



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 4 stycznia 2017 r.

Poz. 96

UCHWAŁA NR XXVI/263/16 RADY MIEJSKIEJ WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO

z dnia 28 grudnia 2016 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wodzisław Śląski”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 446 ze zm.), art. 9 ust. 1 pkt 1, ust. 2 - 3, art. 12 ust. 1 -2, art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 ze zm.) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (tekst jednolity z 2016 r. poz. 296 ze zm.)

Rada Miejska Wodzisławia Śląskiego uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wodzisław Śląski”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Wodzisławia Śląskiego.

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

Przewodniczący Rady Miejskiej Wodzisławia
Śląskiego

Jan Grabowiecki

Załącznik do Uchwały Nr XXVI/263/16
Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego
z dnia 28 grudnia 2016 r.

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

***Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Miasta Wodzisław Śląski***

Warszawa – Wodzisław Śląski, grudzień 2016 r.

Opracowanie pt.: „**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wodzisław Śląski**” zostało przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2
tel. +48 22 323 77 44 do 46
fax +48 22 468 17 73
www.zgdtor.pl zdgtor@zgdtor.net.pl
NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:

Damian Kosiński
Paweł Rydzyński – kierownik projektu
Piotr Rydzyński

Wodzisław Śląski, grudzień 2016 r.

Spis treści

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	5
WSTĘP	6
1. ISTOTA PLANU TRANSPORTOWEGO	8
1.1 CELE I ZADANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	8
1.1.1 Cel główny i cele wspomagające	8
1.1.2 Zadania planu	8
1.1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze planu	9
1.2 POWIĄZANIA PROBLEMATYKI TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z WYBRANYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	9
1.2.1 Dokumenty Unii Europejskiej	9
1.2.2 Dokumenty Krajowe	12
1.2.3 Dokumenty Regionalne	14
1.2.3.1 Strategia Rozwoju Miasta Wodzisław Śląski na lata 2014-2020	14
1.2.3.2 Lokalny Program Rewitalizacji Wodzisławia Śląskiego na lata 2015 – 2020	15
1.2.3.3 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego	15
1.2.3.4 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego	17
1.2.3.5 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”	18
1.2.3.6 Strategia Subregionu Zachodniego na lata 2014 – 2020	19
1.2.3.7 Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Wodzisławia Śląskiego do roku 2020	20
1.2.3.8 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego	20
1.2.3.9 Program Ochrony powietrza dla terenu Województwa Śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji	21
1.2.3.10 Strategia dla rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020	23
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU PLANU TRANSPORTOWEGO	24
2.1 ASPEKTY OGÓLNE	24
2.2 TENDENCJE DEMOGRAFICZNE	24
2.3 DYNAMIKA DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW	27
2.4 POZIOM BEZROBOCIA	27
2.5 CZYNNIKI SPOŁECZNO-GOSPODARCZE	28
2.6 WSKAŹNIK MOTORYZACJI	29
3. TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO	31
3.1 ORGANIZACJA I STAN PRAWNY	31
3.2 SIĘĆ KOMUNIKACYJNA MIASTA WODZISŁAWIA	32

3.2.1. Charakterystyka taboru autobusowego.....	35
3.3 INNI OPERATORZY I PRZEWOŹNICY AUTOBUSOWI	35
3.4 TRANSPORT KOLEJOWY	38
3.5 OCENA OBECNEJ OFERTY TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO	40
4. SIEĆ TRANSPORTOWA NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO.....	41
4.1 TRANSPORT DROGOWY	41
4.2 TRANSPORT KOLEJOWY	43
4.3 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W ZATWIERDZONYCH DOKUMENTACH ZWIĄZANYCH Z ZAGOSPODAROWANIEM PRZESTRZENNYM.....	44
4.3.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Wodzisław Śląski	44
4.3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+.....	45
5. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	47
5.1 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA.....	47
5.2 POWIĄZANIE FORM FINANSOWANIA Z TRYBEM WYBORU OPERATORA.....	47
6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	50
7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	52
7.1 OBSZAR PLANU TRANSPORTOWEGO.....	52
7.2 PROGNOZA LICZBY PASAŻERÓW	53
7.3 RENTOWNOŚĆ.....	55
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	57
8.1 RELACJE I ROZKŁAD JAZDY.....	57
8.2 OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	58
8.2.1. Zagadnienia ogólne.....	58
8.2.2. Główne rodzaje i źródła obciążeń środowiska przez transport	59
8.2.3. Rekomendacje	61
8.3 POTRZEBY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I INNYCH OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI PRZEMIESZCZANIA SIĘ W ZAKRESIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	61
8.4 DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKÓW I WĘZŁÓW KOMUNIKACYJNYCH.....	62
8.5 STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA	64
8.6 SYSTEMY TARYFOWE	65
9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	67
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	69
11. ZASADY MONITOROWANIA REALIZACJI USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	71
12. UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ.....	72
SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW	73

Objaśnienia skrótów

CP - Centrum Przesiadkowe
CT - Cel Tematyczny
DA - Dworzec Autobusowy
DK - Droga krajowa
DW - Droga wojewódzka
Dz. U. - Dziennik Ustaw
EWG - Europejska Wspólnota Gospodarcza
EZT - Elektryczny zespół trakcyjny
GUS - Główny Urząd Statystyczny
IC - InterCity
ITS - Inteligentne systemy transportowe
JST - Jednostka samorządu terytorialnego
KPZK - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
KŚ - Koleje Śląskie
KZK GOP - Komunalny Zakład Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego
MKZ - Międzygminny Związek Komunikacyjny
NBP - Narodowy Bank Polski
PKP - Polskie Koleje Państwowe
PKS - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej
PLK - Polskie Linie Kolejowe
PTZ - Publiczny transport zbiorowy
PZP - Prawo zamówień publicznych
ROS - Return on sales
ROW - Rybnicki Okręg Węglowy
RPO - Regionalny Program Operacyjny
SDRR - Średni dobowy ruch roczny
SRK - Sterowanie ruchem kolejowym
SZT - Spalinowy zespół trakcyjny
TEN-T - Trans-European Transport Networks
UE - Unia Europejska
UM - Urząd Miasta
WE - Wspólnoty Europejskie
WSL - Województwo Śląskie
ZIT - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZTZ - Zarząd Transportu Zbiorowego

Wstęp

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest jednym z kluczowych priorytetów w polityce transportowej Unii Europejskiej. Cele związane ze zmniejszeniem emisji dwutlenku węgla ze źródeł transportowych (jest to prawie 30% całości tej emisji), ograniczeniem zjawiska kongestii drogowej i poprawą warunków życia w największych aglomeracjach wymagają zachęcenia większej liczby pasażerów do korzystania z komunikacji zbiorowej. Dla ich osiągnięcia wprowadzono nowe zasady funkcjonowania przewozów zbiorowych, których podstawą są przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Usługi takie są w większości wypadków dotowane ze środków publicznych, na co zezwalają przepisy prawa.

Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa, wsparcie finansowe lub rzeczowe publicznego transportu zbiorowego nie jest traktowane jako pomoc publiczna, ale jako dozwolona rekompensata, wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione z tytułu świadczenia niedochodowych usług, które cechują transport publiczny. Zasady te zostały nazwane „konkurencją regulowaną” i zostały sformułowane w unijnym dokumencie strategicznym¹ dotyczącym usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

Do polskiego systemu prawnego mechanizmy konkurencji regulowanej zostały wprowadzone przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: Ustawa o PTZ) z dnia 16 grudnia 2010 roku², która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Zdefiniowała ona rolę jednostek samorządu terytorialnego (JST) w procesie kształtowania usług publicznych w transporcie zbiorowym. Są one organizatorami publicznego transportu zbiorowego i Ustawa o PTZ wskazuje dla nich trzy podstawowe obszary zadań:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie PTZ;
- zarządzanie PTZ³.

Głównym obowiązkiem organizatora PTZ w ramach jego planowania jest uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywanego potocznie „planem transportowym”. Jest to nowy, wcześniej (przed wejściem w życie Ustawy o PTZ) niestosowany, dokument regulujący system zarządzania transportem. Nie jest on ani „strategią”, ani „programem” w rozumieniu Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴. Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w Ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych⁵. Jego treść, zakres stosowania, formę oraz procedurę opracowywania określa jedynie Ustawa o PTZ i akty wykonawcze do niej, w tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁶.

Plan transportowy ma rangę aktu prawa miejscowego. Jest narzędziem w ręku organizatora, służącym efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem przewozów pasażerskich oraz usługami świadczonymi na tym rynku. Umożliwia projektowanie pożądanego stanu docelowego oraz wskazuje mechanizmy, które będą stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi.

Niniejszy plan opiera się w większości wypadków na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów programujących rozwój Gminy Wodzisław Śl. i innych jednostek samorządowych (jak też na odpowiednich zapisach w dokumentach krajowych i unijnych. Ma charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych. Co ważne, plan transportowy nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących

¹Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.

³ Tamże, art. 8.

⁴ Dz. U. z 2016 r. poz. 383.

⁵ Dz. U. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.

⁶ Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684.

znacząco oddziaływać na środowisko, nie występuje więc konieczność opracowywania jego oceny oddziaływania na środowisko.

Nie wszyscy organizatorzy lokalnego transportu publicznego mają obowiązek uchwalenia planu transportowego. Obowiązek taki dotyczy gminy liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców, a gdy występuje porozumienie między gminami przekazujące jednej z nich zadanie organizacji PTZ – obowiązek występuje, gdy gminy objęte porozumieniem liczą co najmniej 80 tys. mieszkańców. W przypadku powiatu, obowiązek dotyczy JST liczących powyżej 80 tys. mieszkańców lub 120 tys. w przypadku powiatów objętych porozumieniem. Plan transportowy mają obowiązek posiadać wszystkie województwa⁷. Gmina miejska Wodzisław Śl., formalnie nie ma obowiązku opracowywania planu transportowego. Liczba jej ludności wynosi jednak ok. 49,5 tys. a więc zbliża się do ww. ustawowej granicy i władze przedmiotowej JST podjęły decyzję o opracowaniu takiego dokumentu.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga, aby zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, plan transportowy był powiązany z dokumentami strategicznymi określającymi politykę unijną, krajową, i województwa w zakresie transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju lokalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności. Wymaga się także, aby ustalenia planu transportowego uwzględniały tło lokalnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Zjawiska te mają wpływ na charakter i funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jego zmiany w najbliższej perspektywie.

Obowiązek dysponowania planem transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ma charakter ciągły. Jest to dokument otwarty, który – na co wyraźnie zwraca uwagę Ustawa o PTZ – powinien być aktualizowany w miarę potrzeb (procedura aktualizacji planu jest analogiczna do procedury uchwalenia jego pierwotnej wersji). W niniejszym planie, przyjęto perspektywę planowania popytu na publiczny transport zbiorowy do 2030 r.

Zasady tworzenia planów transportowych zakładają ich hierarchiczny układ. Zatem na szczeblu gminnym należy uwzględniać zapisy powiatowego planu transportowego. Sytuacja jest analogiczna w przypadku powiatów i województw: powiatowy plan transportowy musi uwzględniać zapisy planu wojewódzkiego, a plan wojewódzki – krajowego planu transportowego⁸.

⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

⁸ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 11, ust. 1, pkt. 3.

1. Istota Planu Transportowego

1.1 Cele i zadania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1.1 Cel główny i cele wspomagające

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej: PTZ) obejmującego obszar właściwy dla jego organizatora, gminy Wodzisław Śl., jest tworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej przyczyniającego się do trwałego podnoszenia jakości życia w mieście zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. System ten będzie kształtowany w oparciu o:

- rozwiązania racjonalne ekonomicznie;
- uwzględnienie oczekiwań społecznych, dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług transportu publicznego;
- multimodalność w transporcie publicznym;
- promowanie środków transportu przyjaznych dla środowiska i bazujących na nowoczesnych rozwiązaniach technicznych.

Cel główny będzie realizowany poprzez osiągnięcie następujących celów wspomagających:

1. Świadczenie usług PTZ w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej.
2. Integrację PTZ, tak aby stworzyć spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym transportu kolejowego.
3. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii, zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń.
4. Zapewnienie dostępności do usług PTZ, w tym – dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
5. Zapobieganie ograniczeniu mobilności na terenach zurbanizowanych, poprzez m.in. zmniejszanie kongestii.
6. Organizowanie i finansowanie PTZ zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej.
7. Poprawę bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych.
8. Zapewnienie powiązań komunikacją zbiorową terenów miejskich z obszarami podmiejskimi, adekwatnie do występowania zjawiska suburbanizacji.

Cele te są zgodne ze aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi formułowanymi na szczeblu gminnym, powiatowym, wojewódzkim, krajowym oraz Unii Europejskiej.

1.1.2 Zadania planu

Plan transportowy jest aktem wykonawczym Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym⁹. W myśl przepisów wynikających z tej ustawy, plan transportowy ma pełnić funkcje regulacyjne w odniesieniu do rynku usług przewozowych, któremu jest dedykowany i z uwzględnieniem miejscowej specyfiki przenosić na jego grunt zasady konkurencji regulowanej, wypracowane na poziomie unijnym i krajowym.

Dlatego z Ustawy o PTZ wynikają przede wszystkim następujące zadania planu transportowego:

- określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;

⁹ Dz. U. 2015, poz. 1440 z późn. zm.

- ocena potrzeb przewozowych mieszkańców;
- wykazanie źródeł i form finansowania PTZ na obszarze organizatora;
- opis organizacji PTZ na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (w tym – z opisem dostępności i stanu infrastruktury transportowej);
- sformułowanie zasad organizacji PTZ (w tym – przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie organizatora);
- wskazanie pożądanego przez pasażerów i możliwego do osiągnięcia standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność pojazdów PTZ dla osób niepełnosprawnych;
- określenie kierunków rozwoju PTZ z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, potrzeby wynikające ze specyfiki właściwego obszaru, działania związane z ochroną środowiska naturalnego, rentowność komunikacji publicznej.

1.1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze planu

Kształt sieci PTZ jest wynikiem oddziaływania wielu potrzeb i możliwości ich realizacji, przy czym procesy te zachodzą równolegle i mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych. W przypadku przedmiotowego planu transportowego, należą do nich przede wszystkim:

- Fakt, iż przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednego z najsilniej zurbanizowanych i mających najbardziej rozwiniętą sieć transportową regionu w Polsce, tzw. „Rybnickiego Okręgu Węglowego” (ROW) i dalej całego województwa śląskiego;
- Uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami JST w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- Układ sieci transportowej na obszarze planu transportowego i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych;
- Dynamika dochodów, sytuacja na rynku pracy, aktywność gospodarcza w regionie;
- Rozwój motoryzacji indywidualnej;
- Kierunki zagospodarowania przestrzennego;
- Potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne;
- Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych.

Planowanie PTZ wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty w opracowywaniu planu transportowego.

1.2 Powiązania problematyki transportu publicznego z wybranymi dokumentami strategicznymi

1.2.1 Dokumenty Unii Europejskiej

1.2.1.1 Strategia Europa 2020¹⁰

„Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu” jest jednym z najistotniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących dla całego obszaru UE określającym kierunki rozwoju Unii Europejskiej w perspektywie do 2020 roku.

¹⁰http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_pl.htm [29.07.2016].

Ustalono w jego ramach pięć nadrzędnych celów, które UE ma osiągnąć do 2020 roku: zwiększenie zatrudnienia, inwestycje w badania i rozwój, klimat (przyjazne technologie, poprawa czynników związanych z ochroną środowiska) i energię, edukację, integrację społeczną i walkę z ubóstwem. Powiązane są one z trzema priorytetami:

- Inteligentnego wzrostu – rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach;
- Zrównoważonego wzrostu – transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, efektywniej korzystającej z zasobów i konkurencyjnej;
- Wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu.

Strategia zawiera 7 tzw. inicjatyw przewodnich, w oparciu o które Unia Europejska i władze państw członkowskich mają nawzajem uzupełniać swoje działania w kluczowych dla strategii obszarach, takich jak m.in. innowacje oraz racjonalne gospodarowanie zasobami. Zagadnienia dotyczące transportu zostały uwzględnione w czwartej inicjatywie przewodniej pn.: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” obejmującej przedsięwzięcia mające na celu uniezależnienie wzrostu gospodarczego od przechodzenia na tzw. gospodarkę niskoemisyjną.

1.2.1.2 Biała Księga Transportu¹¹

W *Białej Księdze* założono osiągnięcie m.in. następujących celów:

- zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60 % w porównaniu z rokiem 1990;
- utworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej, ogólnounijnej i multimodalnej, transportowej „sieci bazowej” TEN-T;
- optymalizację skuteczności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych;

1.2.1.3 Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007¹²

Jest to zasadniczy dokument, regulujący funkcjonowanie przewozów zbiorowych na obszarze UE. Ich podstawą są transportowe usługi publiczne. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych: przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe nie jest traktowane jako pomoc publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług.

Zasady te zostały nazwane konkurencją regulowaną i na poziomie unijnym zostały sformułowane w Rozporządzeniu 1370/2007. Zgodnie z wytycznymi rozporządzenia zakłada się rozdzielenie funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych oraz stwierdza się, iż właściwe organy publiczne są uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski.

¹¹ Pełna nazwa to: Biała Księga Transportu: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM (2011) 144 z dnia 28 marca 2011 r.

¹² ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

1.2.1.4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013¹³

Jest to rozporządzenie opisujące ogólne uwarunkowania dystrybucji środków w okresie perspektywy finansowej 2014-2020 i definiujące, w art. 9, jedenaście tzw. celów tematycznych (CT) które składają się dalej z Priorytetów Inwestycyjnych (PI), do których odwołują się zapisy w poszczególnych Programach Operacyjnych. Do poszczególnych PI w ramach CT odwoływać się będą procesy wyboru projektów i pozyskania unijnego. Z punktu widzenia przedmiotowego planu transportowego, kluczowe są CT 4 i CT 7, a ściślej – wskazane w ich ramach dwa priorytety inwestycyjne (podkreślone w poniższym zestawieniu).

W ramach CT 4 („Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”), wskazano następujące priorytety inwestycyjne:

- Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach;
- Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym;
- Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia;
- Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu;
- Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.

Z kolei w ramach CT 7 („Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych”), wskazano następujące priorytety inwestycyjne:

- Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego poprzez inwestycje w sieci TEN-T;
- Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T;
- Rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” (low-noise) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności;
- Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego;
- Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych.

¹³ Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r., str. 374-469.

1.2.2 Dokumenty Krajowe

1.2.2.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju¹⁴

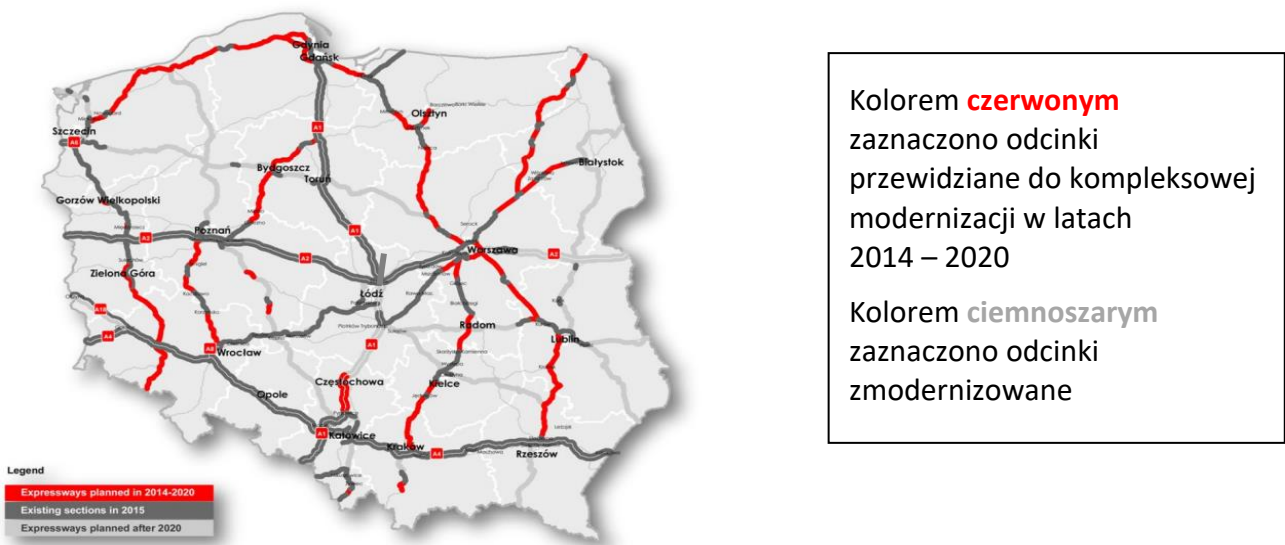
Transport drogowy

KPZK do 2030 r. definiuje polityki przestrzenne Polski i formułuje konkretne wnioski, mające na celu dążenie do poprawy ładu w zakresie: gospodarczym, demograficznym, klimatycznym czy infrastrukturalnym. Zostało to omówione szczegółowo w sześciu celach, a w szczególności (cel nr 3) w zakresie transportu drogowego jest to:

- Poprawa dostępności miast i regionów jako miejsc koncentracji usług publicznych oraz integracja rynków pracy większych ośrodków i otaczających je regionów w celu łagodzenia takich problemów społecznych jak trwałe wykluczenie z rynku pracy;
- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu (m.in. poprzez zachęcenie podróżnych do korzystania z pojazdów nowej generacji oraz niezmechanizowanych pojazdów indywidualnych) oraz integrację PTZ, także organizacyjną, rozwój terminali przesiadkowych i systemów „Parkuj i Jedź”, a także działania w celu ograniczania transportu towarów drogami;
- Modernizacja dróg krajowych oraz uzupełnianie pełnymi obwodnicami miejscowości, w których koncentruje się ruch drogowy, z założeniem przekazania części z nich pod zarząd wojewódzki.

Celem tych przedsięwzięć powinno być m.in. uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, poprawa przepustowości głównych arterii i dostosowanie wszystkich dróg krajowych do nacisku 115 kN/oś, odciążenie miast z ruchu tranzytowego oraz poprawa bezpieczeństwa jazdy.

Rysunek 1. Kluczowe projekty w zakresie dróg kołowych w latach 2014-2020, współfinansowane przez UE



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Dokumentu Implementacyjnego” do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

¹⁴ Przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 239 z dnia 13 grudnia 2011 roku.

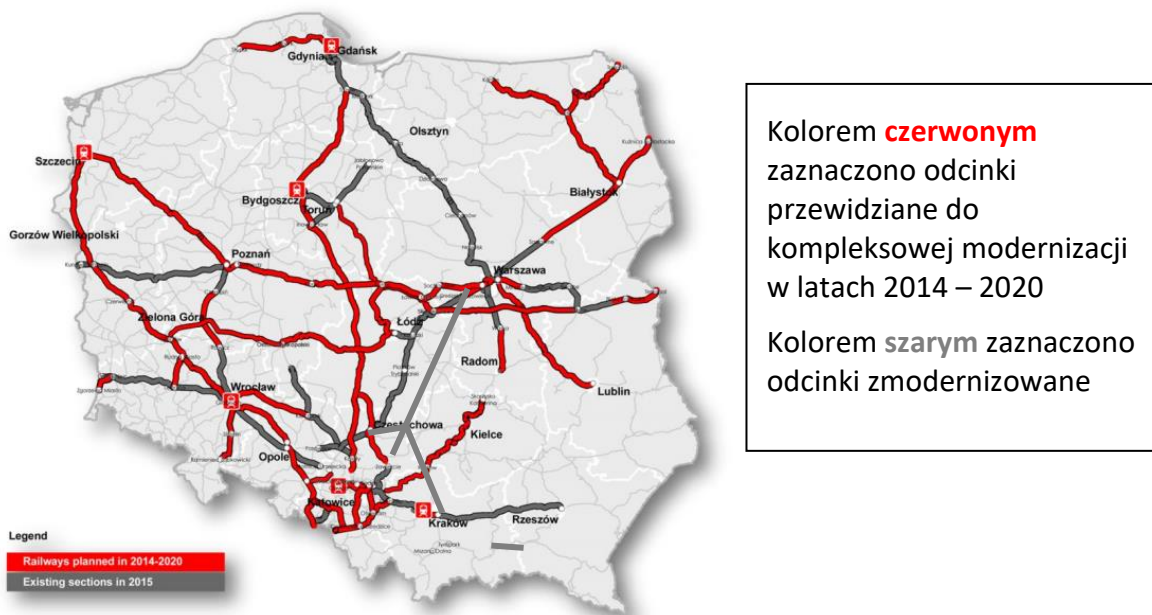
Transport kolejowy

Podobnie jak w transporcie drogowym, po roku 2004 Polska otrzymała jedne z największych w UE środki pomocowe na modernizację sektora kolejowego oraz sanację parku pojazdów szynowych. W połączeniu ze zmianami organizacyjnymi przyniosło to obserwowaną w ostatnich latach, wyraźną poprawę stanu transportu kolejowego w Polsce i zgodnie z wytycznymi KPZK, dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. powinny zostać osiągnięte następujące założenia funkcjonalne:

- Koleje dużych prędkości (>200 km/godz.) byłyby przeznaczone tylko dla transportu pasażerskiego;
- Koleje konwencjonalne, powstające drogą modernizacji linii istniejących (z fragmentami nowych odcinków w rejonie obszarów funkcjonalnych największych ośrodków metropolitalnych) o prędkości 120-200 km/godz. zostałyby w pełni zintegrowane z kolejami dużych prędkości i przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich, a w drugiej kolejności towarowych;
- Koleje konwencjonalne, powstające drogą modernizacji linii istniejących do prędkości 100-120 km/godz. zostałyby zintegrowane z systemem terminali intermodalnych/ multimodalnych i przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych (w tym kombinowanych, tzw. szybkie linie towarowe) a w drugiej kolejności do przewozów pasażerskich.

Na poniższym rysunku przedstawiony został wstępny plan najważniejszych inwestycji kolejowych, planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 i współfinansowanych przez UE:

Rysunek 2. Kluczowe projekty w zakresie linii kolejowych w latach 2014-2020, współfinansowane przez UE



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Dokumentu Implementacyjnego z października 2014 r. do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

1.2.2.2 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym¹⁵

Ustawa ta¹⁶ porządkuje kwestie związane z planowaniem, organizowaniem i finansowaniem ze środków publicznych funkcjonowania transportu publicznego. Zgodnie z jej zapisami „za organizację PTZ odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający jego funkcjonowanie” (art. 4, ust. 1, pkt 4).

Ustawa określa konieczność tworzenia kluczowych dla PTZ dokumentów – tzw. *Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, powiązanych z dokumentami strategicznymi określającymi politykę UE, państwa i poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie: transportu (w tym tempa motoryzacji), planowania przestrzennego (w tym czynników determinujących rozwój gospodarczy), ochrony środowiska, rozwoju lokalnego (w tym demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia, itp.) oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. Celem planów transportowych powinno być wskazanie mechanizmów, które powinny być stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu.

1.2.3 Dokumenty Regionalne

1.2.3.1 Strategia Rozwoju Miasta Wodzisław Śląski na lata 2014-202017

Jest to dokument strategiczny, wskazujący kierunki zarządzania rozwojem miasta pod kątem społeczno-gospodarczym w perspektywie kilku najbliższych lat. W dokumencie wymieniono szereg atutów miasta, w tym korzystne położenie geograficzno-komunikacyjne. Na atut ten w zakresie komunikacji składają się następujące kwestie:

- trzy zjazdy łączące z autostradą A1 oraz bliskość autostrady A4;
- rozwój układu komunikacyjnego subregionu i regionu, poprawiający połączenie z miastem;
- rewitalizacja linii kolejowej nr 158 na odcinku Rybnik – Chałupki/granica państwa.

