejską, definiowane jako wzrost znaczenia transportu zbiorowego, a także popularyzacja ekologicznych rozwiązań transportu publicznego i rowerowego. Warto wykorzystać te trendy w propagowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Ważnymi czynnikami zewnętrznymi są też kierunki rozwoju wynikające z dokumentów wyższego szczebla – podjęcie realizacji modernizacji dróg i kolei, dążenie do ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz działania zmierzające do zwiększenia ruchu rowerowego. Niezaprzeczalnie ogromną szansą jest możliwość ubiegania się o dofinansowanie, szczególnie w aspekcie rozwoju rozwiązań ekologicznych oraz kierowanie środków finansowych na wsparcie infrastruktury transportowej wzmacniającej dostępność wewnątrzregionalną. Atut stanowi również dążenie do osiągnięcia celów klimatycznych w skali kraju i kontynentu.

Na potencjał gminy składają się aspekty odnoszące się do optymalnego położenia w korytarzu sieci komunikacyjnej na szczeblu wojewódzkim i powiatowym. Do mocnych stron obszaru należy również potencjał linii kolejowej o znaczeniu międzyregionalnym, która przebiega przez środek gminy – z północnego wschodu na południowy zachód – oraz dostęp od strony zachodniej Włoszczowy do linii kolejowej międzynarodowej E65, przystosowanej do ruchu pasażerskiego, a także możliwość rozwoju dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym. Ponadto, ze względu na prosty układ komunikacyjny oraz kierowanie znaczących środków finansowych na infrastrukturę transportową, samorządowi udaje się coraz bardziej wyeksponować dostępność wewnątrzgminną. Wszystkie zidentyfikowane mocne strony stanowią wewnętrzne czynniki, na które bezpośredni wpływ ma jednostka samorządu terytorialnego. Aspekty te w sposób szczególny pozwolą na rozwój potencjału transportowego obszaru, z wykorzystaniem wskazanych szans.

Zidentyfikowane słabe strony odnoszą się w sposób szczególny do braków oraz niskiego stopnia rozwinięcia infrastruktury drogowej i rowerowej, deficytu miejsc parkingowych oraz niewystarczającej promocji niezmotoryzowanych form przemieszczania się. Kolejno mają odzwierciedlenie w postaci utrudnień dla osób starszych i z niepełnosprawnościami, braku poczucia bezpieczeństwa pieszych oraz niedostosowania oferty transportu publicznego do potrzeb mieszkańców gminy. Uwagę zwraca również brak centrum komunikacyjnego oraz niewystarczający stopień obsługi obszarów wiejskich przez komunikację zbiorową, co skutkuje spadkiem liczby mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego. Na negatywne uwarunkowania wewnętrzne wpływ mają również: wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu drogowym oraz malejąca liczba mieszkańców.

Ogromną uwagę należy zwrócić na zidentyfikowane zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym osób starszych i z niepełnosprawnościami, nieopłacalność utrzymania infrastruktury publicznej oraz transportu publicznego. Kluczowy element stanowi również rosnąca cena energii elektrycznej, wpływająca negatywnie na koszt transportu osób i towarów.

Warto wspierać aktywność mieszkańców i ich wkład w tworzenie infrastruktury i różnorodnych form mobilności niezmotoryzowanej, gdyż ma to wpływ na wykorzystanie szans i ograniczenie zagrożeń. Należy zwiększać atrakcyjność gminy, w szczególności dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Należy szczególną uwagę zwrócić na zidentyfikowane słabe strony, których eliminacja stanowi najważniejszy czynnik rozwojowy zrównoważonej mobilności miejskiej oraz wywiązywanie się z zapisów niniejszego dokumentu strategicznego. Pozwoli to również na kompatybilną realizację wyznaczonych celów strategicznych poprzez odpowiedni dobór działań.

Biorąc pod uwagę wyniki badań oraz charakterystykę miasta (wielkość, rodzaj zabudowy, układ uliczno-drogowy), możliwe wydaje się wprowadzenie działań ukierunkowanych na promocję transportu publicznego, komunikacji rowerowej oraz ruchu pieszego.

Analiza stanu istniejącego wybranych elementów systemu transportowego Gminy Włoszczowa obejmująca komunikację indywidualną, komunikację zbiorową, analizę polityki

parkingowej oraz system ścieżek rowerowych pozwoliła na określenie kierunków ich dalszego rozwoju.

5. Możliwe scenariusze rozwoju

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Włoszczowa 2024–2030+ określa długoterminowy kierunek rozwoju transportu i mobilności w perspektywie 2030 roku i kolejnych lat. Aby osiągnąć zamierzone cele, konieczne jest uwzględnienie przyszłych wyzwań, które wynikną z obecnych tendencji. Nie wszystkie z nich można skutecznie rozwiązać w krótkim okresie, dlatego Plan musi zawierać strategie długoterminowe i przewidywać potencjalne problemy, które mogą się pojawić w przyszłości.

Przedstawienie różnych wariantów rozwoju systemu transportowego oraz niezależna ocena konsekwencji obecnych działań lub decyzji dotyczących przyszłych interwencji w zakresie mobilności odbywa się na etapie planowania. Scenariusze rozwoju systemu transportowego umożliwiają jednostce samorządu terytorialnego zidentyfikować efekty działań technicznych omawianych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Możliwe scenariusze rozwoju mobilności w Gminie Włoszczowa opracowano z uwzględnieniem konkretnych rozwiązań, mierzalności, wiarygodności, osiągalnych rezultatów oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji. Zachowania komunikacyjne mieszkańców, w tym udział samochodów osobowych w podróżach wewnątrz gminy są jednymi z podstawowych determinantów stanu systemu transportowego w Gminie Włoszczowa. Na zachowania komunikacyjne mieszkańców wpływ mają również czynniki zewnętrzne związane z polityką transportową gminy. Do tych czynników należą m.in. stopień integracji planowania przestrzennego z planowaniem transportu, polityka parkingowa, oferta transportu zbiorowego, rozwiązania dla rowerzystów i pieszych, działania edukacyjne, informacyjne itp.

