Projekt

UCHWAŁA NR IX/...../2025
RADY POWIATU WODZISŁAWSKIEGO

z dnia 30 stycznia 2025 r.

w sprawie zmiany uchwały Rady Powiatu Wodzisławskiego Nr XXVIII/294/2021 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 107) w związku z art. 9 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 2778), po przeprowadzeniu konsultacji z mieszkańcami powiatu wodzisławskiego,

Rada Powiatu Wodzisławskiego
uchwala, co następuje:

§ 1. Zmienia się uchwałę Rady Powiatu Wodzisławskiego Nr XXVIII/294/2021 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego” (Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego z 2021 r. poz. 3254 oraz z 2023 r. poz. 4603) w ten sposób, że załącznik do uchwały wymienionej w § 1 otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Wodzisławskiego.

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

Załącznik do uchwały Nr IX/...../2025
Rady Powiatu Wodzisławskiego
z dnia 30 stycznia 2025 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego.

POWIAT WODZISŁAWSKI

Opracował:
Damian Knura

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA .....

1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego .....

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminach objętych planem transportowym .....

3. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek wyższego szczebla .....

4. Charakterystyka powiatu wodzisławskiego .....

4.1. Transport publiczny i jego problemy .....

4.2. Położenie geograficzne .....

4.3. Charakterystyka sieci drogowej .....

4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza .....

4.5. Struktura bezrobocia .....

4.6. Struktura demograficzna .....

4.7. Komunikacja indywidualna .....

4.8. Komunikacja publiczna .....

4.8.1. Infrastruktura kolejowa .....

4.8.2. Infrastruktura drogowa .....

4.8.2.1. Dworce autobusowe .....

4.8.2.2. Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych .....

4.8.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu) .....

5. Stan zagospodarowania przestrzennego .....

5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju .....

5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego .....

5.3. Plan zagospodarowania gminy Godów .....

5.4. Plan zagospodarowania gminy Gorzyce .....

5.5. Plan zagospodarowania gminy Lubomia .....

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych .....

7. Sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego .....

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności .....

9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych .....

10. Zasady organizacji rynku przewozów .....

11. Standardy usług przewozowych .....

12. System informacji dla pasażerów .....

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....

14. Podsumowanie .....

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA .....

1. Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wodzisławski. .....

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego

Najważniejsze pojęcia i definicje używane w niniejszym opracowaniu:

Lp.	Pojęcie	Opis
1.	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, akt prawa miejscowego określający w szczególności: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2.	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

3.	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4.	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie powiatu wodzisławskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 12 ust. 5 tej ustawy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego).

Powyższa ustawa zasadniczo zmieniła podejście do sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Założyła przede wszystkim, że wykonywanie regularnego przewozu osób będzie odbywało się w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie leży w gestii właściwego organizatora. Przewozy te zostały nazwane „przewozami o charakterze użyteczności publicznej". Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego dano możliwość korzystania z pewnych instrumentów, za pomocą których może interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie w ramach rekompensaty dla operatora), tak by zapewnić świadczenie usług niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego, których wykonywanie na zasadach rynkowych jest nieopłacalne. Zgodnie z ustawą przewozy fizycznie wykonuje operator publicznego transportu zbiorowego na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług. Należy podkreślić, że w ustawie wyraźnie rozróżniono wykonywanie usług przez operatora od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcę, który wykonuje przewozy „komercyjne" niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów.

Podstawą organizowania przewozów wykonywanych przez operatora uczyniono dokument zwany Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, zwany w dalszej części opracowania „planem transportowym".

Plan transportowy został opracowany w celu zapewnienia zrównoważonego oraz uwzględniającego oczekiwania społeczne procesu rozwoju i organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jest to bardzo istotne, gdyż to właśnie między innymi jakość systemu transportowego decyduje o jakości życia mieszkańców, a także o warunkach rozwoju gospodarczego obszaru objętego planem transportowym.

Plan transportowy jest dokumentem ułatwiającym władzom samorządowym (organizatorom transportu) podejmowanie decyzji, które będą wpływać na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu. Wykonywanie zadań związanych z transportem publicznym wynika nie tylko z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, lecz także z ustaw „ustrojowych" poszczególnych jednostek samorządu. I tak jednym z zadań powiatu, które zostało określone w art. 4 ustawy o samorządzie powiatowym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji pomiędzy miejscowościami w powiecie (z wyłączeniem gmin, które utworzyły w tym celu związek międzygminny). Powiatowe przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

W dużych aglomeracjach, gdzie publiczny transport drogowy osób jest rozwinięty, autobusowe przewozy pasażerskie stanowią główny trzon całego transportu osób. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuacja w powiecie wodzisławskim do 2011 r. była niestety odmienna, gdyż w wyniku wieloletnich zaniedbań i braku systemowych rozwiązań transport autobusowy znacząco podupadł, a społeczeństwo zostało skutecznie zniechęcone do korzystania z transportu publicznego. Odbywało się to między innymi poprzez systematyczną likwidację kursów komunikacji międzymiastowej (pekaesowej) oraz złą jakość taboru, którym przewozy były wykonywane. Taką politykę w tamtym okresie prowadziło między innymi Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rybniku – monopolista na rynku przewozów w obszarze powiatu wodzisławskiego. Zakończył on wykonywanie przewozów na obszarze powiatu w lipcu 2011 r.

Od 1 sierpnia 2011 r. sytuacja w transporcie powiatowym uległa radykalnej zmianie. Dzięki działaniom samorządu powiatowego, we współpracy z gminami: Godów, Gorzyce i Lubomia, została zorganizowana stabilna i rzetelnie obsługiwana sieć połączeń autobusowych w komunikacji powiatowej. Dzięki wieloletnim działaniom, które skupiały się głównie na odbudowie zaufania mieszkańców do korzystania z komunikacji autobusowej, transport ten stał się popularnym sposobem przemieszczania się wielu mieszkańców powiatu. Obecnie całość działań samorządu powiatowego skupia się na stałym podnoszeniu jakości oferowanych usług powiatowego transportu publicznego. Odbudowa zaufania do tej formy transportu była procesem powolnym i w głównej mierze była zależna od przejrzystej i sprawnej realizacji przyjętych zadań transportowych przez samorząd powiatowy i samorządy gminne.

Opracowując plan transportowy przede wszystkim należy mieć na względzie jego szczegółowe cele:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów;
- integrację systemu transportowego;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki danego obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa drogowego;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zmiana zachowań transportowych stanowi zamierzony cel polityki transportowej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Jej cele współbrzmią z innymi politykami sektorowymi:

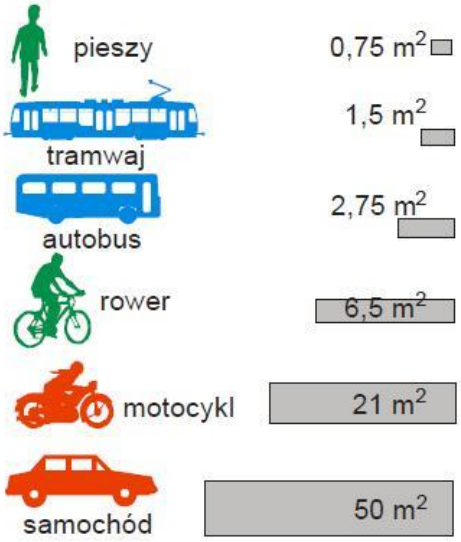
- z polityką ochrony środowiska łączy się kwestia redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu;

- z polityką zdrowotną wspólnym mianownikiem jest, zwiększenie wysiłku fizycznego, choćby związanego z koniecznością przejścia stu metrów na przystanek, dzięki któremu podnosi się sprawność fizyczną;

- z polityką przestrzenną łączy ją wzrost wartości nieruchomości na obszarach, które uzyskują szybkie połączenie komunikacją publiczną, czy też poprzez efektywniejsze wykorzystanie ograniczonego dobra, jakim jest przestrzeń miejska;

- na politykę rozwoju lokalnego transport publiczny wpływa poprzez możliwość optymalizacji kosztów ponoszonych przez gminy – zapewnia się mobilność mieszkańcom w zdecydowanie tańszy sposób, niż poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej.

Poniżej przedstawiono porównanie zajęcia przestrzeni przez osobę korzystającą z różnych form przemieszczania się przy zachowaniu bezpiecznych dystansów, z przedstawionych danych widać, że transport publiczny jest jedną z najbardziej korzystnych form przemieszczania się pod kątem zajmowania „cennej" obecnie przestrzeni publicznej.



Rys. nr 1. Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby.

(źródło: Botma H., Papendrecht H. (1991): „Trafic Operation of Bicycle Trafic", Transportation Research Record,)

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy winien określać:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przy opracowywaniu planu transportowego należy przede wszystkim uwzględnić:
- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju i województwa;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie komunikacji publicznej;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji powiatowej;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną powiatu wodzisławskiego;
- dane z jednostek samorządowych;
- publikacje gospodarcze (branżowe).

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminach objętych planem transportowym

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze powiatu wodzisławskiego wykonuje od sierpnia 2011 r. Starosta Wodzisławski.

Analizując potrzeby oraz oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomiczne, organizacyjne, administracyjne organizatora ustalono, że sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej obejmie obszar wybranych gmin powiatu wodzisławskiego niebędących członkami MZK tj.: Godowa, Gorzyc i Lubomi.

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze gmin objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Wodzisławia Śląskiego, gdzie znajduje się większa

część instytucji generujących ruch pasażerów. W związku z rozmieszczeniem w powiecie placówek oświatowych należy zapewnić dodatkowo połączenia z gmin: Gorzyce i Lubomia do Pszowa i Rydułtów. Mając na uwadze obserwowane powiazania społeczno-gospodarcze mieszkańców gminy Godów z Jastrzębiem-Zdrój i mieszkańców gminy Lubomia z Raciborzem, przewozy powinny być wykonywane również do „stolic" sąsiednich powiatów. W celu realizacji wszystkich założeń siatki komunikacyjnej niezbędne było zawarcie przez Powiat Wodzisławski porozumień z Jastrzębiem-Zdrojem – miastem na prawach powiatu oraz z Powiatem Raciborskim, które pozwoliły na realizację transportu publicznego na wybranych liniach komunikacyjnych również na obszarze sąsiednich powiatów.

Ograniczenie sieci komunikacyjnej do obszaru trzech w/w gmin, jest spowodowane członkostwem pozostałych gmin powiatu wodzisławskiego, to jest: Pszowa, Radlina, Rydułtów, Mszany i Marklowic w Międzygminnym Związku Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Na obszarze tych gmin, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie – podmiotem zobowiązanym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jest zarząd związku międzygminnego. Ponadto podkreślić należy, iż na terenie gminy Wodzisław Śląski od stycznia 2013 r. organizatorem komunikacji jest Prezydent Miasta.

Plan sieci komunikacyjnej w przewozach powiatowych został przedstawiony w dalszej części niniejszego opracowania.

Sieć ta ma za zadanie zapewnić:

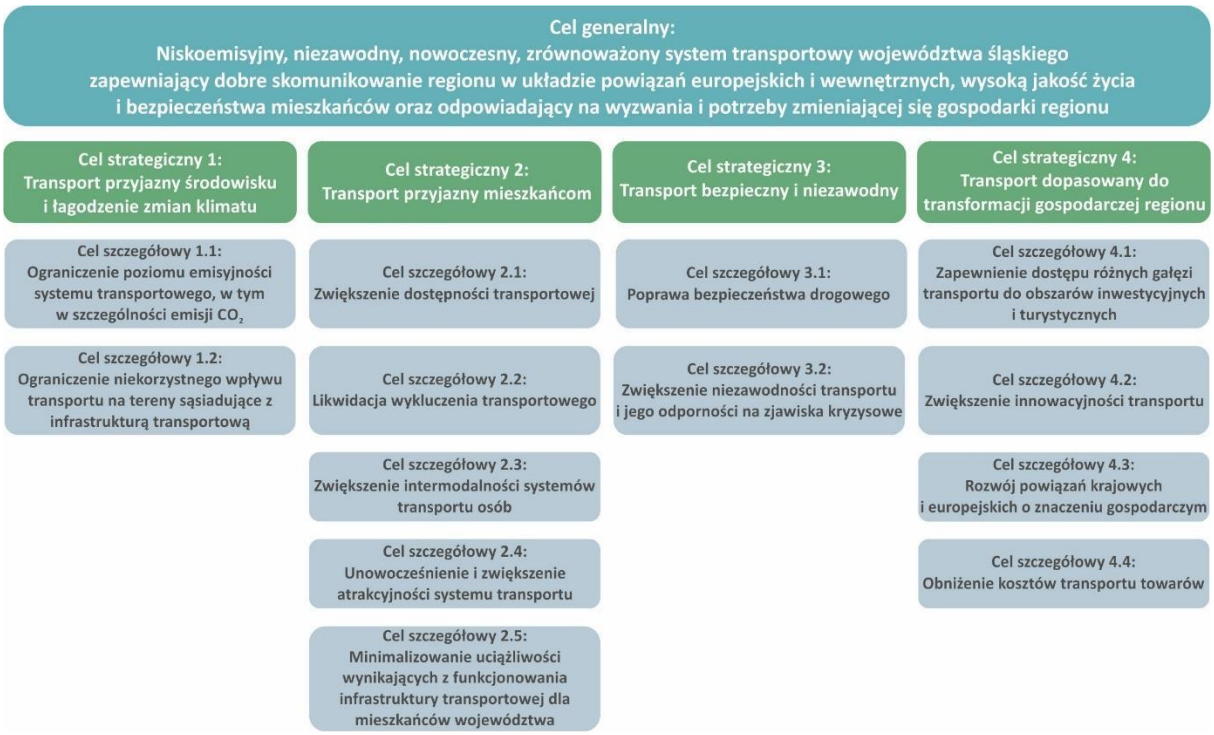
- dostępność do usług transportu publicznego wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym;
- poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu;
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek powiatu;
- uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

3. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jednostek wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszone plany transportowe jednostek wyższych szczebli, co w przypadku powiatu wodzisławskiego dotyczy planu przyjętych przez Marszałka Województwa Śląskiego.

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego, stanowiący załącznik nr 1 do uchwały nr 209/484/VI/2024 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 30 stycznia 2024 r. wyznacza główny cel działań ukierunkowany na stworzenie niskoemisyjnego, niezawodnego, nowoczesnego, zrównoważonego systemu transportowego województwa śląskiego zapewniającego dobre skomunikowanie regionu w układzie powiązań

europejskich i wewnętrznych, wysoką jakość życia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz odpowiadający na wyzwania i potrzeby zmieniającej się gospodarki regionu. Osiągniecie celu generalnego jest uwarunkowane spełnieniem pośrednich celu strategicznych i szczegółowych.



Rys. nr 2 Zestawienie celów Regionalnego Planu Transportowego.
(źródło: Regionalny Plan Transportowy Województwa Śląskiego)

Działania na poziomie wojewódzkim skupiać będą się na dobrym skomunikowaniu wewnętrznym poprzez rozwój dostępności transportowej obszarów województwa, które dzisiaj mają je niewystarczające. Szczególnej uwadze poddana będzie dostępność do publicznego transportu zbiorowego (kolejowego, autobusowego). Według założeń planu rozwojowi powinna zostać poddana sieć połączeń, jak również ich standard, dotyczy to częstości kursów, ale również dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością i z niepełnosprawnościami. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wskazuje że rozwój kolei generuje duży wzrost kosztów funkcjonowania transportu publicznego. Sama realizacja inwestycji zakładanych jako przesądzone spowoduje zwiększenie kosztów obsługi połączeń regionalnych. Jest to związane zarówno z koniecznością zapewnienia połączeń na nowobudowanych liniach jak i dodatkowymi kursami na liniach, na których wzrasta przepustowość w wyniku modernizacji. Jako, że rozwój połączeń kolejowych daje możliwość redukcji kosztów związanych z funkcjonowaniem komunikacji autobusowej, plan wskazuje, że jednostki samorządowe organizujące przewozy autobusowe powinny częściowo partycypować w finansowaniu przewozów kolejowych. Zatem w finansowanie transportu wojewódzkiego zaangażowane mogą być w przyszłości samorządy gminne docelowo współfinansujące połączenia kolejowe, zwiększające poziom świadczonych na ich obszarach usług transportu publicznego. Wprowadzenie nowych połączeń kolejowych spowoduje konieczność optymalizacji sieci połączeń autobusowych. Ograniczeniu powinny podlegać połączenia autobusowe na relacjach dublujących

się z nowymi połączeniami kolejowymi – zjawisko „kanibalizacji”. Wzmocnione powinny zostać nowe połączenia autobusowe lokalne skoordynowane z koleją.

Mając na uwadze zapisy obowiązującego opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa śląskiego podstawowym działaniem podejmowanym przez Marszałka Województwa Śląskiego będzie stabilizacja oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii) powodują przyciąganie podróżujących dotychczas korzystających z innych środków transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania odpowiednich zachęt taryfowych, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych, nawet bez zwiększania ilości połączeń systematycznie rośnie. Jest to niezbędny element działań na rzecz zatrzymania negatywnych tendencji w transporcie publicznym.

Innymi działaniami wspierającymi utrzymanie i zwiększenie roli transportu kolejowego jest organizacja i budowa w ramach narzędzia ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Budowa węzłów przesiadkowych w rejonie stacji kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie linii kolejowych, dworców i przystanków kolejowych zwiększająca dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością (realizowanych przez spółkę PKP PLK lub PKP S.A.), zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, możliwości wprowadzenia integracji organizacyjnej (czasowej i taryfowej) to elementy wpływające także na stabilizację, a następnie podniesienie znaczenia transportu kolejowego w obszarze województwa śląskiego.

Połączenia autobusowe w obszarze województwa śląskiego charakteryzują się bogatą ofertą przewozową, szczególnie w obszarze metropolitarnym. Przewozy w ramach transportu zbiorowego, wykonywanego w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów, realizowane są na kilkuset liniach autobusowych. Oprócz wyżej wymienionych linii komunikacji zbiorowej, na sieci drogowej województwa śląskiego realizowane są pasażerskie przewozy w ramach przewozów powiatowych i przewozów gminnych oraz przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Siatka połączeń autobusowych zapewnia dobrą dostępność przestrzenną do tego środka transportu oraz dobrą jego częstotliwość.

Uwzględniając kierunki działań określone w dokumentach strategicznych oraz zasady tworzenia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (dążenie do minimalizacji wykorzystania środków transportu szkodliwych dla środowiska), biorąc także pod uwagę rozwój infrastruktury transportowej i możliwości finansowe województwa śląskiego podstawowym działaniem w zakresie transportu użyteczności publicznej jest stabilizacja kolejowej oferty przewozowej.

Sieć połączeń kolejowych wykonywanych w obszarze województwa śląskiego dla których organizatorem przewozów jest samorząd wojewódzki i obejmujących obszar powiatu wodzisławskiego przedstawia poniższy schemat.

Rys.3 Mapa sieci połączeń kolejowych Kolei Śląskich

(źródło: www.kolejeslaskie.com)

4. Charakterystyka powiatu wodzisławskiego

4.1. Transport publiczny i jego problemy

Dynamiczny rozwój motoryzacji oraz niedoinwestowanie transportu publicznego spowodowały spadek zapotrzebowania na tego typu przewozy. Efektem takiego stanu rzeczy są zmiany organizacyjne oraz wynikające z nich zmiany metod zarządzania transportem publicznym. Zmiany metod zarządzania zostały wywołane potrzebą szybkiego reagowania i dostosowania się do wymagań rynku.

Prawidłowo funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego powinien spełniać następujące wymagania:

- zapewniać powszechny dostęp do usług przewozowych,
- na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe społeczności.

Organizator transportu zbiorowego powinien dążyć do tego, by transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w tym również w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich) był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

- możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- zapewnienie korzystnych dla pasażerów godzin podróżowania poprzez właściwe ułożenie rozkładów jazdy,
- zapewnienie prostych, czytelnych i atrakcyjnych taryf opłat za bilety,
- zapewnienie odpowiedniego standardu świadczonych przez operatora usług w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat Wodzisławski, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracowywać taki model funkcjonowania systemu transportowego, który będzie zaspokajał potrzeby przewozowe mieszkańców gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia, a jednocześnie będzie uwzględniał możliwości finansowe budżetu powiatu oraz budżetów gmin, a także uwzględni możliwości techniczne przewoźników – operatorów. Należy podkreślić, iż oczekiwania mieszkańców są coraz większe, natomiast możliwości finansowe organizatora i techniczne operatora nie zawsze za nimi nadążają. Bezdyskusyjny pozostaje fakt, iż podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Jednakże zadanie to będzie ściśle wiązać się z koniecznością stałego wspierania realizacji transportu publicznego środkami z budżetów jednostek samorządu terytorialnego objętego realizowanym zadaniem.

4.2. Położenie geograficzne

Reforma administracyjna państwa wprowadziła od 1 stycznia 1999 r. dwa nowe szczeble administracji samorządowej: powiat i województwo. Powiat wodzisławski znalazł się wśród ponad trzystu powiatów ziemskich obejmując pięć gmin wiejskich: Marklowice, Mszana, Gorzyce, Godów i Lubomia oraz cztery miasta: Wodzisław Śląski, Rydułtowy, Radlin i Pszów. Powiat wodzisławski położony jest w południowo-zachodniej części województwa śląskiego. Od zachodu graniczy z powiatem raciborskim, od północnego wschodu z powiatem rybnickim (ziemskim i grodzkim) oraz miastem na prawach powiatu – Jastrzębiem-Zdrój. Z kolei południowa granica powiatu stanowi również granicę naszego państwa z Republiką Czeską. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 286,9 km², co stanowi około 5% powierzchni województwa śląskiego. Obszar zamieszkiwany jest przez 150269 mieszkańców (dane GUS), co plasuje go w ścisłej czołówce najbardziej zaludnionych powiatów ziemskich w Polsce (524 osoby/km^2).

Rys. 4 Gminy powiatu wodzisławskiego (źródło: https://pl.m.wikipedia.org)

Powiat wodzisławski posiada sprzyjające warunki dla rozwoju gospodarczego. Jego atutami są przede wszystkim: położenie przygraniczne i dostępność komunikacyjna, zasoby naturalne, walory przyrodnicze oraz duża ilość terenów przystosowanych do rozwijania różnych typów działalności: handlowej, przemysłowej i transportu.

Stolicą powiatu, pełniącą funkcję usługowo-przemysłową jest Wodzisław Śląski, będący węzłem komunikacyjnym, w którym krzyżują się szlaki drogowe. Dostępność komunikacyjna jest dla wielu rodzajów działalności gospodarczej ważnym czynnikiem, stanowiącym o lokalnej atrakcyjności gospodarczej danego terenu. Korzystne położenie komunikacyjne w pobliżu autostrady A-1 łączącej Gorzyczki – Mszanę – Gliwice – Częstochowę – Łódź – Toruń – Gdańsk oraz przebieg drogi krajowej nr 78, wyróżnia powiat jako miejsce

atrakcyjne dla inwestycji. Ponadto należy wspomnieć że trwają prace nad projektem Drogi Głównej Południowej, drogi szybkiego ruchu przebiegającej przez powiat wodzisławski. Cała trasa ma liczyć 23 km i w przyszłości połączy Wodzisław Śląski, Pszów, Rydułtowy, Godów, Mszana, Jastrzębie-Zdrój oraz Pawłowice ze zjazdem z autostrady A1 w Mszanie, co jeszcze wzmocni atrakcyjność tego obszaru.

