



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 28 sierpnia 2015 r.

Poz. 4349

**Uchwała Nr XIII/120/15
Rady Miejskiej w Pszczynie
z dnia 20 sierpnia 2015 r.**

**w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
dla Gminy Pszczyna**

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z późn. zm.), oraz art. 9 ust. 3, w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.)

Rada Miejska w Pszczynie uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Gminy Pszczyna, zwany dalej "planem transportowym", stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Pszczyny.

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

Przewodniczący Rady

Leszek Szczotka

Załącznik do Uchwały Nr XIII/120/15
Rady Miejskiej w Pszczynie
z dnia 20 sierpnia 2015 r.



**„PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY PSZCZYNA”**

Opracował:
mgr inż. Damian KNURA

MAJ 2014

SPIS TREŚCI:**I. CZĘŚĆ TEKSTOWA**

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla gminy Pszczyna	5
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	9
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	10
4. Charakterystyka gminy Pszczyna	14
4.1. Transport publiczny i jego problemy	14
4.2. Położenie geograficzne	15
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	17
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	19
4.5. Struktura demograficzna	21
4.6. Komunikacja indywidualna	23
4.7. Komunikacja publiczna	25
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	27
4.7.2. Infrastruktura drogowa	27
4.7.2.1. Dworce autobusowe	27
4.7.2.2. Przystanki autobusowe z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych	27
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)	34
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	41
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	41
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	43
5.3. Plan zagospodarowania gminy Pszczyna	46
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	47
6.1. Analiza danych przekazanych przez jednostki oświatowe	48
6.2. Analiza danych przekazanych przez podmioty wykonujące regularny zarobkowy przewóz osób na terenie gminy Pszczyna.	55
6.3. Analiza zachowań i preferencji pasażerów na podstawie badań ankietowych mieszkańców gminy Pszczyna.	60
6.4. Prognozy potrzeb przewozowych	75
7. Sieć komunikacyjna gminy Pszczyna	79
7.1. Linia nr U241005/1 Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Wielką	80
7.2. Linia nr U241005/2 Studzionka – Studzionka przez Brzeźce, Wisłę Wielką.	82
7.3. Linia nr U421005/3 Studzionka – Studzionka przez Wisłę Wielką	84
7.4. Linia nr U241005/4 Pszczyna – Studzienice przez Jankowice	85
7.5. Linia nr U241005/5 Pszczyna – Ćwiklice przez Rudołtowiec	86
7.6. Linia nr U241005/6 Pszczyna – Pszczyna przez Porębę	87

7.7. Linia nr U241005/7 Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek .	
	89
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	90
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	94
10. Zasady organizacji rynku przewozów	96
11. Standardy usług przewozowych	98
12. System informacji dla pasażerów	100
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	105
14. Podsumowanie	109
II. CZĘŚĆ GRAFICZNA	
1. Plan sieci komunikacyjnej – gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Pszczyna.	113

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie gminy Pszczyna został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13 ze zmianami) 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 – Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684).

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 gminy, które zostało określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji na terenie gminy. Gminne 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 gminie Pszczyna 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 prowadził między innymi największy przewoźnik na rynku przewozów w gminie - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Pszczynie Sp. z o.o. Obecnie przewoźnik ten wykonuje niewielką ilość kursów związaną

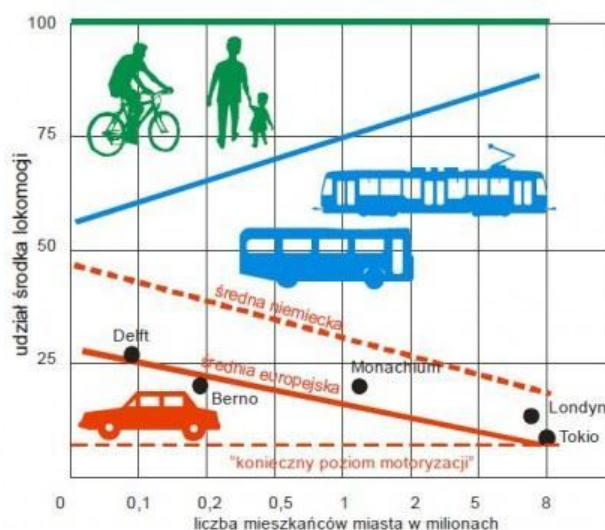
głównie z dowozem dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych na terenie gminy. Pozostałe przewozy regularne obejmujące swym zasięgiem także miejscowości gminy Pszczyna są obsługiwane przez kilku przewoźników, w przeważającej większości taborem typu „bus” należącym do małych, kilkuosobowych firm prywatnych.

Głównym zadaniem organizatora jest odbudowa zaufania do transportu zbiorowego, co będzie w głównej mierze zależę od przejrzystej i sprawnej realizacji tych zadań przez samorząd gminy.

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.

Analizując wyżej wymienione cele należy wspomnieć, iż spadek poziomu motoryzacji, a zwłaszcza zmiana zachowań komunikacyjnych wyrażana odsetkiem podróży dokonywanych środkiem lokomocji (ang. *modal share*) w Europie Zachodniej była możliwa dzięki systemowi transportu publicznego wysokiej jakości.

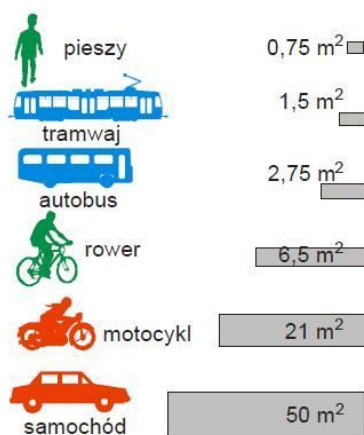


Liczba mieszkańców miasta w milionach, a podział zadań transportowych.

źródło: Collin, H. J. (1990): „*Integration des ruhenden Verkehrs in die Verkehrsentwicklungsplanung*”

Zmiana zachowań transportowych stanowi zamierzony cel polityki transportowej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Jej cele współbrzmia z innymi politykami sektorowymi. Z polityką zdrowotną wspólnym mianownikiem jest, zwiększenie wysiłku fizycznego, choćby związanego z koniecznością przejścia stu metrów na przystanek, dzięki któremu podnosi się sprawność fizyczną, a także wzrasta odporność na choroby. Z polityką ochrony środowiska łączy się kwestia redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Z polityką ochrony zabytków powiązana jest poprzez wprowadzanie nowej jakości przestrzeni obszarów śródmiejskich. Z polityką przestrzenną łączy ją wzrost wartości nieruchomości na obszarach, które uzyskują szybkie połączenie komunikacją publiczną, czy też poprzez efektywniejsze wykorzystanie ograniczonego dobra, jakim jest przestrzeń miejska. Na politykę rozwoju lokalnego transportu publicznego wpływa poprzez możliwość optymalizacji kosztów ponoszonych przez

gminy – zapewnia się mobilność mieszkańcom w zdecydowanie tańszy sposób, niż poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej.



Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.

źródło: Botma H., Papendrecht H. (1991): „Traffic Operation of Bicycle Traffic”, *Transportation Research Record*,

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

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;

- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;

- przewidywane finansowanie usług przewozowych;

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;

- zasady organizacji rynku przewozów;

- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;

- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przy 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 oraz powiatu w zakresie linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich;

- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji pasażerskiej w gminie Pszczyna;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną gminy Pszczyna;
- dane z urzędu miejskiego, urzędu pracy, szkół i innych instytucji;
- publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe:
 - 1) Gminy Pszczyna: www.pszczyna.pl
 - 2) Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl
 - 3) Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: www.sejm.gov.pl

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie gminnym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze gminy Pszczyna wykonywać ma **Burmistrz Pszczyny**.

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 połączenia komunikacji gminnej w obszarze następujących miejscowości gminy Pszczyna:

- Pszczyna,
- Czarków,
- Piasek,
- Brzeźce,
- Poręba,
- Jankowice,
- Studzienice,
- Ćwiklice,
- Rudółtowice,
- Łąka,
- Wisła Wielka,
- Wisła Mała,
- Studzionka.

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze miejscowości objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Pszczyna, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów.

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

Sieć ta ma zapewnić połączenia komunikacyjne w ramach linii gminnych z uwzględnieniem następujących zadań:

- - dostępność do usług transportu publicznego pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy i miastem Pszczyna – siedzibą gminy, 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 gminy;
- - 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 gminnych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszone plany transportowe wyższych szczebli tj. starosty oraz marszałka województwa. Jednakże, z uwagi na fakt, iż plany wyższych szczebli nie zostały jeszcze ogłoszone, w niniejszym opracowaniu przedstawiono tylko najważniejsze założenia projektów planów: Marszałka Województwa Śląskiego i Starosty Pszczyńskiego dotyczące obszaru gminy Pszczyna.

Podstawowym działaniem podejmowanym przez organizatora komunikacji wojewódzkiej - Województwo Śląskie w okresie lat 2014 – 2020 będzie stabilizacja oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich. W ciągu ostatnich kilku lat, w których oferta przewozowa była zmieniana, często co kilka miesięcy, dał się zauważyć poważny spadek zaufania do kolei, jako stabilnego środka transportu. Brak pewności co do utrzymania takiej samej oferty przez dłuższy czas spowodował, że podróżni, nie mogąc np. zaplanować zakupu biletów okresowych, wybierali inne środki transportu (zbiorowego lub indywidualnego). Podstawą przywrócenia zaufania do kolei, a tym samym powrotu podróżnych do kolei (przede wszystkim tych regularnie odbywających podróże, np. do szkoły, pracy) jest ustabilizowanie oferty na okres przynajmniej 2 – 3 lat. Tylko taka oferta pozwoli na stopniową odbudowę przewozów pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii), może nie tylko zahamować odpływ pasażerów, ale spowodować stopniowe przyciąganie podróżujących innymi środkami transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania odpowiednich zachęt taryfowych, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych, nawet bez zwiększania ilości połączeń, będzie systematycznie rosła. Jest to niezbędny element działań na rzecz zatrzymania negatywnych tendencji w transporcie kolejowym. Stabilizacja oferty przewozowej przy jednoczesnym podejmowaniu działań na rzecz modernizacji taboru lub jego wymiany pozwoli na stopniowe podnoszenie standardu oferowanych usług.

Innymi działaniami wspierającymi utrzymanie i zwiększenie roli transportu kolejowego będzie organizacja i budowa w ramach narzędzia ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020. Budowa węzłów przesiadkowych w rejonie stacji kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie dworców i przystanków kolejowych zwiększająca dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością (realizowanych przez spółkę PKP PLK lub PKP S.A.), zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, możliwości wprowadzenia integracji organizacyjnej (czasowej i taryfowej) to elementy wpływające także na stabilizację, a następnie podniesienie znaczenia transportu kolejowego w obszarze województwa śląskiego.

Połączenia autobusowe w obszarze województwa śląskiego charakteryzują się bogatą ofertą przewozową. Przewozy w ramach transportu zbiorowego, wykonywanego w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów, realizowane są na ponad 500 liniach autobusowych. Oprócz wyżej wymienionych linii komunikacji zbiorowej, na sieci drogowej województwa śląskiego realizowane są pasażerskie przewozy w ramach przewozów powiatowych i przewozów gminnych oraz przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Siatka połączeń autobusowych zapewnia bardzo dobrą dostępność przestrzenną do tego środka transportu oraz dobrą jego częstotliwość, a transport autobusowy w obszarze województwa śląskiego realizuje ponad 20% pracy przewozowej w transporcie osób.

Uwzględniając kierunki działań określone w dokumentach strategicznych oraz zasady tworzenia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (dążenie do minimalizacji wykorzystania środków

transportu szkodliwych dla środowiska), biorąc także pod uwagę rozwój infrastruktury transportowej i możliwości finansowe województwa śląskiego, zdefiniowano, iż w latach 2014 – 2020 podstawowym działaniem w zakresie transportu użyteczności publicznej jest stabilizacja kolejowej oferty przewozowej i zminimalizowanie odpływu pasażerów z transportu kolejowego.

Dlatego też w latach 2014 – 2020 założono utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014.

Sieć połączeń kolejowych ujętych w projekcie planu transportowego dla województwa śląskiego obejmujących obszar gminy Pszczyna przedstawia się następująco:

1. Katowice - Tychy - Pszczyna - Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała - Żywiec -Zwardoń;
2. Pszczyna - Skoczów - Ustroń Zdrój - Wisła Uzdrowisko - Wisła Głębcze;
3. Pszczyna - Żory – Rybnik.

Należy podkreślić, iż projekt planu transportowego województwa śląskiego nie przewiduje tworzenia głównego węzła przesiadkowego w gminie Pszczyna.

Projekt „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego” obejmuje 5 linii tworzących sieć komunikacyjną obejmującą połączenia miasta Pszczyna – siedziby powiatu z miejscowościami będącymi siedzibami wszystkich gmin tworzących powiat pszczyński. Z uwagi na fakt, iż wszystkie linie powiatowych przewozów użyteczności publicznej rozpoczynają swój bieg w Pszczynie, część sieci obejmuje także obszar gminy Pszczyna. W wyniku szczegółowej analizy przebiegu poszczególnych linii stwierdzono, iż obejmują one swoim przebiegiem także miejscowości tworzące gminę Pszczyna zapewniając połączenia komunikacyjne w kierunku Pszczyny.

- Linia powiatowa relacji U/2410/1 Pszczyna - Pawłowice przez Porębę, Brzeźce i Studzionkę przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej w relacjach: Studzionka, Brzeźce, Poręba – Pszczyna.
- Linia U2410/2 relacji Pszczyna – Suszec przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej dla osiedla Stara Wieś.
- Linia U2410/3 relacji Pszczyna – Miedzna przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej w relacji: Ćwiklice – Pszczyna.
- Linia U2410/5 relacji Pszczyna – Kobiór przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej w relacji: Piasek – Pszczyna.

Przebieg linii tworzących sieć komunikacji powiatowej jest ściśle związany z koniecznością wyprowadzenia tych linii do gmin sąsiadujących z gminą Pszczyna. Linie te rozchodzą się promieniście od centrum Pszczyny w kierunku wszystkich pięciu gmin ościennych obejmując swym zasięgiem osiedla leżące wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz miejscowości gminy Pszczyna leżące przy trasach prowadzących do poszczególnych gmin.

Analizując kształt sieci komunikacyjnej powiatowych linii użyteczności publicznej należy podkreślić, iż organizacja komunikacji proponowana przez Starostę Pszczyńskiego częściowo będzie także realizować zadania komunikacji gminnej, jednak nie zapewni kompleksowej realizacji tego zadania dla całej gminy Pszczyna. W związku z powyższym niniejszy plan powinien uzupełniać sieć połączeń proponowaną w planach transportowych wyższych szczebli tak, aby w pełni zaspokoić potrzeby przewozowe ogółu mieszkańców gminy Pszczyna.

Transport publiczny wykonywany na terenie gminy Pszczyna w ramach komunikacji gminnej powinien być traktowany jako uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej w ramach komunikacji powiatowej. Zuwagi na fakt, iż gmina zobowiązana jest do finansowania komunikacji zbiorowej użyteczności publicznej na swoim terenie proponuje się zawarcie właściwego porozumienia z jednostką powiatową dotyczącego współfinansowania realizacji przewozów gminnych w ramach linii powiatowych. Działanie takie pozwoli na uniknięcie konieczności uruchamiania dodatkowej komunikacji gminnej dublującej się na terenie gminy z komunikacją powiatową.

4. Charakterystyka gminy Pszczyna

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. Dopelnieniem 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 gminnych przewozów pasażerskich) był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

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

Gmina Pszczyna, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprostą potrzebom przewozowym mieszkańców wszystkich miejscowości gminy w ramach połączeń gminnych, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu gminy 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

Gmina Pszczyna zajmująca powierzchnię 174 km² położona jest w województwie Śląskim, w obrębie makroregionu Kotliny Oświęcimskiej i mezoregionu Równiny Pszczyńskiej. Równina Pszczyńska to część Kotliny Oświęcimskiej usytuowana pomiędzy Doliną Górnej Wisły i Wyżyną Katowicką. Jest to równina piaszczysta zajęta w znacznej części przez bór sosnowy (Lasy Pszczyńskie). Obszar gminy zlokalizowany jest w obrębie Doliny Wisły w powiecie pszczyńskim, do którego należą także gminy: Goczałkowice – Zdrój (granicy z gminą Pszczyna od południa), Kobiór (od północy), Miedźna (od wschodu), Pawłowice (od zachodu) oraz gmina Suszec (od północnego – zachodu). Gminę Pszczyna tworzą miasto Pszczyna oraz sołectwa: Brzeźce, Czarków, Ćwiklice, Jankowice, Łąka, Poręba, Piasek, Rudołtowice, Studzienice, Studzionka, Wisła Mała i Wisła Wielka. Przez gminę przebiegają południkowo ważne szlaki komunikacyjne tj. linia kolejowa (relacji Warszawa – Katowice – Bielsko–Biała oraz połączenie z Żorami i Rybnikiem) oraz droga szybkiego ruchu DK1. Obecność drogi krajowej nr 1 zapewnia Pszczynie połączenie z autostradą A4. Drogi wojewódzkie nr 931, 933 i 935 zapewniają połączenie z autostradą A1, która jest głównym

ciągami komunikacyjnymi północ – południe (Gdańsk – Warszawa – Katowice – Rybnik – granica państwa w Gorzycach).

Obszar zamieszkiwany jest przez 50689 mieszkańców (gęstość zaludnienia wynosi 291 osób/km²).



Gmina Pszczyna na tle powiatu pszczyńskiego



Podział administracyjny gminy Pszczyna

Gmina Pszczyna posiada sprzyjające warunki dla rozwoju gospodarczego. Jej atutami są przede wszystkim: położenie geograficzne i dostępność komunikacyjna, walory przyrodnicze oraz duża ilość terenów przystosowanych do rozwijania różnych typów działalności: handlowej, wypoczynkowo - rekreacyjnej, uzdrowiskowej, przemysłowej i transportu. Stolicą gminy, pełniącą funkcję usługowo-przemysłową jest Pszczyna, będąca 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 drogi krajowej nr 1, wyróżnia gminę na tle całego regionu pszczyńskiego, jako miejsce atrakcyjne

dla inwestycji. Główną rolę w gospodarce gminy odgrywa rolnictwo (56 % powierzchni gminy stanowią użytki rolne) oraz handel i usługi.

Położenie geograficzne gminy oraz poszczególnych jej miejscowości ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Gmina Pszczyna, 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

W gminie Pszczyna największe znaczenie komunikacyjne mają następujące drogi:

- krajowa: DK 1,
- wojewódzkie:

Lp.	Numer drogi	Relacja drogi	Droga/odcinek
1.	DW 931	Bieruń Stary - Pszczyna	od DK 1 do granicy gminy Pszczyna w kierunku Bierunia
2.	DW 933	Chrzanów - Rzuchów	od granicy gminy z gminą Pawłowice do granicy gminy z gminą Miedzna
3.	DW 935	Pszczyna - Racibórz	od granicy z gminą Suszec do DK1
4.	DW 939	Pszczyna - Strumień	od skrzyżowania z DW 933 w Pszczynie do granicy powiatu (gmina Goczałkowice-Zdrój)

Połączenia komunikacyjne realizowane są również za pomocą sieci dróg powiatowych i gminnych.

Wykaz dróg powiatowych gminy Pszczyna:

1. S4127 tj. ul. Szewczyka w Jankowicach i Studzienicach;
2. S4132 tj. ul. Kombatantów w Ćwiklicach;
3. S4123 tj. ul. Słowackiego i Dworcowa w Piasku;
4. S4130 tj. ul. Złote Łany, Kasztanowa w Jankowicach;
5. S4131 tj. ul. Złote Łany, Zacisze i Grzybowa w Jankowicach i Ćwiklicach;
6. S4124 tj. ul. Studzienicka i Kosów w Piasku i Studzienicach;
7. S4118 tj. ul. Spokojna w Ćwiklicach;
8. S4145 tj. ul. Wycecha w Rudołtowicach;
9. S4143 tj. ul. Tetmajera, Goli i Łącka Grobla w Łące;
10. S4142 tj. ul. Gerberów i Wiejska w Pszczynie i Łące;
11. S4149 tj. ul. Hallera w Pszczynie;
12. S4110 tj. ul. Łączna w Brzeźcach;
13. S4149 tj. ul. Świerczewskiego w Porębie;
14. S4109 tj. ul. Hodowców i Pokoju w Wiśle Wielkiej i Brzeźcach;
15. S4126 – S4125 tj. ul. Katowicka w Piasku i Pszczynie;

16. S4122 tj. ul. Powstańców Śląskich w Czarkowie;
17. S4128 tj. ul. Zawadzkiego w Ćwiklicach i Rudołtowicach;
18. S4112 tj. ul. Zdrojowa w Pszczynie;
19. S4119 tj. ul. Szymanowskiego, Chopina i Bieruńska w Pszczynie;
20. S4111 tj. ul. Kopernika i Sznelowiec w Pszczynie;
21. S4120 tj. ul. Staromiejska w Pszczynie;
22. S4103 tj. ul. Pawia i Jedności w Wiśle Małej i Studzionce;
23. S4121 tj. ul. Żorska, Batalionów Chłopskich w Pszczynie i Czarkowie.

Długości dróg gminnych w poszczególnych sołectwach (wartości przybliżone):

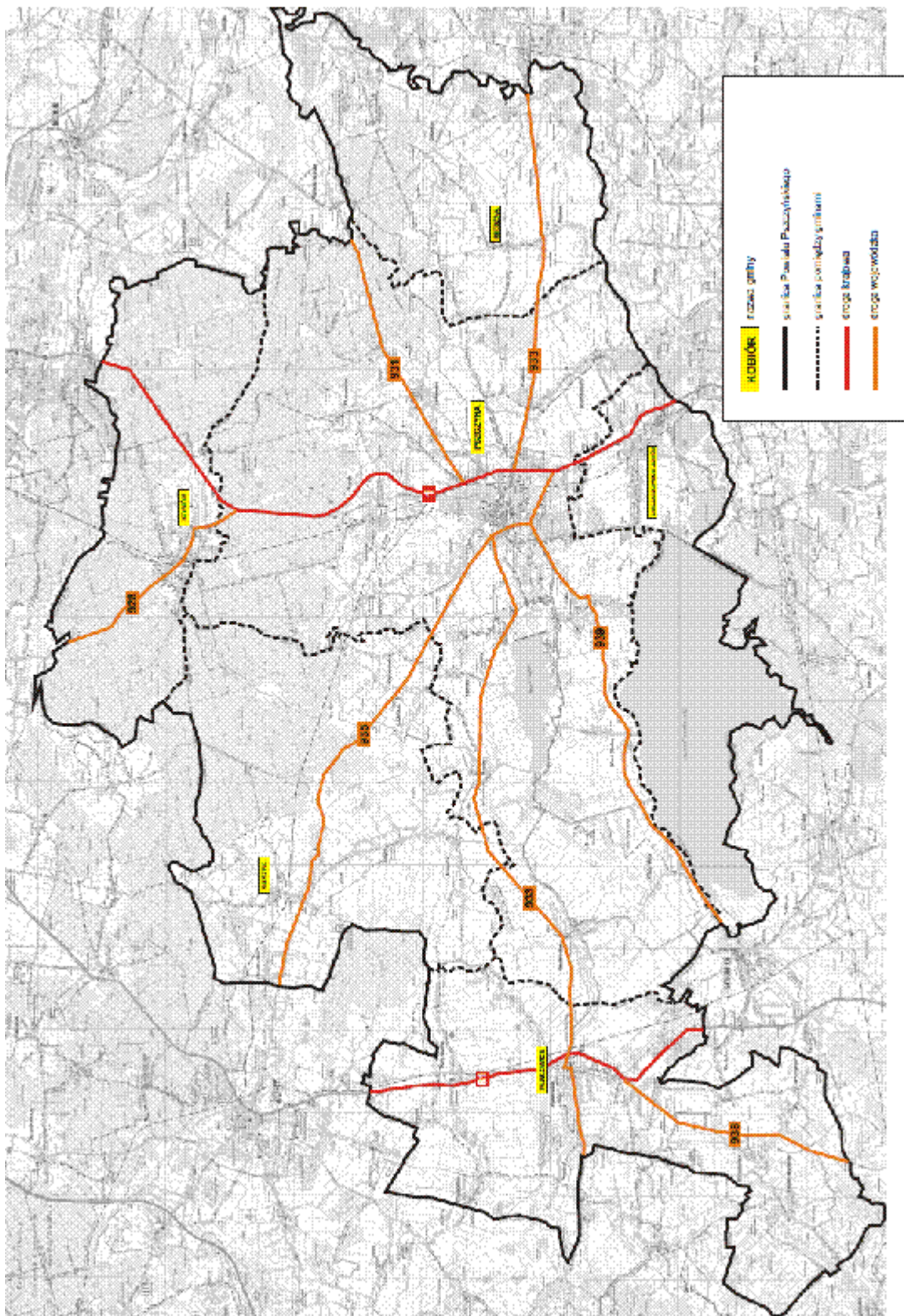
1. Czarków - 12,6 km;
2. Wiśła Wielka - 8,52 km;
3. Wiśła Mała - 7,6 km;
4. Jankowice - 17,03 km;
5. Studzienice - 8,4 km;
6. Piasek - 15,27 km;
7. Łąka - 21,7 km;
8. Poręba - 6,62 km;
9. Rudołtowice - 8,0 km;
10. Brzeźce - 7,34 km;
11. Ćwiklice - 12,5 km.