Wskazane zostały także kwestie dotyczące komunikacji, które mogą uniemożliwić pożądaną rozwój miasta:

- niewystarczająca liczba połączeń komunikacji publicznej w granicach obszaru funkcjonalnego;
- stan techniczny części dróg, zwłaszcza wojewódzkich wymaga pilnej poprawy;

Wyzwaniem w zakresie rozwoju transportu na terenie miasta jest: „Wykorzystanie położenia komunikacyjnego i geograficznego miasta oraz komunikacyjna integracja w skali regionalnej i ponadregionalnej”. W zakres powyższego wyzwania brane są pod uwagę następujące kwestie:

- integracja komunikacji publicznej w obszarze funkcjonalnym, subregionie i regionie;
- wykorzystanie autostrady A1 dla podwyższenia atrakcyjności miasta dla obecnych podmiotów oraz nowych podmiotów (mieszkańców i inwestorów).

Zapisy dotyczące kwestii związanych z publicznym transportem zbiorowym zostały zawarte w celu 1 pn. „Wzmacnianie konkurencyjności miasta”. Jak wskazano, realizacja celów strategicznych będzie możliwa dzięki podjęciu szeregu działań opisanych w następujących celach szczegółowych:

- Cel szczegółowy 1.1 – „Wzmacnianie atrakcyjności miasta w oparciu o rozwój lokalnej przedsiębiorczości, przyciąganie inwestorów, współpracę przedsiębiorców i samorządu lokalnego oraz wykorzystywanie lokalnych potencjałów rozwojowych”: podnoszenie dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych;

¹⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.

¹⁶ Art. 4.1. pkt. 11.

¹⁷ Przyjęty uchwałą nr L/459/2014 przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim w dniu 26 września 2014 r.

- Cel szczegółowy 1.3 – „Wzmacnianie atrakcyjności miasta dla potencjalnych mieszkańców i osób odwiedzających”: zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta;
- Cel szczegółowy 1.4 – „Wodzisław Śląski miastem inicjującym ponadlokalne procesy rozwojowe oraz liderem projektów podejmowanych w jego obszarze funkcjonalnym”: rozwijanie zrównoważonego transportu intermodalnego z uwzględnieniem transportu drogowego, rowerowego, pasażerów dla pieszych oraz komunikacji publicznej.

1.2.3.2 Lokalny Program Rewitalizacji Wodzisławia Śląskiego na lata 2015 – 2020¹⁸

Jest to długofalowy, zintegrowany program operacyjny o charakterze interdyscyplinarnym, bazujący na współpracy różnych podmiotów podczas przygotowywania, opracowywania i realizacji przyjętych założeń.

W odniesieniu do kwestii związanych z transportem, w dokumencie zostało wskazane, iż obecnie istniejąca infrastruktura drogowa na terenie miasta jest w dostatecznym stanie, jednakże narastające natężenie ruchu oraz ograniczona przepustowość sieci drogowej miasta przyczynia się do stopniowego pogarszania stanu technicznego dróg kołowych na jego obszarze. W związku z tym rekomendowane jest przeprowadzanie niezbędnych remontów tam gdzie jest to zasadne. Kolejnym problemem poruszonym w dokumencie jest kwestia parkowania. Ze względu na sporą liczbę instytucji publicznych i placówek usługowych znajdujących się na obszarze stanowiącym ściśle centrum miasta (tj. Stare i Nowe Miasto) brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.

Natomiast w zakresie transportu kolejowego autorzy dokumentu wskazali na kwestię związaną ze złym stanem technicznym dworca kolejowego Wodzisław Śl. oraz koniecznością zagospodarowania przyległego obszaru.

Celem strategicznym dokumentu jest: „Poprawa spójności przestrzennej i ożywienie społeczno-gospodarcze miasta poprzez neutralizację kluczowych problemów zidentyfikowanych w obrębie obszaru rewitalizacji”. Na powyższy cel składają się trzy priorytety operacyjne. Kwestie związane z transportem zostały uwzględnione w priorytecie pierwszym (PO-I), odnoszącym się do sfery przestrzennej: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej oraz poprawa warunków życia mieszkańców poprzez ożywienie obszaru rewitalizowanego w aspekcie infrastrukturalno-architektonicznym”.

W ramach tego priorytetu zostały wyszczególnione kierunki działań, mające zapewnić osiągnięcie celu strategicznego dokumentu. Wśród nich należy wyróżnić następujące działania związane z transportem:

- przebudowa i rozbudowa układu komunikacyjnego;
- rozbudowa i optymalizacja układu komunikacyjnego oraz infrastruktury technicznej miasta.

Do powyższych działań zostały przypisane następujące inwestycje mające na celu poprawę stanu obecnego:

- budowa parkingu w centrum miasta;
- budowa centrum przesiadkowego.

1.2.3.3 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego¹⁹

Głównymi przesłankami do opracowania niniejszego dokumentu były dążenie do poprawy jakości systemu transportowego oraz dalszy jego rozwój z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, a także wyznaczenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa do roku 2020. Na podstawie przeprowadzonej diagnozy stanu obecnego wskazano, iż drogowy transport pasażerski jest dobrze rozwinięty na obszarze całego województwa, natomiast maleje rola transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Sytuacja ta jest głównie spowodowana przez mało atrakcyjną ofertę przewozową kolei, na którą składają się następujące kwestie:

¹⁸ Dokument jest w trakcie wprowadzania zmian.

¹⁹ Przyjęty uchwałą nr V/11/9/2015 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 31 sierpnia 2015 r.

- Niska częstotliwość kursowania pociągów;
- Duża odległość pomiędzy stacjami/ przystankami kolejowymi a centrami miast;
- Niska prędkość handlowa;
- Bariery architektoniczne utrudniające dostęp osobom niepełnosprawnym/ z ograniczoną zdolnością ruchową;
- Częste zmiany w ofercie przewozowej (w tym opóźnienia pociągów) wpływające na postrzeganie kolei przez pasażerów jako mało stabilnego środka transportu.

W dokumencie przyjęto, iż podstawowym działaniem na lata 2014-2020 w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest zminimalizowanie odpływu pasażerów oraz ustabilizowanie oferty przewozowej w transporcie kolejowym. W związku z powyższym rekomendowane są działania mające na celu zatrzymanie obecnego trendu, a następnie stopniowe zwiększenie udziału przewozu osób przez kolejowy transport pasażerski, który cechuje się najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko. Pozwoli to zmniejszyć ruch na obciążonych odcinkach sieci drogowej, wpływając przy tym pozytywnie na obniżenie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko. Poniżej przedstawione zostały działania wspomagające proces zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich na terenie województwa:

- Ustabilizowanie oferty przewozowej na okres 2-3 lat;
- Poprawa stanu technicznego taboru – modernizacja istniejących pojazdów/zakup nowych pojazdów;
- Modernizacja linii kolejowych mająca na celu zwiększenie prędkości handlowych;
- Wprowadzenie atrakcyjnej oferty taryfowej;
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach narzędzia ZIT²⁰ realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020;
- Modernizacja dworców i przystanków kolejowych zwiększająca dostępność dla osób niepełnosprawnych/ z ograniczoną zdolnością ruchową;
- Integracja organizacyjna w zakresie czasowym i taryfowym.

W celu dalszego rozwoju i podnoszenia jakości obsługi zbiorowego transportu publicznego na terenie województwa, rekomenduje się następujące działania, wykraczające poza ustalone ramy czasowe (tj. do 2020 r.):

- Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez większą ilość połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi²¹ oraz tam, gdzie został określony potencjał w zakresie przemieszczania się osób;
- Budowa węzłów przesiadkowych, łączących różne środki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego;
- Poprawa systemu informacji pasażerskiej;
- Współpraca pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego na szczeblu gminnym, międzygminnym, powiatowym, granicznych obszarach międzywojewódzkich oraz z przewoźnikami świadczącymi usługi komercyjne w zakresie koordynacji usług publicznych: tj. poprawa funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w zakresie aktualności i dostępności rozkładów jazdy i wszelkich utrudnień, opóźnień; koordynacja rozkładów jazdy regionalnego transportu kolejowego z regionalnym i miejskim transportem drogowym; pozyskanie przewoźników świadczących usługi dowozowe do istniejącej sieci kolejowej;

²⁰ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

²¹ Tj. Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik, Konurbacja Górnośląska.

- Utworzenie centralnej jednostki informacyjnej zajmującej się zbieraniem oraz udostępnieniem wszelkich informacji dotyczących przewozów pasażerskich na obszarze całego województwa poprzez nowoczesne nośniki informacji: strona internetowa, całodobowa infolinia;
- Poprawa efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu;
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia, poprzez zwiększanie roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich (w tym zakup nowoczesnego taboru spełniającego wymagania w zakresie potrzeb osób niepełnosprawnych/ z ograniczoną zdolnością ruchową);
- Integracja taryfowa w zakresie komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w dużych aglomeracjach oraz kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego województwa, realizowanych przez wszystkich przewoźników kolejowych, którzy zawarli stosowne umowy na świadczenie usług z województwem.

1.2.3.4 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego²²

Celem planu jest zapewnienie zrównoważonego, uwzględniającego oczekiwania mieszkańców procesu rozwoju i organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jakość systemu transportowego jest istotną kwestią, ponieważ decyduje ona o jakości życia mieszkańców oraz stwarza warunki do rozwoju gospodarczego powiatu wodzisławskiego.

Obecnie z powodu wieloletnich zaniedbań i braku rozwiązań systemowych w zakresie komunikacji autobusowej (m.in. zły stan techniczny taboru, likwidacja kursów) na terenie powiatu wodzisławskiego oraz stale zwiększającej się liczby zarejestrowanych samochodów osobowych, komunikacja autobusowa nie stanowi dla mieszkańców atrakcyjnej oferty do podróżowania.

Oferta przewozowa w zakresie transportu kolejowego na terenie powiatu również nie jest zadowalająca. Wznowiony został ponownie ruch pociągów na odcinku Wodzisław Śląski – Chałupki, jednakże ogólna oferta przewozowa z/do Wodzisławia Śląskiego w pozostałych kolejowych relacjach regionalnych jest dość skromna.

W związku z przeprowadzoną analizą stanu obecnego systemu transportowego na obszarze powiatu, w planie zostały określone następujące cele szczegółowe:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako narzędzia poprawy warunków życia i likwidowania barier rozwojowych;
- Zwiększenie wydajności przy równoczesnym ograniczeniu wydatków w celu poprawy efektywności funkcjonowania systemu transportowego;
- Integracja systemu transportowego;
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki powiatu;
- Zmniejszenie liczby wypadków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów w celu poprawy bezpieczeństwa;
- Ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Z uwagi na wielu przewoźników autobusowych świadczących swoje usługi na terenie powiatu, głównym kierunkiem rozwoju komunikacji w powiecie powinna być jego integracja, pozwalająca mieszkańcom na sprawne podróżowanie. Zakres integracji obejmuje następujące aspekty:

- Integracja sieci komunikacyjnej;
- Integracja rozkładów jazdy wszystkich przewoźników;

²² Przyjęty uchwałą nr XLI/414/2014 przez Radę Powiatu Wodzisławskiego w dniu 27 marca 2014 r.

- Wprowadzenie biletu elektronicznego na terenie powiatu, obejmującego wszystkich przewoźników (z zachowaniem odrębnych cenników);
- Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- Obniżenie kosztów funkcjonowania komunikacji oraz cen biletów.

Ponadto w kwestii rozwoju transportu zbiorowego na terenie powiatu, zostały wskazane również inne kierunki rozwoju komunikacji. Są to m.in.:

- Poprawa jakości informacji pasażerskiej;
- Poprawa bezpieczeństwa na przystankach;
- Wspieranie projektów dotyczących rozwiązań w zakresie wdrażania priorytetów dla pojazdów komunikacji publicznej;
- Zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
- Zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych;
- Budowa i przebudowa wiat oraz zatok przystankowych;
- Wyrównywanie dysproporcji w zakresie obsługi komunikacją publiczną poszczególnych części powiatu;
- Poprawa standardu świadczonych usług przewozowych;
- Ułatwienie dostępu do transportu zbiorowego osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.2.3.5 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”²³

Dokument ten stanowi informację o prowadzonej polityce rozwoju zarówno dla mieszkańców regionu, jak i dla innych partnerów: województw, administracji rządowej czy inwestorów chcących podjąć działania w regionie. W strategii została przyjęta następująca wizja województwa: „Województwo śląskie będzie regionem zrównoważonego i trwałego rozwoju, stwarzającym mieszkańcom korzystne warunki życia w oparciu o dostęp do usług publicznych o wysokim standardzie, o nowoczesnej i zaawansowanej technologicznie gospodarce oraz istotnym partnerem w procesie rozwoju Europy, wykorzystującym zróżnicowane potencjały terytorialne i synergię pomiędzy partnerami procesu rozwoju”.

Osiągnięcie powyższej wizji będzie możliwe dzięki realizacji następujących priorytetów:

- Nowoczesna gospodarka;
- Szanse rozwojowe mieszkańców;
- Przestrzeń;
- Relacje z otoczeniem.

Kwestie związane z transportem zostały szerzej omówione w priorytecie pt. „Relacje z otoczeniem”. Jednym z jego celów operacyjnych jest „Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych”, w ramach którego zdefiniowano szereg następujących działań:

- Rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu (w tym rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej);
- Włączenie w europejskie systemy transportowe²⁴;
- Rozwój transportu multimodalnego (w tym centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym).

²³ Przyjęta uchwałą nr IV/38/2/2013 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 1 lipca 2013 r.

²⁴ Tzw. sieć TEN-T.

Powyższe działania mają za zadanie poprawić dostępność komunikacyjną w wymiarze krajowym i międzynarodowym, poprawić atrakcyjność inwestycyjną województwa oraz zwiększyć mobilność mieszkańców.

W strategii wskazano, że jednym z wyzwań subregionu zachodniego województwa, w skład którego wchodzi Wodzisław Śląski, są następujące kwestie:

- Rozwój zintegrowanego transportu i powiązań wewnętrznych w subregionie, w tym odbudowa powiązań transportu zbiorowego;
- Podniesienie jakości wewnętrznych połączeń drogowych i kolejowych na osi wschód-zachód.

Natomiast w zakresie potencjału wskazano, iż obszar tego subregionu posiada strukturę przestrzenną z układem skupionych miast i rozwiniętym układem dróg rowerowych oraz względnie dobry wewnętrzny układ komunikacyjny włączony w sieć powiązań krajowych i międzynarodowych.

1.2.3.6 Strategia Subregionu Zachodniego na lata 2014 – 2020²⁵

Strategia jest dokumentem, który powinien wspierać rozwój jednostek terytorialnych tworzących dany region, zwłaszcza tworzyć nowe możliwości działania dzięki współpracy oraz wspólnemu wykorzystywaniu posiadanych zasobów. Zgodnie z wizją mającą na celu rozwój subregionu, zostały wyszczególnione cztery priorytety strategiczne, uwzględniające lokalne strategie rozwoju poszczególnych jednostek terytorialnych, pozycję subregionu w województwie oraz zidentyfikowane uwarunkowania. Działania w zakresie transportu zostały uwzględnione w priorytecie trzecim – Priorytet 3 „Przestrzeń i środowisko” – wewnętrzne i zewnętrzne powiązania komunikacyjne.

W kwestii transportu w subregionie wskazano, iż na obszarze tym występują problemy komunikacyjne wynikające z niewystarczającej infrastruktury lub jej braku, a także z braku atrakcyjnej oferty przewozowej będącej alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego. Kolejnym problemem jest duża liczba przewoźników świadcząca swe usługi transportowe – powoduje to mnogość rozkładów jazdy oraz brak synchronizacji pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, co wprowadza chaos oraz zniechęca do podróżowania transportem zbiorowym w subregionie. W związku z powyższym część subregionu, której częścią jest Wodzisław Śląski została zakwalifikowana do strefy będącej tzw. obszarem peryferyjnie komunikacyjnym.

Kolejnym zidentyfikowanym problemem uwzględnionym w priorytecie jest duże natężenie pojazdów na drogach prowadzących przez ścisłe centra miast, których przepustowość nieprzystosowana jest do obecnego ruchu pojazdów. Dotyczy to zwłaszcza DK 78 prowadzącej przez miasta takie jak Wodzisław Śląski czy Rybnik. Drogi te stanowią często także bezpłatną alternatywę dla równoległej autostrady A1, na której w przyszłości będzie wprowadzony pobór opłat. W związku z tym postulowana jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej.

Na podstawie sformułowanych priorytetów oraz zidentyfikowanych uwarunkowań zostały wyznaczone następujące cele strategiczne i doprecyzowujące je cele szczegółowe. W przypadku kwestii związanych z transportem celem strategicznym (C3) jest: „Spójna, atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń warunkująca rozwój aktywności mieszkańców i stanowiąca wyróżnik subregionu w otoczeniu”. Cel ten składa się z sześciu podrzędnych celów szczegółowych, w ramach których możemy wyróżnić następujące cele szczegółowe związane z transportem:

- Cel 3.3 – „Wewnętrzna spójność komunikacyjna gmin subregionu oraz całego subregionu opierająca się na zintegrowanej i nowoczesnej infrastrukturze komunikacyjnej oraz rozwiniętych formach zrównoważonego transportu, w tym na transporcie publicznym”. W skład tego celu wchodzi następujące kierunki działań: usuwanie barier i „wąskich gardeł” w połączeniach międzygminnych w subregionie, z uwzględnieniem połączeń łączących mniejsze, peryferyjne miejscowości z centrami subregionu; rozwój transportu zbiorowego umożliwiającego swobodny dostęp do rynku pracy i usług; rozwój inteligentnych systemów transportu na obszarze subregionu; rozwój dróg rowerowych i innych form alternatywnego transportu.

²⁵ Przyjęta uchwałą nr 13/2015 przez Zgromadzenie Ogólne Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku w dniu 4 marca 2015 r.

- Cel 3.5 – „Dobre skomunikowanie subregionu z sąsiednimi aglomeracjami (subregionami) w regionie i Republice Czeskiej”. W skład powyższego celu wchodzi następujące kierunki działań: włączenie istniejących i powstających dróg o znaczeniu ponadregionalnym w system transportowy subregionu; rozwój transportu zbiorowego łączącego główne ośrodki subregionu z sąsiednimi aglomeracjami.

Ponadto w części poświęconej kierunkom rozwoju i wsparcia inteligentnych specjalizacji gospodarczych na obszarze subregionu, wskazano, iż rozwinięta infrastruktura komunikacyjna jest jednym z istotnych składników umożliwiających rozwój nowoczesnej energetyki w połączeniu z tradycyjnymi branżami.

1.2.3.7 Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Wodzisławia Śląskiego do roku 2020²⁶

Istotą tego dokumentu jest osiągnięcie korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Jest to możliwe dzięki wszelkim działaniom zmniejszającym emisję gazów cieplarnianych: m.in. poprzez wdrażanie innowacyjnych technologii, zmniejszenie energochłonności czy tworzenie nowych miejsc pracy. W konsekwencji działania te sprzyjają wzrostowi konkurencyjności gospodarki.

W planie wskazano, iż przeprowadzone do tej pory działania inwestycyjne w sektorze transportowym pozwoliły upłynnić ruch tranzytowy oraz lepiej skomunikować północne i dzielnice miasta z centrum, co w rezultacie wpłynęło na obniżenie emisji CO₂.

Na podstawie analizy stanu obecnego, zapisów prawa europejskiego w zakresie efektywności energetycznej oraz zapotrzebowania na energię przez miasto, został określony długoterminowy cel strategiczny do roku 2020: „Poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii poprzez wsparcie gospodarki niskoemisyjnej na terenie gminy miejskiej Wodzisław Śląski”.

Realizacja powyższego celu będzie możliwa dzięki wyznaczeniu celów szczegółowych. W zakresie transportu jest to cel szczegółowy III – „Redukcja zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu samochodowego”. W ramach tego celu przewidziane są następujące działania inwestycyjne związane z transportem niskoemisyjnym i infrastrukturą mu towarzyszącą:

- budowa centrum przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim;
- budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku Rydułtowy – Mszana;
- budowa drogi do obsługi strefy inwestycyjnej.

1.2.3.8 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego²⁷

Dokument ten ma przede wszystkim za zadanie umożliwić stworzenie efektywnego systemu transportu, umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług na obszarze całego województwa. Zapisy zawarte w strategii stanowią podstawę w procesie podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu. W dokumencie została określona następująca wizja: „Województwo Śląskie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym”.

Przyjmuje się, iż system transportowy na obszarze województwa do 2030 roku będzie uwzględniał następujące aspekty:

- Nowoczesność;
- Atrakcyjność;
- Konkurencyjność;

²⁶ Przyjęty uchwałą nr IV/39/15 przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim w dniu 25 lutego 2015 r.

²⁷ Przyjęta uchwałą nr IV/49/7/2014 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 7 kwietnia 2014 r.

- Efektywność;
- Zintegrowanie;
- Spójność;
- Prośrodowiskowość (zrównoważony rozwój).

W dokumencie wyznaczono pięć obszarów priorytetowych (bezpieczeństwo, mobilność, innowacyjność, komplementarność, otwartość i spójność) na podstawie których określono następujące cele i związane z nimi kierunki działań:

- Cel 1: „Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi” – (m.in.: wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych; wprowadzenie minimalnych standardów do obsługi obszarów wiejskich; adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych; rozwój suprastruktury²⁸, w tym zakup i modernizacja taboru);
- Cel 2: „Komplementarność systemu transportowego” – (m.in.: tworzenie i rozwój węzłów przesiadkowych; tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych; poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa; wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu; współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów);
- Cel 3: „Efektywna mobilność” – (m.in.: tworzenie centrów przesiadkowych; ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast²⁹ i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej; weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu; dostosowanie infrastruktury i pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej mobilności; remont i zakup pojazdów komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży; koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy);
- Cel 4: „Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego” – (m.in.: rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego; promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu; poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlanych);
- Cel 5: „Wysoka innowacyjność transportu” – (m.in.: współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R³⁰; prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie; rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki; stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o niego, integrującego istniejące podsystemy transportowe).

1.2.3.9 Program Ochrony powietrza dla terenu Województwa Śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji³¹

Jest to dokument strategiczny województwa, istotny także z punktu widzenia mieszkańców, zakładający osiągnięcie pożądanego poziomu dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Nadrzędnym celem dokumentu jest: „Poprawa jakości życia mieszkańców województwa śląskiego, szczególnie

²⁸ Wszelkiego rodzaju środki transportu i urządzenia, służące do obsługiwanego środków transportu.

²⁹ Tworzenie stref uspokojonego ruchu.

³⁰ Badań i rozwoju.

³¹ Przyjęty uchwałą nr IV/57/3/2014 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 17 listopada 2014 r.

ochrona ich zdrowia i życia poprzez wskazanie i wprowadzenie działań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na społeczność regionu”.

Na podstawie dokonanych pomiarów dotyczących jakości powietrza na terenie województwa, stwierdzono znaczne przekroczenie norm poszczególnych substancji. Na poziom emisji zanieczyszczeń składają się różne czynniki antropogeniczne, pochodzące zarówno ze źródeł lokalnych jak i z sąsiednich regionów³². Jednym z czynników wpływających na jakość powietrza w województwie są zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł liniowych, generowanych zwłaszcza przez transport drogowy.

W związku z powyższym zakłada się realizację pewnych działań, które pozwolą na redukcję emisji zanieczyszczeń do zakładanego poziomu zarówno w dokumentach unijnych jak i krajowych w perspektywie czasowej do 2020 r. Proces ten przyczyni się do poprawy jakości powietrza, tym samym zwiększając jakość życia mieszkańców tego regionu. Jednym z kluczowych działań wskazanych w dokumencie jest rozwój sieci dróg, w tym budowa obwodnic miast czy wprowadzenie systemów zarządzania ruchem.

Realizacja kluczowych odcinków dróg na terenie województwa pozwoli na wyprowadzenie znacznej ilości pojazdów z centrów miast oraz redukcję zanieczyszczeń wytwarzanych przez pojazdy mechaniczne, zwłaszcza dwutlenku azotu. Z kolei systemy zarządzania ruchem przyczynią się do zwiększenia płynności ruchu pojazdów, co również korzystnie wpłynie na poziom emisji zanieczyszczeń. Wskazanie w planach zagospodarowania przestrzennego lokalizacji pod centra logistyczne, zlokalizowanych na obrzeżach miasta, oraz wprowadzenie ograniczeń tonażowych na drogach w obszarze miast, przyczyni się do wyprowadzenia ruchu ciężkich pojazdów. Ważną kwestią jest także wprowadzanie coraz to surowszych norm emisji spalin³³ dla pojazdów mechanicznych. Powyższe działania w połączeniu z premiowaniem pojazdów bardziej przyjaznych środowisku tj. o napędzie elektrycznym, hybrydowym pozwolą na osiągnięcie pożądaných efektów w zakresie jakości powietrza.

Poprawa i rozwój komunikacji publicznej (drogowej oraz szynowej), w tym budowa parkingów typu Park&Ride, węzłów przesiadkowych, wymiana taboru spełniającego najnowsze normy emisji spalin, integracja transportu publicznego oraz modernizacja towarzyszącej infrastruktury, zostały wskazane jako działania mogące również wpłynąć na poziom emisji zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł liniowych, zwłaszcza dwutlenku azotu i pyłów.³⁴

Z drugiej strony pojawiają się wątpliwości dotyczące osiągnięcia pożądaných efektów w zakresie redukcji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Wskazano, iż rozbudowa układu drogowego przyczyni się do zwiększenia liczby pojazdów, tym samym zmniejszając efekty w zakresie redukcji emisji. Przeszkodą jest również brak odpowiednich zapisów prawnych umożliwiających wprowadzanie dodatkowych rozwiązań, stosowanych z powodzeniem w innych krajach: tj. strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej³⁵, opłaty kongestyjne³⁶ czy elastyczne stawki za parkowanie.

W związku z powyższym postulowane jest wprowadzenie następujących zapisów w istniejących aktach prawnych w zakresie transportu:

- Umożliwienie wprowadzania przez radę gminy w dokumentach prawa miejscowego stref o ograniczonej emisji komunikacyjnej;
- Umożliwienie wprowadzenia opłaty kongestyjnej;
- Wprowadzenie możliwości elastycznych stawek za parkowanie - likwidacja lub podwyższenie ustawowego limitu za pierwszą godzinę parkowania tj. 3 zł oraz obowiązek podwyższania stawki za następną godzinę;
- Umożliwienie wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zależności od spełniania bieżących wartości w zakresie emisji spalin.

³² Oraz z Republiki Czeskiej.

³³ Tzw. normy „EURO”.

³⁴ PM 2,5 i PM 10.

³⁵ Wjazd do wyznaczonych stref mają pojazdy spełniające odpowiednie standardy w zakresie emisji spalin.

³⁶ Opłata za wjazd do wyznaczonego obszaru miasta.

Ponadto zaproponowane zostało wprowadzenie tzw. działań tymczasowych w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów, wspomagających osiągnięcie pożądaných efektów w zakresie jakości powietrza:

- Wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów o masie przekraczającej 3,5 t (oprócz pojazdów komunikacji publicznej);
- Apelowanie do mieszkańców do rezygnacji korzystania z samochodów osobowych na rzecz środków komunikacji publicznej;
- Prowadzenie kontroli przez odpowiednie organy tj. policję oraz inspektorat transportu drogowego w zakresie przestrzegania zakazu wjazdu pojazdów do wyznaczonych obszarów oraz spełniania przez pojazdy określonych norm emisji spalin;
- Wprowadzenie przez rady miejskie możliwości darmowego korzystania z środków publicznego transportu zbiorowego na podstawie posiadania dowodu rejestracyjnego pojazdu.