Teren powiatu wodzisławskiego charakteryzuje się występowaniem małych gospodarstw rolnych, w dużej mierze nieprzekraczających 1 ha. Użytki rolne stanowią 64% powierzchni powiatu, z czego 29% to odłogi i ugory. Jednakże w większości są to gospodarstwa, które nie wprowadzają żywności na rynek (swoją produkcję przeznaczają głównie na zaspokajanie własnych potrzeb lub w ogóle jej nie prowadzą). Na terenie powiatu wodzisławskiego funkcjonują dwie kopalnie „Marcel" w Radlinie i „Rydułtowy – Anna" w Rydułtowach. Przemysł węglowy przeszedł proces restrukturyzacji, kopalnie prowadzą działalność w sposób nowoczesny, wykazując należytą dbałość o ochronę środowiska. Duże znaczenie mają w ostatnich latach kwestie związane z rekultywacją zwałowisk pogórniczych. Bardzo dobrym rozwiązaniem będzie zagospodarowanie tych terenów poprzez przywrócenie ich funkcjonalności jako obszarów inwestycyjnych. Ponadto w dzielnicy Wodzisławia Śląskiego – Kokoszycach swoje funkcjonowanie rozpoczęła fabryka Eko-okna S.A. mająca docelowo zatrudniać kilka tysięcy pracowników, podobnie w Gorczyczkach uruchomiono duże centrum logistyczne, także mające zatrudniać kilka tysięcy pracowników.

Położenie geograficzne powiatu oraz poszczególnych gmin ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Powiat Wodzisławski, bowiem przy ustalaniu przebiegu poszczególnych linii należy uwzględnić szereg istotnych uwarunkowań m.in. takich jak:

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
- wielkość i położenie poszczególnych miejscowości względem głównych traktów komunikacyjnych,
- dostępność do alternatywnych środków transportu (np. kolei),
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej,
- rynek pracy,
- edukację,
- ochronę zdrowia,
- kulturę, turystykę i sport.

4.3. Charakterystyka sieci drogowej

Sieć drogowa powiatu wodzisławskiego składa się z:

- autostrady A1,
- drogi krajowej nr 78,
- dróg wojewódzkich,
- dróg powiatowych,
- dróg gminnych.

Autostrada A1 przebiegająca przez powiat ma długość 18,3 km, natomiast droga krajowa nr 78– 16 km. Sieć dróg wojewódzkich ma łączną długości 45,8 km, z czego poszczególne drogi obejmują:

Lp.	Numer drogi	Droga / odcinek	Długość [km]
1.	DW 930	od DW 932 (Świerklany) do DW 933	6,7
2.	DW 932	od skrzyżowania DW 930 (Świerklany) do DW 933	8,5
3.	DW 933	od DW 935 (Rzuchów) do granicy m. Jastrzębie Zdrój	19,8
4.	DW 936	od skrzyżowania DW 933 do mostu (bez mostu) nad rzeką Odrą	10,8

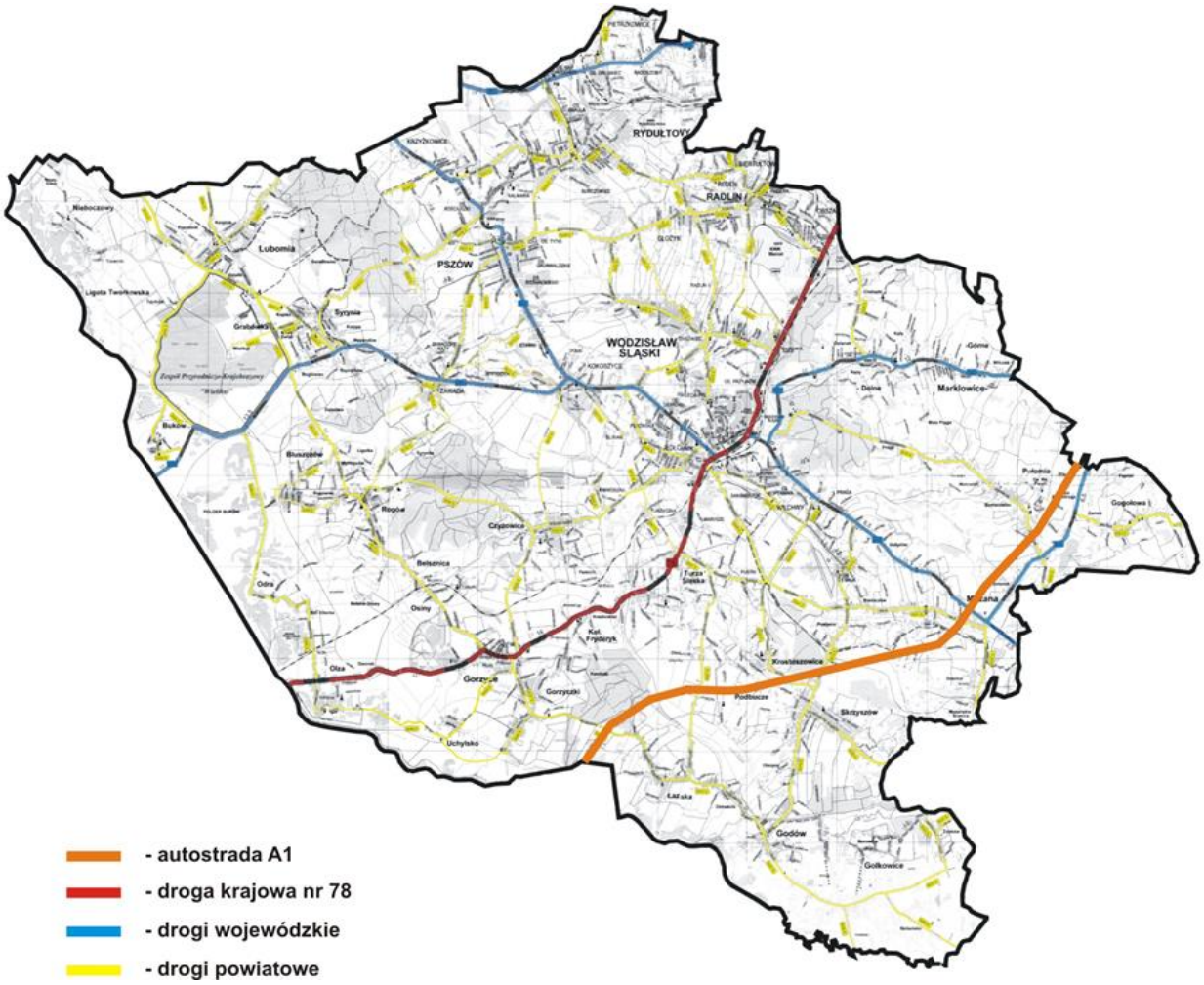
Sieć dróg powiatowych ma łączną długość 205 km, z czego w gminach objętych planem (w przybliżeniu):

- Godów - 26 km,
- Gorzyce - 48 km,
- Lubomia - 24 km.

Drogi gminne mają łączną długość 501,7 km, z czego w poszczególnych gminach objętych planem :

- Godów – 80,3 km,
- Gorzyce – 112,6 km,
- Lubomia – 43,3 km.

Infrastruktura drogowa ulega stopniowej poprawie za sprawą unijnych i rządowych dotacji przeznaczanych na prowadzone w powiecie remonty i modernizacje dróg.



Rys. 5 Powiązania dróg komunikacyjnych w powiecie wodzisławskim (źródło: www,powiatwodzislawski.pl).

4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu ciężkiego (zwłaszcza górnictwa), przedłożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców powiatu wodzisławskiego. Przekształcenia strukturalne oraz zmiana profilu produkcji w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego przełożyły się na wygenerowanie nowych procesów społecznych i gospodarczych. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie są w stanie zrekompensować utraty dotychczasowych miejsc pracy. Ponadlokalne funkcje powiatu uległy zmianie i częściowemu zredukowaniu. Obecnie trwa pozyskiwanie dużych inwestorów mających wprowadzić na teren powiatu duże inwestycje pozwalające na zatrudnianie znacznej ilości pracowników – fabryka Eko-Okna S.A. w Wodzisławiu Śląskim oraz centrum logistyczne Amazon w Gorzyczkach.

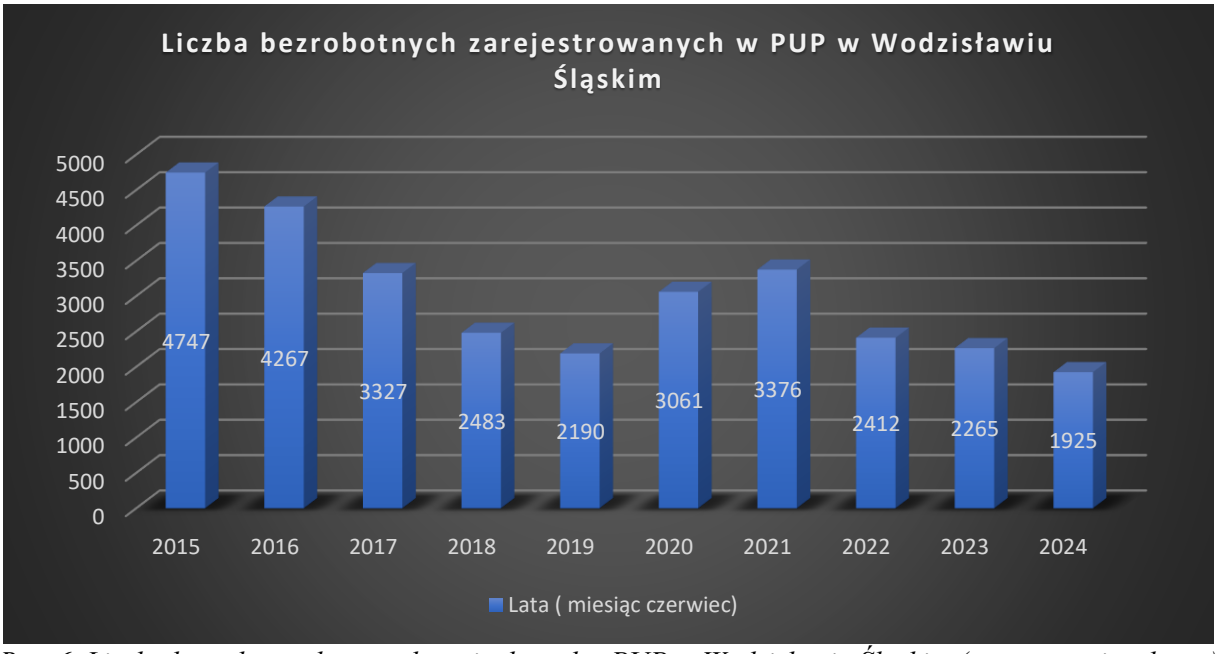
Na terenie powiatu wodzisławskiego zarejestrowanych jest 12798 podmiotów gospodarczych (dane GUS, stan na I kwartał 2024 r.), z czego aż 19,1 % stanowią przedsiębiorstwa z sekcji handlu, najmniej natomiast zarejestrowanych jest w sekcji Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych (niespełna 0,008%).

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (12316 podmiotów, co stanowi 96,23 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 391 podmiotów gospodarczych, co stanowi 3,06 %, 87 podmiotów zatrudniających od 50-249 pracowników (0,68 %) i 4 podmioty zatrudniające od 250 do 999 pracowników (0,03 %).

4.5. Struktura bezrobocia

Bezrobocie było jednym z głównych problemów, przed którymi stanęła polska gospodarka w okresie transformacji. W skali mikro bezrobocie stanowi nadal dla niektórych samorządów jeden z większych problemów. Analizując dane Powiatowego Urzędu Pracy w Wodzisławiu Śląskim sytuacja w powicie jest odmienna. Liczba bezrobotnych co roku maleje. Wyjątkiem był okres pandemii COVID-19, gdzie liczba bezrobotnych nieco wzrosła. Obecnie ze względu na rozwój dużych inwestycji oferujących zatrudnienie znacznej ilości osób oraz organizowanie różnych form aktywizacji lokalnego rynku pracy bezrobocie stanowi czynnik marginalny nie mający istotnego wpływu na funkcjonowanie gospodarki w regionie, w tym na funkcjonowanie transportu publicznego.

Poziom bezrobocia w powiecie wodzisławskim kształtuje się następująco (na wykresie przedstawiono liczbę bezrobotnych w okresie ostatnich lat):



Rys. 6 Liczba bezrobotnych na podstawie danych z PUP w Wodzisławiu Śląskim (opracowanie własne)

W skali całego powiatu wodzisławskiego bezrobotnych było 1925 osób, co daje stopę bezrobocia równą 4,5 % (do aktywnych zawodowo). Natomiast w sąsiednich powiatach lub miastach na prawach powiatu sytuacja przedstawia się następująco:

- powiat raciborski – 1,3 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 3,2 %),
- powiat rybnicki – 0,8 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 4,7 %),
- miasto Jastrzębie-Zdrój – 1,1 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 3,5 %),
- miasto Rybnik – 1,3 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 2,6 %),
- miasto Żory – 0,7 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 3,4 %).

Z danych Powiatowego Urzędu Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

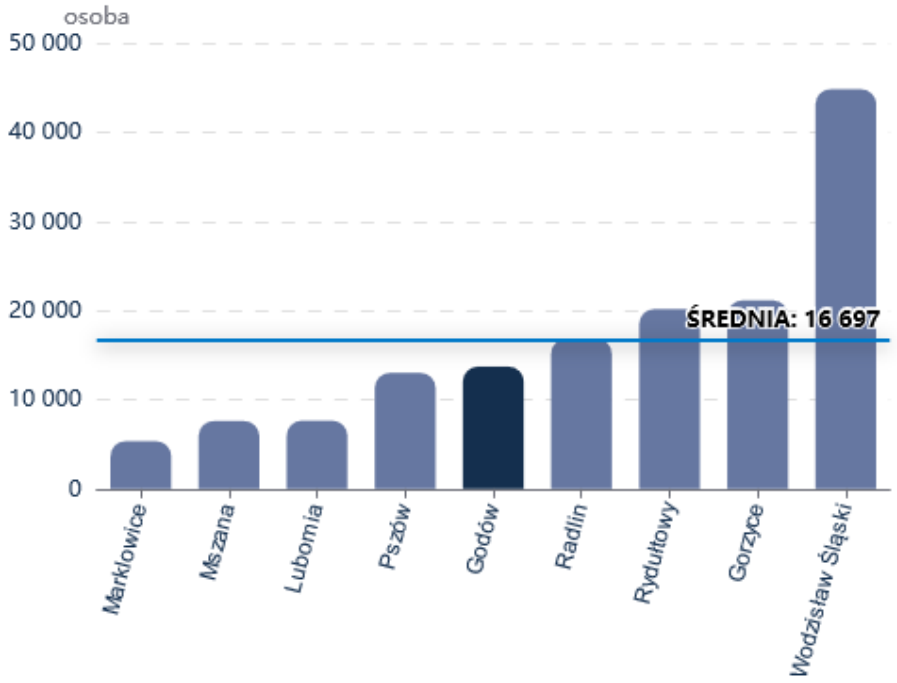
- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety,
- za cechę pozytywną należy uznać poszerzenie perspektyw dla znacznej liczby mieszkańców powiatu – powstanie nowych miejsc pracy w rozwijających się strefach przemysłowych w Gorzyczkach oraz Czyżowicach-Wodzisławiu Olszynach,
- za cechę pozytywną należy uznać stały spadek stopy bezrobocia.

4.6. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia powiatu wodzisławskiego wynosi 286,9 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 150.269 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 524 osoby/km^2 . Z tego gmina:

- Gorzyce zajmuje powierzchnię 64,47 km^2 i liczy 21.138 mieszkańców (327 osób/ km^2).
- Godów zajmuje powierzchnię 38,08 km^2 i liczy 13.712 mieszkańców (361 osób/ km^2),
- Lubomia zajmuje powierzchnię 41,83 km^2 i liczy 7.640 mieszkańców (183 osoby/ km^2).

Liczba ludności w poszczególnych gminach powiatu wodzisławskiego kształtuje się następująco:



Rys. 7 Liczba ludności w poszczególnych gminach powiatu wodzisławskiego (źródło https://bdl.stat.gov.pl/)

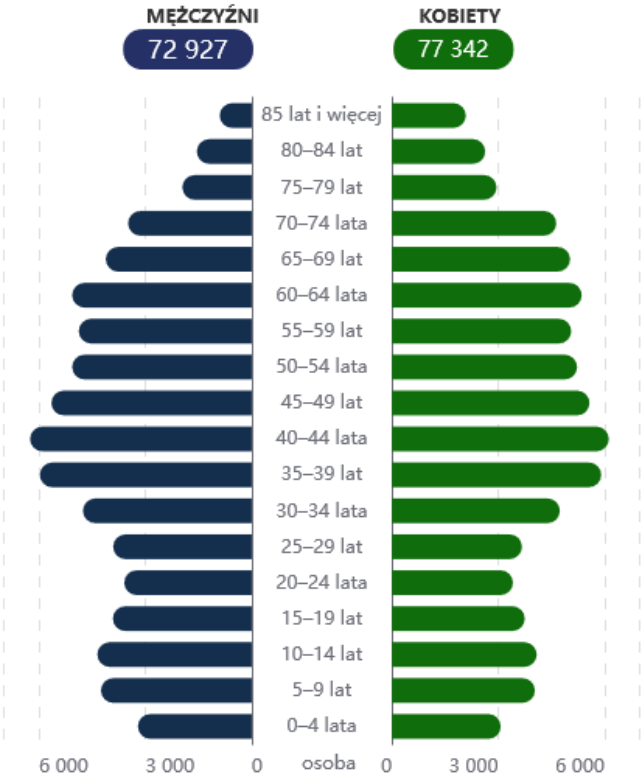
Analizując przedstawiony wykres można zauważyć że transport organizowany przez Starostę Wodzisławskiego będzie realizowany w dwóch gminach o zaludnieniu mniejszym niż średnia dla powiatu wodzisławskiego, tylko gmina Gorzyce może zapewniać potencjalnie dużą liczbę pasażerów ze względu na fakt, że jest gminą znajdująca się powyżej średniej dla powiatu i to na drugim miejscu w kolejności od najliczniej zaludnionej.

Kształtowanie się liczby ludności w gminach objętych planem transportowym o ostatnich latach kształtowała się następująco:

Gmina	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.
Gorzyce	**13.747**	**13.813**	**13.746**	**13.702**	**13.692**	**13.712**
Godów	**21.265**	**21.338**	**21.072**	**21.106**	**21.194**	**21.138**
Lubomia	**7.920**	**7.912**	**7.715**	**7.667**	**7.671**	**7.640**
Ogółem powiat	**157.616**	**157.088**	**152.914**	**151.852**	**151.133**	**150.269**

Na podstawie przedstawionych danych widać, że liczba mieszkańców powiatu dość mocno się zmniejszyła szczególnie w okresie od 2020 r. Szczególny spadek odnotowano w okresie 2020 – 2022.

Ludność z podziałem na grupy wiekowe w 2023 roku:



Rys. 8 Liczba ludności w powiecie wodzisławskim w podziale na grupy wiekowe

Liczba ludności w powiecie wodzisławskim w podziale na grupy wiekowe kształtuje się następująco:

Grupa wiekowa	Liczba mieszkańców
0-14 lat	**23017**
15-64 lat	**97901**
65 lat i więcej	**29351**
„Edukacyjne” grupy wieku:	
5-9 lat	**8290**
10-14 lat	**8443**
15-19 lat	**7667**

Liczba dzieci i młodzieży, czyli osób najczęściej korzystających z komunikacji publicznej, kształtuje się następująco (podział ze względu na wiek):

- przedszkola i szkoły podstawowe – wiek 5 - 14 lat – 16733,
- szkoły ponadpodstawowe – wiek 15 - 19 lat – 7667,
- uczelnie wyższe – wiek 19 - 24 lat – 7014.

Gęstość zaludnienia

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. Analizując dane informujące, ile osób mieszka na danym terenie można właściwie ułożyć przebieg linii komunikacyjnych oraz właściwie dobrać rodzaj środków transportu, którymi komunikacja publiczna jest realizowana. Ma to duży wpływ na rentowność przewozów.

W analizowanych gminach powiatu wodzisławskiego występuje następująca gęstość zaludnienia:

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km^2	Gęstość zaludnienia na 1 km^2
Gorzyce	21138	64,47	327
Godów	13712	38,08	361
Lubomia	7640	41,83	183
Ogółem powiat	**150269**	**286,90**	**524**

Najmniejsze zagęszczenie ludności występuje w gminie Lubomia, natomiast największe w gminie Godów.

Poniżej przedstawiono szczegółowe dane odrębnie dla każdej gminy.

Gmina Lubomia:

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km^2	Gęstość zaludnienia na 1 km^2
Lubomia	3676	20,5	189
Grabówka	200		
Syrynia	3175	10,1	314
Buków	365	3,8	96
Nieboczowy	211	10	21

Gmina Gorzyce:

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km^2	Gęstość zaludnienia na 1 km^2
Bełsznica	1203	5,56	216
Bluszczów	958	5,3	181
Czyżowice	3552	7,83	154
Gorzyce	2512	8,46	297
Gorzyczki	1659	6,69	248
Kolonia Fryderyk	1075	1,78	604
Odra	358	3,02	119
Olza	1452	5,66	257
Osiny	682	1,33	513
Rogów	3137	7,06	444
Turza Śląska	3697	7,73	478
Uchylsko	351	2,52	139

Gmina Godów:

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km^2	Gęstość zaludnienia na 1 km^2
Godów	1807	11,56	156
Gołkowice	4059	9,46	429
Krostoszowice	10078	2,67	404
Łaziska	1711	7,75	221
Skrzyszów	3687	11,56	319
Skrbeńsko	1002	1,19	842
Podbucze	195	0,59	331

Gęstość zaludnienia powinna stanowić bardzo istotny czynnik zarówno przy doborze taboru autobusowego podczas ustalania sieci przewozowej, a także przy ustalaniu ilości przystanków autobusowych i ilości połączeń na danym obszarze. Im większa gęstość zaludnienia, tym ilość przystanków i kursów powinna być większa.

Z przeprowadzonej w dalszej części analizy można wywnioskować, że obecne rozlokowane przystanków w poszczególnych miejscowościach jest poprawne i zaspakaja potrzeby mieszkańców.

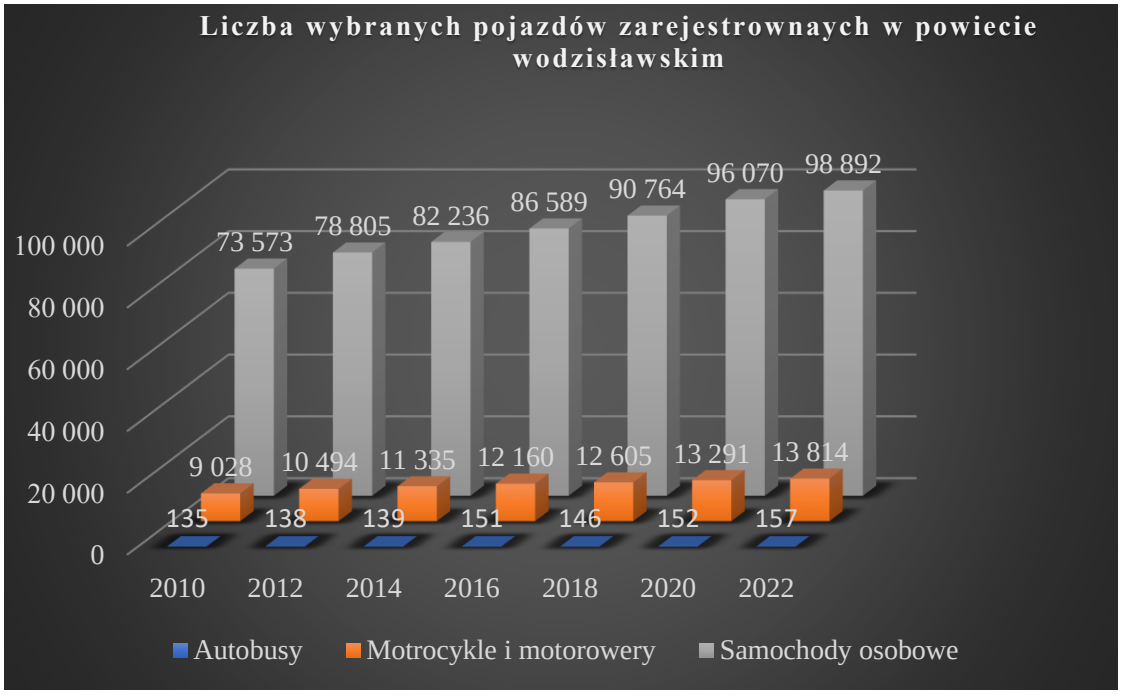
4.7. Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w powiecie wodzisławskim w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

1. Zarejestrowane pojazdy mechaniczne związane z przewozem osób (na podstawie danych GUS):

Rodzaj pojazdu	Lata						
	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Samochody osobowe	73 573	78 805	82 236	86 589	90 764	96 070	98 892
Motocykle i motorowery	9 028	10 494	11 335	12 160	12 605	13 291	13 814
Autobusy	135	138	139	151	146	152	157

Dane dotyczące pojazdów służących przewozom osób przedstawiono na wykresie:



2. Liczba samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i motorowerów na 1.000 mieszkańców:

- 2007 r. – 406 samochodów osobowych, 1 autobus, 38 motocykli i motorowerów,
- 2011 r. – 483 samochodów osobowych, 1 autobus, 63 motocykle i motorowery,
- 2015 r. – 536 samochodów osobowych, 1 autobus, 75 motocykli i motorowerów,
- 2019 r. – 595 samochodów osobowych, 1 autobus, 82 motocykle i motorowery.
- 2022 r. – 658 samochodów osobowych, 1 autobus, 92 motocykle i motorowery.

