



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 10 grudnia 2025 r.

Poz. 7390

UCHWAŁA NR XXII/214/25 RADY MIEJSKIEJ W PSZCZYNIE

z dnia 27 listopada 2025 r.

w sprawie przyjęcia zaktualizowanego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Gminy Pszczyna

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt 15 art. 40 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r., poz. 1153) oraz art. 9 ust. 3, w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a, art. 11, art. 12 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 285)

Rada Miejska w Pszczynie uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się zaktualizowany Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Gminy Pszczyna, zwany dalej „Planem transportowym”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Pszczyny.

§ 3. Traci moc Uchwała Nr XXIX/385/21 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 18 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Gminy Pszczyna (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021, poz. 1246).

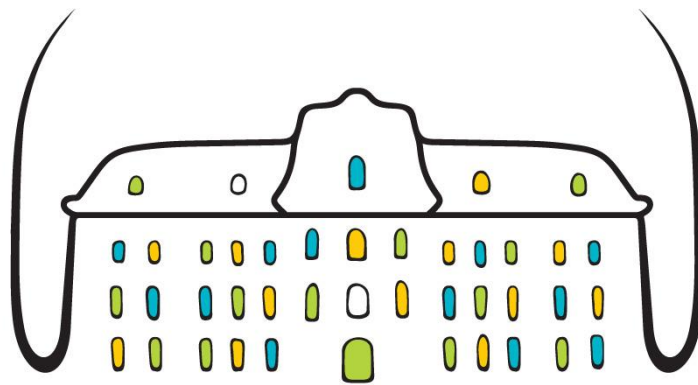
§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady

Leszek Szczotka

Załącznik do uchwały Nr XXII/214/25
Rady Miejskiej w Pszczynie
z dnia 27 listopada 2025 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY PSZCZYNA



Pszczyzna
PERŁA KSIĘŻNEJ DAISY

Pszczyzna, 2025 r.

*Opracowali: Piotr Majer
Seweryn Kobiela*

Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Pszczyna	5
1.1. Podstawy opracowania planu zrównoważonego transportu publicznego .	6
1.2. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego	8
1.3. Konsultacje społeczne	10
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Pszczyna	11
2.1. Gmina Pszczyna	12
2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza gminy Pszczyna	14
2.3. Gospodarka	16
2.4. Edukacja	19
2.5. Istniejąca sieć komunikacyjno-drogowa	21
3. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	24
3.1. Aktualna sieć komunikacyjna	25
3.2. Transport kolejowy	35
3.4. Transport lotniczy	36
3.5. Tabor wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym	37
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Pszczyna	39
4.1. Placówki oświatowe	42
4.2. Strefy inwestycyjne	44
4.3. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	44
4.4. Obiekty handlowo-usługowe	50
4.5. Instytucje publiczne	50
4.6. Inne generatory ruchu	51
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	53

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	58
6.1. Wskaźnik motoryzacji	59
6.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	62
6.3. Wyniki badań ankietowych	64
7. Zasady organizacji rynku przewozów	78
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	82
8.1. Częstotliwość	83
8.2. Punktualność	84
8.3. Bezpośredniość	84
8.4. Dostępność dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej	84
8.5. Wygoda	86
8.6. Bezpieczeństwo.....	87
8.7. Informacja pasażerska.....	88
8.8. Ochrona środowiska.....	89
8.9. Infrastruktura przystankowa	91
9. Organizacja systemu informacji dla pasażera.....	97
9.1. Informacja na przystankach.....	99
9.2. Informacja w pojazdach.....	101
9.3. Informacja dostępna w Internecie.....	104
10. Kierunki rozwoju transportu zbiorowego.....	107
10.1. Integracja organizatorów różnego szczebla.....	109
10.2. Nowoczesne i spójne oznakowanie przystanków.....	110
10.3. Identyfikacja wizualna taboru	112
10.4. Zmiana oznaczeń – cyfry zamiast liter	113
10.5. Niskoemisyjny tabor autobusowy	116
10.6. Nowoczesna wyszukiwarka połączeń	118

10.7. System QR kodów i znaczników NFC na przystankach	121
10.8. Ocena potrzeb transportowych oraz analiza możliwości.	123
10.9. Poprawa czytelności rozkładów jazdy na przystankach.....	123
10.10. Rozszerzenie obszaru Gminnej Komunikacji.....	126
11. Analiza planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego oraz Powiatu Pszczyńskiego	131
12. Część graficzna	137
13. Słownik pojęć.....	138
14. Spis map, rysunków, tabel i wykresów.....	142
14.1. Spis map	143
14.2. Spis rysunków.....	143
14.3. Spis tabel.....	143
14.4. Spis wykresów	144

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Pszczyna



1.1. Podstawy opracowania planu zrównoważonego transportu publicznego

Podstawę do tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285). a także przepisy wykonawcze zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684).

Plan jest dokumentem strategicznym, którego celem jest wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego w sposób zapewniający jego dostępność, efektywność, przyjazność dla środowiska oraz zgodność z zasadami zrównoważonego rozwoju. Opracowanie takiego dokumentu opiera się na określonych podstawach społecznych, gospodarczych i środowiskowych.

Idea zrównoważonego transportu publicznego wywodzi się z analizy zjawiska kurczenia się zasobów naturalnych oraz tendencji rozwoju gospodarczego. Raport Komisji ds. Środowiska i Rozwoju ONZ z 1987 roku definiuje zrównoważony rozwój, jako taki: „w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie” Aktualnie w ramach polityki unijnej zrównoważony rozwój transportu publicznego jest kształtowany w trzech sferach [ECMT 2004]:

- społecznej - umożliwia spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do niego przez jednostki i społeczeństwa w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego i ekosystemów
- gospodarczej - jest przystępny cenowo, skutecznie funkcjonuje, oferuje wybór środków transportu oraz wspiera prężnie rozwijającą się gospodarkę
- ekologicznej - ogranicza emisje i odpady z uwzględnieniem możliwości planety do ich absorpcji, minimalizuje zużycie zasobów nieodnawialnych, ogranicza konsumpcję zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia, przetwarza i wtórnie wykorzystuje ich komponenty oraz minimalizuje wykorzystanie gruntów, a także ogranicza natężenie hałasu.

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

Plan winien określać:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przy jego opracowywaniu należy przede wszystkim uwzględnić:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego przede wszystkim Gminy Pszczyna,
- sytuację społeczno - gospodarczą obszaru objętego planem,
- wpływ transportu na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz powiatu w zakresie linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich,
- rentowność linii komunikacyjnych.

1.2. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Pszczyna, zwany dalej planem transportowym, ma na celu zaplanowanie usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze samorządu go tworzącego. Plan transportowy opracowany przez Gminę Pszczyna jest zgodny z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Gmina Pszczyna w sposób odpowiedzialny wypełnia obowiązki wynikające z obowiązujących przepisów prawa poprzez realizację zadania w zakresie planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym na terenie gminy.

Niniejsze opracowanie stanowi analizę oczekiwań oraz potrzeb mieszkańców regionu oraz pasażerów komunikacji publicznej. W ramach rozwoju publicznego transportu zbiorowego stale uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, dostępność podróży do infrastruktury przystankowej oraz aspekty środowiskowe. Sprawny system komunikacji publicznej powinien opierać się o następujące cele, stanowiące kręgosłup sprawnego układu komunikacyjnego:

Zapewnienie dostępności transportu

Plan dąży do tego, aby każdy mieszkaniec miał możliwość korzystania z transportu publicznego, niezależnie od lokalizacji czy sytuacji materialnej. Szczególny nacisk kładzie się na eliminację wykluczenia komunikacyjnego na terenach wiejskich i peryferyjnych.

Poprawa jakości usług transportowych

Plan zakłada podniesienie standardu podróży poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania, punktualność, bezpieczeństwo i komfort pojazdów. Celem jest również modernizacja taboru oraz wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

Integracja systemu transportowego

Ważnym celem jest tworzenie spójnego systemu, umożliwiającego wygodne przesiadki, korzystanie z jednego biletu w różnych środkach transportu oraz skoordynowaną informację pasażerską.

Ochrona środowiska

Plan ma na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz hałasu poprzez rozwój niskoemisyjnych środków transportu, takich jak autobusy elektryczne czy hybrydowe. Promowane jest także ograniczanie ruchu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego

Efektywność ekonomiczna

Celem jest racjonalne i efektywne gospodarowanie środkami publicznymi przeznaczonymi na transport, m.in. poprzez optymalizację tras, połączeń i rozkładów jazdy.

Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego

Plan ma za zadanie promować transport publiczny jako wygodną, korzystną i ekologiczną alternatywę dla transportu indywidualnego, zachęcając mieszkańców do zmiany codziennych nawyków komunikacyjnych.

Podczas opracowywania niniejszego dokumentu wykorzystano następujące dane oraz materiały:

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

1.3. Konsultacje społeczne

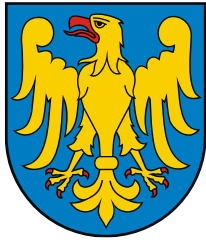
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Pszczyna został sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Art. 10 wspomnianej ustawy nakazuje, aby informację o niniejszym opracowaniu ogłosić w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, w okresie nie krótszym niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

W czasie konsultacji społecznych mieszkańcom Gminy Pszczyna zostanie udzielona możliwość zgłaszania ewentualnych uwag i spostrzeżeń do projektu planu transportowego. Po rozpatrzeniu zgłoszonych do Organizatora opinii oraz ich weryfikacji, w przypadku uznania wniosków w nich zawartych za zasadne, w opracowaniu zostaną naniesione stosowne zmiany.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Pszczyna



2.1. Gmina Pszczyna



Gmina Pszczyna położona jest południowej części województwa śląskiego w powiecie pszczyńskim. Powierzchnia gminy wynosi 174 km². Liczba mieszkańców w 2024 r. (wg. Centralnego Rejestru Wyborców) wyniosła 50 136 osób, a gęstość zaludnienia gminy wynosiła blisko 288 osób/km².

Gminę Pszczyna tworzą miasto Pszczyna oraz sołectwa Brzeźce, Czarków, Ćwiklice, Jankowice, Łąka, Poręba, Piasek, Rudoltowice, Studzionka, Studzienice, Wisła Mała i Wisła Wielka.



Rysunek 1. Podział Gminy Pszczyna na sołectwa.

Gmina Pszczyna graniczy z dziewięcioma gminami: Bestwina (powiat bielski), Bojszowy (powiat bieruńsko-lędziński), Czechowice-Dziedzice (powiat bielski), Goczałkowice-Zdrój (powiat pszczyński), Kobiór (powiat pszczyński), Miedźna (powiat pszczyński), Pawłowice (powiat pszczyński), Strumień (powiat cieszyński), Suszec (powiat pszczyński).

Jej położenie posiada szereg walorów wynikających właśnie z jej położenia geograficznego, przyrodniczego, komunikacyjnego oraz funkcjonalno-społecznego, co czyni ją atrakcyjnym miejscem do życia, inwestycji i turystyki.

W poniższej tabeli zawarto informacje dotyczące poszczególnych sołectw tj. powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia. Największym sołectwem gminy pod względem powierzchni są Jankowice, Studzionka oraz miasto Pszczyna, najmniejszą są Rudołtowice, Brzeźce oraz Wisła Mała, które stanowią około 30% tych największych.

Największa ilość mieszkańców zamieszkuje miasto Pszczynę, a najmniej w Porębie.

Gmina	Powierzchnia	Liczba osób zameldowanych na pobyt stały	Gęstość zaludnienia
	- w km ² -	- w km ² -	- w km ² -
Pszczyna	22,26	22 812	1025
Czarków	17,49	2 403	137
Piasek	12,31	3 606	293
Brzeźce	7,49	1 177	157
Poręba	8,43	1 155	137
Jankowice	24,65	3 192	129
Studzienice	8,14	2 168	266
Ćwiklice	14,37	2 928	204
Rudołtowice	7,27	1 164	160
Łąka	11,79	3 367	286
Wisła Wielka	9,21	2 339	254
Wisła Mała	7,61	1 379	181
Studzionka	23,12	2 393	104
Ogółem:	174,14	50 083	288

Tabela 1 Sołectwa gminy Pszczyny – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia. Źródło: www.pszczyna.pl

2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza gminy Pszczyna

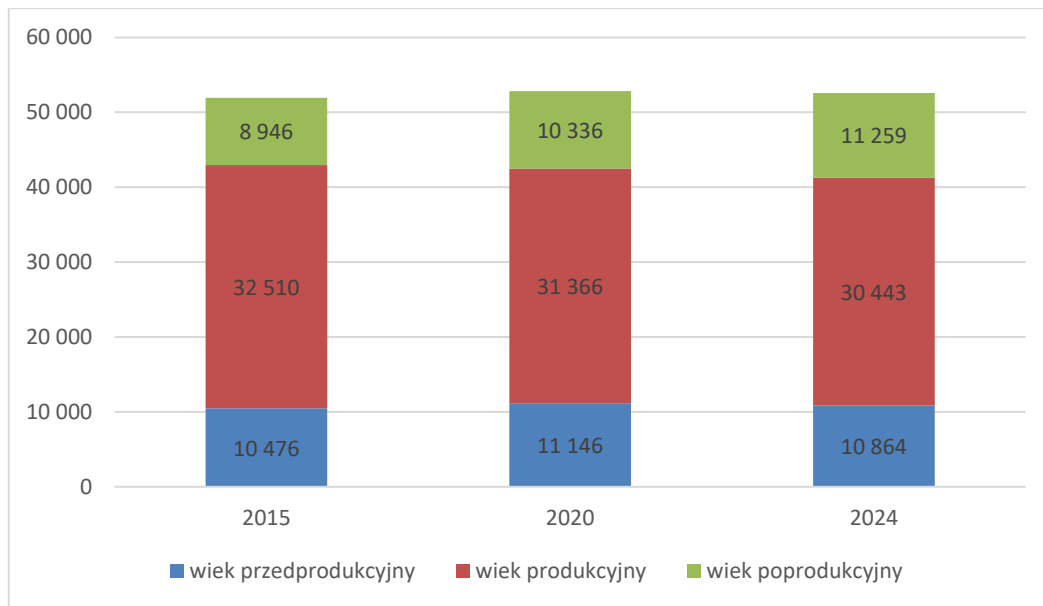
W ostatnich latach sytuacja społeczno-gospodarcza Gminy Pszczyna podlegała wielu zmianom, tak w zakresie demografii, zatrudnienia czy liczby podmiotów gospodarczych. Obserwując zmiany w tej materii zauważalny jest jednak rozwój gospodarczy przy umiarkowanych wyzwaniach demograficznych. Gminę w ubiegłym roku zamieszkiwało 50 136 mieszkańców, co oznacza niewielki spadek liczby ludności w porównaniu do roku poprzedniego.



Wykres 1. Liczba mieszkańców Gminy Pszczyna w latach 2017-2024; źródło: GUS

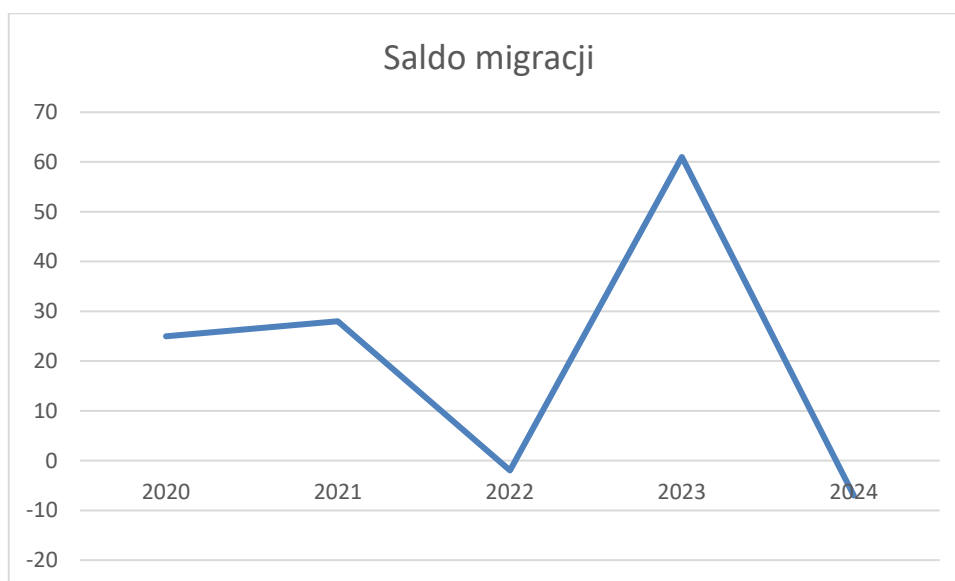
Średni wiek mieszkańców wyniósł 40,5 roku, co jest korzystniejsze niż średnia krajowa (42,7) i wojewódzka (43,9), świadcząc o relatywnie młodej populacji.

Warto jednak zauważyć, że przyrost naturalny pozostaje ujemny i wyniósł -1,48 na 1000 mieszkańców, co jest sygnałem tendencji demograficznych podobnych do ogólnokrajowych, a więc stopniowo starzejącego się społeczeństwa.



Wykres 2. Podział mieszkańców Gminy Pszczyna ze względu na wiek; źródło: GUS

Istotnym wskaźnikiem oceniającym sytuację społeczno-gospodarczą jest saldo migracji. W przypadku Gminy Pszczyna na przełomie ostatnich lat było ono zmienne o czym świadczy poniższy wykres.



Wykres 3. Saldo migracji w Gminie Pszczyna w latach 2020-2024; źródło: GUS

Jak możemy zaobserwować, rok 2024 przyniósł ujemne saldo migracji jednak poprzednie lata były pod tym względem dużo lepsze. Powyższe tendencje spadkowe oraz duża zmienność powoduje, że społeczeństwo zarówno w gminie Pszczyna, jak i całej Polsce starzeje się, jak również spada liczba osób w wieku przedprodukcyjnym. W przyszłości sytuacja ta powodować będzie spadek liczby uczniów systematycznie dojeżdżających do szkół, natomiast wzrastać

będzie liczba osób starszych - w wieku poprodukcyjnym, którzy podróże w ramach komunikacji publicznej będą odbywać okazjonalnie – tj. do szpitali, przychodni zdrowia, urzędów, itd.