1.2.3.10 Strategia dla rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020³⁷

Dokument ten ma za zadanie określić i skoordynować kierunki współpracy pomiędzy oboma województwami tworzącymi makroregion w celu jego rozwoju w perspektywie czasowej do 2020 r. W strategii został określony następujący cel nadrzędny: „Polska Południowa nowoczesnym i atrakcyjnym regionem Europy”. Osiągnięcie powyższego celu będzie możliwe dzięki realizacji wyznaczonych celów szczegółowych. Kwestie obejmujące zagadnienie transportu zostały szerzej omówione w celu pt. „Polska Południowa przestrzenią partnerskiej współpracy na rzecz efektywnego wykorzystywania możliwości rozwojowych”. Jednym z przyjętych kierunków działań w ramach powyższego celu jest: „Infrastrukturalne integrowanie przestrzeni województw”, który obejmuje następujące zadania:

- Integracja infrastruktury transportowej subregionów funkcjonalnych;
- Wzmocnienie powiązań ośrodków podbeskidzkich systemem drogowym i kolejowym;
- Zacieśnianie współpracy organizatorów przewozów oraz kolejowych przewoźników pasażerskich w celu stworzenia optymalnej siatki połączeń;

Rozwój centrów logistycznych, m.in. z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury.

³⁷ Przyjęta podczas II wspólnej sesji sejmików województw małopolskiego i śląskiego w dniu 5 kwietnia 2013 r. (Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego Nr IV/33/1/2013 z dnia 05.04.2013 r., Deklaracja Nr 5/2013 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 05.04.2013).

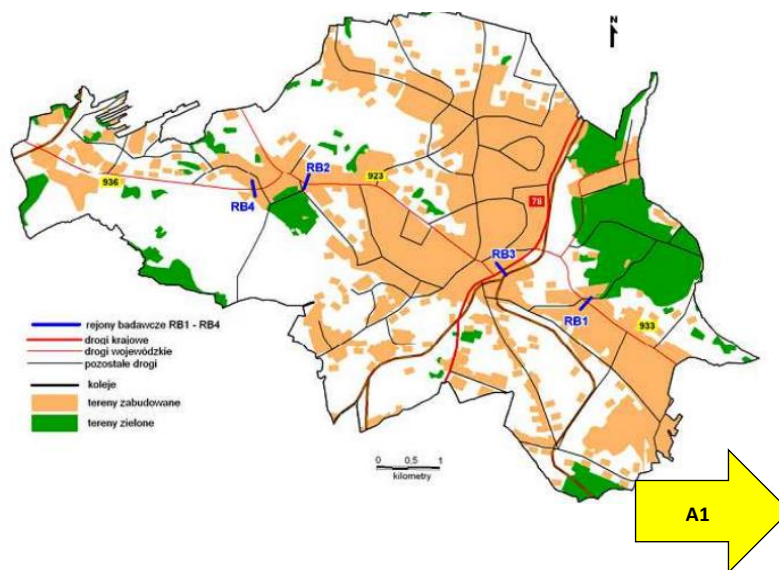
2. Charakterystyka obszaru Planu Transportowego

2.1 Aspekty ogólne

Historycznie należące do Górnego Śląska miasto i gmina Wodzisław, stolica powiatu wodzisławskiego, położone jest w południowo – zachodniej części województwa śląskiego na przecięciu licznymi wąwozami³⁸ Płaskowyżu Rybnickim, nad rzeką Leśnicą, prawym dopływem Olzy. Powiat wodzisławski jest jednym ze skrajnych powiatów województwa i od południa graniczy z Republiką Czeską do której do 2007 r. prowadziło przejście małego ruchu granicznego Gorzyczki – Vernovice³⁹. Z Wodzisławiem sąsiadują gminy miejskie: Pszów i Radlin, oraz gminy wiejskie: Lubomia, Gorzyce, Godów, Mszana, i Marklowice. W skład miasta Wodzisław wchodzi 9 dzielnic.

Zarówno miasto Wodzisław, jak i cały powiat wodzisławski (a także powiaty ościenne) należą do najsilniej zurbanizowanych i uprzemysłowionych regionów w Polsce; region ma w zasadzie charakter, typowych dla górnego Śląska, połączonych ze sobą obszarów miejsko-przemysłowych i stanowi część tzw. Rybnickiego Okręgu Węglowego (ROW)⁴⁰. Co za tym idzie, miasto Wodzisław ma przy tym stosunkowo niską lesistość (382,65 ha lasów stanowi 7,7% powierzchni miasta wynoszącej razem ok. 49,5 km²); jest ona prawie 3-krotnie niższa od średniej lesistości wojewódzkiej i krajowej. Typowy dla przedmiotowego regionu charakter zagospodarowania przestrzennego, zilustrowany został na rysunku poniżej.

Rysunek 3. Tereny zurbanizowane i zielone w mieście Wodzisław



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wodzisławskiego”, Zarząd Powiatu Wodzisławskiego, wrzesień 2013 r.

2.2 Tendencje demograficzne

Na koniec 2015 r. miasto Wodzisław Śląski liczyło 48,68 tys. mieszkańców, z ok. 3 procentową przewagą kobiet nad mężczyznami i przy średniej gęstości zaludnienia 983 osób/1 km². Początkowa dynamika wzrostu liczby ludności miasta nie różniła się od innych miast przemysłowych w Polsce. Jej znaczne i skokowe zmiany były natomiast związane z przemianami politycznymi: w roku 1975 do Wodzisławia przyłączono miasta Rydułtowy,

³⁸ W obrębie miasta Wodzisław różnica wysokości względnej dochodzi do 80 m.

³⁹ Obecnie miejsce połączenia autostrad: polskiej A1 i czeskiej D1.

⁴⁰ Dodatkowo sąsiadujący bezpośrednio z tzw. „Zagłębiem Ostrawsko – Karwińskim” o takim samym charakterze w Czechach.

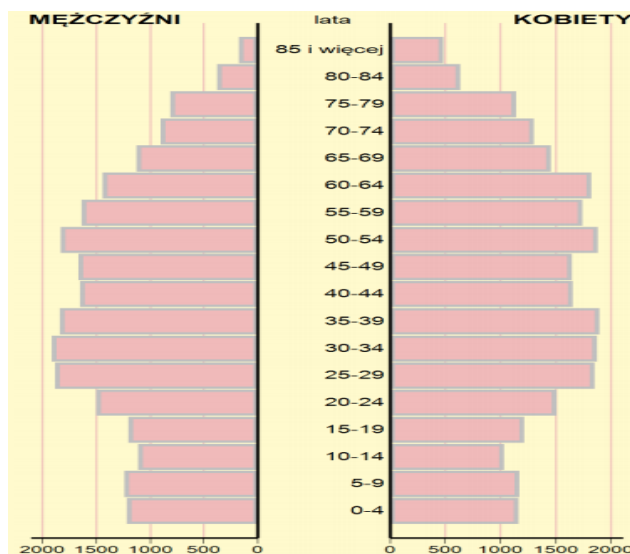
Pszów, Radlin i gminę Marklowice, odłączane następnie (jako samodzielne miasta lub gminy w obecnym powiecie wodzisławskim) w latach 1992, 1994 i 1997.

Tabela 1. Ludność miasta Wodzisław Śląski w wybranych latach

Rok	Liczba ludności miasta Wodzisław Śląski w tys.
1939	5,3
1946	5,1
1974	35,6
1975	101,9
1991	112,2
1992	88,5
1994	68,6
1997	49,6
1999	50,1
2014	48,8
2015	48,7

Źródło: Opracowanie na podstawie GUS BDL; GUS „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2016 r.”

Wykres 1. Piramida wieku mieszkańców miasta Wodzisław Śląski, 2014 r.



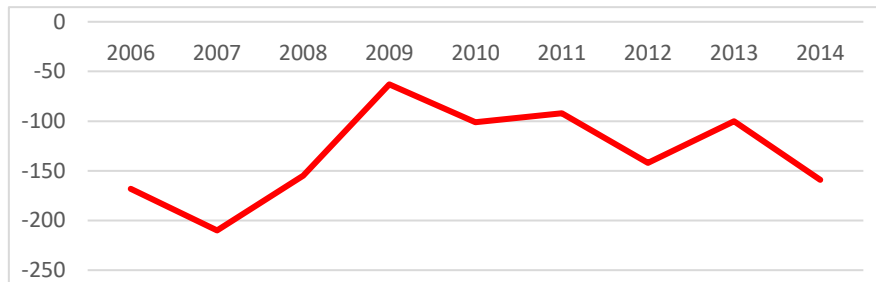
Źródło: GUS BDL

Średni wiek mieszkańców wynosi 41,0 lat i jest porównywalny z analogicznym parametrem dla województwa śląskiego i dla całej Polski. Przyrost naturalny w ciągu ostatnich 20 lat systematycznie i powoli zmniejsza się; w roku 2014 wyniósł dla Wodzisławia -0,1 na 1000 osób (przy średniej krajowej ok. 0,0 i średniej dla województwa śląskiego ok. -1,1).

W porównaniu do całości województwa, Wodzisław Śl. należy uznać za ośrodek raczej stabilny pod względem migracji. Jej saldo w roku 2014 plasowało Wodzisław na 140. miejscu w 167 gminach na terenie tego regionu,

choć zarówno saldo migracji wewnątrz krajowych jak i zagranicznych (te ostatnie nie przekraczają 30% krajowych) jest w ostatnich latach ujemne.

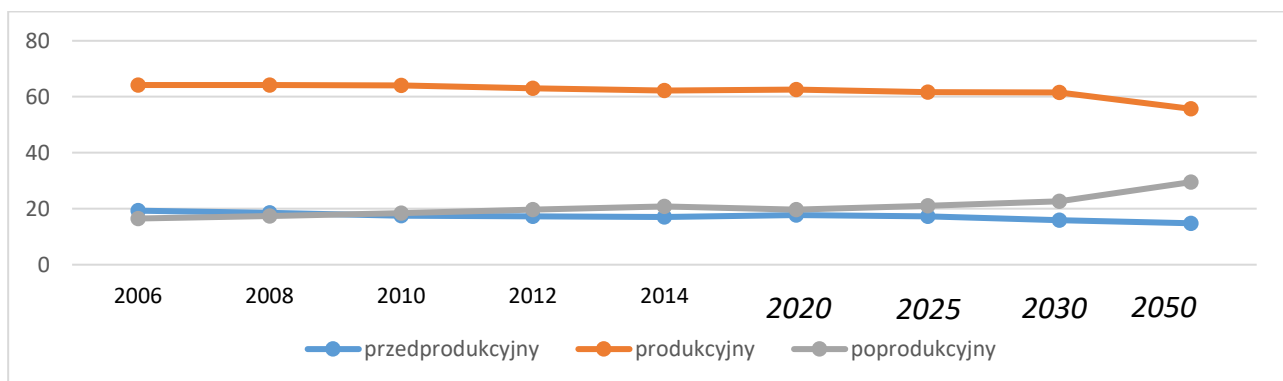
Wykres 2. Saldo migracji miasta Wodzisław Śląski w latach 2006-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych w Mieście Wodzisław Śląski na lata 2016-2025”

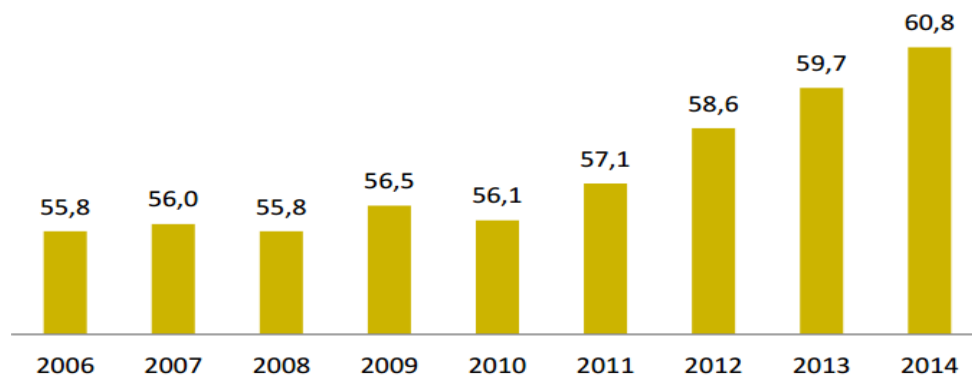
Sytuacja demograficzna Wodzisławia jest niekorzystna. Na ww. ujemny przyrost naturalny i ujemne saldo migracji nakłada się wzrost długości życia – w konsekwencji powoli, choć systematycznie maleje liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym, rośnie natomiast jej liczba w wieku poprodukcyjnym. Odsetek tej ostatniej już przekroczył analogiczny odsetek dla ludności w wieku przedprodukcyjnym. Zarazem maleje udział osób w wieku produkcyjnym. Prognozuje się, iż tendencje takie będą się pogłębiać.

Wykres 3. Struktura produkcyjnych grup wieku w Wodzisławiu Śl. w latach 2006-2014 i prognozowana na lata 2020-2050



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych w Mieście Wodzisław Śląski na lata 2016-2025” oraz [http://www.polskawliczbach.pl/Wodzislaw_Slaski]

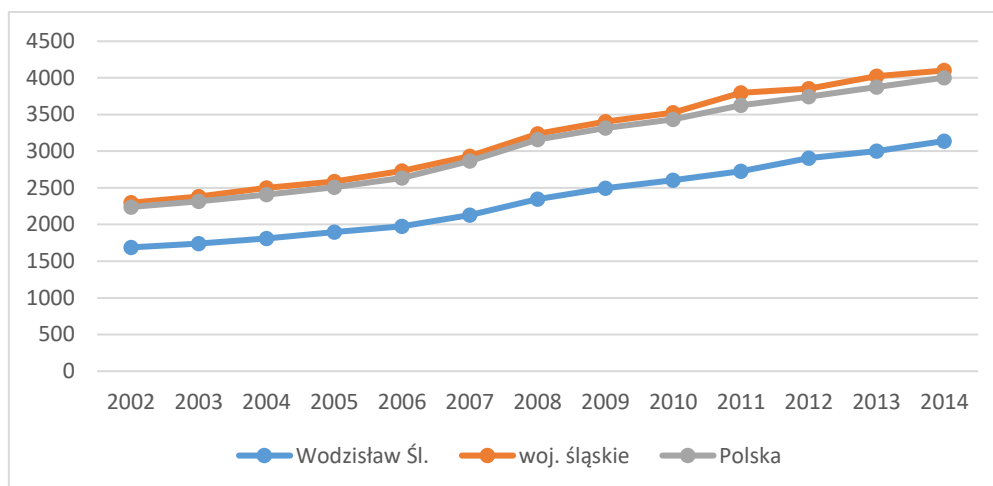
Obrazowym pokazaniem tego ważnego trendu są zmiany tzw. wskaźnika obciążenia demograficznego, przedstawiającego liczbę ludności w wieku nieprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym.

Wykres 4. Wskaźnik obciążenia demograficznego w Wodzisławiu Śl. w latach 2006-2014

Źródło: „Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych w Mieście Wodzisław Śląski na lata 2016-2025

2.3 Dynamika dochodów mieszkańców

Na przestrzeni lat 2002-2014 przeciętne, miesięczne wynagrodzenie brutto w Wodzisławiu Śl. systematycznie rosło, z poziomu 1688 do 3193 zł. Jego dynamika pokrywała się w zasadzie z analogicznym trendem dla województwa śląskiego i dla całej Polski, należy jednak zwrócić uwagę, że procentowo różnice są już większe: miesięczne wynagrodzenie brutto w Wodzisławiu Śl. w przedmiotowym okresie wynosiło od ok. 73,5 do ok. 78,5% wynagrodzenia w województwie, i od ok. 75,5 do 78,4% wynagrodzenia w kraju.

Wykres 5. Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w Wodzisławiu Śl. latach 2005-14 [zł]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

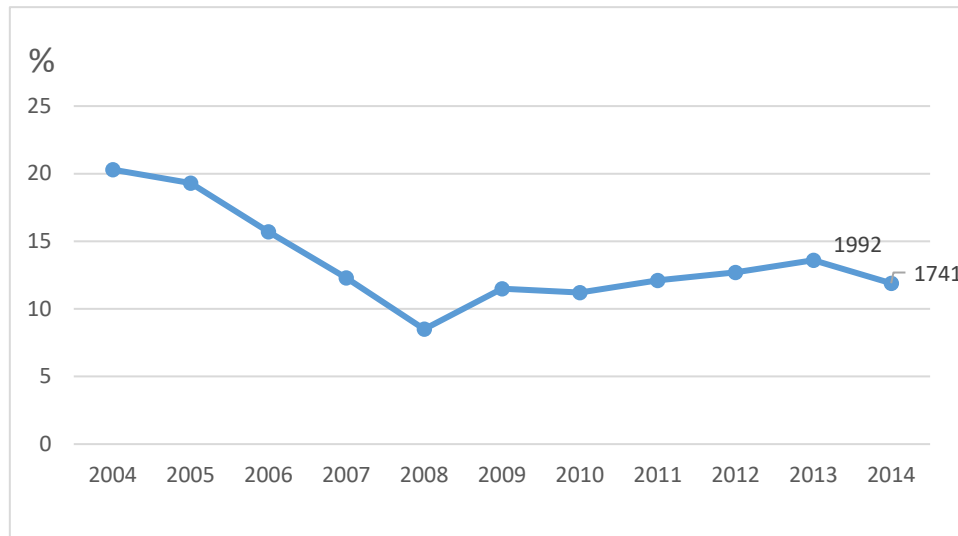
2.4 Poziom bezrobocie

Stopa bezrobocia⁴¹ zarejestrowanego w Wodzisławiu Śl. w latach 2004-2014 podana została na wykresie poniżej. Dla lat 2013 i 2014, podana została także bezwzględna liczba osób bezrobotnych, zarejestrowanych na koniec

⁴¹ Obliczana jako procentowy stosunek liczby osób: bezrobotnych do aktywnych ekonomicznie.

danego roku. Ogólny spadek zarówno liczby jak i stopy bezrobocia dał Wodzisławowi drugie miejsce w tym zakresie wśród gmin powiatu.

Wykres 6. Stopa bezrobocia zarejestrowanego w Wodzisławiu Śl. w latach 2004-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [http://www.polskawliczbach.pl/Wodzislaw_Slaski]

Stopa bezrobocia w mieście Wodzisław Śl., w badanym okresie kształtowała się o kilka procent wyżej niż średnia dla podregionu (ROW) i dla Województwa Śląskiego, a praktycznie na tym samym poziomie co średnia dla całej Polski. Podobnie jak w przypadku dochodów w rozdziale poprzednim, jej dynamika była przy tym analogiczna do wojewódzkiej i krajowej.

Tabela 2. Stopa bezrobocia na koniec marca 2014-2016 r. [%]

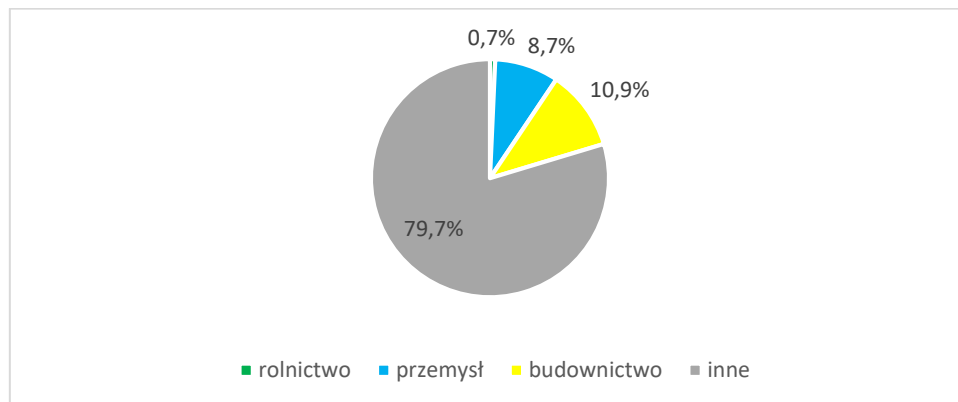
	Na koniec marca 2014 r.	Na koniec marca 2015 r.	Na koniec marca 2016 r.
Powiat Wodzisławski	10,6	11,2	10,1
Podregion rybnicki (ROW)	9,0	9,3	8,4
Województwo śląskie	9,6	9,8	8,5
Polska	11,4	11,5	10,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS „Bezrobocie zarejestrowane I kwartał 2016 r.”

2.5 Czynniki społeczno-gospodarcze

Wśród istotnych czynników społeczno-gospodarczych należy wymienić liczbę podmiotów gospodarczych w podziale na główne sektory oraz liczbę zatrudnionych. Liczba przedsiębiorstw w Wodzisławiu Śl. na koniec roku 2014 wynosiła 4079. Ich podział procentowy według najważniejszych sektorów działalności, przedstawiony jest na wykresie⁴².

⁴² W pozycji „inne” uwzględnione są osoby fizyczne prowadzące własną działalność gospodarczą.

Wykres 7. Podmioty gospodarcze w gminie Wodzisław Śl. wg sektorów działalności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Udział osób czynnych zawodowo w najważniejszych sektorach gospodarki w przedmiotowej gminie i w okresie przedstawiony jest w tabeli poniżej.

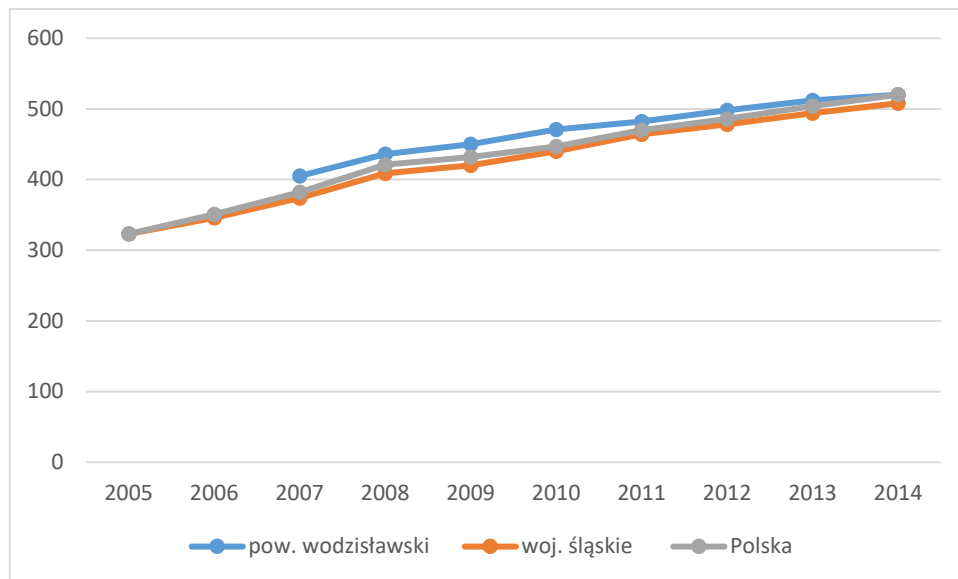
Tabela 3. Aktywni zawodowo w gminie Wodzisław Śl. wg. sektorów gospodarki

Sektor gospodarki:	% aktywnych zawodowo mieszkańców Wodzisławia Śląskiego
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo	9,5%
Przemysł i budownictwo	44,8%
Handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie, gastronomia, informacja i komunikacja	15,4%
Działalność finansowa i ubezpieczenia, obsługa rynku nieruchomości	2,3%
Inne	28%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [http://www.polskawliczbach.pl/Wodzislaw_Slaski]

2.6 Wskaźnik motoryzacji

Współczynnik motoryzacji informuje o liczbie samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. Najbardziej szczegółowa statystyka w tej mierze publikowana jest na poziomie powiatów. Należy zauważyć systematyczny wzrost wartości tego współczynnika zarówno w skali powiatu wodzisławskiego, jak i województwa oraz kraju. W roku 2005 w Polsce i w województwie śląskim przypadało 323 samochodów na 1000 mieszkańców. W roku 2009 były to już 432 samochody w skali kraju, 420 dla województwa śląskiego oraz dla powiatu wodzisławskiego. W roku 2014 wartość dla Polski osiągnęła 520, dla województwa śląskiego 508, zaś w powiecie wodzisławskim było to także 520 samochodów. Tendencje wzrostowe są analogiczne.

Wykres 8. Zmiana wartości wskaźnika motoryzacji

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS BDL; „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”, Powiat wodzisławski, grudzień 2013; „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej subregionu woj. śląskiego”, Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, Katowice, luty 2016.

Rosnący wskaźnik motoryzacji świadczy o rosnącej mobilności, ale także jest związany z rosnącą zamożnością. Wzrastająca liczba samochodów osobowych może, ale nie musi przekładać się na zwiększanie liczby podróży tym środkiem transportu. Działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego.

3. Transport publiczny na obszarze Planu Transportowego

3.1 Organizacja i stan prawny

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ, za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 7).

W związku z powyższym odpowiednie kompetencje organizatorów uzupełniają się zgodnie z hierarchią:

- Marszałek województwa – przewóz wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa;
- Zarząd związku powiatowo-gminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- Zarząd związku powiatów – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- Starostowie powiatów – linie przebiegające przynajmniej przez dwie gminy w jednym powiecie;
- Zarząd związku międzygminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- Wójtowie, Burmistrzowie i Prezydenci – linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna na terenie gminy, odpowiednio: miejskiej, miejsko – wiejskiej albo wiejskiej, jak też gminy miejskiej będącej na prawach powiatu – zgodnie z Art. 4 ust. 1 pkt 4 ww. Ustawy PTZ, ten rodzaj komunikacji określa się jako *komunikację miejską*⁴³.

Zatem gmina, jako najmniejsza jednostka samorządu terytorialnego, odpowiada za organizację przewozu osób w ramach PTZ na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich oraz której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie.

Przewozy pasażerskie w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą odbywać się na podstawie:

- 1) **umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** zawartej z operatorem publicznego transportu zbiorowego (czyli samorządowym zakładem budżetowym lub przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób), która przyznaje operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych w planie transportowym usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) **potwierdzenia zgłoszenia przewozu** uzyskanego przez przewoźnika, dla oferowanego przez niego przewozu osób w zakresie PTZ niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) **decyzji o przyznaniu otwartego dostępu** dającej uprawnienie przewoźnikowi do wykonywania kolejowego regularnego przewozu osób w ramach otwartego dostępu (określonego w ustawie o transporcie kolejowym).

⁴³ Ustawa PTZ przewiduje odstępstwa od tych reguł. Sąsiadujące ze sobą gminy, powiaty bądź województwa mogą zawrzeć porozumienie, na mocy którego jedna JST przekazuje drugiej JST (tego samego szczebla) zadania w zakresie organizacji PTZ. Wówczas, jeśli porozumienie takie dotyczy np. dwóch gmin (a więc przewóz de facto ma charakter powiatowy, gdyż wykracza poza obszar dwóch gmin; de facto może to być również przewóz powiatowy lub wojewódzki, gdyż dwie sąsiadujące ze sobą gminy mogą współpracować w zakresie organizacji PTZ, nawet jeśli leżą w sąsiednich powiatach lub województwach), to z prawnego punktu widzenia nadal jest to przewóz gminny. Samorząd wojewódzki jest również organizatorem przewozów międzywojewódzkich jeśli na jego terenie przebiega najdłuższy odcinek międzywojewódzkiej linii/sieci komunikacyjnej, jak również jest organizatorem przewozów o charakterze transgranicznym.

Powyższy stan prawny przedstawia stan docelowy, który zgodnie z najnowszymi zapisami znowelizowanej Ustawy PTZ zostanie osiągnięty po 31 grudnia 2017 r.⁴⁴.

3.2 Sieć komunikacyjna Miasta Wodzisławia

Od 2013 r. Miasto Wodzisław Śląski jest samodzielnym organizatorem publicznego transportu zbiorowego; wcześniej, w latach 1991-2012 powierzało organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie Międzygminnemu Związkowi Komunikacyjnemu Jastrzębie-Zdrój (MZK).