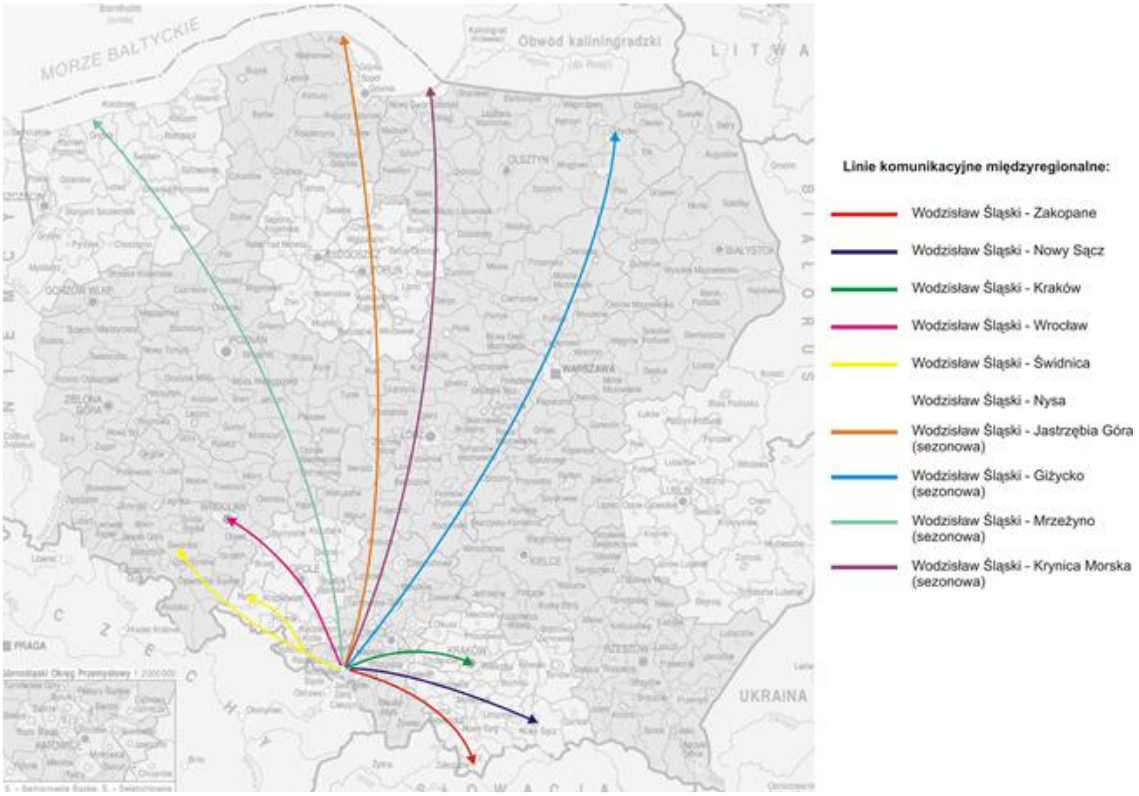
Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców stale rośnie, natomiast liczba samochodów autobusów kształtuje się na stałym poziomie. Wyraźnie daje się również zauważyć wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów.

Dynamicznie rozwijająca się komunikacja indywidualna nie jest jednak w stanie zastąpić komunikacji publicznej. Wzrastająca ilość pojazdów indywidualnych powoduje bowiem utrudnienia komunikacyjne oraz negatywnie wpływa na ekologię. Tylko szybki i zrównoważony rozwój komunikacji publicznej daje gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy w powiecie.

4.8. Komunikacja publiczna

Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w powiecie wodzisławskim możemy podzielić na:

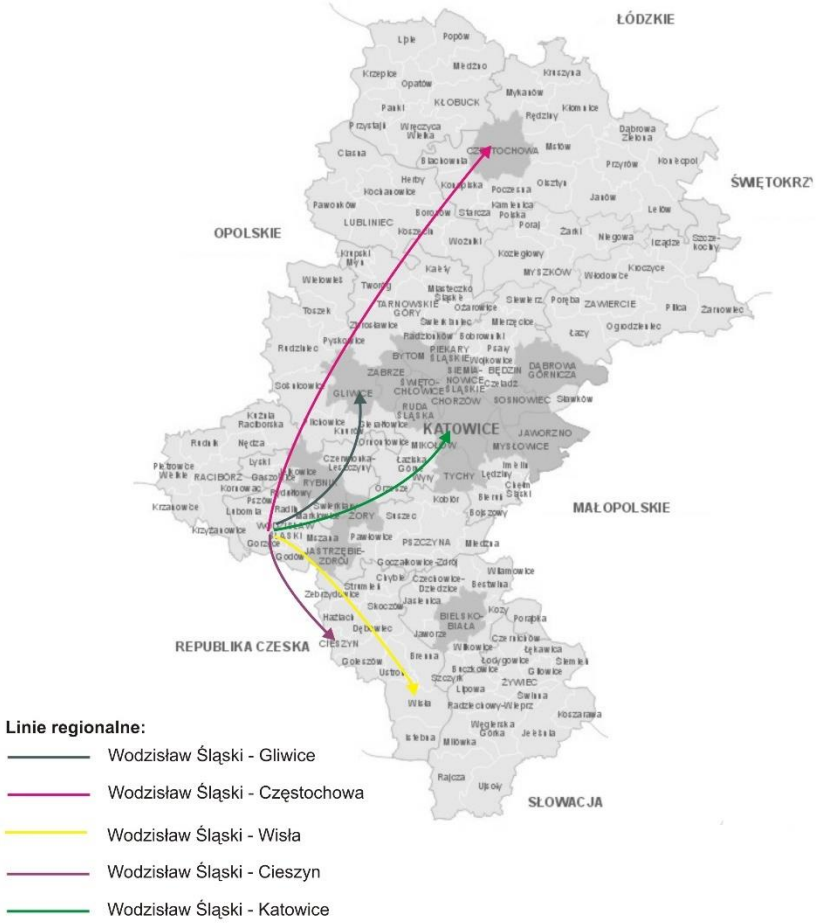
*** komunikację międzyregionalną:** połączenia powiatu wodzisławskiego z miastami spoza województwa śląskiego:



Rys. 9 Schemat przedstawiający ofertę połączeń w 2013 roku (opracowanie własne)

W latach 2013 - 2023 zlikwidowano prawie wszystkie autobusowe kursy międzyregionalne obejmujące połączenia powiatu wodzisławskiego z miastami spoza województwa śląskiego. Istniejące dawniej połączenia całoroczne zanikły głównie w związku z likwidacją realizujących je przewoźników. Należy jednak podkreślić, że rozwój siatki połączeń kolejowych w ostatnich latach częściowo rekompensuje ubytek połączeń autobusowych. W 2024 r. Wodzisław Śląski dysponuje jednym autobusowym połączeniem sezonowym na linii z Wodzisławia Śląskiego do Ustronia Morskiego przez Opole, Wrocław, Kołobrzeg.

* **komunikację regionalną**: połączenia miejscowości położonych w powiecie wodzisławskim z miejscowościami położonymi w innych powiatach w województwie śląskim:



Rys. 10 Schemat przedstawiający ofertę połączeń w 2013 roku (opracowanie własne)

W latach 2013 - 2024 zlikwidowano wszystkie autobusowe komercyjne regionalne połączenia miejscowości położonych w powiecie wodzisławskim z miejscowościami położonymi w innych powiatach w województwie śląskim.

W przeciągu ostatnich kliku lat autobusowa komunikacja regionalna i ponadregionalna została zastąpiona szeroką siatką połączeń kolejowych regionalnych i międzynarodowych obejmujących stację kolejową Wodzisław Śląski oraz przystanek kolejowy Wodzisław Śląski centrum. Bardzo dobrze zorganizowana oferta połączeń kolejowych realizowanych przez spółkę „Koleje Śląskie" zapewnia dogodne połączenia z Wodzisławia Śląskiego do Rybnika, do Chałupek i Bohumina (Czechy) lub Katowic (bezpośrednio lub z przesiadką

w Rybniku). Natomiast oferta dalekobieżnych połączeń kolejowych ze stacji Wodzisław Śląski zapewnia bezpośredni dojazd do: Warszawy, Krakowa, Przemyśla, Pragi, Wiednia oraz Grazu. Istnieje także możliwość dojazdu do wielu regionów Europy poprzez duży węzeł kolejowy w Katowicach, jak również poprzez węzeł – Bohumin (Bogumin) znajdujący się przy granicy w Czechach, będący stacją końcową dla niektórych pociągów Kolei Śląskich.

Rys. 11 Schemat ponadregionalnych połączeń kolejowych (opracowanie własne – mapa: źródło - www.bazakolejowa.pl)

* **komunikację lokalną**: linie komunikacyjne w granicach powiatu oraz wykraczające do powiatów ościennych (Jastrzębie-Zdrój, powiat raciborski, powiat rybnicki).

Obecnie pasażerski przewóz regularny na liniach komunikacyjnych o zasięgu lokalnym organizują obecnie:

1. Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu Zdrój przy ulicy Przemysłowej 1 (MZK),
2. Miasto Rybnik – linie łączące Rybnik z gminami powiatu wodzisławskiego,
3. Miasto Wodzisław Śląski – obszar działania obejmuje miasto Wodzisław Śląski oraz częściowo miasta: Pszów, Rydułtowy,
4. Powiat Raciborski – obszar działania obejmuje realizację komunikacji na jednej linii: Racibórz – Kornowac - Pszów – Rydułtowy współfinansowanej także przez Powiat Wodzisławski;

5. Powiat Wodzisławski – obszar działania obejmuje gminy: Godów, Gorzyce i Lubomia oraz częściowo miasta: Pszów i Rydułtowy, ponadto linie powiatowe wychodzą do Jastrzębia-Zdroju i w obszar powiatu raciborskiego.

Dużą część rynku przewozowego w powiecie wodzisławskim obsługuje Międzygminny Związek Komunikacyjny. Związek ten powstał w wyniku ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym, który nałożyła na samorządy obowiązek zaspokojenia zbiorowych potrzeb wspólnoty lokalnej, w tym również lokalnego transportu zbiorowego, jako zadania własnego gmin. MZK obsługuje gminy: Pszów, Rydułtowy, Radlin, Marklowice, Mszana. Natomiast gminy: Godów, Gorzyce i Lubomia są obsługiwane przez PKS Racibórz, który został operatorem wyznaczonym przez Starostę Wodzisławskiego (organizatora transportu), na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Od 1 stycznia 2013 roku, na skutek wystąpienia gminy Wodzisław Śląski z MZK, organizatorem transportu zbiorowego na jej terenie stał się Prezydent Miasta Wodzisławia Śląskiego, który do obsługi linii komunikacyjnych na obszarze miasta wyłonił własnego operatora. Obecnie przewozy obsługuje operator „Kłosok Spółka z o.o. spółka komandytowa" z siedzibą przy ul. Gajowej 62, 44-240 Żory. Dodatkowym uzupełnieniem komunikacji jest transport wykonywany w miastach: Radlin, Pszów, Rydułtowy i Marklowice przez Komunikację Miejską organizowaną przez Miasto Rybnik.

4.8.1. Infrastruktura kolejowa

Aktualnie w powiecie wodzisławskim większość dworców i przystanków kolejowych zostało przez PKP wyremontowanych lub zmodernizowanych (wszystkie punkty obsługi podróżnych wzdłuż zrewitalizowanej linii nr 158). Sytuacja w zakresie połączeń kolejowych uległa znacznej poprawie. Dzięki rewitalizacji linii kolejowej 158 Wodzisław Śląski stał się także jednym z ważniejszych punktów w sieci połączeń krajowych i międzynarodowych, poprawiono też ofertę połączeń regionalnych na ciągu Katowice – Bohumin. Ponadto rewitalizacja dworca kolejowego zwiększyła atrakcyjność połączeń kolejowych, który stał się głównym środkiem transportu publicznego wypierając transport autobusowy z rynku. Celem programu przyczyniającego się do rewitalizacji sieci kolejowej w powiecie wodzisławskim była poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Znakomicie wykorzystana perspektywa finansowa w ramach regionalnego programu operacyjnego sprawiła, że zawieszone przewozy kolejowe do Chałupek i Rybnika zostały przez spółkę Koleje Śląskie wznowione, a obecna oferta kolei w sposób zadowalający zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu zamieszkujących w bezpośrednim pobliżu linii kolejowej.

Obecnie realizowany i stopniowo wdrażany jest kolejny program rozwoju sieci kolejowej w całym kraju. Celem Programu jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich,

które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Program jest skierowany przede wszystkim do jednostek samorządu terytorialnego/związków metropolitalnych, które byłyby zainteresowane rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie, przy uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Program zakłada realizację inwestycji liniowych – tj. modernizację istniejącej lub budowę nowych linii kolejowych oraz inwestycje punktowe, jak np. budowa nowych przystanków, mijanek czy łącznic kolejowych. W oparciu o takie złożenia rozwoju kolei powstał przystanek kolejowy Wodzisław Śląski Centrum, który stanowi obecnie dogodny punkt przesiadkowy dla mieszkańców gmin Gorzyce, Godów czy Lubomia, dowożonych do centrum Wodzisławia Śląskiego autobusami komunikacji powiatowej.

Przez powiat wodzisławski ma przebiegać odcinek kolei dużych prędkości (KDP) Katowice – Ostrawa, jako część ciągu komunikacyjnego umożliwiającego dotarcie do Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz powiązana z nią linia uzupełniająca Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój, planowa jest również budowa węzła przesiadkowego na terenie powiatu.

4.8.2. Infrastruktura drogowa

Najistotniejszym elementem z punktu widzenia pasażera są dworce i przystanki autobusowe, gdyż z nich korzysta się bezpośrednio. Prawidłowo przygotowane przystanki autobusowe powinny spełniać następujące wymagania:

- być oznaczone zgodne z art. 2 pkt 13 ustawy Prawa o ruchu drogowym,
- zawierać czytelną informację o rozkładzie jazdy z uwzględnieniem godzin odjazdów, rodzaju komunikacji oraz operatorów zgodnie z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym,
- być oznaczone prawidłowo dobraną nazwą,
- zapewniać dostęp dla osób niepełnosprawnych.

4.8.2.1. Dworce autobusowe

Wodzisław Śląski

W stolicy powiatu w dniu 4 grudnia 2013 r. oddano do użytku nowy dworzec autobusowy zlokalizowany przy ulicy Targowej na terenie galerii handlowej „Karuzela". Jego wielkość oraz liczba przystanków odjazdowych została dostosowana do ilości odprawianych pasażerów. Obiekt ten będący częścią galerii handlowej jest dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Do peronów odjazdowych zostały wybudowane podjazdy. Na terenie galerii zlokalizowane zostały pomieszczenia dworca autobusowego, w których mieszczą się: poczekalnia dla pasażerów, kasy biletowe oraz toalety. Dworzec pełni charakter węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej (przystanek kolejowy Wodzisław Śląski centrum). Sytuacja dotycząca obsługi pasażerów w Wodzisławiu Śląskim wraz z otwarciem galerii znacznie się poprawiła. Po zakończeniu budowy galerii zlikwidowany został jednak plac manewrowy i parking dla autobusów, co w znacznym stopniu utrudniło

działanie przewoźnikom. W lipcu 2019 r. oddano do użytku po gruntownym remoncie dworzec kolejowy przy ulicy Dworcowej, który zaadoptowano pod centrum przesiadkowe w Wodzisławiu Śląskim, integrujące transport indywidualny z komunikacją autobusową (powiatową i miejską) oraz kolejową. Działanie to należy ocenić pozytywnie, bo jest istotnym czynnikiem pobudzającym rozwój gospodarczy pobliskiego obszaru. Projekt ten był ukierunkowany na zwiększenie atrakcyjności komunikacji publicznej – komunikacji autobusowej oraz komunikacji kolejowej dla mieszkańców oraz wsparcie gospodarki niskoemisyjnej na terenie miasta.

Gminy: Godów, Gorzyce, Lubomia – nie posiadają dworców autobusowych.

4.8.2.2. Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w powiecie wodzisławskim można podzielić wszystkie przystanki tworząc umowne kategorie (od I do IV) obrazujące jej stan według zagrożeń i dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Kategorię I obejmują miejsca stanowiące największe zagrożenie i najmniejszą dostępność dla osób niepełnosprawnych. Są to głównie przystanki, gdzie brak jest nie tylko zatoki autobusowej, czy utwardzonego pobocza. Na tych przystankach brak jest jakiegokolwiek miejsca, gdzie osoba niepełnosprawna mogłaby bezpiecznie oczekiwać na autobus. W tych miejscach problemy mogą mieć nie tylko niepełnosprawni na wózkach, ale nawet całkowicie zdrowi ludzie, gdyż na autobus trzeba oczekiwać na jezdni, lub poza jej krawędzią, gdzie znajduje się zazwyczaj stroma skarpa, grożąca upadkiem. Ponadto w miejscach tych zazwyczaj występuje duże natężenie ruchu, co jeszcze potęguje zagrożenie. Miejsca oznaczone symbolem tej kategorii powinny w pierwszej kolejności zostać przystosowane do obsługi pasażerów zarówno pełnosprawnych, jak i tych o ograniczonej sprawności ruchowej.

Kategoria II dotyczy miejsc, które nie są tak niebezpieczne jak wymienione w kategorii I, jednakże i tak odbiegają od prawidłowych standardów. Zazwyczaj wokół przystanku w takich miejscach rozpościera się trawiaste, bądź gruntowe pobocze, które pozwala uniknąć konieczności oczekiwania na autobus na jezdni, jednakże nie zapewnia właściwego komfortu. Zazwyczaj są to także miejsca o mniejszym natężeniu ruchu, niż w kategorii I. Miejsca takie powinny zostać doprowadzone do właściwego standardu w drugiej kolejności.

Kategoria III obejmuje miejsca, gdzie można wprawdzie oczekiwać na autobus nie narażając się jednocześnie na potrącenie przez samochód, niemniej osoba niepełnosprawna może mieć duże problemy, by na takie miejsce się dostać. Jest to spowodowane głównie utrudnionym dojazdem po jednej lub obydwu stronach (wyniesiony krawężnik, pobocze wysypane łupkiem, w którym grzęzną koła wózka, zniszczona, nierówna kostka brukowa utrudniająca jazdę). Miejsca te można stosunkowo małym nakładem środków doprowadzić do właściwego stanu.

Kategoria IV obejmuje miejsca, gdzie można oczekiwać na autobus nie narażając się na niebezpieczeństwo, osoba niepełnosprawna może bez większych problemów korzystać z komunikacji autobusowej.

Obecnie rozkłady jazdy wodzisławskiej komunikacji powiatowej obejmują 384 przystanki autobusowe, w tym 342 przystanki są zlokalizowane w obszarze powiatu wodzisławskiego, a pozostałe znajdują się w Jastrzębiu-Zdroju oraz na terenie powiatu raciborskiego.

Gmina	Liczba przystanków
Wodzisław Śląski	73
Godów	76
Gorzyce	114
Lubomia	60
Pszów	11
Rydułtowy	6
Mszana	2
Powiat Raciborski	21
Jastrzębie-Zdrój	21

Rys. 12 Liczba przystanków autobusowych wykorzystanych w 2024 r. w gminach objętych komunikacją powiatową (opracowanie własne)

Biorąc pod uwagę dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych analizowano wyłącznie stan przystanków na obszarze gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia. Na obszarze powiatu wodzisławskiego stosunkowo niewielka liczba przystanków mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. Ich obecność wynika to między innymi z faktu, iż linie komunikacyjne zostały poprowadzone przez miejsca, gdzie wcześniej nie było komunikacji publicznej. Zatem utworzone nowe przystanki często nie spełniają właściwych norm, np. Wodzisław Śląski Rozwojowa (przy fabryce okien). Priorytetem winna być jak najszybsza poprawa tej infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). Z kolei największy procentowy udział przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych (głównie III kategorii) zauważamy w gminach: Lubomia oraz Godów. Pomimo, że w realiach powiatu wodzisławskiego z komunikacji publicznej nie korzysta zbyt wiele osób o znacznym ograniczeniu sprawności ruchowej na wózkach (chociaż nie wiadomo, czy jest to spowodowane tym, że nie mają oni takich potrzeb, czy też powodem jest właśnie stan infrastruktury), właściciele przystanków powinni jak najszybciej podjąć działania zmierzające do poprawy warunków na przystankach, gdzie zagrożenie jest największe (kategoria I) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II i III. Tym bardziej, że jak wspomniano już wyżej, przystanki zakwalifikowane do kategorii I stwarzają zagrożenie nawet dla ludzi pełnosprawnych. W przypadku przebudowy zatok przystankowych należy wykorzystać nowoczesne rozwiązania takie jak krawężnik „Kassel" (specjalny rodzaj krawężnika naprowadzający autobus na przystanek bez uszkadzania ściany opony) pomagają kierowcom ograniczyć przerwę tak, aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę.

Należy również zauważyć, że obecnie w powiecie wodzisławskim oferuje się w transporcie powiatowym odpowiednie środki transportowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Chodzi tu głównie o pojazdy, których szerokość drzwi i ich położenie oraz wyposażenie techniczne umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich).

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Najczęstszą przyczynę niepełnosprawności stanowią schorzenia układu krążenia, narządów ruchu oraz schorzenia neurologiczne. Relatywnie niższy udział procentowy osób z uszkodzeniami narządu wzroku i słuchu, z chorobą psychiczną i upośledzeniem umysłowym w zbiorowości osób niepełnosprawnych dotyczy jednak tysięcy osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym. Znaczna część tych osób, by prawidłowo funkcjonować i nie zamykać się w przysłowiowych czterech ścianach winna być aktywna zawodowo. Jako, że nie każdy niepełnosprawny posiada własny środek transportu ważne jest, by infrastruktura była dostosowana do ich potrzeb. Na ulicach niwelowanie barier architektonicznych powinno dotyczyć ciągów komunikacyjnych, miejsc parkingowych i chodników. Także transport publiczny winien być dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowe autobusy). Autobusy realizujące transport publiczny powinny być wyposażone w platformy lub podjazdy dla wózków inwalidzkich oraz wydzielone dla inwalidów miejsca w pojazdach, szerokość drzwi autobusów powinna zapewniać komfortową wymianę potoków pasażerskich oraz bezpieczną i szybką możliwość skorzystania z transportu osobom poruszającym na wózkach inwalidzkich Z kolei dla osób niepełnosprawnych wzrokowo bardzo ważna jest także powierzchnia platformy. Wyczuwalna powierzchnia o wysokim kontraście

wizualnym może poprawić dostępność dla tej grupy użytkowników i przyczynić się do lepszego postrzegania przystanków przez wszystkich pasażerów. Odległość między platformą, a podłogą autobusu powinna być możliwie najmniejsza (np. tak, aby wózki inwalidzkie mogły ją płynnie pokonać).