Drogi gminne i wewnętrzne na terenie miasta Pszczyna:

1. Osiedle Kępa - 1,34 km;
2. Osiedle Daszyńskiego - 8,4 km;
3. Osiedle Piłsudskiego - 4,3 km;
4. Osiedle Kolonia Jasna - 7,3 km;
5. Osiedle Podstarzyniec i Polne domy - 7,9 km;
7. Osiedle Powstańców Śląskich - 8,8 km;
8. Śródmieście - 0,15 km;
9. Stara Wieś - 24,8 km.

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

Powiązania dróg komunalnych w gminie Pszczyna na tle powiatu pszczyńskiego



4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza

Na terenie gminy Pszczyna tylko miasto Pszczyna jest lokalnym ośrodkiem gospodarczym i handlowym, posiadającym długoletnie tradycje w przemyśle maszynowym. Pozostała część gminy związana jest głównie z przetwórstwem rolno-spożywczym oraz turystyką i rekreacją wynikającą z położenia gminy nad Zalewem Goczałkowickim.

Według danych GUS (stan na 31.12.2013 r.) w gminie zarejestrowanych było 6343 jednostek gospodarczych, z czego sektor prywatny reprezentuje 6225 podmiotów, a sektor publiczny jedynie 118 podmiotów. Liczba podmiotów gospodarczych na terenie gminy Pszczyna stale rośnie. Wzrasta głównie

ilość podmiotów w sektorze prywatnym, w sektorze publicznym zaobserwowano spadek ilości podmiotów. Podmioty działające w sektorze publicznym stanowią jedynie ok. 2 % ogólnej liczby podmiotów, a największe znaczenie odgrywają państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego (94). W sektorze prywatnym największą rolę odgrywają osoby fizyczne prowadzące własną działalność gospodarczą (4799), spółki prawa handlowego (549) oraz stowarzyszenia i organizacje społeczne (111). Zdecydowaną większość podmiotów gospodarczych stanowią jednak osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W 2013 r. stanowiły one 76 % wszystkich podmiotów.

Na terenie gminy Pszczyna prowadzona jest działalność gospodarcza praktycznie we wszystkich istniejących branżach (wg sekcji PKD). Najwięcej podmiotów gospodarczych (1639) prowadzi działalność w obszarze sekcji G (Handel hurtowy i detaliczny). Znacząca ilość podmiotów gospodarczych (1293) prowadzi działalność w sekcji F (Budownictwo).

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (5980 podmiotów, co stanowi 94 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 305 podmiotów gospodarczych, co stanowi 4,8 %, 55 podmiotów zatrudniające od 50-249 pracowników (0,9 %) i 3 podmioty zatrudniające od 250 do 999 pracowników, brak podmiotów zatrudniających powyżej 1000 pracowników.

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu także przełożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców gminy Pszczyna. Problemy związane z upadkiem tradycyjnego przemysłu i obniżeniem pozycji miasta w województwie śląskiego generują negatywne procesy społeczne i gospodarcze. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie są w stanie zrekomensować utraty dotychczasowych miejsc pracy. Ponadlokalne funkcje miasta uległy znacznemu zredukowaniu. W oczach mieszkańców atrakcyjność Pszczyny w regionie w stosunku do atrakcyjności innych pobliskich ośrodków gospodarczych stale spada.

Struktura bezrobocia

Bezrobocie zarówno istniejące, jak również te, które może pojawić się w przyszłości 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.

Poziom bezrobocia w gminie Pszczyna na koniec lutego 2014 r. kształtował się na poziomie 1890 osób (dane Powiatowego Urzędu Pracy w Pszczynie).

Na podstawie statystyk prowadzonych przez Powiatowy Urząd Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety (54 %),
- bezrobociem dotknięte są osoby młode w wieku nie przekraczającym 30 lat (a więc w okresie pełnej zdolności do pracy) oraz osoby w wieku powyżej 50 lat (łącznie 42 %).
- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią 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 gminy.

4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia gminy Pszczyna wynosi 174,14 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 50689 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 291 osób/km².

Liczba ludności w gminie w latach 2004 – 2013 kształtowała się na następującym poziomie:

Ludność w gminie Pszczyna	
<i>Lata</i>	<i>Liczba osób</i>
2004	49576
2005	49831
2006	50060
2007	50062
2008	50161
2009	50277
2010	50457
2011	50547
2013	50665



Ludność z podziałem na grupy wiekowe (stan na 02.04.2014 r.):

Miejscowości	Grupy wiekowe												
	0-5	6-12	13-15	16-18	19-24	25-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	+91
Pszczyna	1516	1653	708	710	1819	2490	4029	3180	3718	2848	1818	718	76
Czarków	161	188	68	86	215	220	334	286	285	150	68	56	4
Piasek	246	280	121	119	243	322	577	418	477	330	196	84	10
Brzeźce	87	121	41	40	72	118	203	120	151	101	54	22	5
Poręba	74	81	28	47	100	111	146	146	149	60	61	25	1
Jankowice	251	296	125	99	219	296	503	409	346	229	152	68	10
Studzienice	143	172	56	88	158	192	291	251	250	134	83	39	4
Ćwiklice	187	194	105	86	214	288	460	398	429	230	170	68	6
Rudołtowice	71	104	41	42	72	116	183	155	153	115	65	25	4
Łąka	231	234	90	105	261	297	479	409	414	239	160	64	7
Wisła Wielka	137	170	86	93	229	225	323	303	311	181	121	61	6
Wisła Mała	107	107	50	52	115	144	191	170	177	95	79	30	7
Studzionka	158	173	94	96	210	224	334	329	270	213	140	49	3
Razem	3369	3773	1613	1663	3927	5043	8053	6574	7130	4925	3167	1309	143

Osoby najczęściej korzystające z komunikacji publicznej to dzieci i młodzież w wieku od 7-18 lat oraz osoby starsze w wieku 61-70 lat. Na podstawie powyższych danych grupy te liczą odpowiednio 7049 oraz 4925 osób

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.

Na terenie gminy Pszczyna gęstość zaludnienia kształtuje się na następującym poziomie:

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Pszczyna	25283	22,26	1136
Czarków	2121	17,49	121
Piasek	3423	12,31	278
Brzeźce	1135	7,49	152
Poręba	1029	8,43	121
Jankowice	3003	24,65	122
Studzienice	1861	8,14	229
Ćwiklice	2835	14,37	197
Rudoltowice	1146	7,27	158
Ląka	2990	11,79	254
Wisła Wielka	2246	9,21	244
Wisła Mała	1324	7,61	174
Studzionka	2293	23,12	99
Ogółem gmina	50689	174,14	291

Na terenach wiejskich najmniejsze zagęszczenie ludności występuje w Studzionce, natomiast największe w miejscowości Piasek. Analizując natomiast obszar całej gminy największe zagęszczenie ludności notowane jest w mieście Pszczyna.

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. Fakt ten zostanie wzięty pod uwagę podczas propozycji lokalizacji przystanków autobusowych w dalszej części opracowania.

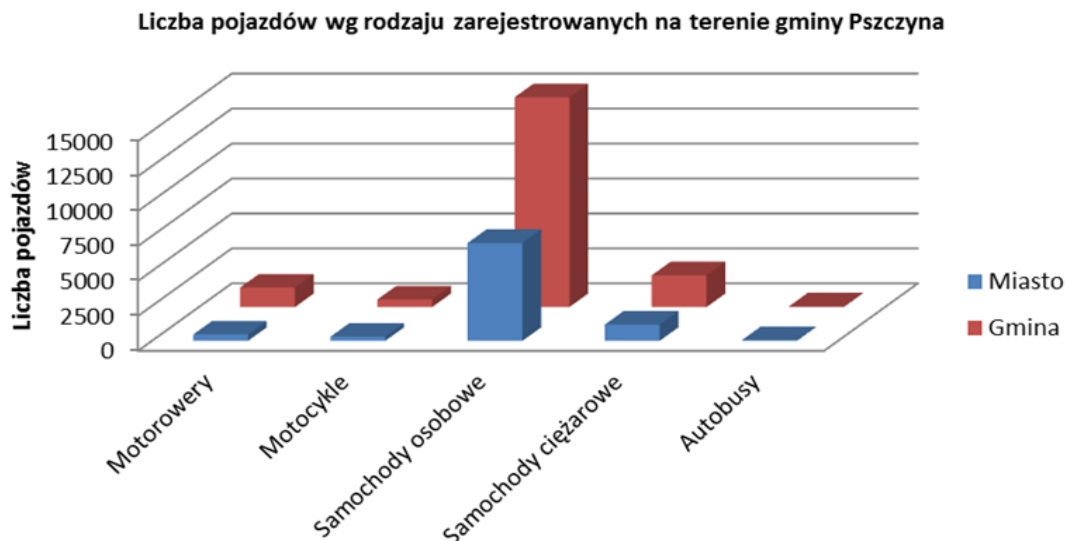
4.6. Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w gminie Pszczyna na dzień 30.09.2013 r. przedstawiał się następująco:

1. Zarejestrowane wybrane rodzaje pojazdów mechanicznych (na podstawie danych uzyskanych z Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Pszczynie):

Lp.	Rodzaj pojazdu	Pszczyna		
		Gmina	Miasto	Suma
1.	Motorowery	1397	452	1849
2.	Motocykle	542	293	835
3.	Samochody osobowe	15504	6999	22503

4.	Samochody ciężarowe	2271	1162	3433
5.	w tym: DMC < 3500 kg	1920	1039	2959
6.	Autobusy	49	55	104



2. Liczba pojazdów przypadająca na 1000 mieszkańców kształtuje się następująco:

- motocykle i motorowery: 52 pojazdy / 1000 mieszkańców,
- samochody osobowe: 441 pojazdów / 1000 mieszkańców,
- autobusy: 2 pojazdy / 1000 mieszkańców.

Analizując dane dotyczące liczby pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców stwierdzono, iż wskaźnik motoryzacji kształtuje się na wysokim poziomie. Należy także zauważyć, iż stale rośnie liczba samochodów osobowych rejestrowanych w gminie Pszczyna. Wyraźnie daje się również zauważyć wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów. Trend ten pokazuje, iż mieszkańcy gminy preferują indywidualne środki transportu.

Trzeba jednakże pamiętać, że 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 da gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy w gminie.

4.7. Komunikacja publiczna

Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w gminie Pszczyna możemy podzielić na:

□ 1) komunikację regionalną i międzyregionalną: połączenia gminy Pszczyna z miastami w województwie śląskim oraz z miastami spoza województwa śląskiego:

- Rybnik – Zakopane,
- Świdnica – Zakopane,
- Rybnik – Krosno,
- Wisła – Jastrzębia Góra (sezonowa),

- Racibórz – Kraków,
 - 2) komunikację lokalną: linie komunikacyjne w granicach gminy oraz wykraczające częściowo do gmin ościennych:
 1. Józef Bednarek, linia Pszczyna – Pawłowice,
 2. Zbigniew Czech, linie:
 - Rudziczka – Pszczyna,
 - Pszczyna – Żory,
 3. Zdzisław Lenart, linia: Pszczyna – Wola,
 4. Andrzej i Krzysztof Pudełko A.K. TRANS, linie:
 - Pszczyna – Wola,
 - Piasek – Pszczyna,
 5. Zenon Samol, linia: Pszczyna – Strumień,
 6. Bogdan Tworuszka, linia: Pszczyna – Tychy,
 7. Marek Ogrodzki, linia: Pszczyna – Czechowice-Dziedzice,
 8. Bożena Smółka, linia: Pszczyna – Jawiszowice (linia wykracza poza granicę województwa śląskiego – powiat oświęcimski, jednakże obsługuje przystanki jak komunikacja lokalna),
 9. PKS i S Oświęcim S.A., linia:
 - Pszczyna – Bieruń,
 10. PKS w Pszczynie Sp. z o.o. linie: (tylko przewozy szkolne)
 - Studzionka – Studzionka przez Wisła Wielką, Brzeźce
 - Studzionka – Studzionka przez Wisła Wielką, Wisła Małą
 - Ćwiklice – Pszczyna przez Rudawki, Dębinę, Rudoltowyce
 - Pszczyna – Pszczyna przez Porębę,
 - Pszczyna Stara Wieś – Pszczyna przez Porębę,
 - Pszczyna – Pszczyna przez Piasek,
 - Pszczyna Stara Wieś – Pszczyna przez Piasek,
 - Pszczyna Stara Wieś – Pszczyna przez Czarków, Piasek,
 - Pszczyna Stara Wieś – Pszczyna przez Piasek, Czarków,
 - Pszczyna – Pszczyna przez Piasek, Stara Wieś
 - Pszczyna – Pszczyna Stara Wieś przez Piasek,
 - Pszczyna – Pszczyna Stara Wieś przez Czarków,
 - Pszczyna – Czarków,
 - Pszczyna – Ćwiklice,
 - Pszczyna – Ćwiklice,
 - Pszczyna – Studzienice przez Jankowice,
 - Pszczyna – Studzienice przez Jankowice,
 - Pszczyna – Studzienice przez Jankowice,
 - Pszczyna – Pszczyna przez Łąkę,
 - Pszczyna – Pszczyna przez Łąkę,

- Studzionka – Studzionka przez Wisła Wielką, Wisła Małą, Brzeźce.

Analizując powyższe można stwierdzić, iż rynek przewozowy na obszarze gminy Pszczyna jest mocno rozdrobniony (nie mamy tutaj do czynienia z podmiotem, który odgrywa rolę dominującą i obsługuje większą część gminy). Sytuacja taka jest niekomfortowa dla pasażerów, gdyż każdy z przewoźników stosuje własne taryfy oraz systemy biletowe, co utrudnia przemieszczanie się po obszarze gminy (konieczność przesiadek oraz nabywania biletów u każdego przewoźnika osobno).

Ponadto podkreślić należy, iż komunikacja gminna związana jest tylko i wyłącznie z dowozem dzieci do szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych, a więc kursy obejmują tylko wybrane tereny gminy i wykonywane są wyłącznie w dni nauki szkolnej w godzinach porannych i popołudniowych. Sytuacja taka jest niekomfortowa dla pasażerów, ponieważ nie zapewnia się powszechnego, bieżącego oraz nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych ogółu mieszkańców gminy. Dodatkowo każdy z przewoźników stosuje własne taryfy oraz systemy biletowe, co utrudnia przemieszczanie się po obszarze gminy (konieczność przesiadek oraz nabywania biletów u każdego przewoźnika osobno).

4.7.1. Infrastruktura kolejowa

Pszczyna stanowi stację węzłową, przez którą przebiega linia kolejowa nr 139 Katowice – Zwardoń – Skalite oraz linia nr 148 Pszczyna – Rybnik. Stacja obsługuje także ruch dalekobieżny: pociągi do Warszawy, Gdyni i Bielska-Białej oraz pociągi do Wrocławia i Zakopanego. W budynku zabytkowego dworca znajduje się poczekalnia z kasą biletową. Aktualnie trwa remont dworca polegający na dostosowaniu infrastruktury do współczesnych wymogów (kompleksowe odnowienie elewacji i wnętrza, wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań ułatwiających podróżnym korzystanie z obiektu – nowy system informacji, a także dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych). Planowo remont miał się zakończyć do końca 2013 r., lecz termin został przesunięty na początek roku 2014 (źródło: www.pszczyna.naszemiasto.pl).

Pozostałe przystanki i stacje kolejowe są obiektami, które w wyniku restrukturyzacji kolei państwowych zostały znacznie zaniedbane. Obecnie nie spełniają już współczesnych wymogów z zakresu obsługi podróżnych.

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

Obecnie na terenie gminy Pszczyna nie ma dworca autobusowego. Dawny dworzec został sprzedany prywatnemu inwestorowi. Obecnie na jego terenie znajduje się market handlowy. Sytuacja ta spowodowała, że w Pszczynie nie ma miejsca na obsługę pasażerów. Brakuje kas biletowych oraz pomieszczeń socjalnych dla pasażerów i kierowców. Brak jest także placu manewrowego oraz parkingów dla autobusów. Szansą na zmianę tego stanu rzeczy jest fakt, iż samorządy rozpoczęły już działania zmierzające do realizacji zadania polegającego na utworzeniu centrum przesiadkowego w Pszczynie w pobliżu ulic Sokoła oraz Dworcowej. Utworzenie w tym miejscu węzła przesiadkowego wpłynie na promocję miasta, a także będzie istotnym czynnikiem pobudzającym rozwój gospodarczy pobliskiego obszaru.

4.7.2.2. Przystanki autobusowe w gminie Pszczyna z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Ostatnie dane dotyczące liczby osób niepełnosprawnych w Polsce pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego 2011. Według wyników spisu w 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych ogółem wynosiła około 4,7 mln (co stanowi 12,2 % ludności kraju), w tym około 4,2 mln posiadało prawne potwierdzenie faktu niepełnosprawności, a 3,4 mln spośród nich stanowiły osoby w wieku 15 lat i więcej. Według danych Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności przeliczonych

w oparciu o nowe bilanse ludności po spisie z 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych w wieku 16 lat i więcej w latach 2010 – 2012 kształtowała się na wyrównanym poziomie – 3,4 mln osób (dokładnie 3361 tys. w roku 2012). Oznacza to, że 10,8% ludności w wieku 15 lat i więcej posiadało prawne orzeczenie niepełnosprawności. Liczba osób niepełnosprawnych prawnie w wieku produkcyjnym wynosiła średniorocznie 1953 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 2012 roku 28,3 % osób w wieku 15 lat i więcej miało orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności (lub orzeczenie równoważne), 40,9 % tych osób posiadało orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności (lub równoważne) a 30,8 % - 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 wykorzystała 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.

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w gminie Pszczyzna 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 wokół przystanku w takich miejscach rozpościera się trawiaste, bądź gruntowe pobocze, które pozwala uniknąć konieczności oczekiwania na autobus na jezdni, jednakże nie zapewnia właściwego komfortu. Zazwyczaj są to 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, które będą obsługiwane przez gminne przewozy użyteczności publicznej, zlokalizowane na obszarze gminy Pszczyzna.

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Pszczyzna, Sokoła	Sokoła	gminna	III	1
Pszczyzna, Dworcowa Urząd Skarbowy	Dworcowa	powiatowa nr 4111 S	IV	2
Pszczyzna, Katowicka Park	Katowicka 8	powiatowa nr 4125 S	III	3
Pszczyzna, Katowicka szkoła	Katowicka 39	powiatowa nr 4125 S	II	4
Pszczyzna, Cieszyńska	Cieszyńska/Zdrojowa	wojewódzka nr 939	II	5
Pszczyzna, Korfantego szpital	Korfantego	gminna	II	6
Pszczyzna, Bielska	Bielska	wojewódzka nr 933	II	7
Pszczyzna, Żorska park	Żorska 2	wojewódzka nr 933	II	8
Pszczyzna, Wodzisławska	Wodzisławska 1	wojewódzka nr 933	I	9
Pszczyzna, Bażantarnia	Wodzisławska/Słowicza	wojewódzka nr 933	II	10
Pszczyzna, ZUS	Kopernika/ Poniatowskiego	powiatowa nr 4111 S	III	11
Pszczyzna, Hallera	Hallera	powiatowa nr 4149 S	I	12
Pszczyzna, Studzienicka	Studzienicka / Bieruńska	gminna	III	13
Pszczyzna, Polne Domy	Polne Domy	gminna	II	14
Pszczyzna, Publiczne Gimnazjum nr 4	Kraśnińskiego / Konopnickiej	gminna	III	15
Pszczyzna, Bieruńska I	Bieruńska 29	wojewódzka nr 931	II	16
Pszczyzna, Bieruńska II	Bieruńska 59	wojewódzka nr 931	II	17
Pszczyzna, Publiczne Gimnazjum nr 2	Kazimierza Wielkiego 25	gminna	III	18
Pszczyzna, Publiczne Gimnazjum nr 3	Staromiejska 41	gminna	IV	19

Pszczyna, posesja	Bieruńska 12	powiatowa nr 4119 S	I	20
Pszczyna, Szymanowskiego	Szymanowskiego	powiatowa nr 4119 S	IV	21
Pszczyna, Stara Wieś, I	Staromiejska 12	powiatowa nr 4120 S	I	22
Pszczyna, Stara Wieś, II	Staromiejska 46	powiatowa nr 4120 S	II	23
Pszczyna, Stara Wieś, III	Staromiejska 50	powiatowa nr 4120 S	II	24
Pszczyna, Stara Wieś cegielnia	Rybnicka / Leśna	województwa nr 935	I	87
Piasek	Katowicka 14	powiatowa nr 4126 S	II	25
Piasek, restauracja	Katowicka 100	powiatowa nr 4126 S	II	26
Piasek, PKP	Słowackiego / Aleja Dębowa	powiatowa nr 4123 S	I	27
Piasek, sklep	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	I	28
Piasek, Las	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	II	29
Ćwiklice, kolonia	Męczenników Oświęcimskich 43	województwa nr 933	I	30
Ćwiklice	Męczenników Oświęcimskich/ Zawadzkiego	województwa nr 933	IV	31
Ćwiklice, Podlesie	Kombatantów	powiatowa nr 4132 S	II	32
Ćwiklice, 11 listopada	11 Listopada	gminna	I	33
Poręba, POM	Wodzisławska 25	województwa nr 933	II	34
Poręba, poczta	Wodzisławska/ Świerczewskiego/Wodna	województwa nr 933	I	35
Poręba, szkoła	Świerczewskiego 5	powiatowa nr 4149 S	I	36
Poręba, przedszkole	Świerczewskiego 73	powiatowa nr 4149 S	I	37
Brzeźce, szkoła	Ofiar Faszyzmu/Pokoju	województwa nr 933	I	38
Brzeźce, kolonia	Ofiar Faszyzmu/Wyzwolenia	województwa nr 933	I	39
Brzeźce, Widoki	Ofiar Faszyzmu 20	województwa nr 933	I	40
Brzeźce, kapliczka	Pokoju 55	powiatowa nr 4109 S	I	41
Brzeźce, Plac Kościelny	Pokoju parking przy kościele	powiatowa nr 4109 S	III	42
Studzionka, skrzyżowanie	Wodzisławska/Jedności	województwa nr 933	II	43
Studzionka, kolonia	Wodzisławska/Stawowa	województwa nr 933	II	44
Studzionka, gimnazjum	Jordana 3	gminna	II	45
Studzionka	Jedności 24	powiatowa nr 4103 S	I	46
Wisła Wielka II	Cieszyńska	województwa nr 939	III	47
Wisła Wielka, Żagle	Cieszyńska	województwa nr 939	II	48
Wisła Wielka I	Cieszyńska	województwa nr 939	III	49
Wisła Wielka, Kościół	Hodowców 38	powiatowa nr 4109 S	I	50
Wisła Wielka, Kapliczka	Hodowców 96	powiatowa nr 4109 S	I	51
Wisła Wielka, Bar Milena	Hodowców 138	powiatowa nr 4109 S	II	52
Wisła Wielka, Pszczynka	Hodowców 147A	powiatowa nr 4109 S	I	53