Na lata 2014-18 zawarta jest umowa pomiędzy Miastem Wodzisław Śl. jako organizatorem publicznego (gminnego) transportu publicznego a operatorem – P.P.U.H „Kłosok”. Umowa zakłada realizację łącznie 2,5 mln wozokm, natomiast stawka rekompensaty dla operatora w latach 2014 i 2015 wynosiła 3,73 zł netto za wozokm, a od 2016 r. wynosi 3,70 zł (stawka ulega waloryzacji, zgodnie ze średniorocznym wzrostem wskaźnika cen i towarów, ogłaszanym przez GUS w Monitorze Polskim). Zgodnie z umową, praca eksploatacyjna wykonywana przez operatora na rzecz Miasta Wodzisławia wynosi przeciętnie 43-44 tys. wozokm miesięcznie (za wyjątkiem okresów wakacji, ferii zimowych etc.). Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej operatora w skali roku wyniosła:

- W 2013 r.: 491 766 wozokm;
- W 2014 r.: 497 520 wozokm;
- W 2015 r.: 502 037 wozokm.

Liczba pasażerów wodzisławskiej komunikacji miejskiej jest zmienna. Wyniosła 891 580 osób w 2014 r. i 1 003 443 w 2015 r., natomiast w 2016 r. obserwowany jest znaczący spadek liczby podróżnych: w I półroczu 2016 r. wyniosła ona 405 805 osób, podczas gdy w 2015 r. – 484 985 osób⁴⁵. Spadają zarówno łączne wpływy z biletów, jak i przychody w przeliczeniu na 1 wozokm. Dla przykładu, w II kwartale 2016 r. wpływy z biletów wyniosły 212,6 tys. zł, podczas gdy w II kwartale 2015 r. – 246,9 tys. zł, a w II kwartale 2014 r. – 254,3 tys. zł. Dochody z biletów w przeliczeniu na 1 wozokm wyniosły 1,84 zł w pierwszym półroczu 2016 r., co stanowiło niższy wskaźnik niż w 2015 r. (1,92 zł) i w 2014 r. (1,84 zł).

P.P.U.H „Kłosok” jako operator lokalnego transportu zbiorowego w Wodzisławiu Śl. obsługuje 6 linii autobusowych, przy czym linie C1/C2 są liniami okólnymi, kursującymi po tej samej trasie w przeciwnych kierunkach. Z kolei linie D1 oraz D2 również są liniami okólnymi, które wykonują kursy na dwóch różnych okrężnych trasach, w przeciwnych kierunkach, z tym samym oznaczeniem. Poza obszarem Wodzisławia – operator obsługuje obszar Pszowa i Rydułtów (do tych miast dojeżdżają linie C1 i C2; samorządy tych miast nie partycypują w kosztach uruchamiania ww. linii).

Od 1 września 2016 r. nastąpiła korekta rozkładów jazdy autobusów wodzisławskiej komunikacji miejskiej. Była ona związana głównie z przesunięciami minutowymi, polegającymi na modyfikacji – w większości wypadków, na podstawie uwag zgłaszanych przez pasażerów – rozkładów poszczególnych kursów, zwłaszcza zapewniających dojazdy do pracy na godz. 6 i do szkoły na godz. 8. Poprawiono też skomunikowania pomiędzy kursami poszczególnych linii wodzisławskiej komunikacji miejskiej i linii E-3, uruchamianej przez MZK Jastrzębie Zdrój.

⁴⁴ Pierwotnie Ustawa PTZ zakładała osiągnięcie stanu docelowego do 31 grudnia 2016 r., jednak w lipcu 2016 r. nastąpiła nowelizacja przedmiotowej Ustawy.

⁴⁵ Przyjmując, iż posiadacz biletu okresowego miesięcznego odbywa 44 przejazdy w miesiącu, biletu dwutygodniowego – 21 przejazdów, a biletu tygodniowego – 10 przejazdów.

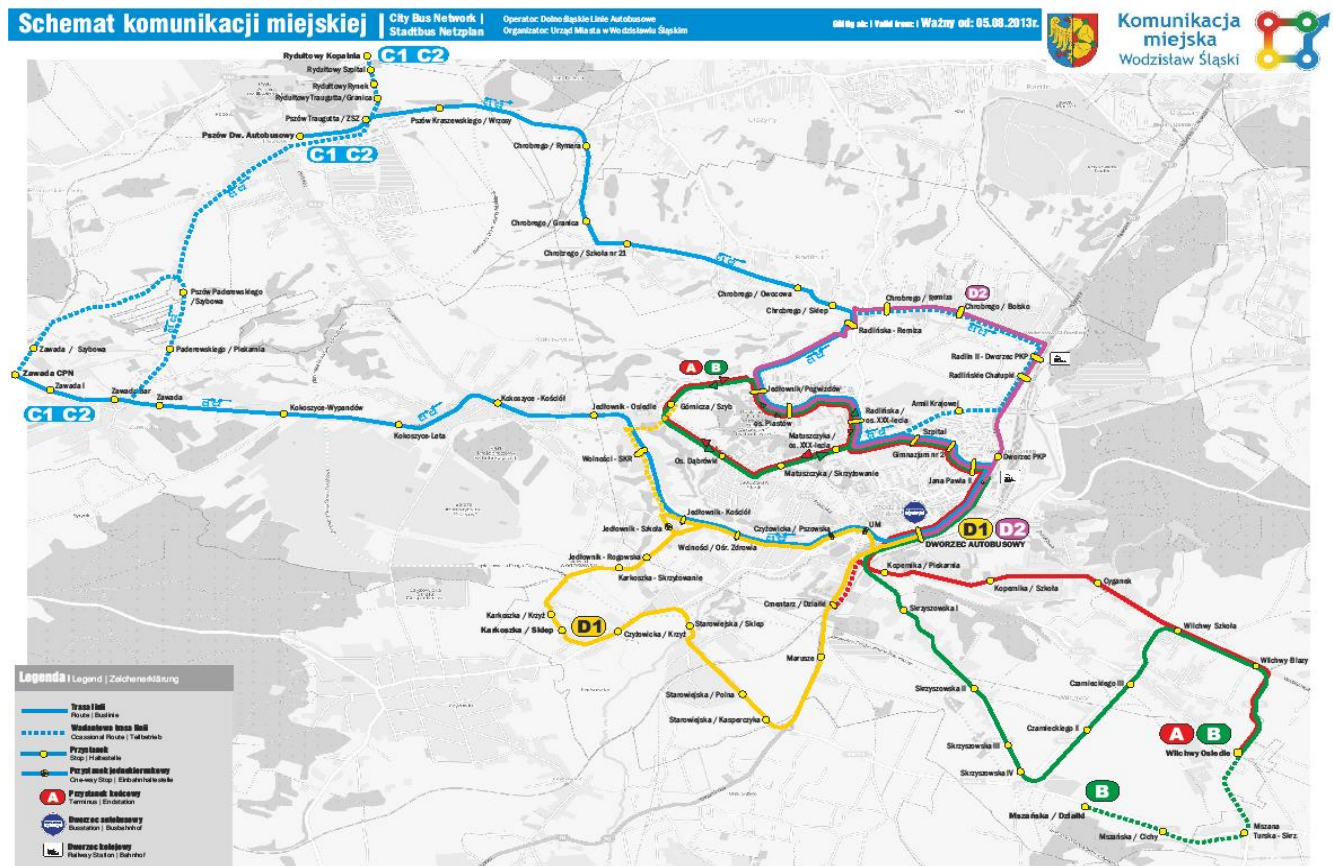
Tabela 1. Linie wodzisławskiej komunikacji miejskiej (stan na wrzesień 2016 r.)

Nr	Trasa	Przeciętna częstotliwość kursowania ⁴⁶	Ramowe godziny kursowania
A	Wilchwy Osiedle – Kopernika – Dworzec Autobusowy – Osiedle Piastów – DA – Wilchwy Osiedle	Dni robocze: 60 min (90-120 min w porze wieczornej); dni wolne: 90-120 min	5-22
B	Wilchwy Osiedle – Skrzyszowska – Dworzec Autobusowy – Osiedle Piastów – DA – Wilchwy Osiedle	Dni robocze: 40-60 min (90-120 min w porze wieczornej); dni wolne: 120 min	5-21 (soboty: 5-20)
C1	Zawada – Dworzec Autobusowy – Pszów	Dni robocze: 60 min (120 min w porze porannej i wieczornej); dni wolne: 150-240 min	5-20
C2	Pszów – Dworzec Autobusowy – Zawada	Dni robocze: 40-60 min (120 min w porze wieczornej); dni wolne: 90-180 min	4.30-20.30
D1 (wariant 1)	Dworzec Autobusowy – Starowiejska – Wolności – Dworzec Autobusowy	Dni robocze (kursy tylko w porannym szczycie; godz. 5-10) 60 min, dni wolne: 1 kurs dziennie	
D1 (wariant 2)	Dworzec Autobusowy – Wolności – Starowiejska – Dworzec Autobusowy	Dni robocze: 60 min (kursy w godz. 11-15 + 1 kurs o godz. 8 i 1 kurs o godz. 18), dni wolne: 1 kurs dziennie	
D2 (wariant 1)	Dworzec Autobusowy – Chrobrego – Osiedle Piastów – Dworzec Autobusowy	Kursuje tylko w dni nauki szkolnej: 2 kursy w porannym szczycie	
D2 (wariant 2)	Dworzec Autobusowy – Osiedle Piastów – Chrobrego – Dworzec Autobusowy	Kursuje tylko w dni nauki szkolnej: 2 kursy w popołudniowym szczycie	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych P.P.U.H „Kłosok”

⁴⁶ Pod uwagę wzięto odcinek z największą liczbą kursów.

Rysunek 3. Układ linii komunikacji miejskiej w Wodzisławiu



Źródło: UM Wodzisław

Na terenie Wodzisławia znajdują się dwa zasadnicze punkty o charakterze przesiadkowym. Trasy wszystkich linii komunikacji wodzisławskiej (jak i innych przewoźników i operatorów – o czym w pkt. 3.3) przebiegają bądź rozpoczynają i kończą się na dworcu, zlokalizowany w centrum miasta, przy ul. Targowej, który pełni jednocześnie rolę regionalnego i dalekobieżnego dworca autobusowego. Powstał on w miejscu dawnego dworca PKS i został otwarty w 2013 r., a jego budowa była powiązana z powstaniem Galerii Karuzela. Poczekalnia (wyposażona w dostęp do bezprzewodowego Internetu Wi-Fi), w której znajduje się m.in. kasa biletowa i informacja oraz toalety, jest częścią budynku galerii.

Drugim istotnym punktem przesiadkowym są przystanki autobusowe w rejonie dworca kolejowego Wodzisław Śląski (tj. w obrębie Ronda Karwiny – ul. Jana Pawła II, Rybnicka oraz Witosy), co ma związek z ew. dokonywaniem przesiadek pomiędzy komunikacją autobusową i kolejową. Rola tego obszaru jako punktu przesiadkowego znacząco wzrosła po wybudowaniu w obrębie dworca kolejowego i terenu przydworcowego Centrum Przesiadkowego (zob. więcej w Rozdziale 4). Od 1 stycznia 2016 r. pojazdami wodzisławskiej komunikacji miejskiej można podróżować za darmo pomiędzy dworcem kolejowym i autobusowym. Bezpłatny przejazd jest możliwy pomiędzy przystankami Dworzec Autobusowy i Jana Pawła II lub Dworzec PKP (i odwrotnie).

Na terenie Wodzisławia Śl. funkcjonuje 105 przystanków komunikacji miejskiej. Wszystkie objęte są oświetleniem ulicznym. Ok. 90 przystanków wyposażonych jest w wiaty i zatoki przystankowe.

W wodzisławskiej komunikacji miejskiej obowiązuje następująca taryfa:

- 2,00 zł za bilet jednorazowy⁴⁷;

⁴⁷ Ceny dotyczą biletów normalnych, chyba że w opisie wskazano inaczej.

- 60,00 zł za bilet miesięczny/20,00 zł za bilet miesięczny „gimnazjalny”⁴⁸;
- 30,00 zł za bilet 2-tygodniowy/10,00 zł za bilet 2-tygodniowy „gimnazjalny”;
- 15,00 zł za bilet tygodniowy;
- 1,00 zł za bilet jednorazowy dla członków rodzin wielodzietnych (karta „3+”).

3.2.1. Charakterystyka taboru autobusowego

Zgodnie z umową, operator jest zobowiązany do użytkowania pojazdów, których wiek nie może przekraczać 8 lat (według stanu na 2016 r., za wyjątkiem pojazdu rezerwowego). Umowa wyznacza operatorowi następujące wymogi w zakresie posiadania następujących pojazdów:

- Minimum 4 autobusy wyprodukowane po 2007 r., o pojemności min. 90 miejsc, w tym co najmniej 30 miejsc siedzących;
- Minimum 2 autobusy wyprodukowane po 2007 r., o pojemności minimum 60 miejsc, w tym co najmniej 20 miejsc siedzących;
- Minimum 2 autobusy wyprodukowane po 2007 r., o pojemności minimum 30 miejsc, w tym co najmniej 15 miejsc siedzących;
- Minimum 1 autobus rezerwowo, wyprodukowany po 2004 r., o pojemności minimum 80 miejsc w tym co najmniej 30 miejsc siedzących.

Tabela 5. Tabor użytkowany przez P.P.U.H „Kłosok”

LP	Typ pojazdu	Klasa taboru ⁴⁹	Rok produkcji	Liczba miejsc
1	MAZ 103 (pojazd rezerwowo)	B	2005	91
2	MAZ 203	B	2008	100
3	ZAZ	C	2012	61
4	MAZ 203	B	2009	93
5	Isuzu Citibus	C	2013	72
6	MAN A20 (pojazd rezerwowo)	B	2005	93
7	Irisbus Citelis	B	2008	101
8	Irisbus Citelis	B	2008	101
9	Renault Coman Maxi Rider	M	2009	30
10	Mercedes Benz	M	2010	34

Źródło: Dane UM Wodzisław

3.3 Inni operatorzy i przewoźnicy autobusowi

Obszar Wodzisławia Śląskiego jest wciąż – mimo rezygnacji przez władze Wodzisławia z członkostwa w MZK Jastrzębie Zdrój – częściowo obsługiwany przez tego operatora. Wynika to m.in. z faktu, że członkami MZK pozostają 4 gminy sąsiadujące z Wodzisławiem – tj. gminy miejskie Pszów i Radlin (a także sąsiadująca z Pszowem gm. miejska Rydułtowy) oraz gminy wiejskie Markłowice i Mszana.

Z tego też względu, przez teren Wodzisławia Śl. przebiegają linie komunikacyjne stanowiące połączenie Wodzisławia Śl. z ww. gminami, jak również m.in. z samym Jastrzębiem. MZK udziela pomocy finansowej

⁴⁸ Zakupywany przez Miasto dla uczniów gimnazjów w ramach zapewniania dojazdów do szkół.

⁴⁹ Klasa taboru B – autobusy o liczbie 100 miejsc i długości ok. 12 m; klasa taboru C – autobusy (midibusy) o liczbie min. 55 miejsc i długości ok. 8,5 m; klasa taboru M – autobusy (minibusy) o liczbie ok. 25-30 miejsc.

Miastu Rybnik (który posiada własny zarząd transportu) na realizację zadań komunikacyjnych na obszarze miasta Rybnika⁵⁰.

Tabela 6. Linie MZK Jastrzębie na terenie Wodzisławia (stan na wrzesień 2016 r.)

Nr	Trasa	Przeciętna częstotliwość kursowania ⁵¹	Ramowe godziny kursowania
130	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Markłowice – Jastrzębie Dworzec Zdrój	Kursuje tylko w dni robocze: 7 kursów w dni nauki szkolnej, 5 kursów w pozostałe dni	6-21
131	Jastrzębie Dworzec Arki Bożka – Mszana – Wodzisław – Radlin – Rybnik Śródmieście 3 Maja	Dni robocze: 40-60 min, dni wolne: 60-180 min	5-23 (dni wolne: 5-11, 16-23)
132	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Mszana – Jastrzębie Dworzec Arki Bożka	Kursuje tylko w dni robocze: 6 kursów (po 3 porannym i popołudniowym szczycie)	
218	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Markłowice Mokra skrzyżowanie ⁵²	Kursuje w dni robocze (godz. 5-17; dni nauki szkolnej: częstotliwość co 60 min; pozostałe dni: 6 kursów) oraz w niedziele (godz. 8-11; 3 kursy)	
221	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Radlin – Pszów – Radlin – Wodzisław D.A. (linia okólna)	Dni robocze: 60-90 min, soboty: 120-150 min, niedziele: 4 kursy dziennie	6-22 (dni wolne: 7-20)
222	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Radlin – Rydułtowy – Pszów	Dni robocze: 60 min, dni wolne: 90-120 min	6-22
223	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Rydułtowy – Wodzisław D.A. (linia okólna)	Dni robocze: 40-120 min, soboty: 6 kursów, niedziele: 2 kursy	7-20 (niedziele: 17-20)
224	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Pszów – Rydułtowy – Pszów – Wodzisław D. A.	Kursuje w dni robocze (godz. 6-21, częstotliwość 60-90 min) i w soboty (godz. 7-19, częstotliwość 90-120 min)	
225	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Pszów – Radlin Plac KWK Marcel	Dni robocze: 60-90 min (120-180 min w porze wieczornej), soboty: 5 kursów, niedziele: 3 kursy	6-22 (soboty: 9-22, niedziele: 14-19)
227	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Markłowice – Radlin – Markłowice	Dni robocze: 60-120 min, soboty: 5 kursów, niedziele: 3 kursy	6-20 (soboty: 8-20, niedziele: 13-20)
228	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Markłowice Granica – Świerklany Dolne Kościół	Dni robocze: 60 min (w porze międzyszczytowej: 150 min), soboty: 7 kursów, niedziele: 4 kursy	5-18 (soboty: 6-17, niedziele: 8-18)
E-3	Jastrzębie Dworzec Arki Bożka – Wodzisław Dworzec Autobusowy – Rybnik Śródmieście 3 Maja	Dni robocze: 60 min, dni wolne: 90-120 min	5-21 (dni wolne: 5-18)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK

Wszystkie linie MZK obsługujące Wodzisław zatrzymuje się na Dworcu Autobusowym. Z kolei rejon dworca PKP obsługuje 6 linii MZK: 131, 222, 223 i 224, 228 i E-3.

⁵⁰ W 2016 r. wielkość dotacji, jaką otrzymało Miasto Rybnik od MZK Jastrzębie, 1,39 mln zł. Zob. Uchwała Zgromadzenia MZK Nr 23/VII/2015 z dn. 14.12.2015 w sprawie udzielenia pomocy finansowej Miastu Rybnik.

⁵¹ Pod uwagę wzięto odcinek z największą liczbą kursów.

⁵² Wybrane kursy: wydłużone do Radlina.

Operatorem na obszarze Wodzisławia Śląskiego jest również PKS Racibórz jako podmiot realizujący usługi przewozowe na zlecenie Powiatu Wodzisławskiego. W zakresie obsługi samego Wodzisławia – rola powiatowej sieci komunikacyjnej jest nieduża: oferta w powiatowych przewozach autobusowych koncentruje się na zapewnieniu podstawowych potrzeb przewozowych (dojazdy do pracy/szkoły) z miejscowości leżących na terenie powiatu do Wodzisławia (jak również siedzib sąsiednich powiatów – Raciborza i Jastrzębia-Zdroju).

Oferta połączeń wodzisławskiej komunikacji powiatowej, według stanu na wrzesień 2016 r., kształtuje się następująco:

- Linia 31, Wodzisław – Pszów – Syrynia – Lubomia: 7-8 kursów w dni robocze;
- Linia 31S, Wodzisław – Lubomia – Syrynia – Nieboczowy – Buków: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Linia 32, Wodzisław – Czyżowice – Gorzyce – Gorzyczki Kolonia Fryderyk – Uchylsko: 3 kursy w dni robocze;
- Linia 33, Wodzisław – Turza Śląska – Gorzyce – Odra: 6-8 kursów w dni robocze;
- Linia 34, Wodzisław – Gorzyce – Bluszczów – Rogów Rogowiec: 8-9 kursów w dni robocze, 4 kursy w soboty;
- Linia 35, Wodzisław – Rogów – Gorzyce – Gorzyczki Kolonia Fryderyk – Uchylsko – Gorzyczki: 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Linia 36, Wodzisław – Czyżowice – Gorzyce – Godów – Skrbeńsko – Jastrzębie-Zdrój: 3 kursy w dni nauki szkolnej;
- Linia 37, Wodzisław – Turza Śląska – Krostoszowice – Podbucze – Skrzyszów: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Linia 38, Wodzisław – Skrzyszów – Godów – Gołkowice: 7-8 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty;
- Linia 40, Wodzisław – Gorzyce – Bluszczów – Syrynia – Lubomia – Racibórz: 2 kursy w dni robocze;
- Linia 41, Wodzisław – Syrynia – Lubomia – Racibórz: 8-9 kursów w dni robocze, 5 kursów w soboty;

Wszystkie linie komunikacyjne w komunikacji powiatowej obsługują Dworzec Autobusowy; linie 31, 31S, 35, 36, 37 – również przystanki w rejonie dworca kolejowego.

Oprócz powyższych połączeń, realizowanych przez zdefiniowanych wyżej operatorów PTZ, na terenie przedmiotowego regionu wykonywany jest także komercyjny, drogowy transport pasażerski. Przewoźnicy i uruchamiane przez nich linie, podani są poniżej:

- P.P.U.H „Kłosok” obsługujący linię komercyjną 516, kursującą w relacji Wodzisław Dworzec Autobusowy – Rybnik Śródmieście (z zatrzymaniem na przystanku Wodzisław Dworzec PKP). Linia 516 kursuje w dni robocze, w godz. 5-19 (oraz kurs ok. godz. 21), z częstotliwością co ok. 40-60 min (w dni robocze wolne od nauki szkolnej – co 40-60 min w porze przedpołudniowej, a po południu co 60-120 min);
- PKS Racibórz. Oprócz połączeń realizowanych na zlecenie Powiatu Wodzisławskiego, przewoźnik ten realizuje przebiegające przez Wodzisław połączenia o charakterze ponadlokalnym: Racibórz – Kraków – Racibórz (3 kursy w piątki i soboty, w pozostałe dni 2 kursy) oraz Racibórz – Wisła – Racibórz (1 kurs codziennie, 1 kurs od piątku do niedzieli);
- Tiger Express. Międzynarodowy przewoźnik autobusowy, zapewniający połączenia m.in. do Ostrawy (9 kursów w dobie), Ołomuńca i Wiednia (1 kurs), jak również do Katowic (6) i Krakowa (3), w tym – do portów lotniczych, odpowiednio, w Katowicach i Krakowie;
- Drabas. Przewoźnik oferuje połączenia w relacjach: Wodzisław Śl. – Katowice – Wodzisław Śl., 7 kursów dziennie (z Wodzisławia: w godz. 6-18, z Katowic w godz. 8-20); Wisła/Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śl. – Gliwice i z powrotem (6 kursów dziennie, z czego 4 w skróconej relacji Jastrzębie-Zdrój – Gliwice); Wodzisław Śl. – Kraków – Wodzisław Śl. (3 kursy dziennie);

- Travel Bus. Przewoźnik oferuje połączenie Racibórz – Wodzisław Śl. – Kraków i z powrotem. 2 kursy w dni robocze, 3 kursy w dni wolne;
- Transbus Cieszyn, obsługujący dwie linie o charakterze ponadlokalnym: Cieszyn – Gliwice i Cieszyn – Wrocław. W obu przypadkach realizowane są po dwa kursy dziennie w każdą stronę;
- PKS Pasyk&Gawron. 1 kurs w relacji Nysa – Wodzisław Śl. – Nowy Sącz i z powrotem.

3.4 Transport kolejowy

W ruchu regionalno-aglomeracyjnym, Wodzisław Śl. obsługiwany jest przez pociągi spółki Koleje Śląskie, a w ruchu dalekobieżnym – przez PKP Intercity.

Koleje Śląskie to spółka ze 100-procentowym udziałem samorządu wojewódzkiego i w związku z powyższym, jako podmiotowi wewnętrznemu, powierzone spółce KŚ prowadzenie ruchu kolejowego w województwie bezprzetargowo (zgodnie z art. 22 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Liczba pociągów KŚ obsługujących Wodzisław Śl. jest zbyt mała, by nawiązać konkurencję z transportem drogowym w przewozach o charakterze quasi-aglomeracyjnym (który musi charakteryzować się wysoką częstotliwością kursowania), jakim są połączenia Wodzisławia z Rybnikiem. Również jako co najwyżej dostateczną należy określić liczbę połączeń kolejowych Wodzisławia z Katowicami, mających charakter mniej aglomeracyjny, a bardziej regionalny.

Wszystkie pociągi KŚ obsługujące Wodzisław kursują przez to miasto przelotowo, w relacji Katowice (ew. Rybnik) – Wodzisław – Chałupki (lub Bohumin).

Tabela 2. Oferta Kolei Śląskich w rozkładzie jazdy 2015/2016

Relacja	Liczba pociągów w dni robocze	Liczba pociągów w soboty i niedziele
Wodzisław – Rybnik – Katowice	6 (w tym 1 z przesiadką w Rybniku)	5 (w tym 2 z przesiadką w Rybniku)
Katowice – Rybnik – Wodzisław	6	4
Wodzisław – Chałupki/Bohumin	6/2	5/2
Bohumin/Chałupki – Wodzisław	2/6	2/5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KŚ

Koleje Śląskie posiadają duży odsetek nowego bądź zmodernizowanego taboru, jednak niemałą część parku taborowego stanowią również przestarzałe, często nawet ponad 40-letnie niezmodernizowane pojazdy typu EN57. Najstarszy pojazd użytkowany przez Koleje Śląskie (EN57-022) został wyprodukowany w 1962 r. Jest to również w ogóle najstarszy czynny pojazd tej serii.

Starsze z nich, ezt serii EN57, zostały wyprodukowane w latach 60-90 XX w. Są to pojazdy 3-członowe, wysokopodłogowe (w składach EN57 przechodzących modernizację montowane są pochylnie dla wózków inwalidzkich), o prędkości maksymalnej do 100-110 km/godz. Część pojazdów EN57 którymi dysponuje KŚ – te, których właścicielem jest spółka KŚ bądź Województwo Śląskie – została poddana gruntownej modernizacji polegającej na wymianie silników na asynchroniczne, zapewniających lepsze przyśpieszenie i prędkość do 120 km/godz., estetyzacji czola pojazdu oraz przebudowie wnętrza, w tym likwidacji części ścian działowych, montażu klimatyzacji, drzwi odskokowo – przesuwnych, oraz systemu monitoringu. Pozostałe pojazdy serii EN57 (wypożyczane przez KŚ od Przewozów Regionalnych) są niezmodernizowane i cechują je liczne, bardzo uciążliwe obecnie mankamenty (m.in. wysoka podłoga, generowany hałas i wstrząsy, niewygodne siedzenia, liczne ściany działowe, bardzo często niesprawne, konwekcyjne ogrzewanie elektryczne, powszechnie

nieszczelne okna, WC bez zamkniętego obiegu), które nie predysponują ich do miana nowoczesnego i komfortowego taboru.

Z kolei ezt nowej generacji, jakim dysponuje KŚ, to pociągi jednoprzestrzenne, klimatyzowane i odp. wyciszone, wyposażone w zamknięte systemy W.C. i dostosowane do potrzeb niepełnosprawnych, spełniające również najnowsze wymogi w zakresie rozwiązań technicznych (napęd silnikami asynchronicznymi, prędkość maksymalna do 160 km/godz., przyspieszenie rozruchu do 40 km/godz. – ok. 1 m/s²). Poniższa tabela obrazuje park taborowy KŚ, przy czym należy podkreślić, że na linii kolejowej 158 spółka użytkuje częściej starsze ezt, tj. pojazdy EN57 (zarówno zmodernizowane, jak i niezmodernizowane).