4.8.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)

Największymi generatorami ruchu podróżnych są obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących: oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej oraz w mniejszym stopniu: handlu, administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, obsługi bankowej, gastronomii, turystyki, sportu i obsługi pasażerów w transporcie. Ich rozmieszczenie jest nieprzypadkowe, gdyż musi spełniać określone warunki w zależności od charakteru realizowanych zadań. Organizując komunikację publiczną na danym obszarze, należy przede wszystkich skupić się na tym, by zapewniała ona obsługę miejsc, w pobliżu których obiekty takie są zlokalizowane. Jest to o tyle ważne, gdyż do zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacji niezbędne jest, aby łączyła ona poszczególne miejsca w jakimś określonym celu, tj. żeby mieszkańcy mogli korzystać z komunikacji, musi być ona dla nich celowa. Musi łączyć miejsca, które stanowią dla mieszkańców istotne ośrodki ich życiowych interesów i dlatego nie bez przyczyny ustala się linie komunikacyjne, łączące określone osiedla mieszkaniowe z miejscami pracy, szkołami, urzędami itd. Taką też funkcjonalność zapewnia także np. linia autobusowa zapewniająca dojazd do ośrodków pomocy społecznej i aktywizacji zawodowej, biblioteki powiatowej bądź miejsc wypoczynku (np. baseny).

Ze względu na charakter obiektów użyteczności podzielono je na następujące kategorie:

- obiekty edukacyjne,
- obiekty administracyjne,
- szpitale, przychodnie specjalistyczne,
- obiekty sportowe,
- targowiska,
- dworce.

Dla ustalenia potrzeb transportowych należało ustalić hierarchię obiektów, które generują zapotrzebowanie transportowe.

Obiekty edukacyjne – generują bez wątpienia największe zapotrzebowanie transportowe, szczególnym znaczeniem charakteryzują się szkoły na poziomie szczebla ponadpodstawowego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe.

Przy ocenie zapotrzebowania transportowego analizowano także transport obsługujący szkoły podstawowe i przedszkola, gdyż taki jest także realizowany w gminach.

Nazwa szkoły zespołu	Liczba uczniów
	RAZEM
I Liceum Ogólnokształcące im. 14 Pułku Powstańców Śl. w Wodzisławiu Śl.	973
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Wodzisławiu Śląskim	736
Zespół Szkół Ekonomicznych w Wodzisławiu Śląskim	1006
Zespół Szkół Technicznych w Wodzisławiu Śląskim	935
Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Wodzisławiu Śląskim	941
Liceum Ogólnokształcące im. Noblistów Polskich w Rydułtowach	343
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Rydułtowach	436
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Pszowie	416
RAZEM	**5786**
Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczo-Rewalidacyjnych w Wodzisławiu Śląskim	242
OGÓŁEM	**6028**

Liczba uczniów w poszczególnych szkołach ponadpodstawowych według gmin zamieszkania przedstawia się następująco:

	Liczba uczniów wg. gmin										
Naza szkoły/zespołu	Wodzisław Śl.	Pszów	Radlin	Rydułtowy	Godów	Gorzyce	Lubomia	Mszana	Marklowice	Pozostałe	OGÓŁEM
I Liceum Ogólnokształcące im. 14 Pułku Powstańców Śląskich w Wodzisławiu Śląskim	323	65	67	62	90	197	39	51	46	33	973
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Wodzisławiu Śląskim	218	39	74	70	73	96	21	26	23	96	736
Zespół Szkół Ekonomicznych w Wodzisławiu Śląskim	321	61	85	30	111	235	49	51	34	29	1006
Zespół Szkół Technicznych w Wodzisławiu Śląskim	325	93	70	60	68	161	32	36	37	53	935
Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Wodzisławiu Śląskim	310	40	51	37	108	194	29	61	65	46	941
Zespół Szkół Licealnych i Technicznych w Rydułtowach	42	50	49	103	2	17	4	1	7	68	343
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Rydułtowach	42	51	49	146	4	10	4	1	3	126	436
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Pszowie	111	104	39	63	14	33	8	7	4	33	416
RAZEM	**1692**	**503**	**484**	**571**	**470**	**943**	**186**	**234**	**219**	**484**	**5786**
Zespół Placówe Szkolno - Wychowawczo - Rewalidacyjnych w Wodzisławiu Śląskim	96	16	24	27	21	27	3	7	15	6	242
Ogółem	**1788**	**519**	**508**	**598**	**491**	**970**	**189**	**241**	**234**	**490**	**6028**

Biorąc pod uwagę powyższe zestawienie należy stwierdzić, że największe potrzeby transportowe wśród młodzieży ponadpodstawowej w gminach objętych niniejszym planem występują w gminie Gorzyce. 970 uczniów zamieszkałych na obszarze tej gminy dojeżdża na zajęcia szkolne do Wodzisławia Śląskiego, Pszowa, Radlina i Rydułtów. Jest to niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg

powiatowych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. W gminie Godów do szkół ponadpodstawowych położonych na obszarze powiatu wodzisławskiego dojeżdża 491 uczniów, natomiast w gminie Lubomia 189. Zdecydowana przewaga gminy Gorzyce wynika między innymi z faktu, iż duża liczba uczniów z gminy Godów uczęszcza do szkół położonych w Jastrzębiu-Zdroju, natomiast z gminy Lubomia – do szkół w Raciborzu. Wynika to z uwarunkowań geograficznych i ekonomicznych. Oczywiście nie bez znaczenia jest także łatwość dotarcia do określonego miejsca za pomocą środków komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, by zachęcić uczniów z tych gmin do podejmowania nauki w szkołach położonych na obszarze powiatu wodzisławskiego. Dogodny dojazd jest bowiem jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły ponadpodstawowej. Biorąc pod uwagę zasady przyznawania subwencji oświatowej („pieniądz podąża za uczniem'') organizatorzy transportu, poprzez właściwe określenie sieci komunikacyjnej oraz ułożenie rozkładów jazdy mogą mieć znaczny wpływ na kondycję finansową szkolnictwa w powiecie.

Pomimo, że uczniowie szkół podstawowych, z uwagi na z zasady niewielką odległość swego miejsca zamieszkania od szkoły, nie korzystają masowo z komunikacji publicznej, należy przy organizowaniu transportu brać ich potrzeby pod uwagę, gdyż jest to dość pokaźna liczba potencjalnych pasażerów. Komunikacja powiatowa powinna obejmować dojazdy do szkół podstawowych w Olzie, Gorzycach, Syryni, Rogowie oraz Godowie. Dlatego w celu zachęcenia uczniów do korzystania z komunikacji publicznej należy stworzyć dogodne połączenia i właściwe rozkłady jazdy uwzględniające rozkład zajęć lekcyjnych w szkołach. Nie bez znaczenia będzie także zapewnienie im preferencyjnych cen biletów oraz możliwości dokonywania zakupu biletów miesięcznych bezpośrednio w szkołach lub w autobusach.

Obiekty administracyjne – oceniając zapotrzebowanie transportowe wzięto pod uwagę tylko te instytucje, które realizują zadania i zaspakajają potrzeby wszystkich mieszkańców powiatu oraz mieszkańców gmin objętych planem. Zaznaczyć należy, że poniższa tabela nie uwzględnia wielu instytucji. Nie miało to na celu pomniejszania ich rangi i znaczenia dla mieszkańców powiatu. Po prostu instytucje nie wymienione poniżej nie generują aż tak dużego zapotrzebowania transportowego.

Nazwa urzędu lub instytucji	Adres
Starostwo Powiatowe	ul. Bogumińska 2, ul. Pszowska 92a, ul. dr. Lucjana Mendego 3 44-300 Wodzisław Śląski
Urząd Skarbowy	ul. Głowackiego 4 44-300 Wodzisław Śląski
Sąd Rejonowy	ul. Sądowa 3 44-300 Wodzisław Śląski
Powiatowy Urząd Pracy	ul. J. Michalskiego 12 44-300 Wodzisław Śląski
Prokuratura Rejonowa	ul. ks. płk. W. Kubsza 28B, 44-300 Wodzisław Śląski
Komenda Powiatowa Policji	ul. Kokoszycka 180b, Osiedle 1 Maja 16A 44-313 Wodzisław Śląski

Dom Pomocy Społecznej	ul. Bogumińska 22 44-350 Gorzyce
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Wałowa 30 44-300 Wodzisław Śląski
Urząd Miasta Wodzisławia Śląskiego	ul. Bogumińska 4 44-300 Wodzisław Śląski
Urząd Gminy Godów	ul. 1 Maja 53 44-340 Godów
Urząd Gminy Gorzyce	ul. Kościelna 15 44-350 Gorzyce
Urząd Gminy Lubomia	ul. Szkolna 1 44-360 Lubomia

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze powiatu. Najważniejsze z nich znajdują się w centrum miasta Wodzisławia Śląskiego i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Organizując komunikację publiczną należy również uwzględnić potrzebę dowozu w pobliże Komendy Powiatowej Policji w Wodzisławiu Śląskim, której siedziby są oddalone od centrum, jak również do Domu Pomocy Społecznej w Gorzycach. Ze względów społecznych mieszkańcom gmin objętych planem transportowym należy zapewnić dojazd do właściwych urzędów gmin, pomimo, iż nie generują one tak wielkiego zapotrzebowania, jak urzędy obejmujące swoim działaniem obszar całego powiatu.

Szpitale, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Wodzisławiu Śląskim (ulica 26 Marca i ulica św. Wawrzyńca) oraz szpitale na terenie Raciborza i Jastrzębia-Zdroju, z których korzystają mieszkańcy gmin Lubomia i Godów. Biorąc pod uwagę omówione wcześniej tendencje demograficzne (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby osób niepełnosprawnych) rola tych obiektów, jako generatorów ruchu będzie stale rosła. Dlatego ze względów społecznych, budując sieć komunikacyjną, należy zapewnić do nich dojazd. Należy pamiętać, że z ich usług korzystają przeważnie ludzie starsi i niepełnosprawni, którzy nie dysponują własnym samochodem. Bardzo istotne jest także dostosowanie taboru do potrzeb tej grupy pasażerów, zapewnienie właściwej infrastruktury przystankowej oraz odpowiednio ułożonych rozkładów jazdy.

Obiekty sportowe – najważniejsze obiekty sportowe w powiecie wodzisławskim, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza powiatu, to:

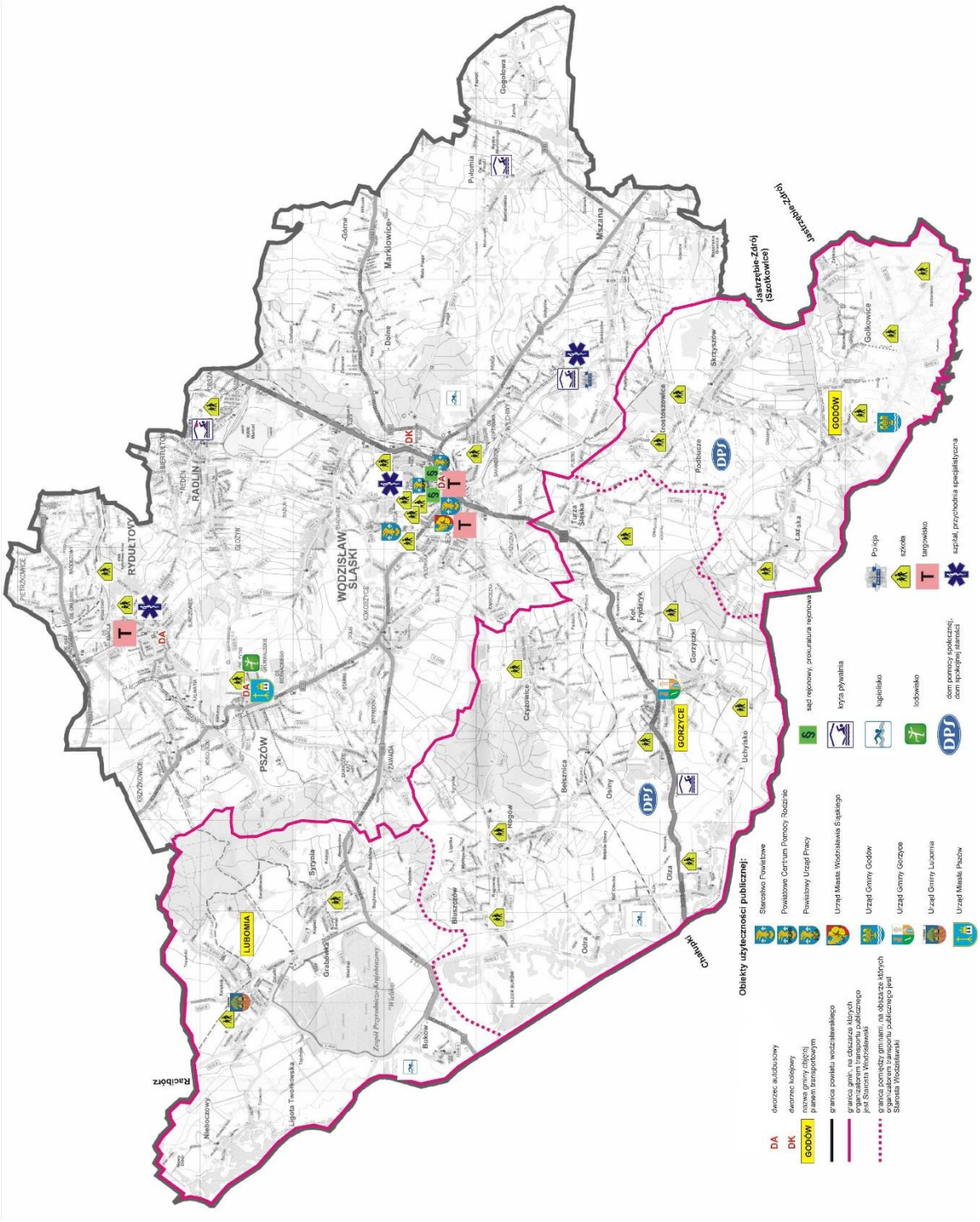
Nazwa obiektu	Adres	Rodzaj obiektu
Gminny Ośrodek Turystyki, Sportu i Rekreacji “Nautica” (pływalnia)	ul. Bogumińska 31 44-350 Gorzyce	całoroczny
Wielofunkcyjny Obiekt Sportowy ze Sztucznym Lodowiskiem w Pszowie	ul. Sportowa 1 44-370 Pszów	sezon zimowy
Ośrodek Wypoczynkowy “Olza”	ul. Kolejowa 44-353 Olza	sezon letni

Ośrodek Wodny „Balaton”	ul. Bracka 44-300 Wodzisław Śląski	sezon letni
Kryta pływalnia MOSiR Centrum	os. 1 Maja 16a 44-304 Wodzisław Śląski	całoroczny

Oczywiście ruch generowany przez te obiekty nie jest znaczny. Wynika to głównie z faktu, iż z ich oferty korzysta się zazwyczaj w godzinach wieczornych, kiedy częstotliwość prowadzonej komunikacji jest mniejsza lub w weekendy, kiedy komunikacja prowadzona jest w ograniczonym zakresie. Powoduje to, że klienci korzystają zazwyczaj z transportu indywidualnego. Niemniej organizując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dowozu do tych obiektów.

Targowiska – dokonując oceny potoków pasażerskich na potrzeby niniejszego opracowania stwierdzono, że targowiska zlokalizowane w Wodzisławiu Śląskim (przy ulicy Bogumińskiej oraz ulicy Targowej) generują zapotrzebowanie na usługi transportowe. W dni targowe (poniedziałki i czwartki) w godzinach przedpołudniowych występuje zwiększone napełnienie środków transportu. Oznacza to, że mieszkańcy gmin objętych planem transportowym korzystają z komunikacji publicznej, w celu dotarcia na targowiska. Opracowując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dojazdu do tych obiektów i właściwie ułożyć rozkłady jazdy (przede wszystkim należy zapewnić powrót w godzinach 11:00 – 12:00). Jest to istotne także ze względów społecznych, gdyż dość duża grupa osób robiących zakupy na targowiskach to pasażerowie komunikacji publicznej, którzy z uwagi na ograniczenia finansowe lub wiek nie mogą sobie pozwolić na zakup samochodu.

Dworce – dworce: autobusowy i kolejowy w Wodzisławiu Śląskim stanowią istotny generator ruchu pasażerskiego. Z uwagi na korzystną lokalizację dworca autobusowego i przystanku kolejowego przy ulicy Targowej w Wodzisławiu Śląskim oraz dworca kolejowego przy ulicy Dworcowej w Wodzisławiu Śląskim należy wszystkie te obiekty uwzględniać przy planowaniu sieci komunikacyjnej. Wpłynie to niewątpliwie na zwiększenie ruchu pasażerskiego. Dodatkowym czynnikiem, który przyczynia się jeszcze bardziej do zwiększenia zapotrzebowania na usługi przewozowe jest zwiększenie liczby połączeń kolejowych pozwalające na tworzenie węzła przesiadkowego pociąg – autobus. Dworzec taki staje się punktem integracji sieci transportu miejskiego i powiatowego z regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym). Dodatkowo należy rozważyć zapewnienie łatwych dojazdów i miejsc parkingowych oraz stanowisk postojowych korzystającym z transportu indywidualnego oraz taksówkowego. Takie rozwiązanie niewątpliwie zachęci do zmiany środka transportu indywidualnego na publiczny.
Rozmieszczenie ww. obiektów użyteczności publicznej przedstawia załączona mapa.

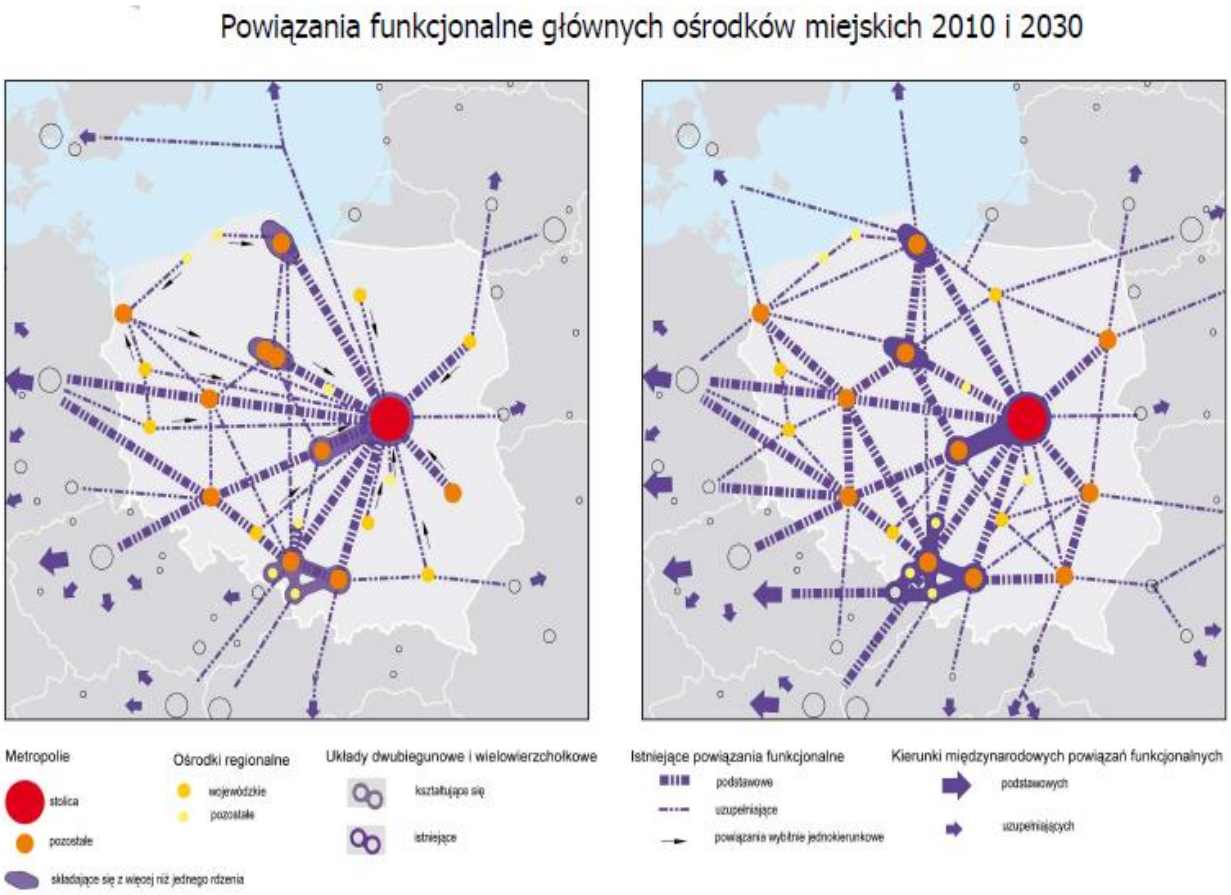


Rys. 13 Mapa rozmieszczenia generatorów ruchu w obszarze powiatu wodzisławskiego

5. Stan zagospodarowania przestrzennego

5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. W pierwszej kolejności nastąpi przedefiniowanie hierarchii priorytetów inwestycyjnych w transporcie, które określone są w średniookresowych dokumentach strategicznych. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju, w tym zwłaszcza zapewnienie jak najlepszych połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitarnymi oraz w samym obrębie ich obszarów funkcjonalnych. W kontekście zapewniania spójności Polski duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z głównymi węzłami metropolii sieciowej. Przy czym metropolia sieciowa to sieć dobrze powiązanych i współpracujących ze sobą miast. Współpraca ta stanowi warunek dla dynamizowania rozwoju kraju, umożliwia pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w równych częściach kraju, sprzyja również osiąganiu spójności terytorialnej i stanowi przeciwwagę dla szybko rosnącej dominacji stolicy kraju. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem przestaną być przedsięwzięcia służące wyłącznie tranzytowi, zwłaszcza drogowemu. W wypadku ośrodków położonych peryferyjnie ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskają wyższą rangę, niż trasy łączące je między sobą. Dla wspomagania procesów rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę i modernizację dostępu do obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych. Planuje się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich:



Rys. 14 Schemat powiazania ośrodków miejskich

Drugim kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie postępuje sukcesywnie, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:

- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem nowej sieci kolei dużych prędkości oraz zmodernizowanych fragmentów obecnej sieci,
- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na ośrodki peryferyjne, co ma ważne znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynacja realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmacniania ośrodków subregionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki

przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z ośrodków metropolitalnych i innych głównych miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służy uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych środków transportu alternatywnych, w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury.

Najważniejszym działaniem służącym poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego będzie integracja systemów transportu publicznego. Realizacji celu służyć też będzie doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego, wprowadzenie systemu opłat drogowych oraz rozwój systemów „parkuj i jedź". W lokalnych dokumentach planistycznych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do pracy transportem publicznym lub w systemie „parkuj i jedź", a także zasięgu wspomnianych dojazdów do pracy w kilometrach (z podaniem gmin lub miejscowości).

Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi nastąpi poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu, uwzględnienie kosztów i korzyści funkcjonowania różnych typów transportu w kontekście ogólnorozwojowym oraz rozbudowa inteligentnych systemów transportowych. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miała budowa i rozbudowa terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu, dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym oraz integracja sieci lotnisk z istniejącą i planowaną siecią dróg oraz połączeń kolejowych w relacjach krajowych regionalnych i metropolitalnych. W obszarach aglomeracyjnych preferowane będzie stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego. Jednocześnie wprowadzone zostaną preferencje administracyjne dla rozwiązań intermodalnych.

Na podstawie wskazanych celów i kierunków działań został nakreślony zakres inwestycji niezbędnych do realizacji. Założenia dla przewidywanych inwestycji drogowych, kolejowych i lotniskowych zostały określone zgodnie z paradygmatem zintegrowanego systemu rozwoju, łączącym planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym. Wdrożenie ustalonego pakietu inwestycyjnego pozwoli na zbudowanie sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, które tworzą otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. W ramach proponowanego zakresu inwestycji zakłada się realizację obecnych planów rządowych, określonych w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych regulujących założenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu.