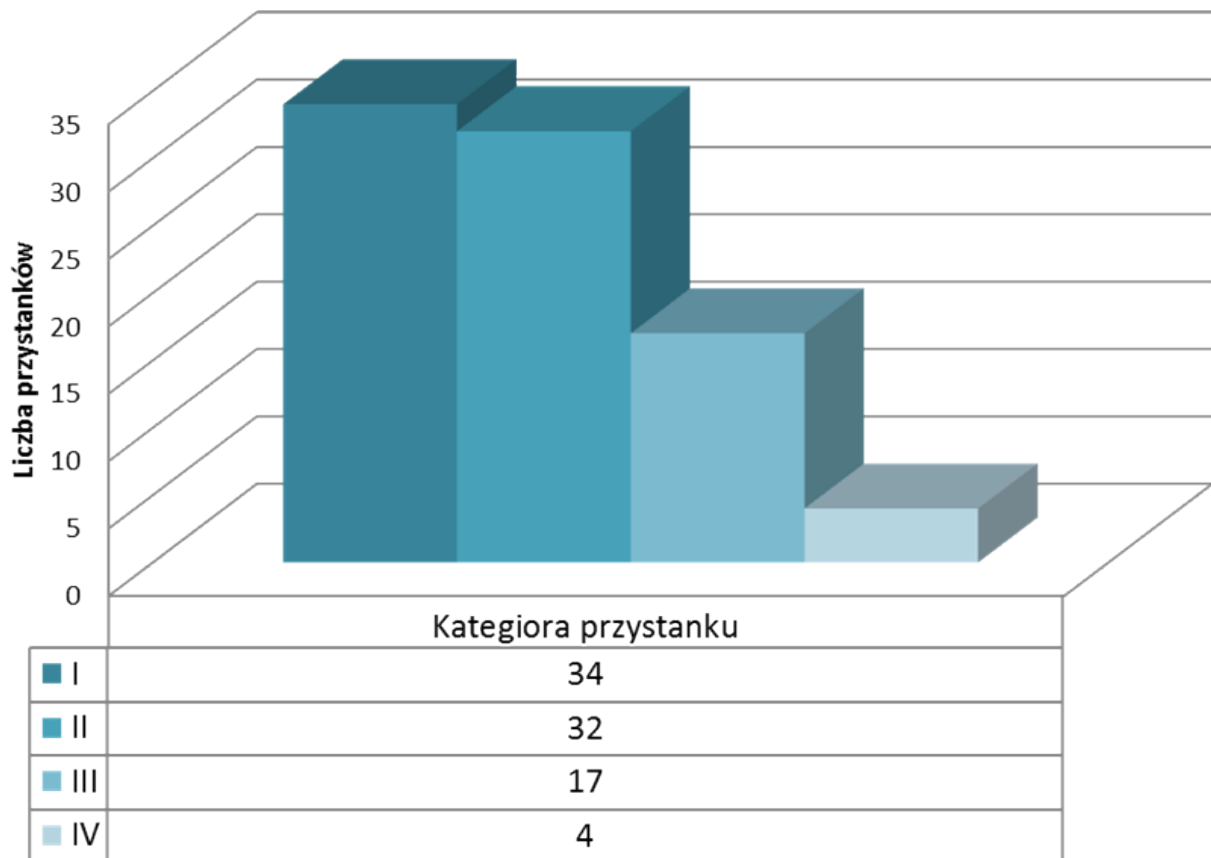
Wisła Wielka, Brzozowa	Brzozowa	gminna	I	54
Wisła Wielka, Osiedle	Cieszyńska	województzka nr 939	III	55
Wisła Wielka, Kolonia	Cieszyńska	województzka nr 939	III	56
Czarne Doły	Powstańców Śląskich	gminna	I	57
Czarne Doły, Leśniczówka	Powstańców Śląskich	gminna	I	58
Stencłówka, były PGR	Stencłówka były PGR	gminna	I	59
Wisła Mała, Kolonia	Nad Jeziorem / Borsuków	województzka nr 939	II	60
Wisła Mała, skrzyżowanie	Nad Jeziorem	województzka nr 939	III	61
Wisła Mała, Kościół	Pawia 13	powiatowa nr 4103 S	I	62
Wisła Mała, Dom Kultury	Pawia 69	powiatowa nr 4103 S	I	63
Wisła, Mała	Pawia 95	powiatowa nr 4103 S	I	64
Rudawki, las	Męczenników Oświęcimskich/ Zawadzkiego	województzka nr 933	I	65
Rudawki, obok p. Mika	Zawadzkiego 243	powiatowa nr 4128 S	I	66
Rudawki, sklep	Zawadzkiego 198	powiatowa nr 4128 S	II	67
Dębina	Zawadzkiego 207	powiatowa nr 4128 S	II	68
Rudołtowiec, OSP	Zawadzkiego 124	powiatowa nr 4128 S	II	69
Rudołtowiec, RSP	Zawadzkiego 132	powiatowa nr 4128 S	II	70
Rudołtowiec I	Zawadzkiego 72	powiatowa nr 4128 S	II	71
Czarków, skrzyżowanie	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	I	72
Czarków, spółdzielnia	Powstańców Śląskich / Kościelna	powiatowa nr 4122 S	II	73
Czarków	Powstańców Śląskich / Starowiejska	powiatowa nr 4122 S	I	74
Jankowice, kolonia	Żubrów	województzka nr 931	III	75
Jankowice, gospoda	Żubrów	województzka nr 931	III	76
Jankowice, Podlesie stolarnia	Żubrów 133	województzka nr 931	III	77
Studzienice, Kępa	Szewczyka 33	powiatowa nr 4127 S	II	78
Studzienice, Szkoła	Szewczyka 74	powiatowa nr 4127 S	II	79
Studzienice, spółdzielnia	Szewczyka przy OSP	powiatowa nr 4127 S	II	80
Studzienice, las	Szewczyka 164	powiatowa nr 4127 S	I	81
Łąka, kolonia	Turystyczna	województzka nr 939	II	82
Łąka, przepompownia	Tetmajera 49	powiatowa nr 4143 S	I	83
Łąka, kościół	Tetmajera	powiatowa nr 4143 S	I	84
Łąka, gospoda	Turystyczna 35	województzka nr 939	III	85
Łąka, Madera	Turystyczna 88	województzka nr 939	III	86

Ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny proponuje się modyfikację obsługi przystanku Pszczyna Korfantego szpital i przekształcenie go w przystanek dwukierunkowy. Obecny stan w znacznym stopniu komplikuje przebieg tras linii tworzących sieć komunikacyjną. W celu zapewnienia dojazdu do szpitala wymagana jest w niektórych relacjach obsługa przystanku Pszczyna Bielska, znacznie oddalonego od szpitala i przychodni. Przekształcenie przystanku Pszczyna Korfantego Szpital w przystanek dwukierunkowy będzie wymagało jednak przygotowania miejsca przystankowego (budowa zatoki lub przebudowa chodnika po stronie szpitala) oraz zapewnienia właściwego oznakowania. Działania te będą jednak w pełni uzasadnione.

Wszystkie wymienione przystanki zostały przedstawione na poniższej mapie.

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

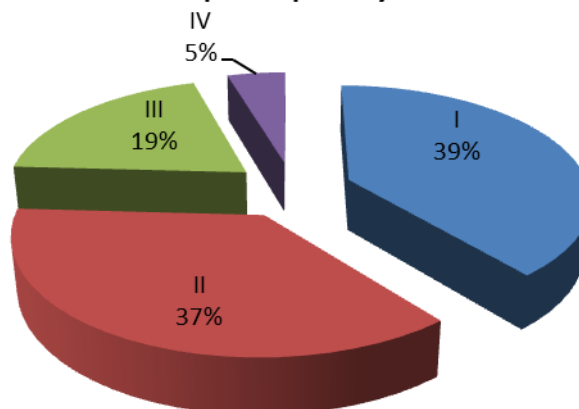
Gmina	Pszczyna
Kategoria I	34
Kategoria II	32
Kategoria III	17
Kategoria IV	4
Razem	87

Kategorie przystanków autobusowych pod względem dostępu dla osób niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)

udział procentowy:

Gmina	Pszczyna
Kategoria I	39%
Kategoria II	37%
Kategoria III	20%
Kategoria IV	5%
Razem	100%

Kategorie przystanków pod względem dostępu dla osób niepełnosprawnych



I tak na obszarze gminy Pszczyna stosunkowo duża liczba przystanków (39 %) mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. Przystanki kategorii II stanowią 37 % wszystkich przystanków, natomiast przystanki w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych zaledwie 5 %. Priorytetem w tej gminie winna być jak najszybsza poprawa infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). Pomimo, że w realiach gminy Pszczyna 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 także dążyć, by jak największa ilość wykorzystywanych autobusów była przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. Powinny to być nie tylko takie pojazdy, których szerokość drzwi i ich położenie umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich), ale również 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 wsiąść na właściwym przystanku.

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, 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. Natomiast wśród samych obiektów edukacyjnych największe zapotrzebowanie na usługi przewozowe na terenie gminy generują szkoły szczebli: podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego.

Przedszkola Publiczne

1. Przedszkole Publiczne nr 2 im. Juliana Tuwima
43-200 Pszczyna, ul. Zamenhofska 12,
2. Przedszkole Publiczne nr 4
43-200 Pszczyna, ul. Narcyzów 30,
3. Przedszkole Publiczne nr 7
43-200 Pszczyna, ul. Staromiejska 41,
4. Przedszkole Publiczne nr 8
43-200 Pszczyna, ul. J. Kupca 1,
5. Przedszkole Publiczne nr 10
43-229 Ćwiklice, ul. Zawadzkiego 5,
6. Przedszkole Publiczne nr 14
43-245 Studzionka, ul. Jedności 7,
7. Przedszkole Publiczne nr 19
43-215 Jankowice, ul. Kasztanowa 19,
8. Przedszkole Publiczne nr 21 im. Misia Puchatka
43-200 Pszczyna, ul. Księżycowa 27

Zespoły Szkolno-Przedszkole

1. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Kornela Makuszyńskiego
43-211 Czarków, ul. Powstańców Śl. 25,
2. Zespół Szkolno-Przedszkolny
43-241 Łąka, ul. Fitelberga 1,
3. Zespół Szkolno-Przedszkolny
43-211 Piasek, ul. Szkolna 4,
4. Zespół Szkolno-Przedszkolny
43-243 Wisła Wielka, ul. Hodowców 38,
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny
43-215 Studzienice, ul. Szewczyka 74.

Szkoły Podstawowe

1. Szkoła Podstawowa nr 1 im. Książąt Pszczyńskich
43-200 Pszczyna, ul. Bogedaina 1,

2. Szkoła Podstawowa nr 2 im. Jadwigi Śląskiej
43-200 Pszczyna, ul. Katowicka 47,
3. Szkoła Podstawowa nr 3 im. Jana Pawła II
43-200 Pszczyna, ul. Staromiejska 41,
4. Szkoła Podstawowa nr 4 im. Józefa Pukowca
43-200 Pszczyna, ul. Konopnickiej 39,
5. Szkoła Podstawowa nr 7 im. Żołnierzy Września
43-229 Ćwiklice, ul. Męczenników Oświęcimskich 71,
6. Szkoła Podstawowa nr 8 im. Józefa Weszki
43-229 Rudółtowiec, ul. A. Krzywoń 5,
7. Szkoła Podstawowa nr 11
43-200 Poręba, ul. Świerczewskiego 10,
8. Szkoła Podstawowa nr 12
43-245 Studzionka, ul. Jordana 3A,
9. Szkoła Podstawowa nr 13
43-243 Wisła Mała, ul. Sokola 10,
10. Szkoła Podstawowa nr 15
43-215 Jankowice, ul. Baziowa 15,
11. Szkoła Podstawowa nr 18 z Oddziałami Integracyjnymi
im. ks. Jana Twardowskiego, 43-200 Pszczyna, ul. Księżycowa 25,
12. Szkoła Podstawowa nr 19
43-200 Brzeźce, ul. Pokoju 2.

Publiczne Gimnazja

1. Publiczne Gimnazjum nr 1
43-200 Pszczyna, ul. Batorego 24,
2. Publiczne Gimnazjum nr 2
43-200 Pszczyna, ul. K. Wielkiego 5,
3. Publiczne Gimnazjum nr 3
43-200 Pszczyna, ul. Staromiejska 41,
4. Publiczne Gimnazjum nr 4
43-200 Pszczyna, ul. Konopnickiej 44,
5. Publiczne Gimnazjum nr 5
43-245 Studzionka, ul. Jordana 3.

Szkoły Średnie

1. Zespół Szkół Ogólnokształcących
43-200 Pszczyna, ul. 3 Maja 7
2. III Liceum Ogólnokształcące
43-200 Pszczyna, ul. K. Wielkiego 5
3. Powiatowy Zespół Szkół nr 1

43-200 Pszczyna, ul. Poniatowskiego 2,

4. Powiatowy Zespół Szkół nr 2

43-200 Pszczyna, ul. Szymanowskiego 12,

5. Zespół Szkół Ekonomicznych im. Powstańców Śląskich

43-200 Pszczyna, ul. ks. bpa Bogedaina 20.

Szkoły Specjalne

Zespół Szkół Nr 3 Specjalnych im. Janusza Korczka

- Szkoła Podstawowa nr 23,
- Publiczne Gimnazjum nr 7,
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 4,
- Szkoła Przystosowująca do Pracy.

43-200 Pszczyna, ul. Zamenhofska 5.

Zapewnienie dojazdu do szkół stanowi niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg gminnych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. Należy pamiętać, że uczniowie szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych stanowią największą grupę pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, aby była najbardziej przyjazna uczniom. Dogodny dojazd jest bowiem jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły. 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 gminie.

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

Nazwa urzędu lub instytucji	Adres
Urząd Miejski w Pszczynie	Rynek 2, 43-200 Pszczyna
Starostwo Powiatowe	ul. 3 Maja 10, 43-200 Pszczyna
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Dworcowa 23, 43-200 Pszczyna
Dom Pomocy Społecznej	Warowna 59, 43-200 Pszczyna
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Dworcowa 23, 43-200 Pszczyna
Urząd Skarbowy	ul. 3-go Maja 4, 43-200 Pszczyna
Sąd Rejonowy	ul. ks. bp. Bogedaina 14, 43-200 Pszczyna
Prokuratura Rejonowa	ul. 3-go Maja 1, 43-200 Pszczyna
Komenda Powiatowa Policji	ks. Biskupa Bogedaina 18, 43-200 Pszczyna

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze gminy. Najważniejsze z nich znajdują się w Pszczynie i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Ze względów społecznych mieszkańcom gminy Pszczyna należy zapewnić dojazd do w/w urzędów w ramach komunikacji gminnej.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Pszczynie (ulica Antesa 11). 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 służby zdrowia:

- Szpital Powiatowy w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, Pogotowie Ratunkowe w Pszczynie,
- Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „ARS - MED”
Przychodnia Lekarska w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej,
Centrum Medyczne Panaceum w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Dokawa” w Piasku,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „ESKULAP”,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Euroklinika,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Hospicjum Św. Ojca Pio w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medica” w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medica” w Wiśle Wielkiej,
- Pszczyńska Spółka Lekarska MEDICES sp. z o.o. w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Med. – Jan” w Pszczynie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Med. – Jan” w Jankowicach,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Pro - Med” w Czarkowie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Sana” w Brzeźcach,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Sana” w Porębie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Sanus” w Pszczynie.

Obiekty sportowe – najważniejsze obiekty sportowe w gminie Pszczyna, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza gminy, to:

Hale i ośrodki sportowe:

- Hala Powiatowego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Pszczynie, ul. Zamenhofska 5a;
- Miejska Hala Sportowa w Pszczynie, ul. Basztowa 2;
- Miejski Ośrodek Rekreacji i Sportu w Pszczynie, ul. Basztowa 4.

Stadiony:

- Stadion Miejski Iskra w Pszczynie, ul. Bogedeina 22;
- Stadion Leśny przy Hotelu Imperium w Pszczynie, ul. Bielska 54.

Ośrodki związane z rekreacją wodną:

- Centrum Windsurfingu w Porębie;
- Ośrodek Sportów Wodnych w Łące, ul. Piotra Skargi 44.

Baseny:

- Basen Clara w Porębie, ul. Wodzisławska;
- Basen w Hotelu Imperium w Pszczynie, ul. Bielska 54;
- Kryta pływalnia przy Zespole Szkół Rolniczych w Pszczynie, ul. Szymanowskiego 12;
- Kryta pływalnia przy Szkole Podstawowej nr 4 w Pszczynie, ul. Konopnickiej;
- Kryta pływalnia w Gimnazjum nr 5 w Studzionce, ul. Jordana 3;

- Kryta pływalnia przy Szkole Podstawowej nr 15 w Jankowicach, ul. Baziowa 15.

Pole golfowe:

- Golf Club Pszczyna, ul. Sznelowiec 30.

Korty tenisowe:

- Korty tenisowe przy Szkole Podstawowej nr 4 w Pszczynie, ul. Konopnickiej 44;
- Korty tenisowe w hali Hotelu Imperium, ul. Bielska 54;
- Korty Pszczyńskiego Centrum Rekreacji w Pszczynie, ul. Bednorza 1.

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

Targowiska – dokonując oceny potoków pasażerskich na potrzeby niniejszego opracowania stwierdzono, że targowisko zlokalizowane w Pszczynie generuje zapotrzebowanie na usługi transportowe. W dni targowe w godzinach przedpołudniowych występuje zwiększone napełnienie środków transportu. Oznacza to, że mieszkańcy gminy 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 opisana wcześniej infrastruktura dworcowa w Pszczynie nie stanowi istotnego generatora ruchu pasażerskiego. Sytuacja może ulec zmianie w przypadku ewentualnego stworzenia węzła przesiadkowego pociąg – autobus. Wtedy dworzec mógłby się stać punktem integracji sieci transportu gminnego z powiatowym, regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym). W celu ułatwienia dostępu należy zapewnić pasażerom jak najłatwiejsze i możliwie najkrótsze drogi przejścia pomiędzy peronem, a przystankami autobusowymi oraz między samymi przystankami.

5. Stan zagospodarowania przestrzennego

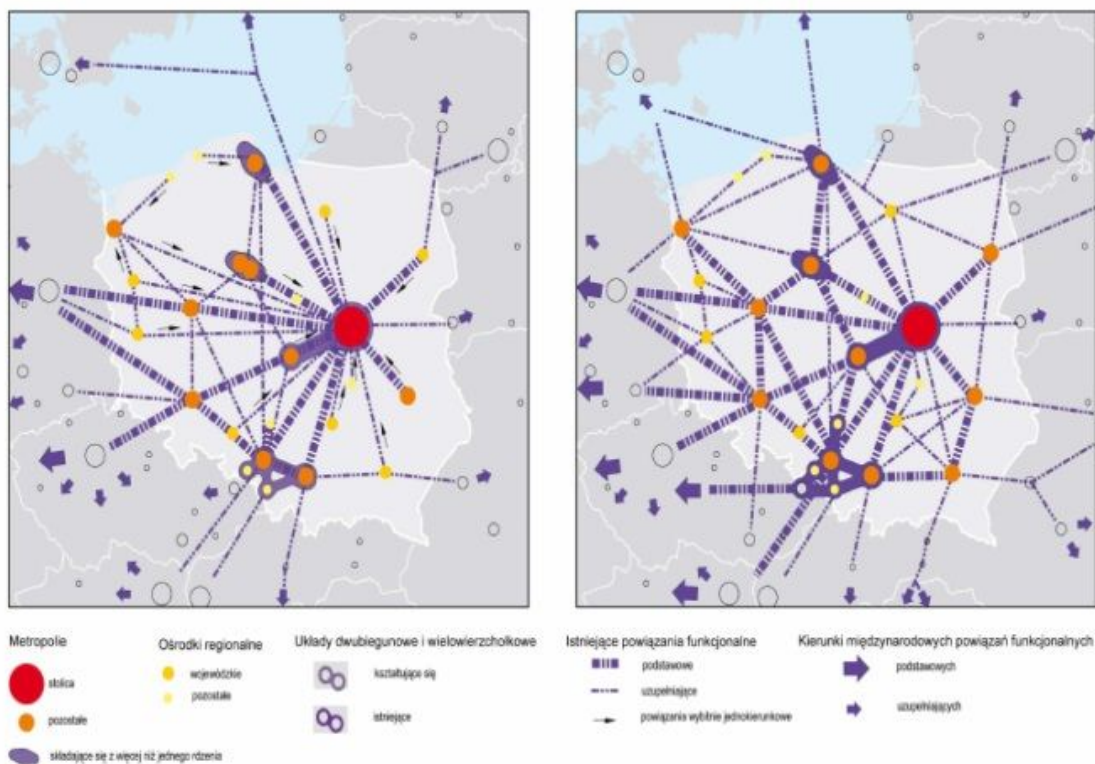
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

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 pojawiają

się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę i modernizację dostępu do obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych.

Planuje się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich:

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:

- - 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 gminnego i powiatowego, 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 obejmujący obszar województwa śląskiego przewiduje, iż miasto Pszczyzna będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Ponad tą hierarchią w województwie przewiduje się węzły regionalne (najbliższe Bielsko-Biała oraz Rybnik) oraz węzły główne (Katowice). 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.

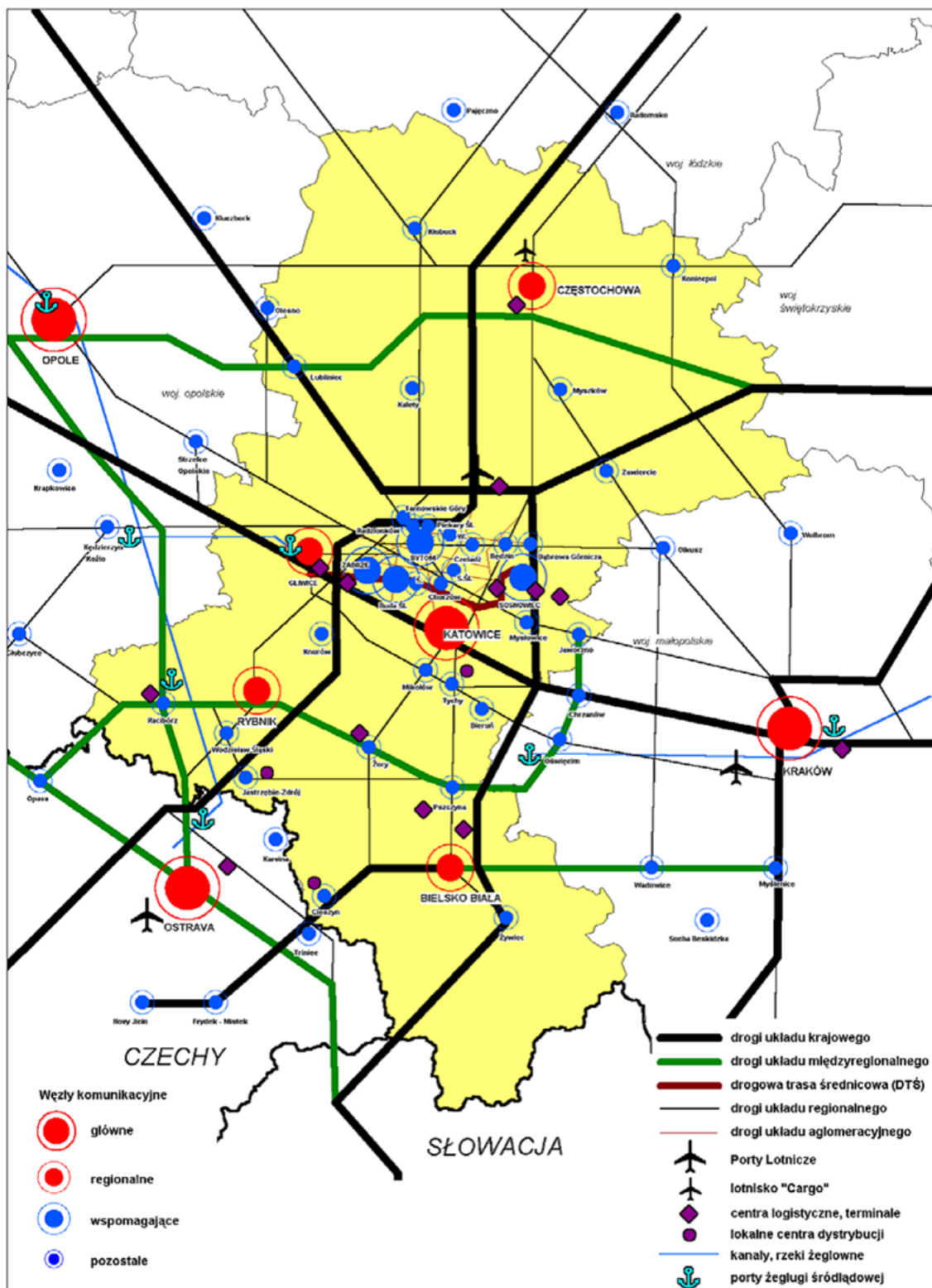
W zakresie transportu pasażerskiego plan ten przewiduje budowę ważniejszych węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego w Rybniku, Katowicach oraz Bielsku Białej. Natomiast większe inwestycje powiązane z transportem w związane częściowo z gminą Pszczyzna będą dotyczyły następujących zagadnień:

- kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych (w tym również w ciągach dróg o znaczeniu międzynarodowym dla powiązania województwa z krajami Europy i z ośrodkami krajowymi poprzez rozbudowę i modernizację drogi S1 Pyrzowice - Dąbrowa Górnicza – Bielsko-Biała - Cieszyn - granica państwa - /Brno/),
- wzmocnianie sieci powiązań obszaru województwa z terenami sąsiednimi, w tym na przykład poprzez usprawnianie połączeń na styku z województwem małopolskim (postulowana „Droga Współpracy Regionalnej” Jaworzno – węzeł „Jeleń” na autostradzie A4 – Chełmek – Oświęcim – Brzeszcze – droga ekspresowa S1),
- kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, w tym wzmocnianie sieci powiązań wewnętrznych poprzez realizację połączeń zwiększających dostępność terenów Aglomeracji Rybnickiej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich: DW 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna (z możliwością kontynuacji nowego przebiegu w kierunku drogi S1 i Oświęcimia).