Tabela 3. Pojazdy kolejowe będące w posiadaniu Kolei Śląskich

Rodzaj pojazdu	Liczba członów	Seria / typ	Rok produkcji albo kompleksowej modernizacji	Właściciel	Liczba szt.
EZT	3	EN57 / 5B+6B+5B	b.d.	Przewozy Regionalne (tabor wynajęty przez KŚ)	28
EZT	4	35WE „Impuls”	2012	Woj. Śląskie	1
EZT	3	EN63a / 36WEa „Impuls”	2014		3
EZT	4	EN75 / „FLIRT”	2008		4
EZT	4	EN76 / 22WE; 22WE „Elf”	2011		9
EZT	3	EN57AKŚ / 5B+6B+5B	2011		1
EZT	3	EN57KM / 5B+6B+5B	2011		2
SZT	2	SA109/ 212M	2004; 2012		2
EZT	6	27WEb („Elf”)	2013		PESA Bydgoszcz (leasing przez KŚ)
EZT	3	EN57 AKŚ / 5B+6B+5B	2011 – 2012	Koleje Śląskie	1
EZT	3	EN61 / 14WE	2005		2
SZT	3	SA138 / 221M	2010 – 2011		1
EZT	3	EN57AKŚ / 5B+6B+5B	2011 – 2012	ING Lease (leasing przez KŚ)	5
EZT	4	EN71AKŚ / 5B+6B+6B+5B	2012		2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KŚ

Od grudnia 2015 r., w Wodzisławiu Śląskim zatrzymują się również pociągi dalekobieżne. Od 13 grudnia 2015 r. 3 pary połączeń międzynarodowych spółki PKP Intercity (2 pary pociągów Warszawa – Praga i 1 para Warszawa – Ostrawa) kursuje trasą przez Rybnik, Wodzisław (w obu przypadkach – z postojem w tych miastach) i Chałupki do czeskiego Bohumina (wcześniej, pociągi PKP IC pomiędzy Warszawą i Pragą bądź Ostrawą tradycyjnie były trasowane przez Tychy – Pszczynę – Zebrzydowice). Pociągi te charakteryzują się bardzo atrakcyjnym czasem przejazdu: ok. 3 godz. 30 min – 3 godz. 40 min na trasie z Wodzisławia Śl. do Warszawy. Uruchomienie tych pociągów sprawiło, że po raz pierwszy w historii można dojechać bezpośrednim pociągiem z Wodzisławia Śl. do Warszawy.

3.5 Ocena obecnej oferty transportu publicznego na obszarze Planu Transportowego

W chwili obecnej na obszarze przedmiotowego planu transportowego widoczne są pewne dysproporcje w rozwoju transportu publicznego.

Kluczową kwestią w obsłudze Wodzisławia (i sąsiednich JST) publicznym transportem zbiorowym są połączenia autobusowe: realizowane zarówno autobusami wodzisławskiej komunikacji miejskiej, jak i innych organizatorów (przede wszystkim: MZK Jastrzębie). Tę ofertę – biorąc pod uwagę przede wszystkim rozkład jazdy, ale też np. tabor, jakim dysponuje operator w wodzisławskiej komunikacji miejskiej – należy uznać za dobrą. Autobusy kursują ze stosunkowo wysoką (biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców Wodzisławia) częstotliwością, nowe pojazdy oferują też stosunkowo wysoki komfort podróżowania. Co ważne – i co pozytywnie odróżnia Wodzisław od szeregu innych regionów w Polsce – rozkłady jazdy większości linii autobusowych w wodzisławskiej komunikacji miejskiej nie koncentrują się jedynie na zaspokajaniu podstawowych potrzeb komunikacyjnych (tj. na dowozach dzieci i młodzieży do szkół oraz dowozach do pracy), ale zapewniają dużą dostępność komunikacji miejskiej w różnych porach dnia (w tym w weekendy), a co za tym idzie – dla różnych grup podróżnych.

Za istotny mankament należy uznać przede wszystkim następujące czynniki:

- Niewielką rolę transportu kolejowego w obsłudze Wodzisławia Śl.;
- Brak współpracy pomiędzy poszczególnymi podsystemami PTZ – w zakresie wspólnych rozwiązań rozkładowych i taryfowych.

W tym ostatnim kontekście, należy wskazać, iż podjęte zostały działania, które w niewielkim stopniu można określić jako „integrację taryfową”, które nie wyczerpują jednak oczekiwań pasażerów w tym zakresie. Działania podjęte w Wodzisławiu są następujące:

- Oferta P.P.U.H „Kłosok” odnośnie wspólnego biletu miesięcznego ważnego w wodzisławskiej komunikacji miejskiej i w autobusach komercyjnej linii 516 (cena takiego to 130 zł w przypadku biletu normalnego i 100 zł w przypadku biletu ulgowego/szkolnego – oszczędność wynosi, odpowiednio, 30 i 10 zł).;
- Wspólna oferta Miasta Wodzisław i Powiatu Wodzisławskiego w zakresie wprowadzenia integrującego rozwiązania taryfowego. Pasażer kupujący jednocześnie bilet miesięczny w komunikacji miejskiej i powiatowej, może liczyć na rabat: 20 zł (po 10 zł z obu stron) w przypadku biletu normalnego i 10 zł (po 5 zł z obu stron) w przypadku biletu ulgowego. Projekt ten został wdrożony we wrześniu 2016 r. – w pierwszej kolejności próbnie, do końca 2016 r.
- Oferta kolejowo – komunikacyjna Bilet Śląski⁵³.

Należy spodziewać się dalszych działań związanych z integracją poszczególnych systemów PTZ po wybudowaniu Centrum Przesiadkowego (zob. więcej w Rozdziałach 4 i 8).

⁵³ Bilet Śląski jest efektem współpracy pomiędzy Kolejami Śląskimi i Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP). Jest on dostępny wyłącznie w formie biletów okresowych (30-dniowych lub miesięcznych). Jego posiadacz może podróżować pociągami KŚ na jednym, wybranym przez siebie odcinku oraz autobusami i tramwajami KZK GOP, również na wybranym obszarze – na obszarze jednej gminy obsługiwanej przez KZK GOP bądź dwóch i więcej gmin. Oszczędność w przypadku zakupu Biletu Śląskiego wynosi 25% w porównaniu z sytuacją gdyby trzeba byłoby kupować osobne bilety KŚ i KZK GOP.

2. Drogi wojewódzkie:

- nr 932 (Wodzisław Śląski – Żory), stanowiąca m.in. połączenie centrum Wodzisławia z autostradą A1 (węzeł Świerklany);
- nr 933 (Racibórz – Wodzisław Śląski – Jastrzębie Zdrój – Pszczyzna – Chrzanów), również stanowiąca m.in. połączenie centrum Wodzisławia z autostradą A1 (węzeł Mszana);
- nr 936 (Wodzisław Śląski – Krzyżanowice).

3. Drogi powiatowe oraz gminne zbiorcze, dojazdowe oraz lokalne (łącznie długość dróg gminnych w Wodzisławiu wynosi 125,7 km, w tym 49,8 km to drogi wewnętrzne). Stan techniczny dróg gminnych jest bardzo zróżnicowany. Zgodnie z danymi na sierpień 2016 r., 5,26% długości dróg znajduje się w stanie bardzo dobrym, 31,52% w stanie dobrym, 36,49% w stanie dostatecznym, 22,55% w stanie niedostatecznym i 4,78% w stanie niedostatecznym-awaryjnym.

Drogi wojewódzkie i krajowa a także sąsiedztwo autostrady A1 decyduje o wysokim poziomie skomunikowania Wodzisławia z otoczeniem bliższym i dalszym: zarówno ze stolicą województwa – Katowicami, jak i z innymi kluczowymi ośrodkami w regionie, a także – dzięki autostradzie (połączonej z kolei w Gliwicach z autostradą A4) – z obszarami położonymi na południe od granicy polsko-czeskiej, a także m.in. z Krakowem, Wrocławiem czy z Niemcami. Po zakończeniu budowy autostrady A1, znacząco poprawi się również dostępność drogowa Wodzisławia z punktu widzenia dojazdów z centralnej i północnej Polski.

Sieć dróg powiatowych i gminnych jest dostatecznie gęsta i daje możliwość rozwoju prawidłowych powiązań wewnątrz miasta oraz pomiędzy terenami sąsiednimi.

Natężenie ruchu

Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, przeciętne dobowe obciążenie ruchu na drogach w obszarze Wodzisławia, na którym przeprowadzono GPR, jest zróżnicowane.

Wyniki pomiaru na poszczególnych odcinkach DK78 są następujące:

- Gorzyce (skrzyżowanie z ul. Raciborską) – Wodzisław Śl. (ul. Pszowska): 9 531 pojazdów na dobę;
- Wodzisław Śl. (ul. Pszowska) – Wodzisław Śl. (ul. Jastrzębska): 16 513 pojazdów;
- Wodzisław Śl. (ul. Jastrzębska) – Wodzisław Śl. (rondo/ul. Armii Krajowej): 14 981 pojazdów;
- Wodzisław Śl. (rondo/ul. Armii Krajowej) – Rybnik: 15 530 pojazdów.

Z kolei na autostradzie A1 w obszarze związanym z obsługą Wodzisławia, w ramach GPR odnotowano następujące wskaźniki:

- Węzeł Rybnik – Węzeł Żory 30 967 pojazdów;
- Węzeł Żory – Węzeł Świerklany 19 442 pojazdów;
- Węzeł Świerklany – Węzeł Mszana 15 523 pojazdy;
- Węzeł Mszana – Węzeł Gorzyce 10 933 pojazdy.

Z powyższego zestawienia wynika, że znacznie większy ruch pojazdów odnotowywany jest na odcinkach dróg łączących obszar Wodzisławia z konurbacją górnośląską.

Przeciętne obciążenie na drogach w analizowanym obszarze jest w większości wypadków większe niż średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR) w 2015 roku na sieci dróg krajowych, który wynosił 11 178 poj./dobę i był o 13% większy niż SDRR w 2010 roku (wynosił wówczas 9 888 pojazdów). SDRR w woj. śląskim był natomiast znacznie wyższy niż SDRR na terenie całego kraju (20 017 pojazdów).

Z kolei na drogach wojewódzkich wychodzących z Wodzisławia Śl. również w 2015 r. przeprowadzono, na zlecenie ZDW Katowice, generalny pomiar ruchu. Jego wyniki są następujące:

- nr 932: odcinek Wodzisław Śl. – Świerklany Dolne: 6 255 pojazdów.
- nr 933: odcinek Pszów – Wodzisław Śl. (Kokoszyce/skrzyżowanie z DW 936): 8 460 pojazdów; odcinek Kokoszyce/skrzyżowanie z DW 936 – skrzyżowanie z DK78: 14 250 pojazdów; odcinek skrzyżowanie z DK78 – skrzyżowanie z DW 932: 16 549 pojazdów; odcinek skrzyżowanie z DW 932 – skrzyżowanie z ul. Armii Ludowej: 16 405 pojazdów; odcinek skrzyżowanie z ul. Armii Ludowej – łącznica A1: 11 428 pojazdów.
- nr 936: 7 338 pojazdów.

4.2 Transport kolejowy

Przez teren Wodzisławia Śl. przebiega linia kolejowa nr 158 (Rybnik Towarowy – Chałupki), stanowiąca fragment ciągu komunikacyjnego łączącego Wodzisław nie tylko z Rybnikiem, ale m.in. również z Katowicami. Jest to linia zelektryfikowana, dwutorowa na odcinku Rybnik Towarowy – Wodzisław Śl. i jednotorowa na odcinku Wodzisław Śl. – Chałupki. Na terenie miasta znajdują się dwa punkty handlowe:

- Stacja Wodzisław Śląski, posiadająca 2 perony (3 krawędzie peronowe) oraz budynek dworcowy, obecnie nieczynny;
- Przystanek osobowy Wodzisław Śląski Radlin, posiadający 2 perony (2 krawędzie peronowe).

W 2015 r. zakończyła się rewitalizacja linii nr 158, w wyniku której podniesiono prędkość do 80 km/godz. W ramach rewitalizacji, dokonano następujących działań:

- Wymiany w sumie 32 km torów i 22 km sieci trakcyjnej, remont 31 obiektów inżynierskich;
- Wymiany 39 rozjazdów, przebudowa 24 przejazdów;
- Przebudowa peronów (wraz z dostosowaniem ich do potrzeb osób niepełnosprawnych) na stacjach Rybnik Towarowy, Wodzisław Śląski, Olza i przystankach Rybnik Rymer, Radlin Obszary, Radlin, Czyżowice, Bełznica, Rudyszwałd;
- Montaż nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk).

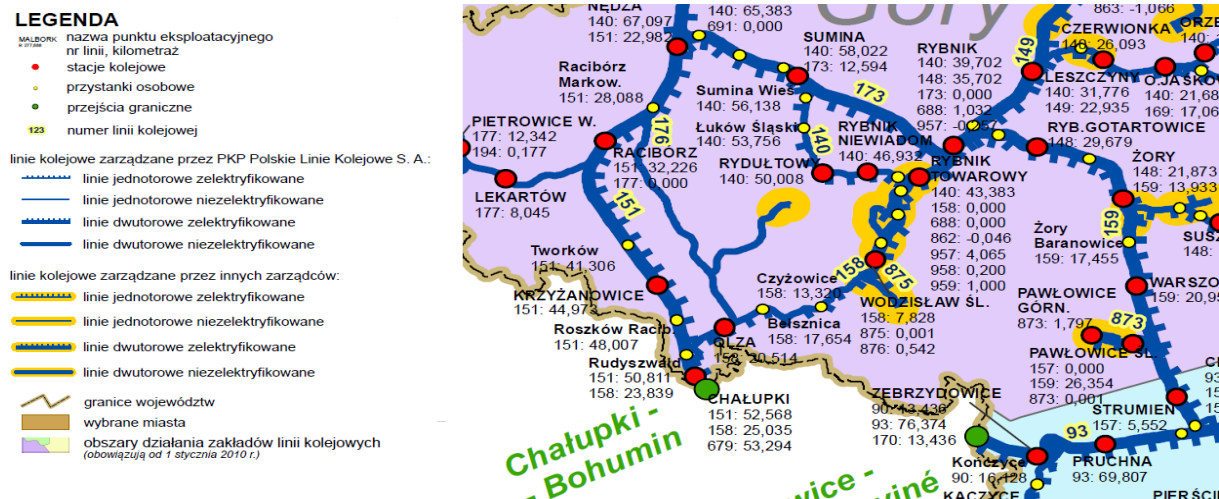
Dzięki przeprowadzonej rewitalizacji linia 158, prowadząca do dawnego polsko-czeskiego przejścia granicznego Chałupki – Bohumin, ponownie stanowi obecnie ciąg alternatywny dla głównej, międzynarodowej linii kolejowej E-65/C-E65 przez Zebrzydowice – Petrovice u Karvine (która należy do sieci TEN-T i wchodzi w skład międzynarodowego „Korytarza 5” Bałtyk – Adriatyk⁵⁵). Rewitalizacja skróciła również czas jazdy krajowych pociągów pasażerskich: przejazd pociągu osobowego (zatrzymującego się na wszystkich stacjach i przystankach) pomiędzy stacjami Wodzisław Śl. i Rybnik zajmuje obecnie ok. 16-17 min, a pomiędzy stacjami Wodzisław Śl. i Katowice ok. 80-85 min (ok. 70 min w przypadku pociągu przyspieszonego). Są to konkurencyjne czasy przejazdu wobec transportu drogowego (w tym – motoryzacji indywidualnej).

Linia kolejowa 158 jest jedyną linią kolejową przechodzącą przez Wodzisław Śl. wykorzystywaną w ruchu pasażerskim. Pozostałe linie kolejowe obsługują albo wyłącznie ruch towarowy (nie istnieją żadne plany związane z uruchomieniem na nich ruchu pasażerskiego), albo są całkowicie wyłączone z ruchu. Są to następujące linie:

⁵⁵ Zgodnie z „Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy”, utworzonych zostało 9 „korytarzy” dedykowanych międzynarodowym kolejowym przewozom towarowym (ich idea jest m.in. priorytetowe traktowanie międzynarodowych przewozów towarowych przy konstruowaniu rozkładu jazdy). Dwa „korytarze” przebiegają przez teren Polski, jednym z nich jest „Korytarz 5 Bałtyk – Adriatyk” (Gdynia/Świnoujście – Triest/Koper).

- Dwie linie kolejowe będące w zarządzie Infra Silesia (spółka wchodząca w skład koncernu Deutsche Bahn) łączące stację Wodzisław Śl. z obszarem KWK Marcel;
- Linia kolejowa nr 192 (PKP PLK), Syrynia – Pszów, przebiegająca zachodnim skrajem miasta; obecnie nieczynna, wstępnie przeznaczona przez PKP PLK do fizycznej likwidacji; istnieją plany utworzenia na niej kolei turystycznej lub drezynowej.

Rysunek 4. Układ linii kolejowych w rejonie Wodzisławia Śląskiego



Źródło: PKP PLK SA

Budynek dworca kolejowego Wodzisław Śląski został w marcu 2015 r. kupiony przez Miasto Wodzisław od PKP SA. Cena 553 tys. zł objęła również służebność dróg umożliwiającą dotarcie do obiektu. Obecnie budynek dworca jest niezagospodarowany; zgodnie z planami władz Wodzisławia, nowo zagospodarowany budynek dworca ma być kluczowym elementem planowanego Centrum Przesiadkowego (zob. więcej w Rozdziale 8).

4.3 Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w zatwierdzonych dokumentach związanych z zagospodarowaniem przestrzennym

4.3.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Wodzisław Śląski⁵⁶

Studium jako podstawowy dokument określa politykę przestrzenną danej gminy. Planowane zamiany w strukturze przestrzennej mają za zadanie osiągnięcie zakładanych celów w zakresie rozwoju miasta, które zostały przedstawione w niniejszym dokumencie. Zasadniczym celem tego studium jest „Utworzenie nowych podstaw systemu gospodarczego miasta z wykorzystaniem jego szans rozwoju dla mieszkańców i inwestorów”. Wśród pięciu celów strategicznych pozwalających na osiągnięcie ww. celu, zawarty został także cel strategiczny (C5) poświęcony kwestii transportu: „Rozwój i modernizacja układu komunikacji kołowej i systemów infrastruktury technicznej”.

Realizacja tego celu będzie polegała na następujących zmianach przestrzennych w strukturze miasta oraz przeznaczenia terenu:

- realizacja drogi poprowadzonej przez centralną i południową część miasta, odciążającej istniejące ciągi komunikacyjne oraz ułatwiającej dostęp do autostrady A1;

⁵⁶ Przyjęte uchwałą nr XXIV/232/12 przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim w dniu 26 września 2012 r.

- usprawnienie komunikacji w mieście poprzez połączenie istniejącej siatki ulic wiaduktem nad torami kolejowymi oraz modernizacji wybranych ulic;
- realizacja lokalnego układu komunikacyjnego w strefach rozwoju nowych działalności gospodarczych, pozwalającego na przyłączenie tego obszaru do istniejącej sieci komunikacyjnej w mieście;
- realizacja autobusowo-kolejowego węzła przesiadkowego;
- zachowanie możliwości modernizacji istniejącej sieci kolejowej oraz wykorzystanie nieczynnych linii górniczych do obsługi komunikacyjnej miasta transportem zbiorowym.

Zagadnienia dotyczące transportu przedstawiono również w rozdziale pn. „Kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej”. W zakresie komunikacji drogowej wyznaczony został kierunek działań zorientowany na modernizację i rozbudowę istniejącego układu drogowego oraz pozostawienie w obecnej lokalizacji dworca autobusowego. W części tej uwzględnione zostały również kwestie związane z uciążliwościami wynikającymi z bliskiego sąsiedztwa dróg kołowych w pobliżu zabudowy. Problem ten dotyczy zwłaszcza dróg o wysokim natężeniu ruchu (tj. DK 78).

W części poświęconej komunikacji kolejowej zostały wskazane te same kierunki działań co w przypadku realizacji ww. celu strategicznego, tj. zachowanie możliwości funkcjonowania i modernizacja obecnego układu kolejowego oraz przywrócenie funkcjonowania nieczynnych linii górniczych, wykorzystanych do obsługi miasta transportem zbiorowym. Ponadto jak w przypadku komunikacji drogowej, poruszona została również kwestia uciążliwości infrastruktury kolejowej (zwłaszcza hałasu) na otaczające ją tereny.

4.3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+⁵⁷

Uchwałą nr IV/43/3/2013 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 28 października 2013 r. została wszczęta procedura opracowania projektu nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa wraz z przeprowadzeniem etapu konsultacji społecznych i prognozy oddziaływania na środowisko. Dokument ten zastąpi obecnie istniejący plan, sporządzony jeszcze w poprzedniej dekadzie. Zadaniem Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa jest sformułowanie polityki przestrzennej danej jednostki terytorialnej, określającej podstawowe elementy przestrzenne planu, ich zróżnicowanie oraz wzajemne relacje.

Wizja rozwoju przestrzennego województwa została określona na podstawie zapisów w innych dokumentach strategicznych.⁵⁸ Jej treść brzmi następująco: „Województwo śląskie będzie regionem o nowoczesnej gospodarce, wykorzystującym kreatywność jego mieszkańców i wzmacniającym istniejące potencjały gospodarcze i środowiskowe, zapewniającym równość życiowych i rozwojowych szans przy poszanowaniu zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju”.

Urzeczywistnienie powyższej wizji wiąże się z określeniem i realizacją celów polityki przestrzennej województwa. Kwestie związane z kierunkiem rozwoju i poszczególnymi działaniami w zakresie transportu zostały określone w celu pt. „Relacje z otoczeniem” – infrastrukturalne powiązania regionu. Jednym z kierunków polityki przestrzennej w zakresie realizacji ww. celu jest „Rozwój ponadregionalnej i międzynarodowej infrastruktury transportowej”. Na powyższy kierunek składa się szereg działań umożliwiających realizację przyjętych założeń w zakresie polityki przestrzennej województwa. Zakłada się działania obejmujące m.in.:

- Kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych łączących województwo z innymi ośrodkami krajowymi i europejskimi;
- Skracanie czasu podróży w relacjach pomiędzy metropoliami;

⁵⁷ Przyjęty uchwałą nr II/21/2/2004 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 21 czerwca 2004 r., z późn. zm. (uchwałą nr III/56/1/2010 Sejmiku Województwa Śląskiego dnia 22 września 2010 r.)

⁵⁸ Tj. Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020+” oraz Strategia Rozwoju dla Polski Południowej.

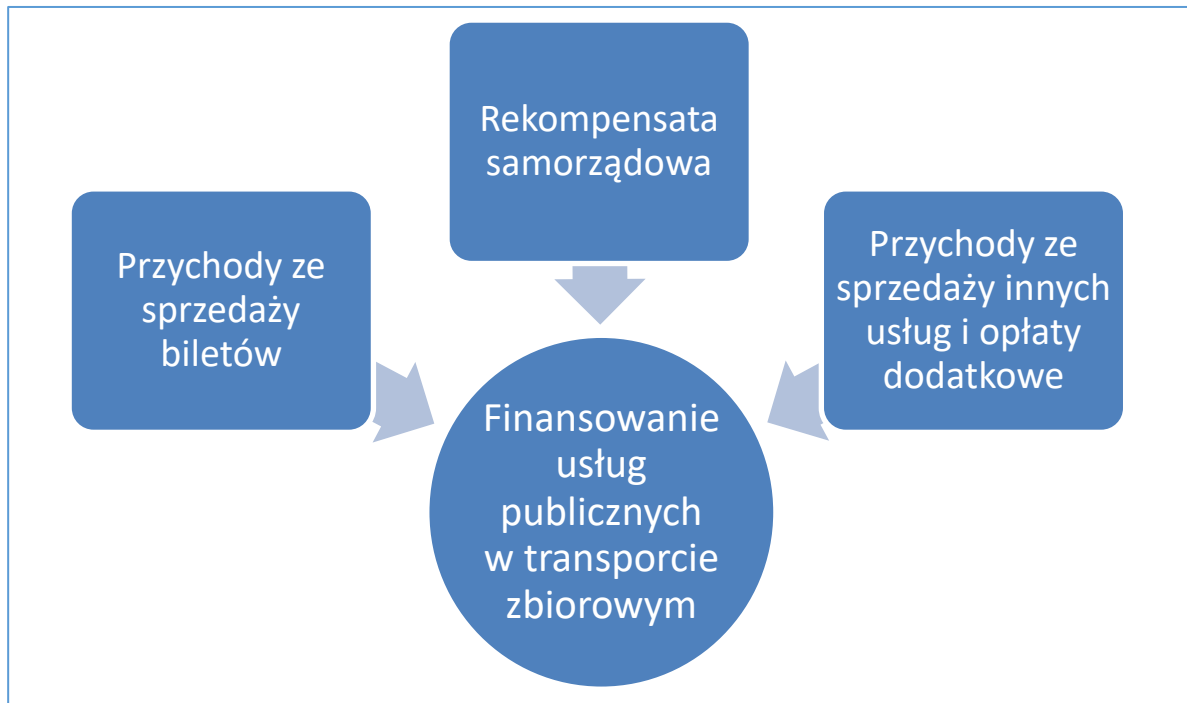
- Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych wyprowadzająca ruch tranzytowy z obszarów o gęstej zabudowie;
- Budowa i modernizacja linii kolejowych istotnych z punktu widzenia przewozów pasażerskich i towarowych⁵⁹;
- Rozwój infrastruktury transportu wodnego – poprawa parametrów dróg wodnych;
- Zwiększenie udziału w transporcie ładunków drogą wodną;
- Przebudowa dróg wyznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych;
- Uwzględnienie budowy parkingów strategicznych w projektach budowy i przebudowy dróg;
- Rozwój portu lotniczego w Pyrzowicach;
- Poprawa połączeń, w tym transportu publicznego aglomeracji z portem lotniczym w Pyrzowicach oraz innymi portami w sąsiednich regionach.

⁵⁹ Tzw. linie AGC – główne europejskie linie kolejowe, umożliwiające poruszanie się pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h oraz AGTC – ważniejsze linie transportu kombinowanego, umożliwiające poruszanie się pociągów towarowych z prędkością 120 km/h.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła finansowania

Wykres 9. Główne źródła finansowania usług w publicznym transporcie zbiorowym



Źródło: Opracowanie własne

5.2 Powiązanie form finansowania z trybem wyboru operatora

Ustawa PTZ rozgranicza pojęcie „przewoźnika” i „operatora”. Zgodnie z nią (art. 4), „operatorem” jest *samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie*, natomiast „przewoźnikiem” jest *przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu*.

W praktyce oznacza to, że „przewoźnik” realizuje przewozy o charakterze komercyjnym, natomiast „operator” – przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli takie, na które zawiera umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego i które, zgodnie z Ustawą PTZ, służą *do realizacji bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności*. Ustawa PTZ (art. 9) wskazuje jednoznacznie, że plany transportowe są narzędziem do planowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, czyli planowania współpracy organizatorów z operatorami.

Ustawa PTZ przewiduje trzy formy wyboru operatora:

- Na drodze prawa zamówień publicznych;
- W trybie przyznania koncesji;
- W szczególnych przypadkach: na drodze bezpośredniego zawarcia umowy.

Bezpośrednie zawarcie umowy jest możliwe w następujących sytuacjach:

- Gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług ma mieć wymiar mniejszy niż 300 tys. kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy, posiadającego nie więcej niż 23 pojazdy, wskazane wartości mogą wynieść 2 mln euro i 600 tys. km);
- Gdy świadczenie usług ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny – w myśl prawa unijnego⁶⁰, „podmiotem wewnętrznym” jest zarówno samorządowy zakład budżetowy, jak i spółka prawa handlowego pozostająca pod kontrolą JST.
- Gdy umowa dotyczy realizacji usług w transporcie kolejowym;
- Gdy ma miejsce zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji.

Tryb wyboru operatora na bazie koncesji jest pod wieloma względami zbliżony do trybu wyboru operatora poprzez PZP (w trybie negocjacji z ogłoszeniem). Zgodnie z Ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi⁶¹ (art. 13 i 14), koncesjodawca, czyli w tym wypadku organizator PTZ, zaprasza do udziału w negocjacjach podmioty, które złożyły wnioski o spełnianiu warunków formalnych. Negocjacje mogą dotyczyć wszystkich aspektów koncesji, w tym aspektów technicznych, finansowych i prawnych. Następnie koncesjodawca zaprasza do składania ofert podmioty, z którymi prowadził negocjacje (może też dokonać ewentualnych modyfikacji wymagań określonych we wstępnym ogłoszeniu).