5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego

Plan zagospodarowania przewiduje w najbliższym okresie, iż w powiecie wodzisławskim tylko miasto Wodzisław Śląski będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Jednak biorąc pod uwagę, że w obszarze powiatu planowane jest powstanie linii kolei dużych prędkości sytuacja ta może ulec zmianie. Planowany w ramach budowy kolei dużych prędkości węzeł przesiadkowy w obszarze powiatu wodzisławskiego będzie miał za zadanie obsługę takich ośrodków jak: Jastrzębie-Zdrój, Rybnik, Żory i Wodzisław Śląski. Obecnie na poziomie planistycznym trwają ustalenia ostatecznej lokalizacji przebiegu tej linii oraz położenia stacji, co niewątpliwie będzie miało wpływ na układ systemu komunikacji publicznej w regionie i powiecie. W zakresie transportu plan ten zakłada kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego poprzez budowę, rozbudowę i modernizację linii kolejowych;
- organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

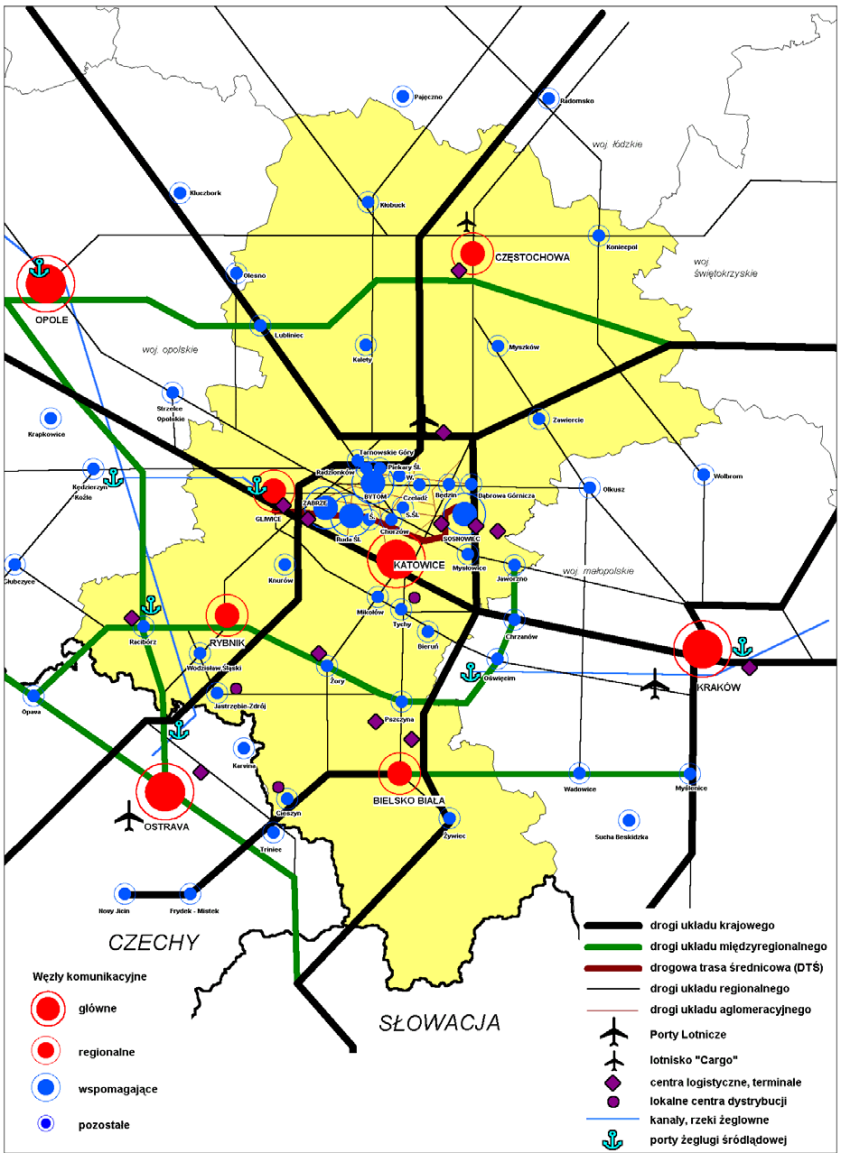
Główne węzły przesiadkowe w zakresie przewozów pasażerskich na terenie województwa śląskiego utworzone zostały na styku systemów transportowych: kolejowego, drogowego lub tramwajowego.

Najczęściej w ramach węzła przesiadkowego realizowana jest wymiana podróżnych pomiędzy transportem regionalnym lub ponadregionalnym, a transportem miejskim lub aglomeracyjnym.

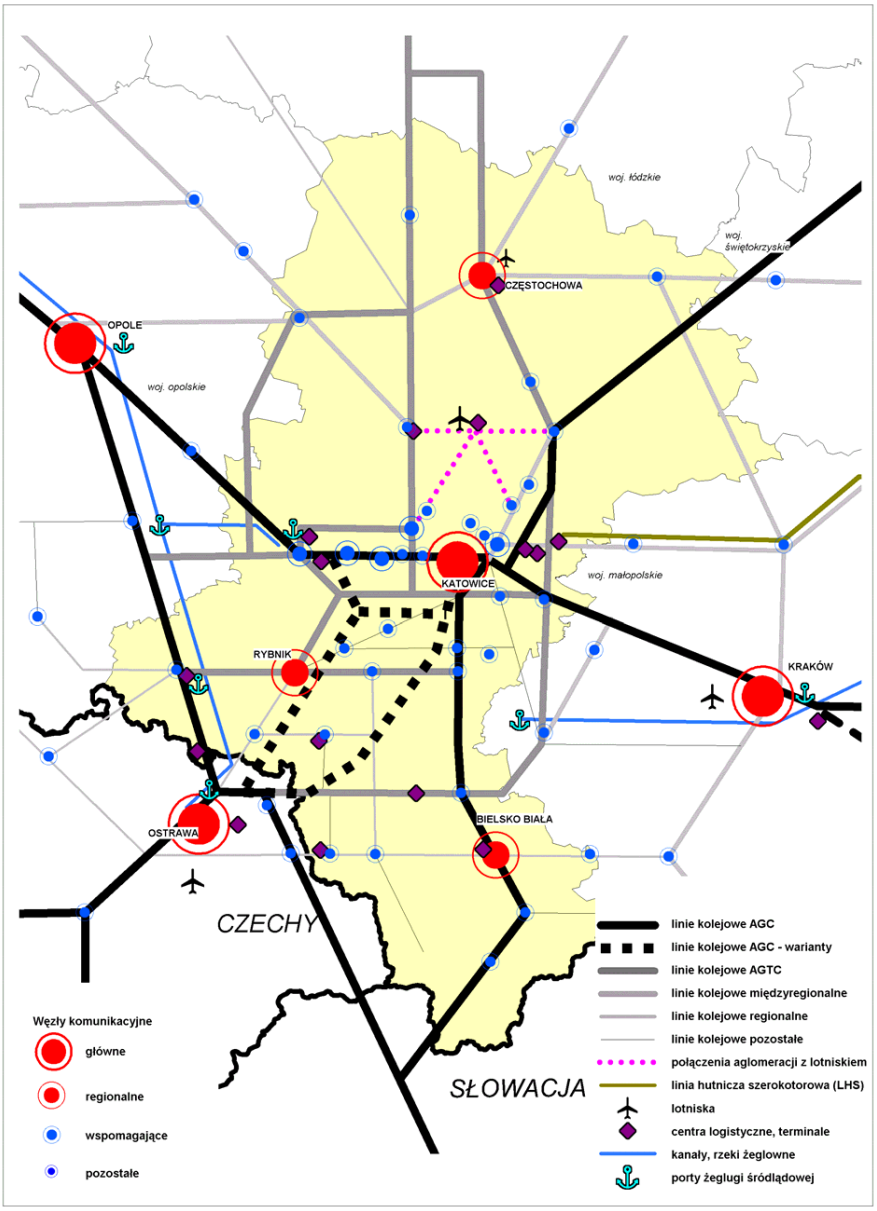
Na terenie województwa śląskiego znajdują się także węzły przesiadkowe, w których odbywa się wymiana podróżnych korzystających z typowo miejskich środków transportu.

Wodzisław Śląski zaliczany jest do węzłów przesiadkowych kolejowych i autobusowych, obsługujących regionalny i ponadregionalny ruch pasażerski, mające przede wszystkim znaczenie w przewozach wojewódzkich.

Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.



Rys. 15 Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Rys. 16 Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja

5.3. Plan zagospodarowania gminy Godów

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Największe możliwości zabudowy domów jednorodzinnych z funkcją usługową istnieją w sołectwie Skrzyszów, gdzie stosunkowo niedawno zakończono budowę drogi prowadzącej do strefy ekonomicznej (ulica Jana Pawła II). Rozwój zabudowy jednorodzinnej w tym obszarze może wymusić konieczność rozszerzenia oferty komunikacyjnej na tym terenie. Dodatkowo obszarem zwiększającym zapotrzebowanie na komunikację w zakresie przewozów będzie docelowo obszar znajdujący się przy węźle autostradowym „Gorzyczki”.

Na pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróżnych.

5.4. Plan zagospodarowania gminy Gorzyce

Opracowany plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Tu również na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych z pewnymi ograniczeniami. W związku z powyższym nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróżnych.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie istotnym dla transportu zbiorowego przewiduje rozwój funkcji produkcyjnych i rozwój nowych obszarów działalności poprzez zagospodarowanie terenów w obszarze Kokoszyce – Olszyny – Czyżowice oraz terenów inwestycyjnych w bezpośrednim pobliżu autostrady A1 (węzeł autostradowy „Gorzyczki"). Tutaj docelowo występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na transport publiczny szczególnie w zakresie dowozu pracowników do powstających zakładów pracy.

5.5. Plan zagospodarowania gminy Lubomia

W związku z rozbudową przesiedlonej wsi Nieboczowy w rejonie Syryni wymuszone zostało opracowanie od podstaw nowej koncepcji komunikacji publicznej obejmującej ten obszar. Tereny do zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej obejmują dość duży obszar (ok. 5,4 ha) w tym rejonie. Po przesiedleniu mieszkańców nastąpiła zmiana natężenia przewozów pasażerskich w Syryni. Wystąpiła konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów. Na pozostałym obszarze gminy nie przewiduje się obecnie istotnych zmian w natężeniu ruchu pasażerów.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest powiat wodzisławski nakierowane będą głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia. Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno-demograficznej w/w gmin można jednoznacznie stwierdzić, że proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna oraz układ linii komunikacyjnych będą miały za zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół, miejsc użyteczności publicznej i zakładów pracy położonych w Wodzisławiu Śląskim, Pszowie, Rydułtowach, Jastrzębiu-Zdroju i Raciborzu.

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu można szacować, iż 70 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie objętym

planem transportowym to uczniowie z gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia, uczęszczający do szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych. Pozostałe 30 % pasażerów to osoby korzystające z komunikacji autobusowej w celu dojazdu do pracy, miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów będzie obejmować miejscowości najliczniej zamieszkałe to jest: Gołkowice, Czyżowice, Gorzyce, Turza Śląska, Rogów, Lubomia, Syrynia, Skrzyszów. W miejscowościach tych liczba mieszkańców przekracza 2000 osób. Miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych). Do takich miejscowości należą: Gorzyczki Kolonia Fryderyk, Uchylsko, Podbucze, Odra, Buków i Nieboczowy. Część miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców np. Godów lub Bełsznica zyskają rozbudowany system połączeń wynikający z sieci obejmującej sąsiednie bardziej zaludnione miejscowości. Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół w Wodzisławiu Śląskim, Rydułtowach, Pszowie, Jastrzębiu-Zdroju i Raciborzu w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na różne godziny zakończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczycie przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości. Częstotliwość kursów nie powinna przekraczać 30 – 60 minut w zależności od potrzeb przewozowych wynikających z gęstości zaludnienia. Dużą uwagę należy także zwrócić na potrzeby przewozowe uczniów szkół podstawowych. Realizacja dowozu dzieci szkół podstawowych do placówek oświatowych komunikacją publiczną w znacznym stopniu wpływa na poprawę efektywności linii oraz kursów mieszczących się w skrajnych godzinach szczytów przewozowych. Jednocześnie praktyka taka oswaja dzieci i młodzież z komunikacją autobusową. Zachętą może być tutaj stosowanie preferencyjnych cen biletów miesięcznych oraz ułatwienia związane z dystrybucją biletów (np. zorganizowanie sprzedaży biletów miesięcznych w szkołach, autobusach lub biletomatach).

Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (basen w Gorzycach, ośrodek w Bukowie, ośrodki w Olzie) oraz dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców powiatu, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak:

- szpitale oraz przychodnie specjalistyczne w Wodzisławiu Śląskim, Rydułtowach, Jastrzębiu-Zdroju oraz Raciborzu,
- urzędy o szczeblu powiatowym lub gminnym,
- placówki handlowe,
- targowiska.

Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 90 – 120 minut. Ważnym elementem realizacji transportu w sieci komunikacyjnej będzie obsługa całości komunikacji taborem niskowejściowym lub

niskopodłogowym przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich i posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (dostęp do miejsc siedzących bezpośrednio z niskiej podłogi).

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszańców gmin: Lubomia, Godów i Gorzyce związane będzie głównie z koniecznością zapewnienia przejazdów pomiędzy miejscem zamieszkania, a placówkami oświatowymi. Potrzeby te dotyczyć będą najliczniejszej grupy pasażerów, to jest dzieci i młodzieży. Biorąc pod uwagę strukturę demograficzną ludności powiatu oraz ilość uczniów w placówkach oświatowych szacuje się, iż w komunikacji powiatowej z biletów miesięcznych szkolnych korzystać będzie około 1.400-1.600 osób, co da napełnienie na poziomie 56.000-60.000 pasażerów miesięcznie.

Kolejną liczną grupą będą mieszkańcy powiatu wodzisławskiego korzystający z komunikacji w doraźnych dojazdach do instytucji użyteczności publicznej (urzędy, szpitale, sklepy, targowiska itp.) oraz korzystający z komunikacji w innych celach. Grupa ta stanowić będzie około 32.000-34.000 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą są korzystający z komunikacji powiatowej podczas dojazdów z miejsca zamieszkana do miejsca zatrudnienia. Szacuje się, iż z biletów miesięcznych pracowniczych korzystać będzie grupa około 150-200 osób, co da napełnienie na poziomie około 6.000-10.000 pasażerów miesięcznie. Tak znaczące różnice w strukturze pasażerów są skutkiem niewłaściwego prowadzenia polityki transportowej po 1989 roku. Otóż w wyniku stałego spadku jakości usług oraz ograniczania zakresu komunikacji przez firmy transportowe, ludzie dojeżdżający do zakładów pracy zmuszeni byli do poszukiwania alternatywnych możliwości dojazdu. W większości dokonali oni „przesiadki" do środków transportu indywidualnego (co znajduje odzwierciedlenie w przedstawionej w niniejszym opracowaniu liczbie zarejestrowanych pojazdów). Odwrócenie tego trendu jest bardzo trudne. Niemniej jednak należy zachęcać tych potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu publicznego. Można to uczynić między innymi poprzez zapewnienie w miarę stałej siatki połączeń, zadowalającej częstotliwości kursowania autobusów oraz atrakcyjnych cen biletów zachęcających do korzystania z transportu publicznego.

Mając na uwadze badania marketingowe napełnień w autobusach obsługujących trasy sieci komunikacyjnej ujętej w niniejszym uzyskano dość precyzyjne wyniki mówiące o popycie na ten rodzaj usług oraz kształtowaniu się zainteresowania pasażerów transportem autobusowym w poszczególne dni tygodnia oraz w poszczególnych porach dnia.

W skali wybranego dnia powszedniego popyt na usługi przewozowe wodzisławskiej komunikacji powiatowej ukształtował się na poziomie 4290 pasażerów. W soboty całkowity popyt wyniósł 761 osób, co stanowiło tylko 17,7% wielkości popytu w dniu powszednim – przy czym stosunek wielkości podaży usług wynosi 26,2% liczby wozokilometrów dnia powszedniego. Natomiast w niedzielę przewieziono tylko 175 pasażerów, czyli 20,4% popytu sobotniego i zaledwie 3,6% z dnia powszedniego. Liczba wykonywanych wozokilometrów w niedziele wynosi natomiast odpowiednio 45,2% sobotniej pracy eksploatacyjnej i 11,8% z dnia powszedniego.

Linia	Liczba pasażerów wg dni kursowania					
	dni robocze szkolne		soboty		niedziele i święta	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
31	219	1,0				
32	170	0,6				
33	336	0,7	48	0,4		
34	545	1,0	83	0,5		
36	1 296	0,9	354	0,7	100	0,3
37	96	0,6				
38	411	0,7	66	0,4	21	0,1
40	205	0,9				
41	685	0,9	210	0,5	34	0,2
42	211	0,5				
44	116	0,4				
Suma	**4 290**	**0,8**	**761**	**0,5**	**175**	**0,2**

Tabela: Liczba pasażerów dla poszczególnych linii wodzisławskiej komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie Silesia Transport Jakub Jackiewicz na podstawie wyników badań marketingowych.

Najwięcej pasażerów w dzień powszedni przewiozła linia 36 (blisko 1300 osób). Kolejne linie przewiozły o połowę mniej pasażerów – linia 41 (685 osób) i linia 34 (545 osób). W soboty największym zainteresowaniem cieszyła się także linia 36 (354 osób) oraz linia 41 (210 osób). W niedziele natomiast najwięcej pasażerów skorzystało również z linii 36 (100 osób). Wśród linii o najmniejszym popycie w dni powszednie znajdują się linie 32, 37 i 44. Przewiozły one mniej niż 200 osób. W soboty najmniejszym zainteresowaniem cieszyły się linie 33 i 38 z których skorzystało odpowiednio 48 i 66 osób. Natomiast w niedziele najmniej pasażerów zdecydowało się na podróż linią 38 – tylko 21 osób.

W prezentowanym tabelarycznym zestawieniu w polach z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr wyróżniono kolorem linie, na których odnotowano wynik powyżej 0,9 pasażera w dniu powszednim, 0,7 w sobotę oraz 0,3 w niedzielę. Pułap ten osiągnięto na liniach 31, 34, 36, 40 i 41 w dniu powszednim oraz tylko na linii 36 w sobotę i w niedzielę. Dodatkowo kolorem wyróżniono także pola dotyczące linii, na których przewieziono nie więcej niż 0,6 pasażera w przeliczeniu na kilometr w dniu powszednim, 0,4 w sobotę i 0,1 w niedzielę. Dotyczyło to linii 32, 37, 42 i 44 w dniu powszednim, 33 i 38 w sobotę oraz 38 w niedzielę.

Przeciętnie w dniu powszednim Wodzisławska Komunikacja Powiatowa przewoziła 0,8 pasażera na 1 kilometr. W sobotę wartość ta była niższa i wynosiła 0,5 pasażera na 1 kilometr, a w niedzielę osiągnęła wartość bardzo niską – tylko 0,2 pasażera na 1 kilometr. W komunikacji miejskiej przyjmuje się wartość 1,0 pasażera jako próg, poniżej którego należy rozważyć zaprzestania realizacji przewozów ze względu na brak zainteresowania pasażerów ofertą przewozową. W przypadku komunikacji pozamiejskiej (powiatowej), z uwagi

na dłuższe odległości pokonywane przez pojazdy oraz niższą gęstość zaludnienia należy przyjąć niższy wskaźnik. Wysokość tego wskaźnika zależna będzie od lokalnych preferencji w zakresie utrzymywania określonego poziomu oferty przewozowej, jednak przy wskaźnikach osiąganych w sieci Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej z pewnością należy rozważyć podjęcie działań zmierzających do zwiększenia zainteresowania ofertą w przypadku osiągania progu poniżej 0,5 pasażera na 1 kilometr.

Dzień tygodnia	Linie o przewozach w przeliczeniu na 1 wozokilometr w danym rodzaju dnia tygodnia		
	większych od wartości przeciętnej dla sieci komunikacyjnej	równych wartości przeciętnej dla sieci komunikacyjnej	mniejszych od wartości przeciętnej dla sieci komunikacyjnej
powszedni	31, 34, 36, 40, 41	-	32, 33, 37, 38, 42, 44
sobota	36	34, 41	33, 38
niedziela	36	41	38

Tabela: Wykorzystanie zdolności przewozowej na poszczególnych liniach wodzisławskiej komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie Silesia Transport Jakub Jackiewicz na podstawie wyników badań marketingowych.

Linię 36 we wszystkich rodzajach dni tygodnia charakteryzowało wykorzystanie pojazdów wyższe od przeciętnego, natomiast linię 38 – niższe od przeciętnego.

W skali przeciętnego miesiąca popyt na usługi Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej ukształtował się na poziomie 94140 pasażerów. Spośród wszystkich linii największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia 36, z której usług skorzystało 28 556 osób, co stanowiło aż 30,3% ogółu pasażerów. Próg 10 tys. pasażerów miesięcznie przekroczyły jeszcze dwie linie – 34 i 41 (odpowiednio 11709 i 14385 osób, co stanowiło ponad 10% ogółu pasażerów dla każdej z tych linii). Najmniejszy udział mają linie 37 i 44, których przewozy stanowią po niecałe 3% ogółu pasażerów.

Linia	Miesięczna liczba pasażerów [osoby]	Udział w przewozach pasażerów [%]	Miesięczna praca eksploatacyjna [km]	Udział w pracy eksploatacyjnej [%]	Liczba pasażerów na 1 wzkm
31	4 599	4,89%	4 662,0	3,82%	1,0
32	3 570	3,79%	6 384,0	5,23%	0,6
33	8 472	9,00%	10 028,0	8,22%	0,8
34	11 709	12,44%	12 548,5	10,29%	0,9
36	28 556	30,33%	33 144,0	27,17%	0,9

37	2 016	2,14%	3 360,0	2,75%	0,6
38	5 165	5,49%	13 240,5	10,85%	0,4
40	8 801	9,35%	4 599,0	3,77%	1,9
41	14 385	15,28%	19 108,0	15,66%	0,8
42	4 431	4,71%	8 494,5	6,96%	0,5
44	2 436	2,59%	6 426,0	5,27%	0,4
Suma	**94 140**	**100,00%**	**121 994,5**	**100,00%**	**0,8**

Tabela. Wielkość przewozów ogółem oraz praca eksploatacyjna na poszczególnych liniach wodzisławskiej komunikacji powiatowej w przeciętnym miesiącu

Źródło: opracowanie Silesia Transport Jakub Jackiewicz na podstawie wyników badań marketingowych.

Porównanie udziału w przewozach pasażerów do udziału w pracy eksploatacyjnej (mierzoną liczbą wozokilometrów), które przedstawiono w powyższej tabeli, pokazuje, że udział ten dla większości linii jest bardzo podobny. Większe różnice można zauważyć na liniach 38, 42 i 44, gdzie udział w pracy eksploatacyjnej jest wyższy niż udział w przewozach – co świadczy o ich niższej efektywności, a także na linii 40, gdzie występuje sytuacja odwrotna, co z kolei wskazuje na większą efektywność tej linii w porównaniu z pozostałymi.

Najlepiej wykorzystane w skali miesiąca były autobusy linii 40, przewożąc po 1,9 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Zdecydowanie najsłabiej w skali miesiąca wykorzystana były linie 38 i 44, które charakteryzowały przewozy na poziomie 0,4 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Przejazdy poniżej progu 0,8 pasażera na kilometr (czyli wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej) w skali miesiąca zarejestrowano jeszcze na liniach 32, 37 i 42, na których przewożono odpowiednio 0,6, 0,6 i 0,5 pasażera na wozokilometr.

Mając na uwadze, że gminy obsługiwane komunikacją organizowaną przez Powiat Wodzisławski zamieszkuje ok. 42,5 tys. osób, zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z jej usług – 94140 pasażerów – stanowiła równowartość ok. 2,2 przejazdu przeciętnego mieszkańca obsługiwanego obszaru w skali miesiąca. Jest to wartość zadowalająca, a uzyskany wynik świadczy o wysokim stopniu zainteresowania przemieszczaniem się komunikacją zbiorową.

