



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 4 kwietnia 2014 r.

Poz. 1983

UCHWAŁA NR XLI/414/2014 RADY POWIATU WODZISŁAWSKIEGO

z dnia 27 marca 2014 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 595 ze zmianami), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 i art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 ze zmianami) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. nr 197, poz. 1172 ze zmianami)

Rada Powiatu Wodzisławskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Wodzisławskiemu.

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

Przewodniczący Rady

mgr inż. Eugeniusz Wala

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XLI/414/2014
Rady Powiatu Wodzisławskiego
z dnia 27 marca 2014 r.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU WODZISŁAWSKIEGO



Opracował:

DAMIAN KNURA

Grudzień 2013 r.

SPIS TREŚCI:**I. CZĘŚĆ TEKSTOWA**

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego	4
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminach objętych planem transportowym	8
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	9
4. Charakterystyka powiatu wodzisławskiego	10
4.1. Transport publiczny i jego problemy	10
4.2. Położenie geograficzne	11
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	13
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	15
4.5. Struktura demograficzna	17
4.6. Komunikacja indywidualna	20
4.7. Komunikacja publiczna	22
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	25
4.7.2. Infrastruktura drogowa	26
4.7.2.1. Dworce autobusowe	26
4.7.2.2. Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych	27
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	38
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	48
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	48
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	51
5.3. Plan zagospodarowania gminy Godów	55
5.4. Plan zagospodarowania gminy Gorzyce	55
5.5. Plan zagospodarowania gminy Lubomia	55
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	56
7. Sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego	63
7.1. Linia nr U2415/1 Wodzisław Śląski – Pszów – Syrynia - Lubomia – Racibórz ...	65
7.2. Linia nr U2415/1A Wodzisław Śląski – Syrynia – Buków – Lubomia	67
7.3. Linia nr U2415/2 Wodzisław Śląski – Uchylsko – Odra – Chałupki	69
7.4. Linia nr U2415/3 Wodzisław Śląski – Gorzyce - Olza - Chałupki	71
7.5. Linia nr U4215/4 Wodzisław Śląski – Gorzyce - Rogów – Buków - Racibórz	73
7.6. Linia nr U2415/5 Wodzisław Śląski – Czyżowice –Rogów –Gorzyce – Olza	76
7.7. Linia nr U2415/6 Wodzisław Śląski – Gorzyce - Jastrzębie Zdrój	78

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

7.8. Linia nr U2415/6A Wodzisław Śląski – Gorzyce - Godów	80
7.9. Linia nr U2415/7 Wodzisław Śląski – Skrzyszów - Podbucze	81
7.10. Linia nr U2415/8 Wodzisław Śląski – Skrzyszów - Jastrzębie Zdrój	83
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	85
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	90
10. Zasady organizacji rynku przewozów	93
11. Standardy usług przewozowych	96
12. System informacji dla pasażerów	98
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	103
14. Podsumowanie	107

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wodzisławski	110
--	-----

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

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

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 delegacji zawartej w 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 dotychczasowy sposób 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 zwane są „przewozami o charakterze użyteczności publicznej”. Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, odpowiedzialni za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości, dano możliwość korzystania z pewnych instrumentów, za pomocą których mogą oni interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie), 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, czyli samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie 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 właśnie 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, przewozy pasażerskie stanowią nadal około 75% całego transportu osób. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuacja w powiecie wodzisławskim jest niestety odmienna, gdyż w wyniku wieloletnich zaniedbań i braku systemowych rozwiązań społeczeństwo zostało skutecznie zniechęcone do korzystania z transportu publicznego. Odbywało się to między innymi poprzez systematyczną likwidację kursów oraz złą jakość taboru, którym przewozy były wykonywane. Taką politykę prowadziło między innymi

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rybniku – monopolista na rynku przewozów w powiecie wodzisławskim. Zakończył on wykonywanie przewozów na obszarze powiatu w lipcu 2011 r., dodatkowo powodując dużą dezorientację pasażerów, gdyż zdarzały się przypadki, że nieaktualne rozkłady jazdy tego przewoźnika rozwieszane były na przystankach do wiosny 2012 r. Od 1 sierpnia 2011 r. sytuacja w transporcie uległa radykalnej zmianie. Dzięki działaniom samorządu powiatowego została zorganizowana stabilna i rzetelnie obsługiwana sieć połączeń autobusowych w komunikacji powiatowej. Obecne działania skupiają się głównie na odbudowie zaufania mieszkańców do korzystania z komunikacji autobusowej.

Powyższe czynniki spowodowały, że odbudowa zaufania do tej formy transportu będzie powolnym procesem i w głównej mierze zależeć będzie od przejrzystej i sprawnej realizacji tych zadań 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 polegającą na redukcji liczby wypadków oraz poprawę bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

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 winien określać:

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

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

- 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 jego opracowywaniu należy przede wszystkim uwzględnić:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- plan zagospodarowania przestrzennego 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 linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji powiatowej w gminach: Lubomia, Gorzyce i Godów;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną powiatu wodzisławskiego;
- dane z urzędów gmin, urzędu pracy, ośrodków pomocy społecznej, szkół i innych instytucji;
- publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego;
- strony internetowe:

- powiatu wodzisławskiego: www.powiatwodzislawski.pl
- Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl
- Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: www.sejm.gov.pl

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 następujących gmin powiatu wodzisławskiego:

- Godów,
- Gorzyce,
- Lubomia.

Główną rolę 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. Dodatkowo, z uwagi na obserwowane ciśnienie mieszkańców gminy Godów w kierunku Jastrzębia-Zdroju i gminy Lubomia w kierunku Raciborza, przewozy będą wykonywane również do „stolic” sąsiednich powiatów. W tym celu 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 objętej planem do obszaru trzech ww. gmin, jest spowodowane członkostwem pozostałych gmin powiatu wodzisławskiego, to jest: Pszowa, Radlina, Rydułtów, Mszany i Markłowic 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.

Objęcie planem pozostałych gmin uzależnione jest od decyzji ich władz o sposobie organizacji transportu zbiorowego na ich obszarze.

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 transportu publicznego 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 ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Jednakże, z uwagi na fakt, iż Marszałek Województwa Śląskiego nie ogłosił jeszcze planu transportowego, niniejszy plan nie uwzględnia zapisów planów wyższego szczebla.

4. Charakterystyka powiatu wodzisławskiego

4.1. Transport publiczny i jego problemy

Ostatnie dziesięciolecie przyniosło w Polsce znaczny rozwój motoryzacji. Zatłoczone, pełne pojazdów ulice, brak miejsc parkingowych, utrudniony ruch pojazdów są codziennością. Dopełnieniem tego wszystkiego jest zanieczyszczenie powietrza i wypadki drogowe. Niestety w parze z dynamicznym rozwojem motoryzacji nie idzie rozwój infrastruktury. Budowa nowych dróg, odciążających centra miast, jest kapitałochłonna i długotrwała, a czasem ze względu na istniejącą zabudowę oraz wymogi związane z ochroną środowiska, praktycznie niemożliwa.

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 podróży, poprzez właściwe ułożenie rozkładów jazdy,
- 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 wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprostą potrzebom przewozowym

mieszkańców gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu powiatu oraz 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 często wiąże się to ze wzrostem cen za przejazd, które stanowią najważniejszy element usług przewozowych w publicznym transporcie. Wszystkie te uwarunkowania powodują, że bardzo trudno jest spełnić oczekiwania w zakresie stosowania niskich taryf za korzystanie z usług transportu publicznego.

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 158 420 mieszkańców, co plasuje go w ścisłej czołówce najbardziej zaludnionych powiatów ziemskich w Polsce (553 osoby/km² – drugie miejsce po powiecie pruszkowskim).

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 budowanej autostrady A-1, wyróżnia powiat jako miejsce atrakcyjne dla inwestycji. 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 należyłą dbałość o ochronę środowiska. Duże znaczenie mają w ostatnich latach kwestie związane z rekultywacją zwałowisk pogórnich. Obecnie planowane jest zagospodarowanie ich poprzez budowę m.in. boisk sportowych, kortów tenisowych czy ścieżek rowerowych.

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,
- 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 – 16 km. Sieć dróg wojewódzkich ma łączną długości 45,8 km, z czego poszczególne drogi obejmują:

Lp.	Numer drogi	Droga / odcinek	Długość w 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 Odłą	10,8

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

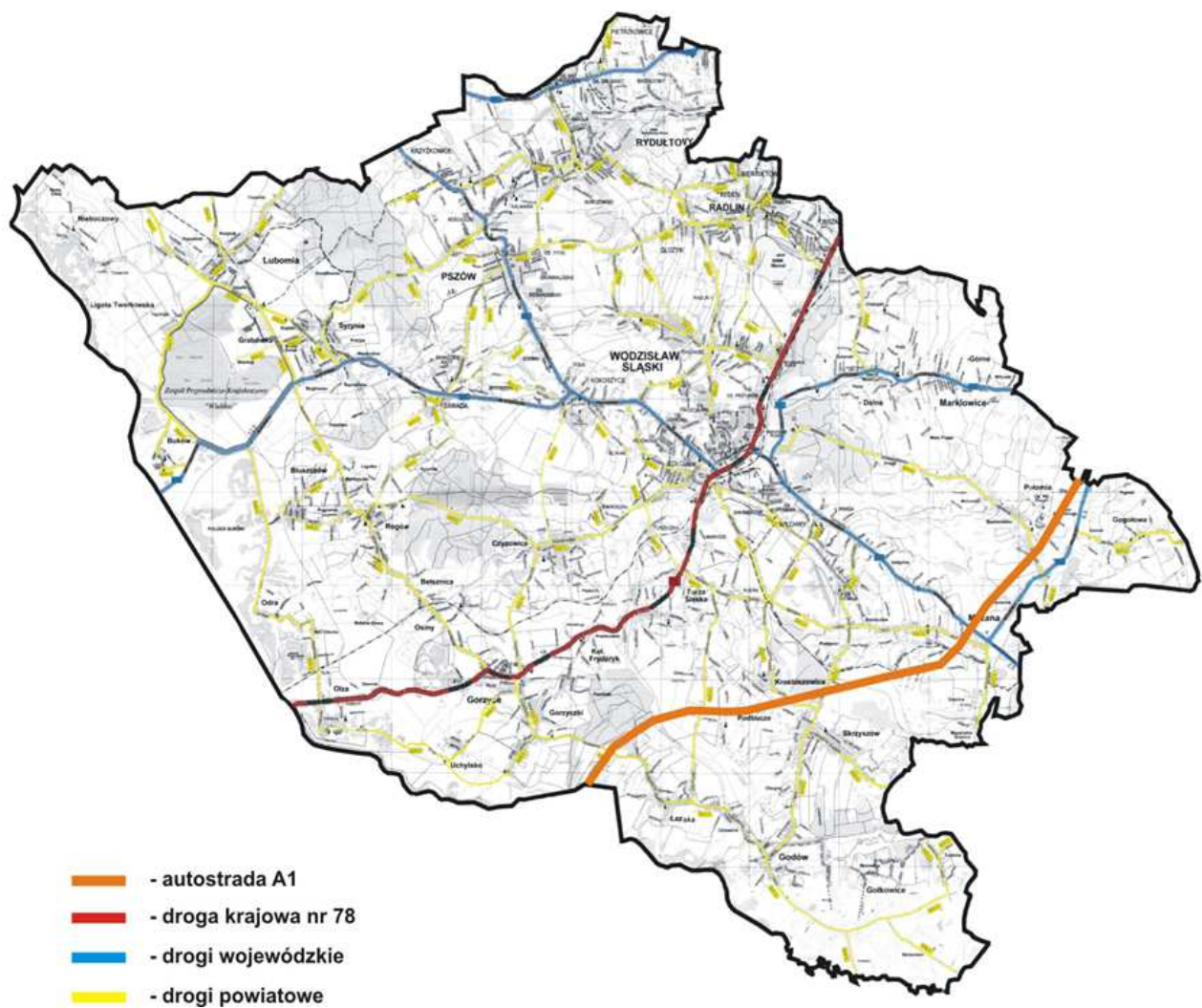
- Godów - 26 km,
- Gorzyce - 48 km,
- Lubomia - 24 km.

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.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

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

Powiązania dróg komunikacyjnych w powiecie wodzisławskim

4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu ciężkiego (zwłaszcza górnictwa), przedłożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców powiatu wodzisławskiego. Problemy związane z upadkiem tradycyjnego przemysłu i obniżeniem pozycji powiatu w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego generują negatywne procesy społeczne i gospodarcze. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie są w stanie zrekompensować utraty dotychczasowych miejsc pracy. Ponadlokalne funkcje powiatu uległy znacznemu zredukowaniu. W oczach mieszkańców atrakcyjność miast w naszym powiecie w stosunku do atrakcyjności innych ośrodków w kraju i za granicą stale spada.

Na terenie powiatu wodzisławskiego zarejestrowanych jest 10597 podmiotów gospodarczych (dane GUS, stan na 2011), z czego aż 31 % stanowią przedsiębiorstwa z sekcji handel i naprawy, najmniej natomiast zarejestrowanych jest w sekcji obsługa rynku nieruchomości (niespełna 2 %).

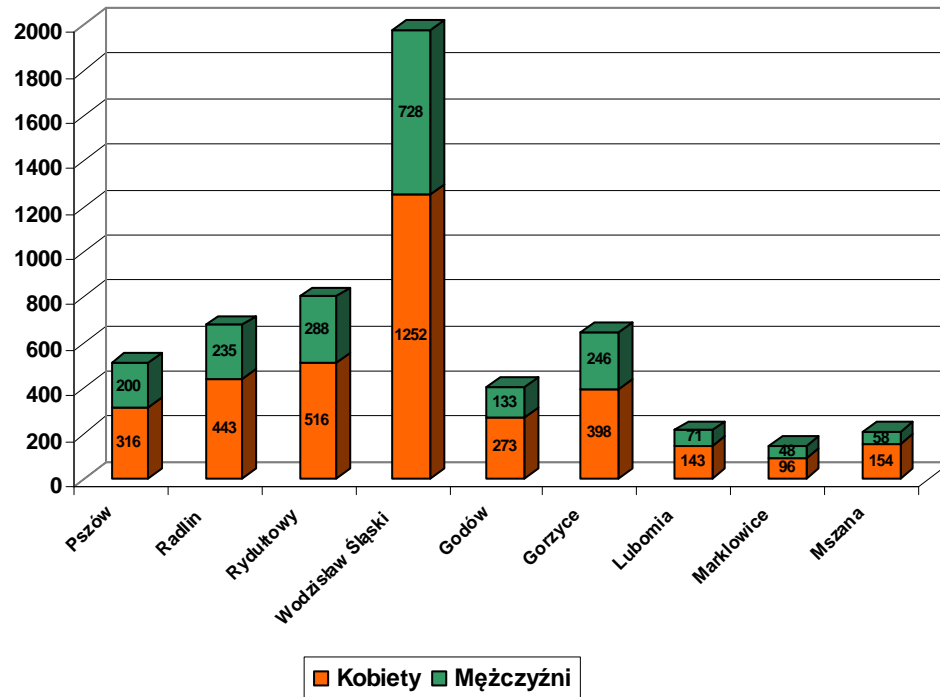
W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (9855 podmiotów, co stanowi 93 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 636 podmiotów gospodarczych, co stanowi 6 %, 102 podmioty zatrudniające od 50-249 pracowników (0,96 %) i 4 podmioty zatrudniające od 250 do 999 pracowników (0,04 %).

Struktura bezrobocia

Bezrobocie to jeden z głównych problemów, przed którymi stanęła polska gospodarka. Także w skali mikro bezrobocie stanowi jeden z największych problemów, przed rozwiązaniem którego stanęły samorządy lokalne. Ograniczać negatywny wzrost tego zjawiska próbują one poprzez organizowanie różnych form aktywizacji lokalnego rynku pracy. Duży udział w rozwiązywaniu tego problemu mają także środki i programy Unii Europejskiej. Niestety z uwagi na trwającą w ostatnim czasie dekonstrukcję stopa bezrobocia w powiecie wodzisławskim rośnie.

Poziom bezrobocia w powiecie wodzisławskim kształtuje się następująco (na wykresie przedstawiono liczbę bezrobotnych według gmin):

Liczba bezrobotnych w gminach powiatu wodzisławskiego



Liczba bezrobotnych na podstawie danych z PUP w Wodzisławiu za miesiąc wrzesień 2013 r.

W skali całego powiatu wodzisławskiego bezrobotnych było 5598 osób, co daje stopę bezrobocia równą 11,5 % (do aktywnych zawodowo). Natomiast w sąsiednich powiatach lub miastach na prawach powiatu sytuacja przedstawia się następująco:

- powiat raciborski – 2,9 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 8,6 %),
- powiat rybnicki – 2,1 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 12,4 %),
- miasto Jastrzębie-Zdrój – 4,0 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 9,5 %),
- miasto Rybnik – 4,6 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 8 %),
- miasto Żory – 1,8 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 10,1 %).

Z danych Powiatowego Urzędu Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety,
- bezrobociem dotknięte są osoby głównie młode w wieku nieprzekraczającym 30 lat (a więc w okresie pełnej zdolności do pracy), o podstawowym i średnim poziomie wykształcenia,
- jako pozytywną cechę wynikającą ze struktury obecnego poziomu bezrobocia należy uznać fakt, że są nim dotknięte głównie osoby z krótkim stażem pracy lub

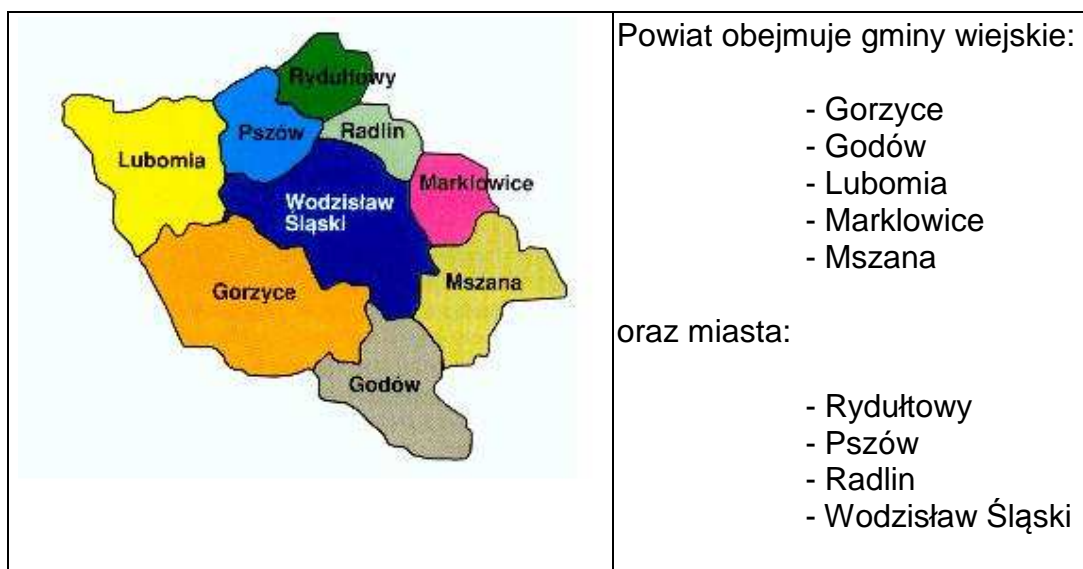
bez stażu pracy, w wieku mobilnym, a więc podatne jeszcze na różne formy przekwalifikowania zawodowego,

- za cechę negatywną należy uznać ograniczenie perspektyw dla znacznej liczby młodych mieszkańców powiatu,
- za cechę negatywną należy uznać stały wzrost stopy bezrobocia.

4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia powiatu wodzisławskiego wynosi 286,9 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 158 420 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 553 osoby/km². Z tego gmina:

- Gorzyce zajmuje powierzchnię 64,47 km² i liczy 20 644 mieszkańców (320 osób/km²).
- Godów zajmuje powierzchnię 38,08 km² i liczy 13 305 mieszkańców (349 osób/km²),
- Lubomia zajmuje powierzchnię 41,83 km² i liczy 8 009 mieszkańców (191 osób/km²).



„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Liczba ludności w powiecie i poszczególnych gminach objętych planem kształtuje się następująco:

Gmina	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012
Gorzyce	20 132	20 259	20 556	20 644
Godów	12 783	12 910	13 220	13 305
Lubomia	8 006	8 006	8 040	8 009
Ogółem powiat	155 982	156 332	158 421	158 400

Spadek liczby mieszkańców następuje w gminie Lubomia. Natomiast tendencję wzrostową można zaobserwować w gminach: Gorzyce, Godów.