2.3. Gospodarka

Według danych GUS w 2024 roku w gminie Pszczyna zarejestrowanych było 7531 jednostek gospodarczych, z czego sektor prywatny reprezentuje 7 413 podmiotów, a sektor publiczny liczy 118 podmiotów. W 2019 roku liczba ta wynosiła odpowiednio 6 745 z czego prywatnych 6 565, natomiast publicznych 114. Liczba podmiotów gospodarczych na terenie gminy Pszczyna stale rośnie, szczególnie w sektorze prywatnym oraz w mniejszym stopniu w sektorze publicznym. Jeśli przyglądnijemy się strukturze obu sektorów, to największe znaczenie odgrywają osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (5 562), oraz spółki prawa handlowego (833).

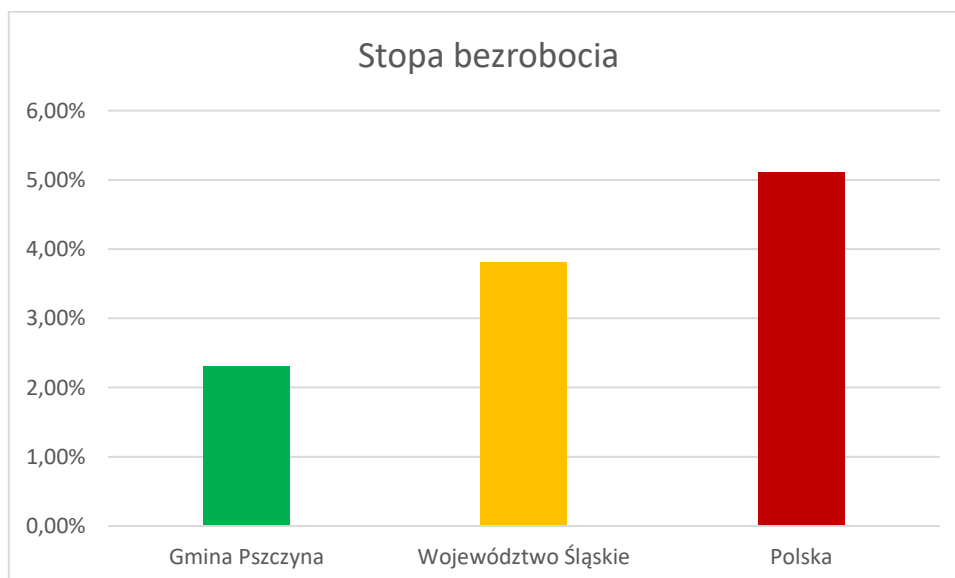
Na terenie gminy prowadzona jest działalność gospodarcza praktycznie we wszystkich istniejących branżach (wg sekcji PKD). W ostatnich latach nastąpiła jednak zmiana lidera w zakresie obszaru działalności gdyż w 2019 roku kiedy przeprowadzana była ostatnia aktualizacja planu transportowego dominującym obszarem była sekcja G (handel hurtowy i detaliczny) a obecnie liderem jest sekcja F (budownictwo). Zmiana ta nie dotyczy wyłącznie gminy Pszczyna, gdyż jest to trend ogólnokrajowy. Zapotrzebowanie na infrastrukturę mieszkaniową, a także stały rozwój infrastruktury drogowej stwarza odpowiednie warunki do rozwoju tej branży.

Bardzo ważnym wskaźnikiem jest również podział podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie wielkości zatrudnienia. Na podstawie danych GUS, dominującymi podmiotami są przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników, ich liczba na koniec 2024 roku wyniosła 7 275, co stanowi 95,7% ogólnej liczby podmiotów. W przedziale od 10 do 49 pracowników zarejestrowanych jest 269 podmiotów, co stanowi 3,5%, średnich przedsiębiorstw zatrudniających od 50 do 249 pracowników jest 54, co stanowi 0,7%, natomiast dużych podmiotów, zatrudniających od 250 do 999 pracowników są 3, co stanowi 0,04% ogólnej liczby. Na terenie gminy, brak jest podmiotów zatrudniających powyżej 1000 pracowników.



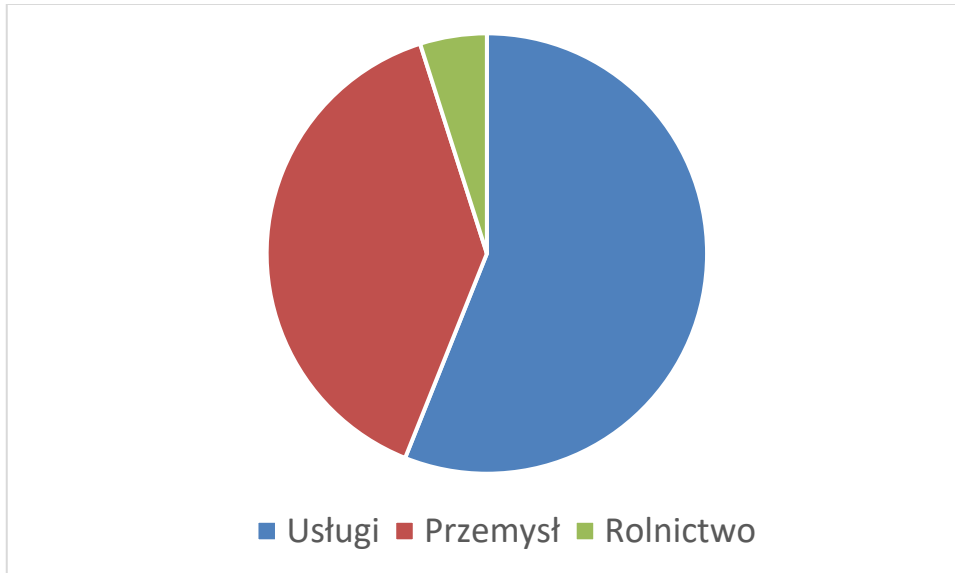
Wykres 4. Liczba przedsiębiorstw w Gminie Pszczyna wg liczby pracowników; źródło: GUS

Wyzwaniami z jakimi muszą mierzyć się jednostki samorządu terytorialnego, w tym samorząd Pszczyny jest bezrobocie. Na terenie Gminy Pszczyna sytuacja w zakresie bezrobocia jest stosunkowo korzystana na tle regionu oraz kraju. Według danych z 2024 roku, stopa bezrobocia wynosiła 2,3%, co jest wynikiem niższym niż średnia dla województwa śląskiego (3,8%) oraz kraju (5,1%). Największą grupę bezrobotnych stanowią kobiety (57%).



Wykres 5. Stopa bezrobocia w Gminie Pszczyna, Województwie Śląskim i w Polsce w 2024r.; źródło GUS

Spośród osób zatrudnionych, w 2023 roku największą grupę stanowiły osoby zatrudnione w sektorze usługowym 56%, oraz w sektorze przemysłowym 39%. Najmniejszą grupę stanowią osoby zatrudnione w rolnictwie 4,9%.



Wykres 6. Podział zatrudnionych osób na sektory w Gminie Pszczyna w 2023r.; źródło GUS

Mimo niskiego poziomu bezrobocia, samorząd gminy Pszczyna stoi przed kilkoma istotnymi wyzwaniami, do których należą:

- Aktywizacja zawodowa osób długotrwale bezrobotnych – należy kontynuować działania mające na celu integrację tych osób z rynkiem pracy poprzez szkolenia i programy wsparcia.
- Wspieranie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości – Pomimo wzrostu liczby podmiotów gospodarczych jak zostało to przedstawione powyżej, istotne jest tworzenie korzystnych warunków dla małych i średnich przedsiębiorstw, co może przyczynić się do dalszego wzrostu ich liczby a dodatkowo to wzrostu zatrudnienia.
- Dostosowanie edukacji do potrzeb rynku pracy – Współpraca z lokalnymi szkołami i uczelniami oraz samorządem powiatu przyczyni się do dostosowania

programów nauczania do aktualnych potrzeb pracodawców oraz całego sektora gospodarczego.

- Zarządzanie demografią i migracją – To jeden z najważniejszych aspektów przed jakimi stoją samorzady. Zatrzymanie młodych mieszkańców oraz przyciąganie nowych poprzez poprawę jakości życia staje się dużym wyzwaniem.

2.4. Edukacja

Na terenie gminy Pszczyna zlokalizowanych jest wiele placówek oświatowych różnego szczebla. Na terenie miasta jak i sołectw zlokalizowane są szkoły podstawowe do których uczęszcza zdecydowana większość uczniów zamieszkałych na terenie tych miejscowości. W przypadku szkół ponadpodstawowych, te zlokalizowane są na terenie miasta Pszczyna, zatem w przypadku mieszkańców okolicznych miejscowości konieczny jest dojazd.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 roku, 13 359 mieszkańców gminy Pszczyna jest w wieku potencjalnej nauki (3-24 lata), w tym 6 586 kobiet oraz 6 774 mężczyzn. W trakcie Narodowego Spisu Powszechnego w 2021 roku, 20,6% ludności posiada wykształcenie wyższe, 2,8% wykształcenie policealne, 10,8% średnie ogólnokształcące, a 20% średnie zawodowe.

Od lat Gmina Pszczyna rozwija swoją infrastrukturę oświatową i dostępność placówek edukacyjnych na wszystkich poziomach kształcenia. Dane przedstawiają obraz systemu oświaty, który dynamicznie dostosowuje się do zmieniających się potrzeb demograficznych i edukacyjnych mieszkańców.

Edukacja przedszkolna

W roku szkolnym 2024/25 na terenie gminy działały 23 placówki oświatowe wychowania przedszkolnego z czego 18 placówek jest prowadzonych przez Gminę Pszczyna natomiast 5 placówek stanowią przedszkola niepubliczne. W ramach prowadzonych przedszkoli funkcjonowało 107 oddziałów obejmujących 2 335 dzieci (stan na 31 grudnia 2024 r.) Warto w tym miejscu wspomnieć, że systematyczny rozwój w infrastrukturę edukacyjną umożliwił otwarcie w 2024 roku 2 budynków przedszkolnych w Studzienicach oraz Czarkowie, a w 2025 roku planowane jest ukończenie budynku nowej siedziby przedszkola w Wiśle Wielkiej.

Dla porównania, w 2008 roku działało tylko 13 przedszkoli, z 50 oddziałami i 1 147 dziećmi, przy 1 129 dostępnych miejscach. Oznacza to niemal dwukrotny wzrost liczby dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym w ciągu 15 lat.

Aż 18,5% populacji w wieku potencjalnej nauki (3–24 lata) stanowią dzieci w wieku 3–6 lat. Spośród nich 18,0% to dziewczynki, a 19,0% chłopcy. Wskaźnik upowszechnienia wychowania przedszkolnego jest bardzo wysoki – 961 na 1 000 dzieci w odpowiednim wieku uczęszcza do przedszkoli.

Szkoły podstawowe

W gminie działają 22 szkoły podstawowe, z czego:

- Gmina Pszczyna prowadzi: 8 samodzielnych szkół podstawowych, 9 szkół w ramach zespołów szkolno-przedszkolnych, 1 szkoła w ramach zespołu szkół.
- Powiat Pszczyński prowadzi: 1 szkoła specjalna.

W ramach powyższych szkół w 308 oddziałach uczyło się 5 280 uczniów – stan na 31 grudnia 2024 roku (bez szkoły specjalnej).

W porównaniu z rokiem 2008, kiedy funkcjonowało 19 szkół podstawowych z 171 oddziałami i 3 373 uczniami, wzrost liczby placówek, oddziałów i uczniów jest wyraźny, a wynika on głównie ze zmian oświatowych polegających na zlikwidowaniu gimnazjów i powrotu do ośmioklasowych szkół podstawowych.

Uczniowie w wieku 7–12 lat stanowią 29,2% populacji edukacyjnej (30,0% dziewczynek i 28,3% chłopców), a współczynnik skolaryzacji brutto wynosi 92,80, co jest bardzo dobrym wynikiem. Średnia liczba uczniów w oddziale szkoły podstawowej to 15,8 – liczba ta świadczy o relatywnie niewielkich klasach i potencjalnie korzystnych warunkach nauki.

Szkolnictwo średnie

Na poziomie ponadpodstawowym w gminie działa:

- **5 liceów ogólnokształcących** – 58 oddziałów, 1 546 uczniów (1 020 dziewcząt, 526 chłopców); w 2023 roku zarejestrowano 309 absolwentów. W 2008 było 4 licea, 40 oddziałów i 1 125 uczniów. Prowadzone przez Gminę Pszczyna: 443 uczniów w ramach 15 oddziałów – tylko III LO w ZS1 w Pszczynie (stan na dzień 31 grudnia 2024 roku).
- **2 technika** – 54 oddziały, 1 411 uczniów (525 dziewcząt, 886 chłopców); zarejestrowano 199 absolwentów. W 2008 były 3 technika z 36 oddziałami i 857 uczniami.

- **5 branżowych szkół I stopnia** – 33 oddziały, 803 uczniów (249 dziewcząt, 554 chłopców).

Średnia liczba uczniów przypadająca na oddział to:

- 26,7 w liceach ogólnokształcących,
- 26,1 w technikach,
- 24,3 w szkołach branżowych.

Dane te wskazują na dość wysokie nasycenie oddziałów, zwłaszcza w liceach, co może wpływać na jakość nauczania i warunki pracy nauczycieli. Niewielki spadek liczby absolwentów w liceach i technikach w stosunku do 2008 roku może wynikać z demograficznych zmian, ale także z migracji młodzieży do większych ośrodków.

Edukacja wyższa

W przedziale wiekowym odpowiadającym edukacji w szkołach wyższych (19–24 lata) znajduje się 20,0% mieszkańców gminy w wieku potencjalnej nauki – niemal po równo kobiet (19,9%) i mężczyzn (20,0%). W gminie Pszczyna nie funkcjonują uczelnie wyższe, jednak jej położenie sprzyja osobom planującym studia. W niedalekiej odległości znajdują się duże ośrodki akademickie, m.in. w Katowicach i Bielsku-Białej, które oferują szeroki wybór kierunków i form kształcenia, a dogodne połączenia komunikacyjne umożliwiają mieszkańcom wygodny dojazd na studia.

2.5. Istniejąca sieć komunikacyjno-drogowa

Układ drogowy gminy Pszczyna tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz drogi wewnętrzne.

1.1 Drogi krajowe

Przez obszar będący przedmiotem niniejszego opracowania przebiegają drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 1 – o łącznej długości 231 km - Sosnowiec k. Strykowa (autostrada A2) - Łódź - Tuszyn - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Dąbrowa Górnicza - Tychy - Pszczyna - Bielsko-Biała - Przybędza – Milówka.

1.2 Drogi wojewódzkie

Drogi znajdujące się na terenie gminy:

- Droga wojewódzka nr 931: Bieruń (DK 44 – Pszczyna (DK 1), długość: 7,7 km.
- Droga wojewódzka nr 933: granica miasta Jastrzębie Zdrój – Pszczyna (DK 1) – granica województwa (Oświęcim), długość: 32,6 km.
- Droga wojewódzka nr 935: granica miasta Żory – Pszczyna północna obwodnica (do DK 1), długość 15,5 km.
- Droga wojewódzka 939: Zbytków (DK 81) – Strumień – Pszczyna (DW 933), długość 17,8 km.
- Była droga wojewódzka 935: Pszczyna ul. Rybnicka – ul. Żorska (od pn. obwodnicy do skrzyżowania z ul. Wodzisławską/DW933, długość 3,3 km.

1.3 Drogi powiatowe

Drogi powiatowe na terenie gminy Pszczyna mają łączną długość 84 km.

Lp	Numer drogi	Miejscowość	Przebieg	Długość (mb)
1	4132 S	Ćwiklice	#DW933 - ul. Kombatantów - gr. gm Miedzna	4180
2	4126 S	Piasek	gr. m. Pszczyna - ul. Katowicka - DK1	3349
3	4122 S	Czarków	gr. M Pszczyna - ul. Powstańców Śląskich - Jednostka Wojskowa	3135
4	4123 S	Czarków	#S4122 - ul. J. Słowackiego - gr. M Piasek	2886
		Piasek	gr. m Czarków - ul. J. Słowackiego; Dworcowa - S4126	
5	4130 S	Jankowice	gr. m Pszczyna - ul. Złote Łany, Kasztanowa - DW931	3089
6	4131 S	Złote Łany	#DW931 - ul. Złote Łany; Zacisze - gr. M. Ćwiklice	3349
		Ćwiklice	gr. m Jankowice - ul. Grzybowa - #S4132	
7	4127 S	Jankowice	#DW931 - ul. Św. Jana Pawła II - gr. m Studzienice	9144
		Studzienice	gr. m Jankowice - ul. Św. Jana Pawła II - gr. Pow. Tychy	
8	4124 S	Piasek	#S4126 - ul. Studzienicka - #DK1	2729
		Studzienice	#DK1 - ul. Kosów - #S4127	
9	4118 S	Ćwiklice	gr. m Goczałkowice - ul. Spokojna - S4128	2134
10	4145 S	Rudołtowie	gr. m Goczałkowice - ul. Brzozowa - S4128	1244
11	4128 S	Ćwiklice	#DW933 - ul. Zawadzkiego - gr. m Rudołtowie	6755
		Rudołtowie	gr. m Ćwiklice - ul. A. Zawadzkiego - DW933	
12	4143 S	Łąka	#DW939 - ul. K.P. Tetmajera, Goli, Łącka Grobla - DW933	2869
13	4142 S	Pszczyna	#S 4112 - ul. Gerberów - gr. m Łąka	2037
		Łąka	gr. m Pszczyna - ul. Wiejska - DW939	
14	4112 S	Pszczyna -m	#DW939 - ul. Zdrojowa - gr. M Goczałkowice	1039
15	4129 S	Pszczyna -m	#S4125 - ul. Gen. Hallera (#DK1); ul. Gen. Hallera - gr. m. Jankowice	1375
16	4119 S	Pszczyna -m	#DW935 - ul. Szymanowskiego; Chopina; Bieruńska - DK1	2088
17	4125 S	Pszczyna -m	Most rz. Pszczynka - ul. Katowicka - gr. m. Piasek	1974

18	4111 S	Pszczyna -m	#ul. Dworcowa - ul. Kopernika; Sznelowiec - DW939	1619
19	4120 S	Pszczyna -m	#S4119 - ul. Staromiejska - #S4121	1490
20	4110 S	Brzeźce	#DW 933 - ul. Łączna - gr. Gm. Suszec	1288
21	4149 S	Poręba	#DW93 - ul. Szkolna - gr. gm. Suszec	812
22	4103 S	Wisła Mała	#DW939 - ul. Pawia - gr. m Studzionka	4586
		Studzionka	gr. m Wisła Mała - ul. Jedności - DW933	
23	4104 S	Studzionka	#S4103 - ul. Powstańców Śląskich - S4139	3045
24	4139 S	Studzionka	gr. gm Suszec - ul. Czarne Doły - gr. m Wisła Mała	5213
		Wisła Mała	gr. m Studzionka - ul. Brzozowa - DW939	
25	4109 S	Wisła Wielka	#DW939 - ul. Hodowców - gr. m Brzeźce	5553
		Brzeźce	gr. m Brzeźce - ul. Pokoju - DW933	
26	4141 S	Studzionka	#S4103(Adelajda) - ul. Stenclówka - gr.m. Wisła Mała	3156
		Studzionka	gr. m Wisła Mała - ul. Stenclówka - S4139	
27	4121 S	Pszczyna -m	#DW935 - ul. Żorska, Batalionów Chłopskich - gr.m. Czarków	2407
		RAZEM		82 545

Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Pszczyna.