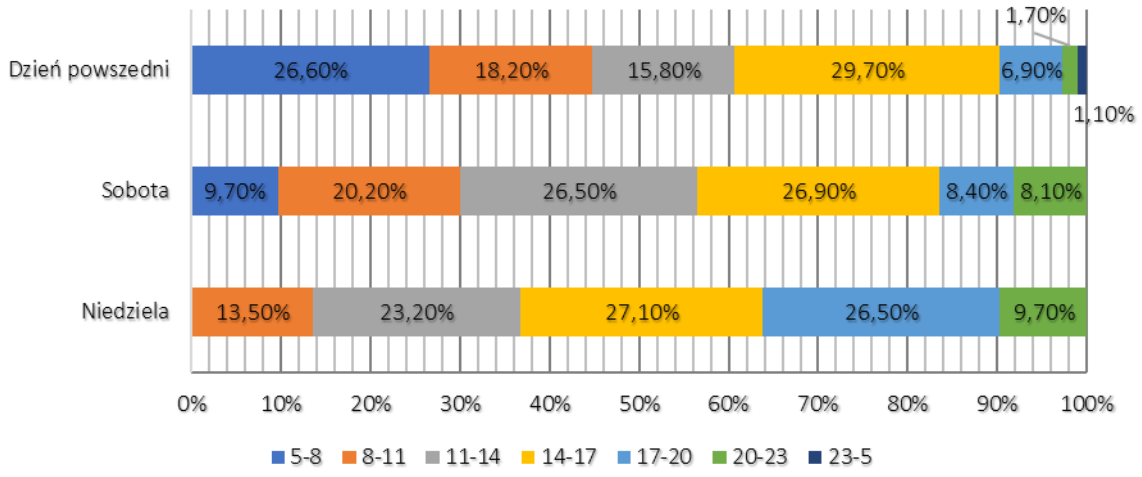
Zgodnie z literaturą ekonomiki transportu zbiorowego, wynik z badań marketingowych zrealizowanych w reprezentatywnym okresie – osiągnięty dla przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego, upoważnia do obliczeń rocznych przewozów, poprzez jego przemnożenie przez 12 miesięcy. W teorii spadek liczby pasażerów w dni wolne od nauki szkolnej, w tym w wakacje letnie, rekompensowany jest bowiem wzrostem przewozów w okresie jesienno-zimowym, z mniejszą dostępnością samochodów osobowych (konieczność odśnieżenia, obawa przed prowadzeniem w warunkach zimowych) oraz mniejszą skłonnością mieszkańców do przemieszczeń pieszych i przy użyciu roweru. Przywołanych założeń z literatury branżowej nie potwierdzają jednak wyniki sprzedaży biletów w krajowych sieciach komunikacyjnych, ani też wyniki badań prowadzonych w różnych sieciach stale, m. in. z zastosowaniem bramek liczących zainstalowanych w pojazdach. Na podstawie analizy danych ze sprzedaży biletów oraz z bramek liczących można przyjąć, że popyt w wakacje spada o około 40-45%, a w ferie zimowe i inne dni wolne od nauki poza wakacjami – o około 20-25%. W okresie zimowym nie następuje

proporcjonalne zwiększenie popytu, zatem w celu uzyskania popytu rocznego, adekwatniejsze do rzeczywistości byłoby przemnożenie liczby pasażerów uzyskanej dla przeciętnego miesiąca przez 11 niż przez 12. Przy takim założeniu, w świetle wyników badań marketingowych, roczną liczbę pasażerów wodzisławskiej komunikacji powiatowej można oszacować na nieco ponad 1 mln.

Osiągnięty wynik stanowi przesłankę pobudzenia popytu na usługi Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej. Wśród rekomendowanych działań, w ramach optymalizacji zakresu obsługi komunikacyjnej na terenie powiatu, można wskazać intensyfikację obsługi pór międzyszczytowych w dniu powszednim oraz pełną synchronizację rozkładów jazdy różnych linii substytucyjnie obsługujących poszczególne ciągi komunikacyjne. Zmianom stymulującym popyt powinno towarzyszyć ograniczenie podaży w porach skrajnie niskiego wykorzystania pojazdów i na obszarach niegenerujących wystarczającego popytu.

W lokalnych przewozach osób charakterystyczne przedziały półtora- i trzygodzinne wyznacza się w specyficzny sposób rozpoczynając od godziny 5, charakteryzującej początek typowego okresu funkcjonowania linii dziennych w miastach i powiatach, i kończąc na godzinie 23. Środki przedziałów trzygodzinnych w okresie od godziny 5 do 23 wyznaczają z kolei przedziały półtoragodzinne. Ze względu na zdecydowanie mniejszy popyt i brak linii (a także kursów) nocnych w większości badanych sieci komunikacyjnych w kraju, sąsiednie pory nocne dla potrzeb analizy łączy się.

Udział przewozów w kolejnych trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów przewożonych na liniach powiatowych w danym rodzaju dnia, pokazano w postaci graficznej na poniższym rysunku.



Rys. 17 Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w liczbie pasażerów wodzisławskiej komunikacji powiatowej.
Źródło: opracowanie Silesia Transport Jakub Jackiewicz na podstawie wyników badań marketingowych.

W dniu powszednim, w skali całej sieci, przy analizie przedziałów trzygodzinnych, największe przewozy odnotowano w popołudniowym szczycie, przypadającym na godziny 14-17 – 1276 osób (29,7%). Drugą

w kolejności okazała się pora poranna przypadająca na godziny 5-8, w której przewieziono 1139 osób (26,6%), Kolejne miejsca zajęły pory międzyszczytowe: ta przypadająca na godziny 8-11 (780 osób, czyli 18,2%) i ta przypadająca na godziny 11-14 (678 osób, czyli 15,8%). Po godzinie 17 popyt ulegał znaczącej redukcji – we wczesnowieczornej porze godzinowej 17-20 przewieziono 298 osób (6,9%), a w porze późnowieczornej – w godzinach 20-23 – tylko 73 osoby (1,7%). W połączonych godzinach nocnych (23-5) przewieziono łącznie 46 osób (1,1% popytu dziennego).

Analizując półtoragodzinne przedziały czasowe w dniu powszednim należy zauważyć, że:

- najwięcej pasażerów – 782 osoby (18,2%) – odnotowano w porze wczesnego szczytu popołudniowego (godziny 14:01-15:30);
- znaczną liczbę pasażerów – 730 osób (17,0%) – przewieziono w porze porannego szkolno-pracowniczego szczytu przewozowego (godziny 6:31-8:00);
- przewozy na zbliżonym poziomie – od 494 do 509 pasażerów (od 11,5 do 11,9%) – zarejestrowano w porze bezpośrednio po szczycie popołudniowym (godziny 15:31-17:00) oraz tuż po szczycie porannym (pora 8:01-9:30);
- w godzinach porannych (5:01-6:30) i bezpośrednio przed szczytem popołudniowym (pora 12:31-14:00) przewozy były na nieco niższym, zbliżonym do siebie poziomie – przewieziono wówczas od 409 do 421 osób (od 9,5 do 9,8%);
- wyraźnie niższe przewozy wystąpiły w porach południowych (godziny 9:31-11:00 i 11:01-12:31) – zarejestrowano w tym czasie odpowiednio 271 i 257 osób (6,3 i 6,0%);
- w porze popołudniowej (17:01-18:30) podróżowało nieco mniej, bo 200 osób (4,7% ogółu);
- za niewielkie należy uznać odnotowane przewozy w porze wczesnowieczornej (godziny 18:31-20:00) – 98 osób (2,3%);
- jeszcze mniej, bo tylko 59 pasażerów (1,4%) skorzystało z autobusów w porze wieczornej (20:01-21:30), a w porze późnowieczornej (21:30-23:00) było ich już zaledwie 14 (0,3%);
- w porównaniu z porą wieczorną relatywnie dużo osób podróżowało w drugiej porze nocnej (godziny 2:01-5:00) – 46 osób (1,1%), jednak biorąc po uwagę rozkład jazdy były to przejazdy wyłącznie w pierwszych kursach linii dziennych (bliżej godziny 5 rano);
- w pierwszej porze nocnej (godziny 23:01-2:00) nie odnotowano żadnych przejazdów, gdyż nie ma w tym czasie żadnych kursów.

Na podstawie dokładnej analizy liczby pasażerów przewożonych na liniach wodzisławskiej komunikacji powiatowej w poszczególnych kursach, porę wzmożonego popytu (szczytu przewozów) w dniu powszednim, można wyznaczyć w Wodzisławiu Śląskim na godziny 5:00-17:00, z silnymi uwypukleniami w godzinach 6:30-8:00 i 14:00-15:30.

W sobotę, w przedziałach trzygodzinnych największe przewozy wystąpiły w godzinach 11-14 i 14-17, w których z usług komunikacji powiatowej skorzystało 202 i 205 osób, czyli odpowiednio 26,5 i 26,9% łącznej

liczby sobotnich pasażerów. Na względnie wysokim poziomie – 20,2% wszystkich pasażerów w sobotę (154 osoby) – ukształtowały się także przewozy w porze godzinowej 8-11. Zdecydowanie niższą wartość przewozów zanotowano natomiast w porach godzinowych 5-8, 17-20 i 20-23 – odpowiednio 74 (9,7%), 64 (8,4%) i 62 osoby (8,1%). W kursach rozpoczynających się w godzinach nocnych od 23 do 5, nie przewieziono natomiast żadnego pasażera (w tych godzinach nie ma żadnego kursu).

Analiza wielkości przewozów w sobotę w przedziałach półtoragodzinnych wskazuje na ustabilizowaną wielkość popytu w kolejnych sąsiadujących ze sobą porach pomiędzy godzinami 9:30 i 17:00. Najintensywniejsze przewozy odnotowano w porze godzinowej 14:01-15:30, w której z usług komunikacji powiatowej skorzystało 107 osób, a więc 14,1% wszystkich jej sobotnich pasażerów. Na podobnie wysokim poziomie ukształtowały się też w sobotę przewozy w pozostałych porach godzinowych z wymienionego zakresu, osiągając wartości od 84 do 105 pasażerów, czyli od 11,0 do 13,8% całkowitej liczby pasażerów w sobotę. Przed godziną 9:30 popyt w sobotę był nieco mniejszy – przewozy wynosiły 62 osoby (8,1%) w porze godzinowej 6:31-8:00 oraz 70 osób (9,2%) w porze 8:01-9:30. W godzinach popołudniowych popyt znacząco zmalał osiągając jedynie 29 osób (3,8%) w godzinach 17:00-18:30 oraz 35 osób w godzinach 18:31-20:00. W porze wieczornej (godziny 20:01-21:30) następował jednak lekki wzrost popytu do wartości 51 osób (6,7%). Za mało znaczącą należy uznać wielkość popytu wcześnie rano (pora godzinowa 5:01-6:30) – 12 osób (1,6%) oraz późno wieczorem (pora godzinowa 21:31-23:00) – 11 osób (1,4%). W porze nocnej (23:00-5:00) nie przewieziono żadnego pasażera.

W niedzielę najwięcej pasażerów przewieziono w trzygodzinnych porach godzinowych: 11-14, 14-17 i 17-20, w których z jej usług skorzystało odpowiednio 23,2, 27,1 i 26,5% łącznej liczby pasażerów (36, 42 i 41 osób). Na niższym poziomie ukształtowały się przewozy w porach godzinowych 8-11 i 20-23, w których z linii autobusowych skorzystało odpowiednio 21 (13,5 %) i 15 (9,7%) osób. W niedzielę w porach porannej (5-8) i nocnej (23-5) nie przewieziono żadnego pasażera (w tych porach Wodzisławska Komunikacja Powiatowa nie kursuje).

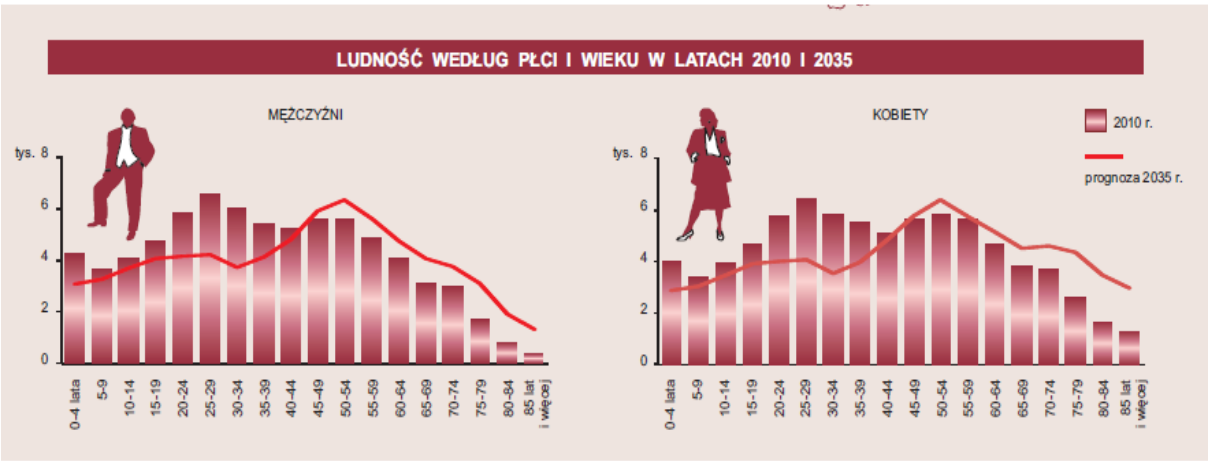
Niedzielne przedziały półtoragodzinne charakteryzują ustabilizowane wartości popytu w ciągu dnia, w sąsiadujących ze sobą porach między godzinami 9:31 i 21:30, ze szczególnym jej wzrostem w porze godzinowej 15:31-17:00, w której przewieziono 27 osób (17,4%). W pozostałych porach w tym czasie odnotowano od 15 do 21 pasażerów (od 9,7% do 13,5% ogółu niedzielnych pasażerów). Rano (w porze od 8:01 do 9:30) popyt był marginalny – z autobusów skorzystały 4 osoby (2,6% ogółu). W pozostałym czasie (do godz. 8:00 i po godz. 21:31) pasażerów nie było, gdyż nie ma wtedy realizowanych żadnych kursów.

Jeśli chodzi o wykorzystanie autobusów Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej to biorąc pod uwagę wykorzystanie pojazdów w półtoragodzinnych przedziałach czasowych w dniu powszednim, najlepiej wykorzystane były autobusy w porze godzinowej 14:01-15:30, przewożąc przeciętnie 1,2 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Zbliżone wartości (od 1,0 do 1,1) uzyskano także w porannym szczycie przewozowym – w porach godzinowych między 5:01, a 9:30. W sobotę efektywność wykorzystania pojazdów najlepiej kształtowała się w porach godzinowych 11:01-12:30 i 12:31-14:00, w których zarejestrowano po 0,7 pasażera na kilometr. Z kolei w niedzielę, w przedziałach półtoragodzinnych, najlepsze wykorzystanie pojazdów

osiągnięto w porach godzinowej 9:31-11:00 i 15:31-17:00, jednak była to bardzo niska wartość 0,3 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

W 2012 roku prof. dr hab. Jan Burnewicz z Uniwersytetu Gdańskiego wykonał dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego ekspertyzę pod tytułem „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030". Ekspertyza ta została wykorzystana w opracowaniu pt. „Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030) opracowanej przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W opracowaniu przedstawiono prognozę przejazdów osób w autobusowej komunikacji pozamiejskiej przy uwzględnieniu dwóch wariantów – optymistycznego i pesymistycznego – wzrostu PKB.

Na podstawie prognoz i ekspertyz przygotowanych w latach poprzednich dla Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej miedzy innymi przez prof. dr hab. Jana Burnewicz z Uniwersytetu Gdańskiego szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami wyniesie około 15 % w ciągu najbliższych 8-10 lat. Biorąc pod uwagę postępujące starzenie się społeczeństwa i związany z tym wzrost liczby zachorowań na schorzenia narządów ruchu, za parę lat osoby starsze oraz niepełnosprawne mogą stanowić większość pasażerów komunikacji zbiorowej. Jednakże wzrost ten nie jest w stanie pokryć ubytku wynikającego z malejącej liczby dzieci i młodzieży. Ekspertyzy opierały się głównie na szacownych przez GUS danych dotyczących struktury wiekowej ludności, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:



Rys. 17 Struktura wiekowa ludności w latach 2010 i 2035

Widać tutaj, że nastąpi zdecydowany wzrost liczby ludności w przedziale wiekowym plus 45 lat. Natomiast liczba ludności w wieku do 35 lat będzie gwałtownie maleć.

Na wielkość popytu na usługi komunikacji zbiorowej niewielkie znaczenie będzie miał natomiast poziom bezrobocia. Wynika to głównie z faktu, iż komunikacja oparta jest głównie na przewozach uczniów do placówek oświatowych.

Istotnym elementem wpływającym na zmiany popytu jest proporcja cen biletów jednorazowych i okresowych w stosunku do cen paliwa. Ważne jest, aby wartości tego wskaźnika utrzymywane były na właściwym poziomie zapewniającym atrakcyjność komunikacji publicznej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Wielkość zarobków również będzie miała duży wpływ na mobilność mieszkańców powiatu. Dynamika wzrostu cen paliwa, a co zatem idzie wydatki na możliwość przemieszczania się są dużo wyższe i nieproporcjonalne do dynamiki

wzrostu cen biletów, a także wzrostu wynagrodzeń, co jest czynnikiem pozytywnie wypływającym na popyt w przewozach pasażerskich.

W celu przeciwdziałania planowanemu spadkowi popytu na usługi komunikacji publicznej Powiat Wodzisławski powinien przyjąć wariant polityki aktywnej nastawionej na intensywne działania zmierzające do rozwoju transportu publicznego**.** Dobrze przygotowany i elastyczny rozkład jazdy, przejrzysta i prawidłowo skalkulowana taryfa, wybrany rzetelny operator będą świadczyć o wysokim poziomie przygotowania merytorycznego i praktycznego Powiatu Wodzisławskiego do pełnienia roli organizatora, co będzie się przekładać na efektywność komunikacji.

Spośród działań, które w największym stopniu wpłyną na wzrost popytu na usługi przewozowe organizowane przez Powiat Wodzisławski, wymienić należy:

- optymalizację tras wybranych linii, zmniejszenie liczby wariantów tras i uproszczenie oferty przewozowej;
- zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt, zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji powiatowej;
- odejście od ustalania tras linii i rozkładów jazdy autonomicznie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej;
- synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne powiatu;
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez powiat;
- poprowadzenie tras linii komunikacyjnych przez obszary nie obsługiwane do tej pory przez komunikację zbiorową;
- poprowadzenie tras linii komunikacyjnych w pobliżu największych generatorów ruchu pasażerskiego (szkoły, obiekty użyteczności publicznej, placówki handlowe, targowiska i placówki kulturalno-oświatowe).

7. Sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego

Uwzględniając analizowane wcześniej aspekty dotyczące występowania i lokalizacji generatorów ruchu, potrzeb społeczno-gospodarczych mieszkańców powiatu, istniejącej sieci komunikacji publicznej opracowano sieć komunikacyjną (układ linii komunikacyjnych) obejmującą obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego (Powiat Wodzisławski) z podziałem na składowe elementy w postaci linii komunikacyjnych

Podstawowymi kryteriami, które decydowały o kształcie tej sieci były:

- wielkość obecnych potoków pasażerskich
- realizacja połączeń na poziomie powiatowym tj. przebiegających przez co najmniej dwie gminy,
- realizacja połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia są uzasadnione społecznie)

Biorąc pod uwagę opisane wcześniej prognozy potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego powinna obejmować 12 linii komunikacyjnych. Taka ilość oraz zaproponowany poniżej ich układ zapewni optymalną obsługę pasażerów na obszarze gmin objętych planem i umożliwi dojazd do najważniejszych generatorów ruchu.

Planowane linie komunikacyjne można podzielić na:

- komunikację lokalną nie wykraczającą poza granice powiatu,
- komunikację ponadlokalną wykraczającą poza granice powiatu wodzisławskiego (Racibórz, Jastrzębie-Zdrój), ale obsługującą przystanki tak, jak komunikacja lokalna.

Należy podkreślić, iż świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji ponadlokalnej oparte jest na porozumieniach, o których mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zawartych z ościennymi powiatami:

- powiatem raciborskim,
- miastem na prawach powiatu Jastrzębiem-Zdrój.

Powiatowe przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane na następujących liniach komunikacyjnych:

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
1.	U2415/31	**Wodzisław Śląski**	Czyżowice, Rogów, Bluszczów, Nieboczowy, Syrynia, Grabówka, Lubomia	**Lubomia**
Szacunkowa długość trasy: 24,0 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
2.	U2415/32	**Wodzisław Śląski**	Turza Śląska, Podbucze, Gorzyczki, Gorzyce	**Uchylsko**
Szacunkowa długość trasy: 16,5 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
3.	U2415/33	**Wodzisław Śląski**	Turza Śląska, Gorzyce, Olza,	**Odra**
Szacunkowa długość trasy: 15,5 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
4.	U2415/34	**Wodzisław Śląski**	Turza Śląska, Gorzyce, Gorzyczki, Bełsznica, Rogów	**Bluszczów**
Szacunkowa długość trasy: 15,5 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
5.	U2415/35	**Wodzisław Śląski**	Turza Śląska, Gorzyczki, Gorzyce, Olza	**Odra (Buków)***
Szacunkowa długość trasy: 20,0 km				

(*) – proponuje się sezonowe wydłużenie linii na odcinku Odra – Buków - w okresie letnim.

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
6.	U2415/36	**Wodzisław Śląski**	Czyżowice, Gorzyce, Gorzyczki, Łaziska, Skrzyszów, Godów, Gołkowice, Skrbeńsko	**Jastrzębie-Zdrój(*)**
Szacunkowa długość trasy: 37,5 km				

(*) – realizacja przewozów na odcinku Gołkowice – Jastrzębie-Zdrój uwarunkowana jest zawarciem porozumienia z miastem na prawach powiatu Jastrzębiem-Zdrój

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
7.	U2415/37	**Wodzisław Śląski**	Turza Śląska, Krostoszowice	**Skrzyszów**
Szacunkowa długość trasy: 17,0 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
8.	U2415/38	**Wodzisław Śląski**	Mszana, Skrzyszów, Krostoszowice, Godów	**Gołkowice**
Szacunkowa długość trasy: 17,5 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
9.	U2415/40	**Wodzisław Śląski**	Czyżowice, Rogów, Bluszczów, Nieboczowy, Syrynia, Grabówka, Lubomia	**Racibórz(*)**
Szacunkowa długość trasy: 36,5 km				

(*) – realizacja przewozów na odcinku Lubomia - Racibórz uwarunkowana jest zawarciem porozumienia z powiatem raciborskim

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
10.	U2415/41	**Wodzisław Śląski**	Syrynia, Grabówka, Lubomia	**Racibórz(*)**
Szacunkowa długość trasy: 26,5 km				

(*) – realizacja przewozów na odcinku Lubomia - Racibórz uwarunkowana jest zawarciem porozumienia z powiatem raciborskim

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
11.	U2415/42	**Wodzisław Śląski**	Syrynia, Nieboczowy	**Buków**
Szacunkowa długość trasy: 30,5 km				

Lp.	Nr linii	Miejscowość początkowa (od)	Miejscowości pośrednie (przez)	Miejscowość końcowa (do)
12.	U2415/44	**Gorzyce (Gorzyczki*)**	Gorzyczki, Gorzyce, Bełsznica, Rogów, Bluszczów, Nieboczowy, Syrynia, Wodzisław Śląski, Pszów	**Rydułtowy**
Szacunkowa długość trasy: 24,0 km				

(*) – linia może być obsługiwana w skróconym wariancie w zależności od zainteresowania pasażerów

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinno być dostosowane do potrzeb mieszkańców objętych przebiegiem linii oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Ze względu na przebieg trasy przewozy na każdej z linii mogą być wykonywane także według wariantów pomijających niektóre przystanki. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć także realizację niektórych kursów na odcinkach krótszym niż cała trasa linii. Kształt rozkładu jazdy, częstotliwość kursów oraz godziny kursowania powinny być każdorazowo ustalane w drodze konsultacji w oparciu o dotychczas uzyskiwane wyniki ekonomiczne z uwzględnieniem frekwencji i zapotrzebowania na przewozy. Ponadto w celu ograniczenia nadmiernych kosztów całość rozkładu jazdy powinna łączyć się w odpowiednie zadania przewozowe dla wykorzystywanych pojazdów tak, aby zapewnić maksymalne wykorzystanie każdego z autobusów świadczących komunikację powiatową.