Ludność z podziałem na grupy wiekowe w 2012 roku:

Gmina	Godów	Gorzyce	Lubomia	Razem powiat
0-14 lat	2072	3314	1236	23718
15-64 lat	9314	14259	5735	111861
65 lat i więcej	1687	2855	1115	22614
„Edukacyjne” grupy wieku:				
3-6 lat	551	817	321	6170
7-12 lat	740	1285	469	8933
13-15 lat	433	724	267	5101
16-18 lat	502	765	279	5702
19-24 lat	1171	1779	765	13800

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

- 7 -12 lat – 8933,
- 13 -15 lat – 5101,
- 16 - 19 lat – 7541,
- 16 - 21 lat –11731.

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.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

W analizowanych gminach powiatu wodzisławskiego występuje następująca gęstość zaludnienia:

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Gorzyce	20 644	64,47	320
Godów	13 305	38,08	349
Lubomia	8 009	41,83	191
Ogółem powiat	158 420	286,90	553

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, Grabówka	4055	20,5	198
Syrynia	3205	10,1	317
Buków	290	3,8	76
Ligota Tworkowska	35	1,8	19
Nieboczowy	422	5,5	77

Gmina Gorzyce:

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Bęlsznica	1125	5,56	202
Bluszczów	945	5,3	178
Czyżowice	3418	7,83	437
Gorzyce	2472	8,46	292
Gorzyczki	1601	6,69	239
Kolonia Fryderyk	1240	1,78	697
Odra	381	3,02	126
Olza	1669	5,66	295
Osiny	649	1,33	488
Rogów	3075	7,06	436
Turza Śląska	3380	7,73	437
Uchylsko	346	2,52	137

Gmina Godów:

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Godów	1919	11,56	166
Gołkowice	3706	9,46	392
Krostoszowice	1026	2,67	384
Łaziska	1718	7,75	222
Skrzyszów	3652	11,56	316
Skrbeńsko	926	1,19	778
Podbucze	193	0,59	327

Gęstość zaludnienia powinna stanowić bardzo istotny czynnik zarówno przy doborze taboru autobusowego podczas ustalania sieci przewozowej, a także przy ustalaniu ilości przystanków autobusowych na danym obszarze. Im większa gęstość zaludnienia, tym ilość przystanków powinna być większa. Z przeprowadzonej analizy można wywnioskować, że obecne rozlokowane przystanków poprawnie zaspakają potrzeby mieszkańców.

4.6. Komunikacja indywidualna

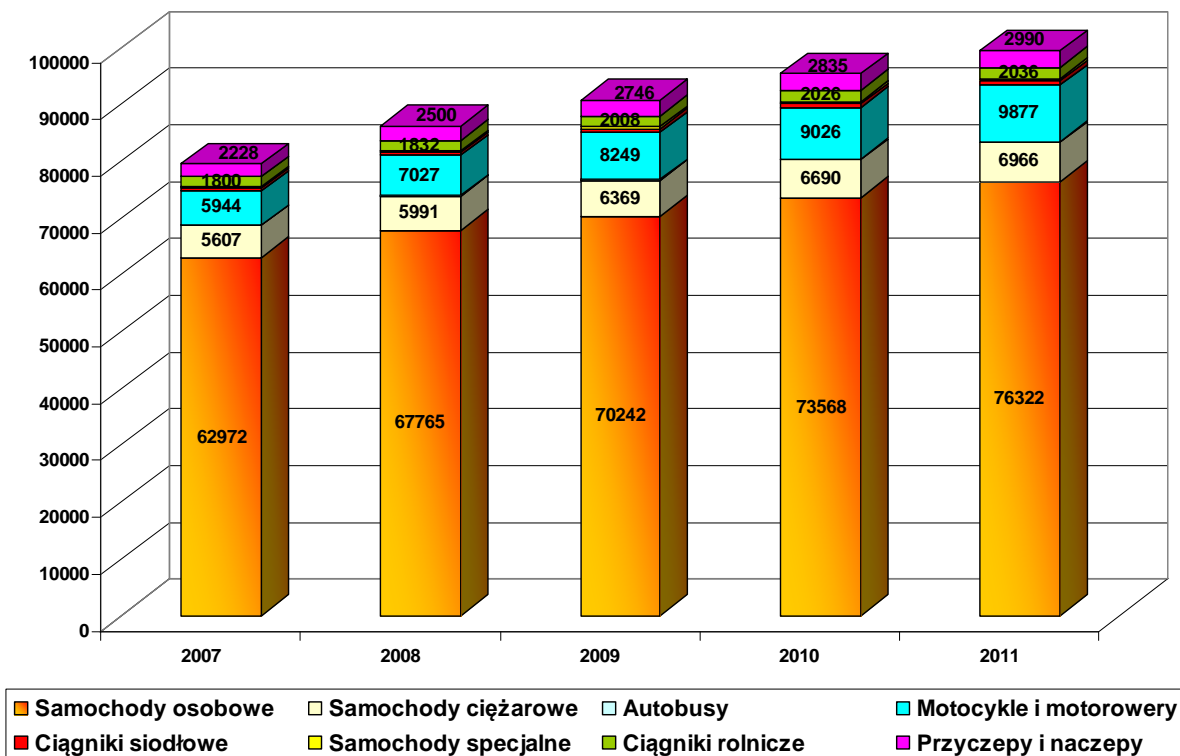
Poziom motoryzacji w powiecie wodzisławskim w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

1. Zarejestrowane pojazdy mechaniczne (na podstawie danych uzyskanych z Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Wodzisławiu Śląskim):

Rodzaj pojazdu	Rok				
	2007	2008	2009	2010	2011
Samochody osobowe	62972	67765	70242	73568	76322
Samochody ciężarowe	5607	5991	6369	6690	6966
Autobusy	135	133	136	135	139
Motocykle i motorowery	5944	7027	8249	9026	9877
Ciągniki siodłowe	522	586	624	676	731
Samochody specjalne	294	311	340	359	381
Ciągniki rolnicze	1800	1832	2008	2026	2036
Przyczepy i naczepy	2228	2500	2746	2835	2990
Razem	79502	86145	90714	95315	99442

Dane te przedstawiono na poniższym wykresie:

Liczba pojazdów w powiecie wodzisławskim



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

- 2007 r. – 405 samochodów osobowych, 71 ciężarowych oraz 75 motocykli i motorowerów,
- 2008 r. – 436 samochodów osobowych, 70 ciężarowych oraz 82 motocykli i motorowerów,
- 2009 r. – 450 samochodów osobowych, 70 ciężarowych oraz 91 motocykli i motorowerów,
- 2010 r. – 471 samochodów osobowych, 70 ciężarowych oraz 95 motocykli i motorowerów,
- 2011 r. – 482 samochodów osobowych, 70 ciężarowych oraz 99 motocykli i motorowerów.

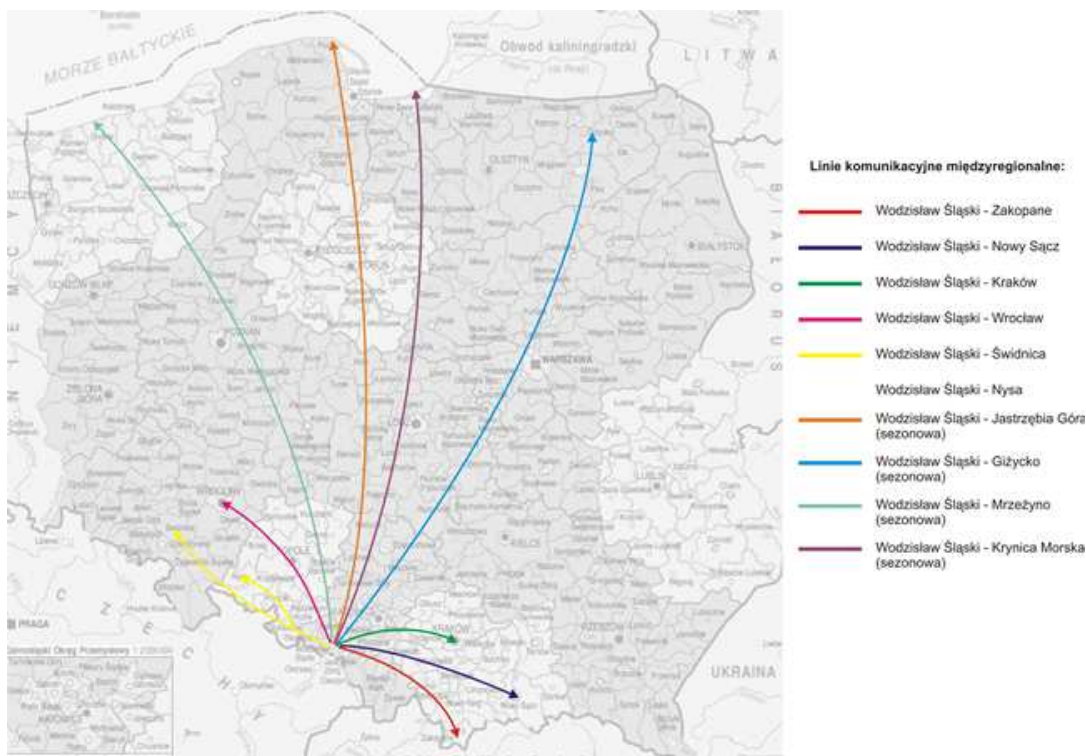
Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców stale rośnie, natomiast liczba samochodów ciężarowych kształtuje się na stałym poziomie. Wyraźnie daje się również zauważyć gwałtowny wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic 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.

4.7. Komunikacja publiczna

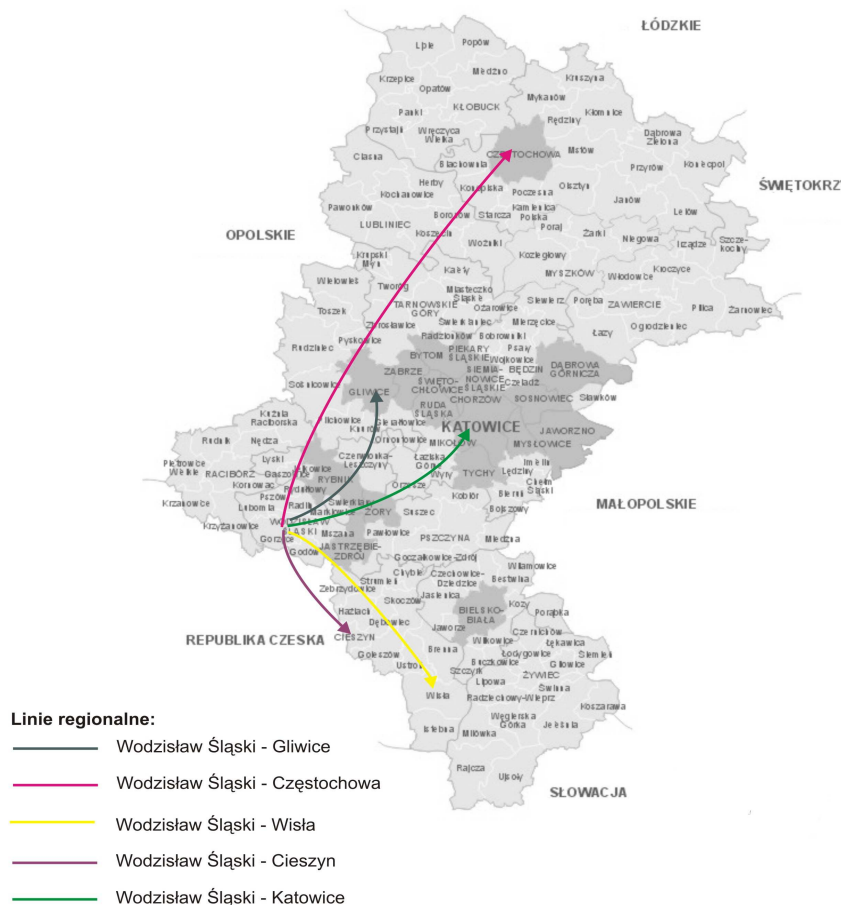
Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w powiecie wodzisławskim możemy podzielić na:

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



„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

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



- 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 wykonują:

1. Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu Zdrój przy ulicy Przemysłowej 1 (MZK),

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Spółka z o.o. z siedzibą w Raciborzu przy ulicy Środkowej 5 (PKS Racibórz),
3. Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. s siedzibą w Raciborzu przy ulicy Kaspra Adamczyka 10 (PK Racibórz),
4. Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu przy ulicy Jana Długosza 60 (DLA),
5. Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku z siedzibą w Rybniku przy ulicy Budowlanych 6 (ZTZ).

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 samorzady 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 wyznaczył Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. (od 1 stycznia 2014 r., w wyniku postępowania przetargowego linie te obsługiwać będzie operator: Andrzej Kłosok Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe z siedzibą przy ul. Gajowej 62, 44-240 Żory). Dodatkowym uzupełnieniem komunikacji jest transport wykonywany w miastach: Radlin, Pszów, Rydułtowy i Marklowice przez ZTZ i PK Racibórz, a także przewozy wykonywane przez prywatnych przewoźników: Andrzeja Kłosok (linia nr 516 Wodzisław Śląski – Rybnik) oraz Kazimierz Kwiczała (linia Wodzisław Śląski – Rybnik).

4.7.1. Infrastruktura kolejowa

Aktualnie w powiecie wodzisławskim wszystkie dworce kolejowe zostały przez PKP zamknięte dla podróżnych. Sytuacja ta w najbliższym czasie nie ulegnie poprawie. Mimo, iż ustawa z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2010 r. nr 247 poz. 1651) dała jednostkom samorządu terytorialnego możliwość przejęcia na własność dworców kolejowych wraz z należącymi do PKP gruntami, samorządy nie wykazują zainteresowania inwestowaniem w znacznie zaniedbaną infrastrukturę kolejową. Powoduje to dalszą degradację transportu kolejowego, spadek przewożonych pasażerów, a co zatem idzie likwidację połączeń kolejowych. W związku ze znacznym ograniczeniem transportu kolejowego osób w powiecie wodzisławskim (zaprzestano wykonywania przewozów na odcinku Chałupki – Wodzisław Śląski oraz znaczne ograniczenie rozkładu jazdy na odcinku Wodzisław Śląski – Rybnik) planowana sieć połączeń autobusowych nie będzie skoordynowana z połączeniami kolejowymi na żadnym z funkcjonujących jeszcze przystanków kolejowych.

W ostatnim czasie pojawiła się szansa na zmianę tej niekorzystnej sytuacji. Otóż w budżecie państwa zarezerwowano 140 mln zł z przeznaczeniem na remont odcinka linii kolejowej od Wodzisławia Śląskiego do Chałupek. Przedsięwzięcie to znajduje się obecnie na tzw. liście rezerwowej unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Celem programu jest 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. Jeśli nie uda się wykonać zadania w tej perspektywie finansowej, istnieje możliwość rewitalizacji odcinka Wodzisław Śląski - Chałupki w ramach regionalnego programu operacyjnego po roku 2014. Niestety sytuację komplikuje fakt, iż Koleje Śląskie, które od grudnia 2012 roku przejęły wszystkie kolejowe przewozy regionalne w województwie śląskim, zaprzestały wykonywania przewozów do Chałupek. Powodem jest zły stan linii kolejowej. Z kolei w sytuacji, gdy nie będzie przewoźnika, który będzie wykonywał przewozy na odcinku z Wodzisławia Śląskiego do Chałupek, zarezerwowane środki nie zostaną przyznane, gdyż nikt nie wyda 140 mln zł na linię, po której nie kursują

pociągi. Przed samorządowcami z powiatu wodzisławskiego stoi zatem nie lada wyzwanie – należy przeprowadzić wszystkie możliwe działania, tak, aby środki te zostały przyznane, a Koleje Śląskie prowadziły obsługę feralnego odcinka.

4.7.2. 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 zgodnie 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.

4.7.2.1. 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 (oraz kierowców – obecnie niezagospodarowana przez żadnego z przewoźników), kasy biletowe oraz szalety. Dworzec pełni charakter węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej. Sytuacja dotycząca obsługi pasażerów w Wodzisławiu Śląskim wraz z otwarciem galerii znacznie się poprawiała. Po zakończeniu budowy galerii zlikwidowany został jednak plac manewrowy i parking dla autobusów, co w znacznym stopniu utrudniło działanie przewoźnikom. Utworzenie węzła przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim pozytywnie wpłynie na

promocję miasta, a także będzie istotnym czynnikiem pobudzającym rozwój gospodarczy pobliskiego obszaru.

Pszów – dworzec autobusowy zlokalizowany jest w rejonie skrzyżowania ulic Romualda Traugutta i Marii Konopnickiej. Jego wielkość jest dostosowana do ilości odprawianych pasażerów. Obiekt ten jest dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Do każdego peronu zostały wybudowane podjazdy. W pobliżu dworca zlokalizowane są szalety miejskie.

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

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

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w powiecie wodzisławskim dokonano jej podziału, 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

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

wokół przystanku w takich miejscach rozpościera się trawiaste, bądź gruntowe pobocze, które pozwala uniknąć koniczności 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.

Poniżej przedstawiono przystanki usytuowane na obszarze gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia. Scharakteryzowano również wybrane przystanki na obszarze Wodzisławia Śląskiego i Pszowa. Jest to spowodowane faktem wykonywania przewozów, których organizatorem jest Starosta Wodzisławski, również na ich obszarze (Wodzisław Śląski, jako siedziba powiatu, natomiast Pszów z uwagi na przebieg linii komunikacyjnej prowadzącej do Raciborza).