Przedstawione poniżej scenariusze rozwoju systemu transportowego Gminy Włoszczowa obejmują perspektywę czasową do roku 2030 i kolejne lata. Podstawowym scenariuszem było przeanalizowanie sytuacji obszaru gminy w zakresie dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej (business as usual „nic się nie zmienia” – bieżące działania „minimalny”). Główną przyczyną takiej sytuacji będzie zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców na rzecz potrzeby przemieszczania się na większych odległościach, w związku z koniecznością załatwienia codziennych spraw. Scenariusz ten zakłada ograniczanie lub spowolnienie zadań związanych z rozbudową infrastruktury rowerowej oraz organizacji stref przyjaznych pieszym i rowerzystom. W scenariuszu tym założono również niskie koszty posiadania i użytkowania samochodu, w tym np. brak spójnej polityki parkingowej. Również niewielka promocja i brak świadomości wśród mieszkańców w zakresie ekologicznego przemieszczania się przyczynią się do rozwoju tego scenariusza. Realizacja tego scenariusza może przyczynić się do: zwiększenia emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin (większy udział samochodów indywidualnych), zwiększenia hałasu, zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wydłużenia czasu podróży spowodowanego czasowym lub znacznie spowolnionym ruchem na drogach, gorszej jakości transportu publicznego (zmniejszenia ilości kursów).

W scenariuszu rozwojowym (maksymalnym) założono zwiększenie udziału alternatywnych form przemieszczania się w ruchu drogowym, ograniczając dominację samochodów indywidualnych. Taki wariant przyczyni się do zmniejszenia udziału

samochodów osobowych, a tym samym zwiększenia udziału rowerów oraz transportu zbiorowego na obszarze Gminy Włoszczowa. Odpowiednie zapewnienie dostępu do podstawowych usług publicznych i komercyjnych w zasięgu maksymalnie 20-minutowego dojścia pieszo z miejsca zamieszkania (rozwój idei miasta kompaktowego, 15-minutowego). Realizacja tego scenariusza wymaga szczególnego zaangażowania władz samorządowych gminy, szczególnie w zakresie zrównoważonego transportu, doskonalenia funkcjonalności struktury przestrzennej gminy oraz racjonalnego przekształcania w dostosowywaniu do potrzeb dalszego rozwoju, eliminacji barier urbanistycznych i architektonicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami, wyznaczenia odpowiednio oznakowanych szlaków drogowych i budowy miejsc do wypoczynku w obszarach atrakcyjnych krajobrazowo, a także rozwoju szlaków i infrastruktury uprawiania turystyki pieszej i rowerowej, utrzymania i zwiększenia sprawności funkcjonowania oraz odpowiedniej rozbudowy infrastruktury technicznej, komunikacji oraz prowadzenia działań skłaniających do korzystania z transportu publicznego – parkingi P&R w węzłach przesiadkowych, ograniczenie czasu parkowania lub wprowadzenie opłat parkingowych w celu równoważenia popytu i podaży miejsc parkingowych.

Realizacja tego scenariusza może przyczynić się do: zwiększenia częstotliwości przemieszczania się mieszkańców przy wykorzystaniu rowerów oraz wzrostu ruchu pieszo, skrócenia czasu podróży oraz uspokojenia i zwiększenia przepustowości układu komunikacyjnego, poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, a także do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin (mniejszy udział samochodów indywidualnych w ruchu drogowym).

Założono również scenariusz realistyczny (pośredni), uwzględniający obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze i środowiskowe gminy, które dają niewielkie szanse na osiągnięcie scenariusza rozwojowego w założonym horyzoncie czasowym do 2030 roku. Ważnym aspektem będzie stopniowe wdrażanie działań w ramach *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Włoszczowa na lata 2024–2030+* w celu zmiany zachowań transportowych mieszkańców. W scenariuszu realistycznym założono realizację celów Planu, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznych Gminy Włoszczowa oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli samochodu osobowego w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch samochodowy. Równocześnie będą realizowane działania związane z: rozbudową sieci dróg dla rowerów, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

6. Wizja

Wizja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Włoszczowa na lata 2024–2030+, a także założona do wdrożenia misja, są efektem wspólnych działań wszystkich interesariuszy powiązanych z rozwojem zrównoważonej mobilności na terenie Gminy Włoszczowa. Wizja i Misja obejmują zakładany czas realizacji działań do roku 2030 i kolejne lata.

Wizja

Włoszczowa jako zielone, dostępne i nowoczesne centrum zrównoważonej mobilności gminy, w którym mieszkańcy i odwiedzający mają zapewniony bezpieczny, wygodny i ekologiczny dostęp do usług, pracy, edukacji oraz przestrzeni rekreacyjnych, przy minimalnym wpływie na środowisko i wysokiej jakości życia wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej

Misja

Tworzymy system zrównoważonej mobilności w Gminie Włoszczowa, który zapewnia mieszkańcom bezpieczne, komfortowe i ekologiczne środki transportu, wspiera lokalny rozwój społeczno-gospodarczy oraz minimalizuje niekorzystny wpływ na środowisko. Naszym celem jest integracja różnych form transportu, poprawa dostępności komunikacyjnej i promowanie postaw sprzyjających zdrowemu stylowi życia oraz ochronie klimatu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej definiuje cele i zadania na najbliższe lata (do 2030 roku i kolejne lata). Wizja obszaru odpowiada na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w jakim będą chcieli żyć mieszkańcy gminy. Skupia się przede wszystkim na okresie do 2030 roku oraz długoterminowym horyzoncie czasowym po tej dacie. Wizja stanowi punkt wyjściowy umożliwiający zdefiniowanie celów oraz przypisanych do nich zadań. W wizji zawarto opis pożądanego przyszłości Gminy Włoszczowa, gdzie transport i mobilność ujęto w szerokim kontekście zrównoważonego rozwoju gminy i społeczeństwa. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram zrównoważonego rozwoju: ekonomicznych, gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Uwzględnia m.in. konieczność zmian w zakresie wykorzystania samochodów osobowych w przemieszczaniu się, zapewnienia spójnego układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, dostępności transportowej, cyfryzacji oraz współpracy i promocji na rzecz promowania wykorzystania rowerów do przemieszczania się. Wizja zrównoważonej mobilności Gminy Włoszczowa zakłada stopniowe przekształcenie systemu transportu w kierunku bardziej ekologicznego, dostępnego i nowoczesnego, z myślą o wygodzie mieszkańców oraz ochronie środowiska. Priorytetem będzie zrównoważony rozwój, wspierający zarówno rozwój gospodarczy, jak i jakość życia społeczności lokalnej.

7. Cele strategiczne i operacyjne wraz z planem działań

Ustalenie celów strategicznych oraz działań w odniesieniu do skomplikowanych miejskich oraz wiejskich struktur przestrzenno-funkcjonalnych wymaga precyzyjnego formułowania, zatem posłużono się metodologią SMART⁴⁰, według której formułowane cele powinny być:

- konkretne (*specific*);
- mierzalne (*measurable*);
- osiągalne (*attainable*);
- istotne (*relevant*);
- określone w czasie (*time-based*).

Wyznaczenie celów strategicznych i operacyjnych jest niezbędne do monitorowania i ewaluacji, pozwala także na precyzyjne dopasowanie konkretnych działań. W oparciu o wypracowaną wizję, zdefiniowano główne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących zrównoważonej mobilności. W tabeli 15 przedstawiono zestawienie działań w ramach poszczególnych celów operacyjnych.