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych winno zmierzać do jak najkorzystniejszego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększać poziom zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjność względem przewozów indywidualnych, przy jak najbardziej racjonalnym poziomie wydatków dokonywanych z środków publicznych.

Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalanie rozkładu jazdy szczególnie: przebieg trasy, częstotliwość kursowania oraz czas przejazdu. Oczywiście istnieją takie kursy lub linie, które są trwale nierentowne (np. komunikacja do mniejszych miejscowości czy przysiółków lub komunikacja w dni wolne od pracy), jednak, z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji. Niestety finansowanie nierentownych połączeń należy do zadań organizatora przewozów i obciąża w pełni jego budżet.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnych wskazała, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. I tak finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Natomiast źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa.

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z funduszy zewnętrznych w tym z różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. Przykładem takiej dotacji są różnego rodzaju programy lub fundusze operacyjne, które przewidują wsparcie w zakresie między innymi:

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób,
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniających się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- zakupu i modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych,
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszaniem ich jakości,
- pomocy celowej na wznawianie przewozów nowoczesnymi środkami transportu szynowego na szlakach kolejowych, gdzie zlikwidowano przed laty przewozy pasażerskie,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,
- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed grożącymi niebezpieczeństwami.

W praktyce jednak, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w dość trudnej sytuacji. Muszą one bowiem, w ramach swego dotychczasowego budżetu, zorganizować transport.

Wsparciem budżetów samorządów organizujących transport publiczny jest obecnie dofinansowanie do kursów i linii, które nie istniały przed wejściem w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wsparcie finansowe przy odbudowie sieci linii autobusowych, które z różnych przyczyn zostały we wcześniejszym okresie zlikwidowane przez przewoźników jest ważnym elementem wsparcia budżetów gmin i powiatów w zakresie finansowania takiego transportu, ale również w sposób znaczący wspomaga w likwidacji białych plam komunikacyjnych na obszarze całego kraju.

Powiat wodzisławski podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia. W niniejszym opracowaniu zakłada się, że Starosta Wodzisławski będzie organizował komunikację na 12 liniach. By linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar w/w gmin, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów, zostały one poprowadzone także przez miejsca, gdzie komercyjnie nigdy nie funkcjonowała komunikacja publiczna. Jest to bardzo ważne gdyż, jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatkowego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu powiatu. Jako, że linie te obsługują znaczne obszary w/w gmin, wyręczając tym samym ich wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, do czego zobowiązuje ich między innymi ustawa o samorządzie gminnym, pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu powinny zostać zawarte porozumienia, na mocy których gminy te będą partycypować w kosztach organizacji przewozów powiatowych.

Największe zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni.
Podmioty nadzorujące jednostki oświatowe obligatoryjnie powinny koordynować między sobą czas rozpoczęcia i zakończenia nauki we wszystkich placówkach. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadza możliwość dostosowania rozkładu jazdy do możliwości technicznych operatorów, z drugiej pozwala na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły w maksymalnym stopniu pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (głównie ze względu rosnące wymagania w zakresie wynagrodzeń pracowników niezbędnych do realizacji zaplanowanych usług transportowych oraz niestabilność cen na rynku paliw). Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucać na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich organizator winien na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy. Aby czynić to skutecznie należy sukcesywnie, w niewielkich maksymalnie kilkumiesięcznych odstępach czasowych, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe. Bardzo duże zagrożenie dla finansowania komunikacji z budżetu powiatu powstało wraz z pojawiłem się światowej pandemii koronawirusa COVID-19, która w sposób wyraźny i znaczący zachwiała całą gospodarką światową oraz odcisnęła znaczące piętno w branży transportowej.

Wykonywanie powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie wodzisławskim przez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów, dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz rekompensaty z tytułu

poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 53 w związku z art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Ważnym elementem finasowania przewozów stanowiącym pomoc finansową w budowaniu transportu publicznego jest wsparcie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Dofinansowywane z tego projektu przeznaczone jest na przywracanie i utrzymanie lokalnych połączeń autobusowych. Dofinansowanie dotyczy linii komunikacyjnych nie funkcjonujących przez co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego została zawarta po dniu jej wejścia w życie. Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest państwowym funduszem celowym.

Szacuje się, że w celu prawidłowego zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz w celu zapewnienia dojazdu do wszystkich najważniejszych generatorów ruchu na obszarze objętym planem, praca przewozowa powinna wynosić nie mniej niż 1 mln wozokilometrów rocznie, optymalnie przy pełnym zaspokojeniu potrzeb przewozowych praca będzie kształtować się na poziomie powyżej 1,5 mln wozokilometrów Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową do ulg ustawowych, przy takiej wysokości pracy przewozowej zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 30-35%. Oznacza to, że przewozy powiatowe nie będą rentowne. Sytuacja ta z punktu widzenia ekonomicznego nie jest korzystna dla organizatora. Nie można jednakże zapominać, że głównym zadaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest prawidłowe zaspokajanie potrzeb ludności, a dopiero później ewentualne przynoszenie zysków. Wysokość rekompensaty przekazywanej operatorowi uzależniona będzie głównie od stosowanego cennika opłat za bilety. Stosując taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 3 - 6 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 140,00 zł - 160,00 zł, należy złożyć rekompensatę na poziomie około 70 % wartości całkowitych kosztów realizacji założonej wielkości pracy przewozowej dla transportu publicznego w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia. Przy czym jako pracę przewozową należy rozumieć zaplanowaną do realizacji liczbę wozokilometrów na poszczególnych liniach.

Rekompensata powinna być finansowana zarówno przez Powiat Wodzisławski, jak również przez gminy, na obszarze których komunikacja powiatowa jest organizowana (Godów, Gorzyce, Lubomia). W tym celu organizator powinien zawrzeć porozumienia o udzielenie pomocy finansowej na organizację publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się, aby komunikacja powiatowa była rozliczna globalnie, a kwota rekompensaty została podzielona na poszczególne gminy proporcjonalnie do ilości wozokilometrów wykonanych przez operatora na obszarze danej gminy.

Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora. W przypadku korzystania operatora niebędącego podmiotem wewnętrznym należy zagwarantować właściwy poziom kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów poprzez możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego), wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS) oraz wskaźnik wzrostu płacy minimalnej. Można ustalić wagowy wpływ w/w wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzacje można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Z punktu widzenia organizatora wskazane byłoby przeprowadzanie

waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów najbardziej rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że średnioroczny wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji może wynieść około 5-10 %.

W przypadku korzystania z operatora będącego podmiotem wewnętrznym wysokość rekompensaty, zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, będzie uzależniona od wysokości kosztów generowanych w związku z realizacją usług publicznych. Z uwagi na fakt, że w przypadku pomiotu wewnętrznego Organizator ma realny wpływ na nadzór i kontrolę nad finansami tego podmiotu, można w sposób bieżący, stały i skuteczny mieć nadzór nad wielkością wydatkowanej z budżetu rekompensaty. Mając na uwadze możliwość realnego wpływu na wysokość rekompensaty rozwiązanie z wykorzystaniem operatora będącego podmiotem wewnętrznym jest najbardziej ekonomicznie uzasadnione.

W ramach budżetu przeznaczonego na realizację komunikacji powiatowej należy założyć także środki przeznaczone na obligatoryjną wypłatę rozsądnego zysku dla operatora. Kwota ta może być związana z wartością zaangażowanego przez operatora kapitału na realizację komunikacji powiatowej lub oparta o wielkość przychodów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów. Ważne, aby wielkość tego składnika rekompensaty była oparta o realne wskaźniki odzwierciedlające zaangażowanie operatora w realizację usługi publicznej.

9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Ogólnie transport dzielimy na: drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy. Wybierając środek transportu do obsługi komunikacji publicznej należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- koszty funkcjonowania,
- czas przewozu,
- niezawodność,
- dostępność przestrzenną,
- bezpieczeństwo.

Ze względu na uwarunkowania geograficzne oraz stan infrastruktury, przewozy pasażerów w transporcie publicznym organizowane przez Powiat Wodzisławski odbywać będą się tylko w ramach autobusowego transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom-operatorom dotrzeć w praktycznie każde miejsce powiatu, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców. Obecnie, dla przestawionej w rozdziale 7 siatki komunikacyjnej atrakcyjną alternatywą dla autobusowych przewozów powiatowych są przewozy kolejowe, jednakże tylko dla wybranych obszarów gminy Gorzyce (głównie sołectwa Bełsznica, Olza i Odra oraz częściowo Czyżowice i Gorzyce).

Oczywiście dominacja transportu drogowego pociąga za sobą także negatywne zjawiska. Głównie są to:

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
- nadmierne obciążenie sieci drogowej i jej dewastacja (a także powstawanie korków w miastach regionu),
- wzrost poziomu zagrożenia życia obywateli poprzez wzrost wypadkowości.

Przy wyborze środków transportu głównym celem winno być ograniczenie powstawania w/w negatywnych zjawisk. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na normy zużycia paliwa, poziom emisji spalin (normy Euro) oraz poziom emitowanego hałasu.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego to również określenie preferencji w zakresie wyboru środków transportowych. Zakładając realizację komunikacji w planowanej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie gmin powiatu wodzisławskiego, stan sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji powiatowej oraz infrastrukturę transportową, w tym infrastrukturę pozwalającą na wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych.

W celu zapewnienia właściwych standardów realizowanej komunikacji, w umowach z operatorem należy każdorazowo określać parametry taboru, jakimi mają być wykonywane usługi przewozowe, z określeniem szczegółów takich jak:

- rodzaj pojazdów ze względu na aspekt środowiskowy – preferowane powinny być normy emisji spalin nie mniej niż EURO VI lub autobusy zeroemisyjne po dostosowaniu infrastruktury pozwalającej na ładowanie lub tankowanie takich pojazdów;
- szerokość drzwi – jest to istotny czynnik mający wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych – preferowany powinien być układ drzwi 2-2-0 lub 1-2-0 przy zachowaniu minimalnej szerokości przejścia drzwi przednich na poziomie 700 mm i szerokości przejścia w świetle drzwi środkowych minimum 1200 mm;
- siedzenia miękkie tapicerowane w standardzie międzymiastowym lub podmiejskim, każdy z pojazdów powinien posiadać dostęp do co najmniej 4 miejsc bezpośrednio z niskiej podłogi;
- dostosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych – preferowane powinny być autobusy niskowejściowe lub niskopodłogowe – wymagana wysokość krawędzi drzwi wejściowych na poziomie nie wyższym niż 350 mm, w środkowych drzwiach każdego z pojazdów powinna znajdować się rozkładana ręcznie lub automatycznie rampa najazdowa o nośności minimalnej 300 kg, umożliwiająca wjazd do autobusu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, rampa musi umożliwiać jej użycie na przystankach bez podwyższonej platformy przystankowej (brak krawężnika),
- pojazdy powinny być wyposażone w przyciski sygnalizacyjne z piktogramami i wypukłymi znakami wypukłym w języku „Braille`a;

Rys. 19 Oznakowanie elementów autobusów piktogramami i znakami w języku Braille`a

- każdy z pojazdów powinien w przestrzeni pasażerskiej posiadać wydzielone i oznakowane stanowisko do przewozu osób na wózkach inwalidzkich - ściśle wg wymagań określonych w Regulaminie nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010, s.1), przy czym przestrzeń na wózki inwalidzkie powinna być na tyle duża, aby umożliwić obrót na wózku;
- pojemność autobusów powinna być tak dobrana aby zapewnić bezpieczny przewóz zakładanej ilości pasażerów – preferowany powinny być pojazdy o liczbie miejsc siedzących nie mniejszej niż 20 wraz z przestrzenią dla co najmniej 20 miejsc stojących.

Rys. 20 Minimalne wymagania taboru – oznakowanie pojazdów

Mając na uwadze szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach proponuje się stosowanie taboru dwóch kategorii, tj. midi (ok. 8-9 m długości) i maxi (powyżej 10 m długości). Jako obligatoryjne zakłada się wprowadzenie taboru klasy maxi o pojemności powyżej 40 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych na najbardziej obciążonych liniach oraz taboru midi o pojemności co najmniej 20 miejsc siedzących do obsługi komunikacji na mniej obciążonych liniach oraz w godzinach międzyszczytowych i wieczornych na wszystkich liniach. Tabor midi powinien być także wykorzystywany do obsługi komunikacji w soboty, niedziele i święta. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia, tj. ilość taboru będzie zależna od ilości zaplanowanych zadań przewozowych.

W wyniku przeprowadzonej analizy obecnie obsługiwanych zadań przewozowych szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań.

Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 12 linii komunikacyjnych wymagania taborowe to minimum 28 autobusów, w tym:

- 16 pojazdów taboru podstawowego klasy maxi spełniających co najmniej normy spalin Euro VI (lub zeroemisyjne) posiadających liczbę miejsc siedzących co najmniej 40;

- 12 pojazdów taboru podstawowego klasy midi spełniających normy spalin Euro VI (lub zeroemisyjne) posiadających liczbę miejsc siedzących co najmniej 20.

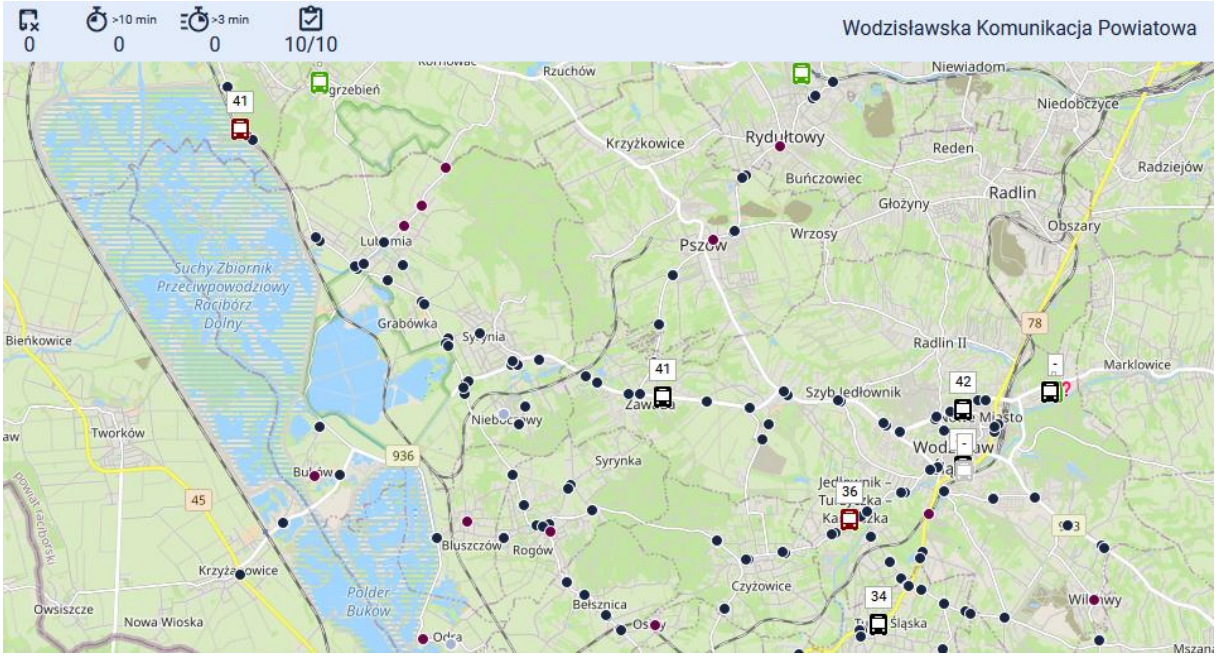
Wszystkie w/w pojazdy powinny być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137) jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3) niskowejściowe klasy II. Dopuszcza się także zastosowanie autobusów niskowejściowych lub niskopodłogowych klasy I. Ważnym wymaganiem w stosunku do taboru powinno być ograniczenie w zakresie wieku taboru realizującego przewozy na rzecz Powiatu Wodzisławskiego, tzn. pojazdy nie mogą być starsze niż 15 lat.

Dodatkowo pojazdy powinny spełniać następujące kryteria:

- klimatyzacja całopojazdowa we wszystkich autobusach;
- system elektronicznych tablic kierunkowych (przednia o szerokości całej szyby czołowej oraz boczna zapewniające wyświetlanie numeru linii i kierunku oraz tablica tylna zapewniająca wyświetlanie numeru linii), preferowane będzie zastosowanie tablic informacyjnych wewnętrznych;

Rys. 21 Elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy i nr linii w autobusach wodzisławskiej komunikacji powiatowej

- system monitoringu pojazdów GPS z dostępem poprzez panel dyspozytorski do lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym;



Rys. 22 System nadzoru ruchu autobusów wodzisławskiej komunikacji powiatowej

- łączność dyspozytora z kierowcami realizującymi komunikację (telefon komórkowy, radiotelefon, radio CB).

Należy podkreślić, że w/w zaproponowany standard taboru, którymi ma być wykonywany transport publiczny na rzecz Powiatu Wodzisławskiego, to baza taborowa o wysokim standardzie. Pojazdy spełniające powyższe wymagania zapewnią sprawną realizację zakładanych potrzeb przewozowych przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego komfortu podróżowania. Ponadto zastosowanie wysokich norm emisji spalin przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zaplanować należy również sukcesywnie wprowadzanie i wyposażenie autobusów w dodatkowe elementy poprawiające komfort przejazdu pasażerów np. dźwiękowy system informacyjny lub biletomaty wewnątrzpojazdowe.

Ważnym zadaniem szczególnie dla zarządców infrastruktury miejskiej oraz powiatowej będzie budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz dostosowanie obecnie wykorzystywanej sieci energetycznej do ładowanie pojazdów elektrycznych ze szczególnym uwzględnieniem autobusów i ładowarek dużej mocy. Bez tego działania wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych w komunikacji publicznej jest na dzień dzisiejszy trudne lub wręcz niemożliwe.

10. Zasady organizacji rynku przewozów

Ogólne zasady organizacji rynku przewozów określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z art. 19 wybór operatora świadczącego usługi przewozowe na obszarze właściwości danego organizatora może nastąpić w trybie:

a. ustawy Prawo zamówień publicznych,

b. ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,

c. bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, po spełnieniu wymogów określonych w art. 22 ustawy.

Samorząd powiatu może wybrać również alternatywną drogę poprzez powołanie własnej jednostki organizacyjnej zajmującej się transportem zbiorowym. W tym wypadku może skorzystać np. z środków programów operacyjnych lub innych funduszy na zakup autobusów spełniających zaostrzone kryteria ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia rynek przewozowy można ukształtować poprzez wykreowanie przez jednostkę samorządu własnej jednostki organizacyjnej i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako forma organizacji przewozów na rynku, która wyklucza występowanie na rynku zjawiska konkurencji, musi dawać gwarancję, że pojedyncza firma będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe na danym obszarze w sposób bardziej efektywny niż dwie lub więcej firm. Monopol może jednak prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa. Oczywiście nawet utworzenie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zacznie komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność i zysk, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji powodują destabilizację systemu komunikacji powodując obniżenie efektywności. Wykonywanie przewozów tylko na liniach rentownych przyczynia się do zwiększenia kosztów realizacji zadań związanych z transportem publicznym ponoszonych przez samorządy, którym pozostają do obsługi linie nierentowne.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie powiatu wodzisławskiego będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi lub jeden podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze ustawy Prawo zamówień publicznych, będący wykonawcą przewozów, a także realizujący na podstawie zawartej umowy cześć obowiązków organizatora, w szczególności w zakresie organizacji systemu informacji dla pasażerów. Takie rozwiązanie pozwoli jednostce samorządu na bezpośrednią kontrolę operatora.

Samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca wyłoniony w drodze przetargu uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od pasażerów na podstawie obowiązującej taryfy opłat ustanowionej przez samorząd powiatowy. Uzyskuje także dochody wynikające z refundacji stosowanych ulg ustawowych oraz

dodatkowo rekompensatę, gdy przychody ze sprzedaży biletów nie są w stanie zapewnić pokrycia kosztów działalności. Sytuacja dotycząca wypłaty rekompensaty będzie miała miejsce wtedy, gdy ceny za usługi przewozowe będą ustalane na stosunkowo niskim poziomie, jako rezultat polityki społecznej i transportowej.

Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie realne lecz ze względu na koszty ekonomicznie nieuzasadnione. Zarząd Powiatu Wodzisławskiego powinien nadal kontynuować współpracę z sąsiednim samorządem tj. Powiatem Raciborskim. Należy pamiętać, że posiadanie przez samorząd samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego 100 % udziałów w spółce transportowej czyni tą spółkę podmiotem wewnętrznym (art. 2 lit. j Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego), który może realizować kompleksowo powiatowe przewozy użyteczności publicznej. Z podmiotem takim można zawrzeć umowę na świadczenie usług przewozowych w sposób bezpośredni (zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Podkreślić należy, iż ze względu na zakres oraz wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, każda umowa na świadczenie usług przewozowych powinna być zawarta na dłuższy okres czasu (co najmniej 5 lat). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (spłata leasingu, amortyzacja zakupionego taboru, przygotowanie i wyposażenie autobusów, przygotowanie zaplecza technicznego, pozyskanie odpowiednich pracowników).

11. Standardy usług przewozowych

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze powiatu wodzisławskiego.

Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

- **ochrony środowiska naturalnego** – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatowaniem przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin kategorii EURO 6 lub kategorii autobusów zeroemisyjnych. Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek

węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu wodzisławskiego należy wykorzystać możliwości pozyskania środków zewnętrznych na zakup autobusów wodorowych, elektrycznych lub hybrydowych. Niestety ze względu na brak przystosowania infrastruktury miejskiej i gminnej do obsługi ładowarek elektrycznych dużej mocy i ze względu na brak stacji tankowania wodoru w obszarze powiatu wodzisławskiego, inwestycje w tabor zeroemisyjny należy bezwzględnie połączyć z pozyskaniem środków na budowę infrastruktury ładowania i tankowania, w tym na przebudowę sieci elektroenergetycznej na nowoczesną spełniającą wymagania mocowe przyłączy elektrycznych. Należy także zapewnić miejsca postojowe oraz przyłącza do stacji szybkiego ładowania w obszarze dworców autobusowych oraz centrum przesiadkowych, w tym okolicy ulicy Targowej w Wodzisławiu Śląskim oraz co najmniej po jednej stacji szybkiego ładowania autobusów w obsługiwanych gminach. W przypadku korzystania z autobusów używanych norma spalin pojazdów powinna wynosić co najmniej EURO 6. Realizacja komunikacji taborem spełniającym powyższe wymagania zapewni wysoki standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Rys. 23 Niskoemisyjny autobus wodzisławskiej komunikacji powiatowej

- **dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego** – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta

  w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury (dworce, kasy,

przystanki, tabor itp.), oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu winien kłaść nacisk na to, by tabor operatora spełniał co najmniej poniższe założenia:

- szerokość drzwi – jest to istotny czynnik mający wpływ na możliwość obsługi osób niepełnosprawnych – preferowany powinien być układ drzwi 2-2-0 lub 1-2-0 przy zachowaniu minimalnej szerokości przejścia drzwi przednich na poziomie 700 mm i szerokości przejścia w świetle drzwi środkowych minimum 1200 mm;
- preferowane powinny być autobusy niskowejściowe (co najmniej 70% niskiej powierzchni) lub niskopodłogowe (100% niskiej powierzchni), wymagana wysokość krawędzi drzwi wejściowych na poziomie nie wyższym niż 350 mm,
- w środkowych drzwiach każdego z pojazdów powinna znajdować się rozkładana ręcznie lub automatycznie rampa najazdowa o nośności minimalnej 300 kg, umożliwiająca wjazd do autobusu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, rampa musi umożliwiać jej użycie na przystankach bez podwyższonej platformy przystankowej (brak krawężnika),

Rys. 24 Rampa do obsługi osób niepełnosprawnych w autobusie wodzisławskiej komunikacji powiatowej

- pojazdy powinny być wyposażone w podświetlane przyciski sygnalizacyjne z piktogramami i wypukłymi znakami wypukłym w języku „Braille`a;
- każdy z pojazdów powinien w przestrzeni pasażerskiej posiadać wydzielone i oznakowane stanowisko do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, przy czym przestrzeń na wózki inwalidzkie powinna być na tyle duża, aby umożliwić obrót na wózku;

Rys. 25 Wydzielona przestrzeń do obsługi osób niepełnosprawnych w autobusie wodzisławskiej komunikacji powiatowej

Ponadto organizator transportu winien dążyć, by projektowane stanowiska odjazdowe i przyjazdowe na dworcach autobusowych oraz cała infrastruktura towarzysząca zostały przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.