Wodzisław Śląski:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Wodzisław Śląski, Jedłownik Osiedle	Pszowska/Górnicza	wojewódzka nr 933	IV
Wodzisław Śląski, Kokoszyce Kościół	Pszowska/Młodzieżowa	wojewódzka nr 933	IV
Wodzisław Śląski, Kokoszyce Leta	Młodzieżowa	wojewódzka nr 936	III
Wodzisław Śląski, Kokoszyce Wypandów	Młodzieżowa	wojewódzka nr 936	II
Wodzisław Śląski, Marusze	Bogumińska/Wiejska	krajowa nr 78	IV
Wodzisław Śląski, Pszowska Urząd Miasta	Pszowska	wojewódzka nr 933	III

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Wodzisław Śląski, Wilchwy Blazy	Jastrzębska/Armii Ludowej	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Wilchwy Cyganek	Jastrzębska/Kopernika	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Wilchwy Osiedle	Teligi	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Wilchwy Szkoła	Jastrzębska SP nr 8	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, 26 Marca Biblioteka	26 Marca/Pl. Gladbeck	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka	Czyżowicka/Pszowska	powiatowa nr 5022	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka / Moniuszki	Czyżowicka/Moniuszki	powiatowa nr 5022	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka / Karkoszka	Czyżowicka/Karkoszka	powiatowa nr 5022	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka Krzyż	Czyżowicka/Żwirki i Wigury	powiatowa nr 5022	IV
Wodzisław Śląski, Jana Pawła II DYWYTA	Jana Pawła II	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Matuszczyka Skrzyżowanie	Matuszczyka/Pszowska	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Mszańska Pustki	Mszańska/Czarneckiego	powiatowa nr 5021	II
Wodzisław Śląski, Matuszczyka XXX-lecia	Matuszczyka/XXX- lecia	gminna	III
Wodzisław Śląski, Os. Dąbrówki ZSB	Pszowska/Os. Dąbrówki	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Paderewskiego Piekarnia	Paderewskiego/Rolnicza	powiatowa nr 5015	I
Wodzisław Śląski, Partyzantów	Pszowska/Partyzantów	wojewódzka nr 933	I
Wodzisław Śląski, Pszowska Stawki	Pszowska/Dąbrowskiej	wojewódzka nr 933	II
Wodzisław Śląski, Radlińska ZSZ	Radlińska/Os. XXX-lecia	powiatowa nr 5003	III
Wodzisław Śląski, Zawada Bar	Młodzieżowa/Działkowców	wojewódzka nr 936	IV
Wodzisław Śląski, Zawada I	Młodzieżowa 273	wojewódzka nr 936	I
Wodzisław Śląski, Zawada Wieś	Paderewskiego/Szybowa	powiatowa nr 5015	I

Pszów:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Pszów Dworzec Autobusowy	Traugutta/Konopnickiej	gminna	IV
Pszów I	Pszowska/Śląska	wojewódzka nr 933	I
Pszów Kiosk	Pszowska/Kołatąja	wojewódzka nr 933	II
Pszów, Paderewskiego Krzyż	Paderewskiego/Niedurnego	powiatowa nr 5015	II

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Gmina Godów:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Godów, 1 Maja Przychodnia	1 Maja/Polna	powiatowa nr 5037 S	III
Godów, 1 Maja Raszczykowiec	1 Maja/Raszczykowiec	powiatowa nr 5019 S	III
Godów, 1 Maja Rondo	1 Maja/Graniczna	powiatowa nr 5037 S	III
Godów, 1 Maja Urząd Gminy	1 Maja/Szkolna	powiatowa nr 5037 S	I
Gołkowice, 1 Maja Kościół	1 Maja/Celna	powiatowa nr 5037 S	I
Gołkowice, 1 Maja GS	1 Maja/Wyzwolenia	powiatowa nr 5037 S	II
Gołkowice, 1 Maja Pietrasz	1 Maja/Piotrowicka	powiatowa nr 5037 S	III
Gołkowice, 1 Maja Pietrasz	Piotrowicka/1 Maja	powiatowa nr 5040 S	III
Gołkowice, 1 Maja Szkoła	1 Maja 101	powiatowa nr 5037 S	II
Gołkowice, 1 Maja Żabków	Graniczna/1 Maja	gminna	II
Gołkowice, 1 Maja Żabków Krzyż	1 Maja/Dworcowa	powiatowa nr 5037 S	I
Gołkowice, Graniczna / Poprzeczna	Poprzeczna/Graniczna	gminna	I
Gołkowice, 1 Maja Żabków	1 Maja/Graniczna	powiatowa nr 5037 S	II
Krostoszowice, Wąwozowa	Wąwozowa/Szybowa	gminna	II
Krostoszowice, Wąwozowa / Szkolna	Wąwozowa/Gustawa Morcinka	gminna	I
Łaziska, Powstańców Śl. Park	Powstańców Śląskich/Stawowa	powiatowa nr 5037 S	IV
Łaziska, Powstańców Śl. / Remiza	Powstańców Śląskich/1 Maja	powiatowa nr 5037 S	IV
Łaziska, Powstańców Śl. / Szkoła	Powstańców Śląskich 185	powiatowa nr 5037 S	IV
Podbucze, Dębowa DPS	Dębowa/Bukowa	gminna	I
Podbucze, Wiejska Sklep	Wiejska 29	gminna	II
Skrbeńsko, Piotrowicka	Szkolna/Piotrowicka	gminna	II
Skrbeńsko, Piotrowicka / Wachtarczyk	Piotrowicka/Zielona	powiatowa nr 5040 S	I
Skrbeńsko, Poprzeczna Granica	Poprzeczna/Szkolna	gminna	I
Skrzyszów, 1 Maja Korty	1 Maja	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, 1 Maja Leśniczówka	1 Maja/Leśna	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, 1 Maja Szkoła	1 Maja 179	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, 1 Maja	1 Maja/Wspólna	powiatowa nr 5019 S	II

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Skrzyszów, Powstańców Śl. / Poczta	Powstańców Śl. / Przedszkolna	powiatowa nr 5020 S	II
Skrzyszów, Powstańców Śl. / Strefa	Powstańców Śląskich 224	powiatowa nr 5020 S	III
Skrzyszów, Jana Pawła II / Powstańców Śl.	Jana Pawła II	gminna	III
Skrzyszów, Powstańców Śl. / Wyzwolenia	Powstańców Śląskich 97	powiatowa nr 5020 S	II
Skrzyszów, Szybowa / Boisko	Szybowa/1 Maja	powiatowa nr 5020 S	III
Skrzyszów, 1 Maja / Polna	1 Maja/Polna	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, Dębowa Apteka	Dębowa/1 Maja	gminna	II

Gmina Gorzyce:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Belsznica , Raciborska / Dworzec Kolejowy	Raciborska 125	powiatowa nr 3512 S	II
Belsznica, Raciborska / Wałowa	Raciborska/Wałowa	powiatowa nr 3512 S	II
Bluszczów, Powstańców / Raciborska	Powstańców/Raciborska	powiatowa nr 5055 S	I
Bluszczów, Powstańców / Środkowa	Powstańców/Środkowa	powiatowa nr 5055 S	III
Bluszczów, Raciborska / Powstańców	Raciborska/Powstańców	powiatowa nr 3512 S	II
Bluszczów, Kamieńska	Kamieńska	powiatowa nr 5055 S	II
Czyżowice, Gorzycka	Gorzycka	powiatowa nr 5022 S	I
Czyżowice, Rogowska Las	Rogowska 26	powiatowa nr 5044 S	IV
Czyżowice, Wodzisławska Market	Wodzisławska/Wiejska	powiatowa nr 5022 S	IV
Czyżowice, Wodzisławska Szkoła	Wodzisławska/Gorzycka	powiatowa nr 5022 S	IV
Gorzyce, Ogrodowa	Ogrodowa/Wiejska	powiatowa nr 5048 S	I
Gorzyce, Piaskowa	Piaskowa	powiatowa nr 5022 S	III
Gorzyce, Piaskowa Urząd Gminy	Piaskowa/Rybnicka	powiatowa nr 5022 S	I
Gorzyce, Raciborska / Poprzeczna	Raciborska/Poprzeczna	powiatowa nr 3512 S	III
Gorzyce, Raciborska Szkoła	Raciborska/Bogumińska	powiatowa nr 3512 S	II
Gorzyce, Bogumińska Basen	parking przy basenie	poza drogą publiczną	IV
Gorzyce,DPS	w altance na parkingu przed DPS	poza drogą publiczną	IV
		własność powiatu	
Gorzyce, I	Rybnicka/Dworcowa	krajowa nr 78	II

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Gorzyce, Szkoła	Bogumińska/Raciborska	krajowa nr 78	III
Gorzyce, Urząd Gminy	Rybnicka/Piaskowa	krajowa nr 78	III
Gorzyczki, Raciborska Sklep	Raciborska/Polna	powiatowa nr 5037 S	III
Gorzyczki, Raciborska / Wiejska	Raciborska/Kopalniana	powiatowa nr 5037 S	III
Gorzyczki, Leśna / Kolonia Fryderyk II	Leśna 40	gminna	III
Gorzyczki, Leśna / Kolonia Fryderyk I	Leśna/Kopalniana	gminna	II
Odra, Główna / Rogowska	Główna/Rogowska	powiatowa nr 5048 S	II
Odra, Główna Szkoła	Główna 10	powiatowa nr 5048 S	I
Olza	Bogumińska/Grobla	krajowa nr 78	III
Olza, Dworcowa / Bogumińska	Dworcowa/Bogumińska	powiatowa nr 5048 S	I
Olza, Dworcowa Dworzec Kolejowy	Dworcowa/Kolejowa	powiatowa nr 5048 S	I
Olza, Dworcowa / Osiedle	Dworcowa 84	powiatowa nr 5048 S	I
Olza, Szkolna OSP	Szkolna	gminna	I
Olza, Szkolna Szkoła	Szkolna	gminna	II
Olza, Wiejska Pole Biwakowe	Wiejska	powiatowa nr 5048 S	II
Olza, Skrzyżowanie	Bogumińska/Dworcowa	krajowa nr 78	I
Olza, Szkoła	Bogumińska/Szkolna	krajowa nr 78	III
Rogów, Czyżowicka	Czyżowicka/Raciborska	powiatowa nr 5044 S	II
Rogów, Raciborska	Raciborska/Czyżowicka	powiatowa nr 3512 S	II
Rogów, Rogowiec	Rogowiec/Jana	powiatowa nr 5056 S	I
Rogów, Wodzisławska Las	Wodzisławska/Poprzeczna	powiatowa nr 5044 S	I
Turza Śląska	Bogumińska/Kościuszki	krajowa nr 78	III
Turza Śląska, Mszańska / 27 Marca	Mszańska/ 27 Marca	powiatowa nr 5021 S	III
Turza Śląska, Wodzisławska / Kościuszki	Wodzisławska/Kościuszki	powiatowa nr 5047 S	I
Turza, Wodzisławska / Ligonía	Wodzisławska/Ligonía	powiatowa nr 5047 S	II
Turza, Wodzisławska / Mszańska	Wodzisławska/Mszańska	powiatowa nr 5047 S	I
Turza, Mszańska / Wodzisławska	Mszańska / Wodzisławska	powiatowa nr 5021 S	I
Turza, Mszańska	Mszańska	powiatowa nr 5021 S	I
Turza Śląska, Kościuszki szkoła	Kościuszki	gminna	II
Turza Śląska, Kościuszki / Bogumińska	Kościuszki/Bogumińska	gminna	II

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Turzyczka, skrzyżowanie	Bogumińska/Mszańska	krajowa nr 78	III
Uchylsko, Wiejska	Wiejska 68	powiatowa nr 5048 S	II
Uchylsko, Wiejska Granica	Wiejska 27	gminna	I

Gmina Lubomia:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Buków, Główna / Krzyżanowicka	Główna/Krzyżanowicka	powiatowa nr 5048 S	III
Buków, Główna / Owocowa	Główna/Owocowa	powiatowa nr 5048 S	III
Grabówka, Raciborska	Raciborska/Powstańców Śląskich	powiatowa nr 3512 S	III
Lubomia, Graniczna / Korfanteo	Graniczna/Korfanteo	powiatowa nr 3512 S	III
Lubomia, Graniczna Paprotnik	Graniczna/Wiejska	powiatowa nr 3512 S	III
Lubomia, Korfanteo / Graniczna	Korfanteo/Graniczna	powiatowa nr 3545 S	II
Lubomia, Mickiewicza Kościół	Mickiewicza/Pogrzebieńska	powiatowa nr 3545 S	III
Lubomia, Mickiewicza Trawniki	Mickiewicza/Fornalskiej	powiatowa nr 3545 S	I
Lubomia, Pogrzebieńska Urząd Gminy	Pogrzebieńska/Szkolna	powiatowa nr 3544 S	II
Lubomia, Mickiewicza Las	Mickiewicza/Potoki	gruntowa odnoga drogi powiatowej nr 3545 S	I
Lubomia, Asnyka Ośrodek Zdrowia	Asnyka/Parkowa	powiatowa nr 3512 S	II
Lubomia, Nepomucena Park	Nepomucena/Parkowa	gminna	II
Niebozowy, Wiejska kościół	Wiejska 73	gminna	II
Niebozowy, Wiejska	Wiejska 22	gminna	II
Syrynia, Krzyżowa	Krzyżowa/Raciborska	powiatowa nr 5054 S	I
Syrynia, Powstańców Śl. / Bukowska	Powstańców Śląskich/Bukowska	powiatowa nr 5053 S	III
Syrynia, Powstańców Śl. Szkoła	Powstańców Śląskich 26	powiatowa nr 5053 S	III
Syrynia, Raciborska Bugłowiec	Raciborska/Bukowska	powiatowa nr 3512 S	I
Syrynia, Raciborska Wielikąt	Raciborska/Krzyżowa	powiatowa nr 3512 S	III
Syrynia, Bukowska skrzyżowanie	Bukowska/Raciborska	wojewódzka nr 936	III

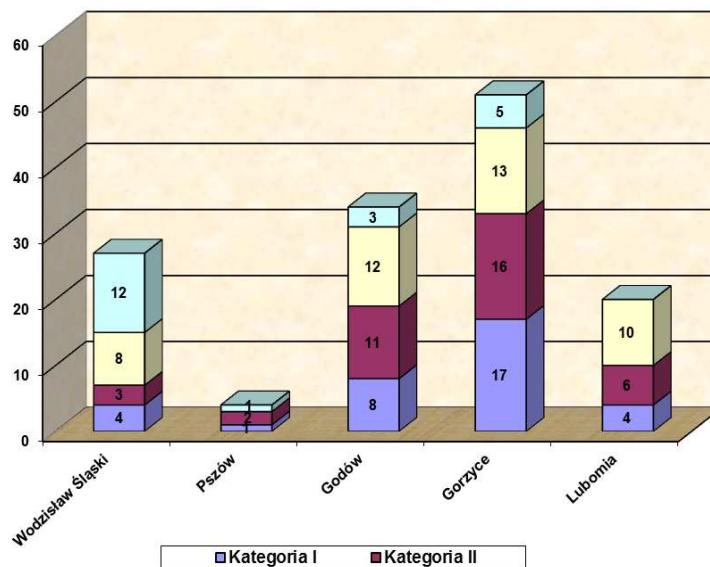
„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Liczba przystanków z podziałem na poszczególne kategorie zagrożeń dla osób niepełnosprawnych przedstawia się następująco:

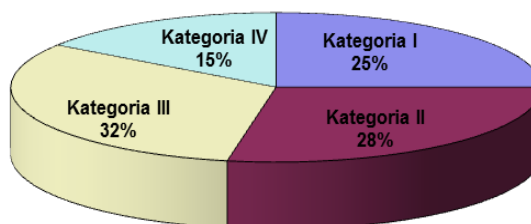
Gmina	Wodzisław Śląski	Pszów	Godów	Gorzyce	Lubomia	Razem
Kategoria I	4	1	8	17	4	34
Kategoria II	3	2	11	16	6	38
Kategoria III	8	0	12	13	10	43
Kategoria IV	12	1	3	5	0	21
Razem	27	4	34	51	20	136

Gmina	Wodzisław Śląski	Pszów	Godów	Gorzyce	Lubomia	Razem
Kategoria I	15%	25%	24%	33%	20%	25%
Kategoria II	11%	50%	32%	31%	30%	28%
Kategoria III	30%	0%	35%	25%	50%	32%
Kategoria IV	44%	25%	9%	10%	0%	15%
Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%

oraz na wykresie:



Kategorie przystanków



Biorąc pod uwagę dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych omówiono wyłącznie stan przystanków na obszarze gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia, gdyż przystanki położone na obszarze Wodzisławia Śląskiego i Pszowa stanowią niewielką część ogólnej liczby przystanków w tych gminach (zatem wyniki przedstawione w powyższej tabeli nie są miarodajne).

Na obszarze gminy Gorzyce stosunkowo duża liczba przystanków mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. 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. Priorytetem w tej gminie winna być jak najszybsza poprawa 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 (choć 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.

Należy również zauważyć, że obecnie w powiecie wodzisławskim nie oferuje się odpowiedniego środka transportowego przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Chodzi tu o pojazdy, których szerokość drzwi i ich położenie umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich), ale również o pojazdy posiadające systemy informacji dla pasażerów, które poprzez wyświetlanie komunikatów i przekaz foniczny pozwalają głuchym i niewidomym pasażerom na prawidłową orientację, co do miejsca położenia oraz pozwalają wysiąść na właściwym przystanku.

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Ostatnie pełne dane dotyczące liczby osób niepełnosprawnych w Polsce pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego 2002 (gdyż dane ze spisu przeprowadzonego w 2011 r. mają charakter wstępny i niedoszacowany). Według jego wyników w 2002 roku liczba osób niepełnosprawnych ogółem wynosiła blisko 5,5 mln, w tym około 4,5 mln posiadało prawne potwierdzenie faktu niepełnosprawności, a 4,3 mln spośród nich stanowiły osoby w wieku 15 lat i więcej. Według wyników kwartalnego reprezentacyjnego Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL) prowadzonego przez GUS liczba tych ostatnich od tego czasu systematycznie spadała i w 2011 roku wynosiła około 3,4 mln osób (dokładnie 3384 tys.). Oznacza to, że 10,6% ludności w wieku 15 lat i więcej posiada prawne orzeczenie niepełnosprawności. W 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych prawnie w wieku produkcyjnym wynosiła około 2,0 mln (dokładnie 2024 tys.), co stanowiło 8,4% ludności w tym wieku.

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.

W 2010 roku 27,0% osób w wieku 15 lat i więcej miało orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności (lub orzeczenie równoważne), 39,6% tych osób posiadało orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności (lub równoważne) a 33,4% - orzeczenie o lekkim stopniu niepełnosprawności (lub równoważne). 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. Minimalna szerokość ciągów komunikacyjnych powinna wynosić 1,50 m, a lokalne zwężenia nie powinny być mniejsze niż 1 m. Natomiast progi i zjazdy nie mogą przekraczać 2 cm. Rozporządzenia zawierają wymagania odnośnie liczby, usytuowania, wymiarów i oznakowania stanowisk postojowych. Przykładowo stanowisko parkingowe dla samochodu osoby niepełnosprawnej powinno mieć szerokość 3,60 m. Na przejściach dla pieszych powinny być instalowane pochylnie (w tym wypadku są to specjalne zjazdy niwelujące różnice poziomów pomiędzy krawężnikiem a jezdnią), których minimalna szerokość powinna wynosić 1,50 m. Wytyczne dotyczą także maksymalnego pochylenia chodników, ciągów pieszych i pochylni oraz wymiarów przystanków autobusowych, które powinny być usytuowane w odległości 1,50 m od krawędzi zatoki przystankowej. Także transport publiczny winien być dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowe autobusy). 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). Rozwiązania takie jak krawężnik „Kassel” (specjalny rodzaj krawężnika naprowadzający autobus na przystanek bez uszkodzania ściany opony) pomagają kierowcom ograniczyć przerwę tak, aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę.

Niestety powyższe wytyczne są jak na razie zawarte głównie w normach i aktach prawnych, natomiast w rzeczywistości stan dostosowania obiektów użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest z reguły bardzo zły.

4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)

Największymi generatorami ruchu podróżnych są obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki, sportu, 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 wszystkim 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 łącząca miasto z kąpieliskiem wodnym, czy aquaparkiem.

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. W niniejszym planie w pierwszej kolejności przyjęto szkoły na poziomie

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

szczebla ponadgimnazjalnego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe.

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

Szkoły ponadgimnazjalne		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów
Zespół Szkół im. 14 Pułku Powstańców Śląskich w Wodzisławiu Śląskim	Szkolna 1 44-300 Wodzisław Śląski	805
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Wodzisławiu Śląskim	ul. Ks. Kard. Stefana Wyszyńskiego 41 44-300 Wodzisław Śląski	521
Zespół Szkół Ekonomicznych im. O. Langego w Wodzisławiu Śląskim	ul. Szkolna 1 44-300 Wodzisław Śląski	818
Zespół Szkół Zawodowych w Wodzisławiu Śląskim	ul. Gałczyńskiego 1 44-300 Wodzisław Śląski	737
Zespół Szkół Technicznych w Wodzisławiu Śląskim	ul. Pszowska 92 44-300 Wodzisław Śląski	748
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Rydułtowach	ul. Skalna 1 44-280 Rydułtowy	266
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Rydułtowach	ul. Obywatelska 30 44-280 Rydułtowy	265
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Sejmu Śląskiego w Radlinie	ul. W. Orkana 23 44-310 Radlin	417
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Pszowie	ul. R. Traugutta 32 44-370 Pszów	302
Zespół Placówek Szkolno – Wychowawczo – Rewalidacyjnych im. dr . med. A. Pawelca w Wodzisławiu Śląskim	ul. M. Kopernika 71 44-300 Wodzisław Śląski	243
Razem		5122

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

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Nazwa szkoły	Liczba uczniów według gmin											Razem
	Wodzisław Śląski	Pszów	Radlin	Rydułtowy	Godów	Gorzyce	Lubomia	Mszana	Marklowice	Pozostałe	Razem	
Zespół Szkół im. 14 Pułku Powstańców Śląskich w Wodzisławiu Śląskim	267	65	61	37	100	146	24	33	33	39	805	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Wodzisławiu Śląskim	181	30	61	26	37	65	10	18	29	64	521	
Zespół Szkół Ekonomicznych im. O. Langego w Wodzisławiu Śląskim	337	38	59	30	98	154	19	38	32	13	818	
Zespół Szkół Zawodowych w Wodzisławiu Śląskim	184	57	75	23	91	132	27	50	46	52	737	
Zespół Szkół Technicznych w Wodzisławiu Śląskim	278	64	48	48	48	125	26	32	23	56	748	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Rydułtowach	19	57	22	118	0	0	1	0	2	47	266	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Rydułtowach	36	31	31	97	2	4	1	0	1	62	265	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Sejmu Śląskiego w Radlinie	80	48	66	44	9	30	11	4	29	96	417	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Pszowie	91	44	23	36	14	40	20	5	8	21	302	
Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczo-Rewalidacyjnych w Wodzisławiu Śląskim	84	20	37	22	17	36	8	3	13	3	243	
Razem	1557	454	483	481	416	732	147	183	216	453	5122	

Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z placówek oświatowych

Biorąc pod uwagę powyższe zestawienie należy stwierdzić, że największe potrzeby transportowe wśród młodzieży ponadgimnazjalnej w gminach objętych niniejszym planem występują w gminie Gorzyce. 732 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 ponadgimnazjalnych położonych na obszarze powiatu wodzisławskiego dojeżdża 416 uczniów, natomiast w gminie Lubomia 147. 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. Analizując przedstawioną powyżej strukturę wiekową ludności należy stwierdzić, że jest to grupa około 500 osób w wieku od 16 do 19 lat. 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 ponadgimnazjalnej. Biorąc pod uwagę zasady przyznawania subwencji oświatowej (pieniądz „idzie” za uczniem) organizatorzy transportu, poprzez właściwe określenie sieci komunikacyjnej oraz ułożenie rozkładów jazdy mogą mieć znaczny wpływ na kondycję finansową szkolnictwa w powiecie.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Natomiast liczba uczniów w ważniejszych placówkach szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego kształtuje się następująco (dane za rok 2012):

Gmina Godów		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów (szkoła podstawowa / gimnazjum)
Zespół Szkół w Gołkowicach Szkoła Podstawowa i Gimnazjum	ul. 1 Maja 101 A 44- 341 Gołkowice	206 / 257
Zespół Szkół w Skrzyszowie Szkoła Podstawowa i Gimnazjum	ul. 1 Maja 177/179 44-348 Skrzyszów	212 / 153
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łaziskach Przedszkole Publiczne i Szkoła Podstawowa	ul. Powstańców Śląskich 151 44-340 Łaziska	86 (70 przedszkole)
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Skrbeńsku Przedszkole Publiczne i Szkoła Podstawowa	ul. Szkolna 1 44-341 Skrbeńsko	71 (25 przedszkole)
Szkoła Podstawowa w Krostoszowicach	ul. Gustawa Morcinka 4 44-348 Krostoszowice	68
Szkoła Podstawowa w Godowie	ul. Szkolna 11 44-340 Godów	110
Razem		747 / 410 (95 przedszkole)

Gmina Gorzyce		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów
Szkoła Podstawowa im. Powstańców Śląskich w Bluszczowie	ul. Wiejska 44-362 Bluszczów	71
Szkoła Podstawowa im. Wincentego Woźniaka w Czyżowicach	ul. Wodzisławska 111 44-352 Czyżowice	238
Szkoła Podstawowa im. Karola Miarki w Olzie	ul. Szkolna 24 44-353 Olza	115
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Adama Mickiewicza w Gorzycach	ul. Raciborska 55 44-350 Gorzyce	238
Szkoła Podstawowa nr 2 im. „Marcela” Józefa Korczaka w Gorzycach	ul. Leśna 46 44-350 Gorzyce	29
Szkoła Podstawowa w Rogowie	ul. Szkolna 2 44-362 Rogów	252
Szkoła Podstawowa im. ks. Ewalda Kasperczyka w Turzy Śląskiej	ul. Ligonja 2b 44-351 Turza Śląska	227
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Reja w Gorzyczkach	ul. Wiejska 30, 44-350 Gorzyczki	107
Gimnazjum im. ks. dr Gustawa Klapucha w Czyżowicach	ul. Wodzisławska 111 44-352 Czyżowice	103
Gimnazjum im. prof. Dominika Lasoka w Turzy Śląskiej	ul. Ligonja 2b 44-351 Turza Śląska	204
Gimnazjum w Rogowie	ul. Szkolna 2 44-362 Rogów	171
Gimnazjum w Gorzycach	ul. Raciborska 55 44-350 Gorzyce	166
Razem		1277 / 644

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Gmina Lubomia		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów (szkoła podstawowa / gimnazjum)
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Lubomi	ul. Szkolna 2 44- 360 Lubomia	243 / 124
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Syryni	ul. Powstańców Śląskich 26 44-360 Syrynia	197 / 111
Razem		440 / 235

Pomimo, że uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, 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 (w gminie Gorzyce około 2000 osób). Dlatego w celu zachęcenia ich 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 tym uczniom preferencyjnych cen biletów oraz możliwości dokonywania zakupu biletów miesięcznych bezpośrednio w szkołach.

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, Pszowska 92a, 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

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

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
Urząd Miasta Pszów	ul. Pszowska 534 44-370 Pszów

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.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Wodzisławiu Śląskim (ulica 26 Marca i ulica Armii Ludowej) oraz w Rydułtowach (ulica Plebiscytowa). 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:

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Nazwa obiektu	Adres	Rodzaj obiektu
Gminny Ośrodek Turystyki, Sportu i Rekreacji "Nautica" (pływalnia)	ul. Bogumińska 31 44-350 Gorzyce	całoroczny
Gminny Ośrodek Sportu Kryta Pływalnia w Połomi	ul. Szkolna 17a 44-323 Połomia	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
Ośrodek Wypoczynkowy – Kąpielisko Buków	ul. Główna 44-360 Buków	sezon letni

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. Należy także rozważyć możliwość sezonowego transportu osób z gmin Godów i Gorzyce na lodowisko w Pszowie, gdyż obecnie brak bezpośredniego połączenia pomiędzy tymi gminami. Uruchomienie takich kursów należy poprzedzić analizą, gdyż istnieje możliwość, że zdecydowana większość pasażerów z tych gmin wybrałaby lodowisko w Jastrzębiu-Zdroju.

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 – w chwili obecnej dworce autobusowe i kolejowe w: Wodzisławiu Śląskim, Pszowie i Rydułtowach nie stanowiły istotnych generatorów ruchu pasażerskiego. Sytuacja ta uległa zmianie po otwarciu w dniu 4 grudnia 2013 r. w centrum Wodzisławia Śląskiego galerii handlowej z dworcem autobusowym. Z uwagi na korzystną lokalizację tego obiektu wpłynie to niewątpliwie na zwiększenie ruchu pasażerskiego. Dodatkowym czynnikiem, który mógł przyczynić się jeszcze bardziej do zwiększenia zapotrzebowania na usługi przewozowe była ewentualne lokalizacja peronu kolejowego w pobliżu dworca autobusowego przy ulicy Targowej w Wodzisławiu Śląskim. Jego wybudowanie i zwiększenie liczby połączeń kolejowych pozwoliłoby na stworzenie węzła przesiadkowego pociąg – autobus. Wtedy dworzec mógłby się stać punktem integracji sieci transportu miejskiego i powiatowego z regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym). Wycofanie się władz publicznych z projektu budowy peronu kolejowego sprawi, że powiat wodzisławski może stać się mało istotnym ośrodkiem ponadlokalnym, co nie będzie sprzyjać jego rozwojowi, a wręcz może się przyczynić się do dalszej utraty jego znaczenia na tle sąsiednich miejscowości. 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.

5. Stan zagospodarowania przestrzennego

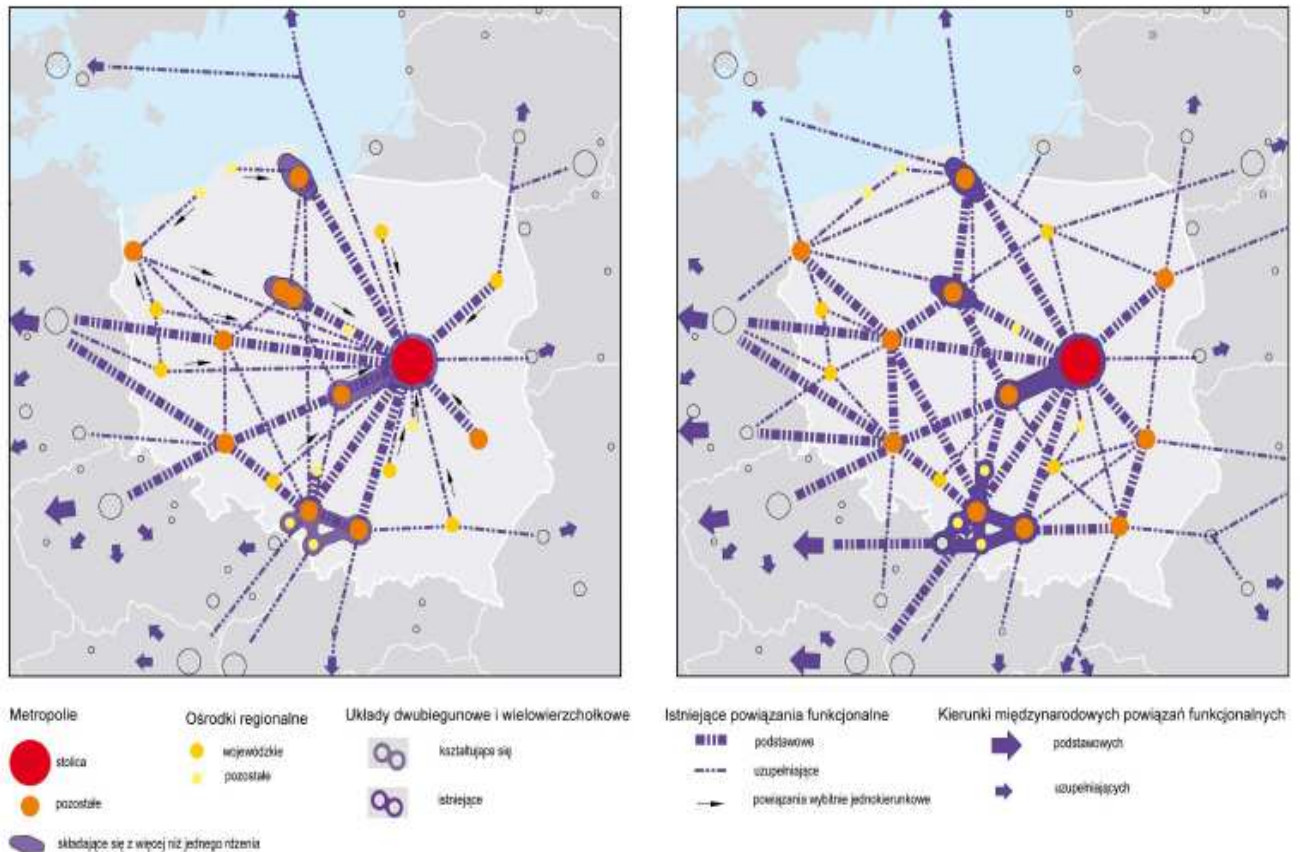
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

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 przededefiniowanie 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, umożliwi pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w różnych częściach kraju, sprzyja również osiągnięciu 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

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

przygranicznych. Planuję się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich:

Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



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 powinno następować sukcesywnie, począwszy od 2015 roku, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

- 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, wzmocnienia 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, iż w powiecie wodzisławskim tylko miasto Wodzisław Śląski będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Natomiast pozostałe miasta i stolice gmin będą ośrodkami lokalnymi. Ponad tą hierarchią w województwie przewiduje się węzły regionalne

(najbliższy Rybnik) oraz węzły główne (Katowice, Ostrava). W zakresie transportu plan ten zakłada kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

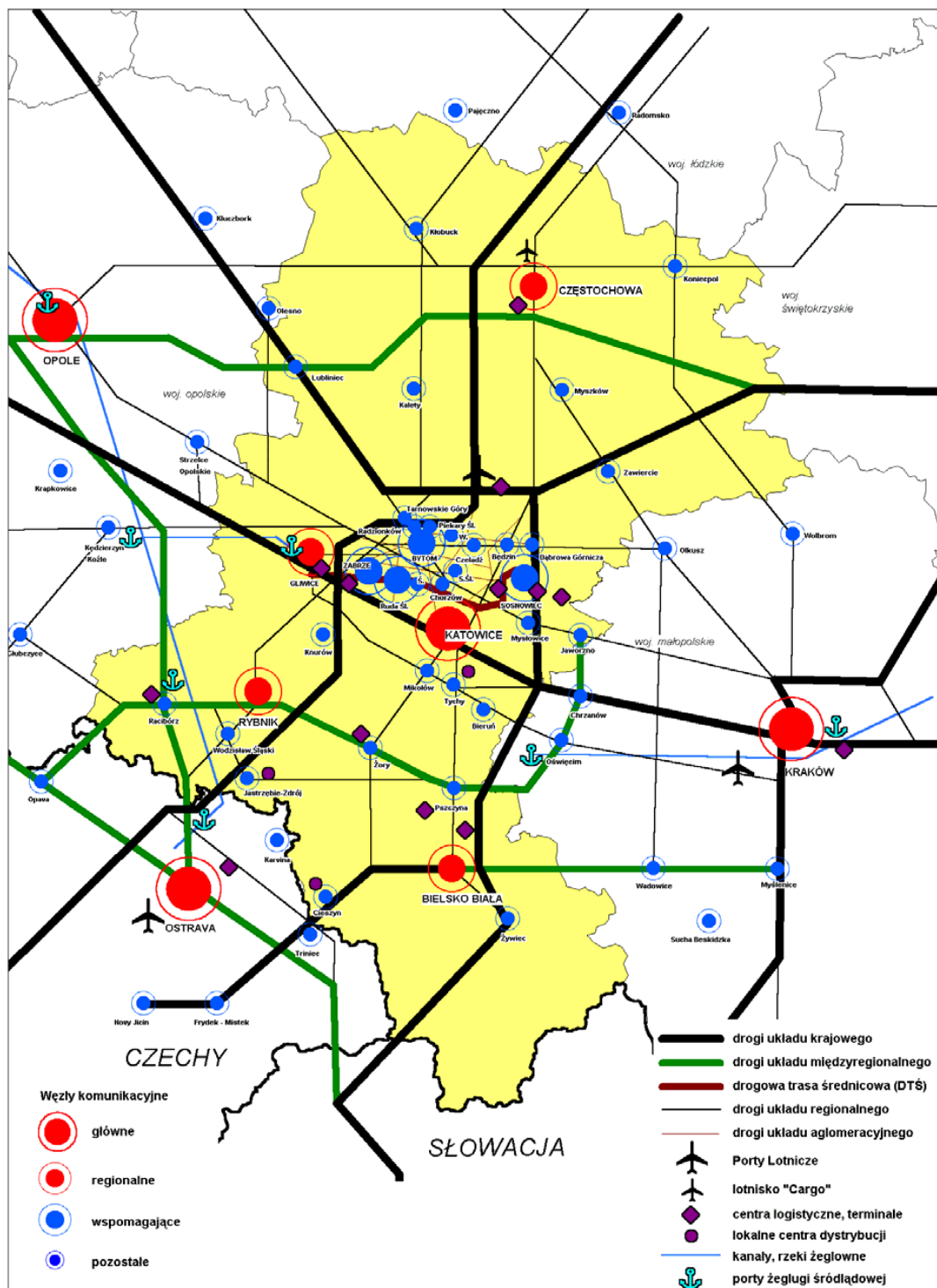
Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

- 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.

W zakresie transportu pasażerskiego plan ten przewiduje budowę ważniejszego węzła przesiadkowego transportu zbiorowego w Rybniku. Natomiast w powiecie wodzisławskim nie przewiduje się większych inwestycji związanych z transportem (nie licząc usprawnienia dojazdu do autostrady A1).

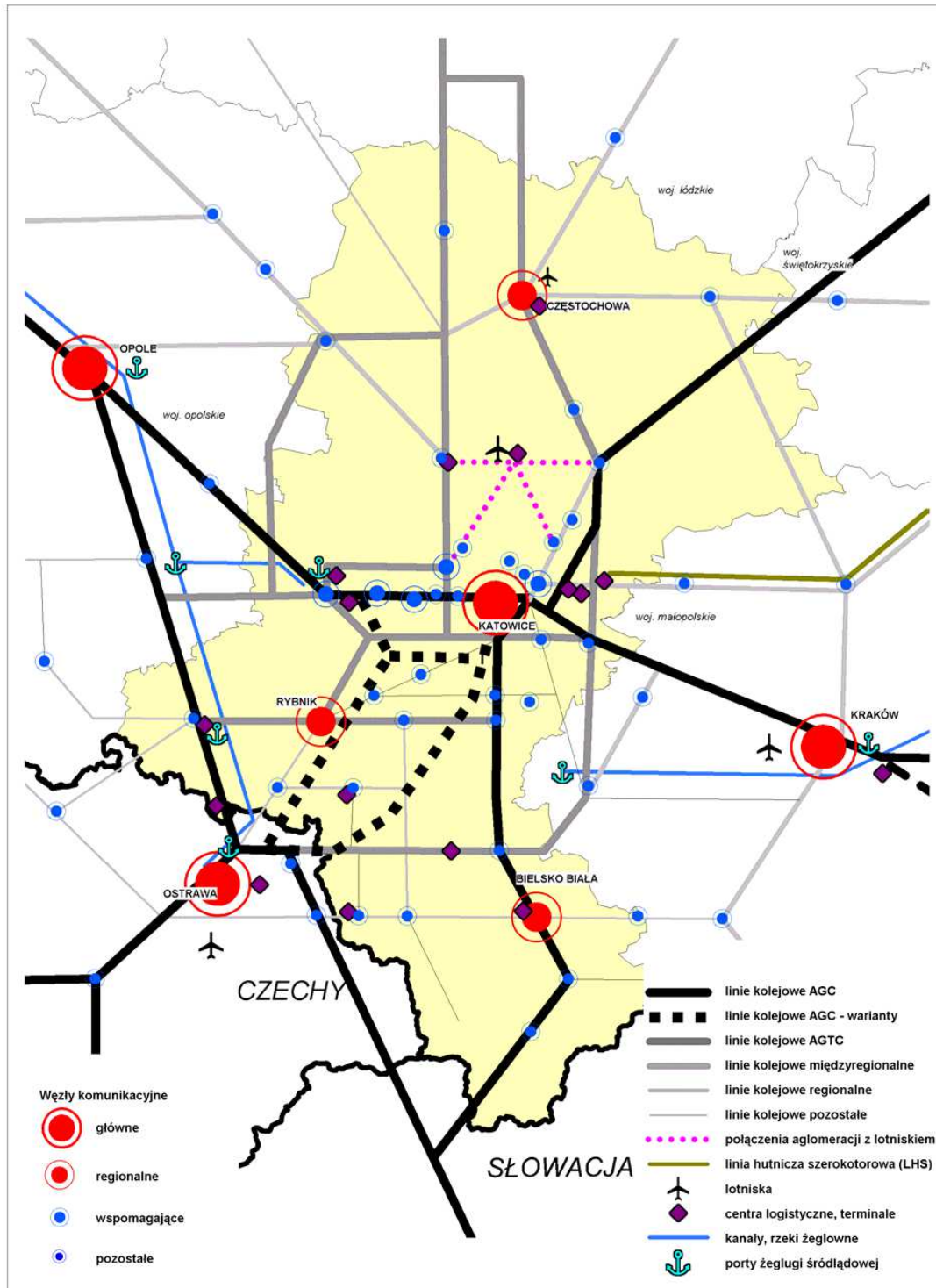
W zakresie transportu kolejowego przewiduje się jedynie, że linia kolejowa nr 158 Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki – Bogumin może wspomagać aktywizację tzw. zachodniego obszaru województwa. Jednakże w planie określono, że wymaga to jeszcze dodatkowych studiów i analiz programowo-przestrzennych. Takie potraktowanie tego szlaku odzwierciedla jego aktualny stan techniczny – liczba połączeń kolejowych jest stale ograniczana, natomiast prędkość pociągów na odcinku od Wodzisławia Śląskiego do Chałupki nie przekracza 30 km/h. Dodatkowo od grudnia 2012 r. pociągi docierają wyłącznie do Wodzisławia Śląskiego. Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”



Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”



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). W przypadku, gdy wzdłuż ulicy powstanie zabudowa jednorodzinna należy rozważyć poprowadzenie tamtędy komunikacji publicznej. Na pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

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 podróźnych.

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.

5.5. Plan zagospodarowania gminy Lubomia

Gminny plan przewiduje przeniesienie mieszkańców Nieboczów do Syryni (kolonia Dąbrowy) w związku z budową zbiornika Racibórz Dolny. Tereny do zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej (ok. 5,4 ha) przewiduje się jedynie w tym rejonie. Po przesiedleniu mieszkańców nastąpi zmiana natężenia przewozów pasażerskich w Syryni. Wystąpi zapewne konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów. W wyniku budowy zbiornika zaniechana zostanie również obsługa miejscowości Nieboczowy. Na pozostałym obszarze gminy nie przewiduje się istotnych zmian w natężeniu ruchu pasażerów.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

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

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu szacuje się, iż 70 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie gmin: Godów, Lubomia i Gorzyce to uczniowie i młodzież uczęszczający do szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Pozostałe 30 % pasażerów to osoby dorosłe dojeżdżające do pracy oraz osoby korzystające z autobusu w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w gminach: Lubomia, Godów i Gorzyce będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów winna obejmować miejscowości najliczniej zamieszkałe to jest: Gołkowice, Skrzyszów, Turza Śląska, Rogów, Czyżowice, Lubomia, Syrynia i Gorzyce. 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: Kolonia Fryderyk, Uchyłsko, 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, 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 i gimnazjów. Realizacja dowozu dzieci szkół podstawowych i gimnazjum 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 w szkołach).

Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (basen w Gorzycach, ośrodek w Bukowie) oraz dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców powiatu, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Wodzisławiu Śląskim, ważniejsze wydziały starostwa powiatowego, placówki handlowe, czy targowisko. Do ww. obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 90 – 120 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja części kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych, w szczególności o ograniczonej sprawności ruchowej. Będzie to dotyczyć linii, które swoim przebiegiem obejmują placówki służby zdrowia.

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców 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 1 250 osób, co da napełnienie na poziomie 48 000 – 52 000 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 20 000 – 22 000 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą są korzystający z komunikacji powiatowej podczas dojazdów z miejsca zamieszkania do miejsca zatrudnienia. Szacuje się, iż z biletów miesięcznych pracowniczych korzystać będzie bardzo mała grupa około 90 – 100 osób, co da napełnienie na poziomie około 3 600 do 4 600 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 będzie bardzo trudne. Niemniej 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.

Szacuje się, że w dniu powszednim komunikacja powiatowa będzie obsługiwać średnio 3 000 pasażerów. Kulminacja pasażerów przypadnie pomiędzy godzinami 6:45 – 8:45 oraz 13:00 – 17:00. Szczyty przewozowe charakteryzuje zróżnicowane nasilenie kulminacji przewozów. W szczycie porannym obserwowane będzie gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45 w stosunku do godz. 9:00 – 13:00 (wzrost może być aż 4-krotny), przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:20 (dojazd do szkół na „pierwszą lekcję” oraz do zakładów pracy na godzinę 8:00), natomiast szczyt popołudniowy będzie charakteryzować się nieco łagodniejszym tempem wzrostu. Wypadnie on około godziny 14:45, co ma związek z faktem, iż pomiędzy godziną 14:30 a 15:30 największa grupa uczniów kończy zajęcia lekcyjne. Maksymalna liczba pasażerów podróżująca pomiędzy godzinami 14:15 – 17:00, będzie także około 4-krotnie większa od liczby pasażerów podróżujących pomiędzy godzinami 9:00-13:00 i średnio aż 10-krotnie wyższa od liczby pasażerów podróżujących po godzinie 17:00.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

W godzinach międzyszczytowych z usług przewozowych będzie szacunkowo korzystać około 60-80 pasażerów w ciągu godziny.

Natomiast w soboty kulminacja napełnienia przypadać będzie na godziny 8:00 – 9:00 oraz 13:30 – 14:00. Główną grupą pasażerów korzystających z komunikacji w soboty będą osoby dojeżdżające do zakładów pracy oraz placówek handlowych. Łącznie z usług przewozowych w soboty korzystać będzie przeciętnie 60 – 90 pasażerów. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Szacuje się, iż w te dni z usług przewozowych korzystać będzie przeciętnie 10-30 pasażerów. Jeżeli założy się jej realizację będzie ona znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja powiatowa w niedziele i święta nie powinna być realizowana lub jej prowadzenie powinno odbywać się w bardzo ograniczonym zakresie.

Należy zauważyć, iż ilość pasażerów będzie także różna w zależności od pory roku. Najbardziej efektywnymi miesiącami pod względem ilości przewożonych pasażerów są: marzec, kwiecień, wrzesień i październik. Frekwencja w autobusach jest ściśle związana z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych uczniów), okresem jesienno-zimowym (mieszkańcy w mniejszym stopniu korzystają z rowerów, motorowerów itp.) oraz małą ilością dni świątecznych w tych miesiącach. Szacuje się, iż w tym okresie napełnienie taboru może sięgać poziomu 72 000 osób. Najłabszym okresem dla komunikacji publicznej jest okres letni (czerwiec, lipiec, sierpień). Letnie wakacje szkolne oraz wiążący się z nimi okres wyjazdów urlopowych, a także alternatywa dla komunikacji autobusowej, jaką stanowią w tym okresie rowery i motorowery, powodują znaczny spadek zapotrzebowania na komunikację publiczną. Szacunkowo potrzeby przewozowe mogą kształtować się na poziomie około 20 000 – 21 000 pasażerów. W pozostałych miesiącach roku potrzeby przewozowe będą kształtować się na poziomie około 60 000 osób.

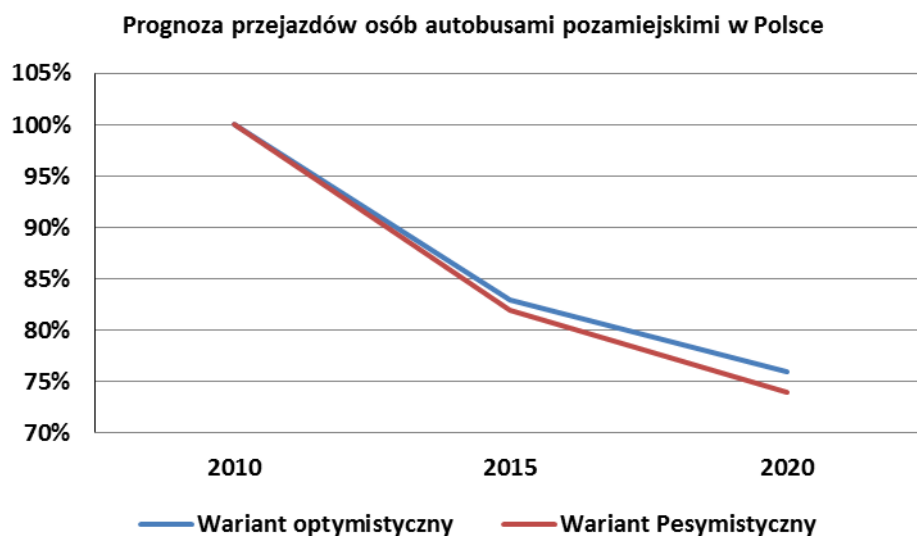
Na prognozę popytu wpływ mają następujące parametry bazowe:

- liczba i struktura mieszkańców;
- liczba wozokilometrów;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu okresowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik motoryzacji;

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

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.

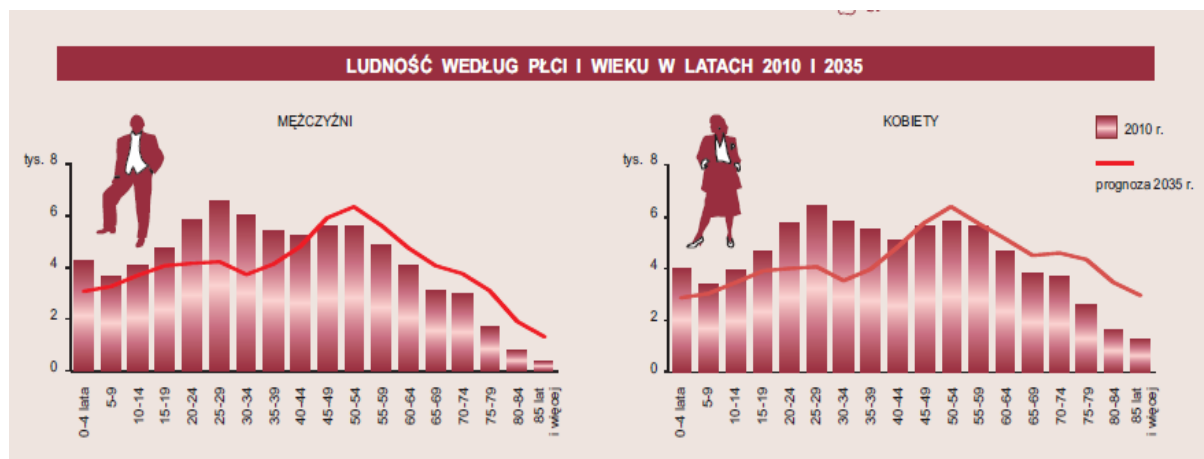


Opracowanie własne na podstawie „Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020
(z perspektywą do 2030) opracowanej przez MTBiGM

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji powiatowej oszacowano na poziomie 700 tysięcy pasażerów rocznie. Założono, iż prognozowana wielkość popytu będzie w następnych latach miała tendencję spadkową związaną głównie z postępującym niżem demograficznym i wzrostem wskaźnika motoryzacji (średni wzrost liczby pojazdów rocznie wynosi około 5000 szt.). Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami wyniesie około 15% w ciągu najbliższych 8-10 lat. Założenia te są uzasadnione, gdyż to właśnie dzieci i młodzież stanowią największą liczbę pasażerów. W wyniku tych zmian w roku 2020

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

popyt kształtował się będzie na poziomie około 590 tysięcy pasażerów rocznie. 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. Pomimo to w niedalekiej przyszłości należy podjąć działania zmierzające do zapewnienia seniorom usług przewozowych na jak najwyższym poziomie. Powyższe analizy opierają się na szacownych przez GUS danych dotyczących struktury wiekowej ludności w powiecie wodzisławskim, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:



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 dowozie uczniów do placówek oświatowych. Biorąc pod uwagę dużą liczbę uczniów, zmiana liczby osób bezrobotnych korzystających z komunikacji publicznej nie wpłynie zdecydowanie na zmiany popytu.

Istotnym elementem wpływającym na zmiany popytu mają wskaźniki zmiany cen biletów jednorazowych i okresowych w stosunku do cen paliwa. Ważne jest, aby wartości wskaźników utrzymywane były we właściwych proporcjach zapewniających 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 wzrost cen biletów

w komunikacji publicznej są dużo wyższe i nieproporcjonalne do dynamiki wzrostu wynagrodzeń, co także jest czynnikiem negatywnie wpływającym na popyt w przewozach pasażerskich.

W celu przeciwdziałania planowanemu spadkowi popytu na usługi komunikacji publicznej Powiat Wodzisławski może przyjąć dwa warianty prowadzenia polityki transportowej: pasywny i aktywny.

W wariacie polityki pasywnej założono podejmowanie przez władze powiatu wyłącznie działań kształtujących wielkość oferty przewozowej na takim poziomie, by utrzymać określone przychodów ze sprzedaży biletów. Działania takie można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego wielkość liczby na 1 wozokilometr. Zmiany popytu w tym wariacie mogą być wyższe od przewidywanych – w przypadku większego od założonego tempa zmniejszenia pracy eksploatacyjnej.

W wariacie polityki aktywnej założono, że podstawą działań władz powiatu w zakresie kształtowania oferty przewozowej będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez takie kształtowanie oferty przewozowej (optymalizacja), które przeciwdziałać będzie możliwości wystąpienia tzw. efektu mnożnikowego (spadku popytu spowodowanego czynnikami niezwiązanymi z podażą usług, który może ulec zwielokrotnieniu w rezultacie poszukiwania oszczędności finansowych i zmniejszania liczby wozokilometrów).

Sugeruje się zastosowanie polityki aktywnej. 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:

- zmianę 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

Oceniając wszystkie uwarunkowania dotyczące głównie:

- położenia geograficznego obszaru,
- gęstości zaludnienia,
- gospodarki, w tym rynku pracy i finansów publicznych,
- edukacji,
- ochrony zdrowia,
- kultury i sportu,

oraz uwzględniając wcześniej analizowane aspekty dotyczące komunikacji publicznej i indywidualnej ustalono w efekcie:

- sieć komunikacyjną (układ linii komunikacyjnych) obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego (Powiat Wodzisławski),
- linie komunikacyjne – połączenia komunikacyjne na sieci dróg publicznych,
- przystanki komunikacyjne – miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania na danej linii komunikacyjnej.

Biorąc pod uwagę opisane wcześniej prognozy potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 10 linii komunikacyjnych. Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze gmin objętych planem i umożliwi dojazd do najważniejszych generatorów ruchu.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

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 warunkowane jest zawarciem porozumienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z ościennymi powiatami:

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

Powiatowe przewozy użyteczności publicznej realizowane będą na następujących liniach komunikacyjnych:

- linia nr U2415/1 - Wodzisław Śląski – Pszów – Syrynia – Lubomia – Racibórz
- linia nr U2415/1A - Wodzisław Śląski – Syrynia – Buków - Lubomia
- linia nr U2415/2 - Wodzisław Śląski – Uchylsko – Odra - Chałupki
- linia nr U4215/3 - Wodzisław Śląski – Gorzyce – Olza - Chałupki
- linia nr U4215/4 - Wodzisław Śląski – Gorzyce – Rogów – Buków - Racibórz
- linia nr U2415/5 - Wodzisław Śląski – Czyżowice – Rogów - Gorzyce - Olza
- linia nr U2415/6 - Wodzisław Śląski – Gorzyce - Jastrzębie Zdrój
- linia nr U2415/6A - Wodzisław Śląski – Gorzyce - Godów
- linia nr U2415/7 - Wodzisław Śląski – Krostoszowice - Skrzyszów - Podbucze
- linia nr U2415/8 - Wodzisław Śląski – Skrzyszów - Jastrzębie Zdrój

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

7.1. Linia nr U2415/1 Wodzisław Śląski – Pszów– Syrynia – Lubomia - Racibórz

LINIA Nr U2415/1 WODZISŁAW ŚLĄSKI – RACIBÓRZ									
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu							
		km							
		A	B	C	D	E	F	G	H
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	<	1,0	1,0	<	<	<	1,0	1,0
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	<	1,5	1,5	<	<	<	1,5	1,5
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	<	2,0	2,0	<	<	<	2,0	2,0
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	<	2,5	2,5	<	<	<	2,5	2,5
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	<	3,5	3,5	<	<	<	3,5	3,5
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA					1,0	1,0		
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, OSIEDLE DĄBRÓWKI ZSB	2,0	4,5	4,5	2,0	2,0	2,0	4,5	4,5
9	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JEDŁOWNIK OSIEDLE	3,0	5,5	5,5	3,0	3,0	3,0	5,5	5,5
10	WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE KOŚCIÓŁ	4,0	6,5	6,5	4,0	4,0	4,0	6,5	6,5
11	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA STAWKI	5,0	7,5	7,5	5,0	5,0	5,0	7,5	7,5
12	PSZÓW, KIOSK	6,0	8,5	8,5	6,0	6,0	6,0	8,5	8,5
13	PSZÓW I	7,0	9,5	9,5	7,0	7,0	7,0	9,5	9,5
14	PSZÓW, DWORZEC AUTOBUSOWY	8,0	10,5	10,5	8,0	8,0	8,0	10,5	10,5
15	PSZÓW, PADEREWSKIEGO KRZYŻ	9,0	11,5	11,5	9,0	9,0	9,0	11,5	11,5
16	WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA WIEŚ	10,0	12,5	12,5	10,0	10,0	10,0	12,5	12,5
17	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PADEREWSKIEGO PIEKARNIA	11,0	13,5	13,5	11,0	11,0	11,0	13,5	13,5
18	WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA BAR	12,0	14,5	14,5	12,0	12,0	12,0	14,5	14,5
19	WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA I	13,0	15,5	15,5	13,0	13,0	13,0	15,5	15,5
20	SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / BUKOWSKA	15,0	17,5	17,5	15,0	15,0	15,0	17,5	17,5
21	SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA	16,0	18,5	18,5	16,0	16,0	16,0	18,5	18,5
22	SYRYNIA, KRZYŻOWA	17,0	19,5	19,5	17,0	17,0	17,0	19,5	19,5
23	GRABÓWKA, RACIBORSKA	18,0	20,5	20,5	18,0	18,0	18,0	20,5	20,5
24	LUBOMIA, NIEPOMUCENA PARK	19,0	21,5	21,5	19,0	19,0	19,0	21,5	21,5
25	LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ	19,5	22,0	22,0	19,5	19,5	19,5	22,0	22,0
26	LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI	<	22,5	<	<	<	20,0	<	22,5
27	LUBOMIA, MICKIEWICZA LAS	<	24,5	<	<	<	22,0	<	24,5
28	LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI	<	26,5	<	<	<	24,0	<	26,5
29	LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ	<	27,0	<	<	<	24,5	<	27,0
30	LUBOMIA, KORFANTEGO / GRANICZNA	20,5	28,0	23,0	20,5	20,5	25,5	23,0	28,0
31	LUBOMIA, GRANICZNA PAPROTNIK	21,5	29,0	24,0	21,5	21,5	26,5	24,0	29,0
32	NIEBOCZOWY, WIEJSKA	23,5	<	<	<	<	<	26,0	31,0
33	NIEBOCZOWY, WIEJSKA KOŚCIÓŁ	24,5	<	<	<	<	<	27,0	32,0
34	NIEBOCZOWY, WIEJSKA	25,5	<	<	<	<	<	28,0	33,0
35	LUBOMIA, GRANICZNA PAPROTNIK	27,5	<	<	<	<	<	30,0	35,0
36	RACIBÓRZ, BRZEZIE OGRÓDKI	29,5	31,0	26,0	23,5	23,5	28,5	32,0	37,0
37	RACIBÓRZ, BRZEZIE BAR	31,5	33,0	28,0	25,5	25,5	30,5	34,0	39,0
38	RACIBÓRZ, DĘBICZ	33,5	35,0	30,0	27,5	27,5	32,5	36,0	41,0
39	RACIBÓRZ, OBORA	34,5	36,0	31,0	28,5	28,5	33,5	37,0	42,0
40	RACIBÓRZ, RYBNICKA SGL	35,5	37,0	32,0	29,5	29,5	34,5	38,0	43,0
41	RACIBÓRZ, BOSACKA / JANA	36,5	38,0	33,0	30,5				
42	RACIBÓRZ, BOSACKA MOST ZAMKOWY					30,5	35,5	39,0	44,0
43	RACIBÓRZ, DWORZEC AUTOBUSOWY	37,5	39,0	34,0	31,5	31,5	36,5	40,0	45,0
44	RACIBÓRZ, KOŚCIUSZKI / STASZICA	38,0	39,5	34,5	32,0	32,0	37,0	40,5	45,5
45	RACIBÓRZ, KOŚCIUSZKI / EICHENDORFFA	38,5	40,0	35,0	32,5	32,5	37,5	41,0	46,0
46	RACIBÓRZ, ŁĄKOWA	39,0	40,5	35,5	33,0	33,0	38,0	41,5	46,5
47	RACIBÓRZ, PLAC KONSTYTUCJI 3 MAJA / POLNA	39,5	41,0	36,0	33,5	33,5	38,5	42,0	47,0
48	RACIBÓRZ, PLAC KONSTYTUCJI 3 MAJA / OCICKA	39,5	41,0	36,0	33,5	33,5	38,5	42,0	47,0

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Powyższa linia relacji: Wodzisław Śląski – Racibórz przez Pszów, Syrynię, Lubomię ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Lubomia. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską, Matuszczyka i Pszowską. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. 26 Marca, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnice Jedłownik oraz Kokoszyce do miejscowości Pszów, gdzie centralnym przystankiem jest dworzec autobusowy. Jest on usytuowany w pobliżu Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych, co jest istotne dla młodzieży z gminy Lubomia dojeżdżającej do tej szkoły (22 uczniów) oraz w pobliżu placówek handlowych. W kierunku gminy Lubomia trasa prowadzi przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Zawadę. Na terenie gminy Lubomia trasa linii przebiega przez miejscowości: Syrynia, Lubomia oraz Nieboczowy. W celu dotarcia do jak największej liczby potencjalnych pasażerów w Syryni trasa wiedzie przez centrum ulicami: Bukowską, Powstańców Śląskich (zapewniając dojazd do szkoły i kościoła) oraz ulicą Krzyżową w stronę Grabówki. W Lubomi trasa linii poprowadzona została przez centrum ulicą Nepomucena do skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza (zapewniając dojazd do urzędu gminy, szkoły i kościoła). Aby zapewnić bliski dostęp do usług komunikacji publicznej mieszkańcom ulicy Mickiewicza linia obsługuje także przystanki Lubomia Mickiewicza Trawniki oraz Lubomia Mickiewicza Las. Następnie trasa wiedzie ponownie ulicą Mickiewicza, Wojciecha Korfańskiego i Graniczną w stronę Raciborza (przystanek Lubomia Graniczna Paprotnik). W ramach linii nr U2415/1 obsługiwana będzie także miejscowość Nieboczowy (do czasu wybudowania zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny). W Raciborzu trasa została poprowadzona przez dzielnice Brzezie oraz Dębicz, gdzie mieszczą się duże markety, następnie przez dworzec autobusowy usytuowany w centrum miasta (co zapewnia dojazd do szkół ponadgimnazjalnych położonych na obszarze miasta Racibórz) i kończy swój

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

bieg na przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja, w rejonie którego mieszczą się szkoły ponadgimnazjalne oraz placówki handlowe.