⁴⁰ Monitorowanie i ocena. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, CH4ALLENGE – Odpowiedź na kluczowe wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, eltis.org/pl/mobility-plans

WIZJA

Włoszczowa jako zielone, dostępne i nowoczesne centrum zrównoważonej mobilności gminy, w którym mieszkańcy i odwiedzający mają zapewniony bezpieczny, wygodny i ekologiczny dostęp do usług, pracy, edukacji oraz przestrzeni rekreacyjnych, przy minimalnym wpływie na środowisko i wysokiej jakości życia wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej

CEL STRATEGICZNY 1.
Poprawa komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

CEL STRATEGICZNY 2.
Poprawa dostępności komunikacyjnej oraz integracja systemów transportowych

CEL STRATEGICZNY 3.
Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz środowisko naturalne

Cel operacyjny 1.1.
Rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury komunikacyjnej

Cel operacyjny 2.1.
Zintegrowanie różnych form transportu

Cel operacyjny 3.1.
Promowanie ekologicznych środków transportu

Cel operacyjny 1.2.
Poprawa dostępności dla osób o ograniczonej mobilności

Cel operacyjny 2.2.
Wzrost znaczenia transportu kolejowego w obsłudze Włoszczowy

Cel operacyjny 3.2.
Poprawa jakości przestrzeni publicznej

Cel operacyjny 1.3.
Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych

Tabela 15 Zestawienie działań w ramach poszczególnych celów operacyjnych

Nr	DZIAŁANIE
Cel operacyjny 1.1. <i>Rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury komunikacyjnej</i>	
1.1.1.	Budowa nowych przystanków i ujednolicenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej
1.1.2.	Modernizacja i rozbudowa obiektów węzłowych transportu pasażerskiego, takich jak dworce autobusowe i kolejowe
1.1.3.	Budowa, rozbudowa i modernizacja dróg gminnych
1.1.4.	Odciążenie układu drogowego mające na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych poprzez budowę obwodnic
1.1.5.	Uspokojenie ruchu w centrum Włoszczowy
1.1.6.	Prowadzenie analiz niezbędnych do realizacji zrównoważonej polityki parkingowej
1.1.7.	Zakup ekologicznych autobusów do obsługi tras gminnych
Cel operacyjny 1.2. <i>Poprawa dostępności dla osób o ograniczonej mobilności</i>	
1.2.1.	Budowa i przebudowa chodników z uwzględnieniem obniżonych krawężników
1.2.2.	Eliminacja barier architektonicznych w przestrzeniach publicznych i budynkach użyteczności publicznej
1.2.3.	Wyznaczenie większej liczby miejsc parkingowych dla osób z ograniczoną mobilnością
Cel operacyjny 1.3. <i>Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych</i>	
1.3.1.	Zmiana organizacji ruchu sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego
1.3.2.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą
1.3.3.	Rozbudowa sieci ciągów pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w oparciu o audyt stanu obecnego
Cel operacyjny 2.1. <i>Zintegrowanie różnych form transportu</i>	
2.1.1.	Funkcjonalne połączenie dworca kolejowego Włoszczowa Północ z centrum Włoszczowy, m.in. poprzez rozbudowę autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych
2.1.2.	Uruchomienie systemu wypożyczania rowerów
2.1.3.	Wdrożenie elektronicznego systemu obsługi pasażerów
2.1.4.	Wspieranie rozwoju usług transportu indywidualnego, takich jak carsharing, taksówki przydworcowe itp.
Cel operacyjny 2.2. <i>Wzrost znaczenia transportu kolejowego w obsłudze Włoszczowy</i>	
2.2.1.	Poprawa funkcjonalności i estetyki dworca kolejowego Włoszczowa Północ i innych lokalnych stacji
2.2.2.	Budowa i modernizacja dróg dojazdowych i chodników prowadzących do stacji kolejowych
2.2.3.	Zapewnienie płynności przesiadek poprzez koordynację rozkładów jazdy pociągów z kursami lokalnych autobusów
Cel operacyjny 3.1. <i>Promowanie ekologicznych środków transportu</i>	
3.1.1.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego

3.1.2.	Edukacja w zakresie przyczyn zmian klimatu i ograniczenia wpływu transportu na klimat
3.1.3.	Zapewnienie płynności ruchu, likwidacja wąskich gardeł (szczególnie w mieście) w celu poprawy jakości środowiska poprzez redukcję emisji spalin, drgań i hałasu
3.1.4.	Uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych
Cel operacyjny 3.2. <i>Poprawa jakości przestrzeni publicznej</i>	
3.2.1.	Przebudowa oświetlenia ulicznego na rozwiązania energooszczędne przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności oświetlenia
3.2.2.	Poprawa estetyki i mikroklimatu poprzez tworzenie parków i zielonych skwerów w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszych
3.2.3.	Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury – nasadzenia zielni niskiej i wysokiej, zagospodarowanie wód opadowych na miejscu
3.2.4.	Odnowienie rynku, skwerów oraz placów gminnych, z uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów

Źródło: Opracowanie własne

Rozwijanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Gminie Włoszczowa wymagać będzie podjęcia wysiłków w wielu obszarach funkcjonowania gminy. Przede wszystkim w działania powinni być zaangażowani mieszkańcy. Bardzo ważne jest przeprowadzenie starannie zaplanowanych akcji informacyjno-promocyjnych, które będą miały na celu uświadomienie mieszkańcom wagi zrównoważonej mobilności miejskiej, korzyści, jakie niesie za sobą, a także ważności ich uczestnictwa w realizacji wspólnych przedsięwzięć. Zmiana nastawienia mieszkańców, w tym wskazanie ich roli w rozwoju gminy, jest kluczowa w kwestii powodzenia zaplanowanych działań. Dzięki zmianie nawyków transportowych mieszkańców, upowszechnianie zrównoważonej mobilności we Włoszczowie będzie procesem rozwojowym.

Skuteczne promowanie nowej kultury mobilności to przede wszystkim działania komplementarne, obejmujące decyzje dotyczące rozwoju i funkcjonowania gminy. Przedstawiciele poszczególnych jednostek budżetowych oraz wydziałów urzędu gminy, a także projektanci powinni w swojej pracy uwzględniać założenia koncepcji zrównoważonego rozwoju. Ze względu na fakt, że na mobilność mieszkańców wpływa szereg czynników, nie tylko obejmujących ściśle kwestie transportu, ważne jest, by inne decyzje i plany uwzględniały promowanie i stymulowanie rozwoju zrównoważonej mobilności w gminie.