- **dostęp podróżnych do infrastruktury przewozowej** – wszystkie przystanki komunikacyjne i towarzysząca infrastruktura przystankowa, jako miejsca przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, powinny spełniać przynajmniej minimalne wymagania ustawowe. Ważne jest również, aby posiadały odpowiedni standard pozwalający na powszechny i bezpieczny dostęp do przystanku. Zadaniem organizatora winno być monitorowanie standardu w/w infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego dla powiatu wodzisławskiego jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych

czynności powinien być tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy. Winien on być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności:

- oznakowane przystanki komunikacyjne,
- punkty sprzedaży biletów,
- punkty informacji pasażerskiej
- system dynamicznej informacji o odjazdach autobusów,
- miejsca postojowe dla autobusów.

W celu spełnienia powyższych wymagań należy podjąć działania, aby zorganizować dogodnie zlokalizowany punktu informacyjnego i punkt obsługi pasażerów.

Punkt Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie będzie można między innymi:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Rys. 26 Biletomat komunikacji powiatowej

Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu, najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta Wodzisław Śląski, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Takim miejscem dla powiatu wodzisławskiego jest dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest w samym centrum Wodzisławia Śląskiego przy ulicy Targowej, przy galerii handlowej „Karuzela". Za takim rozwiązaniem przemawia fakt, iż miasto Wodzisław Śląski jest dla powiatu wodzisławskiego głównym centrum przesiadkowym. Dodatkowo proponuje się utworzenie lokalnych punktów obsługi pasażerów na: dworcu kolejowym w Wodzisławiu Śląskim oraz gminach: Gorzyce, Lubomia i Godów. Punkty te powinny oferować sprzedaż biletów oraz poszerzony zakres informacji komunikacyjnej. Realizacja jest możliwa np. poprzez umowy agencyjne z placówkami handlowymi.

Rys.27 Punkt obsługi pasażerów wodzisławskiej komunikacji powiatowej

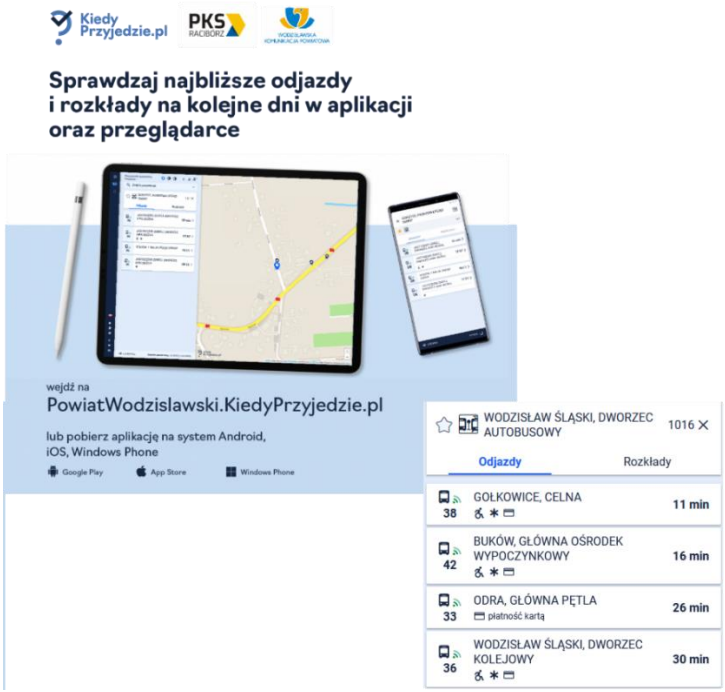
Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. Obecnie koordynacja taka praktycznie nie istnieje, gdyż wszyscy organizatorzy publicznego transportu autobusowego (Powiat Wodzisławski, Miasto Wodzisław Śląski, MZK Jastrzębie-Zdrój, Miasto Rybnik, Powiat Raciborski) działający na terenie powiatu, o których mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż organizatorzy ci obsługują różne części powiatu, co powoduje, że koordynacja taka była by bardzo trudna do realizacji. Skoordynowanie kursów lub rozkładów jazdy możliwe jest praktycznie wyłącznie na dworcu autobusowym w Wodzisławiu Śląskim, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w powiecie. Dodatkowo przez obszar powiatu prowadzone są przewozy kolejowe. Do ułatwienia w koordynacji z przewozami kolejowymi przyczyniło się na pewno uruchomienie przestanku kolejowego Wodzisław Śląski Centrum, który w praktyce uniemożliwia pasażerom komunikacji powiatowej sprawną zmianę środka transportu. Organizator komunikacji powiatowej powinien dążyć do koordynacji powiatowych przewozów autobusowych z kolejowymi poprzez układ sieci komunikacyjnej zapewniający dojazd w pobliże stacji kolejowych na obsługiwanym terenie oraz ewentualne dostosowanie godzin przejazdu poszczególnych kursów autobusowych do skoordynowania z rozkładem jazdy przewozów kolejowych.

Koordynowanie rozkładów jazdy przewozów miejskich z powiatowymi jest dość skomplikowane, ponieważ pasażerowie, którzy mają dostęp wyłącznie do komunikacji miejskiej lub wyłącznie do komunikacji powiatowej są zmuszeni w pierwszej kolejności do dotarcia na dworzec autobusowy i dokonania przesiadki na środki transportu obsługiwane przez pozostałych operatorów, gdyż bez tego nie wyjadą poza obszar wybranego

organizatora. Ponadto ze względu na system dofinansowania ulg ustawowych w komunikacji powiatowej połączenie lub integracja komunikacji powiatowej i miejskiej jest obecnie niemożliwa.

Biorąc pod uwagę ogrom problemów można stwierdzić, że przed organizatorami transportu stoją duże wyzwania. Niewątpliwie należy jednak w przyszłości podjąć działania, które pozwolą, na choć zadowalające zintegrowanie przewozów wykonywanych na obszarze powiatu oraz na zintegrowanie taryf różnych organizatorów. Działania te sprawią, że komunikacja publiczna stanie się dla pasażera bardziej przyjazna.

Jak już wspomniano powyżej pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualniej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca skąd planuje i rozpoczyna podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który może funkcjonować jako słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż w powiecie wodzisławskim występuje kilku organizatorów transportu zbiorowego, władze powiatu powinny dążyć do wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla pasażerów. Rozkłady jazdy zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. nr 50, poz. 601 ze zmianami) oraz rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451). Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się dalsze utrzymanie i udoskonalanie informacji dotyczącej komunikacji publicznej organizowanej przez Powiat Wodzisławski wyświetlanych na stronie internetowej www.powiatwodzislwski.pl oraz na stronie operatora. Dodatkowo, należy nadal utrzymywać i rozwijać istniejący system interaktywnego, internetowego rozkładu jazdy w tym wersji na telefony komórkowe.



Rys.28 Aplikacja mobilna rozkładu jazdy Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej

Należy dodatkowo podjąć prace na stworzeniem internetowego organizera podróży, który poda pasażerowi potencjalną trasę do celu podróży, liczbę koniecznych przesiadek oraz szacowany czas trwania (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar powiatu wodzisławskiego, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Tworzy się ją po to, by zmniejszać zaangażowanie pasażerów w poszukiwanie informacji, oszczędzać ich czas i zwiększać wygodę.

Wizualizacja informacji dla pasażera powinna być wizytówką organizatora i operatora i powinna przyciągać zarówno swoją szatą graficzną, jak i jasną i łatwo zrozumiałą treścią.

Stworzenie zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego sieć transportu zbiorowego w całym powiecie, powinno stać się jednym z głównych działań organizatora transportu.

System ten powinien przede wszystkim obejmować dworzec autobusowy (administrowany przez miasto Wodzisław Śląski), którego lokalizacja znajduje się przy galerii „Karuzela". System ten winien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
- tablice informacyjne na stanowiskach odjazdów,
- monitory z informacją zbiorczą,
- komunikaty głosowe na stanowiskach przystankowych,
- zegary.

Rys.29 Przystankowa tablica rozkładu jazdy Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej prezentująca w czasie rzeczywistym informacje o liniach i godzinach odjazdu autobusów

Należałoby także wypracować jednolity system informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich organizatorów. Dla komunikacji powiatowej i regionalnej proponuje się wprowadzenie jednolitego następującego wzoru tabliczki przystankowej:

36

Organizator: Powiat Wodzisławski, www.powiatwodzislawski.pl, autobusy@powiatwodzislawski.pl

Przystanek: **CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA MARKET**

Kierunek: **WODZISŁAW ŚLĄSKI**

Przystanki (min.): CZYŻOWICE: WODZISŁAWSKA MARKET (0') > WODZISŁAW ŚLĄSKI: CZYŻOWICKA / KARKOSZKA (2') > CZYŻOWICKA KRZYŻ (4') > CZYŻOWICKA / MONIUSZKI (5') > URZĄD MIASTA (7') > DWORZEC AUTOBUSOWY (9') > DWORZEC KOLEJOWY (12')

Od poniedziałku do piątku - w dni nauki szkolnej oprócz świąt									
05:10	06:25M	06:40M	07:26Dc	07:30M	08:00M	08:30M	09:10M	09:30	10:30
11:30	12:30	13:30	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:45	20:55
21:59									
Od poniedziałku do piątku - w dni wolne od nauki szkolnej oprócz świąt									
05:10	06:25	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:35
15:35	16:35	17:35	18:35	19:45	20:55	21:59			
Soboty oprócz świąt									
06:21	08:40	10:10	11:40	13:40	15:40	17:50n	19:00n	20:55n	
Niedziele i święta									
08:00m	10:40m	13:00m	16:00m	18:25m	20:55m				

D - kurs do: WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
M - kurs do: WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE
c - kursuje po ogłoszeniu
n - nie kursuje w Wigilię 24 grudnia oraz w Sylwestra 31 grudnia
m - nie kursuje w pierwszy dzień Świąt Bożego Narodzenia i w Nowy Rok

Rozkład jazdy ważny od: **26.05.2024** do **odwołania**

Sprzedaż biletów w aplikacji moBiLET lub u kierowcy

Sprawdź kiedy przyjedzie Twój autobus Kiedy Przyjedzie.pl

Operator: PKS RACIBÓRZ

Dyżurny ruchu: tel. 32 415 32 57

Rys.30 Tablica przystankowa z rozkładem jazdy Wodzisławskiej Komunikacji Powiatowej

Zaprezentowany wzór tabliczki przystankowej zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu, można rozważyć publikację taryfy opłat za bilety jednorazowe według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Wodzisław Śląski D.A., Gorzyce Urząd Gminy, Godów 1 Maja Urząd Gminy, Lubomia Mickiewicza Kościół itp.) należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Powiat Wodzisławski powinien być wyposażony w tablicę informacyjną zawierającą podstawowe informacje dotyczące sieci komunikacyjnej:

- dane organizatora i operatora,
- schemat sieci komunikacyjnej z podziałem na linie (wraz z opisem przebiegu linii),
- taryfę opłat za bilety jednorazowe i miesięczne (wraz z cenami biletów ulgowych),

– zestawienie stosowanych ulg ustawowych i handlowych,
– wyciąg z przepisów porządkowych w powiatowym regularnym przewozie osób (regulamin), które zostały określone w uchwale Rady Powiatu Wodzisławskiego nr XVII/196/2012 z 26 kwietnia 2012 r. (Dz. Urz. Województwa Śląskiego z 2012 r. poz. 2468).

Kształt, wielkość, wygląd graficzny oraz sposób zamontowania tablicy informacyjnej w autobusach może być różny w zależności od rodzaju taboru i powinien być uzgadniany z operatorem.

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Wyznaczając kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia pasażerom wygodnych warunków przemieszczania się. Dotyczy to szczególnie osób nieposiadających własnych środków lokomocji – z powodów ekonomicznych, zdrowotnych, ze względu na młody wiek lub z jakichkolwiek innych przyczyn. Dodatkowym zadaniem transportu jest zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, takim jak wzrost zanieczyszczenia powietrza, wzrost poziomu hałasu, nadmierne zatłoczenie dróg i wypełnianie wszystkich wolnych przestrzeni w centrum miast przez parkujące pojazdy. Nowoczesny, ekologiczny, efektywny i relatywnie tani transport publiczny nie oznacza usług przewozowych na niskim poziomie jakościowym. Wymaga on od organizatora oferowania prostej sieci połączeń (bez nadmiernej ilości dublujących się linii lub ich wariantów) i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom każdej z grup pasażerskich. Utrzymanie równowagi pomiędzy transportem publicznym, a indywidualnym jest konieczne dla zachowania odpowiednich warunków życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg. Dbając o rozwój transportu publicznego należy skupić się nad likwidacją wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców małych miejscowości oraz realizacją sprawnego dojazdu do szkół.

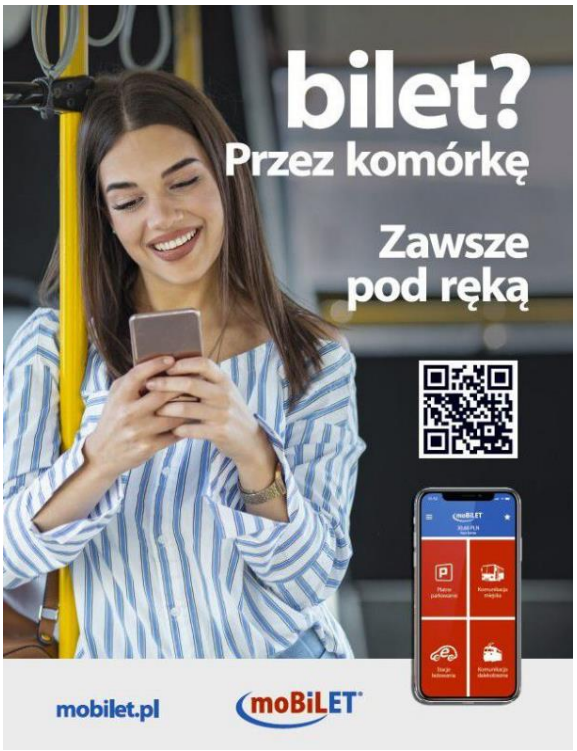
Kolejny aspekt, na który należy zwrócić uwagę, wiąże się z analizą zmian społeczno-demograficznych w Polsce. Otóż wszystkie wskaźniki pokazują, że stajemy się z roku na rok społeczeństwem coraz starszym. Biorąc to pod uwagę, bardzo ważnym aspektem rozwoju komunikacji publicznej jest stała troska o pasażerów starszych, niepełnosprawnych oraz wszystkich, którzy mają trudności w przemieszczaniu się, co będzie sprzyjać ich wychodzeniu ze społecznego wyizolowania.

Nie mniej ważnym aspektem jest również zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków oczekiwania na przystankach oraz wymiana taboru komunikacji na pojazdy dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wyrównanie poziomu zatok przystankowych z wysokością stopni wejściowych w pojazdach oraz ograniczenie innych uciążliwości na trasach dojść do przystanków od miejsc zamieszkania oraz od przystanków do podstawowych celów podróży (szpital, apteki, przychodnie, urzędy, kościoły, cmentarz).

Uwzględniając powyższe zasady, stwierdzono, że podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w powiecie wodzisławskim to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;

2. dążenie do odbudowy siatki połączeń regionalnych i krajowych - autobusowych i kolejowych;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku powiatu;
5. rozwój systemów elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników;



Rys.31 Elektroniczny bilet autobusowy (źródło: www.powiatwodzislawski.pl)

Rys.32 Biletomat dla pasażerów wodzisławskiej komunikacji powiatowej

Rys. 33 Elektroniczny bilet okresowy dla mieszkańców powiatu wodzisławskiego

6. poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
7. tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
8. poprawa integralności systemu transportu;
9. poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
10. łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu;

11. budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
12. wspieranie rozwoju zintegrowanego węzła przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim, w celu stworzenia miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej i regionalnej na miejską;
13. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
14. wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w postaci elektronicznych tablic informacyjnych na najważniejszych przystankach w powiecie;
15. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz elektronicznych tablic informacyjnych z wyświetlaniem rozkładu jazdy na dworcu autobusowym, zastosowanie powinien znaleźć elektroniczny system nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych).

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu wodzisławskiego, będące przedmiotem niniejszego „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego" pozwoliły na określenie podstaw realizacji zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Powiat Wodzisławski. Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego" powinien podlegać okresowej ocenie aktualności (co najmniej raz na dwa lata) oraz powinien być także aktualizowany każdorazowo w przypadku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie powiatowej publicznej komunikacji pasażerskiej.

14. Podsumowanie

Podstawowe zadania i cele związane z transportem zbiorowym zostały już omówione we wcześniejszych rozdziałach poświęconych strategii i kierunkom rozwoju transportu.

Najważniejszym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest stabilizacja oferty przewozowej oraz podnoszenie standardów komunikacji poprzez optymalizację rozkładów jazdy, dostosowywanie ich do zmieniających się potrzeb pasażerów oraz zastosowanie autobusów zapewniających wysoki standard komunikacji lokalnej, odpowiedni poziom bezpieczeństwa i komfortu podróży, a także ochrony środowiska. Ponadto jednym z kierunków działania winno być opracowanie wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich przewoźników na obszarze powiatu wodzisławskiego, a także konieczność rozwoju oraz poprawy standardów infrastruktury przystankowej. Ważnym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystankowej polegające na budowie lub przebudowie zatok autobusowych w szczególności w tych miejscach, które obecnie są niebezpieczne dla pasażerów, a osobom z ograniczeniami ruchowymi wręcz uniemożliwiają korzystanie z komunikacji. Należy priorytetowo zadbać o zniesienie barier architektonicznych utrudniających lub wręcz uniemożliwiających dostęp do transportu zbiorowego.

Z kolei w celu usprawnienia obsługi pasażerów należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd. W przewozach powiatowych ważnym elementem będzie dążenie do uruchomienia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Działanie to znacząca ułatwi korzystanie z komunikacji szczególnie dla młodych pasażerów lubiących korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

Dla uatrakcyjnienia podróży komunikacją publiczną, należy rozwijać system elektronicznego nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych. Dobrym rozwiązaniem wpływającym na komfort podróży jest stosowanie w autobusach monitorów oraz komunikatów głosowych, które znacznie ułatwiają podróżowanie osobom głuchoniemym i niewidomym. Takie rozwiązanie pozwala zarówno na komercyjne umieszczanie reklam, ale przede wszystkim ułatwia wszystkim pasażerom orientację w terenie oraz wskazuje następny cel podróży.

Powiat Wodzisławski jako organizator transportu powinien dążyć do zakupu autobusów przyjaznych dla środowiska lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy realizował takim taborem. Takie rozwiązanie zapewnia korzyści nie tylko pasażerom i środowisku naturalnemu, ale wpływa również na aspekt finansowy realizowanej komunikacji, gdyż przedkłada się na mniejsze zużycie paliwa. Ma to niebagatelne znaczenie, biorąc pod uwagę stale rosnące ceny paliw. Szczególną uwagę należy tutaj poświęcić stosowaniu autobusów z napędem elektrycznym, które stają się coraz popularniejsze się na rynku. Ważnym zadaniem szczególnie dla zarządców infrastruktury miejskiej oraz powiatowej będzie budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz dostosowanie obecnie wykorzystywanej sieci energetycznej do ładowanie pojazdów elektrycznych ze szczególnym uwzględnieniem autobusów i ładowarek dużej mocy. Bez tego działania wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych w komunikacji publicznej jest trudne lub wręcz niemożliwe. Jednak priorytetem winno być wykorzystanie taboru niskowejściowego lub niskopodłogowego dostosowanego do obsługi osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Bardzo ważnym elementem działań w zakresie transportu zbiorowego w powiecie było odtworzenie infrastruktury dworca autobusowego (węzła przesiadkowego) w Wodzisławiu Śląskim. Obecnie obiekt ten jest zlokalizowany przy Galerii Karuzela w pobliżu ul. Targowej. Otwarcie dworca, a wraz z nim poczekani dla klientów, kas biletowych oraz szaletów znacznie poprawiło odprawę podróżnych. Jedynym problemem mocno komplikującym życie przewoźnikom jest brak placu manewrowego oraz parkingu dla autobusów w pobliżu stanowisk odjazdowych oraz pomieszczeń socjalnych dla kierowców znajdujących się w samej galerii. Władze powiatu, jak i miasta powinny wspólnie prowadzić dalsze działania, by w Wodzisławiu Śląskim integrować komunikację. Bardzo ważnym elementem działań samorządów powinna być integracja z transportem kolejowym szczególnie z wykorzystaniem przystanku kolejowego w Wodzisławiu Śląskim w pobliżu ul. Targowej tak, aby docelowo uzyskać punkt przesiadkowy (autobus – pociąg). Być może wraz z realizacją nowych projektów w obszarze ulicy Targowej uda wygospodarować się teren na parking dla autobusów, co uzupełni brakujący element funkcjonalnego dworca autobusowego. W przypadku braku centrum przesiadkowego powiat wodzisławski stałby się mało istotnym ośrodkiem ponadlokalnym, co nie sprzyjałoby jego rozwojowi, a wręcz mogłoby się przyczynić się do znacznej utraty jego znaczenia na tle sąsiednich miejscowości.

Obecnie, by utrzymać zadowalający poziom komunikacji publicznej, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. Niestety działania takie wiążą się z koniecznością dokonywania bardzo dużych wydatków z środków publicznych. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakładając na jednostki samorządu tyle nowych zadań jednocześnie jasno określiła, z czego należy je finansować. Mają to być przede wszystkim środki własne danej jednostki. Pomocą w budowaniu transportu publicznego jest wsparcie z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wodzisławski.

Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego plan transportowy winien składać się z części tekstowej i części graficznej. Część graficzna powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Bazując na ujętych w części tekstowej niniejszego planu propozycjach ukształtowania sieci komunikacyjnej, poniżej przedstawiono schemat sieci komunikacyjnej na obszarze gmin: Godów, Gorzyce, Lubomia, na której będą prowadzone powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wodzisławski.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że obecnie, z powodów określonych głównie w punkcie 12 niniejszego planu, na obszarze działania organizatora nie występują zintegrowane węzły przesiadkowe.

WODZISŁAWSKA
KOMUNIKACJA POWIATOWA
POWIAT WODZISŁAWSKI
WODZISŁAW ŚLĄSKI DWORZEC AUTOBUSOWY
Legenda
przystanek autobusowy
dworzec autobusowy
oznaczenie linii komunikacyjnej
skala mapy 1:50 000

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddany aktualizacji. 29 kwietnia 2021 r. Rada Powiatu Wodzisławskiego podjęła uchwałę nr XXVIII/294/2021 w sprawie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego". W związku ze zmianą potrzeb przewozowych i zaprzestaniem wykonywania przewozów do Chałupek i Krzyżanowic, a także ze względu na brak zainteresowania ze strony pasażerów przewozami wykonywanymi w soboty i niedziele do Bukowa, niezbędne jest wprowadenie korekty istniejących linii komunikacyjnych.

Aktualizacja istniejącej siatki połączeń wymaga zmiany części tekstowej oraz graficznej „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego", w związku z czym podjęcie niniejszej uchwały jest uzasadnione.

Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu

Arkadiusz Łuszczak