Zgodnie z Ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi (art. 17), wybór koncesjonariusza następuje według następujących kryteriów:

- Czas trwania koncesji;
- Koszty użytkowania przedmiotu koncesji;
- Wysokość opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji;
- Jakość wykonania, wartość techniczna, właściwości estetyczne i funkcjonalne;
- Aspekty środowiskowe;
- Rentowność;
- Termin wykonania przedmiotu koncesji.

Z powyższego wynika, że kryteria wyboru koncesjonariusza są zbliżone do wyboru operatora w przypadku zastosowania trybu PZP. Istotną różnicą jest fakt, iż w wypadku zastosowania trybu koncesji – pobieranie przychodów, czyli w tym przypadku wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych, stanowią w całości przychód operatora. W przypadku wyboru operatora na podstawie PZP, decyzja o tym, kto jest beneficjentem wpływów z biletów (organizator czy operator), leży po stronie organizatora i jest zapisywane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Jeśli wpływy z biletów stanowią wpływ organizatora – musi to skutkować zwiększoną dotacją dla operatora.

Zgodnie z Ustawą PTZ (art. 50), finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej opiera się na trzech zasadniczych filarach:

- Pobieraniu – przez operatora lub organizatora – opłat w związku z realizacją usług (bilety i opłaty dodatkowe);

⁶⁰ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

⁶¹ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2015 r. poz. 113.

- Przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów (ustawowych lub ustanowionych przez organizatora), a także poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora w zakresie realizacji usług PTZ;
- Udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu do realizacji przewozów.

W transporcie kolejowym coraz powszechniejszą jest sytuacja, w której organizator transportu dysponuje pojazdami i udostępnia je operatorom. Jednak w transporcie autobusowym, jest to sytuacja stosunkowo rzadka (zwłaszcza jeśli dana jednostka samorządu terytorialnego nie posiada podmiotu wewnętrznego).

Według obecnych uregulowań Ustawy PTZ (art. 46 i 87), jedynie do dnia 31 grudnia 2017 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób (czyli zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy) mają obowiązek uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulg – i ubiegać się o ich refundację. Od dnia 1 stycznia 2018 r. obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał wyłącznie na operatorach – i tylko w przypadku działalności operatorów będzie możliwa refundacja ulg z budżetu państwa⁶².

Ustawa PTZ zakłada obecnie, że od początku 2018 r. przewoźnicy, którzy nie są objęci refundacją ulg ustawowych, będą mogli naturalnie stosować w swoich pojazdach bilety ulgowe, ale będą to tylko ulgi komercyjne – ulgi te przewoźnicy będą stosowali na własne ryzyko finansowe.

Nie jest przesądzone, czy powyższe przepisy nie ulegną zmianie i również w przypadku działalności przewoźników komercyjnych będzie nadal istniała możliwość refundacji ulg ustawowych z budżetu państwa⁶³, jednak w momencie sporządzania niniejszego planu transportowego, istniejący stan prawny nie przewiduje takiej możliwości. A to z kolei pozwala postawić wniosek, że zmiana przepisów w zakresie rekompensaty finansowej za stosowanie ulg może spowodować znaczące zmiany w ofercie regionalnych przewoźników autobusowych, zwłaszcza na liniach komunikacyjnych mniej obleganych przez podróżnych, w tym na liniach komunikacji miejskiej. Niechęć przewoźników komercyjnych do ich obsługi może prowadzić do ograniczania oferty przewozowej. A to z kolei może prowadzić do zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, a w konsekwencji – do wykluczenia społecznego mieszkańców tych obszarów i do rozwarstwiania się społecznego. Z tego też względu, na organizatorach PTZ będzie w większej niż do tej pory mierze spoczywać obowiązek kreowania polityki transportowej, tak aby nie dopuścić do powstania scharakteryzowanego powyżej zagrożenia.

Niezależnie od ulg ustawowych, organizator publicznego transportu zbiorowego może również, zgodnie z Ustawą PTZ (art. 50), we własnym zakresie wprowadzić dodatkowe kategorie przejazdów ulgowych. Jest to element kształtowania nie tylko polityki transportowej na obszarze właściwym organizatorowi, ale również może stanowić element polityki społecznej: dane kategorie ulg bądź przejazdów bezpłatnych mogą stymulować np. aktywizację danych grup społecznych czy mieszkańców konkretnych obszarów. W przypadku Wodzisławia Śl., takim rozwiązaniem są bilety miesięczne i 2-tygodniowe gimnazjalne oraz bilety za 1 zł dla członków rodzin wielodzietnych („3+”).

Wielkość pracy eksploatacyjnej w gminnej komunikacji autobusowej organizowanej przez Wodzisław Śl., będącej przedmiotem umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym będzie określana na podstawie polityki transportowej i oceny potrzeb przewozowych.

⁶² Pierwotnie przepisy te miały wejść w życie z początkiem 2017 r., jednak w dn. 21.07.2016 r. Sejm uchwalił nowelizację ustawy, na mocy której przesunięto je na 2018 r. W dn. 5.08.2016 r. nowelizację ustawy przekazano do podpisu do Prezydenta RP.

⁶³ W tym kierunku zmierza np. senacki projekt Ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw [druk nr 208 z dn. 16.06.2016 r.; <http://www.senat.gov.pl/prac e/senat/druki/page,4.html>].

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Mieszkaniec Wodzisławia Śląskiego decydując się wybór środka transportu może zdecydować się na transport zbiorowy, albo prywatny⁶⁴. Obecnie transport prywatny, rozumiany jako motoryzacja indywidualna, odgrywa znaczącą rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych ludności i wydaje się być dogodniejszym w wielu obszarach od transportu zbiorowego. Na taki stan rzeczy wpływają przede wszystkim następujące atuty transportu prywatnego:

- wysoka prędkość komunikacyjna (wynikająca przede wszystkim z braku przesiadek i zatrzymań z uwagi na potrzeby innych pasażerów);
- całkowita swoboda wyboru momentu rozpoczęcia i zakończenia podróży;
- wysoka dostępność, pełna elastyczność w jej planowaniu (bezpośredni dojazd do miejsca przeznaczenia);
- komfort podróży – w takich aspektach jak gwarantowane, przeważnie wygodne miejsce siedzące, zachowanie prywatności i bezpieczeństwo osobiste.

W ostatnich latach, ze względu na zjawisko kongestii drogowej oraz trudności ze zdobyciem miejsca do doraźnego zaparkowania własnego pojazdu, szczególnie w dużych miastach/aglomeracjach, motoryzacja indywidualna przestaje być preferowanym sposobem przemieszczania się. Jednocześnie – w dużych ośrodkach – coraz większym zainteresowaniem cieszy się transport zbiorowy, głównie ze względu na poprawiającą się jakość usług, w tym ofertę handlową (preferencyjne rozwiązania taryfowe i atrakcyjne godziny kursowania).

W celu podtrzymania tego trendu, przede wszystkim należy podejmować działania zarówno w zakresie poprawy jakości usług, jak i zwiększania dostępności do wszystkich środków transportu zbiorowego. Działania te powinny uwzględniać przede wszystkim następujące aspekty:

- bezpośredniość połączeń (natomiast w przypadku, kiedy nie jest możliwa realizacja bezpośrednich połączeń – należy minimalizować uciążliwości związane z przesiadkami);
- punktualność kursowania;
- integracja (taryfowa, czasowa, przestrzenna);
- dopasowanie częstotliwości połączeń do potrzeb przewozowych;
- dostępność – łatwość dojścia do centrów przesiadkowych i przystanków, zapewnienie bezpieczeństwa w czasie przebywania na dworcach/przystankach;
- informacja pasażerska – dostępna, przejrzysta i łatwa do zapamiętania, dobrze widoczna przy złym oświetleniu, estetyczna;
- oferta handlowa – dostępna i przejrzysta taryfa opłat, atrakcyjny stosunek ceny biletów do długości trasy przejazdu⁶⁵ i częstotliwości kursów;
- poprawa komfortu pojazdów (minimalizacja hałasu i wibracji, klimatyzacja, estetyka, wysoka jakość informacji wizualnej i dźwiękowej dla pasażerów, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem);
- zapewnienie komfortu oraz uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem, także na dworcach/przystankach (przynajmniej częściowo zadaszone miejsca siedzące, dojścia z wykorzystaniem pochylni lub schodów ruchomych);
- niezawodność;

⁶⁴ Jego rodzajem jest także indywidualny transport niezmechanizowany (rowerowy, pieszy, itp.) traktowany zdawkowo lub pomijany w standardowych planach transportowych, ale – wobec swoich zalet - traktowany coraz szerzej w planach mobilności.

⁶⁵ Tzw. taryfa degresywna.

- wysoka prędkość komunikacyjna.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące podnoszenia jakości usług i zwiększenia dostępności w publicznym transporcie zbiorowym zostały opisane w Rozdziale 8, pn. „Pożądany standard usług przewozowych”.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1 Obszar planu transportowego

Sieć komunikacyjna, dla której organizatorem jest Miasto Wodzisław Śląski, obejmować będzie Wodzisław oraz – tak jak dotąd – obszar miast Pszów i Rydułtowy, do których wyjeżdżają autobusy komunikacji wodzisławskiej. Należy podjąć działania zmierzające do tego, by ościennie samorządy, na terenie których funkcjonuje wodzisławska komunikacja miejska, partycypowały w kosztach jej uruchamiania (zgodnie z zapisami art. 7 Ustawy PTZ).

W przypadku decyzji o uruchomieniu przez samorządy gminne transportu kolejowego (w relacji Wodzisław – Rybnik; zob. pkt. 8.1), przedmiotowy plan transportowy obejmie również obszar miast Radlin (powiat wodzisławski) i Rybnik (miasto na prawach powiatu).

W dokumencie pn. „Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego”⁶⁶ wskazano, że działaniem komplementarnym wobec budowy CP powinno być zwiększenie liczby połączeń kolejowych pomiędzy Wodzisławem Śl. i Rybnikiem. W tym celu, należałoby uzupełnić obecną ofertę połączeń Kolei Śląskich (Katowice – Wodzisław – Chałupki/Bohumin) o pociągi w relacji Rybnik – Wodzisław Śl. Godziny ich kursowania byłyby zsynchronizowane z godzinami kursowania pociągów KŚ pomiędzy Rybnikiem i Katowicami, tak aby oprócz zwiększenia roli kolei w obsłudze przewozów pomiędzy Wodzisławem i Rybnikiem, poprawić również, poprzez utworzenie sprawnego systemu skomunikowań, dostępność transportem kolejowym Katowic z punktu widzenia mieszkańców Wodzisławia.

Zaproponowany model (licząc łącznie obecną ofertę KŚ i pociągi rekomendowane do uruchomienia⁶⁷) zwiększyłby ofertę na ww. trasie z 6 do 18-19 pociągów (w każdym kierunku) w dni robocze oraz z 5 do 14 pociągów w dni wolne. Pozwoliłoby to na uzyskanie częstotliwości kursowania co 60 minut praktycznie przez cały dzień, a w dni robocze w godzinach szczytu – nawet na większą. Wskazaną powyżej liczbę pociągów na odcinku Wodzisław Śl. – Rybnik należy traktować jako wariant maksymalny, uzależniony od możliwości finansowych samorządów lokalnych.

Istnieją dwie zasadnicze drogi działania w zakresie organizacji przez samorządy gminne transportu kolejowego na wskazanym terenie:

1. Przekazywanie wsparcia finansowego samorządowi wojewódzkiemu na uruchamianie pociągów Wodzisław – Rybnik (w formie dotacji celowej);
2. Organizowanie transportu kolejowego na szczeblu gminnym.

Ad. 1. Dofinansowanie przez samorząd danego szczebla innej kategorii przewozów pasażerskich (w tym przypadku: przewozów wojewódzkich przez samorząd gminny) jest dopuszczalne prawnie – wynika to wprost z Ustawy o samorządzie gminnym (art. 10)⁶⁸. Zgodnie z jej zapisami, gminy (jak również związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego) mogą wzajemnie – bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego – udzielać pomocy finansowej.

Ad. 2. Zainteresowane samorządy gminne mogą zawrzeć pomiędzy sobą porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z gmin określonych zadań publicznych. W takiej sytuacji, zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym (art. 74), gmina wykonująca zadania publiczne objęte ww. porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, a pozostałe gminy, powierzające jej te obowiązki mają obowiązek udziału w kosztach realizacji zadania. Uczestnikami takiego porozumienia muszą być wszystkie samorządy gminne, przez teren których przebiega dana linia komunikacyjna. Oznacza to, że w przypadku fragmentu linii kolejowej nr 158 pomiędzy Wodzisławem i Rybnikiem, stronami porozumienia musiałyby być Gminy Wodzisław Śląski, Radlin i Rybnik. W Ustawie PTZ (art. 4) jasno jest stwierdzone, że gminne przewozy pasażerskie to „przewozy osób w

⁶⁶ Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim (ZDG TOR dla UM Wodzisław Śl.; marzec 2016 r.)

⁶⁷ Uwzględniając również, zaproponowaną w „Koncepcji...”, propozycję wydłużenia relacji pociągu Rybnik – Kraków – Rybnik o odcinek Rybnik – Wodzisław Śl. – Rybnik.

⁶⁸ Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym, Dz. U. 1990, nr 16 poz. 95, z późn. zm.

ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie”. Musi być zatem w przypadku takiego porozumienia zarówno spełniony warunek uczestniczenia w przedsięwzięciu wszystkich gmin, jak również partycypowania przez wszystkie gminy w kosztach organizacji transportu. Oznacza to, że organizatorem przedmiotowych przewozów kolejowych może być zarówno samorząd Wodzisławia, jak i Radlina oraz Rybnika.

W „Koncepcji...” wskazano, że z prawnego punktu widzenia optymalną będzie sytuacja, w której organizatorem nowych połączeń kolejowych na odcinku Wodzisław Śl. – Rybnik będzie (tak jak obecnie w przypadku istniejących połączeń KŚ) Województwo Śląskie, a samorządy lokalne, przez teren których przebiegać będą nowo utworzone kursy, przekazywać będą na ten cel samorządowi wojewódzkiemu wsparcie finansowe (w formie dotacji celowej).

W „Koncepcji...” założono również konieczność modyfikacji sieci komunikacji miejskiej po otwarciu CP, poprzez dostosowanie sieci i rozkładów jazdy linii autobusowych wodzisławskiej komunikacji autobusowej do rozkładu jazdy pociągów. Wskazano następujące kierunki działań w tym względzie:

- Modyfikację rozkładów jazdy i – w razie potrzeby oraz możliwości – tras istniejących linii, tak aby dopasowywać je do godzin kursowania pociągów;
- Utworzenie autobusowych linii „dowozowych” do kolei, których rozkłady jazdy byłyby bezpośrednio skorelowane z rozkładami jazdy pociągów, a w razie potrzeby – autobusy linii „dowozowych” oczekiwałyby w obszarze Centrum Przesiadkowego na opóźnione pociągi.

Należy jednak podkreślić, że w związku z rezygnacją – w wyniku braku możliwości technicznych⁶⁹ – z utworzenia pętli autobusowej na terenie CP⁷⁰ (ograniczenie inwestycji w infrastrukturę drogową na terenie CP do utworzenia miejsc parkingowo-postojowych dla samochodów), powyższe postulaty stają się trudniejsze do realizacji. Uwaga ta dotyczy zwłaszcza linii „dowozowych”, które musiałyby w związku z tym oczekiwać na pociągi na przystankach w rejonie Ronda Karviny, co utrudniałoby ruch w tym obszarze. Nie mniej jednak, docelowo należy dążyć również do tworzenia linii „dowozowych” do pociągów, uwzględniając jednak zarówno możliwości techniczne infrastruktury w rejonie CP, jak i możliwości finansowe samorządu w zakresie zwiększania pracy eksploatacyjnej w wyniku uruchomienia nowych linii.

7.2 Prognoza liczby pasażerów

Szacunkowa liczba pasażerów wodzisławskiej komunikacji miejskiej w 2016 r. wyniesie 839 618 osób⁷¹. W perspektywie po 2017 r., należy założyć trzy scenariusze wydarzeń jeśli chodzi o zmianę liczby pasażerów:

- Pesymistyczny – brak lub realizacja co najwyżej pojedynczych postulatów zapisanych w planie transportowym: spadek liczby podróżnych o 1,5% rok do roku;
- Realistyczny – realizacja części postulatów, częściowa realizacja rekomendowanej siatki połączeń: wzrost liczby podróżnych o 0,5% rok do roku;
- Optymistyczny – realizacja wszystkich lub większości postulatów, pełna realizacja siatki połączeń: wzrost liczby podróżnych o 2,5% rok do roku.

⁶⁹ M.in. brak zgody GDDKiA na budowę drugiego wjazdu, zbyt mało – zdaniem projektanta – miejsc postojowych w przypadku konieczności utworzenia placu manewrowego dla autobusów

⁷⁰ W związku z decyzją o braku budowy pętli autobusowej w ramach CP, przystanek autobusowy „Jana Pawła II” został przesunięty bliżej Ronda Karviny. Przystanki autobusowe zlokalizowane w rejonie Ronda Karviny należy traktować jak integralną część Centrum Przesiadkowego.

⁷¹ Co będzie oznaczało spadek względem 2015 r. o 16,3% - dokładnie taki spadek liczby pasażerów odnotowano w I półroczu 2016 r. w porównaniu z I półroczem 2015 r.

Tabela 9. Prognoza zmiany liczby pasażerów w perspektywie do 2030 r.

ROK	Liczba pasażerów w zależności od realizacji scenariusza		
	Scenariusz optymistyczny	Scenariusz realistyczny	Scenariusz pesymistyczny
2016	839 618	839 618	839 618
2017	860 609	835 420	827 024
2018	882 124	831 243	814 618
2019	904 177	827 087	802 399
2020	926 781	822 951	790 363
2021	949 951	818 836	778 508
2022	973 700	814 742	766 830
2023	998 042	810 669	755 328
2024	1 022 993	806 615	743 998
2025	1 048 568	802 582	732 838
2026	1 074 782	798 569	721 845
2027	1 101 652	794 576	711 018
2028	1 129 193	790 604	700 352
2029	1 157 423	786 650	689 847
2030	1 186 358	782 717	679 499

Źródło: Opracowanie własne

Z powyższej tabeli wynika, że w zależności od realizacji danego scenariusza, liczba pasażerów w 2030 r. wyniesie:

- w scenariuszu optymistycznym: 144,8% liczby pasażerów z roku 2016;
- w scenariuszu realistycznym: 92,8% liczby pasażerów z roku 2016;
- w scenariuszu pesymistycznym: 79,8% liczby pasażerów z roku 2016.

Należy podkreślić, że w ostatnich latach obserwowany jest w Polsce gwałtowny spadek liczby pasażerów korzystających z transportu autobusowego. Wynika to zarówno z niskiej w wielu wypadkach jakości przewozów autobusowych o charakterze regionalnym, jak i ze wzrostu znaczenia motoryzacji indywidualnej. Według danych GUS⁷², w perspektywie dekady (w latach 2005-14), liczba pasażerów w transporcie publicznym samochodowym – z wyłączeniem komunikacji miejskiej – spadła z 782 do 432 mln pasażerów, czyli aż o 45%.

Dla porównania, np. liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Polsce też spadła w tym okresie, jednak jest to trend wolniejszy (-9,8% w perspektywie lat 2004-14, licząc łącznie komunikację naziemną i Metro Warszawskie). Poza tym, w niektórych miastach (aglomeracjach) nie tylko udało się zatrzymać trend spadkowy, ale odnotowuje się gwałtowny wzrost zainteresowania transportem publicznym⁷³. Wpływ na to mają zazwyczaj nakładające się na siebie działania zmierzające do zwiększenia atrakcyjności transportu w aglomeracjach: inwestycje w tabor i infrastrukturę, zmiany w sieci komunikacyjnej w ślad za zmieniającą się strukturą demograficzną miast, integrujące rozwiązania taryfowe etc.

Spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej jest też spowodowany wzrostem popularności transportu rowerowego⁷⁴ i pieszego, co z kolei jest efektem przyrostu inwestycji w infrastrukturę dedykowaną pieszym i rowerzystom, a także modą na zdrowy styl życia. Równoległy rozwój w dużych miastach m.in. oferty transportu publicznego, sieci dróg rowerowych, systemów roweru miejskiego i parkingów rowerowych „B&R”, a także parkingów w węzłach przesiadkowych („P&R”) powodują, że publiczny transport zbiorowy, motoryzacja

⁷² Transport. Wyniki działalności w 2014 r., GUS, Warszawa 2015, s. 48.

⁷³ Np. w Lublinie w latach 2009-13 liczba pasażerów komunikacji miejskiej wzrosła aż o 51%, w Płocku w latach 2005-14 – o 19%, w Warszawie w latach 2004-14 – o 22%, w Gdańsku w latach 2009-13 – o 14%. Źródło: www.transport-publiczny.pl.

⁷⁴ W Polsce np. w 2013 r. sprzedano ponad 1,1 mln rowerów – o ok. 1/4 miliona więcej niż w 2008 r.

indywidualna, ruch pieszy i rowerowy stają się systemami coraz bardziej komplementarnymi. Natomiast na obszarach poza aglomeracjami (a także na ich obrzeżach, o ile nie cechuje ich dobrze rozwinięty, podmiejski transport publiczny), korzystanie z samochodu wynika często z braku alternatywy, czyli z niezadowalającej oferty transportu publicznego.

Należy spodziewać się dalszego wzrostu liczby prywatnych samochodów w Polsce – zwłaszcza, że obecna ich liczba (20,0 mln na koniec 2014 r.) i tak wyprzedza prognozę ich przyrostu w perspektywie do 2030 r. (sporządzoną w 2005 r. przez GDDKiA). Zgodnie z tą prognozą, liczba samochodów w Polsce na koniec 2015 r. miała wynieść 18,7 mln samochodów, natomiast w 2030 r. – 29,9 mln. Prognoza na rok 2015 w rzeczywistości została osiągnięta już w 2012 r.

Jakkolwiek cały obszar przedmiotowego planu transportowego leży w Rybnickim Okręgu Węglowym, tak Wodzisław Śl. nie jest jednak centralnym ośrodkiem ROW (poza tym, sam ROW jest np. mniejszą aglomeracją od konurbacji górnośląskiej). Stąd też, spadek liczby pasażerów przewidziano również w wariantcie realistycznym. Jednocześnie jednak, założono stosunkowo duży przyrost liczby podróżnych w przypadku realizacji wariantu optymistycznego, tj. w przypadku zrealizowania większości lub wszystkich postulatów niniejszego planu transportowego⁷⁵.

7.3 Rentowność

Rentowność jest parametrem określającym efektywność działalności przedsiębiorstwa. Wskaźnikiem rentowności działalności operacyjnej przedsiębiorstwa komercyjnego jest wskaźnik ROS, czyli stosunek zysku netto do przychodów netto ze sprzedaży. W przypadku przedsiębiorstw transportowych świadczących usługę o charakterze użyteczności publicznej – podmioty takie nie wykazują rentowności w sensie literalnym, gdyż nie generują zysku netto, a deficyty w przepływach finansowych są bilansowane rekompensatą z budżetu organizatora PTZ (oraz, pośrednio, środkami z budżetu państwa w zakresie refundacji ulg ustawowych). Kalkulacją wyniku finansowego takich podmiotów, jest wyrażony procentowo stopień pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

Rentowność w transporcie publicznym jest bardzo zróżnicowana. Połączenia w porach szczytów przewozowych jak również linie komunikacyjne obsługujące największe miejscowości/kluczowe centra ruchotwórcze, cechują się największą rentownością. Linie komunikacyjne obsługujące mniejsze miejscowości (osiedla, dzielnice etc.), czy połączenia realizowane poza szczytami przewozowymi, z racji mniejszego popytu, cechują się mniejszą rentownością. Jednak utrzymywanie mniej rentownych połączeń jest powinnością organizatora publicznego transportu zbiorowego, gdyż zmniejszanie oferty transportu publicznego, zwłaszcza na obszarach mniej zaludnionych, może pośrednio być drogą nie tylko do wykluczenia komunikacyjnego, ale także, pośrednio, do wykluczenia społecznego.

Należy pamiętać, że uruchamianie połączeń tylko w potencjalnie najbardziej rentownych relacjach i porach dnia nie musi być sposobem na poprawę rentowności. Niemieccy teoretycy transportu kolejowego wprowadzili określenie „Alibi-Zug”, które definiuje minimalną ofertę na danej linii komunikacyjnej (najczęściej: 2-3 pary połączeń dziennie). Błąd w myśleniu organizatorów transportu publicznego polega na tym, że wychodzą oni z założenia, iż pasażerowie i tak, nawet przy pogorszeniu oferty, będą zmuszeni wybrać transport publiczny, co pozwoli na zmniejszenie kosztów przy utrzymaniu przychodów z biletów. Tymczasem doświadczenie analogicznych sytuacji pokazuje, że zmniejszanie liczby połączeń (bądź utrzymywanie ich na niezmiennym poziomie, gdy ewidentna jest potrzeba ich zwiększenia) może nieść za sobą zmniejszenie liczby pasażerów – co powoduje zmniejszenie wskaźników rentowności, i grozi uruchomieniem procesu całkowitego zawieszenia połączeń⁷⁶.

⁷⁵ W prognozie liczby pasażerów uwzględniono wyłącznie transport autobusowy – bez oszacowania liczby pasażerów ew. połączeń kolejowych Wodzisław – Rybnik, które mogą zostać uruchomione na szczeblu gminnym (zob. m.in. 8.1).

⁷⁶ Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy – casus województwa śląskiego w kontekście Kolei Śląskich Warszawa – Katowice, Centrum Zrównoważonego Transportu, Warszawa 2013, s. 32.

Czynnikami, które potencjalnie mogą mieć bardzo istotny wpływ na wskaźniki rentowności – oprócz omówionej w pkt. 7.2 kwestii zmiany liczby pasażerów, a także wpływów ze sprzedaży biletów⁷⁷ – będą również:

- Ewentualne uruchomienie kolejowych połączeń aglomeracyjnych pomiędzy Wodzisławiem Śl. i Rybnikiem⁷⁸;
- Uruchomienie linii autobusowych „dowozowych” do kolei, przy założeniu uruchomienia ww. połączeń aglomeracyjnych⁷⁹;
- Szacunkowy koszt wozokm, który w przypadku przedsiębiorstw prywatnych w komunikacji miejskiej waha się przeciętnie w przedziale 3,50-4,00 zł⁸⁰;
- Wskaźnik projekcji inflacji NBP⁸¹.

Narzędziem zmierzającym do poprawy wskaźników rentowności mogą być naturalnie podwyżki cen biletów. Należy jednak podkreślić, że podwyżki cen biletów każdorazowo – nawet jeśli są nieduże bądź dokonywane są rzadko – są bardzo drażliwym problemem społecznym i mogą stanowić istotne ryzyko, jeśli chodzi o spadek liczby pasażerów.

Wpływ na zmianę kosztów uruchamiania gminnych przewozów pasażerskich mogą też mieć wydarzenia globalne o charakterze nie tylko gospodarczym, ale też politycznym, których nie można w tym momencie przewidzieć, a z którymi trzeba się liczyć – np. zmiany cen ropy naftowej na światowych rynkach czy też kryzys gospodarczy, który może wpłynąć na pogorszenie wskaźników inflacyjnych.

⁷⁷ W zakresie postulowanych zmian dot. wdrożenia integracji taryfowej pomiędzy wodzisławską komunikacją miejską oraz innymi operatorami i przewoźnikami (w tym transportem kolejowym).

⁷⁸ W opracowaniu pn. Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim oszacowano koszt uruchomienia takich połączeń – w modelu przybliżonym w pkt. 7.1 – na 2 085 710 zł rocznie, przy konserwatywnym założeniu stawki rekompensaty za 1 pockm wynoszącej 22 zł. Koszty te dotyczą wyłącznie pokrycia deficytu operatora – bez ew. zakupu taboru.