1.4 Drogi gminne

Drogi publiczne gminne według stanu na koniec 2024 roku liczyły 190,0 km, z czego drogi o nawierzchni twardej to 150,0 km, o nawierzchni twardej ulepszonej 36,0 km natomiast o nawierzchni gruntowej to 4,0 km.

3. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



3.1. Aktualna sieć komunikacyjna

Analiza układu komunikacyjnego na terenie gminy Pszczyna pozwala stwierdzić, że obecna komunikacja publiczna jest realizowana na wszystkich głównych szlakach komunikacyjnych przebiegających przez gminę.

W polskim systemie prawnym funkcjonuje wiele definicji związanych z transportem publicznym. Wszystko to uzależnione jest od charakteru przewozów, przebiegu linii komunikacyjnej czy też dostępności dla pasażerów.

Wśród najważniejszych dokumentów wymienić należy ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Na ich podstawie przewóz osób możemy podzielić na:

- Publiczny transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej
- Przewozy regularne oraz regularne specjalne

Ten pierwszy to przewozy, których organizatorem są jednostki samorządu terytorialnego: gmina, powiat, województwo, lub utworzone w tym celu związki: związki międzygminne, związki powiatów, związki metropolitarne obecnie działa tylko jeden taki w kraju, w województwie śląskim, którego zasięg przewozów obejmuje częściowo gminę Pszczyna oraz coraz popularniejsze w naszym kraju związki powiatowo-gminne.

Celem tego rozwiązania jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępu do komunikacji, szczególnie tam, gdzie nie działają przewoźnicy komercyjni. W przypadku kiedy przewoźnik podpisuje umowę z organizatorem wówczas takie przewozy stają się przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Tego typu rozwiązanie gwarantuje określony standard usługi m.in. dzięki współfinansowaniu przewozów ze środków publicznych.

W przypadku przewozów regularnych lub regularnych specjalnych, opisanych w tej drugiej ustawie, świadczenie usług przewozu osób odbywa się na warunkach rynkowych. Prywatni przewoźnicy składają odpowiednie dokumenty celem wydania im zezwolenia na wykonywanie przewozów na wskazanej przez nich linii komunikacyjnej. Tego typu przewozy nie są objęte dofinansowaniem lub współfinansowaniem ze środków publicznych (za wyjątkiem dopłat do biletów ulgowych), co powoduje, że przewozy te odbywają się na zasadach i w godzinach o najwyższej opłacalności. W przypadku przewozów regularnych specjalnych zasada jest podobna jak w regularnych z tym, że przewóz dotyczy konkretnej grupy

pasażerów np. dowóz pracowników do konkretnego zakładu pracy, wówczas z tego przewozu nie mogą skorzystać osoby spoza danej grupy.

Na terenie gminy Pszczyna przebiega kilka linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem są:

1. Gmina Pszczyna:

- linia A Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Małą: operator PPUH Kłosok,
- linia B Pszczyna – Pszczyna przez Studzienice: operator PPUH Kłosok,
- linia C Pszczyna – Ćwiklice przez Rudołtowiec: operator PPUH Kłosok,
- linia D Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek: operator PPUH Kłosok,
- linia F Pszczyna – Pszczyna przez Jankowice: operator PPUH Kłosok,

2. Powiat Pszczyński:

- linia U1 Pszczyna – Pawłowice,
- linia U2 Pszczyna – Żory,
- linia U2 BIS – Pszczyna - Żory / Zastępcza komunikacja Autobusowa
- linia U4 Pszczyna – Goczałkowice Zdrój – Rudołtowiec

3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia:

- linia 181 Pszczyna – Bieruń

4. Gmina Kobiór:

- linia Pszczyna – Kobiór – Tychy

5. Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju:

- linia L7 Pawłowice – Studzionka – Wisła Mała

6. Komercyjnie:

- linia Pszczyna – Jawiszowice
- linia Pszczyna - Strumień

Analiza ogólnej bezpośredniej dostępności komunikacyjnej pomiędzy sołectwami Gminy Pszczyna została przedstawiona w poniższej tabeli, w której zastosowano następujące oznaczenia:

G – Komunikacja Gminna (Gmina Pszczyna)

P – Komunikacja Powiatowa (Powiat Pszczyński)

M – Metropolitarne przewozy (Górnośląsko – Zagłębiowska Metropolia)

K – komunikacja gminna organizowana przez Gminę Kobiór

I – inne przewozy komercyjne (przewoźnicy prywatni)

	Brzeźce	Czarków	Ćwiklice	Jankowice	Łąka	Poręba	Piasek	Rudołtowie	Studzienica	Studzionka	Wisła Mała	Wisła Wielka	Miasto Pszczyna
Brzeźce	-					P				P			P
Czarków		-					G						G
Ćwiklice			-					G, I					G, I
Jankowice				-					G				G, M
Łąka					-					G	G, I	G, I	G, I
Poręba	P					-				P			P
Piasek		G					-						G, K
Rudołtowie			G, I					-					G, P
Studzienice				G					-				G
Studzionka					G					-	G	G	G
Wisła Mała					G, I					G	-	G, I	G, I
Wisła Wielka					G, I					G	G, I	-	G, I
Miasto Pszczyna	P	G	G, I	G	G, I	P	G, K	G	G	G	G, I	G, I	-

Tabela 3. Wykaz bezpośrednich połączeń pomiędzy sołectwami w Gminie Pszczyna w ramach Komunikacji Gminnej.

Jak wynika z powyższej tabeli, wszystkie sołectwa Gminy Pszczyna posiadają bezpośrednie połączenie z Miastem Pszczyna, które pełni funkcję centralnego węzła komunikacyjnego, co jest zgodne z jego rolą administracyjną. Większość sołectw ma połączenie tylko z miastem, a nie między sobą, co może ograniczać mobilność mieszkańców

bezpośrednio między sołectwami. Uwzględniając Pszczyńską Komunikację Gminną, dwa sołectwa: Brzeźce i Poręba nie mają połączenia z Miastem Pszczyna (połączenie jest dostępne obecnie w ramach Komunikacji Powiatowej).

Gmina Pszczyna jako organizator gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej podjęła się organizacji sieci komunikacyjnej na następujących liniach:

Linia nr U/241005/1 – „A” Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Małą

Oznaczenie linii: A
Pszczyna – Studzionka przez łąkę, Wisłę Małą
Długość trasy w zależności od wariantu wynosi od 18,5 km do 40 km
Dworce i przystanki autobusowe
Pszczyna Szymanowskiego
Pszczyna Chopina Park
Pszczyna Katowicka Park
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Pszczyna Kopernika Plac Targowy
Pszczyna Korfantego Szpital
Pszczyna Skłodowskiej - Curie
Pszczyna Srebrna
Pszczyna Zdrojowa
Łąka Kolonia
Łąka Przepompownia
Łąka Szymonowicza
Łąka Szkoła
Łąka Gospoda
Łąka Madera
Wisła Wielka Kolonia
Wisła Wielka I
Wisła Wielka Słoneczna
Wisła Wielka Kościół
Wisła Wielka Hodowców 78
Wisła Wielka Hodowców/Leśna
Wisła Wielka Hodowców/Leśna
Wisła Wielka Hodowców 78
Wisła Wielka Kościół
Wisła Wielka Kościół
Wisła Wielka Hodowców Skrzyż.
Wisła Wielka Żagle
Wisła Wielka Żagle
Wisła Wielka Osiedle
Wisła Wielka II

Wisła Mała Skrzyżowanie
Wisła Mała Kolonia
Wisła Mała Kolonia
Wisła Mała Kościół
Wisła Mała OSP
Wisła Mała Pawia I
Studzionka Szkoła
Wisła Mała Skrzyżowanie
Wisła Wielka II
Wisła Wielka Osiedle
Wisła Wielka Brzozowa
Studzionka Leśniczówka
Studzionka Stencilówka
Studzionka Czarne Doły Skrzyżowanie
Studzionka Powstańców Śl. Stawy
Studzionka Powstańców Śl. Kapliczka
Studzionka OSP
Studzionka Cmentarz
Studzionka Szkoła
Studzionka Cmentarz

Linia relacji: Pszczyzna – Studzionka ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Pszczyzna. Przebieg linii został dobrany w sposób optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia jakim jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. Linia swój przebieg rozpoczyna w zależności od wariantu z przystanku Pszczyzna Szymanowskiego lub z Centrum przesiadkowego przy ul. Sokoła. W kierunku zachodnim trasa linii biegnie ulicą Cieszyńską w kierunku miejscowości Łąka. Na terenie Łąki trasa prowadzi ul. Turystyczną i obejmuje wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż tej ulicy. Następnie trasa prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej 939 do miejscowości Wisła Wielka obejmując wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż tej trasy. Z Wisły Wielkiej trasa prowadzi do sołectwa Wisła Mała, a następnie ulicą Pawią do Studzionki. Dodatkowo w ramach wariantu część kursów jest realizowanych w kierunku Strumienia celem obsługi przystanków znajdujących się przy drodze wojewódzkiej za skrzyżowaniem z ul. Pawią.

Linia nr U/241005/8 – „B” Pszczyna – Pszczyna przez Studzienice

Oznaczenie linii: B
Pszczyna – Pszczyna przez Studzienice
Długość trasy w zależności od wariantu wynosi od 10,8 km do 11.8 km
Dworce i przystanki autobusowe
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Pszczyna Katowicka Park
Pszczyna Bieruńska Rondo
Pszczyna Bieruńska I
Pszczyna Bieruńska II
Jankowice Kolonia
Jankowice Gospoda
Studzienice Kępa
Studzienice Szkoła
Jankowice Sarenek
Studzienice Szkoła
Studzienice OSP
Studzienice Las

Linia relacji: Pszczyna – Studzienice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców północno-wschodniej części gminy Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii rozpoczyna swój bieg w centrum przesiadkowym przy ulicy Sokoła. W dalszej części trasa obejmuje przejazd ulicą Katowicką oraz Bieruńską w kierunku sołectw: Jankowice i Studzienice. Obecnie trasa w Studzienicach zawiera dwa warianty tj. przejazd ul. Jana Pawła II oraz drogą równoległą ul. Sarenek. Kierunek powrotny linii został w aktualnej sieci komunikacyjnej poprowadzony wyłącznie ul. Jana Pawła II. W ramach korekt niniejszej linii nastąpiłoby zawieszenie kursowania ul. Sarenek z uwagi na prośby mieszkańców dotyczące parametrów technicznych tej ulicy i poprowadzenie jej wyłącznie ul. Jana Pawła II. Z uwagi na zapewnienie skomunikowanie mieszkańców rejonu skrzyżowania ul. Żubrów z ul. Sarenek kursy autobusów w ramach wariantu dojeżdżałyby do karczmy zlokalizowanej przy ul. Żubrów (DW 931). Kolejnym wnioskiem było skomunikowanie ul. Kosów. W ramach tej propozycji autobusy będą poruszały się ul. Kosów w ramach nowego przebiegu w kierunku miejscowości Piasek, a następnie ul. Katowicką w kierunku Pszczyny.

Linia nr U/241005/5 – „C” Pszczyna – Ćwiklice przez Rudołtowie

Oznaczenie linii: C	
Pszczyna - Ćwiklice przez Rudołtowie	
Długość trasy w zależności od wariantu wynosi od 10,5 do 18 km	
Dworce i przystanki autobusowe	
Wariant C1	Wariant C2
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe	Pszczyna Szymanowskiego
Pszczyna Kopernika Plac Targowy	Pszczyna Żorska Park
Pszczyna Korfantego Szpital	Pszczyna Korfantego Szpital
Pszczyna Żorska Park	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Pszczyna Szymanowskiego	Pszczyna Katowicka Park
Pszczyna Staromiejska	Pszczyna Bieruńska Rondo
Pszczyna Stara Wieś Szkoła	Ćwiklice Kolonia
Pszczyna Doświadczalna	Ćwiklice Skrzyżowanie
Pszczyna Strzelecka	Rudołtowie I
Pszczyna Plebiscytowa	Rudołtowie OSP
Pszczyna Katowicka Szkoła	Rudołtowie RSP
Pszczyna Katowicka Rondo	Rudołtowie Dębina
Pszczyna Bieruńska Rondo	Rudołtowie Zawadzkiego Sklep
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe	Rudołtowie Zawadzkiego Las
Pszczyna Katowicka Park	Ćwiklice 11 Listopada I
Pszczyna Bieruńska Rondo	Rudołtowie Rudawki Las
Pszczyna Studzienicka	Rudołtowie Rudawki Posesja 23
Pszczyna Piaskowa	Ćwiklice 11 Listopada I
Pszczyna Polne Domy	Ćwiklice 11 Listopada I
	Ćwiklice 11 Listopada II
	Ćwiklice Podlesie

Linia relacji: Pszczyna – Ćwiklice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części gminy Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W zależności od wariantu trasa realizuje także zadanie komunikacji publicznej wewnątrz miasta Pszczyna. W przypadku linii C1 zaczyna ona swój przebieg z przystanku Centrum przesiadkowe ul. Sokoła a następnie obok szpitala, ul. Żorską, Szymanowskiego, Doświadczalną zapewniając obsługę mieszkańców północnej części Pszczyny zamieszkałych w pobliżu ulic: Katowickiej, Plebiscytowej oraz Strzeleckiej.

W przypadku wariantu C2 linia rozpoczyna swój bieg z przystanku Pszczyna Szymanowskiego lub centrum przesiadkowego (w zależności od wariantu) by następnie

przebiegać w kierunku wschodnim drogą wojewódzką 933 (ul. Męczenników Oświęcimskich) w kierunku sołectwa Ćwiklice. Ćwiklicach trasa biegnie ulicą Zawadzkiego w kierunku Rudołtowic. W Rudołtowicach linie biegnie wzdłuż głównej ulicy Zawadzkiego do drogi wojewódzkiej 933. Dopuszcza się aby na niektórych kursach autobusy po wyjechaniu z ul. Zawadzkiego na drogę wojewódzką nr 933 wjechały na ul. Rudawki i następnie drogą tą wróciły z powrotem na ul. Zawadzkiego i jechały w kierunku przystanku Ćwiklice Podlesie. Taki wariant trasy pozwoli na obsługę dodatkowych przystanków: planowanego na ul. Rudawki i istniejącego na drodze wojewódzkiej ul. Męczenników Oświęcimskich przy skrzyżowaniu z ul. Zawadzkiego (*Rudołtowice skrzyżowanie*). Następnie trasa biegnie z powrotem do Ćwiklic, gdzie ulicami 11 Listopada oraz Kombatantów prowadzi do przysiółka Podlesie. Dopuszcza się aby autobusy na kursach powrotnych zamiast ulicą 11 Listopada jechały równoległą ul. Kombatantów i obsługiwały na tej ulicy planowany przystanek na ul. Kombatantów. Wtedy też autobus będzie mógł obsłużyć przystanek na drodze wojewódzkiej *Ćwiklice Skrzyżowanie* przed zjechaniem na ul. Zawadzkiego. Przedstawiony przebieg linii zapewnia właściwy dostęp do komunikacji publicznej mieszkańcom Ćwiklic oraz Rudołtowic zamieszkałym z dala od drogi wojewódzkiej 933.

Linia nr U/241005/7 – „D” Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek

Oznaczenie linii: D	
Pszczyna - Pszczyna przez Czarków, Piasek	
Długość trasy w zależności od wariantu wynosi od 17,3 do 19,9 km	
Dworce i przystanki autobusowe	
Wariant D1	Wariant D2
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Pszczyna Kopernika Plac Targowy	Pszczyna Plac Kopernika Targowy
Pszczyna Korfantego Szpital	Pszczyna Korfantego Szpital
Pszczyna Żorska Park	Pszczyna Żorska Park
Pszczyna Szymanowskiego	Pszczyna Szymanowskiego
Pszczyna Staromiejska	Pszczyna Chopina Park
Pszczyna Stara Wieś Szkoła	Pszczyna Katowicka Rondo
Pszczyna Zamel Batalionów Chłopskich	Pszczyna Korfantego Szpital
Czarków Obwodnica	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Czarków Kościół	Pszczyna Katowicka Park
Pszczyna Doświadczalna	Pszczyna Katowicka Rondo
Pszczyna Doświadczalna Instytut	Pszczyna Katowicka Szkoła
Pszczyna Doświadczalna Jesionowa	Piasek I
Czarków Doświadczalna	Piasek Szkoła
Czarków Kościół	Piasek PKP

Czarków Skrzyżowanie	Piasek Kochanowskiego
Piasek Las	Piasek Las
Piasek Kochanowskiego	Czarków Skrzyżowanie
Piasek PKP	Czarków Kościół
Piasek Szkoła	Czarków Doświadczalna
Piasek I	Pszczyna Doświadczalna Jesionowa
Pszczyna Katowicka Szkoła	Pszczyna Doświadczalna Instytut
Pszczyna Katowicka Rondo	Pszczyna Doświadczalna
Pszczyna Katowicka Park	Pszczyna Stara Wieś Szkoła
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe	Czarków Kościół
Pszczyna Kopernika Plac Targowy	Czarków Obwodnica
Pszczyna Korfantego Szpital	Pszczyna Zamel Batalionów Chłopskich
Pszczyna Chopina Park	Pszczyna Stara Wieś Szkoła
Pszczyna Szymanowskiego	Pszczyna Staromiejska
Pszczyna Żorska Park	Pszczyna Szymanowskiego
Pszczyna Korfantego Szpital	Pszczyna Żorska Park
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe	Pszczyna Korfantego Szpital
	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
	Pszczyna Chopina Park
	Pszczyna Katowicka Park
	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe

Linia relacji: Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Osiedla Stara Wieś oraz sołectw: Czarków i Piasek. Przebieg linii został dobrany w sposób optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji, to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii rozpoczyna się z centrum przesiadkowego przy ul. Sokoła. W przypadku wariantu D1 trasa prowadzi ul. Żorską, Doświadczalną w Pszczynie aż do Czarkowa, by następnie ul. Powstańców Śląskich oraz ul. Słowackiego w Czarkowie dojechać do Piasku. W Piasku linia ta przejeżdża obok stacji kolejowej a następnie na rondzie skręca w ul. Katowicką zmierzając do centrum Pszczyny. W przypadku wariantu D2 trasa linii rozpoczyna swój bieg podobnie jak wariant D1 z centrum przesiadkowego by następnie ulicami Żorską, Szymanowskiego, Chopina, Katowicką kierować się w kierunku miejscowości Piasek. Następnie na rondzie skręca w kierunku przystanku kolejowego „Piasek” i ulicami Słowackiego i Powstańców Śląskich w Czarkowie zmierzać w kierunku Pszczyny.