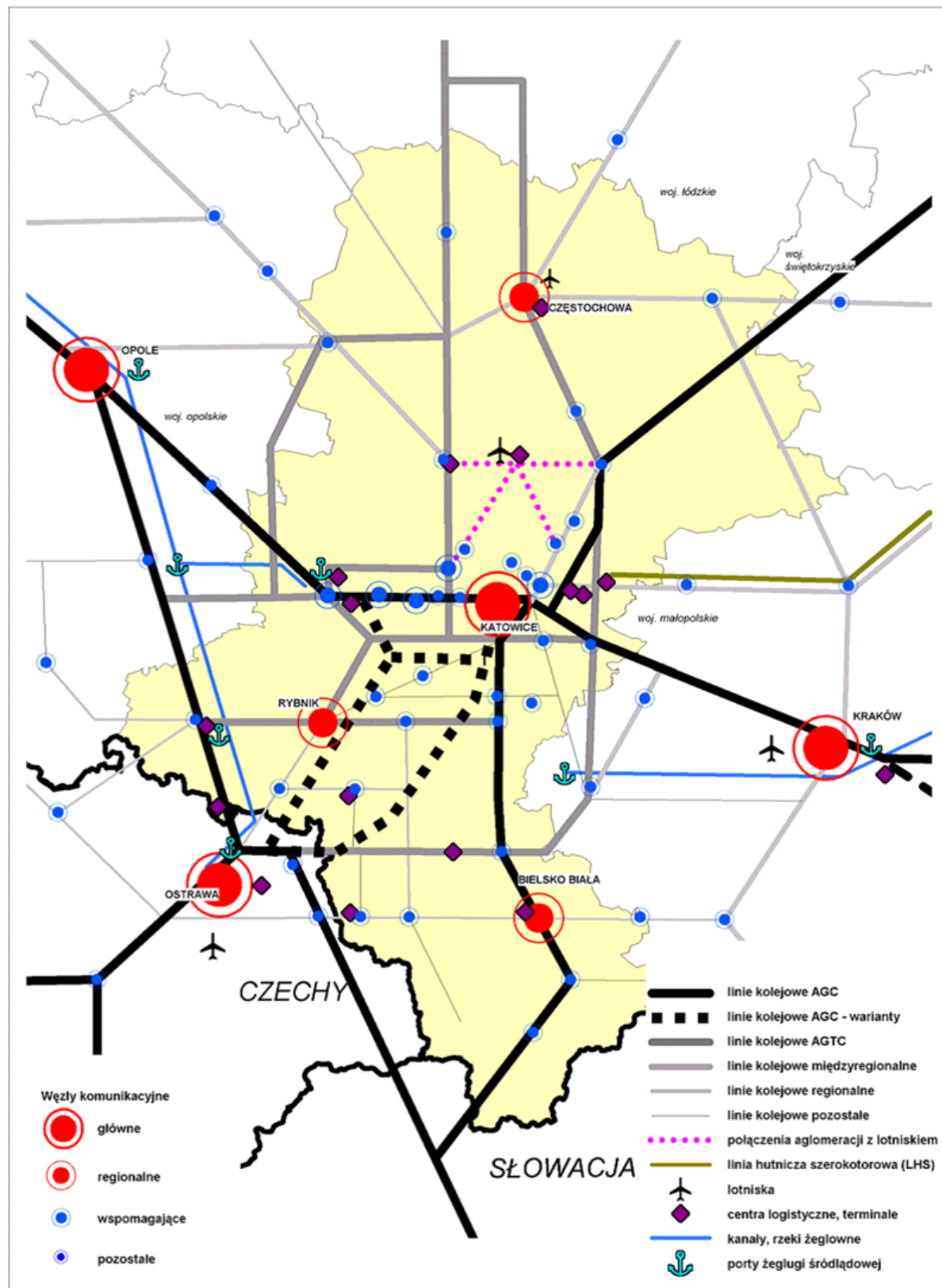
W zakresie transportu kolejowego przewiduje się modernizację linii kolejowych objętych umową AGTC (ważniejsze linie kolejowe transportu kombinowanego) dostosowane do prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych (częściowo wykorzystując odcinki linii AGC): C-E 65 Tczew - Zduńska Wola - Tarnowskie Góry – Katowice - Pszczyna – Chybie - Zebrzydowice – granica państwa (wariantowo: Tarnowskie Góry - Bytom - Gliwice - Kędzierzyn Koźle - Rybnik – Pszczyna lub Gliwice - Rybnik – Pszczyna).

Szczególne nacisk położony zostanie na zapewnienie poprawy obsługi pasażerskiej na obszarach stykowych z innymi regionami (koleje regionalne), w tym wzmocnienie powiązań bipolarnego układu Europolu Śląsko-Krakowskiego oraz Aglomeracji Bielskiej i Rybnickiej z Aglomeracją Ostrawską oraz Ziemią Głubczycką.

Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.



Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja

5.3. Plan zagospodarowania gminy Pszczyzna

Pszczyzna jest gminą o charakterze rolniczym. Budownictwo mieszkaniowe na terenie gminy Pszczyzna ma charakter przede wszystkim indywidualny. Jest to związane z charakterem i specyfiką gminy. Budownictwo indywidualne jest lokowane głównie na terenach sołectw oraz na peryferiach miasta Pszczyzna, poza ścisłym centrum oraz strefami ochrony wyznaczonymi w miejscowym planie

zagospodarowania przestrzennego. Nie przewiduje się szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach nieurbanizowanych, w niektórych rejonach gminy, istnieje możliwość rozwoju zabudowy usługowo-gospodarczej pod działalność przemysłu lekkiego. Część terenów gminy przeznaczona jest pod działalność usługową z zakresu sportu, turystyki i rekreacji oraz mieszkalnictwa w zakresie obsługi turystyki. Turystyka na terenie gminy wymusza będzie rozwój niewykorzystanych dotąd możliwości. Szanse na rozwój daje m.in. rozwój sportów wodnych na terenie zbiorników Goczałkowickiego i Łąckiego oraz możliwość ekspozycji żubra na terenie gminy. Ze względów ekonomicznych, na obecnym etapie rozwoju turystyki, rozbudowa infrastruktury turystycznej powinna się skupiać na obszarze o największym potencjale turystycznym. Obszar taki powinien obejmować osiedla Stare Miasto i Śródmieście, Park Zwierzyniecki (od ul. Żorskiej do zbiornika Łąka) w Pszczynie oraz tereny wokół zbiornika Łąka oraz sąsiadujące ze zbiornikiem Goczałkowice (na terenie sołectw: Poręba, Brzeźce, Łąka, Wisła Wielka). Atutami tego obszaru są przede wszystkim: dobre połączenie komunikacyjne z resztą gminy oraz zewnętrznym układem komunikacyjnym, występowanie wszystkich najważniejszych funkcjonujących obecnie atrakcji turystycznych na terenie gminy, lokalizacja zdecydowanej większości obiektów wpisanych do rejestru zabytków na terenie gminy, lokalizacja dwóch dużych zbiorników wodnych umożliwiających rozwój sportów wodnych oraz rekreacji na bardzo dużą skalę, możliwości zagospodarowania turystycznego Parku Zwierzynieckiego. W zakresie zabudowy przemysłowej potencjalnie najważniejsze znaczenie ma planowane przedsięwzięcie pn. „Rozbudowa KWK „Pniówek” poprzez udostępnienie i przemysłowe zagospodarowanie zasobów w obrębie złoża „Pawłowice 1”. Zamierzenie to przewiduje uruchomienie eksploatacji węgla w obszarze sołectwa Studzionka na poziomie roku 2018.

Należy jednak podkreślić, iż przewidywany rozwój urbanistyczny na terenie gminy Pszczyna nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróźnych.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Ważnym elementem niniejszego planu transportowego jest określenie potrzeb przewozowych mieszkańców oraz ważniejszych instytucji publicznych w zakresie komunikacji gminnej. Najbardziej rzetelnym sposobem określającym realne potrzeby przewozowe jest analiza wielokierunkowa aktualnych zachowań mieszkańców w zakresie przemieszczania oraz zadowolenia z obecnego stanu transportu publicznego. Analiza przeprowadzona na poczet niniejszego opracowania polegała na zebraniu informacji w zakresie oceny obecnego stanu transportu publicznego i wizji jego przyszłości na terenie gminy Pszczyna. Ocena została przeprowadzona na podstawie danych przekazanych przez: Pszczyński Zarząd Edukacji, przewoźników wykonujących przewozy regularne na terenie gminy oraz na podstawie danych z badań ankietowych mieszkańców gminy Pszczyna. W niniejszym opracowaniu wykorzystano także informacje zawarte w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu pszczyńskiego” dotyczące komunikacji realizowanej między innymi na terenie gminy Pszczyna.

Ważniejsze informacje pozwalające określić potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pszczyna prezentują się następująco.

6.1. Analiza danych przekazanych przez jednostki oświatowe

Liceum Ogólnokształcące Pszczyna

Dyrekcja jednostki postuluje, by zapewniony był niedyskryminujący mieszkańców różnych części regionu pszczyńskiego dojazd uczniów do szkoły i powrót do domów. Obecne godziny kursowania autobusów nie są w pełni dostosowane do potrzeb placówki. Także częstotliwość kursowania autobusów z poszczególnych miejscowości nie zawsze jest zadowalająca. Jednostka wnioskuje o zwiększenie ilości połączeń w godzinach popołudniowych. Ponadto obecnie stosowane taryfy opłat za przejazdy w komunikacji zbiorowej powinny zostać dostosowane do realnych możliwości ekonomicznych mieszkańców.

Powiatowy Zespół Szkół nr 1 Pszczyna

Dyrekcja informuje, iż uczniowie dojeżdżający między innymi z terenu gminy Pszczyna mają trudności z dojazdem do szkoły i powrotem do domu w ramach publicznej komunikacji autobusowej. Sytuacja powyższa wynika ze zbyt małej ilości busów (autobusów) oraz ich przepełnienia. Oferowane obecnie godziny odjazdów autobusów i częstotliwość ich kursowania nie są w pełni dostosowane do potrzeb uczniów tej szkoły: długi czas oczekiwania na środki transportu po zakończonych zajęciach lub całkowity

brak możliwości powrotu do domu środkami komunikacji publicznej. Placówka wnioskuję o zwiększenie liczby busów (autobusów), zarówno w godzinach porannych, kiedy uczniowie jadą do szkoły, jak i popołudniowych (15.00 – 17.00), które są czasem ich powrotów do domu.

Zespół Szkół nr 3 Specjalnych Pszczyna

Do szkoły uczęszczają uczniowie z orzeczeniem o potrzebie kształcenia specjalnego, w związku z czym ich dowóz gminy organizują indywidualnie.

Analiza liczby uczniów uczęszczających (dojeżdżających) do szkół średnich z terenu gminy Pszczyna w roku szkolnym 2013/2014 roku

Lp.	Miejscowość	Szkoła						RAZEM	
		ZS nr 3 Pszczyna	ZSO		PZS nr 1		PZS nr 2 Pszczyna		LO "21" Pszczyna
			Pszczyna		Pszczyna				
l. ucz.	L. ucz.	l. sł.	l. ucz.	l. sł.	l. ucz.	l. ucz.			
GMINA PSZCZYNA									
1	Brzeźce	1		1	12	1	13	4	32
2	Czarków	1	15		21	1	37	10	85
3	Ćwiklice	1	18	2	18	1	24	7	71
4	Jankowice		17	1	13		35	11	77
5	Łąka		9	1	23	1	29	35	98
6	Piasek		22		16		25	11	74
7	Poręba		5		12		24	4	45
8	Pszczyna		147	10	153	3	262		575
9	Rudołtówice		4		12		12	7	35
10	Studzienice	1	18		28	3	30	7	87
11	Studzionka	2	14		18		23	7	64
12	Wisła Mała		5	1	7		20	7	40
13	Wisła Wielka		18				36	12	66
OGÓLEM		6	292	16	333	10	570	122	1349

Analiza liczby uczniów dojeżdżających do szkół podstawowych i gimnazjalnych prowadzonych przez gminę Pszczyna w roku szkolnym 2013/2014 roku

1. Publiczne Gimnazjum Nr 2 – Pszczyna ul. Kazimierza Wielkiego 25

- trasa: Łąka – Pszczyna szkoła – 87 osób

Ogółem: 87 osób

2. Publiczne Gimnazjum Nr 3 – Pszczyna ul. Staromiejska 41

- trasa: Pszczyna ul. Bierońska – Pszczyna szkoła – 27 osób

- trasa: Pszczyna Osiedle Polne Domy – Pszczyna szkoła – 50 osób

- trasa: Piasek – Pszczyna szkoła – 112 osób

- trasa: Czarków – Pszczyna szkoła – 55 osób

- trasa: Poręba – Pszczyna szkoła – 51 osób

Ogółem: 295 osób

3. Szkoła Podstawowa Nr 2 – Pszczyna ul. Katowicka 47

- trasa: Pszczyna ul. Bieruńska – Pszczyna szkoła

- trasa: Pszczyna Osiedle Polne Domy – Pszczyna szkoła

Ogółem: 53 osoby

4. Publiczne Gimnazjum Nr 4 – Pszczyna ul. Konopnickiej 44

- trasa: Ćwiklice – Pszczyna szkoła – 72 osoby

- trasa: Rudołtowice – Pszczyna szkoła – 29 osób

- trasa: Jankowice – Pszczyna szkoła – 89 osób

- trasa: Studzienice – Pszczyna szkoła – 65 osób

- trasa: Pszczyna Osiedle Podstarzyniec – Pszczyna szkoła – 20 osób

Ogółem: 275 osób

5. Szkoła Podstawowa Nr 4 – Pszczyna ul. Konopnickiej 39

- trasa: Pszczyna ul. Hallera – Pszczyna szkoła – 32 osoby

Ogółem: 32 osoby

6. Szkoła Podstawowa Nr 7 – Ćwiklice ul. Męczenników Oświęcimskich 71

- trasa: Przysiółek Podlesie – Ćwiklice szkoła – 22 osoby

Ogółem: 22 osoby

7. Szkoła Podstawowa Nr 8 – Rudołtowice ul. A. Krzywoń 5

- trasa: Przysiółek Rudawki I – Rudołtowice szkoła

- trasa: Przysiółek Rudawki II – Rudołtowice szkoła

- trasa: Przysiółek Dębina – Rudołtowice szkoła

Ogółem: 36 osób

8. Publiczne Gimnazjum Nr 5 – Studzionka ul. Jordana 3

- trasa: Brzeźce – Studzionka szkoła – 28 osób

- trasa: Wisła Wielka – Studzionka szkoła – 75 osób

- trasa: Wisła Mała – Studzionka szkoła – 40 osób

- trasa: Studzionka Stenclówka – Studzionka szkoła – 7 osób

Ogółem: 150 osób

9. Szkoła Podstawowa Nr 12 – Studzionka ul. Jordana 3

- trasa: Wisła Mała – Studzionka szkoła

- trasa: Studzionka Stenclówka – Studzionka szkoła

Ogółem: 14 osób**10. Szkoła Podstawowa Nr 13 – Wisła Mała ul. Sokola 10**

- trasa: Wisła Wielka – Wisła Mała szkoła

Ogółem: 12 osób

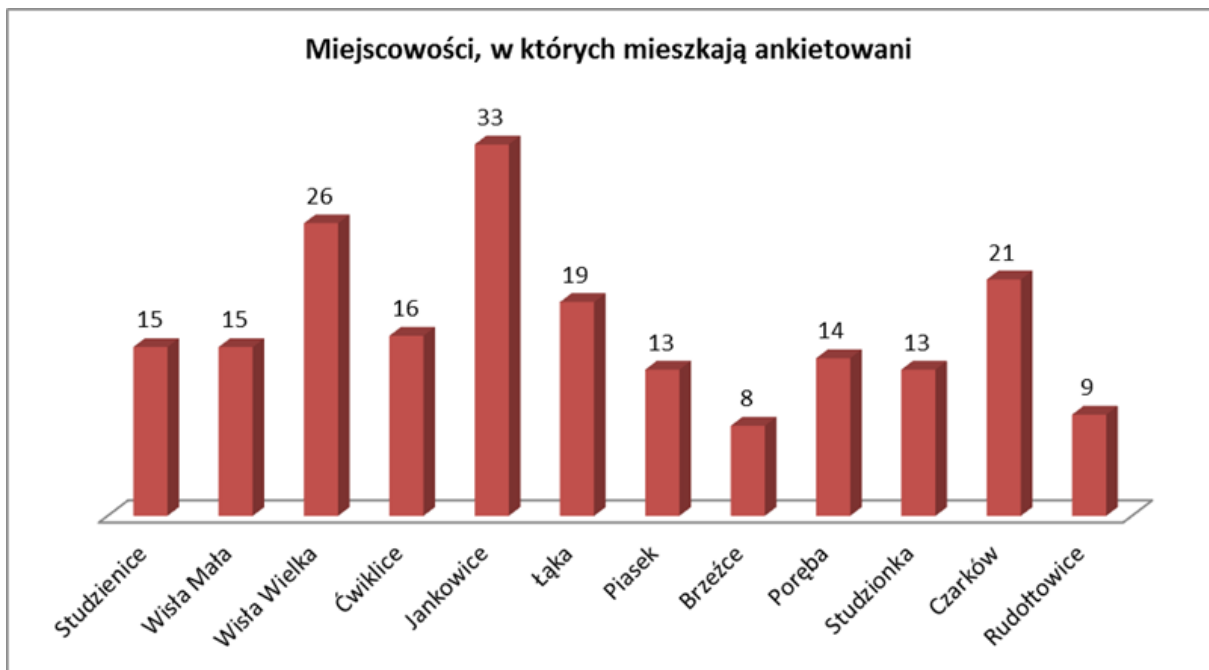
Łącznie na terenie gminy Pszczyna z dojazdów komunikacją publiczną do szkół podstawowych i gimnazjów korzysta codziennie 976 uczniów.

Pszczyński Zarząd Edukacji podkreśla, iż potrzeby przewozowe w zakresie dojazdów do szkół w perspektywie do 2020 r. nie powinny ulec znacznym zmianom. Powyższe wynika z aktualnych danych demograficznych. W związku z powyższym nie planuje się istotnych zmian w sieci szkół podstawowych i gimnazjalnych.

W celu poznania zachowań komunikacyjnych oraz zadowolenia z obecnego stanu transportu publicznego wśród uczniów uczęszczających do szkół średnich na terenie Pszczyny przeprowadzono badania ankietowe. Analiza polegała na zebraniu informacji w zakresie oceny obecnego stanu transportu publicznego i wizji jego przyszłości na terenie gminy Pszczyna pod kątem dojazdów do szkół oraz powrotów do domu po zakończonych zajęciach. Ankiety zostały przeprowadzone wśród uczniów w Zespole Szkół Powiatowych nr 2 w Pszczynie. Zebrane ankiety poddano merytorycznej ocenie. Analiza uzyskanych wyników została przeprowadzona na podstawie 202 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych. Zakres badań obejmował 6 pytań, dla których wyniki zaprezentowano poniżej.

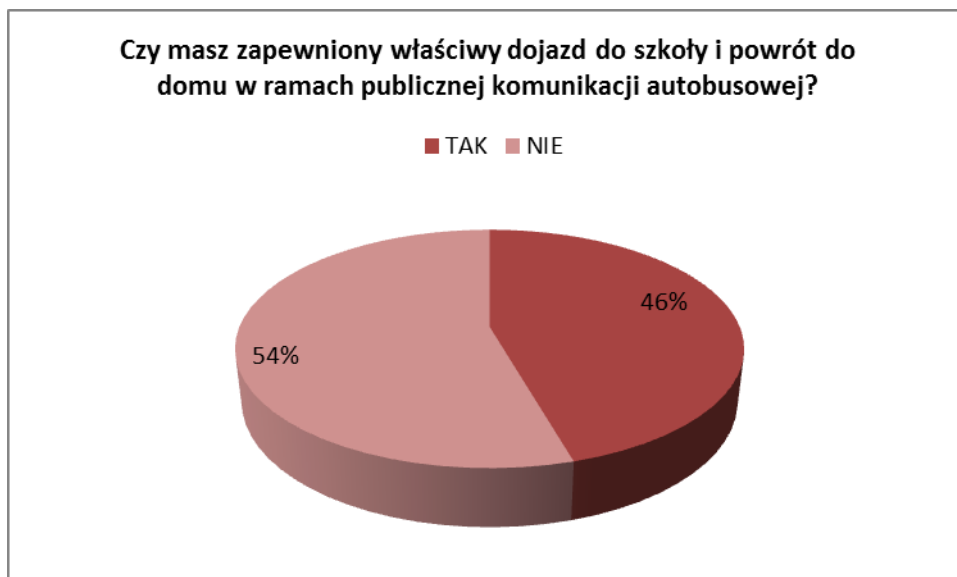
W badaniach uczestniczyli uczniowie następujących miejscowości:

Ilość ankietowanych wg miejscowości zamieszkania	
	Liczba uczniów
Studzienice	15
Wisła Mała	15
Wisła Wielka	26
Ćwiklice	16
Jankowice	33
Łąka	19
Piasek	13
Brzeźce	8
Poręba	14
Studzionka	13
Czarków	21
Rudołtówice	9

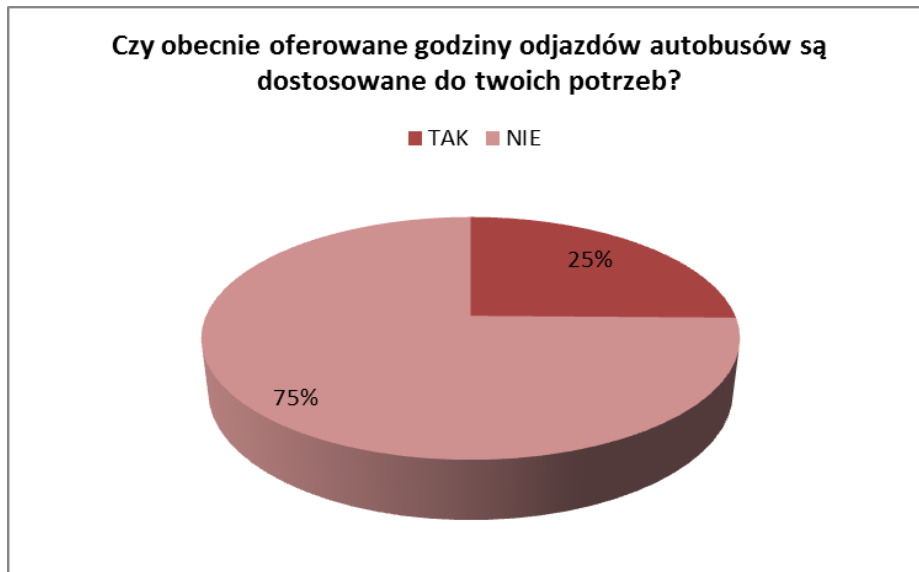


W badaniach ankietowych poddano ocenie następujące zagadnienia:

1. Czy masz zapewniony właściwy dojazd do szkoły i powrót do domu w ramach publicznej komunikacji autobusowej?	
TAK	46%
NIE	54%



2. Czy obecnie oferowane godziny odjazdów autobusów są dostosowane do twoich potrzeb?	
TAK	25%
NIE	75%



3. Czy częstotliwość kursowania autobusów z twojej miejscowości jest dla Ciebie zadowalająca?

TAK	22%
NIE	78%



4. Czy liczba przystanków autobusowych i ich odległość od Twojego miejsca zamieszkania jest zadowalająca?

TAK	70%
NIE	30%

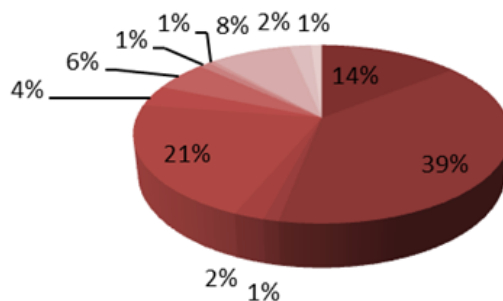


5. Co Twoim zdaniem należy zmienić w transporcie publicznym na terenie gminy (pod kątem dojazdu młodzieży do szkół i powrotów do miejsca zamieszkania)?

Ceny biletów (za wysokie)	14%
Częstotliwość kursowania (brak połączeń lub za mało kursów)	39%
Punktualność (opóźnienia)	1%
Wygoda (zatłoczenie)	2%
Zmiana rozkładów jazdy (niedostosowane godziny kursowania autobusów)	21%
Za mała liczba przystanków	4%
Za małe autobusy	6%
Wprowadzić darmową komunikację	1%
Nowy przystanek na Podstarzyniec	1%
Ulokować przystanki bliżej szkół	8%
Większa dostępność komunikacji	2%
Komunikacja po godzinie 18:00	1%

Co Twoim zdaniem należy zmienić w transporcie publicznym (pod kątem dojazdu młodzieży do szkół i powrotów do miejsca zamieszkania)?

- Ceny biletów (za wysokie)
- Częstotliwość kursowania (brak połączeń lub za mało kursów)
- Punktualność (opóźnienia)
- Wygoda (zatłoczenie)
- Zmiana rozkładów jazdy (niedostosowane godziny kursowania autobusów)
- Za mała liczba przystanków
- Za małe autobusy
- Wprowadzić darmową komunikację
- Nowy przystanek na Podstarzyńcu
- Ulokować przystanki bliżej szkół

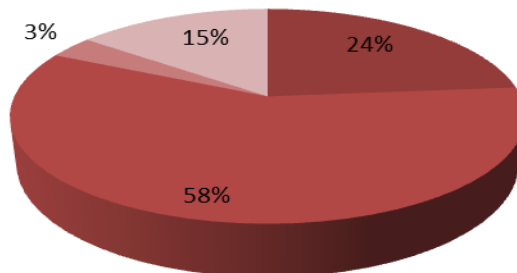


6. Czy chcesz zgłosić jakieś problemy dotyczące komunikacji publicznej i dojazdów do szkoły?

Ceny biletów (za wysokie)	24%
Częstotliwość kursowania (brak połączeń lub za mało kursów)	58%
Punktualność (opóźnienia)	3%
Wygoda (zatłoczenie)	15%

Czy chcesz zgłosić jakieś problemy dotyczące komunikacji publicznej i dojazdów do szkoły?