⁷⁹ W ww. „Koncepcji...” koszt uruchomienia linii dowozowych – również w modelu wskazanym w pkt. 7.1 – oszacowano na 653 512,50 zł w skali roku (przy założeniu stawki 3,70 zł za 1 wozokm),

⁸⁰ W przypadku przedsiębiorstw komunalnych, posiadających zazwyczaj rozbudowaną strukturę kadrową i logistyczną, koszt ten dochodzi do 9,00 zł. Dane z 2014 r; źródło: M. Kiciński, M. Bieńczak, Tendencje zmian kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa publicznego transportu autobusowego na przykładzie KPA Kombus Sp. z o.o. w Kórniku; Czasopismo „Logistyka”, 2014, rocznik nr 3.

⁸¹ Zgodnie z nim, same zmiany wskaźników inflacji spowodują, że w perspektywie lat 2017-27 koszt 1 wozokm wzrośnie o ok. 16-17%, co oznacza, że w przypadku kosztów np. 3,70 zł w 2017 r. – w 2030 r. wynosić będą ok. 4,59 zł. http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/polityka_pieniezna/dokumenty/projekcja_inflacji.html [10.07.2016].

8. Pożądany standard usług przewozowych

8.1 Relacje i rozkład jazdy

Na atrakcyjną ofertę transportu składa się wiele czynników. Jednym z nich jest rozkład jazdy dostosowany do wymagań pasażerów. W związku z tym, właściwie ułożony rozkład powinien uwzględniać szereg czynników, które opisano poniżej.

DOSTOSOWYWANIE DO ZMIAN

W ślad za zjawiskiem suburbanizacji (wyprowadzania się mieszkańców centrów miast na obrzeża) należy poprawiać ofertę obsługi obszarów peryferyjnych. W związku z powyższym zaproponowana w pkt. 7.1. docelowa sieć komunikacyjna powinna w kolejnych latach ulegać ewentualnym modyfikacjom, wychodzącym naprzeciw zmieniającym się realiom społeczno-demograficznym, a wyznacznikiem zmian powinny być wyniki badań preferencji podróżnych i napełnień pojazdów (zob. Rozdział 11).

GODZINY KURSOWANIA

Dążenie, w miarę możliwości finansowych organizatora, do wydłużenia kursowania komunikacji autobusowej o godziny wczesnoporanne oraz późnowieczorne jest jednym z istotnych czynników wpływających na wybór tego środka transportu przez mieszkańców. Rozbudowana oferta przewozowa pozwoli na sprawne dotarcie oraz powrót do/z planowanych celów podróży (również poza Wodzisławiem – jeśli podróż odbywa się transportem łączonym: np. autobus+pociąg).

Kwestia ta dotyczy nie tylko podstawowych potrzeb komunikacyjnych (tj. dojazdów do pracy/szkoły), ale także przejazdów umożliwiających skorzystanie z usług wyższego rzędu (np. kina, muzea, specjalistyczne usługi medyczne). Realizacja kursów w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych umożliwia również korzystanie z transportu publicznego osobom pracującym na różnych zmianach. Stąd też, przynajmniej w dni robocze, powinna istnieć możliwość dojazdu z centrum do wszystkich osiedli na obszarze Wodzisławia po godz. 22. Z kolei dojazdy do centrum powinny być zapewnione przed godz. 6 rano.

DNI KURSOWANIA

Ważne w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu jest umożliwienie mieszkańcom dojazdu do kluczowych miejsc w Wodzisławiu we wszystkie dni tygodnia (przy czym naturalnie w pierwszej kolejności omawiane potrzeby przewozowe muszą być zaspokojone w przypadku dni roboczych).

SKOMUNIKOWANIA

W ślad za zrealizowanymi inwestycjami (zwłaszcza budową Centrum Przesiadkowego) i zwiększeniem liczby połączeń kolejowych obsługujących Wodzisław Śl. (zob. pkt. 7.1) należy dokonywać (w miarę możliwości finansowych i technicznych) sukcesywnej modyfikacji tras i rozkładów jazdy linii komunikacyjnych w wodzisławskiej komunikacji miejskiej – zgodnie z modelem zasygnalizowanym w pkt. 7.1 (linie „dowozowe”) lub innym, adekwatnym do godzin kursowania pociągów, tak aby rozkłady jazdy autobusów były zsynchronizowane z rozkładami jazdy pociągów.

Ponadto, w miarę możliwości, skomunikowania powinny również umożliwiać wygodną przesiadkę (krótki czas oczekiwania – max. 10-15 min) pomiędzy poszczególnymi liniami autobusowymi kursującymi na terenie Wodzisławia. Kwestia ta dotyczy zwłaszcza pór dnia o charakterze „newralgicznym” (godziny wczesnoporanne, późnowieczorne, dni wolne od pracy), kiedy częstotliwość kursowania autobusów jest znacząco niższa niż w godzinach szczytu.

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej powinny zakładać synchronizację godzin kursowania pomiędzy poszczególnymi liniami w obrębie przedmiotowej sieci komunikacyjnej. W miarę możliwości technicznych, informacje o tego rodzaju skomunikowaniach powinny być umieszczane na rozkładach drukowanych znajdujących się na przystankach oraz w pojazdach obsługujących gminną komunikację autobusową, a także w Internecie na stronie internetowej organizatora.

WPLYW CZYNNIKÓW ZEWNĘTRZNYCH NA ROZKŁAD JAZDY

Zdarzenia losowe oraz ew. zaniedbania ze strony operatora (nierzetelne wywiązywanie się z umowy) mogą mieć duży wpływ na zniechęcenie mieszkańców do korzystania z oferty transportu publicznego. Dlatego ważne jest stworzenie odpowiednich zapisów w umowach z operatorem, tak aby punktualność rozkładu była priorytetem w realizacji przewozów. W związku z tym rekomenduje się, aby operator był zobowiązany kontraktowo do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak np. awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 20-30 minut (wyjątkiem od tej reguły mogą być jedynie najbardziej peryferyjne odcinki sieci komunikacyjnej, gdzie wymiana taboru jest niemożliwa w tak krótkim czasie).

W związku z powyższym rekomenduje się wprowadzanie zapisu do umowy, dotyczącego posiadania w pełni sprawnego taboru rezerwowego oraz odpowiedniej liczby kierowców. Krok ten pozwoli na elastyczne reagowanie na utrudnienia i awarie związane z planowym kursowaniem autobusów. W celu lepszej koordynacji działań i wymiany informacji, kierowcy muszą być wyposażeni w środki łączności (służbowe telefony komórkowe), umożliwiające szybkie przekazywanie sobie informacji w przypadku wszelkich utrudnień związanych z realizacją przewozów. Także ta kwestia powinna być usankcjonowana stosownymi zapisami kontraktowymi z operatorem.

W kontrakcie zawartym z operatorem powinny również znaleźć się zapisy związane z jakością realizowanych usług, tj. deklarowany przez operatora:

- Współczynnik gotowości technicznej pojazdów;
- Odsetek punktualności (z wyłączeniem siły wyższej, takiej jak kongestia czy wypadki).

Niewypełnienie tych wskaźników – wskazanych uprzednio w SIWZ w ramach postępowania przetargowego na wybór operatora – pozwalać będzie organizatorowi nakładać kary umowne.

8.2 Ochrona środowiska naturalnego

8.2.1. Zagadnienia ogólne

Warunki środowiskowe, w jakich żyje się obecnie, a także w jakich będą żyć przyszłe pokolenia, stanowią centrum zainteresowań i działań polityki proekologicznej, co stanowi jednym z głównych priorytetów Unii Europejskiej w zakresie kierunków rozwoju. Ich realizacja przyczyni się docelowo do zmiany modelu produkcji i konsumpcji, a tym samym do właściwej ochrony środowiska naturalnego, poprzez stosowanie najlepszych dostępnych technik oraz dobrych praktyk w tym zakresie. Dla przedmiotowego regionu istotne są ustalenia, kluczowych dla problematyki ochrony środowiska, dokumentów strategicznych wyższego rzędu (tj. krajowych⁸², wojewódzkich⁸³, oraz powiatowych⁸⁴).

Do m.in. powyższych dokumentów nawiązuje, opracowany w 2012 r., „Program Ochrony Środowiska dla miasta Wodzisławia Śląskiego na lata 2012-2015 w perspektywie działań na lata 2016-2019”. Zawiera on identyfikację potrzeb gminy w zakresie ochrony środowiska i polega na sformułowaniu celów krótkookresowych (do 2015 roku) i średniookresowych (do 2019 roku) oraz strategii ich realizacji. Na tej podstawie opracowywany jest plan operacyjny, przedstawiający listę przedsięwzięć jakie zostaną zrealizowane na terenie gminy do roku 2019.

Przedmiotowy „Program...” nawiązuje do wytycznych, które – choć odmiennie opisane w ww. dokumentach wyższego rzędu – w większości mają podobny charakter praktyczny i mogłyby być syntetycznie przedstawione jako:

- zachowanie równowagi pomiędzy rozwojem gospodarczym a poprawą stanu środowiska naturalnego, objęcie obszarów cennych przyrodniczo ochroną prawną;

⁸² Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016.

⁸³ Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024, WFOŚi GW w Katowicach, czerwiec 2015 r.

⁸⁴ Program ochrony środowiska dla powiatu wodzisławskiego, Zarząd powiatu wodzisławskiego, wrzesień 2013.

- zachowanie miejskich terenów zielonych, zwiększenie lesistości miasta;
- spełnienie wymagań prawnych odnośnie jakości powietrza, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych oraz mikrogeneracji;
- przywrócenie wysokiej jakości wód powierzchniowych, i jej zachowanie dla wód podziemnych;
- uporządkowanie gospodarki ściekowej, zmniejszenie ilości zanieczyszczeń rozproszonych w wodach powierzchniowych;
- minimalizacja zagrożenia ponadnormatywnym hałasem, określenie miejsc dokonywania oceny stanu akustycznego środowiska;
- zmniejszenie wodo- materiało- i energochłonności w przemyśle;
- wprowadzenie kompleksowego systemu gospodarowania odpadami komunalnymi, minimalizacja ilości odpadów przemysłowych, ograniczenie składowania odpadów przy jednoczesnym wzroście ich wtórnego wykorzystania;
- minimalizacja emisji promieniowania niejonizującego;
- racjonalne wykorzystanie zasobów glebowych, ochrona przed ich zanieczyszczeniem środkami ochrony roślin i metalami ciężkimi;
- upowszechnienie Systemów Zarządzania Środowiskowego oraz wzrost świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Osiągnięcie wskazanych powyżej priorytetów ma za zadanie stopniową poprawę stanu środowiska naturalnego na terenie gminy. Co ważne, wszelkie działania związane z tym, wpłyną również na zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko i mieszkańców Wodzisławia Śl. Dotyczy to zwłaszcza ograniczenia hałasu komunikacyjnego oraz emisji spalin (problem ten dotyczy zwłaszcza obszarów znajdujących się wzdłuż ciągów drogowych o wysokim natężeniu ruchu). Jednym ze sposobów ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i ludność jest stworzenie atrakcyjnej oferty publicznego transportu zbiorowego, który byłby alternatywą dla motoryzacji indywidualnej.

8.2.2. Główne rodzaje i źródła obciążeń środowiska przez transport

Zanieczyszczenie powietrza

Jest ono najbardziej odczuwalne w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu: autostrady A1, DK nr 78, DW nr: 932, 933 i 936 oraz miejskiej obwodnicy wewnętrznej, tzw. „Drogi Zbiorczej”.

Ponad 95% zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy drogowe, pochodzi głównie z silników spalinowych zasilanych paliwami ropopochodnymi. Są to przede wszystkim:

- tlenki azotu, decydujące o rozpiętości obszarów ponadnormatywnych zanieczyszczeń w pobliżu dróg;
- różne węglowodory aromatyczne;
- tlenek i dwutlenek węgla, tlenki siarki;
- ozon;
- pyły zawierające metale ciężkie, głównie ołów i jego związki, emitowane przez silniki z zapłonem iskrowym;
- sadze, emitowane głównie przez silniki z zapłonem samoczynnym;
- pyły, pochodzące ze ścierania się opon i nawierzchni dróg.

Ponadto pojazdy drogowe mogą emitować do powietrza atmosferycznego drobinki pyłu pochodzące ze ścierania materiału okładzin hamulcowych i tarcz sprzęgłowych.

Ze względu na małe wymiary, cząstki stałe utrzymują się długo w atmosferze i rozprzestrzeniają się na dużych obszarach. Związki chemiczne emitowane przez układ wydechowy trakcyjnych silników spalinowych w ok. 65% są to substancje trujące, niektóre silnie (tlenki azotu i węgla, węglowodory aromatyczne, pyły metali ciężkich). Pozostała ilość substancji zanieczyszczających pochodzi w ok. 20% ze skrzyni korbowej, 9% to węglowodory odparowane w gaźniku silników gaźnikowych a 6% stanowią węglowodory ze zbiornika paliwa.

Jednakże obecnie istnieje wiele możliwości łagodzenia negatywnego oddziaływania motoryzacji na środowisko. Postępujący rozwój techniki sprawia, że w miejsce szeroko stosowanych w pojazdach o napędzie spalinowym paliw, tj. benzyn i oleju napędowego, których spaliny sprawiają dużo kłopotów środowiskowych, silniki spalinowe wewnętrznego spalania mogą być łatwo zasilane alternatywnymi, bardziej ekologicznymi paliwami gazowymi (LPG, CNG). Spaliny będące efektem spalania ww. paliw zawierają o wiele mniej szkodliwych związków chemicznych, niż „klasyczne” źródła energii. Istotny wpływ związany z obniżeniem emisji zanieczyszczeń ma również miniaturyzacja i radykalne zmniejszenie kosztów produkcji wszelkich systemów oczyszczania spalin silników spalinowych, w tym m.in. reaktora katalitycznego⁸⁵ czy wodnego roztworu mocznika⁸⁶.

Elementem sprzyjającym ochronie środowiska jest także szersze stosowanie innowacyjnych napędów: hybrydowego, który łączy w jednym pojeździe zalety trakcyjne napędu spalinowego i elektrycznego, czy wodorowego wykorzystującego sprężony wodór, którego jedynym „efektem ubocznym” jest para wodna. W związku z postępowaniem w zakresie mobilnych, odnawialnych źródeł energii elektrycznej (akumulatorów nowej generacji i tzw. „superkondensatorów”) oraz systemów ich szybkiego i rozproszonego ładowania, czy ogniw fotowoltaicznych do celów trakcyjnych, prawdopodobny jest renesans najbardziej przyjaznego dla środowiska systemu napędu pojazdów drogowych: elektrycznego silnika trakcyjnego.

Wszystkie ww. elementy umożliwiają przestrzeganie coraz bardziej restrykcyjnych norm UE w zakresie składu i ilości spalin. Pierwsze regulacje (tzw. „Euro 1”) pojawiły się w roku 1993, następne cztery („Euro 2” do „Euro 5”) w latach 1996 do 2009, ostatnia („Euro 6”) w 2014 roku.

Wobec wielkości emisji spalin przez transport drogowy wpływ w tym zakresie stosunkowo niewielkiego (w porównaniu z całym województwem śląskim) i prawie całkowicie zelektryfikowanego ruchu kolejowego w mieście Wodzisław jest niewielki⁸⁷.

Hałas

Podobnie jak w przypadku zanieczyszczenia powietrza, największe obciążenie akustyczne którego przyczyną jest transport, występuje w otoczeniu ww. najważniejszych dróg: krajowej i wojewódzkich. Pomiary klimatu akustycznego, wykonane w 2009 r., we wszystkie dni tygodnia, w porze jesiennej i zimowej, w dzień i w nocy:

- na przestrzeni ok 880 m w centrum miasta w otoczeniu DK nr 78;
- na przestrzeni ok. 1820 + 2580 m w centrum miasta w otoczeniu DW nr 933;
- na przestrzeni ok. 4380 m na zachód od centrum miasta w otoczeniu DW nr 936,

wykazały przekroczenie dopuszczalnych norm we wszystkich ww. punktach i w czasie każdego z badań.

Ruch kolejowy w mieście Wodzisław jest stosunkowo niewielki i nie wytwarza liczących się uciążliwości akustycznych.

⁸⁵ Popularnie zwanego katalizatorem.

⁸⁶ Tzw. AdBlue.

⁸⁷ Abstrahując oczywiście od ogólnopolskiego problemu konieczności natychmiastowej wymiany starych silników w lokomotywach spalinowych.

8.2.3. Rekomendacje

W związku z powyższym, na podstawie zarówno przytoczonych powyżej dokumentów jak i własnych propozycji Wykonawcy, można byłoby rekomendować następujące działania związane z poprawą jakości powietrza oraz ograniczeniem hałasu komunikacyjnego w mieście Wodzisław Śl.:

- doprowadzenie do sytuacji, w której wszystkie pojazdy obsługujące gminną komunikację autobusową będą posiadały, najpóźniej w 2020 r., silniki trakcyjne spełniające normy emisji spalin „EURO 6”. Kwestia ta powinna być przedmiotem zapisu umowy z operatorem;
- stopniowa eliminacja pojazdów niesprawnych technicznie i nieposiadających katalizatorów spalin najnowszej generacji;
- propagowanie korzystania z transportu publicznego, rowerów i ruchu pieszego w celu zmniejszenia liczby pojazdów samochodowych na drogach i emisji, ze źródeł komunikacyjnych, gazów cieplarnianych, trujących spalin oraz hałasu. Wytyczenie dróg, ścieżek i pasów rowerowych, budowa dróg dla transportu niezmechanizowanego;
- minimalizacja wykorzystania pojazdów samochodowych (udoskonalanie logistyki);
- systematyczne kontrole emisji spalin;
- zmniejszenie ilości emitowanych spalin i hałasu poprzez upłynnienie ruchu (odpowiednie planowanie rozwoju układu dróg i ulic, synchronizacja sygnalizacji świetlnej, budowa obwodnic przenoszących ruch tranzytowy poza tereny gęstej zabudowy, budowa tzw. skrzyżowań wyniesionych);
- utrzymywanie właściwego stanu nawierzchni, stosowanie tzw. stref i nawierzchni cichych. Rygorystyczne przestrzeganie ograniczeń ruchu w porze nocnej;
- planowanie zabudowy mieszkalnej i rekreacyjnej z uwzględnieniem odp. map akustycznych;
- wykorzystanie zieleni izolacyjnej, ewentualnie ekranów akustycznych w celu redukcji hałasu emitowanego przez ruch drogowy oraz emisji szkodliwych gazów i pyłów (szczególnie gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla) w przypadku zieleni izolacyjnej.

8.3 Potrzeby osób niepełnosprawnych i innych osób o ograniczonej zdolności przemieszczania się w zakresie usług przewozowych

Zgodnie z postulatami zawartymi w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych, mającymi na celu zmniejszenie wykluczenia społecznego takich osób, wskazuje się m.in. na prawo do „swobodnego przemieszczania się i korzystania ze środków transportu”⁸⁸. Jednym z założeń niniejszego planu transportowego jest uatrakcyjnienie transportu zbiorowego w celu zmiany preferencji transportowych jak największej liczby mieszkańców. W związku z tym, istotne jest zadbanie o potrzeby transportowe różnych grup społecznych: nie tylko osób niepełnosprawnych, ale także takich, dla których przemieszczanie się w poruszającym się pojeździe może być utrudnione, a nawet niebezpieczne z innych przyczyn (np. ludzie starsi, osoby z małymi dziećmi lub z dużym bagażem etc.). Należy przy tym pamiętać, że udogodnienia dedykowane tym grupom podróżnych, w wielu wypadkach de facto służą wszystkim pasażerom.

W związku z powyższym zapewnienie swobodnego dostępu do podróżowania gminną komunikacją miejską i pociągami ww. grupom, może być osiągnięte poprzez realizację następujących założeń:

- bezwzględne udzielanie pomocy wszystkim podróżnym, którzy jej potrzebują (np. podczas wsiadania/wysiadania z pojazdu) przez pracowników operatora (zwłaszcza kierowców autobusów);
- dążenie do zwiększenia dostępności do przystanków i poprawę ich wygody poprzez sukcesywne eliminowanie wszelkich barier architektonicznych (np. „złamanie” krawężników albo zastąpienie ich

⁸⁸ §1, pkt. 8 Karty Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 r.

pochylniami), odpowiednia szerokość platform przystankowych i przejść (miarę dostępności terenu platformy te powinny również umożliwiać swobodne i bezpieczne minięcie się dwóch osób, tj. ich szerokość powinna wynosić co najmniej 2 m⁸⁹), wysokość krawędzi platform przystankowych od strony pojazdu maksymalnie dopasowana do wysokości krawędzi przedsionków wejściowych w najnowszych (i przewidzianych do wprowadzenia w okresie prognozowania) pojazdach drogowych i szynowych, wyznaczenie ścieżek komunikacyjnych dla osób niewidomych i słabowidzących), w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej;

- użytkowane przez operatora pojazdy autobusowe powinny być docelowo całkowicie niskopodłogowe, (ewentualnie niskowejsściowe) z możliwością pochylania pudła na stronę drzwi wejściowych oraz posiadać aranżację wewnątrz dostosowaną do ww. o osób o ograniczonej ruchomości (np. miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy, rower lub duży bagaż, miejsca siedzące niedaleko wejścia i na jego poziomie), właściwe oznaczenie piktogramami miejsc dla osób niepełnosprawnych / z ograniczoną zdolnością ruchową czy poręcze i uchwyty w jaskrawych, widocznych kolorach).

Informacja pasażerska powinna być również przewidziana w wersji dla osób niewidomych lub słabowidzących (np. komunikaty głosowe zarówno w pojazdach jak i głośniki zainstalowane na zewnątrz pojazdów, aby były one słyszane również przez pasażerów stojących na przystankach, informacje w alfabecie Braille'a); pozostałe wytyczne dotyczące poszczególnych elementów wchodzących w skład informacji pasażerskiej, zostały szczegółowo przedstawione w Rozdziale 9 niniejszego opracowania.

8.4 Dostępność podróży do infrastruktury przystanków i węzłów komunikacyjnych

Jedną z ról organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określanie zasad korzystania z dworców i przystanków komunikacyjnych, których dany organizator jest właścicielem, a także opłat za korzystanie z ww. obiektów. W związku z powyższym, organizator ma prawo wydzielić przystanki, na których mogą zatrzymywać się tylko pojazdy określonych operatorów, bez możliwości zatrzymywania się na nich pojazdów innych przewoźników⁹⁰. Jest to kompetencja, dzięki której organizator może regulować liczbę podmiotów (a więc de facto – liczbę autobusów) zatrzymujących się na danych przystankach. Może to być istotne narzędzie pozwalające np. na upłynnienie ruchu: zwłaszcza w centrach dużych ośrodków, częstym problemem jest blokowanie ruchu przez autobus czekający na wjazd do zatoki komunikacyjnej, w której stoi inny pojazd. Pośrednio, wspomniane wydzielenie przystanków może służyć też realizacji polityki transportowej organizatora, tzn. wzmocnieniu roli tych operatorów (jako jedynych użytkowników określonych przystanków). Takie działanie, choć teoretycznie może nosić znamiona naruszania reguł zdrowej konkurencji, jest dopuszczalne prawnie⁹¹.

Zgodnie z zapisem art. 18 Ustawy PTZ, po jej wprowadzeniu uległ zmianie sposób zarządzania przystankiem autobusowym zlokalizowanym na terenie gminy. Do zadań własnych gminy w zakresie PTZ należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych, których jest ona właścicielem lub zarządzającym;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg – co oznacza, że gminy odpowiadają de facto za inwestycje w infrastrukturę przystankową również na przystankach znajdujących się w gestii innych zarządców.

⁸⁹ Wartość ustalona na podstawie danych zawartych w opracowaniu pt. „Poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (2013): Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich”.

⁹⁰ Możliwość taką daje art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 Ustawy o PTZ oraz par. 4 ust. 4 Rozporządzenia ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011, nr 117, poz. 684).

⁹¹ Potwierdził to w 2012 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie (Sygn. akt II SA/RZ 980/12), a następnie Naczelny Sąd Administracyjny w 2014 r. (Sygn. akt II GSK 518/13), badając skargę jednego z przewoźników na uchwałę Rady Miasta Rzeszowa, wyłączającą prawo innych podmiotów niż miejski operator do użytkowania 45 przystanków w centrum miasta.

Obecnie do zadań gminy należy w praktyce nadzór i opieka nad przystankami, z których korzystają wszyscy operatorzy i przewoźnicy na jej terenie. W związku z tym, do samorządu gminnego należy również prowadzenie prac inwestycyjnych związanych z poprawą jakości infrastruktury przystankowej – tak aby infrastruktura zachęcała do korzystania z transportu publicznego w sposób analogiczny jak pojazdy nowej generacji, rozbudowana siatka połączeń czy ułatwiające podróż rozwiązania rozkładowe i taryfowe.

W związku z powyższym dostępność podróży do infrastruktury przystanków i węzłów komunikacyjnych jest jednym z istotnych aspektów determinujących wybór transportu publicznego jako środka podróży. Wśród kluczowych działań, mających na celu jej zwiększenie należy zaliczyć przede wszystkim następujące kwestie:

- prowadzenie systematycznej aktualizacji i koordynacji rozkładów jazdy tj. zapewnienie aktualnych, czytelnych i skoordynowanych ze sobą rozkładów jazdy poszczególnych gminnych linii autobusowych według określonych standardów na każdym przystanku;
- systematyczna obserwacja potoków pasażerskich, w przypadku której otrzymane wyniki pozwolą na lepsze dopasowanie relacji, częstotliwości kursowania pojazdów o odpowiedniej pojemności oraz liczby przystanków do potrzeb podróży (m.in. wyodrębnienie przystanków na żądanie, lokalizacja przystanków w pobliżu generatorów ruchu jak np.: duży obiekt handlowy czy zakład pracy, placówka oświatowa lub inna publiczna, stacja kolejowa, punkt przecięcia większości tras pieszych na terenach zabudowanych);
- poprawa komfortu podróżowania transportem publicznym poprzez dostosowanie wymiarów i wysokości platform przystankowych w sposób, opisany w rozdziale poprzednim;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa podróży na przystankach poprzez – w miarę możliwości finansowych i technicznych – rozwijanie systemu monitoringu wizyjnego, który będzie obejmował przystanki/węzły przesiadkowe;
- dążenie – w porozumieniu z innymi przewoźnikami/operatorami i zarządcami infrastruktury – do budowy nowych lub rozbudowy istniejących węzłów komunikacyjnych/ punktów przesiadkowych, umożliwiających swobodną przesiadkę pomiędzy liniami gminnej komunikacji miejskiej oraz autobusami i pociągami transportu: wojewódzkiego (regionalnymi) i międzywojewódzkiego (dalekobieżnymi), zgodnie z poniższymi standardami:
 - 1) czytelny (jednolity) system informacji pasażerskiej uwzględniający m.in. rozkłady jazdy wszystkich linii komunikacyjnych zatrzymujących się w danym węźle, taryfy biletowe i regulaminy wszystkich, uruchamianych przez operatorów/przewoźników, piktogramy, schemat węzła (zob. więcej w Rozdziale 9);
 - 2) zadaszone platformy przystankowe;
 - 3) toalety (w miarę możliwości – w obrębie najważniejszych punktów przesiadkowych);
 - 4) wyposażenie w co najmniej jeden automat biletowy;
 - 5) odległość do przejścia pomiędzy miejscami zatrzymania różnych środków transportu nie powinna przekraczać 150 m;
 - 6) infrastruktura powinna zostać dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych/z ograniczoną zdolnością ruchową (jak opisano w rozdziale 8.3).

Przydzielenie ww. kompetencji organowi publicznemu odpowiedzialnego za organizację przewozów pasażerskich na danym obszarze administracyjnym w zakresie ustalania zasad i opłat za korzystanie z infrastruktury przystankowej sprawia, że może on mieć znaczący wpływ na kształtowanie dostępności do infrastruktury przystankowej. Dlatego też powyższe działania w zakresie poprawy dostępności do tej infrastruktury powinny być jednym z priorytetowych przedsięwzięć władz Wodzisławia Śl. w zakresie rozwoju, a zarazem uatrakcyjnienia podróży różnymi środkami transportu publicznego.