Obok szeroko pojętej edukacji społeczności lokalnej i związanym z tym zwiększeniem świadomości mieszkańców, należy kłaść nacisk na rozwój transportu zbiorowego, aby zwiększyć jego rolę w codziennych podróżach mieszkańców. Działania służące temu obejmują dostosowanie trasy linii i częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb pasażerów oraz generatorów ruchów w mieście (wyniki badań ankietowych potwierdzają te potrzeby), zakup taboru oraz ogólną integrację komunikacji zbiorowej z innymi środkami transportu w gminie. Budowa systemu transportu publicznego alternatywnego do korzystania z samochodów będzie wymagała integracji infrastrukturalnej, przestrzennej i czasowej poprzez skoordynowanie różnych form transportu publicznego oraz inwestycje w tabor autobusowy. Codzienne dojazdy mieszkańców gminy do pracy, sklepu, przychodni czy szkoły odpowiadają za większość ruchu w obszarze. Budowa dostępnego i przyjaznego dla środowiska transportu publicznego to działanie szczególnie ważne w zakresie poprawy sytuacji mobilności w gminie. Niezwykle istotne będzie zapobieganie komunikacyjnego i mobilnego wykluczenia mieszkańców,

a w szczególności Szpitala Powiatowego we Włoszczowie poprzez m.in. zainicjowanie komunikacyjnego połączenia szpitala z kluczowymi lokalizacjami w gminie, tj. dworce PKP, centrum miasta (przystanek autobusowy) oraz wsparcie rozwoju usług transportu indywidualnego, takich jak carsharing, taksówki przydworcowe itp.

Równolegle do rozwoju transportu zbiorowego należy podejmować działania mające na celu zwiększenie ruchu rowerowego w gminie. Przyczyni się do tego: rozbudowa infrastruktury rowerowej poprzez wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, kontrapasów, budowa dróg dla rowerów, uruchomienie systemu rowerów publicznych. Ponadto konieczna jest budowa infrastruktury towarzyszącej, tj. stojaków rowerowych, zadaszonych parkingów rowerowych przy szkołach i budynkach użyteczności publicznej oraz punktów napraw rowerów. Działania te wpłyną na wzrost bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym oraz ułatwią bezpieczne przemieszczanie się rowerem, dzięki czemu sprawniej rozwijana będzie kultura rowerowa w gminie. Efektem tych działań będzie istotna poprawa bezpieczeństwa rowerzystów oraz zwiększenie udziału ruchu rowerowego. Obecnie na obszarze gminy nie są prowadzone pomiary natężenia ruchu rowerowego. Z tego względu niezwykle istotne powinno być planowanie tras ścieżek rowerowych wraz z prowadzeniem analiz ruchu w tym zakresie.

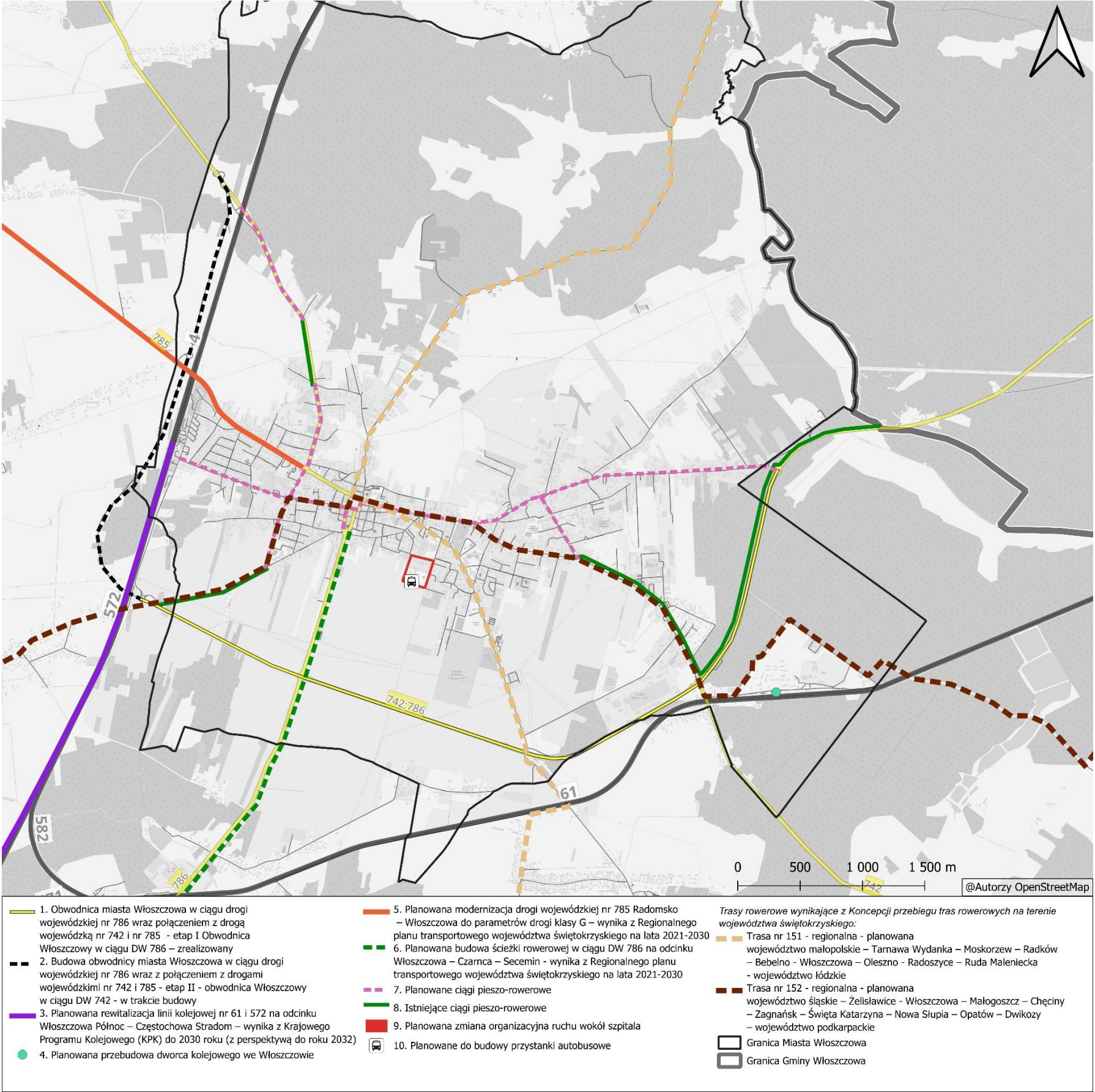
Rozwój oraz utrzymanie infrastruktury drogowej są jednym z podstawowych działań samorządu. W planach dotyczących infrastruktury drogowej istotne jest uwzględnianie rozbudowy sieci drogowej, jednak w taki sposób, aby nie powodowała ona zwiększonego ruchu na drogach. Przebudowa dróg powinna uwzględniać możliwości budowania ciągów rowerowych, zwiększania bezpieczeństwa na drodze oraz minimalizowania hałasu generowanego przez pojazdy poruszające się po drogach. Ważne jest wydzielenie w mieście strefy, w której ograniczony zostanie ruch samochodów ciężarowych, z wyjątkiem ruchu w określonych godzinach samochodów dostawczych. We Włoszczowie kluczowym elementem jest realizacja inwestycji w zakresie budowy obwodnic. Zrealizowana została inwestycja związana z budową obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 wraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 742 i nr 785 – etap I obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 786. Obecnie wykonywany jest II etap – budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 742 i 785 – obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 742. Jednak inwestycje te nie rozwiązują w pełni problemów związanych z ruchem tranzytowym w centrum miasta. W przyszłości gmina będzie dążyć do opracowania koncepcji związanej z wyłączeniem ruchu tranzytowego z ul. Przedborskiej poprzez budowę łącznika poza miastem pomiędzy ul. Przedborską a ul. Młynarską.