- Ceny biletów (za wysokie)
- Częstotliwość kursowania (brak połączeń lub za mało kursów)
- Punktualność (opóźnienia)
- Wygoda (zatłoczenie)



Udział w prezentowanych badaniach wzięli uczniowie zamieszkujący na terenie gminy Pszczyna. Na podstawie powyższych wyników stwierdzono, iż problemy z dojazdem do szkoły ma 54 % ankietowanych uczniów, przy czym 75 % ankietowanych podaje, iż oferowane godziny kursowania autobusów komunikacji regularnej nie są dostosowane do aktualnych potrzeb młodzieży szkolnej. Również oferowana obecnie częstotliwość kursowania nie jest dostosowana do realnych potrzeb przewozowych. Uzyskane wyniki uwiadcniają realne problemy transportu publicznego na obszarze gminy Pszczyna. Obecna komunikacja nie jest dostosowana do potrzeb placówek oświatowych ponadgimnazjalnych i nie spełnia podstawowego zadania – zapewnienia dojazdu do szkół i powrotu do domu po zakończonych zajęciach. Zbyt mała ilość połączeń szczególnie poza szczytami przewozowymi, tabor niedostosowany do potrzeb przewozowych oraz godziny odjazdów kursów nieskoordynowane z rozkładami zajęć różnych szkół znacznie utrudniają korzystanie z komunikacji autobusowej. Pozytywnie należy ocenić wyniki dotyczące zadowolenia z liczby i rozlokowania przystanków autobusowych na terenie gminy. 70% ankietowanych oceniło, iż powyższe nie wymaga zmian i jest dostosowane do potrzeb młodzieży korzystającej z komunikacji autobusowej.

Najczęściej zgłaszane przez ankietowanych problemy z zakresu komunikacji autobusowej dotyczą zwiększenia ilości połączeń (58% ankietowanych) oraz dostosowania taryf za przejazdy do realnych możliwości ekonomicznych mieszkańców gminy (24% ankietowanych). Ważnym zadaniem dla organizatora transportu publicznego będzie likwidacji przepełnienia w pojazdach obecnie wykorzystywanych w komunikacji regularnej (15%).

Przedstawione powyżej wyniki powinny mieć znaczący wpływ na kształt rozkładu jazdy, częstotliwość kursów oraz wysokość taryfy opłat za przejazdy dla zaprezentowanej w niniejszym planie transportowym sieci komunikacyjnej.

6.2. Analiza przewozów wykonywanych przez podmioty wykonujące regularny zarobkowy przewóz osób na terenie gminy Pszczyna

W ramach prac związanych z analizą stanu komunikacji publicznej w rejonie pszczyńskim przeprowadzono badania ankietowe przewoźników obsługujących obecnie komunikację regularną obejmującą także teren gminy Pszczyna. Badania dotyczyły głównie wielkości pracy przewozowej oferowanej przez przewoźników oraz ilości pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej z podziałem na dni robocze i weekendy oraz pory dnia.

Aktualnie na terenie gminy Pszczyna na podstawie zezwoleń:

- Burmistrza Pszczyny komunikację zbiorową realizują:
 - * A.K. TRANS Andrzej Pudelko,
 - * PKS w Pszczynie Sp. z o.o.,
- Starosty Pszczyńskiego komunikację zbiorową realizują:
 - * A.K. TRANS Andrzej Pudelko,
 - * Usługi Transportowe Przewóz Osób Józef Bednarek,
 - * Usługi Transportowe Zdzisław Lenart,
 - * Przewóz osób Zbigniew Czech,
- Prezydenta Miasta Tychy komunikację zbiorową realizuje:
 - * B. Tworuszka - linia: Tychy – Kobiór – Pszczyna,
- Prezydenta Miasta Żory komunikację zbiorową realizuje:
 - * Z. Czech – linia: Żory – Suszec – Pszczyna,
- Marszałka Województwa Śląskiego komunikację zbiorową realizują:
 - * Z. Samol – linia: Pszczyna – Strumień,
 - * PKSiS Oświęcim - linia: Pszczyna - Bieruń,
- Marszałka Województwa Małopolskiego komunikację zbiorową realizuje:
 - * B. Smółka - linia: Jawiszowice – Pszczyna.

Wielkość oferowanej pracy przewozowej można określić na podstawie ilości linii i kursów obsługiwanych w ramach tych linii. Dla linii obejmujących teren gminy Pszczyna dane te kształtują się następująco:

Przewoźnicy	Organy zezwalające	Linie regularne relacje	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			poniedziałek – piątek	sobota/ niedziela
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Gimnazjum Studzionka – Gimnazjum Studzionka	1/ 2-3	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Gimnazjum Studzionka – Gimnazjum Studzionka	1/ 2-3	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Ćwiklice Podlesie – Publiczne Gimnazjum nr 4	1/ 3-5	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska – Pszczyna Wodzisławska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Gimnazjum Stara Wieś – Pszczyna Wodzisławska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Bieruńska – Pszczyna Wodzisławska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska – Stara Wieś Gimnazjum	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska – Stara Wieś Gimnazjum	1/ 1-1	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Gimnazjum Stara Wieś – Pszczyna Wodzisławska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Polne Domy – Pszczyna Wodzisławska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Gimnazjum Stara Wieś – Pszczyna Bieruńska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska – Stara Wieś Gimnazjum	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Czarków skrzyżowanie – Pszczyna Wodzisławska	1/ 1-0	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Publiczne Gimnazjum nr 4 - Ćwiklice Podlesie	1/ 2-4	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska - Ćwiklice Podlesie	1/ 1-2	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Katowicka – Studzienice las	1/ 1-4	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Studzienice las – Pszczyna Katowicka	1/ 4-6	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska – Studzienice las	1/ 1-2	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Pszczyna Wodzisławska – Publiczne Gimnazjum nr 2	1/ 1-1	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Publiczne Gimnazjum nr 2 – Publiczne Gimnazjum nr 2	1/ 2-2	brak/brak
PKS w Pszczynie Sp. z o.o.	Burmistrz Pszczyny	Gimnazjum Studzionka – Gimnazjum Studzionka	1/ 2-0	brak/brak
A.K.TRANS	Burmistrz Pszczyny	Piasek – Pszczyna	1/ 5-5	brak/brak

Razem	Burmistrz Pszczyny	Linie obejmujące tylko teren gminy Pszczyna	22/36-38	brak/brak
Przewoźnicy	Organy zezwalające	Linie regularne relacje	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			poniedziałek – piątek	sobota/niedziela
Józef Bednarek	Starosta Pszczyński	Pszczyna – Pawłowice przez Porębę, Brzeźce	1/ 12-13	3-3 /brak
Zbigniew Czech	Starosta Pszczyński	Rudziczka - Pszczyna przez Ćwiklice	1/ 4-4	Brak
Zdzisław Lenart	Starosta Pszczyński	Pszczyna – Wola przez Rudołtowiec	1/ 9-9	Brak
A.K.TRANS	Starosta Pszczyński	Pszczyna – Wola przez Ćwiklice	1/ 17-18	6-7/5-5
Razem	Starosta Pszczyński	Linie przebiegające przez co najmniej dwie gminy w Powiecie Pszczyńskim obejmujące teren gminy Pszczyna	4/ 42-44	9-10/5-5

– przewoźnicy prowadzący przewozy regularne obejmujące teren gminy Pszczyna na podstawie zezwoleń innych jednostek samorządu terytorialnego:

Przewoźnicy	Organy zezwalające	Linie regularne relacje	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			Poniedziałek-piątek	Sobota/niedziela
Zbigniew Czech	Prezydent Miasta Żory	Pszczyna – Żory	1/ 5- 4	2-2 /brak
Zenon Samol	Marszałek Województwa Śląskiego	Pszczyna - Strumień	1/ 14-13	3-3 / brak
Bogdan Tworuszka	Prezydent Miasta Tychy	Pszczyna – Tychy	1/ 7-8	brak/brak

Bożena Smółka	Marszałek Województwa Małopolskiego	Pszczyna – Jawiszowice	1/ 10-10	brak/brak
PKSiS Oświęcim	Marszałek Województwa Śląskiego	Pszczyna – Bieruń	1/ 6 – 6	brak/brak
Razem	Inne JST	Linie wybiegające poza powiat pszczyński obejmujące teren gminy Pszczyna	5/42-41	5-5 / brak

Z analizy komunikacji regularnej obejmującej teren gminy Pszczyna obsługiwanej w ramach linii gminnych, powiatowych i wojewódzkich wynika, że na terenie objętym niniejszym opracowaniem obsługiwanych są 243 kursy w dni robocze (w dni nauki szkolnej), 29 kursów w soboty oraz 10 kursów w niedziele i święta. Najwięcej kursów na uruchomionych liniach stanowią kursy w godzinach szczytów przewozowych, co jest oczywiste ze względu na ich opłacalność. Dominującą grupą pasażerów są uczniowie dojeżdżający do szkół. Z informacji przekazanych przez przewoźników realizujących komunikację obejmującą teren gminy Pszczyna wynika, iż potrzeby przewozowe systematycznie maleją. Przewoźnicy chcąc utrzymać właściwy poziom wyników ekonomicznych prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej odchodzą od obsługi nierentownych kursów w godzinach wieczornych oraz w soboty i niedziele. Uruchamiają je tylko w sytuacji występowania szansy na pokrycie kosztów związanych z realizacją kursu.

Podsumowując analizę komunikacji komercyjnej na terenie gminy Pszczyna zauważa się duże różnice w dostępie do komunikacji mieszkańców poszczególnych miejscowości. Można powiedzieć o stosunkowo dobrym lub bardzo dobrym połączeniu z miejscowościami, które są objęte liniami realizującymi dowóz uczniów do szkół podstawowych i gimnazjalnych. Należy jednak podkreślić, iż komunikacja na tych liniach realizowana jest tylko w szczytach przewozowych, w godzinach dostosowanych do potrzeb szkół. Poza tymi porami komunikacja regularna praktycznie nie istnieje.

Na podstawie danych przekazanych przez przewoźników przeprowadzono analizę fluktuacji pasażerów na poszczególnych kierunkach i liniach. Wyniki kształtują się następująco:

- w komunikacji regularnej na terenie gminy Pszczyna (linie łączące poszczególne miejscowości gminy) dziennie przewożonych jest około 3400 pasażerów. W większości są to uczniowie dojeżdżający do szkół wszystkich poziomów nauczania i powracający do domów po skończonych zajęciach. W tej grupie wszyscy posiadają bilety miesięczne szkolne, pozostali dodatkowi pasażerowie korzystają z biletów jednorazowych,
- w dni wolne od nauki szkolnej komunikacja regularna obsługiwana jest tylko na wybranych kierunkach frekwencja w autobusach, liczba pasażerów spada o około 80%,
- w soboty z komunikacji autobusowej na terenie gminy korzysta około 80 osób, co daje napelnienie na poziomie około 3-4 osób/kurs,
- w niedziele komunikacja autobusowej na terenie gminy obsługiwana jest bardzo znikom,
- w dni robocze największe napelnienie autobusów występuje w godzinach szczytów przewozowych tj. od 7:00 – 9:00 oraz od 13:00 do 17:00, w godzinach tych przewożonych jest prawie 90% pasażerów przypadających na cały dzień,
- w większości przypadków przewoźnicy obsługują komunikację regularną pojazdami o pojemności do 30 miejsc siedzących, za wyjątkiem PKS w Pszczynie Sp. zo.o.,
- wszyscy przewoźnicy stosują kasy fiskalne, przewoźnicy nie posiadają stałych punktów obsługi pasażera oraz punktów sprzedaży biletów okresowych i miesięcznych na terenie gminy Pszczyna. Sytuacja ta w znacznym stopniu utrudnia dostępność do usługi komunikacji publicznej pasażerom korzystającym z takiej formy transportu w dłuższych okresach czasu,
- prawie wszyscy przewoźnicy stosują ulgi ustawowe i mają podpisane umowy z Urzędem Marszałkowskim dotyczące refundacji ulg.

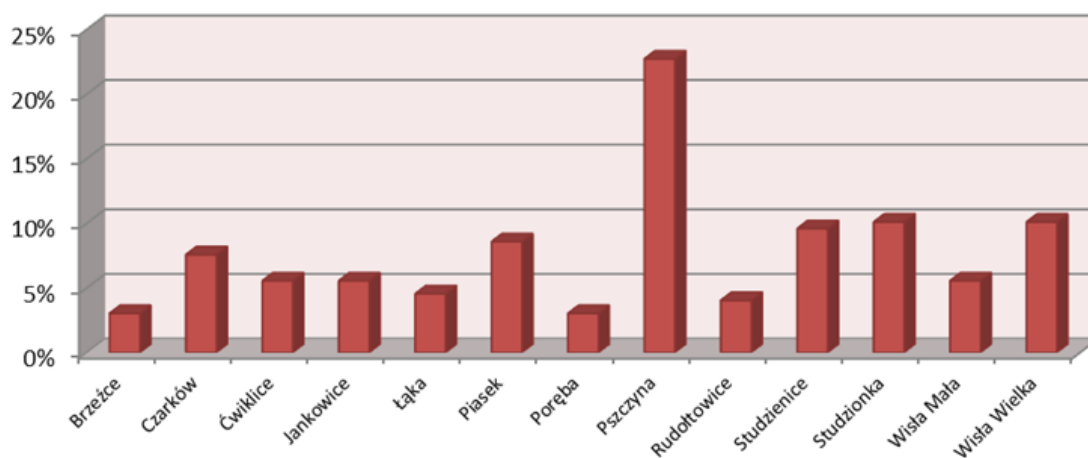
6.3. Analiza zachowań i preferencji pasażerów na podstawie badań ankietowych mieszkańców gminy Pszczyna

W ramach prac związanych z przygotowaniem niniejszego planu transportowego przeprowadzono badania ankietowe mieszkańców obszaru objętego planem. Badania dotyczyły głównie poznania zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy korzystających z komunikacji zbiorowej, oceny jakości obecnie świadczonych usług przewozowych oraz zapoznania się z oczekiwaniami pasażerów. Ankieta dla mieszkańców składała się z kilkunastu pytań pozwalających na zebranie informacji umożliwiających określenie struktury pasażerów, celu oraz częstotliwości wykonywanych podróży, parametrów jakości komunikacji oraz oczekiwań przyszłościowych. Zebrane ankiety poddano merytorycznej ocenie. Analiza uzyskanych wyników została przeprowadzona na podstawie 198 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych.

W badaniach uczestniczyli mieszkańcy następujących miejscowości:

Miejscowości, w których mieszkają ankietowani	
	Liczba osób
Brzeźce	6
Czarków	15
Ćwiklice	11
Jankowice	11
Łąka	9
Piasek	17
Poręba	6
Pszczyna	45
Rudołtówice	8
Studzienice	19
Studzionka	20
Wisła Mała	11
Wisła Wielka	20

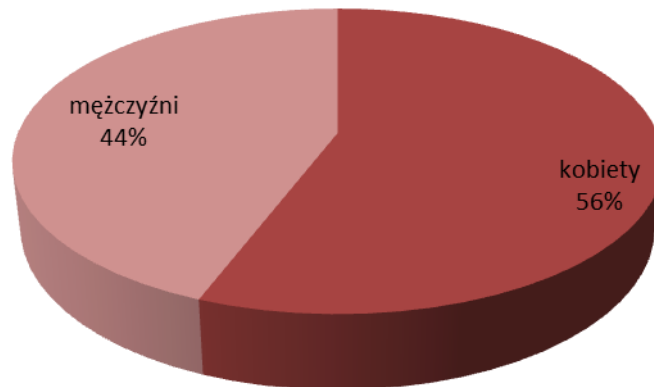
Miejscowości, w których mieszkają ankietowani



Ze względu na płeć podział grupy ankietowanych wyglądał następująco:

Płeć	
	Liczba osób
kobiety	110
mężczyźni	88

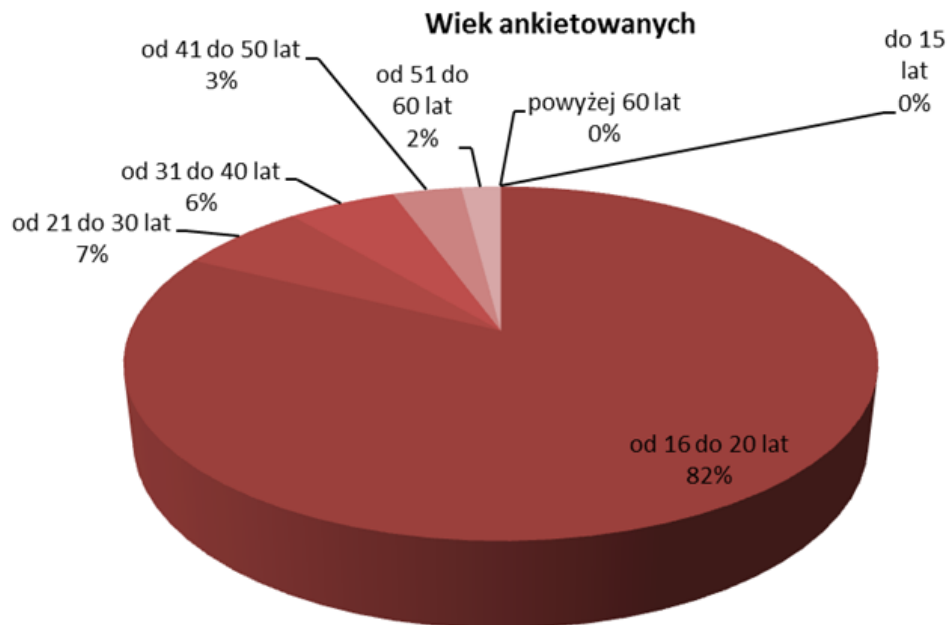
Płeć ankietowanych



Badania ankietowe przeprowadzono z zapewnieniem reprezentatywnego doboru respondentów z uwzględnieniem struktury wg kryterium płci. W badaniach mieszkańców większość stanowiły kobiety – 56%, a odsetek mężczyzn kształtował się na poziomie 44%.

W zależności od przynależności do grup wiekowych podział grupy ankietowanych kształtował się następująco:

Wiek	
	Liczba osób
do 15 lat	0
od 16 do 20 lat	163
od 21 do 30 lat	13
od 31 do 40 lat	11
od 41 do 50 lat	7
od 51 do 60 lat	4
powyżej 60 lat	0



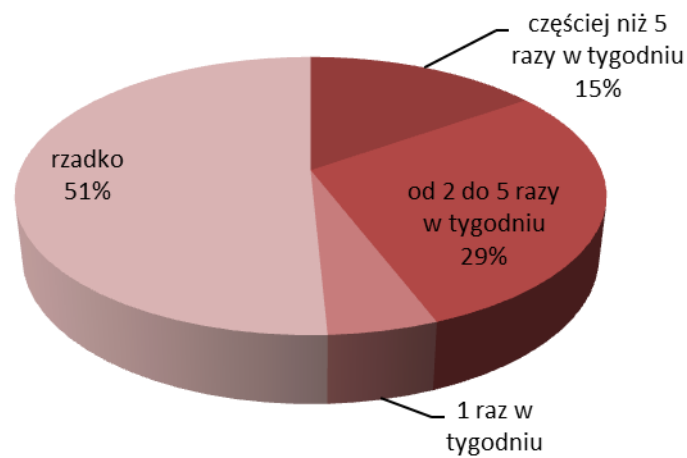
Największą grupą biorącą udział w badaniach są osoby w wieku 16-20 lat, czyli uczniowie szkół średnich i to oni charakteryzują się największą mobilnością. Następne grupy wiekowe tj. od 21-30 lat oraz od 31-40 lat są to grupy czynne zawodowo korzystające z komunikacji publicznej w celu dojazdów do pracy oraz w innych sprawach związanych z bieżącą aktywnością społeczno -ekonomiczną. Dodatkowo w przedziale wiekowym od 21 do 30 lat dominują studenci oraz osoby rozpoczynające karierę zawodową. Ze względu na brak uczelni wyższych oraz dużych zakładów pracy dających perspektywę stabilizacji życiowej grupa ta ma mało znaczący udział w korzystaniu z komunikacji publicznej na terenie gminy. Osoby te korzystają raczej z komunikacji ponadlokalnej poruszając się do regionalnych ośrodków przemysłowych oraz naukowych.

Badania ankietowe dotyczyły najważniejszych parametrów komunikacji publicznej. Uzyskano następujące wyniki:

1. Częstotliwość korzystania z autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?	
	Liczba głosów
częściej niż 5 razy w tygodniu	30
od 2 do 5 razy w tygodniu	57
1 raz w tygodniu	10
rzadko	100

Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?

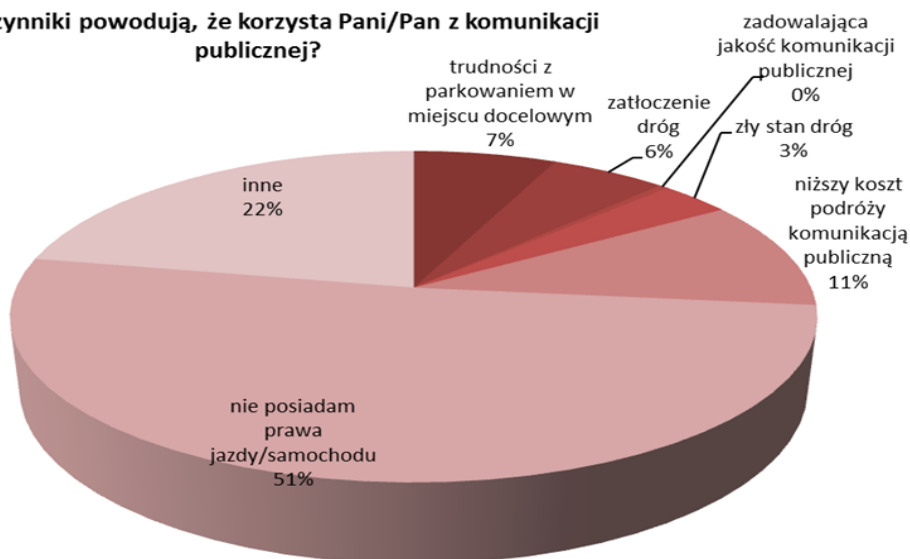


Aby oszacować częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej oraz zapotrzebowanie na jej wykonywanie ankietowanym zadano pytanie dotyczące ilości dni w których mieszkańcy korzystają z komunikacji. Bardzo dużą grupę (44%) stanowią osoby korzystające stale z transportu publicznego. Do tej grupy należą przede wszystkim uczniowie szkół średnich oraz osoby czynne zawodowo. Drugą grupę stanowią osoby korzystające bardzo rzadko z komunikacji (51 % ankietowanych). Są to osoby średnim wieku, o średnim i wyższym statusie społeczno -ekonomicznym, czynne zawodowo, dla których ważnym środkiem zapewnającym mobilność jest samochód.

2. Czynniki mające wpływ na wybór autobusowej komunikacji zbiorowej

Jakie czynniki powodują, że korzysta Pani/Pan z komunikacji publicznej?	
	Liczba głosów
trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	16
zatłoczenie dróg	13
zadowalająca jakość komunikacji publicznej	1
zły stan dróg	8
niższy koszt podróży komunikacją publiczną	25
nie posiadam prawa jazdy/samochodu	121
inne	52

Jakie czynniki powodują, że korzysta Pani/Pan z komunikacji publicznej?

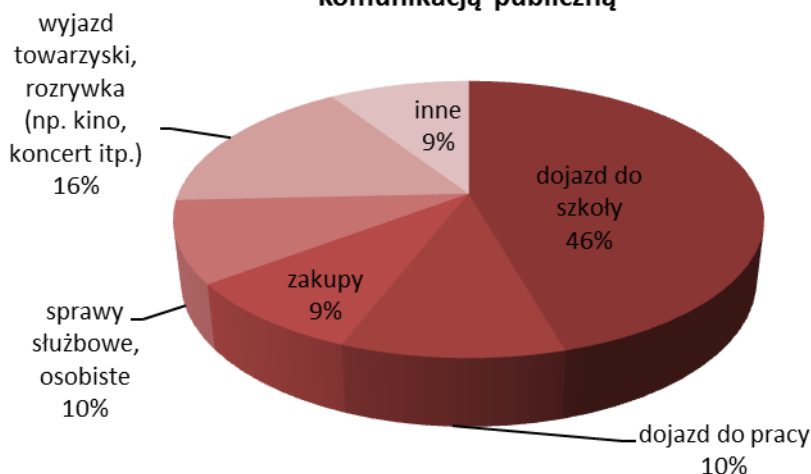


Do najważniejszych czynników przyczyniających się do korzystania z komunikacji publicznej jest brak prawa jazdy lub samochodu (51% ankietowanych). Stan ten dotyczy osób w wieku poniżej 18 lat (wynika to z obowiązujących przepisów), lub osób o niskim i średnim statusie społecznym, dla których zakup i utrzymanie własnego pojazdu stanowi poważny wydatek ze skromnego budżetu domowego. Dość niski wpływ na wybór podróżowania komunikacją publiczną mają takie czynniki, jak: brak miejsc parkingowych, zatłoczone ulice, czy zły stan dróg. 11% ankietowanych wybiera komunikację publiczną, ponieważ jest konkurencyjna ekonomicznie w stosunku do alternatywnych form przemieszczania się.