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

warianty, ich przebieg wskazują na przejazd okrężny w przeciwnych kierunkach, co zapewnia mieszkańcom wybór wariantu i dojazd nie tylko do samej Pszczyny, ale również z Czarkowa do Piasku i odwrotnie.

Linia nr U/241005/9 – „F” Pszczyna – Pszczyna przez Jankowice

Oznaczenie linii: F	
Pszczyna - Pszczyna przez Jankowice	
Długość trasy w zależności od wariantu wynosi od 17,8 do 18,6 km	
Dworce i przystanki autobusowe	
Wariant F1	Wariant F2
Jankowice Złote Łany Grobla	Jankowice Złote Łany Grobla
Jankowice Złote Łany Krzyż	Jankowice Złote Łany Krzyż
Jankowice Złote Łany/Akacyjowa	Jankowice Złote Łany/Akacyjowa
Jankowice Złote Łany PATENTUS	Jankowice Złote Łany PATENTUS
Jankowice Złote Łany "MAZUR"	Jankowice Złote Łany "MAZUR"
Pszczyna Hallera (Pukowca)	Pszczyna Hallera (Pukowca)
Pszczyna Słowackiego	Pszczyna Bieruńska Rondo
Pszczyna Krasińskiego	Pszczyna Chopina Park
Pszczyna Mickiewicza	Pszczyna Szymanowskiego
Pszczyna Morcinka	Pszczyna Żorska Park
Pszczyna Bielska Wiadukt	Pszczyna Korfantego Szpital
Pszczyna Brodatego	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Pszczyna Skłodowskiej - Curie LIDL	Pszczyna Katowicka Park
Pszczyna Srebrna	Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe
Pszczyna Zdrojowa	Pszczyna Kopernika Plac Targowy
Pszczyna Korfantego Szpital	Pszczyna Kopernika
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe	Pszczyna Szelowiec Apteka
Pszczyna Katowicka Park	Pszczyna Szelowiec Bloki
Pszczyna Bieruńska Rondo	Pszczyna Srebrna
Pszczyna Kopernika Plac Targowy	Pszczyna Skłodowskiej - Curie LIDL
Pszczyna Kopernika	Pszczyna Brodatego
Pszczyna Żorska Park	Pszczyna Bielska Wiadukt
Pszczyna Szymanowskiego	Pszczyna Morcinka
Pszczyna Chopina Park	Pszczyna Mickiewicza
Pszczyna Bieruńska Rondo	Pszczyna Krasińskiego
Pszczyna Hallera (Pukowca)	Pszczyna Słowackiego
Pszczyna Złoty Kłos	Pszczyna Hallera (Pukowca)
Jankowice Złote Łany "MAZUR"	Pszczyna Złoty Kłos
Jankowice Złote Łany PATENTUS	Jankowice Złote Łany "MAZUR"
Jankowice Złote Łany/Akacyjowa	Jankowice Złote Łany PATENTUS
Jankowice Złote Łany Krzyż	Jankowice Złote Łany/Akacyjowa
Jankowice Złote Łany Grobla	Jankowice Złote Łany Krzyż
	Jankowice Złote Łany Grobla

Pszczyna Chopina Park
Pszczyna Katowicka Park
Pszczyna Sokoła - Centrum Przesiadkowe

Proponowana linia komunikacyjna ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców osiedli miasta Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia jakim jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych mających siedziby na terenie miasta Pszczyna, głównie w Śródmieściu. Trasa przede wszystkim realizuje zadanie komunikacji publicznej wewnątrz miasta Pszczyna. Trasa linii F1 rozpoczyna swój bieg przy ulicy Złote Łany przy połączeniu z ul. Przyśniczą w Jankowicach. Następnie ulicami Złote Łany oraz Generała Hallera (Os. Podstarzyniec) i Katowicką. W dalszej części linia ta obsługuje osiedla zlokalizowane po wschodniej stronie DK1 tj. ul. Słowackiego, Krasieńskiego, Mickiewicza, Morcinka, a pokonując skrzyżowanie z DK1 przebiega ul. Bielską w kierunku osiedla Piastów. Linia F2 natomiast jest obsługiwana w odwrotnej kolejności co linia F1, choć podobnie do niej zaczyna swój przebieg w Jankowicach. Dodatkowo warianty kursów w dni nauki szkolnej przewidują także przebieg trasy ulicami Chopina, Szymanowskiego oraz Żorską – dojazd do Zespołu Szkół przy ulicy Szymanowskiego. Z ulicy Sokoła trasa prowadzi ulicą Kopernika w kierunku ulicy Sznelowiec przez teren o niskim skomunikowaniu transportem publicznym. Jest to istotne dla starszych mieszkańców gminy, ponieważ zapewnia im dojazd do urzędów, przychodni oraz marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części trasa obejmuje swym zasięgiem Osiedle Kolonia Jasna, Osiedle Daszyńskiego, Osiedle Podstarzyniec i kończy swój bieg w Jankowicach przy ul. Przyśniczej.

3.2. Transport kolejowy

Historia kolei w Pszczynie i okolicy sięga XIX wieku. Stacja powstała 15 listopada 1868 na odcinku Tychy – Czechowic-Dziedzice w ramach niemieckiej Kolei Prawego Brzegu Odry. W 1870 roku oddano do użytku linię kolejową z Warszawy do Wiednia. W związku z rozbudową sieci kolejowej i otwarciem do użytku nowej linii kolejowej z Rybnika do Pszczyny stacja w dniu 21 listopada 1938 stacja stała się węzłową. Budynek dworca kolejowego powstał w 1890 roku.

Połączenia kolejowe w komunikacji publicznej na obszarze gminy Pszczyna są dostępne w następujących miejscowościach:

- Miasto Pszczyna – dworzec kolejowy (nazwa: Pszczyna)
- m. Czarków – przystanek kolejowy (nazwa: Pszczyna – Czarków)
- m. Piasek – przystanek kolejowy (nazwa: Piasek)

Obecny układ torowy obejmuje:

- 1) linia kolejowa nr 139 Katowice – Zwardoń gr. państwa – zelektryfikowana linia kolejowa, dwutorowa między Katowicami i Bielsko-Białą,
- 2) linia kolejowa nr 148 Pszczyna – Rybnik – jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa.

Obsługę kolejową o charakterze regionalnym realizuje dwóch przewoźników:

1) Koleje Śląskie obsługujące dwie trasy komunikacyjne:

- S5 Katowice – Zwardoń przez Pszczynę.
- S6 Katowice – Wisła Głębce przez Pszczynę.

Połączenia dalekobieżne realizują:

1) PKP Intercity – kategorie: Twoje Linie Kolejowe (TLK) oraz Express Intercity (EIC) – spółka ta zapewnia połączenia Pszczyny z m.in. Bydgoszczą, Częstochową, Gdańskiem, Gdynią, Helem, Katowicami, Kołobrzegiem, Łodzią, Olsztynem, Szczecinem, Toruniem, Warszawą, Wrocławiem, Zieloną Górą,

Ponadto Pszczyna jest objęte przez spółkę PKP Intercity siecią połączeń realizowanych taborem Pendolino, w ramach kategorii Express Intercity Premium.

3.4. Transport lotniczy

Gmina Pszczyna położona jest w stosunkowo niewielkiej odległości od następujących portów lotniczych:

- 1) Katowice-Pyrzowice (76 km),
- 2) Kraków-Balice (90 km),
- 3) Ostrava-Mošnov (95 km).

W pobliżu gminy Pszczyna, znajduje się niestanowiące elementu publicznego transportu zbiorowego, lotnisko sportowe Aeroklubu Bielsko-Bialskiego (25 km) oraz lotnisko w Kaniowie gm. Bestwina (10 km)

3.5. Tabor wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym

Jednym z aspektów wpływających na jakość usług przewozowych jest niewątpliwie stan techniczny pojazdów obsługujących sieć komunikacyjną. Na komfort podróżowania wpływa również stopień zatłoczenia środków transportu.

Pod względem wielkościowo-pojemnościowym autobusy można podzielić na cztery kategorie.

- Mini – małe
- Midi – średnie
- Maxi – duże
- Mega – bardzo duże

Komunikację publiczną na zlecenie Gminy Pszczyna realizuje 10 autobusów, z czego 1 autobus to pojazd typu Midi: Mercedes-Benz Sprinter oraz 9 pojazdów typu Maxi: BMC Procity 12.



Powyższe dane przedstawiają informacje w zakresie ilości posiadanego taboru z podziałem na jego wielkość, jednak nie bez znaczenia jest również jego wiek. Starsze autobusy mogą mieć starsze systemy bezpieczeństwa i technologie. Nowoczesne autobusy są zazwyczaj wyposażone w zaawansowane systemy bezpieczeństwa, takie jak ABS (system zapobiegający blokowaniu się kół), ESP (elektroniczny program stabilizacji), poduszki powietrzne i inne, co może wpływać na ogólne bezpieczeństwo podróżnych. Nowoczesne autobusy są również bardziej efektywne pod względem zużycia paliwa, co przekłada się na mniejsze koszty eksploatacji. Dodatkowo nowe autobusy są zazwyczaj projektowane z myślą o dostępności dla osób niepełnosprawnych, co może oznaczać łatwiejsze wejście i wyjście, windy dla osób na wózkach inwalidzkich itp. Oferują również zdecydowanie wyższy komfort podróży dzięki lepszym systemom zawieszenia, klimatyzacji, systemom informacji pasażerskiej. Nie bez znaczenia jest również wpływ autobusów na wizerunek przedsiębiorstwa transportowego, jak również organizatora, co może być istotne z perspektywy marketingowej.

Gmina Pszczyna mając na uwadze powyższe, wysoko określiła poziom jakości jaki ma być oferowany w ramach gminnych przewozów pasażerskich, zatem obecnie wszystkie pojazdy zostały wyprodukowane w 2019 roku, co powoduje, że ich średni wiek w roku bieżącym (tj. 2025) wynosi 6 lat.



4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Pszczyña



Generatory ruchu to miejsca oraz instytucje stanowiące cel podróży większej liczby osób.

Wśród nich można wyróżnić m.in.

- 1) osiedla mieszkaniowe,
- 2) placówki oświatowe,
- 3) strefy inwestycyjne,
- 4) duże i średnie zakłady pracy,
- 5) obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne,
- 6) obiekty handlowo-usługowe,
- 7) instytucje publiczne,
- 8) inne generatory ruchu, takie jak placówki służby zdrowia czy cmentarze.

Generatory ruchu można podzielić na dwie kategorie. Pierwsza z nich to miejsca tworzące ruch cykliczny - w konkretnych dniach oraz godzinach. Należą do nich zakłady pracy oraz szkoły. Drugim rodzajem generatorów są obiekty wywołujące ruch nieregularny. Należą do nich instytucje użyteczności publicznej takie jak urzędy, przychodnie, szpitale, a także przejazdy związane z kulturą, sportem i rozrywką.

Aby sprostać stawianym coraz wyżej oczekiwaniom mieszkańców Gminy Pszczyna, a także w celu budowania sprawnego, bezpiecznego i nowoczesnego transportu publicznego, który będzie zachętą do korzystania z jego usług, powinno dążyć się do spełnienia poniższych postulatów:

Lp.	Postulat	Dodatkowe wyjaśnienia
1.	Punktualność	udział odjazdów opóźnionych do 5 min mniejszy niż 5%; udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min mniejszy niż 1%
2.	Niezawodność	realizacja rozkładów jazdy mierzona liczbą wykonanych kursów w granicy powyżej 95%
3.	Wygoda	przeciętny wiek taboru do 10 lat powyżej 50%; dodatkowe wyposażenie taboru zwiększające komfort i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja, pojazdy niskopodłogowe
4.	Dostępność	udział przystanków wyposażonych w wiaty nie mniejszy niż 40%;

5.	Regularność	dążenie do regularnych odjazdów w ramach każdej linii; stosowanie jako nadrzędnej wytycznej w konstrukcji rozkładów jazdy zasady utrzymania rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii
6.	Częstotliwość	częstotliwość na liniach głównych w ramach komunikacji podmiejskiej nie rzadziej niż co 60-70 minut, w weekendy odpowiednio mniej oraz drobna redukcja w okresie letnich ferii.
7.	Prędkość	dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej obecnie na poziomie średnio: 34 km/h, w komunikacji miejskiej wynosi ok 25 km/h
8.	Bezpośredniość połączeń	wprowadzenie istotnych połączeń bezpośrednich zgłaszanych przez mieszkańców
9.	Informacja	dynamiczna informacja w punktach przesiadkowych; informacja statyczna na przystankach; rozkład jazdy w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń oraz aplikacja mobilna; rozkłady jazdy dostępne w środkach komunikacji
10.	Koszt	utrzymanie stałych cen biletów oraz wprowadzanie długookresowych biletów o większej opłacalności. <u>(aktualnie w ramach gminnej komunikacji, której organizatorem jest Gmina Pszczyzna obowiązuje komunikacja bezpłatna)</u>

Tabela 4. Wykaz postulatów w komunikacji zbiorowej wraz z opisem.

Skuteczne planowanie i rozwój transportu zbiorowego wymaga systematycznej oceny aktualnych potrzeb przewozowych mieszkańców oraz prognozowania ich zmian w perspektywie najbliższych lat. W gminie Pszczyzna, która obejmuje miasto oraz liczne sołectwa), potrzeby przewozowe są silnie zróżnicowane i zależą od czynników demograficznych, urbanistycznych, ekonomicznych oraz infrastrukturalnych.

Poniżej przedstawiono kluczowe obszary generujące lub potencjalnie generujące ruch pasażerski, które powinny być podstawą przy projektowaniu siatki połączeń.

4.1. Placówki oświatowe

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych na terenie Gminy Pszczyna .

Miasto Pszczyna
Przedszkole nr 1 w Pszczynie
Przedszkole nr 2 im. Juliana Tuwima w Pszczynie
Przedszkole nr 4 w Pszczynie
Przedszkole nr 5 w Pszczynie
Przedszkole nr 6 z Oddziałami Specjalnymi im. Misia Puchatka w Pszczynie
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Ksiąząt Pszczyńskich w Pszczynie
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Jadwigi Śląskiej w Pszczynie
Szkoła Podstawowa nr 4 im. Józefa Pukowca w Pszczynie
Szkoła Podstawowa nr 6 im. ks. Jana Twardowskiego w Pszczynie
Zespół Szkół nr 1 w Pszczynie
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Pszczynie
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Pszczynie
Powiatowy Zespół Szkół nr 1 im. Generała Józefa Bema w Pszczynie
Powiatowy Zespół Szkół nr 2 im. Karola Miarki w Pszczynie
Zespół Szkół nr 3 Specjalnych im. Janusza Korczaka w Pszczynie
Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Pszczynie
Powiatowe Ognisko Pracy Pozaszkolnej w Pszczynie
I Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Pszczynie

Sołectwo Brzeźce
Szkoła Podstawowa w Brzeźcach
Sołectwo Czarków
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Czarkowie
Sołectwo Ćwiklice
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ćwiklicach
Sołectwo Jankowice
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Jankowicach
Sołectwo Łąka
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łące
Sołectwo Poręba
Szkoła Podstawowa w Porębie
Sołectwo Piasek
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Piasku
Sołectwo Rudoltowice
Szkoła Podstawowa im. Józefa Wieszki w Rudoltowicach
Sołectwo Studzienice
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Studzienicach
Sołectwo Studzionka
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Studzionce
Sołectwo Wisła Mała
Szkoła Podstawowa w Wiśle Małej

Sołectwo Wisła Wielka

Zespół Szkolno- Przedszkolny w Wiśle Wielkiej

Tabela 5. Placówki oświatowe na terenie Gminy Pszczyna.

Z uwagi na lokalizację szkół ponadpodstawowych na terenie Gminy Pszczyna, znaczna część młodzieży zmuszona jest dojeżdżać do placówek zlokalizowanych w Pszczynie. Zdecydowana większość uczniów będzie wykorzystywać komunikację publiczną, aby przemieszczać się na trasie dom - szkoła – dom.

4.2. Strefy inwestycyjne

Na obszarze Gminy Pszczyna dominują małe i średnie firmy, a ich usytuowanie jest rozproszone. Do głównych obszarów aktywności gospodarczej na terenie gminy Pszczyna możemy zaliczyć m.in.:

- **obszary przy DK1** - o strategicznym znaczeniu dla firm wymagających szybkiego dostępu do dróg krajowych,
- **tereny m.in. przy ul. Polne Domy, ul. Górnośląskiej, ul. Cieszyńskiej, czy też ul. Zielonej w Pszczynie** - gdzie zlokalizowane są firmy transportowe, logistyczne, budowlane, produkcyjne i centra dystrybucji,
- **mniejsze zakłady przemysłowe i usługowe** zlokalizowane w sołectwach gminy Pszczyna.