W kontekście zrównoważonej mobilności miejskiej znaczący wpływ na funkcjonowanie i efektywność transportu ma ukształtowanie oraz organizacja przestrzeni publicznej. Dlatego tak ważne jest zaplanowanie działań integrujących mobilność w gminie z innymi aspektami planistycznymi. Planowanie zintegrowane zapewni lepszą jakość życia oraz większą efektywność samorządu. Istotnym elementem skutecznego i spójnego planowania jest zapewnienie dostępności transportowej dla nowo powstającej zabudowy. Kształtowanie zwartych struktur urbanistycznych pozwala na eliminację negatywnych zjawisk przestrzennych oraz umożliwia zapewnienie bardziej konkurencyjnej i efektywnej komunikacji publicznej, która stanowi niezbędny filar zrównoważonej mobilności.

Dodatkowo realizacja działań wpływających na poprawę jakości przestrzeni publicznej Włoszczowy przyczyni się nie tylko do wzrostu udziału podróży pieszych w przemieszczaniu się, lecz także do rozwoju gospodarczego i lepszej jakości życia. W tej kwestii niezbędne jest podejmowanie działań priorytetyzujących zrównoważone formy transportu (ruch pieszy, rowerowy i autobusowy), ograniczanie ruchu samochodowego w centrum Włoszczowy i poprawa dostępności miasta dla mieszkańców całej gminy, w tym likwidacja barier architektonicznych utrudniających poruszanie się. Wdrażanie takich działań może spotkać się z niezadowolaniem określonej grupy mieszkańców, zwłaszcza, jeśli dotyczyć one będą ograniczania możliwości parkowania, wprowadzenia strefy płatnego parkowania, jak również większej kontroli przestrzegania zasad ruchu drogowego. Podobnie, niepopularne mogą być decyzje obejmujące ograniczanie ruchu samochodowego, jednocześnie dając priorytet pieszym, rowerzystom i/lub transportowi zbiorowemu. W celu uzyskania poparcia społecznego będzie niezbędna szeroka i głęboka kampania edukacyjno-promocyjna, uzasadniająca konieczność wprowadzania takich zmian.

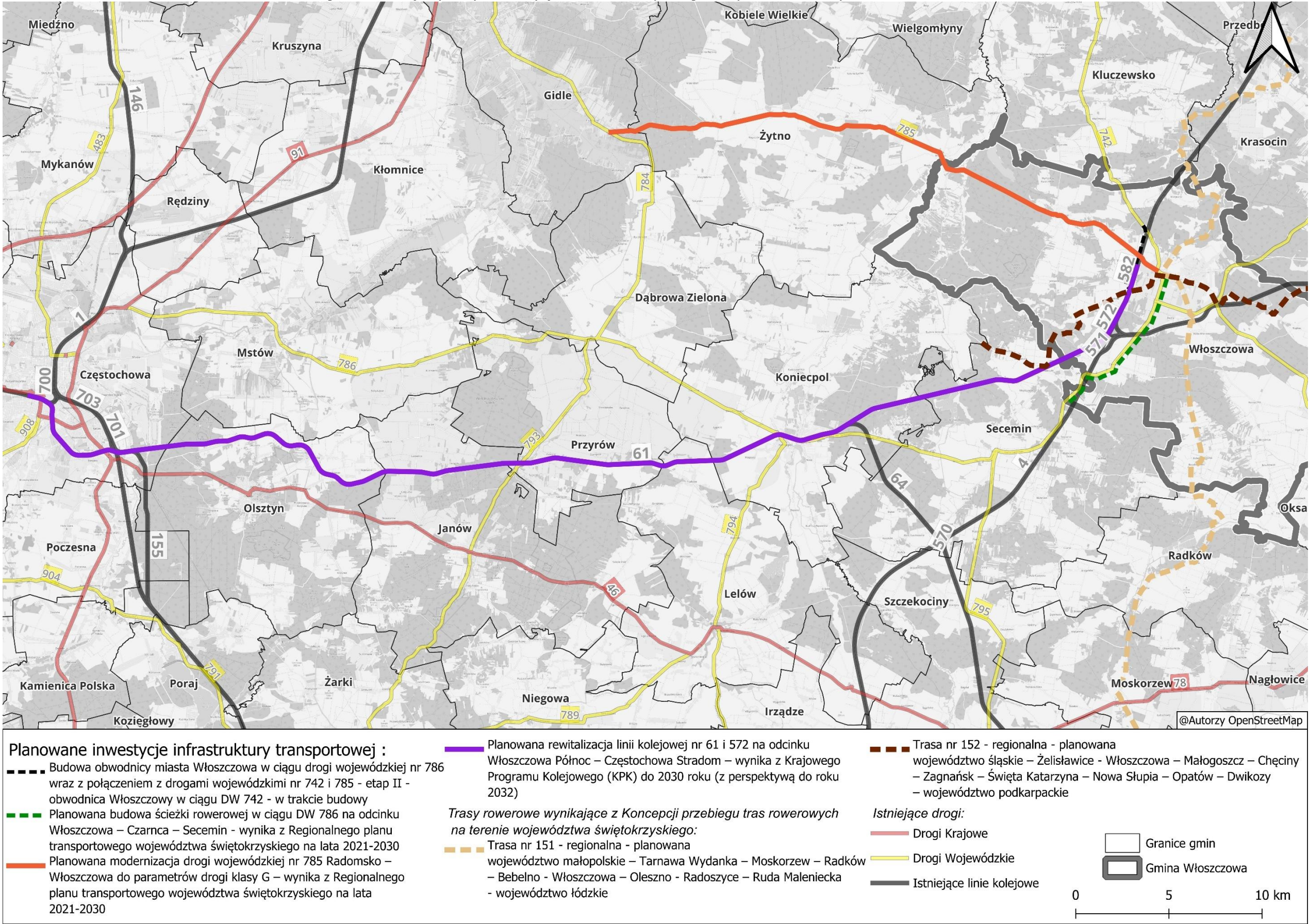
Na poniższych mapach przedstawiono lokalizację postulowanych i planowanych inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej na terenie miasta Włoszczowa (mapa 8) i na terenie Gminy Włoszczowa (mapa 9) – należy ją traktować jako przybliżoną.