3. Cel podróży autobusową komunikacją zbiorową

Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży komunikacją publiczną	
	Liczba głosów
dojazd do szkoły	124
dojazd do pracy	28
zakupy	24
sprawy służbowe, osobiste	26
wyjazd towarzyski, rozrywka (np. kino, koncert itp.)	45
inne	25

Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży komunikacją publiczną

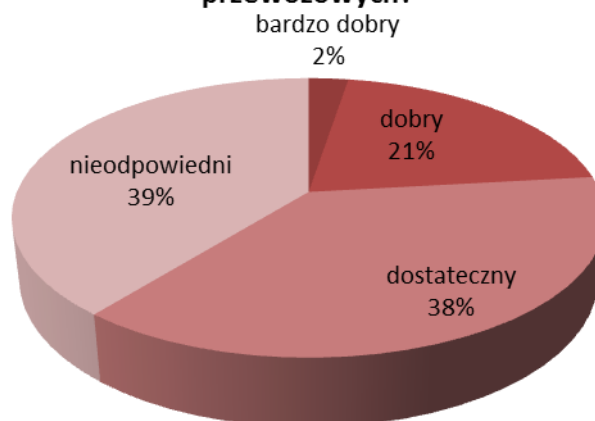


Analizując cele korzystania z komunikacji publicznej podkreślić należy, iż jest ona najważniejszym sposobem przemieszczania się dla uczniów. Dla 46% ankietowanych celem podróży jest dojazd do szkoły. Kolejną ważną grupą podróżujących są osoby, które przemieszczają się komunikacją publiczną w celu realizacji spraw osobistych, służbowych i dojazdu na zakupy (grupa ta stanowi łącznie 29% ankietowanych). Pozostałe cele określone jako sporadyczne wyjazdy w celach towarzysko-rozrywkowych i innych zostały wskazane przez 25% ankietowanych. Na podstawie powyższych wyników należy zauważyć, iż komunikacja publiczna umożliwia przede wszystkim przemieszczanie się mieszkańców gminy do szkół, pracy i na zakupy. W niniejszym planie w założeniach potrzeb przewozowych uznano powyższe cele za najważniejsze.

4. Ocena dostępu do usług autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?	
	Liczba głosów
bardzo dobry	5
dobry	40
dostateczny	73
nieodpowiedni	76

Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?

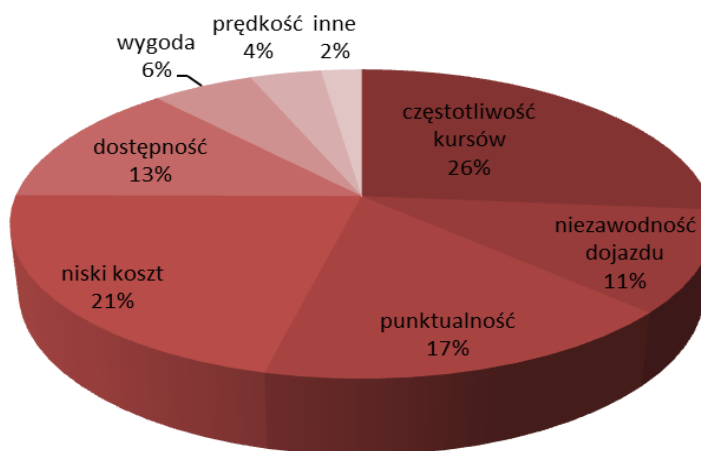


Analizując dostęp do świadczonych usług przewozowych, stwierdzono, że 39% ankietowanych oceniła go jako nieodpowiedni, 38 % jako dostateczny, a tylko 23 % łącznie jako dobry i bardzo dobry. Powyższe wynika z bardzo zróżnicowanej obecnie dostępności do komunikacji na terenie gminy. W niektórych miejscowościach autobus pojawia się dwa razy dziennie realizując tylko minimalne potrzeby uczniów, pomijając pozostałą grupę mieszkańców. Jednocześnie częstotliwość kursowania oraz godziny ujęte w rozkładzie jazdy nie są do końca skoordynowane z pracą jednostek oświatowych. Na tak niską ocenę dostępności wpływa również brak alternatywy dla często przepełnionych połączeń „busowych”.

5. Ocena cech autobusowej komunikacji zbiorowej

Które z podanych cech komunikacji są dla Pani/Pan najistotniejsze?	
	Liczba głosów
częstotliwość kursów	142
niezawodność dojazdu	57
punktualność	90
niski koszt	115
dostępność	71
wygoda	30
prędkość	21
inne	12

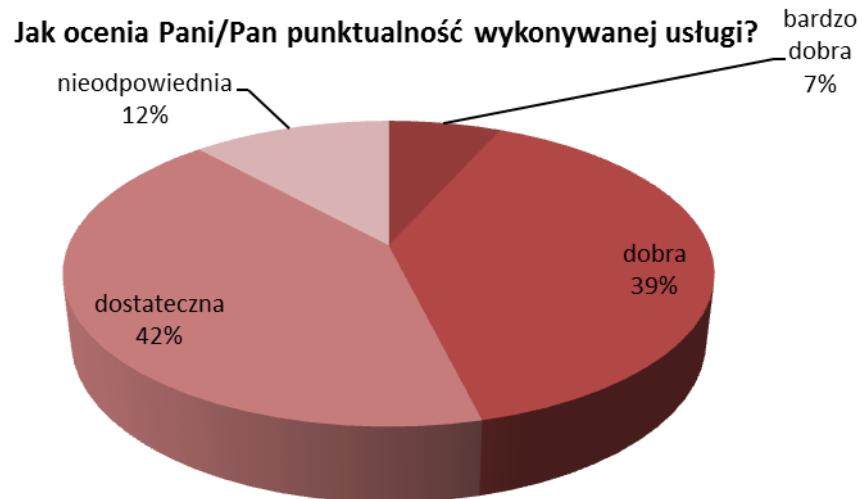
Które z podanych cech komunikacji są dla Pani/Pan najistotniejsze?



Wśród najistotniejszych dla mieszkańców gminy cech komunikacji publicznej wymienić należy częstotliwość kursowania autobusów. Dla 26 % ankietowanych jest to najważniejsza zaleta transportu publicznego. Istotne znaczenie ma również niski koszt przejazdu (21 % ankietowanych uważa, że komunikacja publiczna jest konkurencyjna ekonomicznie w porównaniu do alternatywnych środków transportowych, np. podróży samochodem). Biorąc pod uwagę wzrost cen paliwa transport publiczny może w niedługim czasie stać się konkurencyjny dla indywidualnych podróży własnym samochodem, pod warunkiem zachowania odpowiedniego poziomu cen biletów. Ponadto ważnymi cechami komunikacji powinny być punktualność przejazdu oraz dostępność do usług. Komunikacja publiczna powinna zapewniać stałą, prawidłową i mało uciążliwą dla klientów rzetelną wykonywaną formą regularnego przemieszczania się na terenie gminy. Spełnienie powyższych warunków pozwoli na zapewnienie właściwej jakości usług transportowych.

6. Ocena punktualności autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak ocenia Pani/Pan punktualność wykonywanej usługi?	
	Liczba głosów
bardzo dobra	13
dobra	77
dostateczna	82
nieodpowiednia	23

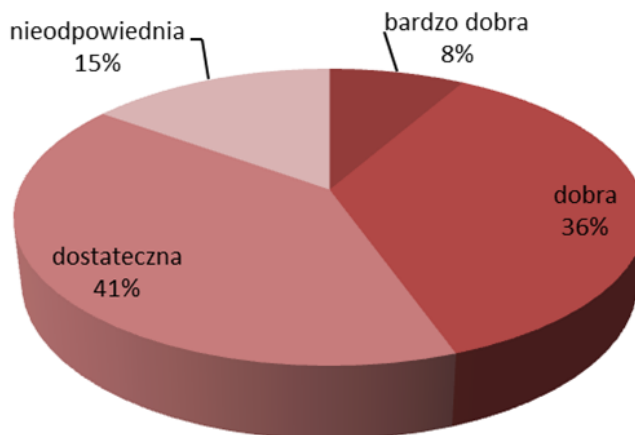


Znaczna część ankietowanych (46%) oceniła punktualność świadczonych na terenie gminy usług transportu publicznego jako bardzo dobrą lub dobrą, co świadczy o dość wysokim standardzie prowadzonej przez prywatne firmy działalności przewozowej. Tylko 12% ankietowanych oceniło punktualność przewozów jako niedostateczną.

7. Ocena niezawodności autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?	
	Liczba głosów
bardzo dobra	16
dobra	70
dostateczna	78
nieodpowiednia	29

Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?

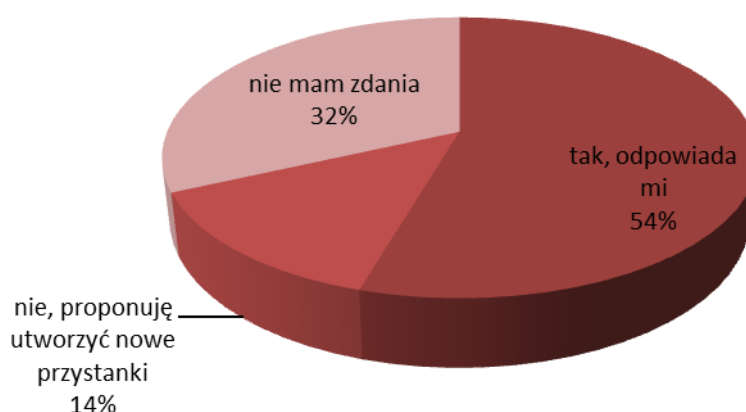


Analizując niezawodność świadczonych na terenie gminy usług transportu publicznego większość ankietowanych (77%) oceniła ją łącznie jako dobrą lub dostateczną, co świadczy o dość wysokim standardzie prowadzonej przez prywatne firmy działalności przewozowej. 15% ankietowanych oceniło niezawodność przewozów jako nieodpowiednią.

8. Ocena lokalizacji przystanków autobusowych

Czy Pana/Pani zdaniem lokalizacja przystanków autobusowych jest właściwa?	
	Liczba głosów
tak, odpowiada mi	108
nie, proponuję utworzyć nowe przystanki	27
nie mam zdania	63

Czy Pana/Pani zdaniem lokalizacja przystanków autobusowych jest właściwa?



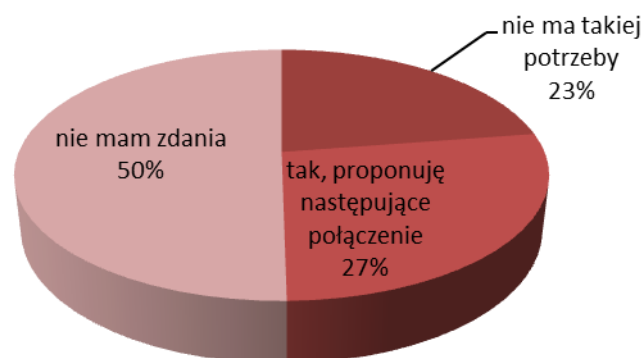
Ważnym elementem wpływającym na dostępność komunikacji jest właściwa lokalizacja przystanków. Biorąc pod uwagę uzyskane wyniki należy podkreślić, iż lokalizacja i zagęszczenie obecnie istniejących przystanków jest właściwe i nie wymaga większych korekt. Niemniej jednak ankietowani mieszkańcy zaproponowali utworzenie dodatkowych przystanków. Propozycje te przedstawiono w poniższej tabeli:

Propozycje dotyczące utworzenia nowych przystanków	
	Liczba głosów
Pszczyna Polne Domy	1
Pszczyna w pobliżu szkół średnich	4
Studzienice ul. Kosów	1
Pszczyna Stara Wieś	2
Ćwiklice Osiedle	1
Łąka	1
Pszczyna Sznelowiec	1
Studzienice koło kapliczki	1
Studzienice koło dwupasmówki	1
Studzienice niedaleko Drabi	1
Pszczyna Szymanowskiego	3

9. Wnioski w zakresie nowych połączeń autobusowych

Czy Pani/Pana zdaniem należy utworzyć jakieś nowe połączenia bezpośrednie, nową linię komunikacji publicznej?	
	Liczba głosów
nie ma takiej potrzeby	44
tak, proponuję następujące połączenie	53
nie mam zdania	98

Czy Pani/Pana zdaniem należy utworzyć jakieś nowe połączenia bezpośrednie, nową linię komunikacji publicznej?



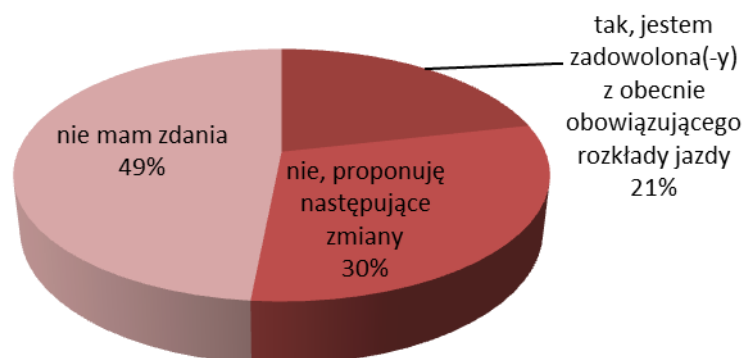
Analizując potrzeby przewozowe mieszkańców gminy należy zastanowić się nad ewentualnym wprowadzaniem nowych relacji lub dodatkowych kursów w porównaniu do obecnie istniejącej komunikacji publicznej. 27 % ankietowanych zaproponowało wprowadzenie zmian w komunikacji. Sugestie te dotyczą różnych kierunków i relacji, ale głównie obejmują połączenia Pszczyny z miejscowościami ościennymi leżącymi na terenie gminy. Sugestie dotyczyły również komunikacji ponadlokalnej (np. połączenia do Żor), jednak nie będą ujmowane w niniejszym planie. Poniższa tabela prezentuje sugerowane zmiany wraz z liczbą głosów popierających daną propozycję:

Propozycje dotyczące utworzenia nowych połączeń	
	Liczba głosów
Komunikacja autobusowa, jak w latach poprzednich w okolicach Pszczyny	1
Lepsze połączenie przy dojazdach do szkoły	2
Większa częstotliwość kursów w godzinach popołudniowych	1
Większa częstotliwość kursów	2
Połączenia relacji: Piasek - Pszczyna w weekendy	1
Komunikacja wewnątrz miasta (Kaufland - Lidl)	4
Połączenia relacji: Pszczyna - Łąka	4
Zorganizować dojazd do szkół wieczorowych	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Brzeźce	1
Połączenia relacji: Stara Wieś - Sznelowiec - Dworzec PKP	1
Połączenia relacji: Rudołtowice - Pszczyna	5
Połączenia relacji: Pszczyna - Studzienice bez gimnazjum	5
Pętla wokół Pszczyny	2
Połączenia relacji: Osiedle Stara Wieś - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Studzionka - Strumień	1
Uruchomić linię: Pszczyna - Brzeźce - Wisła Wielka - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Jankowice	5
Połączenia relacji: Piasek - Pszczyna 7:00 i 15:25	2

10. Ocena godzin kursowania autobusów na liniach regularnych

Czy obecnie obowiązujące godziny kursów na liniach, z których Pani/Pan korzysta odpowiadają zapotrzebowaniu?	
	Liczba głosów
tak, jestem zadowolona(-y) z obecnie obowiązującego rozkładu jazdy	42
nie, proponuję następujące zmiany	59
nie mam zdania	95

Czy obecnie obowiązujące godziny kursów na liniach, z których Pani/Pan korzysta odpowiadają zapotrzebowaniu?



Analizując komunikację pod względem godzin kursowania, stwierdzono, że 30 % ankietowanych ma zastrzeżenia dotyczące obowiązujących rozkładów jazdy. Z przekazanych wniosków najważniejszymi są: konieczność zwiększenia częstotliwości oraz dostępności komunikacji przez całą dobę (od 5:00 do 22:00-23:00). Część ankietowanych zasugerowała dodatkowe zmiany, które zaprezentowano poniżej:

Propozycje dotyczące zmian w obecnie obowiązujących kursach	
	Liczba głosów
Częstsze kursy od 16:00 do 21:00	2
Kursy w weekendy	3
Kursy w godzinach nocnych	9
Dostosować kursy do kończących się lekcji	1
Uruchomić połączenia ze Studzienicami 7:20 i 15:15	1
Uruchomić więcej kursów rano	3
Połączenia Czarków - Pszczyna 8:00 i 13:00 oraz w innych godzinach	3
Przywrócić dawny rozkład jazdy	2
Połączenia Pszczyna - Poręba	1
Więcej kursów w godzinach popołudniowych	1
Częstsze połączenia Rudołtowie - Pszczyna	3
Kursy o 14:20 do Wisły Wielkiej	2
Kursy od 20:00 - 24:00 do Wisły Wielkiej	2
Uruchomić połączenia Pszczyna - Strumień po godz. 20:00 i ok. 14:10, 8:30, 9:30	1
Uruchomić krótsze kursy - żeby było szybciej	1
Połączenia 7:40 Stara Wieś i po południu	1
Uruchomić kursy wieczorne i weekendowe	5
Więcej kursów od 12:00 do 14:00	1
8:20, 9:00, 10:00, 13:00, 15:30, 18:00, 19:30, 20:10, 20:30 Studzienice - Pszczyna, Pszczyna - Studzienice	2
Pszczyna - Jankowice 14:35 i 15:30	1
Rudołtowie - Pszczyna 6:50, 7:45, 8:35 w Pszczynie	1
Pszczyna - Rudołtowie 15:00	1
Brak możliwości dotarcia na 1 lekcję z Czarkowa	1

6.4. Prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Gmina Pszczyna nakierowane będą na zaspokajanie potrzeb mieszkańców całej gminy. Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno - demograficznej oraz analizy badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców gminy 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 Pszczynie. **Kształt sieci oraz przebieg poszczególnych linii będzie ściśle powiązany z realizacją dowozu uczniów do szkół podstawowych, gimnazjum oraz szkół średnich.**

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu oraz danych z badania rynku przewozowego szacuje się, iż 85-90 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie gminy to uczniowie i młodzież uczęszczająca do szkół. Pozostałą grupę pasażerów stanowić będą osoby dorosłe dojeżdżające do pracy oraz osoby korzystające z autobusu doraźnie w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej w połączeniach z poszczególnymi miejscowościami gminy będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów winna obejmować miejscowości najliczniej zamieszkałe to jest: Piasek, Łąkę, Jankowice i Ćwiklice. W miejscowościach tych liczba mieszkańców przekracza 2500 osób. Sołectwa 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 Wisła Mała i Rudułtowiec. Należy wspomnieć, iż część miejscowości gminy Pszczyna zyska rozbudowany system połączeń komunikacji gminnej wynikający z sieci obejmującej sąsiednie sołectwa. Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół w Pszczynie oraz Studzionce, Ćwiklicach, Rudułtowiecach oraz Wiśle Małej oraz skomunikowanie z dojazdem do szkół znajdujących się poza obszarem gminy w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na różne godziny kończenia 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. Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno - sportowych oraz dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców gminy, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Pszczynie, ważniejsze wydziały jednostek samorządowych, 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 gminy Pszczyna w ramach komunikacji gminnej 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 gminy oraz ilość uczniów w placówkach oświatowych szacuje się, iż w komunikacji gminnej z biletów miesięcznych szkolnych korzystać będzie około 1400 osób, co da napełnienie na poziomie 58800 pasażerów miesięcznie. Kolejną grupą będą mieszkańcy gminy 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 3500-4500 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą są korzystający z komunikacji gminnej podczas dojazdów z miejsca zamieszkania do miejsca zatrudnienia. Szacuje się, iż z biletów miesięcznych pracowniczych w początkowym etapie prowadzenia komunikacji korzystać będzie bardzo mała grupa kilkunastu osób, co da napełnienie na poziomie do kilkuset 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 gminna będzie obsługiwać średnio 3000 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 obserwować będziemy gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45, przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:40 (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. W godzinach międzyszczytowych z usług przewozowych będzie szacunkowo korzystać około 30 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 30 pasażerów. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Szacuje się, iż w te dni z usług przewozowych korzystać będzie przeciętnie 10-15 pasażerów. Jeżeli założy się jej realizację będzie ona znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja gminna w soboty, niedziele i święta powinna być wykonywana w ograniczonym zakresie.

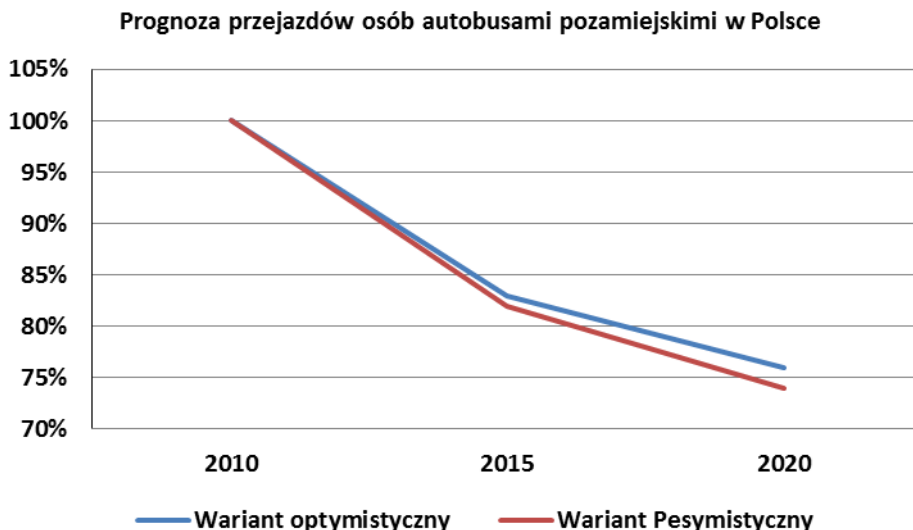
Należy zauważyć, iż ilość pasażerów będzie także różna w zależności od pory roku. Najbardziej efektywnymi miesiącami pod względem ilości przewożonych pasażerów są: marzec, kwiecień, wrzesień i październik. Frekwencja w autobusach jest ściśle związana z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych 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 63000 osób. Najsłabszym 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 5000 pasażerów. W pozostałych miesiącach roku potrzeby przewozowe będą kształtować się na poziomie około 58000 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;
- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji gminnej oszacowano na poziomie 610 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. Powyższe dane dotyczące liczby pasażerów mają charakter szacunkowy i zostały przedstawione w oparciu o występujący obecnie stan faktyczny. Dane te będą miały odzwierciedlenie w rzeczywistości w sytuacji, gdy linie komunikacji gminnej nie będą dublowane przewoźników prywatnych, którzy po 1 stycznia 2017 r. także mogą wykonywać przewozy komercyjne (zgłoszenie przewozu).

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 tym 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

Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami na terenie gminy Pszczyna nie będzie znacząco odczuwalny. Wg danych demograficznych przekazanych przez Pszczyński Zarząd Edukacji liczba mieszkańców w grupie wiekowej obejmującej uczniów nie będzie miała tendencji spadkowej. Należy jednak zauważyć, iż postępujące starzenie się społeczeństwa i związany z tym wzrost liczby zachorowań na schorzenia narządów ruchu, spowoduje, że za parę lat osoby starsze oraz niepełnosprawne mogą stanowić znaczącą grupę pasażerów komunikacji zbiorowej. Dlatego w niedalekiej przyszłości należy podjąć działania zmierzające do zapewnienia seniorom usług przewozowych na jak najwyższym poziomie.

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 gminy. 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 optymalizacji działań związanych z polityką transportową na terenie gminy Pszczyna władze gminy mogą przyjąć dwa warianty prowadzenia polityki transportowej: pasywny i aktywny.

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

W wariantcie polityki aktywnej założono, że podstawą działań władz gminnych w zakresie kształtowania oferty przewozowej będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez właściwe kształtowanie oferty przewozowej (optymalizacja). Działania takie można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego liczbę pasażerów przypadających na jeden wozokilometr.

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 Gminy Pszczyna 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 Gminę Pszczyna, 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 publicznej;
 - 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 gminy;
 - wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez gminę;
 - 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 gminy Pszczyna

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 (Gmina Pszczyna),
- 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 dla gminy Pszczyna w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 7 linii komunikacyjnych. Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze wszystkich miejscowości gminy objętych planem i umożliwi dojazd do najważniejszych generatorów ruchu.

Planowane linie komunikacyjne obejmować będą tylko komunikację lokalną nie wykraczającą poza granice gminy.

Gminne przewozy użyteczności publicznej realizowane będą na następujących liniach komunikacyjnych:

- linia nr U/241005/1 – Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Małą,
- linia nr U/241005/2 – Studzionka – Studzionka przez Brzeźce, Wisłę Wielką,
- linia nr U/241005/3 – Studzionka – Studzionka przez Wisłę Wielką,
- linia nr U/241005/4 – Pszczyna – Studzienice przez Jankowice,
- linia nr U/241005/5 – Pszczyna – Ćwiklice przez Rudoltowice,

- □ linia nr U/241005/6 – Pszczyna – Pszczyna przez Porębę,
- □ linia nr U/241005/7 – Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek.

W sieci komunikacyjnej nie ujmowano linii ujętych jako kierunki obsługiwane w ramach powiatowych linii użyteczności publicznej. Sieć komunikacyjna gminy Pszczyna może zostać skorygowana po ogłoszeniu właściwych planów transportowych organów samorządowych wyższych szczebli, w przypadku realizacji przewozów użyteczności publicznej pokrywających się z komunikacją gminną.