4.3. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Na terenie Gminy Pszczyna działają różne kluby sportowe, według danych GUS z 2024 zarejestrowanych było 31 klubów, wśród których można wymienić:

Klub	Dyscyplina główna	Lokalizacja
MKS Iskra Pszczyna	Piłka nożna, lekkoatletyka	Pszczyna

LKS Pszczyna	Lekkoatletyka	Pszczyna
LKS Znicz Jankowice	Piłka nożna	Jankowice
LKS Wisła Wielka	Piłka nożna, koszykówka	Wisła Wielka
LKS Wisła Mała	Piłka nożna	Wisła Mała
LKS Studzienice	Piłka nożna	Studzienice
LKS Brzeźce / Klub Sportowy Brzeźce	Piłka nożna	Brzeźce
LKS Rudoltowice-Ćwiklice	Piłka nożna	Rudoltowice-Ćwiklice
UMKS Ruły United	Piłka nożna (dziewczyny)	Pszczyna
LKS Łąka	Piłka nożna	Łąka
UKS Centrum Pszczyna	Siatkówka	Pszczyna
UKS Plesbad Pszczyna	Badminton	Pszczyna
MUKK / MUKS Pszczyna	Koszykówka	Pszczyna
UKS PCR, MG Sport Pływalnia	Pływanie	Pszczyna
LKK UKS Pszczyna (LKK)	Kolarstwo	Pszczyna / Studzionka

UKS Avatar	Kolarstwo	Kobielice/Suszec
Śląskie Centrum Tenisa	Tenis ziemny	Pszczyna
Greg Team – Klub Tenisowo-Narciarski	Tenis ziemny, narciarstwo alpejskie	Pszczyna
UKTS Diablak	Wspinaczka / turystyka	Pszczyna
Pszczyńskie Szachy	Szachy	Pszczyna
Kurkowe Bractwo Strzeleckie	Strzelectwo sportowe	Pszczyna
Aktywna Pszczyna Runners Team	Biegi amatorskie / rekreacja	Studzienice / Pszczyna

Tabela 6. Kluby sportowe na terenie Gminy Pszczyna.

Wśród obiektów sportowych na terenie gminy Pszczyna można wyróżnić:

Miasto Pszczyna
Stadion Miejski im. Jana Larysza
Boisko piłkarskie ze sztuczną nawierzchnią „Piast”
Boisko ATS Orły Mirosława K.
Hala sportowa i kompleks sportowy "Orlik" - POSiR Pszczyna
Hala sportowa i kompleks boisk sportowych "Orlik” MORiS Pszczyna
Kryta pływalnia przy SP nr 4 im. Józefa Pukowca
Korty tenisowe przy ul. Bratniej

Pszczyńskie Centrum Tenisa – korty tenisowe przy ul. Bieruńskiej
Pole golfowe „Golf Club”
Rekreacja konna „Mustang” i stajnie "Bogdanka" i "Schott" – ośrodki rekreacji konnej
Sołectwo Brzeźce
Boisko piłkarskie LKS Brzeźce
Sołectwo Czarków
Boisko piłkarskie LKS Czarków
Sołectwo Ćwiklice
Boisko piłkarskie MORiS Pszczyna
Sołectwo Jankowice
Boisko piłkarskie LKS Znicz
Kryta pływalnia przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym
Sołectwo Łąka
Stadion im. Czesława Czerwionki i boisko ze sztuczną nawierzchnią
Ośrodek Sportów Wodnych MORiS
Stajnia "Piechówka" i Stajnia „Standura” – ośrodki rekreacji konnej
Sołectwo Poręba
Boisko piłkarskie Poręba - MORiS
Sołectwo Piasek
Boisko piłkarskie KS Czarni - Piasek
Sołectwo Rudółtwice
Boisko piłkarskie LKS Rudółtwice-Ćwiklice
Sołectwo Studzienice
Boisko piłkarskie LKS Studzienice

Sołectwo Studzionka
Boisko piłkarskie LKS Studzionka
Kryta pływalnia przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym
Sołectwo Wisła Mała
Boisko piłkarskie przy Szkole Podstawowej w Wiśle Małej
Sołectwo Wisła Wielka
Boisko piłkarskie LKS Wisła Wielka
Port Żeglarski Wisła Wielka - MORiS
Ośrodek szkoleniowy Jachtklubu PTTK Pszczyna

Tabela 7. Obiekty sportowe na terenie Gminy Pszczyna.

Obiektami kulturalnymi na terenie Gminy Pszczyna są przede wszystkim Muzea, Pszczyńskie Centrum Kultury oraz Miejsko-Powiatowa Biblioteka Publiczna.

W roku 2025 na terenie gminy Pszczyna było 14 filii Miejsko-Powiatowej Biblioteki Publicznej:

1. **Filia nr 1** – ul. Zgrzebnioka 14, Pszczyna
2. **Filia nr 3** – ul. Bednorza 1, Pszczyna
3. **Filia nr 5** – ul. Staromiejska 43, Pszczyna
4. **Filia nr 6** – ul. Kazimierza Wielkiego 5, Pszczyna
5. **Filia Brzeźce** – ul. Ofiar Faszyzmu 10, Brzeźce
6. **Filia Czarków** – ul. Powstańców Śląskich 25a, Czarków
7. **Filia Ćwiklice** – ul. Zawadzkiego 15, Ćwiklice
8. **Filia Jankowice** – ul. Żubrów 36A, Jankowice
9. **Filia Łąka** – ul. Fitelberga 1, Łąka
10. **Filia Piasek** – ul. Katowicka 63, Piasek
11. **Filia Studzienice** – ul. Św. Jana Pawła II 93, Studzienice
12. **Filia Studzionka** – ul. Jordana 3A, Studzionka
13. **Filia Wisła Mała** – ul. Pawia 42, Wisła Mała
14. **Filia Wisła Wielka** -ul. Cieszyńska 23, Wisła Wielka

Pszczynskie Centrum Kultury (PCKUL) – placówka kultury gminnej w Pszczynie, z siedzibą przy ul. Jagiełły. Pełni funkcję głównej instytucji kulturalnej gminy, organizując koncerty, spektakle, warsztaty, wystawy i wydarzenia plenerowe. Do ośrodków kulturalnych należy zaliczyć:



Muzeum Zamkowe w Pszczynie – główna instytucja muzealna zlokalizowana w Zespole Zamkowo-Parkowym,

Pokazowa Zagroda Żubrów – część kompleksu parkowego przy ul. Żorskiej 5, z ekspozycją edukacyjną i możliwością obserwacji żubrów,

Skansen - Zagroda Wsi Pszczynskiej – muzeum etnograficzne przy ul. Parkowej 20 (Park Dworcowy) prezentujące tradycyjną architekturę wiejską regionu,

Muzeum Prasy Śląskiej im. Wojciecha Korfanteo – przy ul. Piastowskiej 26, ekspozycje związane z historią prasy oraz wystawą instrumentów muzycznych,

Muzeum Militarnych Dziejów Śląska – ul. Katowicka 1, wystawy poświęcone historii militarnej regionu.

Ponadto na terenie Gminy Pszczyna organizowane są wydarzenia cykliczne i imprezy kulturalne:

- Daisy Days,
- Koncert Wiedeński,
- Koncerty, wystawy i sztuki w Pszczynskim Centrum Kultury,
- Plenerowe wystawy tematyczne,
- Książęca Gra Miejska,
- Majówka Konna,
- Noc Spadających Gwiazd,
- Dni Pszczyny Festiwal
- Dożynki Gminne
- Jarmark Świąteczny

4.4. Obiekty handlowo-usługowe

Kolejną kategorię generatorów ruchu stanowią galerie handlowe i centra usługowe. Do większych obiektów handlowych, które znajdują się głównie na terenie Miasta Pszczyna, należą:

- Park Handlowy N-Park (ul. Bielska / Górnosłaska)
- Carrefour Market (ul. Bielska 24)
- Kaufland (ul. Broniewskiego 1a)
- Aldi (ul. Broniewskiego 1)
- Intermarché Supermarket (ul. Bielska 34a)
- Bricomarché Supermarket (budowlany) (ul. Bielska 34B)
- Stokrotka Market (ul. ks. Bednorza 1)
- Netto (ul. Kilińskiego 10)

4.5. Instytucje publiczne

Instytucje publiczne stanowią jedną z grup obiektów generujących ruch. W poniżej został zamieszczony wykaz głównych instytucji publicznych na terenie Gminy Pszczyna:

Instytucje samorządowe i administracyjne:

1. Urząd Miasta i Gminy Pszczyna (Rynek 2)
2. Starostwo Powiatowe w Pszczynie (ul. 3 Maja 10)
3. Urząd Skarbowy Pszczyna (ul. 3 Maja 4)
4. Urząd Stanu Cywilnego Pszczyna (Rynek 2)
5. Powiatowy Urząd Pracy Pszczyna (ul. Dworcowa 23)
6. ZUS Inspektorat Pszczyna (ul. Kopernika 22)
7. Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego (ul. Korfantego 6)
8. Powiatowy Inspektorat Weterynarii (ul. Hallera 7)
9. Powiatowy Zarząd Dróg (ul. T. Sygietyńskiego 20)
10. Archiwum Państwowe w Pszczynie (ul. Brama Wybrańców 1)

Organy wymiaru sprawiedliwości:

1. Sąd Rejonowy Pszczyna (ul. Bogedaina 14)
2. Prokuratura Rejonowa Pszczyna (ul. Stefana Batorego 10)

Służby mundurowe i ratunkowe:

1. Komenda Powiatowa Policji (ul. Bogedaina 18)
2. Komenda Powiatowa PSP (Straż Pożarna) (ul. Górnośląska 74)
3. Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe – stacja Pszczyna (ul. dr. Antesa 6)
4. Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego (Starostwo Powiatowe)

Instytucje komunalne i pomocy społecznej:

1. Administracja Zasobów Komunalnych w Pszczynie (Łąka, ul. Sznelowiec 12)
2. Miejski Zakład Zieleni (ul. Francuska 16)
3. Miejski Ośrodek Rekreacji i Sportu (MORiS) (ul. Basztowa)
4. Żłobek Miejski Pszczyna (ul. Kazimierza Wielkiego 5)
5. Ośrodek Pomocy Społecznej (ul. Kilińskiego 5a)
6. Pszczyński Ośrodek Rehabilitacyjno-Terapeutyczny (ul. dr Antesa 1)

Instytucje oświatowe i edukacyjne:

1. Pszczyński Zarząd Edukacji (ul. Zdrojowa 4)
2. Miejsko-Powiatowa Biblioteka Publiczna w Pszczynie (ul. Piastowska 1)
3. Pszczyńskie Centrum Kultury – instytucja kultury (ul. Jagiełły 1)

4.6. Inne generatory ruchu

Wśród generatorów ruchu można wyróżnić placówki służby zdrowia i domy opieki. Wśród nich znajdują się Szpital Powiatowy (jako główny ośrodek szpitalny), Stacje ratunkowe Pogotowia dwie lokalizacje, 6 przychodni POZ i podstawowej opieki zdrowotnej w Pszczynie, 4 ośrodki o charakterze specjalistycznym / rehabilitacyjnym, 1 placówka rehabilitacyjna dla dzieci i młodzieży w Rudołtowicach.

Lista placówek znajduje się poniżej:

1. Rejonowa Przychodnia Lekarska – Plac Dworcowy 1, Pszczyna

2. NZOZ SANUS Przychodnia Zdrowia – ul. Tadeusza Kościuszki 5, Pszczyna
3. Centrum Medyczne Symetria – ul. Partyzantów 21, Pszczyna
4. Centrum Gabinetów Specjalistycznych Janina Szafron-Michalik – ul. Kilińskiego 3A, Pszczyna
5. Centrum Medyczne MEDICA – ul. Słoneczna 4, Pszczyna
6. NZOZ Medices (Pszczynska Spółka Lekarska) – ul. Sokoła 2, Pszczyna
7. NZOZ (Panaceum) Przychodnia – ul. Dobrawy 7 (lub Batorego 28), Pszczyna
8. Przychodnia Ginekologiczno-Położnicza i Internistyczna – ul. Złocieni 10, Pszczyna
9. Specjalistyczny ZOZ „Hipokrates” (neurologia, okulistyka, psychologia) – ul. Zdrojowa 65, Pszczyna
10. Ośrodek Rehabilitacyjno-Terapeutyczny SPZOZ – ul. dr. Antesa 1, Pszczyna
11. Centrum Dializa – NZOZ przy ul. dr. Antesa 11, Pszczyna
12. Szpital Powiatowy „Joannitas” – ul. dr. W. Antesa 11, Pszczyna
13. Stacja Pogotowia Ratunkowego – ul. Bielska 44 i ul. dr. Antesa 6, Pszczyna
14. PZN Centrum Edukacyjno-Leczniczo-Rehabilitacyjne dla Dzieci i Młodzieży – Rudołtowiec, ul. Zawadzkiego 128

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych



Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej. Określenie zasad finansowania przewozów jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu publicznego realizowanego w ramach planu transportowego.

Realizując zatem obowiązki ustawowe, formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1. opłaty pobierane przez operatora lub organizatora w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. rekompensata przekazywana operatorowi z tytułu:
 - a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą natomiast w szczególności:

1. wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy Prawo przewozowe,
2. środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego,
3. środki z budżetu państwa, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, z wyłączeniem komunikacji miejskiej czy też środki pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
4. środki pozyskane z Unii Europejskiej,
5. środki z innych źródeł.

Kluczową rolę w organizacji publicznego transportu zbiorowego odgrywa właśnie jego finansowanie. Gmina Pszczyna jako organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej wzięła na siebie rolę gwaranta świadczenia tych usług. Obowiązki realizacji

przewozów wynikają z ustawy o samorządzie gminnym, jak również ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które nakładają na jednostki samorządu terytorialnego odpowiedzialność za zapewnienie dostępności usług przewozowych, zwłaszcza na obszarach o ograniczonej mobilności i poza dużymi ośrodkami miejskimi. Niestety w ślad za obowiązkami nie są przekazywane środki finansowe na ten cel, a rosnąca lista zadań nakładanych na samorządy powoduje, że podejście samorządów do odpowiedzialności z tego tytułu jest zróżnicowana.

Jednym z podstawowych narzędzi finansowania transportu zbiorowego przez samorządy są środki własne, pochodzące z budżetów gmin, powiatów lub województw. Środki te przeznaczane są na dopłaty do nierentownych linii, zakup taboru, modernizację przystanków i węzłów przesiadkowych, a także na wynagrodzenia dla operatorów transportowych w ramach zawartych umów o świadczenie usług publicznych.

Gmina Pszczyna jako organizator publicznego transportu zbiorowego podjęła decyzję dotyczącą wprowadzenia z dniem 1 lipca 2024 roku bezpłatnej komunikacji publicznej. Warto w tym miejscu wyjaśnić, że bezpłatna komunikacja publiczna nie oznacza darmowej komunikacji, ponieważ działalność w zakresie przewozów bez względu na formę jej powierzenia (na podstawie przetargu lub in-house podmiotowi własnemu) wiąże się z koniecznością pokrywania kosztów jej świadczenia.

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji publicznej to decyzja o charakterze strategicznym, która może znacząco poprawić mobilność mieszkańców, ograniczyć wykluczenie transportowe i przyczynić się do zmniejszenia ruchu samochodowego oraz emisji spalin. Jednocześnie wymaga ona świadomego i odpowiedzialnego podejścia ze strony władz gminy w zakresie planowania, optymalizacji kosztów oraz pozyskiwania zewnętrznych źródeł finansowania. Właśnie temu służy opracowanie odpowiednich dokumentów strategicznych oraz licznych analiz transportowych.

Punktem wyjścia powinna być rzetelna diagnoza obecnego systemu transportowego w gminie. Należy przeanalizować istniejącą siatkę połączeń, strukturę napelnienia pojazdów, koszty operacyjne oraz dane demograficzne i przestrzenne. Celem tego etapu jest wskazanie, które linie są kluczowe dla zapewnienia dostępności transportowej, a które generują niewspółmiernie wysokie koszty przy niskim poziomie wykorzystania. Taka analiza pozwala wskazać obszary wymagające optymalizacji i przygotować model nowej, bardziej efektywnej siatki połączeń.

Gmina powinna wyznaczyć priorytety i cele operacyjne. Strategia powinna zakładać zwiększenie liczby pasażerów, poprawę dostępności transportu oraz racjonalizację rozkładów jazdy, tak by komunikacja była atrakcyjna, ale i ekonomiczna. Konieczne jest jednocześnie rozpoczęcie działań związanych z ograniczaniem kosztów. Jednym z najbardziej efektywnych sposobów ich redukcji jest wprowadzenie elastycznych form transportu – np. autobusów na żądanie – na trasach o niskim natężeniu ruchu, a także skrócenie lub zmiana tras, które są nierentowne lub dublują się z innymi środkami komunikacji.

Kluczowym elementem strategii jest także nawiązanie współpracy z powiatem oraz gminami sąsiednimi. Poprzez utworzenie związku powiatowo-gminnego można wspólnie organizować połączenia obsługujące większe obszary i dzielić koszty ich funkcjonowania. W wielu przypadkach umożliwia to uruchomienie większej liczby linii bez zwiększania udziału własnych środków finansowych. Organizowanie linii o większym zasięgu pozwala nie tylko na skomunikowanie odleglejszych miejscowości ze sobą ale również pozwala na zaspokojenie wewnętrznych potrzeb komunikacyjnych (wewnątrzgminnych).

Tworzenie form współpracy w ramach związków powiatowo-gminnych otwiera również drogę do starania się o pozyskanie wsparcia ze źródeł zewnętrznych np. w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych lub dopłat do stosowania ulg ustawowych (nie dotyczy komunikacji bezpłatnej).

Równolegle warto ubiegać się o środki z Unii Europejskiej w ramach programów regionalnych i krajowych, które mogą wspierać zakup ekologicznego taboru, budowę infrastruktury przystankowej czy wdrażanie systemów informacji pasażerskiej.

Strategia powinna również przewidywać rozwój alternatywnych źródeł dochodu niezależnych od sprzedaży biletów szczególnie, że podjęte decyzje w ubiegłym roku pozbawiły gminę przychodów z tego tytułu. Gmina może zwiększyć wpływy dzięki reklamie w pojazdach i na przystankach, dzierżawie powierzchni usługowych w węzłach przesiadkowych oraz współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami w zakresie wspólnego finansowania połączeń np. do stref przemysłowych.

Nieodzownym elementem strategii jest także komunikacja z mieszkańcami. Informowanie o korzyściach z bezpłatnej komunikacji, prowadzenie kampanii edukacyjnych i promocja transportu publicznego są niezbędne, by osiągnąć zakładany efekt w postaci wzrostu liczby pasażerów, który z kolei przekłada się na lepszą efektywność kosztową całego systemu.

Zwieńczeniem strategii może być wprowadzenie programu pilotażowego – np. w wybranych rejonach gminy lub na najbardziej uczęszczanych trasach – który pozwoli

przetestować nowe rozwiązania i ocenić ich skutki finansowe i społeczne. Na podstawie wyników pilotażu możliwe będzie podjęcie świadomej decyzji o ewentualnym rozszerzeniu programu na całą gminę.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz narastające problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych skutków rosnącej presji motoryzacyjnej, która w coraz większym stopniu wpływa na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych. Nadmierna liczba pojazdów przyczynia się do wzrostu emisji gazów cieplarnianych, hałasu, degradacji przestrzeni publicznej oraz ograniczenia dostępności terenów dla pieszych i rowerzystów. Pogarsza to nie tylko warunki środowiskowe, ale również zdrowie i dobrostan mieszkańców.