Ze względu na przebieg linii, która obejmuje znaczny obszar gminy Lubomia proponuje się także realizację kursów w dni wolne od pracy oraz w weekendy.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień.

7.2. Linia nr U2415/1A Wodzisław Śląski – Syrynia – Buków – Lubomia

LINIA Nr U2415/1A WODZISŁAW ŚLĄSKI – LUBOMIA		
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu
		km
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	1,0
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	1,5
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	2,0
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	2,5
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	3,5
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, OSIEDLE DĄBRÓWKI ZSB	4,5
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JEDŁOWNIK OSIEDLE	5,5
9	WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE KOŚCIÓŁ	6,5
10	WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE LETA	7,0
11	WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE WYPANDÓW	7,5
12	WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA BAR	9,5
13	WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA I	10,5
14	SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / BUKOWSKA	12,5
15	SYRYNIA, BUKOWSKA SKRZYŻOWANIE	13,5
16	BUKÓW, GŁÓWNA / KRZYŻANOWICKA	17,0
17	BUKÓW, GŁÓWNA / OWOCOWA	17,5
18	BUKÓW, GŁÓWNA OŚRODEK WYPOCZYNKOWY	18,5
19	LUBOMIA, KORFANTEGO / GRANICZNA	22,5
20	LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ	23,5
21	LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI	24,0
22	LUBOMIA, MICKIEWICZA LAS	26,0

Powyższa linia relacji: Wodzisław Śląski – Lubomia ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Lubomia i jest jednocześnie uzupełnieniem oferty przewozowej dla miejscowości: Lubomia i Syrynia proponowanej w liniach komunikacyjnych numer: U2415/1 oraz U2415/4. Przebieg

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską, Matuszczyka i Pszowską. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. 26 Marca, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu, oraz dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnice Jedłownik oraz Kokoszyce. W kierunku gminy Lubomia trasa prowadzi przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Zawadę. Na terenie gminy Lubomia trasa linii przebiega przez miejscowości: Syrynia, Buków oraz Lubomia. W celu dotarcia do jak największej liczby potencjalnych pasażerów w Syryni trasa wiedzie przez centrum ulicami: Bukowską obejmując także przystanek Syrynia Bukowska skrzyżowanie nieobsługiwany w ramach linii U2415/1. Z Syryni trasa wiedzie wzdłuż DW 936 do miejscowości Buków, gdzie obejmuje przystanki Buków Główna Krzyżanowicka, Buków Główna/Owocowa oraz Buków Główna Ośrodek Wypoczynkowy. Ze względu na możliwy rozwój ośrodka wypoczynkowego w Bukowie trasą linii umożliwiono także dojazd do kąpieliska. Jednak w chwili obecnej, z uwagi na sezonowy charakter funkcjonowania ośrodka, a co za tym idzie prawdopodobne występowanie zadowalającego napełnienia na tym odcinku będzie występowało wyłącznie w okresie wakacji. W Lubomi trasa linii poprowadzona została przez centrum ulicą Adama Mickiewicza (zapewniając dojazd do urzędu gminy, szkoły i kościoła). Aby zapewnić bliski dostęp do usług komunikacji publicznej mieszkańcom ulicy Mickiewicza linia obsługuje także przystanki Lubomia Mickiewicza Trawniki i kończy swój bieg na granicy miejscowości, na przystanku Lubomia Mickiewicza Las.

Linia ta zapewnia najkrótsze połączenie pomiędzy miejscowościami leżącymi na terenie gminy Lubomia, a centrum Wodzisławia Śląskiego (dworzec autobusowy).

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

7.3. Linia nr U2415/2 Wodzisław Śląski – Uchylsko - Odra – Chałupki

LINIA Nr U2415/2 WODZISŁAW ŚLĄSKI - CHAŁUPKI			
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu	
		km	
		A	B
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	<	1,0
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	<	1,5
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	<	2,0
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	<	2,5
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	<	3,5
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PARTYZANTÓW	<	4,0
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE	2,0	6,5
9	TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / 27 MARCA	3,0	7,5
10	TURZA ŚLĄSKA, WODZISŁAWSKA / MSZAŃSKA	4,0	8,5
11	TURZA ŚLĄSKA, WODZISŁAWSKA / LIGONIA	5,0	9,5
12	TURZA ŚLĄSKA, WODZISŁAWSKA / KOŚCIUSZKI	7,0	11,5
13	TURZA ŚLĄSKA, KOŚCIUSZKI SZKOŁA	8,0	12,5
14	TURZA ŚLĄSKA, KOŚCIUSZKI / BOGUMIŃSKA	9,0	13,5
15	GORZYCE, I	11,0	15,5
16	GORZYCE, URZĄD GMINY	12,0	16,5
17	GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK I	13,0	17,5
18	GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK II	14,0	18,5
19	GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK I	15,0	19,5
20	GORZYCE, OGRODOWA	17,0	21,5
21	UCHYLSKO, WIEJSKA	19,0	23,5
22	UCHYLSKO, WIEJSKA GRANICA	20,0	24,5
23	OLZA, WIEJSKA POLE BIWAKOWE	22,0	26,5
24	OLZA, SZKOLNA OSP	23,0	27,5
25	OLZA, SZKOLNA SZKOŁA	24,0	28,5
26	OLZA, SKRZYŻOWANIE	24,5	29,0
27	OLZA, DWORCOWA / BOGUMIŃSKA	24,5	29,0
28	OLZA, DWORCOWA DWORZEC KOLEJOWY	25,0	29,5
29	OLZA, DWORCOWA OSIEDLE	26,0	30,5
30	ODRA, GŁÓWNA / ROGOWSKA	27,0	31,5
31	ODRA, GŁÓWNA SZKOŁA	28,0	32,5
32	ODRA, GŁÓWNA / ROGOWSKA	29,0	33,5
33	OLZA, DWORCOWA OSIEDLE	30,0	34,5
34	OLZA, DWORCOWA DWORZEC KOLEJOWY	31,0	35,5
35	OLZA, DWORCOWA / BOGUMIŃSKA	31,5	36,0
36	CHAŁUPKI, RACIBORSKA	34,5	39,0
37	CHAŁUPKI, RACIBORSKA RONDO	35,5	40,0
38	CHAŁUPKI, BOGUMIŃSKA	36,5	41,0

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Chałupki przez Turzę Śląską, Uchylsko, Olzę, Odrę ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości:

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Gorzyczki Kolonia Fryderyk, Uchylsko oraz Odra przy jednoczesnym uzupełnieniu oferty przewozowej dla miejscowości Gorzyce, Olza oraz Chałupki, proponowanej w liniach komunikacyjnych numer: U2415/3, U2415/4, U2415/5, U2415/6 oraz U2415/6A. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji, to jest zapewnienia dowozu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. Podobnie, jak w poprzedniej linii, na obszarze miasta Wodzisławia Śląskiego trasa została poprowadzona w pobliżu szkół ponadgimnazjalnych (ulice Radlińska i Matuszczyka) oraz szpitala (ulica 26 Marca). W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Marusze. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega przez Turzę Śląską, Gorzyce, Kolonię Fryderyk, Uchylsko, Olzę i Odrę. Linia kończy swój bieg na terenie powiatu raciborskiego (miejscowość Chałupki). W Turzy Śląskiej trasa linii przebiega ulicami Wodzisławską oraz Kościuszki, obejmując swoim zasięgiem znaczną część zabudowań oddalonych od głównej trasy tj. DK 78. W Gorzycach zachowano obsługę głównego przystanku, jakim jest Gorzyce Urząd Gminy, po czym trasa została skierowana do miejscowości Gorzyczki Kolonia Fryderyk. Ze względu na liczbę mieszkańców (bardzo duża gęstość zaludnienia spowodowana zabudową wielorodzinną) oraz ich status społeczny powodujący zwiększone zainteresowanie ofertą komunikacji publicznej, obsługa tej miejscowości stanowi ważny czynnik wpływający na wyniki ekonomiczne linii. Z Gorzyczek Kolonii Fryderyk linia prowadzona jest przez ulicę Ogrodową w Gorzycach do miejscowości Uchylsko. Wieś ta jest oddalona od głównych arterii komunikacyjnych na terenie gminy Gorzyce, jednakże biorąc pod uwagę interes społeczny nie można pozbawić jej mieszkańców dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Następnie linia została poprowadzona ulicą Wiejską w stronę Olzy, gdzie obsługiwane będą przystanki usytuowane przy tej ulicy oraz przy ulicy Szkolnej, drodze krajowej nr 78 i ulicy Dworcowej. Podkreślić należy, iż przystanki przy ulicy Wiejskiej oraz Szkolnej zostały utworzone stosunkowo niedawno. Jest to doskonały przykład obrazujący stałą poprawę dostępności oraz jakości komunikacji powiatowej. W miejscowości Olza trasa będzie biegła dalej wzdłuż ulicy Dworcowej do Odry, gdzie linię poprowadzono ulicą Główną do przystanku pętli Odra Główna Szkoła. Następnie trasa będzie biegła z powrotem ulicą Dworcową do drogi krajowej nr 78 i dalej do miejscowości Chałupki.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Zachowanie połączeń ww. miejscowości powiatu raciborskiego z powiatem wodzisławskim ma wymiar społeczno-historyczny. Wioska ta ze względu na odległość jest bowiem w sposób znaczący związana z Wodzisławiem Śląskim. Trasa linii nr U2415/2 kończy swój bieg na dworcu autobusowym w Chałupkach.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Możliwa jest także realizacja kursów krótszych, niż cała trasa linii. Warianty te mogą być stosowane w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana.

7.4. Linia nr U4215/3 Wodzisław Śląski – Gorzyce – Olza – Chałupki

LINIA Nr U2415/3 WODZISŁAW ŚLĄSKI – CHAŁUPKI		
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu
		km
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE	2,0
3	TURZYCZKA, SKRZYŻOWANIE	3,0
4	TURZA ŚLĄSKA	4,0
5	GORZYCE, I	6,0
6	GORZYCE, URZĄD GMINY	7,0
7	GORZYCE, SZKOŁA	8,0
8	GORZYCE, BOGUMIŃSKA BASEN	9,0
9	GORZYCE, DPS	10,0
10	OLZA	11,0
11	OLZA, SZKOŁA	12,0
12	OLZA, SKRZYŻOWANIE	12,5
13	CHAŁUPKI, RACIBORSKA	15,5
14	CHAŁUPKI, RACIBORSKA RONDO	16,5
15	CHAŁUPKI, BOGUMIŃSKA	17,5

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Chałupki ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Olza oraz Chałupki leżącej poza granicami

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

powiatu wodzisławskiego. Linia ta ma także stanowić uzupełnienie oferty przewozowej dla mieszkańców Gorzyc, która została zaproponowana w liniach numer: U2415/2, U2415/4, U2415/5, U2415/6 oraz U2415/6A. Podobnie jak w poprzednich przypadkach głównym zadaniem przewozów realizowanych na tej linii jest zapewnienie przewozu dzieci i młodzieży do szkół, zapewnienie dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych w Wodzisławiu Śląskim. W tym mieście trasa linii została poprowadzona z dworca autobusowego wprost przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 78 przez miejscowości: Turza Śląska, Gorzyce (obsługa przystanku Gorzyce Urząd Gminy) i Olza. Końcowy odcinek linii znajduje się już na terenie powiatu raciborskiego (miejscowość Chałupki). W Gorzycach i Olzie zachowano obsługę wszystkich przystanków usytuowanych wzdłuż trasy. Z Olzy trasa biegnie drogą krajową nr 78 do Chałupek (dworzec autobusowy). Powodem prowadzenia przewozów do tej miejscowości są podobnie jak poprzednio względy społeczno-historyczne. Linia ta zapewnia najkrótsze połączenie pomiędzy miejscowościami leżącymi na terenie gminy Gorzyce oraz Chałupkami położonymi na terenie gminy Krzyżanowice, a centrum Wodzisławia Śląskiego (dworzec autobusowy).

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Ze względu na przebieg trasy przewozy na tej linii mogą być wykonywane tylko według jednego wariantu. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

7.5. Linia nr U4215/4 Wodzisław Śląski – Gorzyce – Rogów – Buków - Racibórz

LINIA Nr U4215/4 WODZISŁAW ŚLĄSKI – RACIBÓRZ					
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu			
		km			
		A	B	C	D
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	<	<	1,0	1,0
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	<	<	1,5	1,5
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	<	<	2,0	2,0
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	<	<	2,5	2,5
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	<	<	3,5	3,5
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PARTYZANTÓW	<	<	4,0	4,0
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA	<	<	4,5	4,5
9	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE	2,0	2,0	7,0	7,0
10	TURZYCZKA, SKRZYŻOWANIE	3,0	3,0	8,0	8,0
11	TURZA ŚLĄSKA	4,0	4,0	9,0	9,0
12	GORZYCE, I	6,0	6,0	11,0	11,0
13	GORZYCE, URZĄD GMINY	7,0	7,0	12,0	12,0
14	GORZYCE, RACIBORSKA SZKOŁA	8,0	8,0	13,0	13,0
15	GORZYCE, RACIBORSKA / POPRZECZNA	9,0	9,0	14,0	14,0
16	BEŁSZNICA, RACIBORSKA D.K.	10,0	10,0	15,0	15,0
17	BEŁSZNICA, RACIBORSKA / WAŁOWA	11,0	11,0	16,0	16,0
18	ROGÓW, CZYŻOWICKA	13,0	13,0	18,0	18,0
19	ROGÓW, RACIBORSKA	13,0	13,0	18,0	18,0
20	BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / RACIBORSKA	14,0	14,0	19,0	19,0
21	BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / ŚRODKOWA	16,0	16,0	21,0	21,0
22	BLUSZCZÓW, KAMIENSKA	17,0	17,0	22,0	22,0
23	BUKÓW, GŁÓWNA / KRZYŻANOWICKA	20,0	20,0	25,0	25,0
24	BUKÓW, GŁÓWNA / OWOCOWA	20,5	20,5	25,5	25,5
25	BUKÓW, GŁÓWNA OŚRODEK WYPOCZYNKOWY	21,5	21,5	26,5	26,5
26	SYRYNIA, BUKOWSKA SKRZYŻOWANIE	25,5	<	30,5	<
27	SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / BUKOWSKA	26,5	<	31,5	<
28	SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA	27,5	<	32,5	<
29	SYRYNIA, KRZYŻOWA	28,5	<	33,5	<
30	GRABÓWKA, RACIBORSKA	29,5	<	34,5	<
31	LUBOMIA, NIEPOMUCENA PARK	30,5	<	35,5	<
32	LUBOMIA, KORFANTEGO / GRANICZNA	<	25,5	<	30,5
33	LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ	33,0	26,5	38,5	31,5
34	LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI	33,5	27,0	39,0	32,0
35	LUBOMIA, MICKIEWICZA LAS	35,5	29,0	41,0	34,0
36	LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI	37,5	31,0	43,0	36,0
37	LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ	38,5	32,0	44,0	37,0
38	LUBOMIA, POGRZEBIEŃSKA URZĄD GMINY	39,0	32,5	44,5	37,5
39	POGRZEBIEŃ, LUBOMSKA	40,0	33,5	45,5	38,5
40	POGRZEBIEŃ, KOŚCIÓŁ	41,0	34,5	46,5	39,5
41	RACIBÓRZ, BRZEZIE WIDOK	42,0	35,5	47,5	40,5
42	RACIBÓRZ, BRZEZIE WYGONOWA	43,0	36,5	48,5	41,5
43	RACIBÓRZ, BRZEZIE BAR	44,0	37,5	49,5	42,5
44	RACIBÓRZ, DĘBICZ	46,0	39,5	51,5	44,5
45	RACIBÓRZ, OBORA	47,0	40,5	52,5	45,5
46	RACIBÓRZ, RYBNICKA SGL	48,0	41,5	53,5	46,5
47	RACIBÓRZ, BOSACKA MOST ZAMKOWY	49,0	42,5	54,5	47,5
48	RACIBÓRZ, BOSACKA / JANA	49,0	42,5	54,5	47,5
49	RACIBÓRZ, DWORZEC AUTOBUSOWY	50,0	43,5	55,5	48,5

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Racibórz przez Gorzyce, Rogów, Buków, Lubomię ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Gorzyce, Belsznica, Rogów, Bluszczów, Buków, Syrynia oraz Lubomia. Linia ta stanowi także uzupełnienie oferty przewozowej proponowanej w liniach numer: U2415/1, U2415/1A, U2415/2, U2415/3, U2415/5, U2415/6 oraz U2415/6A dla mieszkańców Gorzyc, Syryni, Bukowa oraz Lubomi. Proponowany przebieg linii zapewnia w maksymalnym stopniu dowóz dzieci i młodzieży do szkół, dojazd do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. W tym celu na obszarze Wodzisławia Śląskiego trasa została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską i Matuszczyka, w pobliżu których swoje siedziby mają najpopularniejsze szkoły ponadgimnazjalne powiatu wodzisławskiego. Dodatkowo linia ta zapewnia również dojazd do szpitala mającego siedzibę przy ulicy 26 Marca oraz do placówek handlowych usytuowanych w centrum miasta. Dalej trasa prowadzi przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 78 przez Turzę Śląską oraz Gorzyce do skrzyżowania z ul. Raciborską (zachowano obsługę przystanku Gorzyce Urząd Gminy). Następnie ulicą Raciborską w kierunku Belsznicy. Kolejnymi obsługiwanymi miejscowościami są: Belsznica (ulica Raciborska), Rogów (ulica Raciborska) i Bluszczów (ulica Powstańców Śląskich, Środkowa i Kamieńska). Główny przystanek w Bluszczowie usytuowany został na skrzyżowaniu ulicy Powstańców Śląskich z ulicą Środkową. Z Bluszczowa trasa wiedzie wzdłuż „Polderu Buków” do miejscowości Buków. Ze względu na możliwy rozwój ośrodka wypoczynkowego w Bukowie linia zapewnia także dojazd do kąpieliska. Jednak w chwili obecnej, z uwagi na sezonowy charakter funkcjonowania ośrodka prawdopodobne występowanie zadowalającego napełnienia na tym odcinku wyłącznie będzie miało miejsce tylko w okresie wakacji. W celu dotarcia do jak największej liczby potencjalnych pasażerów w Syryni trasa wiedzie przez centrum ulicami: Bukowską, Powstańców Śląskich (zapewniając dojazd do szkoły i kościoła) oraz ulicą Krzyżową w stronę Grabówki. W Lubomi trasa linii poprowadzona została przez centrum ulicą Nepomucena do skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza (zapewniając dojazd do urzędu gminy, szkoły i kościoła). Aby zapewnić bliski dostęp do usług komunikacji publicznej mieszkańcom ulicy Mickiewicza linia obsługuje także przystanki Lubomia Mickiewicza Trawniki oraz Lubomia Mickiewicza Las. Następnie trasa wiedzie

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

ponownie ulicą Mickiewicza oraz Pogrzebieńską w stronę Pogrzebienia. W Raciborzu trasa została poprowadzona przez dzielnice Brzeziny oraz Dębicz, gdzie mieści się duże centrum handlowe. Linia kończy swój bieg w Raciborzu na dworcu autobusowym usytuowanym w centrum miasta przy skrzyżowaniu ulic Batorego i Pocztowej (zapewniając dojazd do szkół ponadgimnazjalnych).