7.1. Linia nr U/241005/1 – Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Małą

Trasa linii: U/241005/1 PSZCZYNA – STUDZIONKA

Długość trasy 40 km

Kierunek: Pszczyna – Studzionka

Kierunek: Studzionka - Pszczyna

- * Pszczyna, Szymanowskiego szkoła
- * Pszczyna, Katowicka Park
- * Pszczyna, Sokoła / Dworcowa
- * Pszczyna, ZUS
- * Pszczyna, Korfantego szpital (Bielska)
- * Pszczyna, Publiczne Gimnazjum nr 2
- * Pszczyna, Cieszyńska
- * Łąka, Kolonia
- * Łąka, Przepompownia
- * Łąka, Kościół
- * Łąka, Gospoda
- * Łąka, Madera
- * Wisła Wielka, Kolonia
- * Wisła Wielka Kościół
- * Wisła Wielka, Kapliczka
- * Wisła Wielka, Bar Milena
- * Wisła Wielka, Pszczynka
- * Wisła Wielka, Bar Milena
- * Wisła Wielka, Kapliczka
- * Wisła Wielka Kościół
- * Wisła Wielka, I
- * Wisła Wielka, Żagle
- * Wisła Wielka, II
- * Wisła Wielka, Osiedle
- * Wisła Mała, skrzyżowanie
- * Wisła Mała, Kolonia
- * Wisła Mała, kościół
- * Wisła Mała, Dom Kultury

- * Studzionka, gimnazjum
- * Studzionka
- * Wisła Mała
- * Wisła Mała, Dom Kultury
- * Wisła Mała, kościół
- * Wisła Mała, Kolonia
- * Wisła Mała, skrzyżowanie
- * Wisła Wielka, Osiedle
- * Wisła Wielka, II
- * Wisła Wielka Żagle
- * Wisła Wielka, I
- * Wisła Wielka Kościół
- * Wisła Wielka, Kapliczka
- * Wisła Wielka, Bar Milena
- * Wisła Wielka, Pszczynka
- * Wisła Wielka, Bar Milena
- * Wisła Wielka, Kapliczka
- * Wisła Wielka Kościół
- * Wisła Wielka, Kolonia
- * Łąka, Madera
- * Łąka, Gospoda
- * Łąka, Kościół
- * Łąka, Przepompownia
- * Łąka, Kolonia
- * Pszczyna, Cieszyńska
- * Pszczyna, Publiczne Gimnazjum nr 2
- * Pszczyna, Korfantego szpital
- * Pszczyna, Sokoła / Dworcowa

- * *Wisła Mała*
- * *Studzionka*
- * *Studzionka, Gimnazjum*
- * *Pszczyna, Katowicka Park*
- * *Pszczyna, Szymanowskiego szkoła*

Linia relacji: Pszczyna – Studzionka ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Szymanowskiego w pobliżu Powiatowego Zespołu Szkół nr 2, następnie linia powinna przebiegać ulicami Chopina, Katowicką oraz ul. Dworcową, gdzie linia powinna obejmować swoim przebiegiem planowane centrum przesiadkowe, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Następnie trasa prowadzi przez Plac Targowy do przystanku Pszczyna ZUS. Z Placu Targowego linia obejmuje przejazd ulicą Bielską, na której znajduje się przystanek Pszczyna Bielska, wariantowy dla przystanku Pszczyna Korfantego szpital (obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła). Przy obsłudze trasy w kierunku Studzionka - Pszczyna, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, pominięty zostanie przystanek Pszczyna ZUS, natomiast będzie obsługiwany przystanek Pszczyna Korfantego Szpital. Proponuje się przekształcenie przystanku Pszczyna Korfantego szpital w dwukierunkowy. Działanie taki pozwoli na uproszczenie trasy przejazdu na terenie Pszczyny (niepotrzebny będzie dojazd do przystanku Pszczyna Bielska) oraz zapewni poprawę dostępności do komunikacji dla pasażerów dojeżdżających do szpitala i przychodni lekarskich. Zaproponowany przebieg linii na terenie Pszczyny pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców gminy oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części wariantowo trasa obejmuje dojazd do przystanku Pszczyna Publiczne Gimnazjum nr 2 znajdującego się przy szkole na ulicy Kazimierza Wielkiego. Obsługa tego przystanku zapewni dojazd dzieci do szkoły z miejscowości Łąka oraz uczniom liceum z miejscowości Wisła Mała, Wisła Wielka, Studzionka oraz Łąka. Przystanek ten powinien być obsługiwany wariantowo tylko w wybranych godzinach związanych z rozpoczęciem i zakończeniem zajęć w szkole.

W dalszej części trasa linii biegnie ulicą Cieszyńską w kierunku miejscowości Łąka. Na terenie Łąki trasa prowadzi ul. Cieszyńską i obejmuje wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż tej ulicy. Wariantowo trasa linii powinna obejmować przejazd ulicami Kasztanową, Goli i Tetmajera zapewniając obsługę przystanków usytuowanych wewnątrz wsi. Przebieg taki zapewni znacznie lepszy dostęp do komunikacji publicznej mieszkańcom zamieszkałym z dala od drogi wojewódzkiej 939. Z Łąki trasa prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej 939 do miejscowości Wisła Wielka obejmując wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż tej trasy. W Wiśle Wielkiej wariantowo należy przywidzieć obsługę przystanków zlokalizowanych przy ulicy Hodowców. Z Wisły Wielkiej trasa prowadzi do sołectwa Wisła Mała, a następnie ulicą Pawią do Studzionki. W Wiśle Małej należy zapewnić wariantowo obsługę przystanku Wisła Mała Kolonia znajdującego się na granicy gminy w kierunku Strumienia. Trasa linii kończy swój bieg w Studzionce, przy szkole na ulicy Jordana.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana 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. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki traktowane jako odgałęzienia głównej trasy (np. na terenie miasta Pszczyna, w Łące, czy Wiśle Wielkiej). Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, 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 także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.2. Linia nr U/241005/2 – Studzionka – Studzionka przez Brzeźce, Wisłę Wielką

Trasa linii: U/241005/2 STUDZIONKA - WISŁA WIELKA - STUDZIONKA

Długość trasy 24 km

- * *Studzionka, Gimnazjum*
- * *Studzionka, skrzyżowanie*
- * *Studzionka, Kolonia*
- * *Brzeźce, Widoki*
- * *Brzeźce, pl. Kościelny*
- * *Brzeźce, kapliczka*
- * *Wisła Wielka, Pszczyńska*
- * *Wisła Wielka, Bar Milena*
- * *Wisła Wielka, Kapliczka*
- * *Wisła Wielka Kościół*
- * *Wisła Wielka, Kolonia*
- * *Wisła Wielka, I*
- * *Wisła Wielka, Żagle*
- * *Wisła Wielka, II*
- * *Wisła Wielka, Osiedle*
- * *Wisła Mała, skrzyżowanie*
- * *Wisła Mała, kościół*
- * *Wisła Mała, Dom Kultury*
- * *Wisła Mała*
- * *Studzionka Gimnazjum*

Linia relacji: Studzionka – Studzionka przez Brzeźce, Wisłę Wielką i Wisłą Małą ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców (głównie uczniów) sołectw: Brzeźce, Wisła Wielka i Wisła Mała w zakresie dojazdów do Studzionki. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkół rozlokowanych wzdłuż trasy. Trasa linii rozpoczyna swój bieg w Studzionce na ulicy Jordana przy szkole. Następnie prowadzi ulicą Jedności do ulicy Pszczyńskiej. Ze Studzionki trasa prowadzi ulicą Pszczyńską wzdłuż drogi wojewódzkiej 933 do miejscowości Brzeźce. W Brzeźcach trasa prowadzi ulicą Pokoju, gdzie usytuowane są najważniejsze przystanki w tej miejscowości. Z Brzeźc linia biegnie w kierunku Wisły Wielkiej, gdzie ulicą Hodowców prowadzi do skrzyżowania z drogą wojewódzką 939. Z Wisły Wielkiej linia biegnie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 939 do miejscowości Wisła Mała, a następnie ulicą Pawią do Studzionki. W Wiśle Małej należy zapewnić wariantowo obsługę przystanku Wisła Mała Kolonia znajdującego się na granicy gminy w kierunku Strumienia. Trasa linii kończy swój bieg w Studzionce, przy szkole na ulicy Jordana

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

Z uwagi na fakt, iż głównym celem obsługi linii jest przewóz uczniów w obrębie miejscowości: Studzionka, Brzeźce, Wisła Mała i Wisła Wielka realizacja linii powinna być wykonywana tylko w dni nauki szkolnej, w godzinach zapewniających dojazd przed rozpoczęciem zajęć w szkołach oraz powrót do domu po zakończeniu lekcji. W okresie dni wolnych od nauki szkolnej (ferie i wakacje) można rozważyć obsługę linii w ramach skomunikowania przewozów z linią nr 241005/1.

7.3. Linia nr U/241005/3 – Studzionka – Studzionka przez Wisłę Wielką

Trasa linii: U/241005/3 STUDZIONKA - WISŁA MAŁA - STUDZIONKA

Długość trasy 19 km

- * *Studzionka, Gimnazjum*
- * *Studzionka, skrzyżowanie*
- * *Studzionka, Kolonia*
- * *Czarne Doły, skrzyżowanie*
- * *Czarne Doły, Leśniczówka*
- * *Stencłówka*
- * *Wisła Wielka, Brzozowa*
- * *Wisła Wielka, II*
- * *Wisła Wielka, Osiedle*
- * *Wisła Mała, skrzyżowanie*
- * *Wisła Mała, kościół*
- * *Wisła Mała, Dom Kultury*
- * *Wisła Mała*
- * *Studzionka, Gimnazjum*

Linia relacji: Studzionka – Studzionka przez Wisłę Wielką i Wisłą Małą ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców (głównie uczniów) sołectw: Wisła Wielka i Wisła Mała oraz przysiółków: Czarne Doły i Stencłówka w zakresie dojazdów do Studzionki. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkół rozlokowanych wzdłuż trasy. Trasa linii rozpoczyna swój bieg w Studzionce na ulicy Jordana przy szkole. Następnie prowadzi ulicą Jedności do ulicy Pszczyńskiej. Ze Studzionki trasa prowadzi ulicą Pszczyńską wzdłuż drogi wojewódzkiej 933 do skrzyżowania z ulicą Lipki (przy skrzyżowaniu do Mizerowa). Dalej trasa prowadzi ulicą Powstańców Śląskich oraz Czarne Doły zapewniając obsługę komunikacyjną przysiółków: Czarne Doły i Stencłówka. Następnie linie biegnie w kierunku Wisły Wielkiej, gdzie ulicą Brzozową prowadzi do skrzyżowania z drogą wojewódzką 939. Z Wisły Wielkiej linia biegnie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 939 do miejscowości Wisła Mała, a następnie ulicą Pawią do Studzionki. W Wiśle Małej należy zapewnić wariantowo obsługę przystanku Wisła Mała Kolonia znajdującego się na granicy gminy w kierunku Strumienia. Trasa linii kończy swój bieg w Studzionce, przy szkole na ulicy Jordana

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

Z uwagi na fakt, iż głównym celem obsługi linii jest przewóz uczniów w obrębie miejscowości: Studzionka, Wisła Mała i Wisła Wielka realizacja linii powinna być wykonywana tylko w dni nauki szkolnej, w godzinach zapewniających dojazd przed rozpoczęciem zajęć w szkołach oraz powrót do domu po zakończeniu lekcji. W okresie dni wolnych od nauki szkolnej (ferie i wakacje) można rozważyć obsługę linii w ramach skomunikowania przewozów z linią nr 241005/1.

7.4. Linia nr U/241005/4 – Pszczyna – Studzienice przez Jankowice

Trasa linii: U/241005/4 PSZCZYNA - STUDZIENICE

Długość trasy 18 km

Kierunek: Pszczyna - Studzienice

Kierunek: Studzienice - Pszczyna

- * *Pszczyna, Korfantego szpital (Bielska)*
- * *Pszczyna, Żorska park*
- * *Pszczyna, Szymanowskiego*
- * *Pszczyna, Katowicka szkoła*
- * *Pszczyna, Katowicka park*
- * *Pszczyna, Sokola / Dworcowa*
- * *Pszczyna, Publiczne Gimnazjum nr 4*
- * *Pszczyna, Hallera*
- * *Pszczyna, Bieruńska I*
- * *Pszczyna, Bieruńska II*
- * *Jankowice, Kolonia*
- * *Jankowice, Gospoda*
- * *Jankowice, Podlesie stolarnia*
- * *Studzienice, Kępa*
- * *Studzienice, szkoła*
- * *Studzienice, Spółdzielnia*
- * *Studzienice, Las*

- * *Studzienice, Las*
- * *Studzienice, Spółdzielnia*
- * *Studzienice, szkoła*
- * *Studzienice, Kępa*
- * *Jankowice, Podlesie stolarnia*
- * *Jankowice, Gospoda*
- * *Jankowice, Kolonia*
- * *Pszczyna, Bieruńska II*
- * *Pszczyna, Bieruńska I*
- * *Pszczyna, Hallera*
- * *Pszczyna, Publiczne Gimnazjum nr 4*
- * *Pszczyna, Sokola / Dworcowa*
- * *Pszczyna, Katowicka park*
- * *Pszczyna, Katowicka szkoła*
- * *Pszczyna, Szymanowskiego*
- * *Pszczyna, Żorska park*
- * *Pszczyna, Korfantego szpital*

Linia relacji: Pszczyna – Studzienice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców północno-wschodniej części gminy Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ulicy Korfantego w pobliżu szpitala oraz zespołu przychodni. Następnie linia powinna przebiegać ulicami: Żorską, Szymanowskiego w pobliżu Powiatowego Zespołu Szkół nr 2, Chopina, Katowicką (w tym wariantowo przywidziano obsługę przystanku Pszczyna Katowicka szkoła) oraz ul. Dworcową, gdzie linia powinna obejmować swoim przebiegiem planowane centrum przesiadkowe, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Taki przebieg na terenie Pszczyny pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta przy ulicach 3 Maja, Poniatowskiego oraz Szymanowskiego, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców gminy oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części wariantowo trasa obejmuje dojazd do przystanku Pszczyna Publiczne Gimnazjum nr 4 znajdującego się przy szkole na ulicy Konopnickiej oraz dodatkowo przewiduje obsługę przystanku Pszczyna Hallera

znajdującego się w dzielnicy Podstarzynie. Obsługa tych przystanków zapewni dojazd dzieci do szkoły z tej dzielnicy Pszczyny oraz z ulicy Bieruńskiej i z sołectw: Jankowice i Studzienice. Przystanki te powinny być obsługiwane wariantowo tylko w wybranych godzinach związanych z rozpoczęciem i zakończeniem zajęć w szkołach: SP 4 i PG 4.

W dalszej części trasa linii prowadzi ulicą Bieruńską w kierunku miejscowości Jankowice. Na terenie Jankowic trasa prowadzi ulicą Żubrów i wariantowo przywiduje dojazd do przystanku Jankowice Podlesie. Linia obejmuje swoim przebiegiem wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż trasy przy drodze wojewódzkiej 931. Z Jankowic trasa prowadzi do Studzienic, gdzie ulicą Szewczyka biegnie pod las do końca sołectwa.

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

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napelnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki traktowane jako odgałęzienia głównej trasy (np. na terenie miasta Pszczyna, w Jankowicach). Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napelnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.5. Linia nr U/241005/5 – Pszczyna – Ćwiklice przez Rudoltowice

Trasa linii: U/241005/5 PSZCZYNA - ĆWIKLICE

Długość trasy 20 km

Kierunek: Pszczyna - Ćwiklice

Kierunek: Ćwiklice - Pszczyna

* Pszczyna, Korfantego szpital (Bielska)	* Ćwiklice, Podlesie
* Pszczyna, Żorska park	* Ćwiklice, 11 Listopada
* Pszczyna, Szymanowskiego	* Rudawki, obok. p. Mika
* Pszczyna, Katowicka park	* Rudawki, sklep
* Pszczyna, Sokola / Dworcowa	* Dębina
* Pszczyna, Publiczne Gimnazjum nr 4	* Rudoltowice, RSP
* Ćwiklice, Kolonia	* Rudoltowice, OSP
* Ćwiklice, skrzyżowanie	* Rudoltowice, I
* Rudoltowice, I	* Ćwiklice, skrzyżowanie
* Rudoltowice, OSP	* Ćwiklice, Kolonia
* Rudoltowice, RSP	* Pszczyna, Publiczne Gimnazjum nr 4
* Dębina	* Pszczyna, Sokola / Dworcowa
* Rudawki, sklep	* Pszczyna, Katowicka park
* Rudawki, obok. p. Mika	* Pszczyna, Szymanowskiego
* Ćwiklice, 11 Listopada	* Pszczyna, Żorska park
* Ćwiklice, Podlesie	* Pszczyna, Korfantego szpital

Linia relacji: Pszczyna – Ćwiklice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części gminy Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ulicy Korfantego w pobliżu szpitala oraz zespołu przychodni. Następnie linia powinna przebiegać ulicami: Żorską, Szymanowskiego w pobliżu Powiatowego Zespołu Szkół nr 2, Chopina, Katowicką oraz ulicą Dworcową, gdzie linia powinna obejmować swoim przebiegiem planowane centrum przesiadkowe, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Taki przebieg na terenie Pszczyny pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta przy ulicach 3 Maja, Poniatowskiego oraz Szymanowskiego, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców gminy oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części wariantowo trasa obejmuje dojazd do przystanku Pszczyna Publiczne Gimnazjum nr 4 znajdującego się przy szkole na ulicy Konopnickiej. Obsługa tego przystanku zapewni dojazd dzieci do szkoły z sołectw: Ćwiklice, Rudołtowiec i przysiółka Rudawki. Przystanek ten powinien być obsługiwany wariantowo tylko w wybranych godzinach związanych z rozpoczęciem i zakończeniem zajęć w szkołach: SP 4 i PG 4.

W dalszej części trasa linii prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej 933 ulicą Męczenników Oświęcimskich w kierunku sołectwa Ćwiklice. W Ćwiklicach trasa biegnie ulicą Zawadzkiego w kierunku Rudołtowiec. W Rudołtowiecach linie biegnie wzdłuż głównej ulicy Zawadzkiego do przysiółka Dębina, a następnie do Rudawek. Z Rudawek trasa biegnie z powrotem do Ćwiklic, gdzie ulicami 11 Listopada oraz Kombatantów prowadzi do przysiółka Podlesie. Przedstawiony przebieg linii zapewnia właściwy dostęp do komunikacji publicznej mieszkańcom Ćwiklic oraz Rudołtowiec, Rudawek i Dębiny zamieszkałym z dala od drogi wojewódzkiej 933.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana 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. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki traktowane jako odgałęzienia głównej trasy (np. dojazd do przysiółka Podlesie w Ćwiklicach lub przejazd przez Rudawki i Rudołtowiec). Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, 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 także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.6. Linia nr U/241005/6 – Pszczyna – Pszczyna przez Porębę

Trasa linii: U/241005/6 PSZCZYNA - POREBA - PSZCZYNA

Długość trasy 16 km

- * *Pszczyna, Sokola / Dworcowa*
- * *Pszczyna, ZUS*
- * *Pszczyna, Korfantego szpital (Bielska)*
- * *Pszczyna, Żorska park*
- * *Pszczyna, Wodzisławska*
- * *Pszczyna, bażantarnia*
- * *Poręba, POM*
- * *Poręba, Szkoła*

- * *Poręba, Przedszkole*
- * *Pszczyna Stara Wieś, Cegielnia*
- * *Pszczyna Stara Wieś III*
 - * *Pszczyna Stara Wieś, Gimnazjum*
- * *Pszczyna Stara Wieś II*
- * *Pszczyna Stara Wieś I*
 - * *Pszczyna, Szymanowskiego*
- * *Pszczyna, Katowicka park*
- * *Pszczyna, Sokoła / Dworcowa*

Linia relacji: Pszczyna – Pszczyna przez Porębę ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców sołectwa Poręba oraz dzielnicy Pszczyny Starej Wsi. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w planowanym centrum przesiadkowym, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Następnie trasa prowadzi przez Plac Targowy do przystanku Pszczyna ZUS. Z Placu Targowego linia obejmuje przejazd ulicą Bielską, na której znajduje się przystanek Pszczyna Bielska, wariantowo dla przystanku Pszczyna Korfantego szpital (obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła). Przy obsłudze trasy w kierunku przeciwnym, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, pominięty zostanie przystanek Pszczyna ZUS, natomiast będzie obsługiwany przystanek Pszczyna Korfantego Szpital. Proponuje się przekształcenie przystanku Pszczyna Korfantego szpital w dwukierunkowy. Działanie taki pozwoli na uproszczenie trasy przejazdu na terenie Pszczyny (niepotrzebny będzie dojazd do przystanku Pszczyna Bielska) oraz zapewni poprawę dostępności do komunikacji dla pasażerów dojeżdżających do szpitala i przychodni lekarskich. Dalej trasa prowadzi ulicami: Żorską oraz Wodzisławską w kierunku Poręby. W Porębie linia obejmuje przejazd ulicą Świerczewskiego zapewniając obsługę przystanków usytuowanych przy tej drodze. Następnie trasa prowadzi do drogi wojewódzkiej nr 935 i obejmuje przejazd ulicami Pszczyńską i Rybnicką do dzielnicy Stara Wieś. Na terenie dzielnicy Stara Wieś linia prowadzi ulicami Rybnicką, Żorską oraz Staromiejską zapewniając obsługę wszystkich przystanków rozlokowanych przy tych ulicach. Linia zapewnia dojazdy uczniów do Szkoły Podstawowej nr 3 i Gimnazjum nr 3 usytuowanych na ulicy Staromiejskiej. Wariantowo można zapewnić dojazd na ulicę Szymanowskiego w pobliże Powiatowego Zespołu Szkół nr 2. Następnie linia powinna prowadzić ulicami: Chopina i Katowicką do ulicy Sokoła do centrum przesiadkowego, który będzie ostatnim przystankiem linii.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana 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. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, 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 także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.7. Linia nr U/241005/7 – Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek

Trasa linii: U/241005/7 PSZCZYNA - CZARKÓW - PSZCZYNA

Długość trasy 19 km

- * *Pszczyna, Sokola / Dworcowa*
- * *Pszczyna, ZUS*
- * *Pszczyna, Korfantego (Bielska)*
- * *Pszczyna, Żorska park*
- * *Pszczyna, Szymanowskiego*
- * *Pszczyna Stara Wieś I*
- * *Pszczyna Stara Wieś II*
 - * *Pszczyna Stara Wieś, Gimnazjum*
- * *Pszczyna Stara Wieś III*
- * *Czarków*
- * *Czarków, spółdzielnia*
- * *Czarków, skrzyżowanie*
- * *Piasek, Las*
- * *Piasek, Sklep*
- * *Piasek PKP*
- * *Piasek Restauracja*
 - * *Piasek*
 - * *Pszczyna, Polne Domy*
 - * *Pszczyna, Studzienicka*
- * *Pszczyna, posesja*
 - * *Pszczyna Stara Wieś I*
 - * *Pszczyna Stara Wieś II*
 - * *Pszczyna Stara Wieś, gimnazjum*
 - * *Pszczyna Stara Wieś II*
 - * *Pszczyna Stara Wieś I*
 - * *Pszczyna, Szymanowskiego*
 - * *Pszczyna, Żorska park*
 - * *Pszczyna, Korfantego szpital*
 - * *Pszczyna, Katowicka szkoła*
- * *Pszczyna, Katowicka park*
- * *Pszczyna, Sokola / Dworcowa*

Linia relacji: Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców sołectw: Czarków i Piasek. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w planowanym centrum przesiadkowym, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Następnie trasa prowadzi przez Plac Targowy do przystanku Pszczyna ZUS. Z Placu Targowego linia obejmuje przejazd ulicą Bielską, na której znajduje się przystanek Pszczyna Bielska, wariantowy dla przystanku Pszczyna Korfantego szpital (obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła). Przy obsłudze trasy w kierunku przeciwnym, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, pominięty zostanie przystanek Pszczyna ZUS, natomiast będzie obsługiwany przystanek Pszczyna Korfantego Szpital. Proponuje się przekształcenie przystanku Pszczyna Korfantego szpital w dwukierunkowy. Działanie takie pozwoli na uproszczenie trasy przejazdu na terenie Pszczyny (niepotrzebny będzie dojazd do przystanku Pszczyna Bielska) oraz zapewni poprawę dostępności do komunikacji dla pasażerów dojeżdżających do szpitala i przychodni lekarskich. W dalszej części trasa prowadzi ulicami: Żorską oraz Szymanowskiego w kierunku dzielnicy Stara Wieś. W dzielnicy Stara Wieś linia obejmuje przejazd ulicą Staromiejską oraz Batalionów Chłopskich w kierunku Czarkowa. Linia zapewnia dojazdy uczniów do Szkoły Podstawowej nr 3 i Gimnazjum nr 3 usytuowanych na ulicy Staromiejskiej oraz dojazd na ulicę Szymanowskiego w pobliżu Powiatowego Zespołu Szkół nr 2. W Czarkowie linia prowadzi ulicami: Powstańców Śląskich oraz Słowackiego zapewniając obsługę wszystkich przystanków autobusowych usytuowanych na terenie tej miejscowości. Z Czarkowa linia biegnie ulicą Słowackiego do Piasku, gdzie zapewniono obsługę wszystkich przystanków zlokalizowanych na ulicach: Słowackiego i Katowickiej. Z Piasku trasa linii obejmuje dojazd do Pszczyny i obsługę przystanków autobusowych usytuowanych na ulicach: Polnych Domów oraz Studzienickiej. Następnie trasa prowadzi ulicami: Bieruńską oraz Katowicką do przystanku końcowego zlokalizowanego przy ulicy Sokoła w planowanym centrum przesiadkowym. W ramach linii przywidziano także ponowny dojazd na ulicę Staromiejską do Gimnazjum Publicznego i Szkoły Podstawowej nr 3 oraz do Szkoły Podstawowej nr 2 na ulicy Katowickiej. Działanie takie zapewni dostęp do komunikacji publicznej uczniom dojeżdżającym do szkół z Piasku oraz z dzielnicy Polne Domy.