W związku z tym celem współczesnej polityki transportowej jest dążenie do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Oznacza to konieczność osiągnięcia racjonalnego podziału środków transportu pomiędzy komunikację zbiorową a indywidualną, tak aby zwiększyć efektywność systemu oraz zmniejszyć jego negatywny wpływ na otoczenie. Kluczowe jest ograniczenie ruchu samochodowego, szczególnie w centrach miast i na obszarach o dużym natężeniu zabudowy, oraz promowanie rozwiązań alternatywnych – transportu publicznego, rowerowego i pieszego.

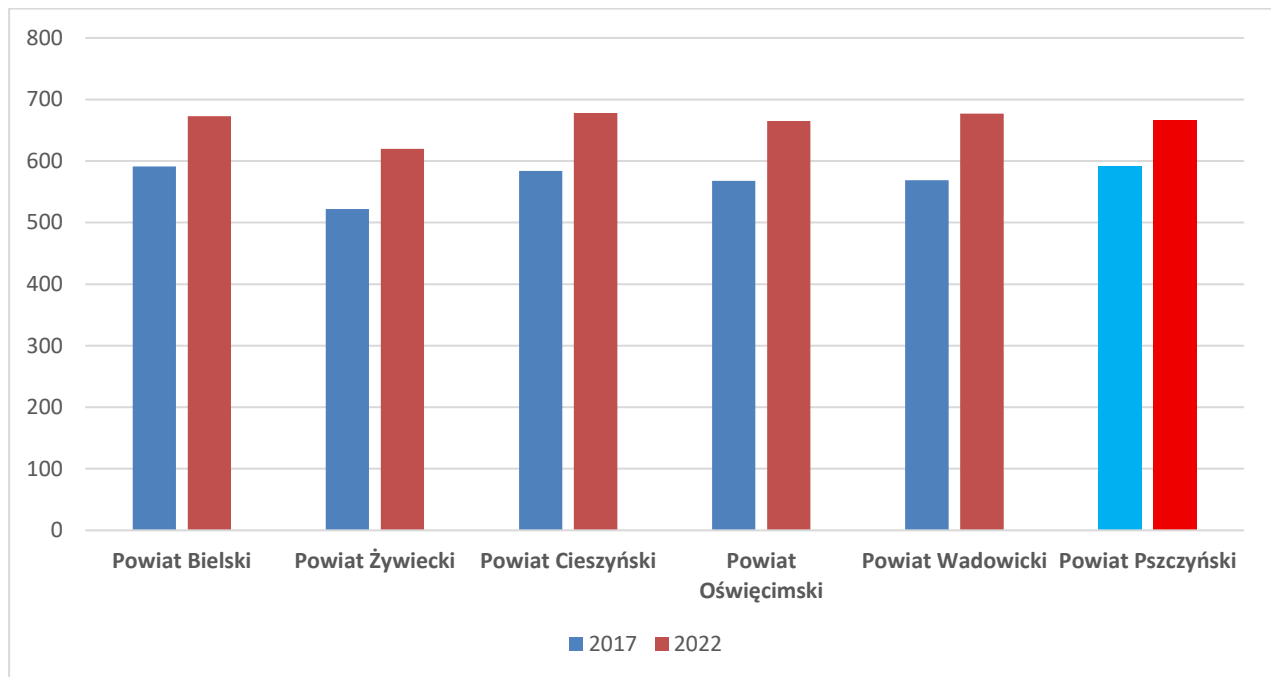
Obciążenie sieci drogowej zależy nie tylko od liczby pojazdów, ale również od częstotliwości ich użytkowania oraz stopnia ich napełnienia. W związku z tym jednym z priorytetów powinno być zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego, poprzez poprawę jego dostępności, niezawodności, komfortu i częstotliwości kursów. Tylko wtedy mieszkańcy będą skłonni ograniczyć korzystanie z prywatnych samochodów na rzecz bardziej ekologicznych i społecznie odpowiedzialnych form przemieszczania się.

W niniejszym rozdziale przedstawimy najważniejsze aspekty dotyczące preferencji wyboru różnych środków transportu, jak i również przedstawimy wyniki przeprowadzonej ankiety wśród mieszkańców Pszczyny.

6.1. Wskaźnik motoryzacji

Wzrost majątności społeczeństwa powoduje zmiany we wzorcach konsumpcji. Zamożniejsze społeczeństwo częściej kieruje się wygodą, niezawodnością czy czasem przejazdu. Pod tymi względami samochody osobowe dominują nad pozostałymi środkami transportu. Należy pamiętać, że są odpowiedzialne za powstawanie zanieczyszczeń, hałasu i odpadów, pochłaniają duże ilości energii. Zatłoczenie dróg samochodami osobowymi powoduje zwiększenie liczby wypadków. Niskie zadowolenie z komunikacji publicznej i wzrost dochodów są najmocniej skorelowane ze wzrostem ilości samochodów.

Poniżej zestawiono wartości współczynnika motoryzacji, który określa ilość samochodów na 1000 mieszkańców.



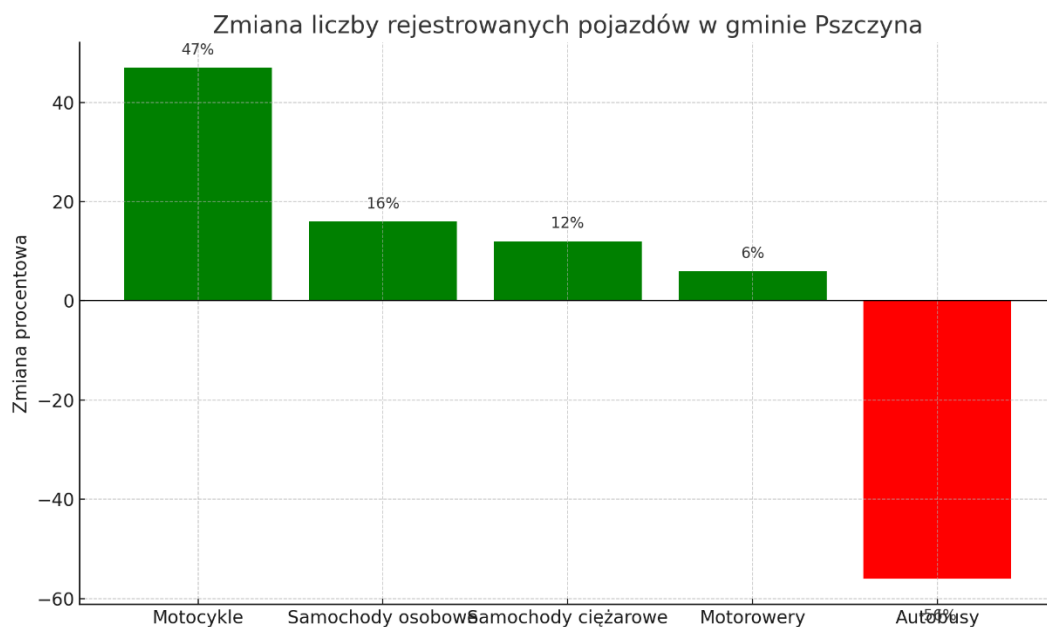
Wykres 7. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2017 i 2022 roku; źródło: GUS.

Dokonując bardziej szczegółowej analizy wskaźnika motoryzacji, należy sięgnąć do danych dotyczących poziomu motoryzacji w samej gminie Pszczyna. W tabeli poniżej zostały przedstawione dane dotyczące liczby zarejestrowanych pojazdów przypadająca na dzień 31 grudnia 2018 roku jak również na dzień 31 grudnia 2024 roku:

Lp.	Rodzaj pojazdu	Pszczyna			
		Na dzień 31.12.2018		Na dzień 31.12.2024	
		Sołectwa gm. Pszczyna	Pszczyna – obszar miasto	Sołectwa gm. Pszczyna	Pszczyna – obszar miasto
1.	Motorowery	1489	519	1564	560
2.	Motocykle	888	468	1249	753
3.	Samochody Osobowe	17575	9494	19147	12225
4.	Samochody ciężarowe	2456	1352	2698	1582
5.	Autobusy	34	68	18	28

Tabela 8. Porównanie liczby pojazdów wraz z podziałem w Gminie Pszczyna w roku 2018 i 2024, źródło: GUS

W gminie Pszczyna obserwuje się systematyczny wzrost liczby rejestrowanych pojazdów, z wyjątkiem autobusów, których liczba spadła o 56%. Największy przyrost odnotowano wśród motocykli (47%), a następnie samochodów osobowych (16%) i ciężarowych (12%). Najmniejszy wzrost dotyczył motorowerów (6%). Dane te wskazują na rosnącą popularność indywidualnych środków transportu, zwłaszcza jednośladów.



Wykres 8. Zmiana liczby rejestrowanych pojazdów w Gminie Pszczyna między rokiem 2018 a 2024, źródło: GUS.

Na podstawie przedstawionych danych widać wyraźny wzrost liczby pojazdów rejestrowanych w gminie Pszczyna, szczególnie wśród indywidualnych środków transportu, takich jak motocykle czy samochody osobowe. Jednocześnie zauważalny jest znaczny spadek liczby autobusów – aż o 56%, co może świadczyć o malejącym zainteresowaniu transportem publicznym.

Taka tendencja prowadzi do zwiększenia natężenia ruchu drogowego i może przyczyniać się do nasilającej się kongestii, a w konsekwencji także do pogorszenia jakości powietrza oraz komfortu życia mieszkańców. Dlatego konieczne jest podjęcie działań na rzecz rozwoju komunikacji publicznej – jej modernizacji, zwiększenia częstotliwości kursów oraz poprawy dostępności i atrakcyjności. Wzmocnienie transportu zbiorowego może skutecznie zachęcić mieszkańców do rezygnacji z prywatnych pojazdów, co przyczyni się do odciążenia infrastruktury drogowej i poprawy mobilności w gminie.

6.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Do zadań organizatora należy zmiana polityki sprzyjającej transportowi indywidualnemu na rzecz transportu zbiorowego. Zmiana polityki wymaga jednak wielu działań pod względem ekonomicznym i organizacyjnym.

Oprócz podstawowych kierunków zmian prowadzących do zwiększonego zapotrzebowania na usługę transportu zbiorowego, istnieje szereg innych działań, które mogą wpływać na podniesienie jakości komunikacji, a tym samym powodować wzrost liczby podróżnych w transporcie publicznym, do których zaliczyć możemy m.in.:

- Prosty układ linii komunikacyjnych,
- Bezpośrednie połączenia z najważniejszymi miejscami,
- Prosty i czytelny rozkład jazdy,
- Synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi w tym również z liniami innych przewoźników,
- Dopasowanie podaży do popytu poprzez unikanie przepełnień pojazdów,
- Dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków oraz przyjazna infrastruktura przystankowa,
- Czytelna i szeroka informacja pasażerska, w tym przy użyciu nowoczesnych rozwiązań informatycznych,

- Alternatywne formy sprzedaży biletów za pomocą karty bankomatowej, telefonu, zegarka,
- Nowoczesny tabor.

Gmina Pszczyna podejmuje realizację wszystkich powyższych zadań, dążąc do osiągnięcia „stanu równowagi”, w którym realizowana przez gminę komunikacja będzie na tyle atrakcyjna aby korzystało z niej coraz więcej pasażerów, stanowiąc tym samym „konkurencję” wobec transportu indywidualnego. Decyzją potwierdzającą powyższe, było wprowadzenie bezpłatnej komunikacji publicznej na terenie gminy.



Ponadto powinno rozpocząć się działania w kierunku integracji wszystkich rodzajów środków transportu zbiorowego przede wszystkim na linii Gmina Pszczyna – Powiat Pszczyński. Brak podjęcia tych działań postawi komunikację publiczną na mniej atrakcyjnej pozycji, gdzie znaczenie przewozów będzie coraz bardziej spadać, a z tym również potoki pasażerskie będą maleć, co przełoży się na wzrost kosztów



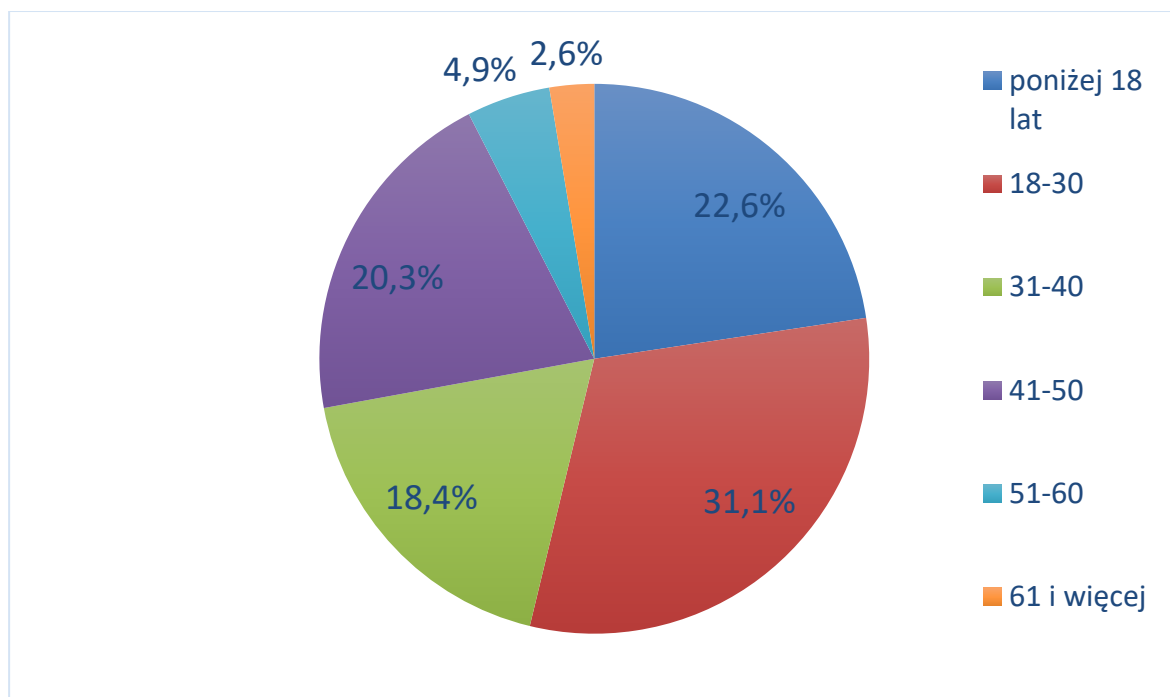
Gmina Pszczyna od samego początku podejmuje różne działania mające na celu zachęcenie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego, przede wszystkim poprawiając jakość świadczonych usług. Przykładem takim jest zawarcie umowy z przewoźnikiem, w której zawarto wysokie wymagania w zakresie taboru, którym będą obsługiwane przewozy.



6.3. Wyniki badań ankietowych

Opracowując aktualny plan transportowy wykorzystano dane dotyczące ankiety przeprowadzonej na przełomie czerwca i lipca 2025 roku, obejmującej gminę Pszczyna.

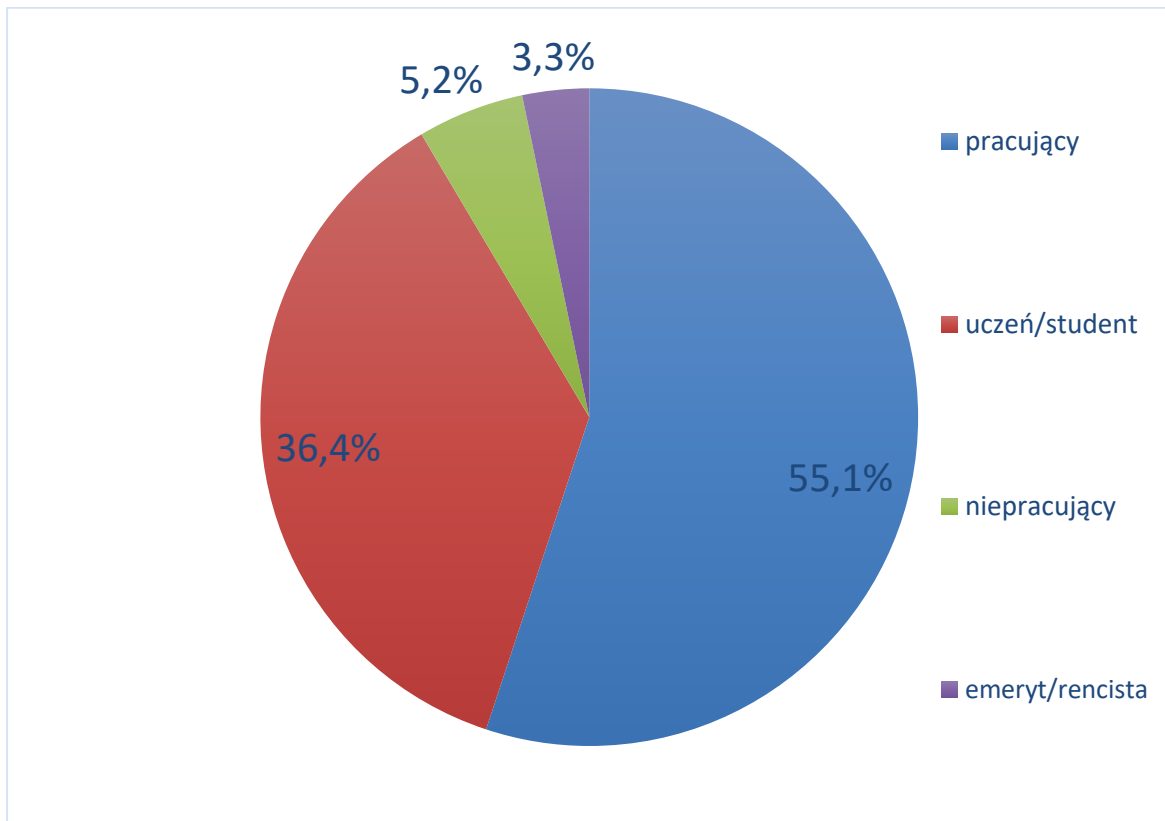
W metodzie posłużono się technikami badawczymi w postaci ankietowania indywidualnego oraz internetowego, natomiast instrumentami badawczymi były kwestionariusze ankiety i portal internetowy www.ankietaplus.pl. Badanie ankietowe skierowane zostało do osób, które w różnym stopniu korzystają z przejazdów autobusami komunikacji publicznej na terenie Pszczyny. Informacje na temat ankiety zostały zamieszczone na wiatach przystankowych, w pojazdach, centrum przesiadkowym przy ul. Sokoła w Pszczynie jak również na licznych profilach w mediach społecznościowych oraz lokalnych portalach informacyjnych. W przeprowadzonym badaniu ankietowym respondenci poproszeni zostali o udzielenie odpowiedzi na zróżnicowane pytania. W pierwszej kolejności zostali poproszeni o podanie wieku, co przedstawia poniższy wykres:



Wykres 9. Wyniki ankiety - wiek respondentów.