Głównym zadaniem ww. linii jest zapewnienie połączeń pomiędzy miejscowościami leżącymi na terenie gminy Gorzyce oraz gminy Lubomia, a centrum Wodzisławia Śląskiego (dworzec autobusowy). Istotny jest również fakt, iż linia ta zapewnia obsługę miejscowości Buków, która leży poza głównymi ciągami komunikacyjnymi na obszarze gminy Lubomia. Ze względu na swój przebieg linia zapewnia także bezpośrednie połączenia miejscowości gminy Gorzyce i Lubomia z Raciborzem.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Ze względu na przebieg trasy przewozy na tej linii mogą być wykonywane tylko według jednego wariantu. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.6. Linia nr U2415/5 Wodzisław Śląski – Czyżowice - Rogów – Gorzyce - Olza

LINIA Nr U2415/5 WODZISŁAW ŚLĄSKI - OLZA				
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu		
		km		
		A	B	C
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	<	<	1,0
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	<	<	1,5
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	<	<	2,0
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	<	<	2,5
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	<	<	3,5
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PARTYZANTÓW	<	<	4,0
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA	1,0	1,0	5,0
9	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / MONIUSZKI	1,5	1,5	5,5
10	WODZISŁAW ŚLĄSKI CZYŻOWICKA KRZYŻ	2,0	2,0	6,0
11	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / KARKOSZKA	3,0	3,0	7,0
12	CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA MARKET	4,0	4,0	8,0
13	CZYŻOWICE WODZISŁAWSKA SZKOŁA	5,0	5,0	9,0
14	CZYŻOWICE, ROGOWSKA LAS	6,0	6,0	10,0
15	ROGÓW, WODZISŁAWSKA	8,0	8,0	12,0
16	ROGÓW CZYŻOWICKA	9,0	9,0	13,0
17	BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / RACIBORSKA	10,0	<	<
18	BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / ŚRODKOWA	12,0	<	<
19	ROGÓW, ROGOWIEC	13,0	<	<
20	ROGÓW RACIBORSKA	14,0	<	<
21	BEŁSZNICA, RACIBORSKA / WAŁOWA	16,0	11,0	15,0
22	BEŁSZNICA, RACIBORSKA D.K.	17,0	12,0	16,0
23	GORZYCE RACIBORSKA POPRZECZNA	18,0	13,0	17,0
24	GORZYCE, RACIBORSKA SZKOŁA	19,0	14,0	18,0
25	GORZYCE, BOGUMIŃSKA BASEN	20,0	15,0	19,0
26	GORZYCE, DPS	21,0	16,0	20,0
27	OLZA	22,0	17,0	21,0
28	OLZA, SZKOŁA	22,5	17,5	21,5
29	OLZA, SKRZYŻOWANIE	23,0	18,0	22,0

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Olza zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców Czyżowic oraz uzupełnia ofertę komunikacyjną ujętą w liniach numer U2415/2, U2415/3, U2415/4, U2415/6 oraz U2415/6A dla miejscowości: Rogów, Bluszczów, Bełsznica, Gorzyce oraz Olza. Podobnie jak w przypadku poprzednich linii ma ona za zadanie przede wszystkim zapewniać dojazd młodzieży szkolnej do placówek oświatowych. W tym celu na obszarze Wodzisławia Śląskiego trasa została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską i Matuszczyka, w pobliżu których swoje siedziby mają najpopularniejsze szkoły ponadgimnazjalne

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

powiatu wodzisławskiego. Dodatkowo linia ta zapewnia również dojazd do szpitala mającego siedzibę przy ulicy 26 Marca oraz do placówek handlowych usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie ulicą Czyżowicką przez dzielnicę Karkoszka. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega przez miejscowości: Czyżowice, Rogów, Bluszczów, Bełznica i Gorzyce. Końcowy przystanek linii usytuowano w Olzie przy wylocie na Chałupki – Olza skrzyżowanie.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy podano także warianty, według których przebieg linii pomija miejscowość Bluszczów. Wariant ten może być stosowany w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Ze względu na przebieg linii obejmujący znaczną część gminy Gorzyce nadaje się ona do prowadzenia komunikacji w soboty, niedziele oraz dni świąteczne.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

7.7. Linia nr U2415/6 Wodzisław Śląski – Gorzyce - Jastrzębie Zdrój

LINIA Nr U2415/6 WODZISŁAW ŚLĄSKI – JASTRZEBIE ZDRÓJ					
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu			
		km			
		A	B	C	D
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	<	1,0	1,0	<
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	<	1,5	1,5	<
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	<	2,0	2,0	<
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	<	3,0	2,5	<
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	<	3,5	3,5	<
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PARTYZANTÓW	<	4,0	4,0	<
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA	1,0	4,5	5,0	1,0
9	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / MONIUSZKI	2,0	5,0	6,0	2,0
10	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA KRZYŻ	2,5	5,5	6,5	2,5
11	WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / KARKOSZKA	3,5	6,0	7,5	3,5
12	CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA MARKET	4,5	7,0	8,5	4,5
13	CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA SZKOŁA	5,5	8,0	9,5	5,5
14	CZYŻOWICE, GORZYCKA	6,5	8,5	10,5	6,5
15	GORZYCE, PIASKOWA	7,5	10,5	11,5	7,5
16	GORZYCE, PIASKOWA URZĄD GMINY	8,5	11,5	12,5	8,5
17	GORZYCZKI, RACIBORSKA SKLEP	9,5	12,5	13,5	9,5
18	GORZYCZKI, RACIBORSKA / WIEJSKA	10,5	15,5	14,5	10,5
19	ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA	13,5	16,5	17,5	13,5
20	ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH REMIZA	14,5	17,5	18,5	14,5
21	ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH PARK	15,5	18,5	19,5	15,5
22	GODÓW, 1 MAJA RONDO	17,5	19,5	21,5	17,5
23	GODÓW, 1 MAJA URZĄD GMINY	18,0	20,5	22,0	18,0
24	GODÓW, 1 MAJA PRZYCHODNIA	19,0	21,5	23,0	19,0
25	GOŁKOWICE, 1 MAJA KOŚCIÓŁ	20,0	22,5	24,0	20,0
26	GOŁKOWICE, 1 MAJA G.S.	20,5	23,5	24,5	20,5
27	GOŁKOWICE, 1 MAJA SZKOŁA	21,0	24,0	25,0	21,0
28	GOŁKOWICE, 1 MAJA PIETRASZ	21,5	25,0	25,5	21,5
29	SKRBEŃSKO, PIOTROWICKA WACHTARCZYK	22,0	26,0	<	<
30	SKRBEŃSKO, PIOTROWICKA	22,5	26,5	<	<
31	SKRBEŃSKO, POPRZECZNA GRANICA	23,0	27,5	<	<
32	GOŁKOWICE, GRANICZNA / POPRZECZNA	24,0	28,0	<	<
33	GOŁKOWICE, 1 MAJA ŻABKÓW	24,5	28,5	26,5	22,5
34	GOŁKOWICE, 1 MAJA ŻABKÓW KRZYŻ	25,0	29,0	27,0	23,0
35	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA PIASKI	26,0	30,0	28,0	24,0
36	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA SKLEP	27,0	31,0	29,0	25,0
37	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA SKRZYŻOWANIE	28,0	32,0	30,0	26,0
38	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA KWK	29,0	33,0	31,0	27,0
39	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, "ZDRÓJ"	29,5	33,5	31,5	27,5
40	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, 11 LISTOPADA SZKOŁA	30,5	34,5	32,5	28,5
41	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ALEJA J. PIŁSUDSKIEGO PAWILONY	31,5	35,5	33,5	29,5
42	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, OSIEDLE PIONIERÓW	32,5	36,5	34,5	30,5
43	JASTRZĘBIE ZDRÓJ ARKI BOŻKA	33,5	37,5	35,5	31,5

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój zaspokaja podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców Gorzyczek i Łazisk oraz uzupełnia ofertę komunikacji realizowanej w miejscowościach: Czyżowice, Gorzyce, Godów, Gołkowice i Skrbeńsko (linie numer: U2415/2, U2415/3, U2415/4, U2415/5, U2415/6A i U2415/8). Przewozy na tej linii są nakierowane głównie na zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz marketów i placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską i Matuszczyka, co zapewnia dojazd w pobliże szkół ponadgimnazjalnych oraz szpitala. W dalszej części trasa wiedzie ulicą Czyżowicką przez dzielnicę Karkoszka, następnie przez Czyżowice i Gorzyce, gdzie obejmuje swoim zasięgiem ul. Piaskową. Z Gorzyc trasa prowadzi przez Gorzyczki, Łaziska, Godów i Gołkowice, obejmując przejazd tylko główną drogą powiatową prowadzącą przez te miejscowości. Podkreślić należy, iż w ramach komunikacji realizowanej tą linią zapewniono dojazd do urzędów gminy w Gorzycach i Godowie. Zaproponowany przebieg linii uwzględnia także obsługę miejscowości Skrbeńsko. Wieś ta jest oddalona od głównych arterii komunikacyjnych na terenie gminy Godów, jednak ze względu na interes społeczny nie można rezygnować z jej obsługi. W celu ułatwienia mieszkańcom tej miejscowości dostępu do komunikacji publicznej trasa linii została poprowadzona ulicą Poprzeczną oraz Graniczną, przy których zlokalizowano 3 nowe przystanki. Końcowy odcinek linii przebiega przez dzielnice Jastrzębia-Zdroju (Moszczenica i Zdrój), następnie ulicą Aleja J. Piłsudskiego do przystanku końcowego znajdującego się na dworcu autobusowym przy Osiedlu Arki Bożka. Zapewnienie połączeń z miastem na prawach powiatu Jastrzębie-Zdrój ma bardzo duże znaczenie zwłaszcza dla mieszkańców gminy Godów, którzy z uwagi na niewielką odległość od tego miasta wiążą z nim dużą część swojej aktywności życiowej (edukacja, praca). Dodatkowym powodem utrzymywania tego połączenia jest także otwarcie w ostatnich latach dwóch dużych galerii handlowych na obszarze Jastrzębia-Zdroju, które cieszą się dużym zainteresowaniem mieszkańców powiatu wodzisławskiego.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

podano także warianty, według których linia nie obsługuje Skrbeńska. Wariant ten może być stosowany w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.8. Linia nr U2415/6A Wodzisław Śląski – Gorzyce – Godów

LINIA Nr U2415/6A WODZISŁAW ŚLĄSKI – GODÓW		
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu
		km
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE	2,0
3	TURZYCZKA, SKRZYŻOWANIE	3,0
4	TURZA ŚLĄSKA	4,0
5	GORZYCE, I	6,0
6	GORZYCE, URZĄD GMINY	7,0
7	GORZYCZKI, RACIBORSKA SKLEP	8,0
8	GORZYCZKI, RACIBORSKA / WIEJSKA	9,0
9	ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA	12,0
10	ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH REMIZA	13,0
11	ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH PARK	14,0
12	GODÓW, 1 MAJA RONDO	16,0
13	GODÓW, 1 MAJA URZĄD GMINY	16,5

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Godów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Turza Śląska, Gorzyce, Gorzyczki, Łaziska oraz Godów. Linia ta ma także stanowić uzupełnienie oferty przewozowej dla mieszkańców Gorzyc i Godowa, która została zaproponowana w liniach numer: U2415/2, U2415/3, U2415/4, U2415/5 oraz U2415/6. Ze względu na dość rozbudowaną ofertę przewozową proponowaną w ramach linii U2415/6 głównym celem obsługi linii U2415/6A jest realizacja przewozów w dni wolne od pracy. Linia ta poprzez swój przebieg obejmuje najważniejsze miejscowości gminy Gorzyce i Godów, co stanowi uzupełnienie komunikacji na terenie tych gmin proponowanej do realizacji w dni wolne od pracy i weekendy w ramach pozostałych tras komunikacyjnych. W tym mieście trasa linii została poprowadzona z dworca autobusowego wprost przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 78 przez miejscowości: Turza

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Śląska, Gorzyce (obsługa przystanku Gorzyce Urząd Gminy). Następnie trasa biegnie przez miejscowości Gorzyczki, Łaziska i kończy swój bieg w Godowie na przystanku zlokalizowanym w pobliżu urzędu gminy.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Wariant tej linii może być stosowany także w dni robocze w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napelnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć także realizację kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.9. Linia nr U2415/7 Wodzisław Śląski – Skrzyszów - Podbucze

LINIA Nr U2415/7 WODZISŁAW ŚLĄSKI - PODBUCZE				
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu		
		km		
		A	B	C
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	1,0	<	<
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	1,5	<	<
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	2,0	<	<
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	2,5	<	<
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	3,5	<	<
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PARTYZANTÓW	4,0	<	<
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE	6,5	2,0	2,0
9	TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / 27 MARCA	7,5	3,0	3,0
10	TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / WODZISŁAWSKA	8,5	4,0	4,0
11	TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA	9,5	5,0	5,0
12	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MSZAŃSKA PUSTKI	10,5	6,0	6,0
13	KROSTOSZOWICE, WODZISŁAWSKA	12,5	8,0	8,0
14	KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA	13,0	8,5	8,5
15	KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA / SZKOLNA	13,5	9,0	9,0
16	SKRZYSZÓW, SZYBOWA BOISKO	14,5	10,0	10,0
17	SKRZYSZÓW, 1 MAJA	15,5	11,0	11,0
18	SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH POCZTA	16,5	12,0	<
19	SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚL./WYZWOLENIA	17,0	12,5	<
20	SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH STREFA	18,0	13,5	<
21	SKRZYSZÓW, JANA PAWŁA II / POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH	18,5	14,0	<
22	SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH STREFA	19,0	14,5	<
23	SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚL./WYZWOLENIA	20,0	15,5	<
24	SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH POCZTA	20,5	16,0	<
25	SKRZYSZÓW, DĘBOWA APTEKA	21,5	17,0	11,0
26	PODBUCZE, DĘBOWA DPS	22,5	18,0	12,0
27	PODBUCZE, WIEJSKA SKLEP	23,5	19,0	13,0

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Podbucze zaspokaja podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców Skrzyszowa, Podbucza i Krostoszowic. Uzupełnia także ofertę przewozową dla mieszkańców Turzy Śląskiej i Skrzyszowa ujętą w liniach numer: U2415/2, U2415/3, U2415/4, U2415/6, U2415/6A oraz U2415/8. Głównym zadaniem linii jest jak najlepsze zapewnienie dojazdu dzieciom i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych w Wodzisławiu Śląskim. Na terenie miasta trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską i Matuszczyka, co zapewnia dojazd w pobliże szkół ponadgimnazjalnych oraz szpitala. Dalej linia przebiega przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie Turzy Śląskiej trasa wiedzie ulicą Mszańską w stronę Mszany. Następnie trasa prowadzi ul. Wodzisławską do Krostoszowic, gdzie obejmuje trzy przystanki. Z Krostoszowic trasa wiedzie z przez centrum Skrzyszowa do ulicy Powstańców Śląskich (jedna z głównych i gęsto zamieszkałych ulic Skrzyszowa). Przystanek w strefie gospodarczej przy ul. Jana Pawła II traktowany jest jako pętla. Następnie trasa ponownie obejmuje ul. Powstańców Śląskich oraz ulicę Dębową i kończy swój bieg w miejscowości Podbucze na ulicy Wiejskiej przy sklepie.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy podano także warianty, według których linia nie obsługuje przejazdu ulicą Powstańców Śląskich w Skrzyszowie. Wariant ten może być stosowany w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

7.10. Linia nr U2415/8 Wodzisław Śląski - Skrzyszów – Jastrzębie Zdrój

LINIA Nr U2415/8 WODZISŁAW ŚLĄSKI - JASTRZĘBIE-ZDRÓJ							
Lp.	Przystanki i dworce autobusowe	Kilometraż linii wg wariantu					
		km					
		A	B	C	D	E	F
1	WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA		<	<	<	1,0	<
3	WODZISŁAW ŚLĄSKI, PARTYZANTÓW	1,5	<	<	<	1,5	<
4	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE	2,0	<	<	<	2,0	<
5	WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA	3,0	<	<	<	3,0	<
6	WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA ZSZ	3,5	<	<	<	3,5	<
7	WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA	4,0	<	<	<	4,0	<
8	WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II DYWYTA	4,5	<	<	<	4,5	<
9	WODZISŁAW ŚLĄSKI, WILCHWY CYGANEK	6,5	2,0	2,0	2,0	6,5	2,0
10	WODZISŁAW ŚLĄSKI, WILCHWY SZKOŁA	7,5	3,0	3,0	3,0	7,5	3,0
11	WODZISŁAW ŚLĄSKI, WILCHWY BLAZY	8,5	4,0	4,0	4,0	8,5	4,0
12	WODZISŁAW, ŚLĄSKI, WILCHWY OSIEDLE	9,5	5,0	5,0	5,0	9,5	5,0
13	MSZANA, SKRZYSZOWSKA	10,5	6,0	6,0	6,0	10,5	6,0
14	SKRZYSZÓW, 1 MAJA LEŚNICZÓWKA	11,0	6,5	6,5	6,5	11,0	6,5
15	SKRZYSZÓW, 1 MAJA SZKOŁA	12,0	7,5	7,5	7,5	12,0	7,5
16	KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA / SZKOLNA	<	8,5	<	<	13,0	8,5
17	KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA	<	9,0	<	<	13,5	9,0
18	KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA / SZKOLNA	<	9,5	<	<	14,0	9,5
19	SKRZYSZÓW, SZYBOWA BOISKO	<	10,5	<	<	15,0	10,5
20	SKRZYSZÓW, 1 MAJA	12,0	11,0	7,5	7,5	15,5	11,0
21	SKRZYSZÓW, 1 MAJA / POLNA	12,5	11,5	8,0	8,0	16,0	11,5
22	SKRZYSZÓW, 1 MAJA KORTY	13,5	12,5	9,0	9,0	17,0	12,5
23	GODÓW, 1 MAJA RASZCZYKOWIEC	14,0	13,0	9,5	9,5	17,5	13,0
24	GODÓW, 1 MAJA RONDO	15,0	14,0	10,5	10,5	18,5	14,0
25	GODÓW, 1 MAJA URZĄD GMINY	15,5	14,5	11,0	11,0	19,0	14,5
26	GODÓW, 1 MAJA PRZYCHODNIA	16,5	15,5	12,0	12,0	20,0	15,5
27	GOŁKOWICE, 1 MAJA KOŚCIÓŁ	17,5	16,5	13,0	13,0	24,0	16,5
28	GOŁKOWICE, 1 MAJA G.S.	18,0	17,0	13,5	13,5	24,5	17,0
29	GOŁKOWICE, 1 MAJA SZKOŁA	18,5	17,5	14,0	14,0	22,0	17,5
30	GOŁKOWICE, 1 MAJA PIETRASZ	19,0	18,0	14,5	14,5	22,5	18,0
31	SKRBEŃSKO, PIOTROWICKA WACHTARCZYK	19,5	18,5	15,0	<	23,0	<
32	SKRBEŃSKO, PIOTROWICKA	20,0	19,0	15,5	<	23,5	<
33	SKRBEŃSKO, POPRZECZNA GRANICA	20,5	19,5	16,0	<	24,0	<
34	GOŁKOWICE, GRANICZNA / POPRZECZNA	21,5	20,5	17,0	<	25,0	<
35	GOŁKOWICE, 1 MAJA ŻABKÓW	22,0	21,0	17,5	15,5	25,5	19,0
36	GOŁKOWICE, 1 MAJA ŻABKÓW KRZYŻ	22,5	21,5	18,0	16,0	26,0	19,5
37	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA PIASKI	23,5	22,5	19,0	17,0	27,0	20,5
38	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA SKLEP	24,5	23,5	20,0	18,0	28,0	21,5
39	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA SKRZYŻOWANIE	25,5	24,5	21,0	19,0	29,0	22,5
40	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA KWK	26,5	25,5	22,0	20,0	30,0	23,5
41	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, "ZDRÓJ"	27,0	26,0	22,5	20,5	30,5	24,0
42	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, 11 LISTOPADA SZKOŁA	28,0	27,0	23,5	21,5	31,5	25,0
43	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ALEJA J. PIŁSUDSKIEGO PAWILONY	29,0	28,0	24,5	22,5	32,5	26,0
44	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, OSIEDLE PIONIERÓW	30,0	29,0	25,5	23,5	33,5	27,0
45	JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ARKI BOŻKA	31,0	30,0	26,5	24,5	34,5	28,0

Linia relacji: Wodzisław Śląski– Jastrzębie-Zdrój ma za zadanie zaspokajać podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców Skrzyszowa oraz uzupełniać ofertę komunikacyjną dla mieszkańców Krostoszowic, Godowa, Gołkowic i Skrbeńska proponowaną w liniach numer: U2415/6, U2415/6A oraz U2415/7. Główne zadanie to przede wszystkim zapewnienie dowozu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz marketów i placówek handlowych w Wodzisławiu Śląskim i Jastrzębiu-Zdroju. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską i Matuszczyka, w pobliżu których swoje siedziby mają najpopularniejsze szkoły ponadgimnazjalne oraz szpital i przychodnia lekarska. W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Wilchwy. Na terenie gminy Godów trasa linii przebiega przez Skrzyszów, Krostoszowice, Godów i Gołkowice. Podkreślić należy, iż zapewniono dojazd do urzędu gminy w Godowie. Zaproponowany przebieg linii uwzględnia także obsługę miejscowości Skrbeńsko. Wieś ta jest oddalona od głównych arterii komunikacyjnych na terenie gminy Godów, jednak ze względu na interes społeczny nie można rezygnować z jej obsługi. W celu ułatwienia mieszkańcom tej miejscowości dostępu do komunikacji publicznej trasa linii została poprowadzona ulicą Poprzeczną oraz Graniczną, przy których zlokalizowano 3 nowe przystanki. Końcowy odcinek linii przebiega przez dzielnice Jastrzębia-Zdroju (Moszczenica i Zdrój), następnie przez ulicę Aleja J. Piłsudskiego do przystanku końcowego znajdującego się na dworcu autobusowym przy Osiedlu Arki Bożka. Zapewnienie połączeń z miastem na prawach powiatu Jastrzębie-Zdrój, analogicznie jak w przypadku linii numer U2415/6, ma bardzo duże znaczenie zwłaszcza dla mieszkańców gminy Godów, którzy z uwagi na niewielką odległość od tego miasta wiążą z nim dużą część swojej aktywności życiowej (edukacja, praca). Dodatkowym powodem utrzymania tego połączenia jest także otwarcie w ostatnich latach dwóch dużych galerii handlowych na obszarze Jastrzębia-Zdroju, które z uwagi na brak alternatywy w mieście Wodzisław Śląski cieszą się dużym zainteresowaniem mieszkańców powiatu wodzisławskiego.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy

podano także warianty, według których linia nie obsługuje Skrbeńska. Wariant ten może być stosowany w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Ze względu na swój przebieg proponuje się realizację kursów także w dni wolne od pracy oraz weekendy. Realizując komunikację łącznie na tej linii oraz na linii U2415/6A w dni wolne od pracy zapewni się obsługę całego terenu gminy Godów.