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

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napelnień. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napelnienie 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.

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych powinno 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 ustalenie 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 następnych wskazała,

w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. I tak finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej na terenie gminy Pszczyna polegać będzie 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.

Źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa (rekompensata z tytułu stosowania ulg ustawowych).

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z funduszy 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,
- 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 groźącymi 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.

Gmina Pszczyna, jako organizator gminnych przewozów użyteczności publicznej musi być świadoma, iż finansowanie publicznego transportu zbiorowego polegać będzie w szczególności na:

- pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów ze środków budżetu państwa,
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów (plus rozsądny zysk) ze środków własnych gminy.

W niniejszym planie proponuje się, aby Burmistrz Pszczyny został organizatorem komunikacji na 7 liniach komunikacyjnych. Proponuje się także by nowo tworzone linie komunikacyjne w przyszłości

obsługiwały jak największy obszar gminy, nie objęty komunikacją organizatorów wyższych szczebli samorządowych. Linie te powinny zostać poprowadzone także przez miejsca, gdzie komunikacja publiczna w ostatnim czasie została mocno ograniczona albo likwidowana. Jest to bardzo ważne, gdyż jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z własnego budżetu.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni.

Należy podkreślić, iż 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 wymusza takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom, z drugiej nie będzie pozwalać na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi. Dlatego należy podjąć działania zmierzające do ujednoczenia i koordynacji godzin prowadzenia zajęć lekcyjnych w placówkach oświatowych na terenie całej gminy (głównie w szkołach ponadgimnazjalnych).

Zagrożeniem dla budżetu gminy może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (zwłaszcza wzrost cen paliwa). Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucić 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 gminnych przewozów użyteczności publicznej na terenie gminy Pszczyzna 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 450000 i maksymalnie 500000 wozokilometrów rocznie. Zakładając wybór operatora zapewniającego stawkę wozokilometra na poziomie wartości rynkowej dla gminy Pszczyzna (np. 5,00 zł brutto) szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową (założono średnią stawkę 3,50 zł brutto za jeden przejazd oraz szacunkowo 610 tysięcy pasażerów/rok), przy przykładowej pracy przewozowej na poziomie około 480000 wozokilometrów/rok, zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 0,85. Będzie on ściśle uzależniony od oferowanej stawki za wozokilometry, od ilości wykonanej pracy przewozowej oraz od poziomu stosowanej taryfy. Należy założyć, iż przewozy gminne 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. Zakładając, że organizator będzie stosował taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 3,50 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 120,00 zł (wartości rynkowe cen biletów w roku 2013), natomiast praca przewozowa będzie wykonywana na poziomie wskazanym wcześniej przy rynkowych stawkach wozokilometra, należy zabezpieczyć środki w budżecie gminy na rekompensatę na poziomie około 15 % wartości potencjału finansowego rynku transportu publicznego na terenie objętym niniejszym planem transportowym. Przy czym, jako potencjał finansowy rynku transportowego należy rozumieć iloczyn liczby wozokilometrów niezbędnych do zabezpieczenia potrzeb transportowych mieszkańców gminy oraz stawki wozokilometra przyjętej przez organizatora.

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 w/w 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 %.

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 na terenie gminy Pszczyna odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce gminy, 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.

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

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
- nadmierne obciążenie sieci drogowej i jej dewastacja (a także powstawanie korków w newralgicznych punktach gminy - szczególnie na terenie miasta Pszczyna),
- 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 poszczególnych miejscowości gminy Pszczyna, stan sieci dróg publicznych, potoki podróży, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji gminnej, powiatowej oraz wojewódzkiej, 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. Proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności od 35 do 50 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, taboru o pojemności do 28 do obsługi komunikacji w godzinach wieczornych oraz w soboty, niedziele i święta, oraz autobusów o pojemności od 20 do 40 osób do obsługi komunikacji w godzinach międzyszczytowych. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia.

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 7 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

□- 10 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących od 35 do 50, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO 2;

□- 7 pojazdów posiadających od 20 do 40 miejsc 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 jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Stopniowo np. w okresie kolejnych 2-3 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 Gminy Pszczyna, np. pojazdy nie mogą być starsze niż 10 lat,

- właściwa wentylacja i czystość mające 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 w/w pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Gminy Pszczyna, 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 gminny 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 zaostrome 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 przewoźów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zacznie komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność, 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 gminy Pszczyna będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jeden podmiot zewnętrzny (firma transportowa) lub konsorcjum podmiotów wyłonione w drodze ustawy Prawo zamówień publicznych, będący wykonawcą przewoźów, 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 właściwą i bezpośrednią kontrolę operatora. Jednakże sytuacja taka spowoduje załamanie rynku dla pozostałych przedsiębiorców prowadzących obecnie działalność przewozową na terenie obejmującym także obszar gminy Pszczyna. W celu zapewnienia stabilizacji rynku należy rozważyć powierzenie przewoźów kilku operatorom lub grupie stanowiącej konsorcjum. W przypadku wyłonienia konsorcjum rozliczenie będzie odbywało się tak, jak przypadku jednego operatora. Operator, czyli przedsiębiorca wyłoniony

w drodze przetargu uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od pasażerów na podstawie obowiązującej taryfy opłat uchwalonej przez samorząd gminny. 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. Ponadto w ramach budżetu przeznaczanego na realizację transportu publicznego należy uwzględnić wypłatę rozsądnego zysku dla operatorów. Jednak właściwe rozporządzenie regulujące sposób obliczania kwoty rozsądnego zysku nie zostało jeszcze przez Ministra Finansów wydane.

Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie ze względu na koszty nierealne i ekonomicznie nieuzasadnione. Należy jednak

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 gminne 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

Gminne 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 gminy Pszczyna.

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, hałas 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 związków ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego gminy Pszczyna, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze gminy, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe gminnych 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 powinien 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 i centrach przesiadkowych oraz cała infrastruktura towarzysząca zostały przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.

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

12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego dla gminy Pszczyna 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 oraz docelowo każdy z ważniejszych przystanków komunikacji autobusowej na terenie gminy Pszczyna. Zintegrowany węzeł przesiadkowy winien być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów (kasy lub biletomaty) oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej (punkt informacyjny lub nowoczesny elektroniczny „Infokiosk”). W tym celu proponuje się stworzenie odpowiednich i dogodnie zlokalizowanych punktów informacyjnych – Punktów Obsługi Pasażera.



Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny

źródło: www.sklepcyfrowy.pl

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.

Nowoczesną formą Punktu Obsługi Pasażera mogą być coraz powszechniej stosowane „Infokioski”. Są to nieskomplikowane, tanie w utrzymaniu urządzenia stacjonarne zapewniające powszechny i kompleksowy dostęp do informacji pasażerskiej oraz pozwalające na zakup lub doładowanie biletów komunikacji autobusowej.



Infokiosk i biletomat model stacjonarny zewnętrzny

źródło: www.gazetaecho.pl

Jeden główny 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. Obecnie takim miejscem dla gminy Pszczyna jest ulica Sokoła w Pszczynie w pobliżu dworca kolejowego.



Punkt obsługi pasażerów

źródło: www.commons.wikimedia.org

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 przewoźnicy autobusowi działający na terenie gminy nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż przedsiębiorcy ci obsługują różne części gminy, co powoduje, że koordynacja taka była by bardzo trudna do realizacji. Ze względu na brak dworca autobusowego oraz jednego głównego przystanku koordynacja praktycznie możliwa jest wyłącznie na niektórych lokalnych przystankach usytuowanych w Pszczynie, gdzie zaczyna się i kończy część kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w obszarze gminy. Dodatkowo przez obszar gminy prowadzone są w bardzo ograniczonym zakresie przewozy kolejowe. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi ze względu na częste zmiany rozkładu jazdy pociągów jest praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie kursów kolejowych.

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 gminy. 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 słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż w gminie Pszczyna występuje kilkunastu przewoźników transportu zbiorowego obsługujących linie komercyjne, władze gminy powinny podjąć negocjacje w celu wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla wszystkich pasażerów. Rozkłady jazdy zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe oraz w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy.

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się także stworzenie zakładki informacyjnej dotyczącej komunikacji publicznej organizowanej przez gminę Pszczyna wyświetlanej na stronie internetowej www.pszczyna.pl oraz na stronie wybranego w przyszłości 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 podróży (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar gminy, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).



System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe

źródło: www.pksmrangowo.pl oraz www.aplikacje.komorkomania.pl

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

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

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

System ten powinien głównie obejmować stworzone w przyszłości centrum przesiadkowe (bardzo pilne i konieczne jest podjęcie działań dla stworzenia takiego centrum przesiadkowego w Pszczynie). System informacji dla pasażera winien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz jak i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
 - tablice informacyjne na stanowiskach (lub przystankach) odjazdowych,
 - 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 gminnej proponuje się wprowadzenie następującego wzoru tabliczki przystankowej:

		Rozkład ważny od 01.08.2014 r. do 31.12.2014 r.																																											
		PRZYSTANEK: PSZCZYNA, DWORCOWA																																											
TRASA LINII: PSZCZYNA ← → WISŁA MAŁA																																													
KIERUNEK: WISŁA MAŁA	DNI ROBOCZE 05:10 06:10 07:10 09:10 11:10 12:10 13:10 14:10 15:10 16:10 18:10 19:10 20:10 22:10	GOZDZINY ODJAZDÓW SOBOTY 06:10 09:10 12:10 15:10 18:10 20:10	NIEDZIELE I ŚWIĘTA 09:10 11:10 13:10 15:10 17:10 19:10																																										
ORGANIZATOR KOMUNIKACJI:  GMINA PSZCZYNA 43-200 PSZCZYNA, RYNEK 2 tel. 32 449 39 00	TARYFA OPŁAT ZA BILETY: <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">NORMALNY</td> </tr> <tr> <td>BILET JEDNORAZOWY DO 5 KM</td> <td style="text-align: right;">3,00 zł</td> </tr> <tr> <td>BILET JEDNORAZOWY DO 6 KM DO 10 KM</td> <td style="text-align: right;">5,00 zł</td> </tr> <tr> <td>BILET JEDNORAZOWY POWYŻEJ 11 KM</td> <td style="text-align: right;">6,00 zł</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">BILETY MIESIĘCZNE:</td> </tr> <tr> <td>- DO 5 KM</td> <td style="text-align: right;">100,00 zł 51,00 zł</td> </tr> <tr> <td>- DO 6 KM DO 10 KM</td> <td style="text-align: right;">175,00 zł 89,25 zł</td> </tr> <tr> <td>- POWYŻEJ 11 KM</td> <td style="text-align: right;">210,00 zł 107,50 zł</td> </tr> </table>			NORMALNY		BILET JEDNORAZOWY DO 5 KM	3,00 zł	BILET JEDNORAZOWY DO 6 KM DO 10 KM	5,00 zł	BILET JEDNORAZOWY POWYŻEJ 11 KM	6,00 zł	BILETY MIESIĘCZNE:		- DO 5 KM	100,00 zł 51,00 zł	- DO 6 KM DO 10 KM	175,00 zł 89,25 zł	- POWYŻEJ 11 KM	210,00 zł 107,50 zł																										
NORMALNY																																													
BILET JEDNORAZOWY DO 5 KM	3,00 zł																																												
BILET JEDNORAZOWY DO 6 KM DO 10 KM	5,00 zł																																												
BILET JEDNORAZOWY POWYŻEJ 11 KM	6,00 zł																																												
BILETY MIESIĘCZNE:																																													
- DO 5 KM	100,00 zł 51,00 zł																																												
- DO 6 KM DO 10 KM	175,00 zł 89,25 zł																																												
- POWYŻEJ 11 KM	210,00 zł 107,50 zł																																												
LINIĘ OBSŁUGUJE: 	HONORUJEMY ULGI USTAWOWE BILETY DODANE W BILTOMATACH DLA U KIEROWCY																																												
		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>PRZYSTANEK</th> <th>CZAS PRZEJAZDU</th> <th>ODLEGŁOŚĆ</th> </tr> <tr> <td>Pszczyna, Dworcowa</td> <td>0 MIN.</td> <td>0,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Pszczyna, Plac Terpawy</td> <td>2 MIN.</td> <td>0,5 KM</td> </tr> <tr> <td>Pszczyna, Błęsk</td> <td>4 MIN.</td> <td>1,5 KM</td> </tr> <tr> <td>Pszczyna, Cieszyńska</td> <td>6 MIN.</td> <td>2,5 KM</td> </tr> <tr> <td>Ląka, Kolonia</td> <td>8 MIN.</td> <td>3,5 KM</td> </tr> <tr> <td>Ląka, Osada</td> <td>10 MIN.</td> <td>5,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Ląka, Madera</td> <td>12 MIN.</td> <td>6,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Wiśła Wielka, Kolonia</td> <td>14 MIN.</td> <td>8,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Wiśła Wielka, I</td> <td>16 MIN.</td> <td>9,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Wiśła Wielka, II</td> <td>17 MIN.</td> <td>11,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Wiśła Wielka, Osiedle</td> <td>21 MIN.</td> <td>12,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Wiśła Mała, strzozowanie</td> <td>23 MIN.</td> <td>13,0 KM</td> </tr> <tr> <td>Wiśła Mała, Kolonia</td> <td>25 MIN.</td> <td>15,0 KM</td> </tr> </table>		PRZYSTANEK	CZAS PRZEJAZDU	ODLEGŁOŚĆ	Pszczyna, Dworcowa	0 MIN.	0,0 KM	Pszczyna, Plac Terpawy	2 MIN.	0,5 KM	Pszczyna, Błęsk	4 MIN.	1,5 KM	Pszczyna, Cieszyńska	6 MIN.	2,5 KM	Ląka, Kolonia	8 MIN.	3,5 KM	Ląka, Osada	10 MIN.	5,0 KM	Ląka, Madera	12 MIN.	6,0 KM	Wiśła Wielka, Kolonia	14 MIN.	8,0 KM	Wiśła Wielka, I	16 MIN.	9,0 KM	Wiśła Wielka, II	17 MIN.	11,0 KM	Wiśła Wielka, Osiedle	21 MIN.	12,0 KM	Wiśła Mała, strzozowanie	23 MIN.	13,0 KM	Wiśła Mała, Kolonia	25 MIN.	15,0 KM
PRZYSTANEK	CZAS PRZEJAZDU	ODLEGŁOŚĆ																																											
Pszczyna, Dworcowa	0 MIN.	0,0 KM																																											
Pszczyna, Plac Terpawy	2 MIN.	0,5 KM																																											
Pszczyna, Błęsk	4 MIN.	1,5 KM																																											
Pszczyna, Cieszyńska	6 MIN.	2,5 KM																																											
Ląka, Kolonia	8 MIN.	3,5 KM																																											
Ląka, Osada	10 MIN.	5,0 KM																																											
Ląka, Madera	12 MIN.	6,0 KM																																											
Wiśła Wielka, Kolonia	14 MIN.	8,0 KM																																											
Wiśła Wielka, I	16 MIN.	9,0 KM																																											
Wiśła Wielka, II	17 MIN.	11,0 KM																																											
Wiśła Wielka, Osiedle	21 MIN.	12,0 KM																																											
Wiśła Mała, strzozowanie	23 MIN.	13,0 KM																																											
Wiśła Mała, Kolonia	25 MIN.	15,0 KM																																											

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 i miesięczne według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także schemat sieci komunikacyjnej, regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Gminę Pszczyna 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 gminnym regularnym przewozie osób (regulamin), który powinien zostać określony w drodze uchwały Rady Miejskiej.

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 gminie Pszczyna to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku gminy;
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 gminy;
11. budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
12. właściwe oznakowanie przystanków;
13. inicjatywa utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego w Pszczynie, w celu stworzenia miejsca w gminie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej, na regionalną;
14. 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;

15. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;

16. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w gminie;

17. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych

z wyświetlaniem rozkładu jazdy na stanowiskach centrum przesiadkowego, 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 gminie Pszczyzna funkcjonuje kilkanaście jednostek wykonujących usługi przewozowe. Są to:

- Powiat Pszczyński – organizator komunikacji powiatowej,
- Józef Bednarek,
- Zbigniew Czech,
- Zdzisław Lenart,
- Andrzej i Krzysztof Pudełko A.K. TRANS,
- Zenon Samol,
- Bogdan Tworuszka,
- Marek Ogrodzki,
- Bożena Smółka,
- PKS i S Oświęcim S.A.,
- PKS w Pszczynie Sp. z o.o.
- inni przewoźnicy obsługujący komunikację ponadregionalną.

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 gminy niezależnie od tego, jaka jednostka jest organizatorem (przy zachowaniu odrębnych dla każdego organizatora cen biletów),
- utworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- obniżeniu kosztów komunikacji i utrzymaniu niskich cen biletów.



Elektroniczny bilet autobusowy

źródło: www.mmbialystok.pl

Analizując zastosowanie nowatorskiego rozwiązania, jakim jest bilet elektroniczny, należy wspomnieć, iż dzięki stale rozszerzanemu katalogowi zastosowań kartą taką oprócz opłat za przejazdy komunikacją publiczną (elektroniczny bilet jednorazowy lub okresowy) można również płacić za szereg usług w mieście lub gminie np. za wstęp na basen, za parking lub dokonywać opłat miejskich lub gminnych (elektroniczna portmonetka). Elektroniczna karta może zostać wykorzystana także jako nośnik podpisu elektronicznego.

Do najważniejszych zastosowań elektronicznego biletu w komunikacji publicznej (na przykładzie E-karty stosowanej w Rybniku) należą:

- opłaty za pomocą jednej e-karty doładowanej biletami jednorazowymi przejazdów pojedynczych osób oraz np. całej rodziny lub poszczególnych jej członków;
- opłaty przy wykorzystaniu jednej e-karty doładowanej biletami jednorazowymi przejazdu kilku osób, niezależnie od rodzaju biletu - np. bilet normalny i ulgowy, z uwzględnieniem stref biletowych;
- możliwość optymalizacji rozkładu jazdy – dane zebrane za pomocą odczytów kart pozwalają na analizowanie potrzeb przewozowych i dostosowywanie ich do aktualnych potrzeb mieszkańców;
- realne śledzenie potoków pasażerskich - analiza obciążenia autobusów;
- kontrola realizacji umów z przewoźnikami;
- tworzenie statystyk i analiz biletowych - optymalizacja cennika przejazdów;
- „uszczelnienie” komunikacji miejskiej – eliminacja przejazdów bezbiletowych;

Bilety elektroniczne wykonywane są na ogół w formacie karty bankomatowej i łatwo mieszczą się w portfelu lub kieszeni.



Rybnicki bilet elektroniczny

źródło: www.ekarta.rybnik.eu

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie gminy Pszczyna, 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, gminnych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie Gmina Pszczyna.

Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” powinien podlegać aktualizacji w przypadku:

- opublikowania planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego,
- opublikowania planu powiatowego opracowanego przez Starostę Pszczyńskiego,
- a także w wyniku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie gminnej 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. Podkreślić należy iż niniejsze opracowanie nie określa szczegółowego rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zawartych w planie transportowym, a tylko określa zasady funkcjonowania tej komunikacji.

Najważniejszym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest konieczność podjęcia działań mających na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych tak, aby na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajając potrzeby przewozowe wszystkich mieszkańców gminy Pszczyna

Podstawowym kryterium osiągnięcia sukcesu przez transport publiczny jest zapewnienie pokrycia całego obszaru gminy Pszczyna, przy jednoczesnym zachowaniu właściwej frekwencji kursowania autobusów (taktu) przez cały dzień. Bardzo ważnym czynnikiem jest bliskość transportu publicznego – zgodnie z przyjmowanymi na zachodzie standardami (np. Związek Komunikacyjny Renu i Ujścia Menu - Rhein-Main-Verkehrsverbund) dojście do przystanków w przypadku komunikacji autobusowej nie powinno być dłuższe niż 300 m. Należy mieć świadomość, że samochód parkuje się zazwyczaj zdecydowanie bliżej (obok lub pod domem) i transport publiczny traci już na starcie. Bliskość przystanków jest też bardzo istotna w kontekście zachodzących zmian demograficznych. Kolejnym kryterium jest poczucie bezpieczeństwa, na które wpływa dobrze zaprojektowana infrastruktura przystankowa i drogi dojścia do niej oraz nowoczesny tabor. Nie mniej ważne jest, aby pasażer nie czuł konsekwencji coraz częściej nieuniknionych przesiadek. Zmiana środka lokomocji powinna się odbywać w miarę płynnie i nie być obciążeniem, nawet dla osób z dysfunkcją narządów ruchu, z zakupami, czy z wózkiem.

Najpilniejszym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków poprzez budowę zatok autobusowych oraz chodników 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 (budowa podjazdów dla wózków, dostosowanie zatok do obsługi autobusów niskopodłogowych). 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 obiekty handlowe, budynki biurowe, budynki mieszkalne, 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. W ramach tych działań proponuje się w szczególności przekształcenie przystanku Pszczyzna Korfantego w dwukierunkowy. Działanie takie pozwoli na uproszczenie trasy linii komunikacyjnych na terenie Pszczyzny oraz zapewni poprawę dostępności komunikacji dla pasażerów dojeżdżających do szpitala i przychodni lekarskich.

Nowoczesne systemy transportowe, które osiągnęły sukces, odbiegają od polskich wyobrażeń, szczególnie w zakresie kształtowania taryf. W przeciwieństwie do tendencji obecnych w Polsce – komplikowanie taryf, na świecie dąży się do upraszczania oferty, tak, aby była zrozumiała dla klientów i nie prowadziła do sytuacji, w których okazywałoby się, że pasażer nie tak uiścił opłatę jak powinien i jest za to karany.

W celu usprawnienia obsługi pasażerów należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd w postaci biletomatów oraz zastosować system SMS-owego zakupu biletu. W dalszej perspektywie 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. Należy także rozważyć możliwość wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Poprawiłaby ona sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

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.

Jednym z ważnych zadań wynikających z niniejszego planu jest konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich organizatorów oraz przewoźników prowadzących działalność przewozową obejmującą swym zasięgiem gminę Pszczyzna.

Gmina Pszczyzna jako organizator transportu powinna 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 taborem. Takie rozwiązanie zapewnia korzyści nie tylko pasażerom i środowisku naturalnemu, ale wpływa również na aspekt finansowy realizowanej komunikacji, gdyż przedkłada się na mniejsze zużycie paliwa. Ma to niebagatelne znaczenie, biorąc pod uwagę stale rosnące ceny paliw. Można tutaj również rozważyć opłacalność stosowania autobusów z napędem elektrycznym lub hybrydowym, które już pojawiły się na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Najsłabszą stroną transportu zbiorowego w gminie jest brak dworca (węzła przesiadkowego) w Pszczyźnie. Komplikuje to sytuację nie tylko samym przewoźnikom, ale przede wszystkim pasażerom, którzy obecnie są odprawiani w bardzo złych warunkach. Władze gminy, jak i powiatu, powinny zintensyfikować prowadzone wspólne działania, by w Pszczyźnie powstało centrum przesiadkowe. W przypadku niezrealizowania tego celu Pszczyzna stanie się mało istotnym ośrodkiem ponadlokalnym, co nie będzie sprzyjać jego rozwojowi, a wręcz może się przyczynić do dalszej utraty jego znaczenia na tle sąsiednich miejscowości.

Wysoka częstotliwość, całodobowa oferta, dobra informacja, bliskość przystanków i dodatkowe przywileje będą pomocne w zapewnieniu konkurencyjności transportu publicznego nad samochodem. Wszystkie w/w cechy sprawią, że transport publiczny w gminie Pszczyzna będzie elastyczny, szybki i pewny

podobnie jak prywatny samochód, a równocześnie dużo tańszy, zwłaszcza dla właścicieli biletów okresowych.

Jak więc widać przed Gminą Pszczyna, 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. Należy jednak podkreślić, iż obecnie zdecydowana większość programów odnowy lub rozwoju transportu publicznego wspierana jest ze środków Unii Europejskiej, zarówno rozdzielanych na poziomie regionalnym, jak i krajowym. Środki unijne praktycznie zastąpiły jakiegokolwiek formy wsparcia transportu publicznego z budżetów własnych województw, czy budżetu centralnego. O ile na obecnym etapie, jest to sytuacja z wielu względów uzasadniona, to należy liczyć się z tym, że w kolejnych okresach programowania ilość pieniędzy będzie dużo mniejsza.

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Pszczyna

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

Bazując na ujętych w części tekstowej niniejszego planu propozycjach ukształtowania sieci komunikacyjnej, poniżej przedstawiono rysunek sieci komunikacyjnej, na której będą prowadzone gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Pszczyna.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że na obszarze działania organizatora nie występują obecnie zintegrowane węzły przesiadkowe.