Mapa 8 Lokalizacja wybranych inwestycji w infrastrukturę transportową na terenie miasta Włoszczowa do 2030 roku



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 9 Lokalizacja wybranych inwestycji w infrastrukturę transportową na terenie Gminy Włoszczowa do 2030 roku



Źródło: Opracowanie własne

8. Zasady realizacji założeń Planu

Plan jest dokumentem strategicznym, który wyznacza cele oraz działania do realizacji w celu poprawy komfortu życia mieszkańców. Inwestycje oraz przedsięwzięcia realizowane w ramach Planu pozwolą na osiągnięcie celów strategicznych opisanych w niniejszym dokumencie. Cele strategiczne zgodne są z innymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi. Realizacja niektórych celów wymaga dodatkowego wsparcia finansowego z uwagi na wysokie koszty. Głównym źródłem finansowania będą programy operacyjne i inne środki zewnętrzne.

Potencjalne źródła finansowania to:

- środki Unii Europejskiej – fundusze strukturalne i inwestycyjne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Instrument „Łącząc Europę”;
- środki budżetu państwa – przewidziane na współfinansowanie projektów oraz jako niezależne źródło finansowania;
- środki budżetów samorządów – wojewódzkich, powiatowych i gminnych – na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania;
- inne środki publiczne – np. fundusze celowe;
- środki prywatne – np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

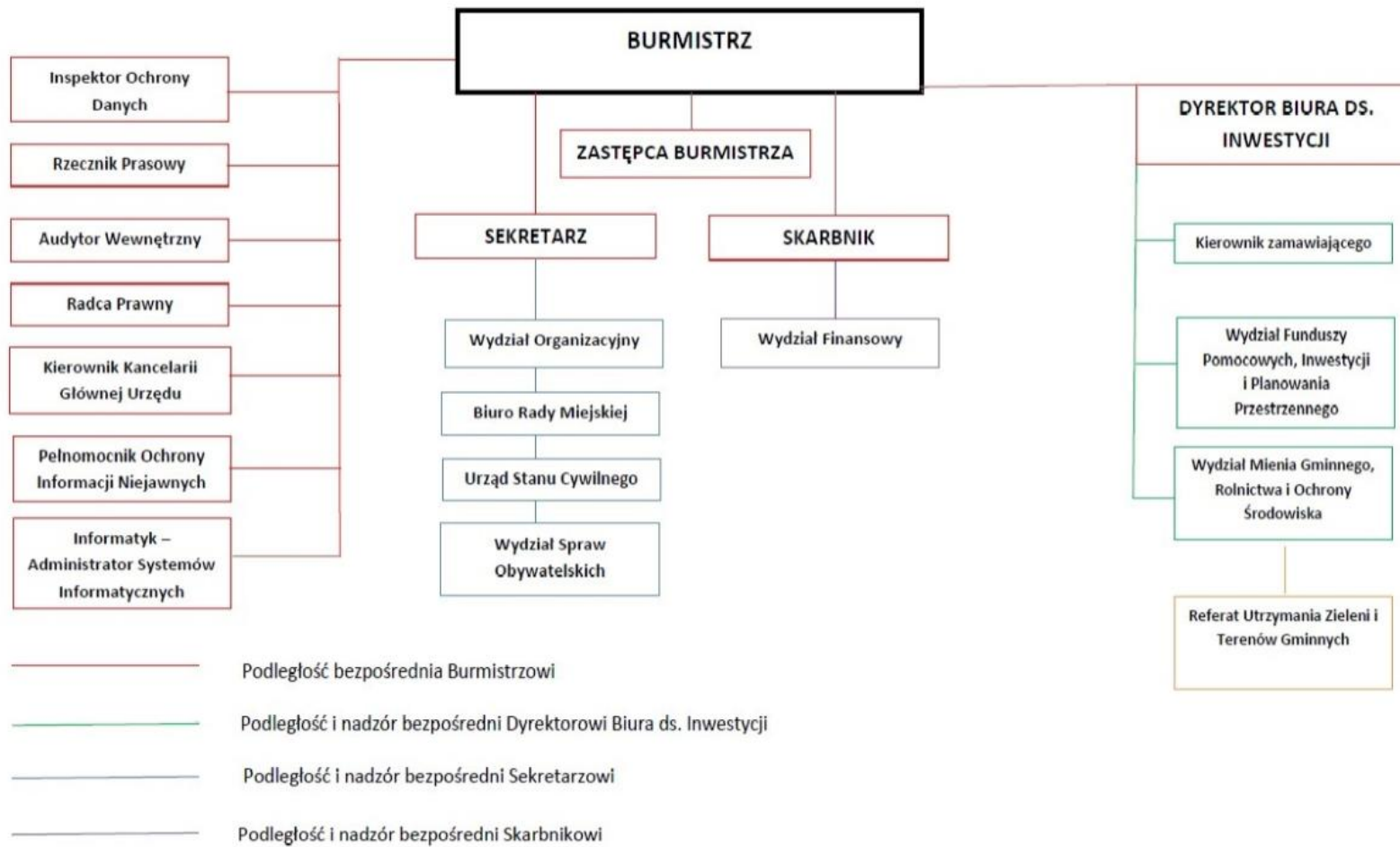
Niniejszy dokument jest Planem, co oznacza, że jego założenia powinny być wdrażane oraz monitorowane. Po uchwaleniu Planu, powinien on być realizowany etapami. Plan powinien być realizowany przez samorząd w porozumieniu z mieszkańcami i w drodze konsultacji społecznych.

Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu

W strukturach Gminy Włoszczowa funkcjonują wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, do których kompetencji należy także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Za realizację Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Włoszczowa w zakresie działań realizowanych w granicach gminy odpowiedzialna jest jednostka samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne (schemat 1).

Schemat 1 Struktura organizacyjna Urzędu Gminy Włoszczowa



Źródło: Załącznik do Zarządzenia Nr 120.27.2022 Burmistrza Gminy Włoszczowa z dnia 8 listopada 2022 r.