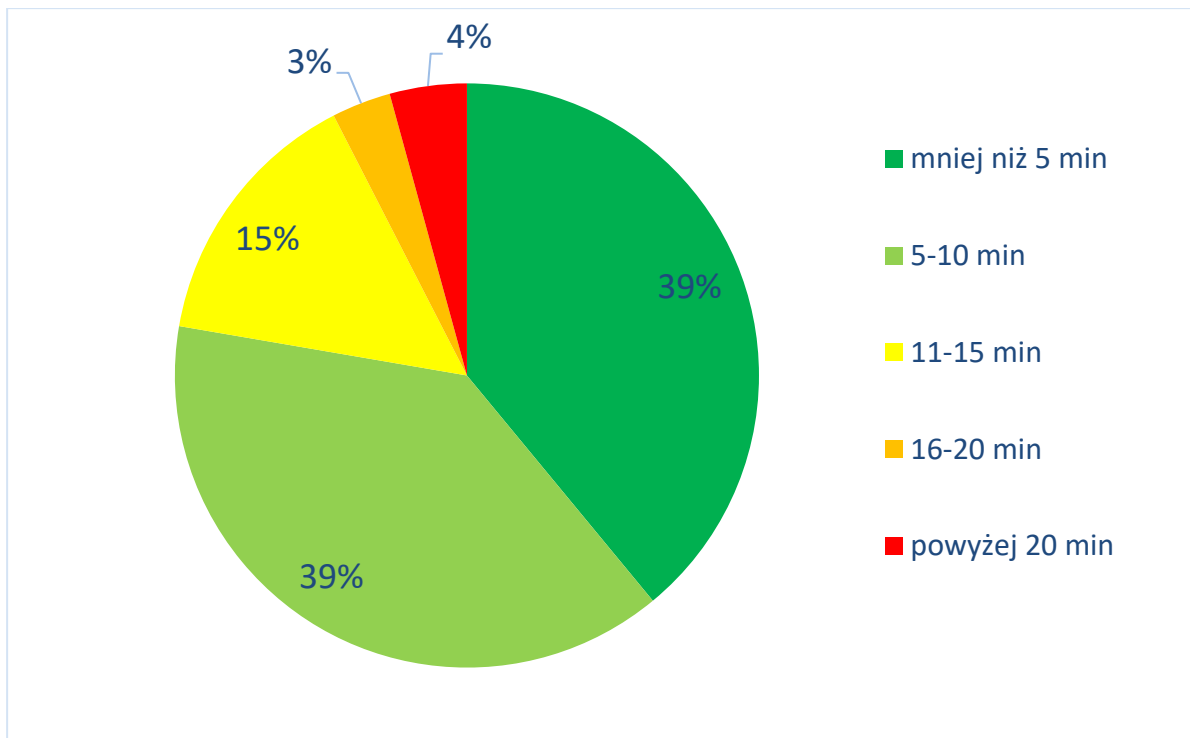
Jak widzimy najliczniejszą grupę stanowią osoby uczące się tj. poniżej 18 lat oraz w przedziale 18-30 – łącznie 53,7%.

W ramach kolejnego pytania, poprosiliśmy respondentów o wskazanie struktury społeczno-zawodowej. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby pracujące 55,1%, a zaraz za nimi osoby uczące się 36,4%.



Wykres 10. Wyniki ankiety - struktura społeczna respondentów.

Istotnym elementem publicznego transportu publicznego są przystanki komunikacyjne. W ramach kolejnego pytania poprosiliśmy o udzielenie odpowiedzi dotyczącej czasu dojścia z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku komunikacyjnego.

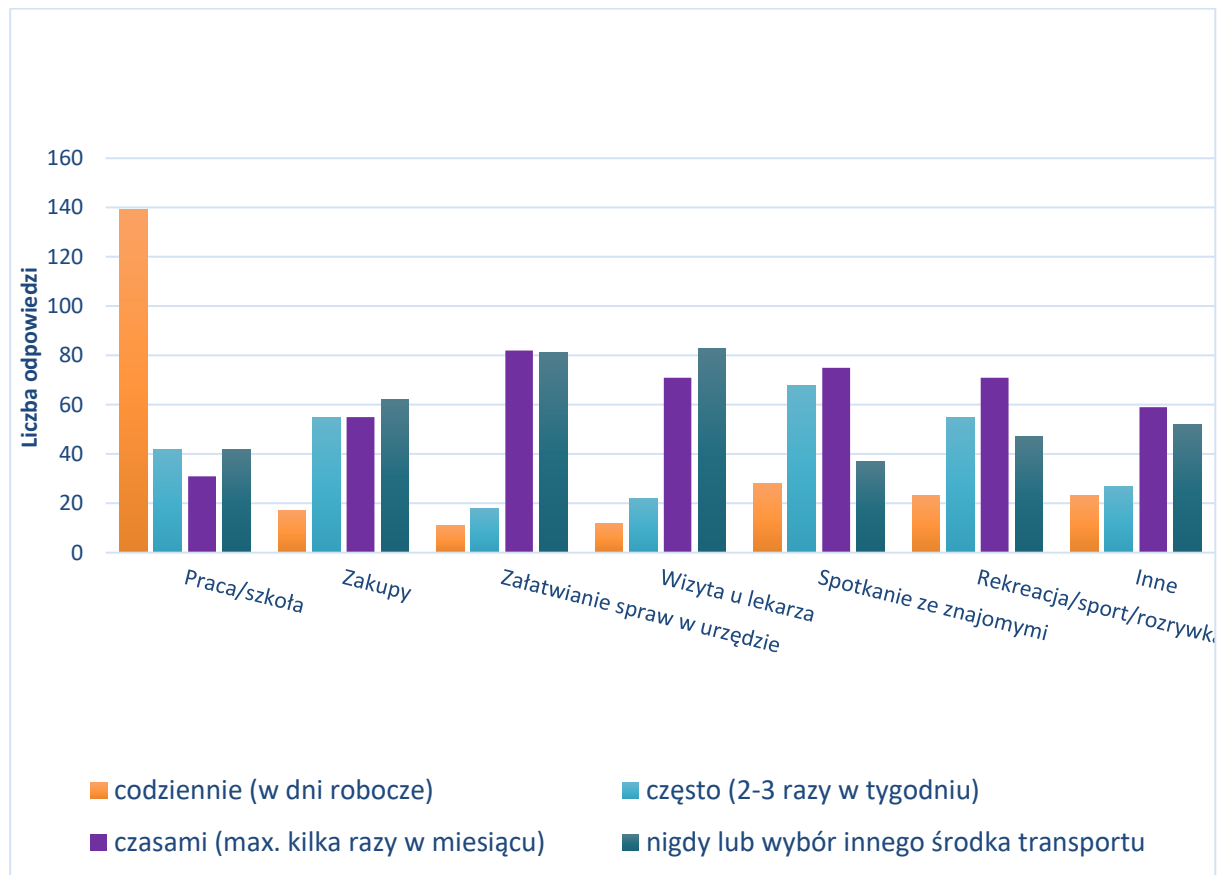


Wykres 11. Wyniki ankiety - czas dojścia na przystanek

Z analizy danych przedstawionych na wykresie wynika, że dostępność przestrzenna przystanków komunikacji publicznej w Gminie Pszczyzna jest na ogół dobra. Aż 78% mieszkańców deklaruje, że czas dojścia do najbliższego przystanku nie przekracza 10 minut, co należy uznać za bardzo pozytywny wynik w kontekście standardów dostępności transportu zbiorowego. 39% respondentów wskazuje, że najbliższy przystanek znajduje się w odległości do 5 minut pieszo, kolejne 39% ocenia ten czas na 5–10 minut. Obie te grupy stanowią łącznie zdecydowaną większość mieszkańców, co świadczy o gęstej i dobrze rozmieszczonej sieci przystanków na terenie gminy.

7% pasażerów wskazuje, że czas dojścia do najbliższego przystanku zajmuje 16 minut i więcej. Wyniki wskazują, że dla niewielkiej grupy mieszkańców – szczególnie w obszarach peryferyjnych lub słabiej zurbanizowanych – dostęp do komunikacji publicznej może być utrudniony i wymaga poprawy.

Kolejne pytanie dotyczyło wskazania „Charakteru podróży odbywanych Pszczyńską Komunikacją Gminną”.



Wykres 12. Wyniki ankiety - charakter podróży.

Wyniki przedstawione na wykresie ukazują zróżnicowaną strukturę celów podróży realizowanych przez mieszkańców Gminy Pszczyzna za pośrednictwem lokalnej komunikacji publicznej. Odpowiedzi zostały podzielone według częstotliwości podróży: od codziennych do nigdy nieodbywanych.

1. Praca / szkoła

Największa grupa podróży o charakterze codziennym (w dni robocze) dotyczy dojazdów do pracy lub szkoły – blisko 140 odpowiedzi. To wyraźnie wskazuje, że Pszczyńska Komunikacja Gminna pełni ważną rolę w zaspokajaniu podstawowych potrzeb dojazdowych mieszkańców.

Stosunkowo niski odsetek osób zaznaczył tę kategorię jako "nigdy", co dodatkowo podkreśla powszechność tego celu podróży.

2. Zakupy

Podróże w celu robienia zakupów są mniej regularne – większość respondentów zaznaczyła odpowiedzi „czasami” lub „często”, a tylko nieliczni robią to codziennie. Wskazuje to na umiarkowaną, ale istotną rolę komunikacji gminnej w codziennym funkcjonowaniu osób nieposiadających własnego transportu.

3. Załatwianie spraw w urzędzie

Tutaj dominują odpowiedzi „czasami” oraz „nigdy lub wybór innego środka transportu”. Podróże tego typu mają charakter okazjonalny, co jest naturalne – ale jednocześnie sugeruje potrzebę zapewnienia dogodnych połączeń w określonych godzinach, np. porannych lub okołopołudniowych.

4. Wizyta u lekarza

Zauważalna jest duża liczba odpowiedzi „czasami” i „nigdy”. Wskazuje to na potrzebę funkcjonowania połączeń umożliwiających dostęp do placówek zdrowia – szczególnie wśród osób starszych. Jednocześnie fakt, że wiele osób nie korzysta z komunikacji gminnej w tym celu, może świadczyć o niedostosowaniu tras lub godzin kursowania do potrzeb pacjentów.

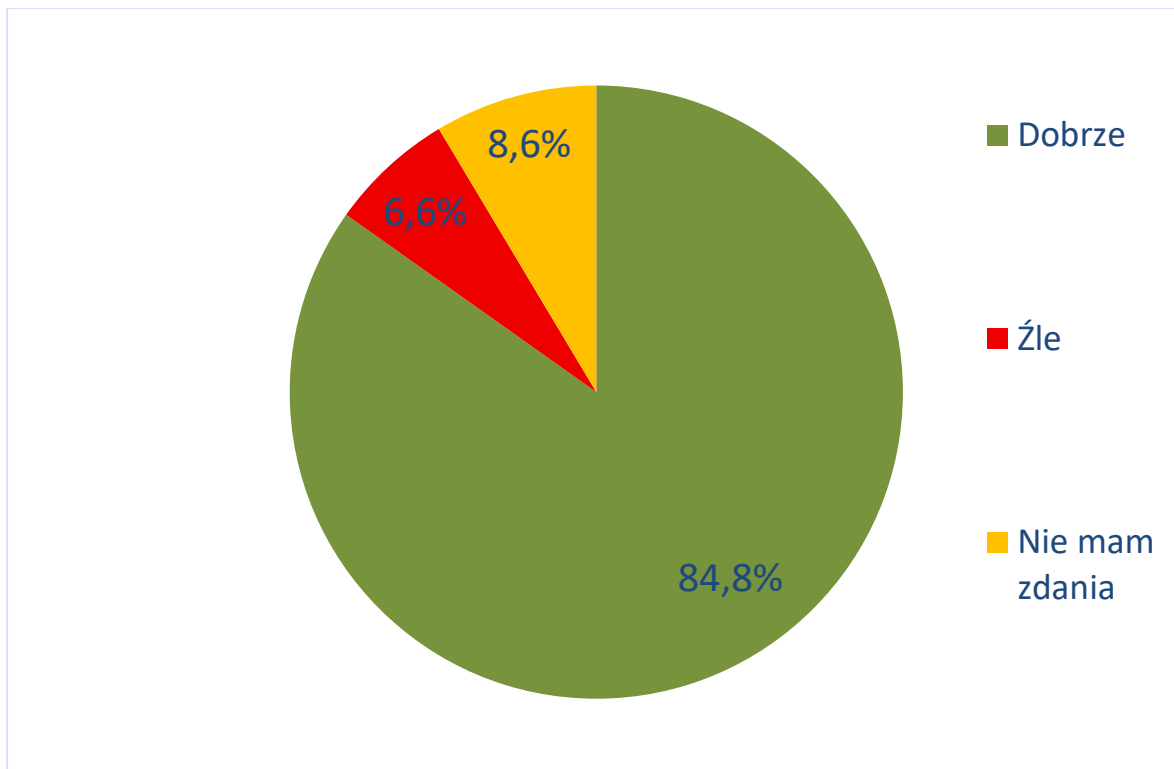
5. Spotkania towarzyskie, rekreacja, sport, rozrywka

Podróże o charakterze rekreacyjnym lub społecznym są realizowane głównie okazjonalnie („czasami” i „często”). Stosunkowo niska liczba podróży codziennych oraz duża liczba odpowiedzi „nigdy” sugerują, że transport publiczny nie jest głównym środkiem dotarcia do tych celów – prawdopodobnie ze względu na ograniczenia w kursowaniu w godzinach wieczornych, weekendy lub brak tras do obiektów rekreacyjnych.

6. Inne cele

W kategorii „inne” odpowiedzi rozkładają się równomiernie pomiędzy „czasami”, „często” i „nigdy”, co wskazuje na szeroki, ale nieregularny zakres dodatkowych zastosowań komunikacji publicznej – mogą to być np. dojazdy do instytucji kultury, wolontariat, pomoc rodzinie itd.

Pytanie piąte dotyczyło bezpłatnej komunikacji. Respondenci w ramach pytania „Jak oceniasz wprowadzenie bezpłatnej komunikacji gminnej” mogli wybrać spośród odpowiedzi – dobrze, źle, nie mam zdania. Oto odpowiedzi:



Wykres 13. Wyniki ankiety - ocena wprowadzenia bezpłatnej komunikacji.

Wyniki przedstawione na wykresie jednoznacznie wskazują na bardzo pozytywny odbiór wprowadzenia bezpłatnej komunikacji gminnej przez mieszkańców Gminy Pszczyna.

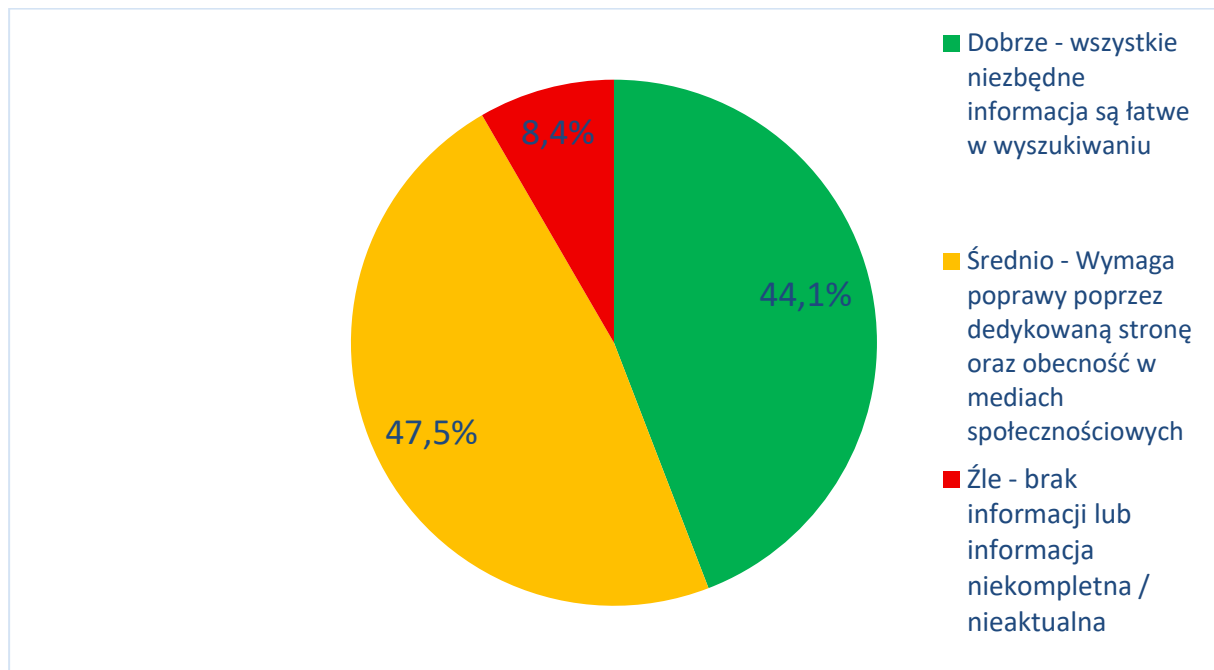
- 84,8% respondentów ocenia to rozwiązanie dobrze, co potwierdza szeroką akceptację i satysfakcję społeczną z wdrożonej polityki transportowej.
- 6,6% badanych wyraziło opinię, że ocenia to rozwiązanie źle,
- natomiast 8,6% osób nie miało zdania w tej sprawie.

Tak wysoki poziom pozytywnych ocen świadczy o tym, że bezpłatna komunikacja postrzegana jest przez mieszkańców jako realne ułatwienie w codziennym funkcjonowaniu, szczególnie w kontekście dojazdów do pracy, szkoły, lekarza czy innych codziennych obowiązków. Może to także świadczyć o odczuwalnych korzyściach finansowych oraz wzroście dostępności transportu, zwłaszcza dla osób niezmotoryzowanych: młodzieży, seniorów czy osób o niższych dochodach.