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. Oczywiście istnieją takie kursy, które są trwale nierentowne (np. 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 jego budżet.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnym 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 fundacji oraz 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 jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020, który przewiduje 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,

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

- pomocy 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 oraz panujący kryzys finansowy, należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji. Muszą one bowiem, w ramach swego dotychczasowego budżetu, zorganizować transport.

Powiat wodzisławski podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia. W niniejszym planie proponuje się, aby Starosta Wodzisławski został organizatorem komunikacji na 10 liniach. By nowo tworzone linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar ww. gmin, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów, zostały one poprowadzone przez miejsca, gdzie 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 ww. 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.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni. Podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadzać będzie takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom, z drugiej nie

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

pozwała na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (zwłaszcza galopujące ceny paliwa). 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, co najmniej dwa razy w roku, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe.

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).

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 nie może być mniejsza niż 650 000 wozokilometrów rocznie. Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową, przy takiej wysokości pracy przewozowej zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 0,75 - 0,80. 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 4,50 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 150,00 zł, należy złożyć rekompensatę na poziomie około 20 - 25 %

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

wartości założonego potencjału przewozowego rynku transportu publicznego w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia. Przy czym jako potencjał przewozowy należy rozumieć iloczyn zaplanowanej do realizacji liczby wozokilometrów oraz przyjętej stawki wozokilometra.

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 rozliczana 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 celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS). Można ustalić wagowy wpływ ww. wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzację można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora 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 będzie wynosił około 5 %. W ramach budżetu przeznaczanego na realizację komunikacji powiatowej należy założyć także środki przeznaczone na obowiązkową wypłatę rozsądnego zysku dla operatora. Kwota ta będzie ściśle związana z wartością zaangażowanego przez operatora kapitału na realizację komunikacji powiatowej. Na obecny czas Minister Finansów nie wydał jeszcze właściwego rozporządzenia dotyczącego sposobu naliczania wartości zysku rozsądnego. W związku nie ma podstaw prawno-ekonomicznych wypłaty tej części rekompensaty.

9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Ogólnie transport dzielimy na:

- drogowy,
- kolejowy,
- wodny,
- lotniczy.

Wybierając środek transportu do obsługi komunikacji publicznej należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

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

Jednak, ze względu na uwarunkowania geograficzne oraz stan infrastruktury, przewozy pasażerów w powiecie wodzisławskim odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce powiatu, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców. Na korzyść tego rodzaju transportu przemawia też praktyczny brak jakiegokolwiek alternatywy. W powiecie wodzisławskim jedyną alternatywą (i to tylko w przypadku paru linii komunikacyjnych) mógłby być transport kolejowy. W rzeczywistości jednak, biorąc pod uwagę stan kolei (likwidacja linii kolejowych) obecnie jest to nierealne i wysoce nieekonomiczne. Jednakże w przypadku, gdyby udało się przeprowadzić planowany remont linii kolejowej oraz wprowadzono by nowy rozkład jazdy pociągów, transport szynowy stałby się atrakcyjną alternatywą dla przewozów powiatowych, jednakże tylko dla mieszkańców gminy Gorzyce (głównie sołectwa Bełsznica i Olza). Najwcześniej mogłoby to nastąpić dopiero po 2015 roku.

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

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
-

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

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

Dlatego bardzo ważne jest, by dokonać wyboru takich środków transportu, które ograniczą powstawanie 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 planowej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie gmin powiatu wodzisławskiego, stan i sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji powiatowej, infrastrukturę transportową itp.

W celu zapewnienia właściwych standardów realizowanej komunikacji, w umowie z operatorem należy określić przede wszystkim parametry taboru, jakimi mają być wykonywane usługi przewozowe, z określeniem szczegółów takich jak:

- szerokość drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych;
- pojemność autobusów – zapewniającą bezpieczny przewóz zakładanej ilości pasażerów.

Szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach wymaga stosowania taboru o szerokim przedziale pojemności. Jako obligatoryjne zakłada się wprowadzenie taboru o pojemności powyżej 45 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, ponadto proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności od 20 do 28 do obsługi komunikacji w godzinach wieczornych, w soboty, niedziele i święta oraz autobusów o pojemności od 25 do 40 osób do obsługi komunikacji w godzinach międzyszczytowych. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 10 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 6 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących od 25 do 40, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO 4;
- 12 pojazdów posiadających nie mniej niż 45 miejsc siedzących, spełniających, co najmniej normy spalin EURO 2,
- 2 pojazdy posiadające liczbę miejsc od 20 do 28 siedzących, spełniających, co najmniej normy spalin EURO 2.

Wszystkie ww. pojazdy muszą 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). Stopniowo np. w okresie kolejnych 2 lat należy rozważyć wprowadzenie autobusów niskopodłogowych do obsługi wybranych kursów (np. obsługujących dojazdy do placówek służby zdrowia). Proponuje się również wprowadzenie ograniczenia wiekowego taboru realizującego przewozy na rzecz Powiatu Wodzisławskiego, np. pojazdy nie mogą być starsze niż 10 lub 15 lat,

- właściwa wentylacja i czystość – które mają wpływ na wygodę podróży, w perspektywie kolejnych lat należy rozważyć wprowadzenie wymogu posiadania klimatyzacji,
- stan techniczny pojazdów oraz łączność kierowcy z dyspozytornią, policją, i pogotowiem ratunkowym, co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Jednocześnie operator musi zapewnić łączność (telefon komórkowy, radiotelefon, radio CB) z każdym z autobusów realizujących komunikację,
- normy emisji spalin (tzw. euro) – które mają wpływ na zużycie paliwa, a w konsekwencji na koszt realizowanego transportu. Normy te decydują również o poziomie wpływu środków transportu na środowisko. Tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum EURO 2. W kolejnych latach (np. co 3 lata) normy te winny być zaostrzane.

Należy podkreślić, że ww. pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Powiatu Wodzisławskiego, to baza taborowa o wysokim

standardzie. Pojazdy spełniające powyższe wymagania zapewnią sprawną realizację zakładanych potrzeb przewozowych przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego komfortu podróżowania. Ponadto zaostrzone normy emisji spalin przyczynią się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zaplanować należy również sukcesywnie wprowadzanie i wyposażenie autobusów we wszystkie elementy poprawiające komfort przejazdu pasażerów (klimatyzowane wnętrza autobusu, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, dźwiękowy system informacyjny), jak również umożliwiające organizatorowi prowadzenie nadzoru nad realizacją zleconych zadań przewozowych – wprowadzenie systemu monitorowania pojazdu poprzez system GPS.

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 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 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 lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, lub dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako forma 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, co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście nawet utworzenie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zaczną 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, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Przewoźnicy prywatni mogą jednak zapewnić dwie wymierne korzyści: po pierwsze kapitał pozwalający ograniczyć bezpośrednio zaangażowanie środków publicznych w funkcjonowanie własnych jednostek komunalnych (np. ograniczenie inwestycji taborowych), po drugie wyższą efektywność świadczenia usług, a więc niższe koszty przy porównywalnej jakości usług. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji przyczyniają się do obniżenia kosztów i do poprawy jakości, w tym także do lepszego standardu taboru, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie powiatu wodzisławskiego będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi, która realizować będzie również obowiązki organizatora, lub jeden podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze ustawy Prawo zamówień publicznych, będący wykonawcą przewozów, a także realizujący na podstawie zawartej umowy część 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 uchwalonej 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. W celu ograniczenia wysokości wydatków dokonywanych z budżetu jednostki samorządowej należy ograniczać stosowanie pozaustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, gdyż w znacznym stopniu obniżają one dochodowość świadczonych usług.

Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie ze względu na koszty nierealne i ekonomicznie nieuzasadnione. Władze powiatu wodzisławskiego mogą także rozważyć ewentualność nawiązania współpracy z sąsiednimi samorządami (np. powiatem raciborskim), będącymi właścicielami podmiotów wewnętrznych, które na ich obszarze zajmują się wykonywaniem działalności transportowej. 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). Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Warunkiem jest

sprawowanie nad tą spółką przez organy publiczne kontroli analogicznej do tej, jaką sprawują nad własnymi służbami.

Podkreślić należy, iż ze względu na wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, umowa na świadczenie usług przewozowych powinna być zawarta na dłuższy okres czasu (co najmniej 3 lata). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje wyłonionemu w drodze przetargu operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (przygotowanie i wyposażenie autobusów, amortyzacja zakupionego taboru, 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 eksploatacją 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, które kategoryzowane są w skali od EURO 1 do EURO 5 (wdrożenie normy EURO 6 planowane jest w roku 2014). 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, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania powiatowych przewozów użyteczności publicznej zostały omówione w rozdziale 9.

- **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 operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:
 - zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by co najmniej jedne drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
 - wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

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 ww. infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego 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 w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z ww. informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej. W tym celu proponuje się stworzenie odpowiedniego i dogodnie zlokalizowanego punktu informacyjnego – Punktu Obsługi Pasażera.

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.

Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta, 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. 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 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. Praktycznie możliwa ona jest 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 w bardzo ograniczonym zakresie przewozy kolejowe. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi jest praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie kursów kolejowych. Dodatkowo sytuację komplikuje oddalenie dworca kolejowego od centrum miasta, co w praktyce uniemożliwia pasażerom sprawną zmianę środka transportu.

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

Jak już wspomniano powyżej pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca skąd planuje i rozpoczyna podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który może funkcjonować jako

słupki 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 występują kilku organizatorów transportu zbiorowego, władze powiatu powinny podjąć negocjacje w celu wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla pasażerów, a następnie rozszerzyć jego stosowanie o przewoźników wykonujących transport na liniach komercyjnych. 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 rozważyć opracowanie:

- interaktywnego, internetowego rozkładu jazdy,
- internetowego rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe,
- internetowego organizera podróży, który poda pasażerowi potencjalną trasę do celu podróży, liczbę koniecznych przesiadek oraz szacowny 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.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

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 głównie obejmować dworzec autobusowy (administrowany przez miasto Wodzisław Śląski), którego lokalizacja znajduje się przy galerii „Karuzela” zarządzanej przez firmę przez Retail Concept Sp. z o.o. 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.

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

Organizator transportu: POWIAT WODZISŁAWSKI tel. 32 412 09 00 e-mail: autobusy@powiatwodzislawski.pl		Rozkład jazdy ważny od do																
<u>WODZISŁAW ŚLĄSKI, D.A.</u>																		
LINIA U2415/1: WODZISŁAW ŚLĄSKI - CHAŁUPKI																		
PRZYSTANKI:	WODZISŁAW ŚL. D.A.	WODZISŁAW ŚL. MARUŁE	TURZYCKA, SKRZ.	TURZA ŚLĄSKA	GORZYCE I	GORZYCE, URZĄD GMINY	GORZYCE, SZKOŁA	GORZYCE, BAŻEN	GORZYCE DPS	OLZA	OLZA, SZKOŁA	OLZA, SKRZ.	CHAŁUPKI, BACIBORSKA	CHAŁUPKI, BACIBORSKA ROND.	CHAŁUPKI, BOCULIŃSKA			
ODLEGOŚĆ	0 km	2 km	3 km	5 km	6 km	7 km	8 km	9 km	10 km	11 km	12 km	13 km	15 km	16 km	17 km			
CZAS PRZEJAZDU:	0 min.	2 min.	4 min.	6 min.	8 min.	10 min.	11 min.	13 min.	15 min.	17 min.	19 min.	21 min.	26 min.	28 min.	30 min.			
TARYFA	3,00 zł			4,00 zł						5,50 zł								
KIERUNEK	GODZINY ODJAZDÓW																	
CHAŁUPKI	5:50 D, 6:50 E, 7:50 D, 8:50 E, 12:00 E,																	
	13:00 D, 14:30 E, 15:30 E, 18:30 E, 22:15 D,																	
<small>OZNACZENIA D - KURSUJE OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU OPRÓCZ ŚWIĄT E - KURSUJE OD PONIEDZIAŁKU DO SOBOTY OPRÓCZ ŚWIĄT</small>																		

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Powyższa tabliczka przystankowa zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu, podana została także taryfa opłat za bilety jednorazowe według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Wodzisław Śląski D.A., Pszów D.A., Gorzyce U.G., 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 kierunki 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) 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 nie można zatem pominąć elementów uprzywilejowania środków lokomocji w ruchu drogowym. Priorytet dla autobusów w ruchu drogowym jest najważniejszym czynnikiem podnoszącym jakość podróżowania transportem publicznym w stosunku do własnego samochodu. Inwestycje w zapewnienie tych priorytetów przyczyniają się do wzrostu udziału podróży transportem publicznym i jednocześnie do spadku zatłoczenia na drogach. Przyspieszenie przejazdu autobusów sprzyja również zmniejszeniu kosztów eksploatacji systemu transportu publicznego.

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 peronów przystankowych z wysokością stopni wejściowych w pojazdach oraz ograniczenie innych uciążliwości na trasach dojazdów 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. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku powiatu;
5. stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników;
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. wspieranie projektów dotyczących zastosowania priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem;

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

14. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
15. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;
16. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych 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).

Jak już było wspomniane powyżej w powiecie wodzisławskim funkcjonują również inne jednostki wykonujące usługi przewozowe. Są to:

- Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju – obszar działania obejmuje miasto Jastrzębie-Zdrój oraz gminy powiatu wodzisławskiego zrzeszone w związku: Marklowice, Mszana, Radlin, Pszów, Rydułtowy, Wodzisław Śląski (do 31.12.2012 r.);
- Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu przy ulicy Jana Długosza 60 (DLA) - wykonuje przewozy komunikacji miejskiej na zlecenie miasta Wodzisław Śląski od 01.01.2013 r. do 31.12.2013,
- Andrzej Kłosok Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe z siedzibą przy ul. Gajowej 62, 44-240 Żory – wykonywać będzie przewozy komunikacji miejskiej na zlecenie miasta Wodzisław Śląski od 01.01.2014 r.,
- Przedsiębiorstwo Komunalne w Raciborzu Sp. z o.o. – wykonuje komercyjne przewozy z Raciborza do Lubomi oraz obsługuje linię miejską relacji: Racibórz – Pszów – Rydułtowy;
- Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku – wykonuje przewozy komunikacji miejskiej na terenie Pszowa i Rydułtów;
- prywatni przewoźnicy obsługujący komunikację regionalną.

Ponadto podkreślić należy, iż od 1 stycznia 2013 r. Miasto Wodzisław stało się organizatorem komunikacji miejskiej na terenie Wodzisławia Śląskiego.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

Z uwagi na powyższą różnorodność, głównym kierunkiem rozwoju transportu jest integracja komunikacji. Pozwoli to na kompleksowe dotarcie do mieszkańców i uczyni transport publiczny przyjaznym dla obywatela.

Zintegrowanie komunikacji powinno polegać przede wszystkim na:

- zintegrowaniu sieci komunikacyjnej,
- zintegrowaniu rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- wprowadzeniu jednego biletu elektronicznego dla wszystkich rodzajów komunikacji publicznej (autobusowej) na terenie powiatu niezależnie od tego, jaka jednostka jest organizatorem (przy zachowaniu odrębnych dla każdego organizatora cen biletów),
- utworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- obniżeniu kosztów komunikacji i obniżeniu cen biletów.

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu wodzisławskiego, będące przedmiotem opracowania niniejszego „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” pozwoliły w konsekwencji na określenie podstaw, które pozwolą na prowadzenie, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie powiat wodzisławski.

Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” może podlegać aktualizacji w przypadku opublikowania planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego, a także w wyniku 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 konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich przewoźników, a także konieczność poprawy oznakowania istniejących przystanków (uzupełnienie brakujących znaków drogowych). Z kolei najpilniejszym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków lub budowa zatok autobusowych w szczególności w tych miejscach, które obecnie są niebezpieczne dla pasażerów, a osobom z ograniczeniami ruchowymi wręcz uniemożliwiają korzystanie z komunikacji.

W następnych etapach należy doprowadzić do zniesienia barier architektonicznych w miejscach, w których obecnie dostęp do transportu zbiorowego jest utrudniony. Etap ten powinien być cały czas monitorowany, w szczególności podczas przeprowadzania modernizacji dróg. Bardzo istotna może być tutaj współpraca samorządu z sektorem prywatnym. Podmioty gospodarcze budujące stacje benzynowe, domy handlowe, budynki biurowe, budynki mieszkalne, parkingi czy inne obiekty użyteczności publicznej, powinny partycypować w modernizacji i budowie infrastruktury drogowej przy tych obiektach, usprawniającej ich obsługę – mogą to być odcinki dróg i połączeń z istniejącymi drogami, skrzyżowania z wyposażeniem technicznym lub miejsca postojowe i manewrowe oraz także przystanki transportu publicznego wraz z wyposażeniem. Rozwiązania takie powinny obligatoryjnie wynikać z projektów budowlanych. Powinna to być infrastruktura drogowa służąca budowanym obiektom nie tylko bezpośrednio, ale także w pewnych od nich odległościach.

Z kolei w celu usprawnienia obsługi pasażerów należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd lub zastosować system SMS-owego zakupu biletu.

W przewozach powiatowych należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Obecnie brak takiej usługi

jest zastanawiający. Poprawiłaby ona sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

W dalszej perspektywie, po realizacji ww. zadań, dla uatrakcyjnienia podróży komunikacją publiczną, należy wdrożyć 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 rozważyć zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (spełniającym najwyższe normy emisji spalin – Euro 5 oraz w przyszłości Euro 6) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy realizował takim taborzem. 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. Można tutaj również rozważyć opłacalność stosowania autobusów z napędem elektrycznym, które już pojawiły się na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb 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 szaleatów znacznie poprawiło odprawę podróżnych, którzy do tej pory spotykali się z bardzo złymi warunkami odprawy. 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. Jak na razie nie zanoszą się na szybką zmianę tego stanu rzeczy. Władze powiatu, jak i miasta powinny wspólnie prowadzić dalsze działania, by w Wodzisławiu Śląskim w pobliżu ul. Targowej powstało rozbudowane centrum przesiadkowe (autobus – pociąg) – poprzez realizację

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

projektu budowy peronu kolejowego. Być może wraz z realizacją tego projektu uda wygospodarować się teren na parking dla autobusów, co uzupełni brakujący element funkcjonalnego dworca autobusowego. W przypadku niezrealizowania projektu centrum przesiadkowego powiat wodzisławski może stać się mało istotnym ośrodkiem ponadlokalnym, co nie będzie sprzyjać jego rozwojowi, a wręcz może się przyczynić się do dalszej utraty jego znaczenia na tle sąsiednich miejscowości.

Jak więc widać przed Powiatem Wodzisławskim jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety lata zaniedbań doprowadziły do degradacji transportu publicznego. Obecnie, by osiągnąć jego zadowalający poziom, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. W niektórych miejscach trzeba praktycznie budować strukturę transportową od podstaw. 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.

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 (Dz. U. nr 117, poz. 684) plan transportowy winien składać się z części tekstowej i części graficznej. Część graficzna powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz 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. Docelowo, po ewentualnym wybudowaniu peronu kolejowego w pobliżu galerii „Karuzela”, taką rolę pełnił będzie dworzec autobusowy Wodzisławiu Śląskim (oznaczony na rysunku jako DA Wodz.).

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”