9. Monitoring, ocena, ewaluacja

Monitoring jest kluczowym elementem każdego dokumentu strategicznego. Celem monitoringu jest kontrola rzeczowej realizacji dokumentu, która polega na analizie stopnia osiągnięcia wskaźników czy stopnia realizacji budżetu.

Monitoring realizacji uwidacznia konieczność wprowadzania zmian w dokumencie i jego modyfikacji. Dane pozyskiwane w ramach monitoringu są podstawą do przeprowadzenia badania ewaluacyjnego, które ma na celu poprawę jakości, skuteczności i spójności realizacji Planu w odniesieniu do konkretnych problemów Gminy Włoszczowa, z jednoczesnym uwzględnieniem celów strategicznych podejmowanych działań. Ewaluacja służy sprawdzeniu, czy w wyniku podejmowanych działań uzyskano spodziewane rezultaty oraz czy przełożyły się one na osiągnięcie wyznaczonych celów strategicznych.

Działania w zakresie monitorowania i oceny dostarczają danych na temat postępów w realizacji procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz wpływu działań zintegrowanej polityki transportowej. Działania te są przeprowadzane przed, w trakcie i po wdrożeniu działań transportowych. Zapewnienie regularnych informacji dla decydentów, potencjalnych instytucji finansujących i lokalnych interesariuszy, może pomóc wykazać, że Plan zapewnił, lub zapewni w przyszłości, korzyści dla społeczeństwa.

Ponadto monitoring pokazuje, czy Plan ma dobry stosunek jakości do ceny, czy warto go kontynuować, lub też czy wymaga modyfikacji, by odnieść sukces. Systematyczne monitorowanie i ocena zwiększają efektywność procesu planowania i realizacji działań, przyczyniają się do optymalizacji wykorzystania zasobów oraz dostarczają empirycznych dowodów dla przyszłego planowania i oceny działań transportowych.

Typowe wyzwania dla efektywnego wykorzystania monitorowania i oceny to ograniczone zasoby finansowe i kadrowe oraz nieodpowiedni poziom wiedzy technicznej w odniesieniu do określania wskaźników wydajności, pozyskiwania, gromadzenia, przetwarzania i interpretacji danych. Problem stanowią również nieefektywne praktyki w monitorowaniu i ocenie.

Zestawienie wskaźników zawarte w tabeli 16 będzie stanowić logiczne uzupełnienie systemu monitoringu powiązanego z planem działań. Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, by pozwalały na ocenę stopnia realizacji określonych celów strategicznych.

Tabela 16 Zestawienie wskaźników ewaluacji efektów realizacji celów strategicznych

Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działanie	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Jednostka zbierająca dane	Wartość docelowa do 2030 r.
Cel strategiczny 1. Poprawa komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego	Cel operacyjny 1.1. Rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury komunikacyjnej	1.1.1.	Liczba nowych / zmodernizowanych / ujednoliconych przystanków komunikacyjnych	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	20
		1.1.2.	Liczba zmodernizowanych / rozbudowanych obiektów węzłowych transportu pasażerskiego	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
		1.1.3.	Długość wybudowanych, rozbudowanych i zmodernizowanych dróg gminnych	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	10
		1.1.4.	Długość wybudowanych obwodnic	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	11,5
		1.1.5.	Długość ulic o uspokojonym ruchu	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1,5
		1.1.6.	Liczba przeprowadzonych analiz, badań dotyczących polityki parkingowej	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
		1.1.7.	Liczba autobusów zeroemisyjnych / niskoemisyjnych obsługujących teren gminy	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1

	Cel operacyjny 1.2. <i>Poprawa dostępności dla osób o ograniczonej mobilności</i>	1.2.1.	Długość wybudowanych / przebudowanych / zmodernizowanych chodników uwzględniająca potrzeby osób o ograniczonej mobilności	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	3
		1.2.2.	Liczba zlikwidowanych barier architektonicznych w budynkach i przestrzeniach publicznych	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	3
		1.2.3.	Liczba nowo powstałych miejsc parkingowych dla osób z ograniczoną mobilnością	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	2
	Cel operacyjny 1.3. <i>Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych</i>	1.3.1.	Liczba wprowadzonych udogodnień dla pieszych i rowerzystów sprzyjająca bezpieczeństwu w ruchu drogowym	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
		1.3.2.	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	5
		1.3.3.	Długość wybudowanych / przebudowanych / zmodernizowanych ciągów pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	3
Cel strategiczny 2. <i>Poprawa dostępności komunikacyjnej oraz integracja systemów transportowych</i>	Cel operacyjny 2.1. <i>Zintegrowanie różnych form transportu</i>	2.1.1.	Długość wybudowanej lub zmodernizowanej infrastruktury drogowej lub pieszo-rowerowej łączącej dworzec kolejowy Włoszczowa Północ z centrum Włoszczowy	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1,4
		2.1.2.	Liczba uruchomionych systemów wypożyczania rowerów	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1

Cel strategiczny 3. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz środowisko naturalne		2.1.3.	Liczba wdrożonych elektronicznych systemów obsługi pasażerów	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
		2.1.4.	Liczba wspartych usług transportu indywidualnego	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	2
	Cel operacyjny 2.2. Wzrost znaczenia transportu kolejowego w obsłudze Włoszczowy	2.2.1.	Powierzchnia zmodernizowanych lub odnowionych przestrzeni publicznych na dworcach / stacjach kolejowych	[ha]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
		2.2.2.	Długość wybudowanych / zmodernizowanych dróg / chodników prowadzących do stacji kolejowych	[km]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
		2.2.3.	Liczba przeprowadzonych spotkań lub konsultacji pomiędzy operatorami transportu kolejowego i lokalnego	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
	Cel operacyjny 3.1. Promowanie ekologicznych środków transportu	3.1.1.	Liczba kampanii i wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	3
3.1.2.		Liczba opracowanych materiałów edukacyjnych dotyczących zmian klimatu i zrównoważonego transportu	[szt.]	Wydział Mienia Gminnego, Rolnictwa i Ochrony Środowiska	2	
3.1.3.		Liczba przeprowadzonych audytów środowiskowych w obszarach zidentyfikowanych jako źródła wąskich gardeł	[szt.]	Wydział Mienia Gminnego, Rolnictwa i Ochrony Środowiska	2	

		3.1.4.	Liczba powstałych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych	[szt.]	Wydział Funduszy Pomocowych, Inwestycji i Planowania Przestrzennego	1
	Cel operacyjny 3.2. Poprawa jakości przestrzeni publicznej	3.2.1.	Liczba wymienionego oświetlenia ulicznego na energooszczędne	[szt.]	Wydział Mienia Gminnego, Rolnictwa i Ochrony Środowiska	1 500
		3.2.2.	Powierzchnia nowo powstałych parków i zielonych skwerów	[ha]	Wydział Mienia Gminnego, Rolnictwa i Ochrony Środowiska	1
		3.2.3.	Powierzchnia przestrzeni objętej zielono-niebieską infrastrukturą	[ha]	Wydział Mienia Gminnego, Rolnictwa i Ochrony Środowiska	0,5
		3.2.4.	Powierzchnia odnowionych przestrzeni publicznych (rynek, skwery, place gminne)	[ha]	Wydział Mienia Gminnego, Rolnictwa i Ochrony Środowiska	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Włoszczowa

Źródło powyższych wskaźników stanowi wewnętrzny system indywidualnej ewidencji prowadzonej przez Urząd Gminy Włoszczowa.