W przypadku Wodzisławia Śl., kluczowe dla poprawy znaczenia transportu kolejowego będą mieć dwie planowane duże inwestycje w infrastrukturę dworcowo-przystankową.

W pierwszej kolejności, planowana jest budowa Centrum Przesiadkowego, obejmującego budynek dworca kolejowego Wodzisław Śl. oraz terenu pomiędzy Rondem Karwiny i dworcem. Planowana jest na tym terenie

budowa systemu parkingowego (Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride), natomiast budynek dworca ma być zaadaptowany zarówno ponownie na funkcję komunikacyjną (obsługa podróżnych), jak i na funkcję handlowo-gastronomiczną. W budynku dworca planowane jest również ulokowanie m.in. siedzib organizacji pozarządowych, informacji turystycznej, jak również filii Muzeum Auschwitz-Birkenau. Budowa i otwarcie CP powinna być ściśle powiązana z modyfikacją oferty transportu – autobusowego i kolejowego.

W drugiej kolejności, należałoby rozważyć możliwość budowy nowego przystanku kolejowego Wodzisław Śl. Centrum, zlokalizowanego w rejonie obecnego przejazdu kolejowego w ciągu ul. Stromej, niedaleko dworca autobusowego (wraz z ew. dobudową 2. toru pomiędzy stacją Wodzisław Śląski oraz nowym przystankiem, a także torem odstawczym w rejonie nowego przystanku⁹²). Budowa nowego przystanku musiałaby być tożsama z budową bądź poprawą infrastruktury dla pieszych⁹³. Powstanie nowego przystanku mogłoby skutkować wydłużeniem relacji pociągu Wodzisław Śl. – Rybnik do przystanku Centrum⁹⁴.

8.5 Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

Standard techniczny pojazdów posiadanych przez operatora wykonującego usługi przewozowe na obszarze planu transportowego powinien przede wszystkim zapewniać bezpieczeństwo podróżnych oraz wysoki komfort podróży. W związku z tym pojazdy wykorzystywane do ww. usług powinny spełniać następujące, kluczowe kryteria użytkowe:

- konstrukcja w pełni niskopodłogowa (ewentualnie niskowejściowa), z możliwością pochylania pudła na stronę drzwi wejściowych, klimatyzacja, monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz systemy głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej (zob. Rozdział 9). Kolejnym krokiem w podnoszeniu standardów podróży powinno być wyposażenie autobusów w bezprzewodowy dostęp do Internetu (Wi-Fi);
- posiadana flota pojazdów powinna być systematycznie odnawiana szczególnie pod kątem spełniania najnowszych norm technicznych w zakresie bezpieczeństwa oraz emisji spalin (zob. Rozdział 8.2);
- utrzymanie floty pojazdów we właściwym stanie technicznym. W przypadku gdy pojazd realizujący kurs posiada usterki techniczne uciążliwe dla pasażera lub zagrażające jego zdrowiu lub życiu, np. niesprawne drzwi, poręcze bądź uchwyty, nieszczelne okna, niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie (ew. brak możliwości otwarcia okien w przypadku braku wyposażenia pojazdu w klimatyzację), niesprawny system informacji pasażerskiej, nieszczelny układ wydechowy, uszkodzone zawieszenie, niedziałające kasowniki, nie zachowanie standardów estetyki i czystości etc. – operator (zobowiązany zapisami kontraktowymi) powinien dokonać natychmiastowej podmiany pojazdu lub wycofać go z ruchu na najbliższym przystanku krańcowym;

⁹² Drugi tor mógłby zostać wybudowany po śladzie dawnej linii kolejowej 159 (Orzesze – Wodzisław Śl.), która na przedmiotowym odcinku biegła równoległe do linii kolejowej 158. Z kolei tor odstawczy mógłby znajdować się również w śladzie dawnej LK 159, za przejazdem w ciągu ul. Stromej. Budowa drugiego toru na wskazanym odcinku determinowałaby również albo budowę drugiego peronu jednokrawędziowego na przystanku Wodzisław Śl. Centrum, albo budowę peronu tzw. „wyspowego” pomiędzy torami. Pierwotna koncepcja budowy peronu (wskazana w „Koncepcji utworzenia Centrum Przesiadkowego na terenie miasta Wodzisław Śląski”) nie dotyczyła budowy drugiego toru na linii 158, w związku z czym dotyczyła naturalnie wyłącznie budowy jednego peronu jednokrawędziowego.

⁹³ Tj, remontem chodnika (na moście oraz na odcinku od mostu do ul. Witosa) i budową oświetlenia ulicznego pomiędzy przystankiem i ul. Witosa. Alternatywą mogłaby być budowa kładki dla pieszych, o długości ok. 100 m, która połączyłaby bezpośrednio peron nowego przystanku z ul. Witosa.

⁹⁴ O ile przystanek byłby wyposażony w urządzenia sterowania ruchem, pozwalające na techniczne odwrócenie biegu pociągu (zgodnie z Regulaminem PKP PLK, na liniach kolejowych wyposażonych w samoczynną lub półsamoczynną blokadę liniową – a taką jest linia kolejowa nr 158 – nie ma możliwości zawracania pociągów na przystankach bez urządzeń sterowania ruchem kolejowym).

- wyposażenie kierowców w uniformy. Wszyscy kierowcy powinni być ubrani w (zależności od pory roku) w koszulę bądź bluzę/sweter (ew. koszulę + marynarkę). Strój ten powinien zawierać w zależności od wewnętrznych ustaleń pomiędzy stronami herb gminy Wodzisław Śl. lub logo operatora;
- w autobusach powinny zostać zamontowane stojaki na rowery, w miarę możliwości powierzchniowe;
- jednolite oznaczenie wszystkich pojazdów, tak aby było ono widoczne dla pasażera: jednokolorowa kolorystyka zewnętrzna oraz tapicerka (ew. z logiem gminy), oznaczenia zewnętrzne i wewnętrzne organizatora i operatora/przewoźnika,

Wszystkie ww. kryteria powinny zostać uwzględnione podczas sporządzania umowy pomiędzy organizatorem a operatorem, w celu świadczenia usług na pożądanym poziomie. Zakres wdrożenia w życie powyższych kryteriów jest uzależniony wyłącznie od zawartych ustaleń pomiędzy stronami.

8.6 Systemy taryfowe

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wodzisławskiego wskazano na konieczność wprowadzenia biletu elektronicznego na terenie powiatu, obejmującego wszystkich przewoźników (z zachowaniem odrębnych cenników). Wprowadzenie wspólnego nośnika sprzedaży/dystrybucji biletów jest naturalnie jednym z kierunków, który – z racji hierarchiczności planów transportowych – należy wskazać jako działanie związane z funkcjonowaniem systemów taryfowych. Przy czym, dla uatrakcyjnienia transportu publicznego na obszarze Wodzisławia Śląskiego (i obszarów do niego ciężących) należy też podjąć szereg innych działań w przedmiotowym zakresie.

W tym kontekście, biorąc pod uwagę, iż Wodzisław Śląski usytuowany jest w obrębie Rybnickiego Okręgu Węglowego, jak również biorąc pod uwagę, że w istotny sposób na miasto oddziałuje rdzeń konurbacji górnośląskiej – stworzenie zintegrowanego systemu taryfowego, umożliwiającego nie tylko swobodne podróżowanie na obszarze Wodzisławia, ale także do innych ośrodków powinno być jedną z istotnych kwestii branych pod uwagę podczas tworzenia nowoczesnego systemu transportu publicznego.

W celu lepszego wykorzystania dostępnych zasobów (parku taborowego operatora, liczby wykonywanych kursów), należy dążyć do tego, by umożliwić pasażerom dogodne przesiadanie się i korzystanie z możliwie największej liczby połączeń i środków komunikacji w ramach jednego biletu. Dzięki temu korzystanie z oferty gminnej komunikacji autobusowej stałoby się bardziej atrakcyjne, a co za tym idzie będzie on wykorzystywany w większym stopniu.

W tym celu rekomendowane jest rozważenie uzupełnienia istniejącego systemu biletowego o wprowadzenie m.in. biletów czasowych/krótkookresowych (15-, 30- minutowych czy dobowych). Wprowadzenie biletów czasowych powinno mieć charakter równoległy do obecnie funkcjonujących biletów jednorazowych (jednoprzejazdowych) i okresowych. Z racji charakteru sieci komunikacyjnej przedmiotowego planu transportowego (cechującej się stosunkowo niewielką skalą przesiadek pomiędzy poszczególnymi liniami komunikacyjnymi) niewskazana jest całkowita rezygnacja z biletów jednoprzejazdowych, lecz wprowadzenie biletów czasowych powinno mieć formę poszerzenia oferty.

Należy również – w miarę możliwości finansowych poszczególnych JST/organizatorów PTZ – podjąć wspólne rozwiązania taryfowe, we współpracy pomiędzy Miastem Wodzisław jako organizatorem gminnej komunikacji zbiorowej, a:

- MZK Jastrzębie;
- Pozostałymi organizatorami lokalnego (gminnego i powiatowego) transportu zbiorowego operującego na terenie Wodzisławia Śl.;
- Kolejami Śląskimi;
- ZTZ Rybnik⁹⁵;

⁹⁵ O ile uruchomione zostaną połączenia kolejowe „aglomeracyjne” Wodzisław Śl. – Rybnik (zob. pkt. 7.1).

- KZK GOP⁹⁶.

Kolejnym aspektem w zakresie rozwoju systemów taryfowych jest proces dystrybucji biletów. Powinien on być możliwie przyjazny mieszkańcom i podróżującym, tak aby mogli oni nabyć bilet na przejazd nie tylko w pojeździe operatora, ale także o każdej porze w ciągu doby. Jest to możliwe poprzez zastosowanie aplikacji internetowych, a także poprzez montaż automatów biletowych na newralgicznych przystankach gminnej komunikacji autobusowej.

Szczegółowy cennik opłat lub taryfa, uwzględniająca wszelkie ulgi oraz regulamin podróży gminną komunikacją autobusową powinny zostać podane do publicznej wiadomości zarówno w każdym pojeździe wykonującym przewozy w ramach komunikacji publicznej w gminie oraz na stronie internetowej organizatora przewozów, jak i – w miarę możliwości, w porozumieniu z zarządcami infrastruktury kolejowej – na przystankach kolejowych.

⁹⁶ W formie np. rozszerzenia projektu „Bilet Śląski” (zob. pkt. 3.5) o komunikację miejską w Wodzisławiu.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

Oprócz działań wskazanych w poprzednim rozdziale, istotnym elementem mającym na celu zachęcenie pasażerów do korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie informacji pasażerskiej na właściwym poziomie, ułatwiającej podróżnym swobodną orientację, zarówno w pojazdach komunikacji zbiorowej, jak i miejscach ich zatrzymania się (przystanki autobusowe, kolejowe punkty handlowe). W związku z powyższym, niezbędne jest przeprowadzenie działań prowadzących do ujednoczenia oraz usprawnienia systemu informacji pasażerskiej. Wykaz poszczególnych elementów wchodzących w skład tego systemu wraz ze szczegółowym opisem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 10. System informacji pasażerskiej – główne wytyczne

Rodzaj elementu	Szczegółowe wytyczne
Rozkład jazdy (w formie papierowej lub elektronicznej np. wyświetlacz LED/ciekłokrystaliczny)	<ul style="list-style-type: none"> • czytelny, zawierający: <ul style="list-style-type: none"> ○ godziny odjazdów autobusów i pociągów (kursów) wszystkich operatorów i przewoźników działających w danym momencie w przedmiotowym obszarze; ○ kierunki odjazdów; ○ przystanki (węzły komunikacyjne) znajdujące się na trasie danej linii wraz z wyszczególnionymi punktami zatrzymań handlowych, na których jest możliwa przesiadka na inne linie/środki PTZ; ○ oznaczenie kursów realizowanych pojazdami niskopodłogowymi.
Informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> • wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków: kolorystyka, symbol gminy (herb), nazwa przystanku widoczna z wnętrza pojazdu; • bieżąca aktualizacja informacji na przystankach (dostępna również w języku obcym, co najmniej angielskim), dotycząca: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozkładu jazdy; ○ schematu linii gminnej komunikacji miejskiej; ○ informacji i kontaktu do organizatora, operatorów oraz przewoźników, którzy odpowiadają za realizację przewozów z tego przystanku; ○ wyciągu z regulaminu przewozu osób i bagażu, cennika przejazdów, wykazu ulg.
Informacja w węzłach przesiadkowych	<ul style="list-style-type: none"> • wytyczne obejmujące ten sam zakres co w przypadku przystanków; • wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej obejmującej: <ul style="list-style-type: none"> ○ dynamiczną informację o najbliższych przyjazdach i odjazdach wszystkich rodzajów transportu zbiorowego wszystkich operatorów i przewoźników obsługujących przystanki w ramach danego punktu przesiadkowego; ○ schemat węzła z zaznaczeniem przystanków, poczekalni, parkingów, punktów usługowych, toalet, punktów orientacyjnych okolicy, itp.
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> • wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice, zawierające numer linii i kierunek (przystanek docelowy) oraz system audiowizualny informujący o najbliższym przystanku i możliwych przesiadkach (tzw. dynamiczny system informacji pasażerskiej) a także zamontowanie w pojazdach głośników zewnętrznych w celu informowania podróżnych przebywających na przystanku o relacji danego pojazdu; • jednolite oznaczenie kursów użyteczności publicznej (np. przystanek docelowy, numer linii, herb gminy, jednolita kolorystyka pojazdów); • tablice kierunkowe na przystankach początkowych lub końcowych (pętlach) powinny wyświetlać czas pozostały do odjazdu.

Rodzaj elementu	Szczegółowe wytyczne
Internet	<ul style="list-style-type: none">• aktualne informacje o wykonywanych przewozach przez wszystkich operatorów działających na obszarze gminy Wodzisław Śl. powinny zostać umieszczone na stronie internetowej urzędu gminy (rozkład jazdy, schemat sieci transportu publicznego z przystankami i punktami przesiadkowymi, kontakt do organizatora, operatorów/przewoźników, wyszukiwarka połączeń);• umożliwienie wydruku ze strony internetowej wybranego rozkładu jazdy lub tabliczki przystankowej;• stworzenie zakładki w języku obcym (przynajmniej angielskim);• umożliwienie łatwego korzystania ze strony internetowej również przez urządzenia mobilne;• współpraca organizatora z popularnymi ogólnopolskimi wyszukiwarkami internetowymi (np. jakdojade.pl, e - podroznik.pl);• w przypadku nawiązania współpracy z innymi organizatorami PTZ – zamieszczenie na stronie internetowej urzędu gminy odnośnika do informacji o rozkładach i ofertach taryfowych np. KZK GOP, MZK w Jastrzębiu Zdroju, Kolei Śląskich, Przewozów Regionalnych, PKP Intercity czy <i>DP Ostrava a.s.</i>

Źródło: Opracowanie własne

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Jednym z głównych mankamentów obecnej oferty publicznego transportu zbiorowego na obszarze przedmiotowego planu transportowego jest brak powiązania transportu kolejowego z transportem autobusowym. Wspomniane podsystemy powinny stanowić jeden zwarty organizm, składający się na łączną jakość transportu zbiorowego.

Dlatego też kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego są silnie zdeterminowane koniecznością „zbliżania” do siebie poszczególnych systemów transportu.

W szczególności:

- W miarę możliwości finansowych, należy dążyć do uruchomienia nowych połączeń kolejowych, w relacji Rybnik – Wodzisław. Organizatorem tych połączeń powinno być Województwo Śląskie, natomiast samorządy lokalne powinny partycypować finansowo w ich uruchamianiu (istnieje również możliwość prawna organizacji tych połączeń przez samorząd gminny, ale nie jest to działanie wskazane);
- Również w miarę możliwości finansowych, należy dążyć do nawiązania współpracy taryfowej pomiędzy Wodzisławiem Śląskim jako organizatorem gminnego PTZ, a transportem kolejowym (Koleje Śląskie) oraz innymi lokalnymi organizatorami transportu zbiorowego (zwłaszcza MKK Jastrzębie, a także – pośrednio dzięki współpracy z transportem kolejowym – m.in. z ZTZ Rybnik i KZK GOP);
- Biorąc pod uwagę planowane do wybudowania Centrum Przesiadkowe – współpraca z Kolejami Śląskimi dotyczyć będzie również synchronizacji rozkładów. Synchronizacja ma na celu doprowadzić do wprowadzenia dogodnych skomunikowań autobusów w gminnych przewozach pasażerskich oraz pociągów;
- Rozkłady jazdy muszą być dostosowane do godzin pracy największych zakładów pracy na obszarze planu transportowego. Ewentualne zmiany w rozkładach jazdy linii obsługujących ww. zakłady powinny być konsultowane z kierownictwami ww. zakładów;
- Kształtowanie siatki połączeń ma się koncentrować w pierwszej kolejności na sukcesywnej poprawie obsługi obszarów charakteryzujących się największymi potokami podróżnych. Jednocześnie, należy rozwijać siatkę połączeń obsługujących obszary peryferyjne, aby minimalizować ryzyko wykluczenia ich mieszkańców;
- Niezbędne jest wdrożenie nowych kanałów sprzedaży biletów na przejazdy autobusami gminnymi;
- Rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej dotyczyć będzie także montażu w pojazdach monitorów LCD, informujących o rozkładach jazdy i utrudnieniach. Analogiczne informacje będą dostępne na stronie internetowej operatora;
- Szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na dbałości o punktualność kursowania autobusów, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz wzrostu wygody podróżowania (w tym ostatnim kontekście – zwłaszcza o przeciwdziałaniu zjawiska zatłoczeniu pojazdów w porze szczytów przewozowych);
- Średnia wieku taboru docelowo nie powinna przekraczać 10 lat. Zostanie położony nacisk na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w pojazdach autobusowych;
- W rejonie przystanków autobusowych cechujących się największymi potokami podróżnych (obszar dużych skrzyżowań, bliskość dużych obiektów użyteczności publicznej) zasadne jest wprowadzanie elementów infrastruktury drogowej uspokajającej ruch;
- Konieczna jest budowa zatok przystankowych tam, gdzie ich nie ma i gdzie autobusy zatrzymują się blokując ruch. Równocześnie, absolutnie niezbędny jest rozwój infrastruktury przystankowej w tych miejscach, gdzie jest ona wręcz zniechęcająca do korzystania z PTZ – chodzi zwłaszcza o przystanki bez wiat oraz nieposiadające peronów ponad poziomem jezdni (wsiadanie z poziomu gruntu).

Ważne są również działania zmierzające do promocji transportu zbiorowego, tak aby dotrzeć z pozytywnym przekazem do osób niekorzystających obecnie bądź korzystających rzadko z usług transportu publicznego na obszarze planu transportowego. Środkiem do tego celu powinna być m.in. współpraca z lokalnymi środkami

masowego przekazu – zarówno poprzez prezentowanie za ich pośrednictwem walorów transportu zbiorowego, jak również poprzez działania stymulujące mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

Te działania to np. wprowadzanie możliwości bezpłatnego korzystania z usług gminnego operatora podczas różnych okoliczności (np. Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, świąt o charakterze lokalnym, Dnia Wszystkich Świętych etc.). Droga do zachęcenia mieszkańców do zmian preferencji komunikacyjnych może również być np. wdrożenie „programu lojalnościowego” dla posiadaczy biletów okresowych (pod tym mianem należy rozumieć nawiązanie współpracy z podmiotami operującymi w sferze usług na obszarze planu transportowego – celem utworzenia systemu zniżek dla posiadaczy biletów okresowych).

11. Zasady monitorowania realizacji usług przewozowych

Miasto Wodzisław Śl. wykonując ustawowe obowiązki organizatora PTZ w zakresie zarządzania tym transportem powinna prowadzić regularne kontrole realizacji przez operatora usług przewozowych oraz przestrzegania ustalonych zasad funkcjonowania PTZ dotyczących⁹⁷:

- świadczenia usług środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- oznakowania środków transportu w tablice kierunkowe oraz nazwę operatora/przewoźnika lub organizatora w sposób widoczny dla pasażerów;
- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy środków transportu operatora/przewoźnika na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych⁹⁸ oraz dworcach⁹⁹, z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów; przy czym w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora;
- poddawania aktualizacji rozkładów jazdy, zgodnie z Ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- podawania do publicznej wiadomości cennika opłat taryfowych na dworcu oraz wyciągu z tego cennika w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w wojewódzkim i międzywojewódzkim transporcie drogowym, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych;
- wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy.

W umowie na świadczenie usług publicznych, organizator powinien określić szczegółowe standardy obsługi pasażerów, które będą podlegały regularnie kontrolowane. Rażąco uchybienia w tym zakresie, a zwłaszcza brak realizacji zamówionych kursów lub ich niepunktualne wykonanie, powinny upoważniać organizatora do skorzystania z możliwości nałożenia na operatora kar finansowych, których wysokość zostanie ustalona w umowie z operatorem.

Dodatковым narzędziem służącym monitorowaniu realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym powinno być regularne weryfikowanie ustaleń niniejszego planu transportowego w okresach nie rzadziej niż co 3 lata. Jednocześnie należy podkreślić, że w perspektywie nie dłuższej niż 3 lat od momentu uchwalenia niniejszego planu transportowego powinny zostać przeprowadzone szczegółowe badania zarówno preferencji pasażerów, jak i badania napełnień pojazdów.

Badania te powinny dotyczyć nie tylko pojazdów i pasażerów korzystających z gminnych przewozów pasażerskich, ale wszystkich segmentów transportu publicznego na obszarze obowiązywania planu transportowego. Celem realizacji badań będzie precyzyjne poznanie preferencji osób korzystających z transportu publicznego i, w ślad za tym, ewentualna aktualizacja planu transportowego polegająca na modyfikacji sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, jak również ew. modyfikacja współpracy z innymi podmiotami w ramach integracji taryfowej.

Analogiczne badania powinny być w przyszłości realizowane cyklicznie, z częstotliwością nie mniejszą niż co 3 lata.

⁹⁷ M.in. Art. 15 Ustawy o PTZ.

⁹⁸ Przez „przystanek komunikacyjny” należy rozumieć miejsce zatrzymania pojazdów oraz wsiadania i wysiadania pasażerów danej linii komunikacyjnej (Art. 4 ust. 1 pkt. 13 Ustawy o PTZ)

⁹⁹ Przez „dworzec” należy rozumieć miejsce zatrzymania pojazdów oraz pełnej odprawy pasażerów danej linii komunikacyjnej (Art. 4 ust. 1 pkt. 2 Ustawy o PTZ)

12. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Rozwiązania przyjęte w planie transportowym są przeniesieniem na lokalny rynek przewozów zbiorowych i dostosowaniem do miejscowej specyfiki zasad konkurencji regulowanej wypracowanych na poziomie Unii Europejskiej oraz Polski. Zasady te wynikają z Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wraz z wydanymi aktami wykonawczymi, takimi jak:

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, nazywane krajowym planem transportowym;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W niniejszym dokumencie uwzględnione zostały też kierunki polityki transportowej wskazane w dokumentach unijnych w postaci „Białej Księgi. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, dokumentach rządowych (przede wszystkim – „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku”) oraz regionalnych.

Kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, wprowadzono do przedmiotowego planu transportowego rozwiązania dostosowujące publiczny transport zbiorowy do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz potrzeb związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową, wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem transportowym, jak i z przewozami o znaczeniu powiatowym, wojewódzkim i międzywojewódzkim, a także działania służące integracji różnych form transportu w postaci tworzenia węzłów/punktów przesiadkowych oraz integracji informacji o rozkładach jazdy.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne powinny być osiągnięte poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego, co będzie sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin z tego źródła. Natomiast pojazdy, którymi świadczy się usługi przewozów zbiorowych powinny być wyposażane w coraz bardziej proekologiczne systemy napędowe.

Operator w gminnych przewozach pasażerskich powinien być wybrany w drodze otwartego postępowania (poprzez PZP lub tryb przyznania koncesji). Zastosowanie trybu otwartego postępowania potencjalnie pozwala na oszczędności przetargowe¹⁰⁰, a to z kolei – zwiększa szansę na znalezienie środków finansowych np. na przystąpienie do projektu „wspólnego biletu” czy też zwiększenia liczby połączeń.

¹⁰⁰ Aby nie zaistniało ryzyko wyboru nierzetelnego operatora, w warunkach przetargu znaczące kryterium wagowe powinny mieć kwestie jakości usługi, m.in. dotyczące parametrów taboru czy deklarowanego wskaźnika dostępności (bezawaryjności) taboru oraz punktualności – powyżej którego zamawiający będzie mieć prawo naliczać kary umowne.

Spis tabel, wykresów i rysunków

RYSUNEK 1. KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE DRÓG KOŁOWYCH W LATACH 2014-2020, WSPÓLFINANSOWANE PRZEZ UE	12
RYSUNEK 2. KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE LINII KOLEJOWYCH W LATACH 2014-2020, WSPÓLFINANSOWANE PRZEZ UE	13
RYSUNEK 3. TERENY ZURBANIZOWANE I ZIELONE W MIEŚCIE WODZISŁAW	24
RYSUNEK 4. UKŁAD LINII KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WODZISŁAWIU	34
RYSUNEK 5. UKŁAD GŁÓWNYCH DRÓG W OBSZARZE WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO	41
RYSUNEK 6. UKŁAD LINII KOLEJOWYCH W REJONIE WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO	44
TABELA 1. LUDNOŚĆ MIASTA WODZISŁAW ŚLĄSKI W WYBRANYCH LATACH.....	25
TABELA 2. STOPA BEZROBOCIA NA KONIEC MARCA 2014-2016 R. [%]	28
TABELA 3. AKTYWNI ZAWODOWO W GMINIE WODZISŁAW ŚL. WG. SEKTORÓW GOSPODARKI	29
TABELA 4. LINIE WODZISŁAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (STAN NA WRZESIEŃ 2016 R.)	33
TABELA 5. TABOR UŻYTKOWANY PRZEZ P.P.U.H „KŁOSOK”	35
TABELA 6. LINIE MZK JASTRZĘBIE NA TERENIE WODZISŁAWIA (STAN NA WRZESIEŃ 2016 R.)	36
TABELA 7. OFERTA KOLEI ŚLĄSKICH W ROZKŁADZIE JAZDY 2015/2016	38
TABELA 8. POJAZDY KOLEJOWE BĘDĄCE W POSIADANIU KOLEI ŚLĄSKICH	39
TABELA 9. PROGNOZA ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW W PERSPEKTYWIE DO 2030 R.	54
TABELA 10. SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ – GŁÓWNE WYTYCZNE	67
WYKRES 1. PIRAMIDA WIEKU MIESZKAŃCÓW MIASTA WODZISŁAW ŚLĄSKI, 2014 R.	25
WYKRES 2. SALDO MIGRACJI MIASTA WODZISŁAW ŚLĄSKI W LATACH 2006-2014	26
WYKRES 3. STRUKTURA PRODUKCYJNYCH GRUP WIEKU W WODZISŁAWIU ŚL. W LATACH 2006-2014 I PROGNOZOWANA NA LATA 2020-2050	26
WYKRES 4. WSKAŹNIK OBCIĄŻENIA DEMOGRAFICZNEGO W WODZISŁAWIU ŚL. W LATACH 2006-2014	27
WYKRES 5. ŚREDNIE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE BRUTTO W WODZISŁAWIU ŚL. LATACH 2005-14 [ZŁ].....	27
WYKRES 6. STOPA BEZROBOCIA ZAREJESTROWANEGO W WODZISŁAWIU ŚL. W LATACH 2004-2014 .	28
WYKRES 7. PODMIOTY GOSPODARCZE W GMINIE WODZISŁAW ŚL. WG SEKTORÓW DZIAŁALNOŚCI....	29
WYKRES 8. ZMIANA WARTOŚCI WSKAŹNIKA MOTORYZACJI	30
WYKRES 9. GŁÓWNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM ...	47