Monitorowanie wykonalności wskaźników określonych w powyższym zestawieniu powinno być wykonywane w cyklu trzyletnim. Zatem podczas okresu obowiązywania niniejszego dokumentu strategicznego należy wykonać dwa zbiorcze zestawienia tabelaryczne, które stanowić będą monitoring wywiązywania się z osiągnięcia celów strategicznych. Ostatni monitoring stanu wywiązywania się gminy z założeń Planu powinien być wykonany po okresie obowiązywania niniejszego dokumentu strategicznego, w celu wykazania, iż wszystkie cele strategiczne zostały osiągnięte, z uwzględnieniem identyfikacji napotkanych trudności podczas wdrażania.

Poprzez regularne monitorowanie i ewaluację, problemy można zidentyfikować wcześniej, a adaptacje mogą być wykonane. Modyfikację należy zastosować w zależności od indywidualnej sytuacji i kontekstu lokalnego. Elastyczność jest potrzebna podczas procesu wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, aby zagwarantować, że nowe osiągnięcia i spostrzeżenia zostaną podjęte w celu uwzględnienia zmiennych wartości czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Powody dostosowania wdrażania środków mogą obejmować czynniki wewnętrzne związane z planowaniem (np. czas lub budżet) lub różnego rodzaju czynniki zewnętrzne (np. publiczny sprzeciw wobec działania, władza ustawodawcza, procesy regulacyjne lub działania planistyczne, nowe technologie itp.). Monitoring i ewaluacja mają na celu identyfikację problemów, tzw. wąskich gardeł i innych wyzwań do terminowej realizacji. Należy śledzić postępy w osiąganiu celów, dostosowywać do nowych technologii, regulacji prawnych, możliwości finansowych lub uwarunkowań politycznych, należy skorelować oraz zoptymalizować proces wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Włoszczowa.

Jeżeli napotkana zostanie trudność w działaniach wdrożeniowych, cechująca się silnym sprzeciwem, rozważyć należy przekształcenie działań w tymczasowy eksperyment, który zostanie odpowiednio oceniony po pewnej jednostce czasowej, a następnie ulegnie zachowaniu lub przerwaniu – w zależności od wyników. Często wątpliwość maleje, kiedy społeczność lokalna przyzwyczaja się do zmian oraz gdy zobaczy, jakie korzyści zyskuje.

Spis tabel

Tabela 1 Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej	7
Tabela 2 Nawiązanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do dokumentów strategicznych i planistycznych.....	8
Tabela 3 Saldo migracji na 1 000 ludności w Gminie Włoszczowa w porównaniu do powiatu włoszczowskiego, województwa świętokrzyskiego i Polski w latach 2018–2023	27
Tabela 4 Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości wpisane do rejestru REGON w Gminie Włoszczowa.....	31
Tabela 5 Zestawienie liczby osób i lokali mieszkalnych, budynków oświaty oraz szpitali eksponowanych na hałas w poszczególnych przedziałach stref imisji dla wskaźników LDWN i LN dla odcinka drogi 786	40
Tabela 6 Średni dobowy ruch roczny obliczony w GPR 2015 i GPR 2020/21	48
Tabela 7 Struktura rodzajowa oraz udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2020/21 na odcinkach dróg wojewódzkich przebiegających przez Gminę Włoszczowa	49
Tabela 8 Ścieżki dla pieszych współistniejące ze ścieżkami rowerowymi.....	53
Tabela 9 Połączenia realizowane przez prywatnych przewoźników na obszarze Gminy Włoszczowa	53
Tabela 10 Ruch samochodów ciężarowych i dostawczych na drogach w Gminie Włoszczowa	54
Tabela 11 Liczba zarejestrowanych pojazdów na terenie Gminy Włoszczowa w roku 2023	56
Tabela 12 Zestawienie zdarzeń drogowych, liczby osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2018–2023 na terenie Gminy Włoszczowa.....	56
Tabela 13 Model analizy SWOT.....	60
Tabela 14 Analiza SWOT – mobilność miejska	60
Tabela 15 Zestawienie działań w ramach poszczególnych celów operacyjnych.....	70
Tabela 16 Zestawienie wskaźników ewaluacji efektów realizacji celów strategicznych	79

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba ludności ogółem w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023	26
Wykres 2 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023	27
Wykres 3 Przyrost naturalny na 1 000 ludności w Gminie Włoszczowa w latach 2018–2023	28
Wykres 4 Prognozowane zmiany struktury ludności na terenie Gminy Włoszczowa.....	29
Wykres 5 Udział % bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w Gminie Włoszczowa w porównaniu do województwa świętokrzyskiego i Polski w latach 2018–2023	32

Wykres 6 Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie włoszczowskim w latach 2015–2022	50
---	----

Spis map

Mapa 1 Formy ochrony przyrody na terenie Gminy Włoszczowa	34
Mapa 2 Zasięg obszarów przekroczeń rocznego poziomu docelowego B(a)P w pyłe zawieszonym PM10, określonego ze względu na ochronę zdrowia ludzi w województwie świętokrzyskim w roku 2023	37
Mapa 3 Zasięg obszarów przekroczeń poziomu celu długoterminowego (wskaźnika AOT40) dla ozonu ustanowionego ze względu na ochronę roślin w województwie świętokrzyskim w roku 2023.....	38
Mapa 4 Generatory ruchu na terenie miasta Włoszczowa	42
Mapa 5 Główna sieć komunikacyjna na terenie Gminy Włoszczowa	44
Mapa 6 Czas dojazdu z Gminy Włoszczowa do wybranych miast.....	45
Mapa 7 Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego.....	47
Mapa 8 Lokalizacja wybranych inwestycji w infrastrukturę transportową na terenie miasta Włoszczowa do 2030 roku	74
Mapa 9 Lokalizacja wybranych inwestycji w infrastrukturę transportową na terenie Gminy Włoszczowa do 2030 roku	75

Spis schematów

Schemat 1 Struktura organizacyjna Urzędu Gminy Włoszczowa	77
---	----