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji gminnej należy uznać za działanie skuteczne i społecznie pożądane.

Niski odsetek ocen negatywnych i neutralnych sugeruje, że ewentualne niedoskonałości systemu nie mają charakteru powszechnego i mogą wynikać z indywidualnych uwarunkowań (np. brak linii w danym rejonie).

Pytanie kolejne brzmiało: „Jak oceniasz dostęp do informacji pasażerskiej (rozkład jazdy w Internecie, informacja o objazdach i utrudnieniach, regulamin przewozów)”.



Wykres 14. Wyniki ankiety - ocena dostępu do informacji pasażerskiej.

Jak wskazują odpowiedzi, niemal połowa mieszkańców jest zadowolona z aktualnego systemu informacji pasażerskiej – 44,1% - czyli wszystkie niezbędne informacje są łatwe do znalezienia i dostępne w sposób przejrzysty. Jednak wśród kolejnych odpowiedzi największą grupę osób 47,5% respondentów stanowią osoby, które oceniły dostęp do informacji jako średni – wskazując na potrzebę poprawy poprzez stworzenie dedykowanej strony internetowej oraz zwiększoną obecność w mediach społecznościowych. Z kolei 8,4% mieszkańców oceniło system jako zły, wskazując na brak informacji lub dostępność niekompletnych lub nieaktualnych treści.

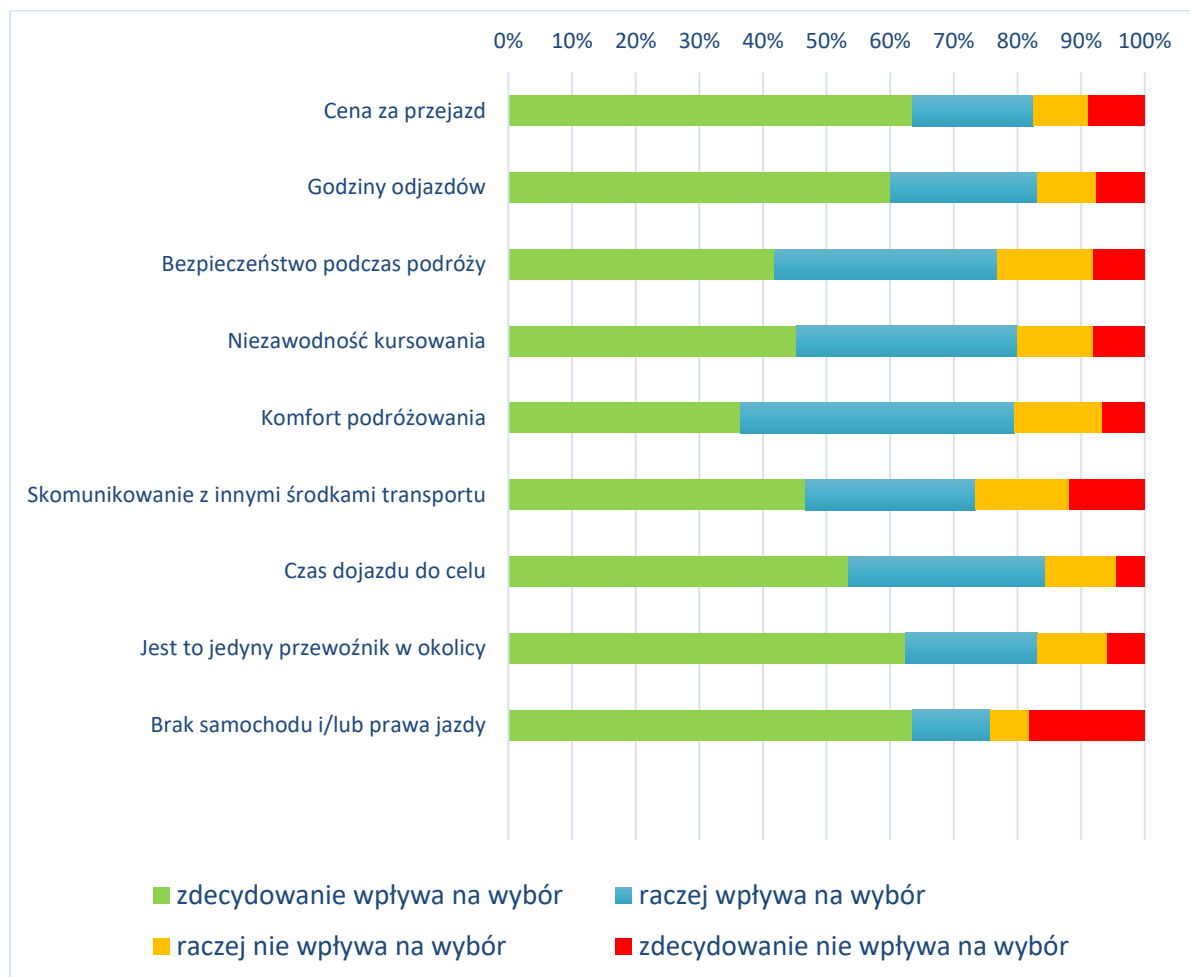
Choć niemal połowa mieszkańców jest zadowolona z aktualnego systemu informacji pasażerskiej, większość społeczeństwa (ponad 55%) dostrzega konieczność jego modernizacji i wzmocnienia. W szczególności dotyczy to:

- stworzenia intuicyjnej i przejrzystej strony internetowej poświęconej komunikacji gminnej,
- aktualizacji danych na bieżąco (np. informacje o opóźnieniach, objazdach, zmianach tras),
- regularnej obecności komunikatów w kanałach mediów społecznościowych.

Tylko niewielka część mieszkańców wskazała na poważne problemy w dostępie do informacji, co może oznaczać, że problemy te dotyczą głównie osób starszych lub mniej aktywnych cyfrowo.

Warto tym samym przy planowaniu działań w zakresie rozwoju systemu transportu zbiorowego uwzględnić potrzebę profesjonalizacji kanałów informacyjnych m.in. poprzez uruchomienie dedykowanego portalu komunikacyjnego, dostosowanego do urządzeń mobilnych, oraz aktywna komunikacja z pasażerami w mediach społecznościowych, co może istotnie poprawić jakość odbioru usług transportowych i zwiększyć zaufanie mieszkańców do komunikacji gminnej.

Kolejnym elementem, którego dotyczyła ankieta było poznanie czynników mających wpływ na wybór komunikacji, której organizatorem jest Gmina Pszczyna.



Wykres 15. Wyniki ankiety - czynniki wpływające na wybór komunikacji.

Na podstawie zebranych odpowiedzi zdecydowanie najistotniejszymi czynnikami determinującymi wybór komunikacji gminnej są:

- Cena za przejazd,
- Godziny odjazdów,
- Bezpieczeństwo podczas podróży,
- Niezawodność kursowania.

Wymienione czynniki zostały najczęściej wskazywane jako te, które zdecydowanie wpływają na wybór środka transportu. Szczególnie cena oraz rozkład jazdy mają największe znaczenie, co wskazuje na wysoką wrażliwość mieszkańców zarówno na koszty, jak i na funkcjonalność oraz dostępność połączeń.

Kolejną grupę stanowią czynniki o umiarkowanym wpływie:

- Komfort podróżowania,
- Skomunikowanie z innymi środkami transportu,
- Czas dojazdu do celu.

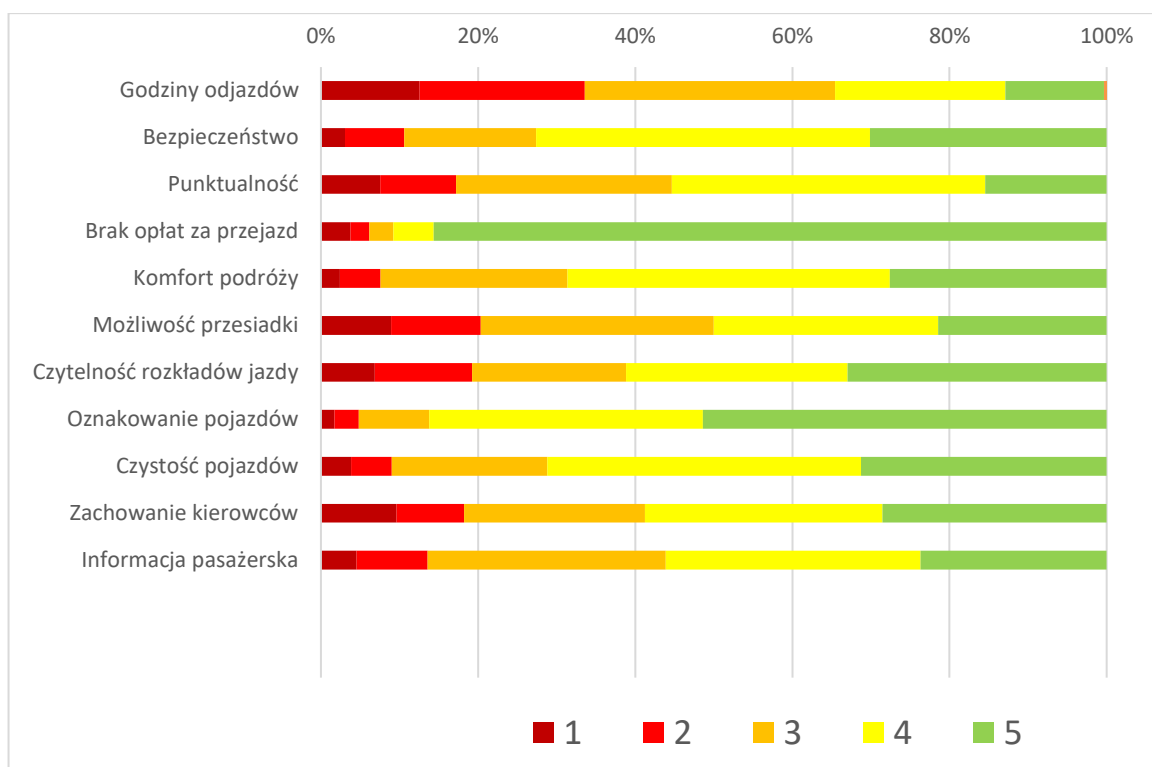
W tych przypadkach dominowały odpowiedzi wskazujące, że czynniki te raczej wpływają na wybór. Oznacza to, że są one ważne, jednak nie stanowią decydującego kryterium przy podejmowaniu decyzji o korzystaniu z komunikacji gminnej.

Najmniejsze znaczenie dla mieszkańców mają czynniki związane z brakiem alternatywy transportowej, takie jak:

- Brak samochodu i/lub prawa jazdy,
- Fakt, że dany przewoźnik jest jedynym dostępnym w okolicy.

W przypadku tych odpowiedzi widoczny był wyraźny udział kategorii „raczej nie wpływa” i „zdecydowanie nie wpływa”, co świadczy o tym, że mieszkańcy częściej wybierają komunikację gminną z własnej woli, kierując się jakością usług, a nie z konieczności.

W ramach kolejnego pytania poprosiliśmy respondentów o dokonanie oceny funkcjonowania Pszczyńskiej Komunikacji Gminnej (gdzie: 5-bardzo dobrze, 4-dobrze, 3 przeciętnie, 2-źle, 1-bardzo źle)



Wykres 16. Wyniki ankiety - ocena funkcjonowania PKG.

Wyniki badania pokazują, że najlepiej ocenianym elementem komunikacji gminnej jest brak opłat za przejazd. Bezpłatna komunikacja spotkała się z jednoznacznie pozytywnym odbiorem – większość mieszkańców oceniła ten element najwyższą notą. Świadczy to o dużej wartości, jaką mieszkańcy przypisują dostępności usług transportowych bez ponoszenia kosztów.

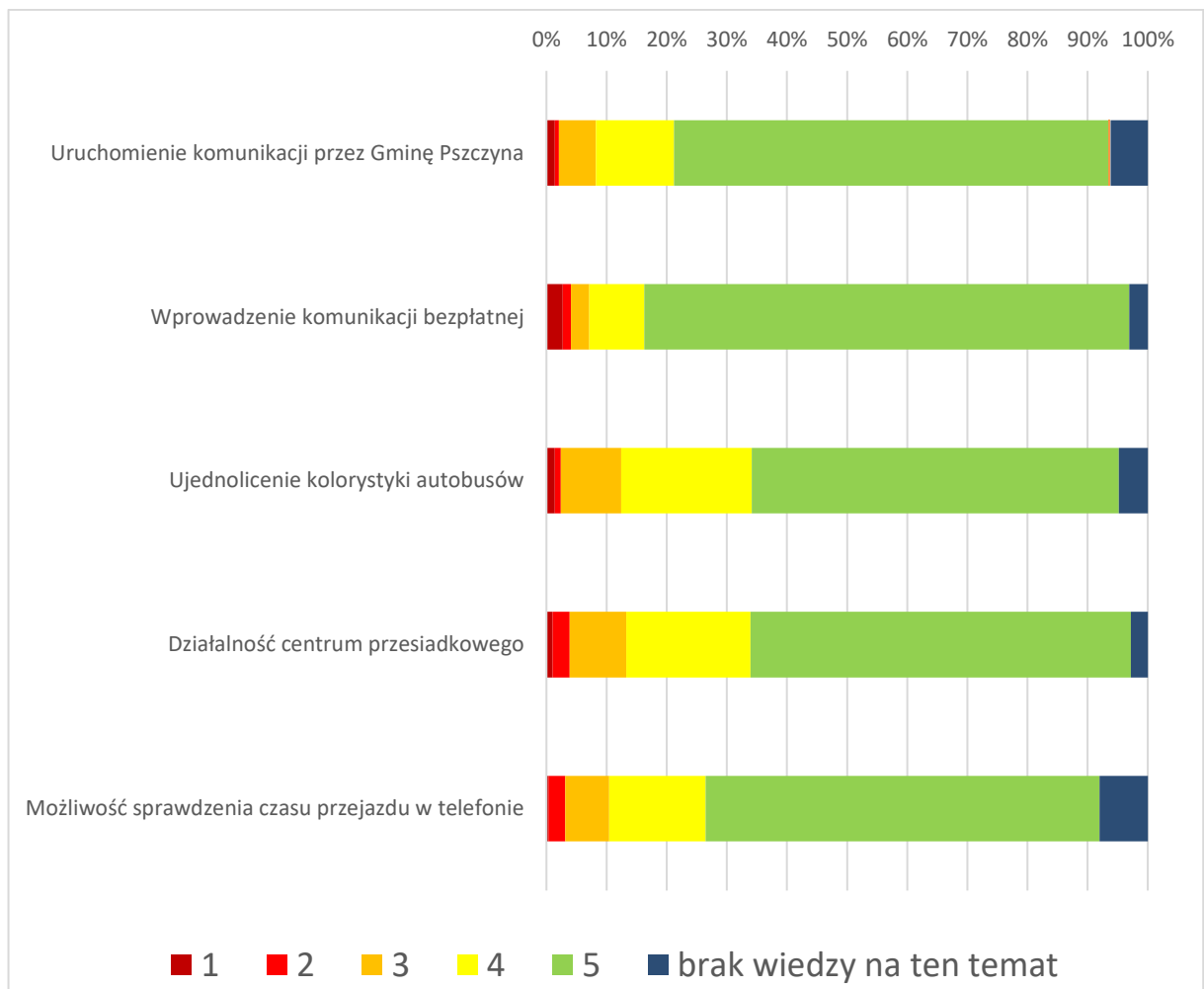
Wysoko ocenione zostały także takie cechy, jak godziny odjazdów, bezpieczeństwo w trakcie podróży oraz punktualność kursowania. Choć większość opinii na ich temat była pozytywna, pojawiły się również głosy krytyczne, szczególnie w odniesieniu do punktualności, co może sugerować występowanie opóźnień w niektórych przypadkach lub lokalizacjach.

Umiarkowane oceny uzyskały takie aspekty, jak komfort podróżowania, czytelność rozkładów jazdy, możliwość przesiadki, informacja pasażerska, a także zachowanie kierowców. Mieszkańcy często wystawiali im oceny „3” i „4”, co może oznaczać pewne braki w tych obszarach oraz oczekiwania co do dalszej poprawy jakości usług.

Z kolei najwięcej niskich ocen (1 i 2) odnotowano w odniesieniu do czytelności rozkładów jazdy, informacji pasażerskiej oraz możliwości przesiadki. Może to wskazywać na trudności pasażerów w planowaniu podróży, brak przejrzystych i dostępnych informacji o kursach, a także niewystarczającą integrację tras i połączeń przesiadkowych. Wśród gorzej ocenionych

aspektów znalazły się również zachowanie kierowców oraz czystość i oznakowanie pojazdów. Choć w tych obszarach przeważają oceny neutralne lub pozytywne, stosunkowo duża liczba negatywnych opinii wskazuje na konieczność ich bieżącego monitorowania i poprawy standardów.

Respondenci zostali poproszeni o ocenę wybranych zmian, jakie zostały wdrożone w systemie transportu publicznego w Gminie Pszczyna. Oceny przydzielano w skali od 1 (najgorzej) do 5 (najlepiej), z dodatkową możliwością zaznaczenia braku wiedzy na dany temat.



Wykres 17. Wyniki ankiety - ocena wybranych zmian.

Wyniki ukazują stopień akceptacji poszczególnych rozwiązań wśród mieszkańców oraz poziom ich świadomości dotyczącej zmian. Najlepiej oceniane zmiany:

- Uruchomienie komunikacji przez Gminę Pszczyna
- Wprowadzenie komunikacji bezpłatnej

Obie zmiany zostały bardzo wysoko ocenione przez mieszkańców – przeważająca większość respondentów przyznała im ocenę „5”. To potwierdza społeczne poparcie dla przejścia organizacji transportu przez gminę oraz dla decyzji o zniesieniu opłat za przejazd. Są to działania jednoznacznie pozytywnie odbierane przez społeczność lokalną.

Dobrze ocenione, ale mniej zauważalne zmiany:

- Ujednolicenie kolorystyki autobusów
- Działalność centrum przesiadkowego
- Możliwość sprawdzenia czasu przejazdu w telefonie

W tych obszarach również dominują oceny „4” i „5”, co świadczy o ogólnej aprobacie mieszkańców. Jednocześnie odsetek ocen neutralnych (3) oraz nieliczne oceny niskie („1” i „2”) mogą wskazywać na mniejszą rozpoznawalność lub umiarkowaną jakość wdrożenia tych rozwiązań.

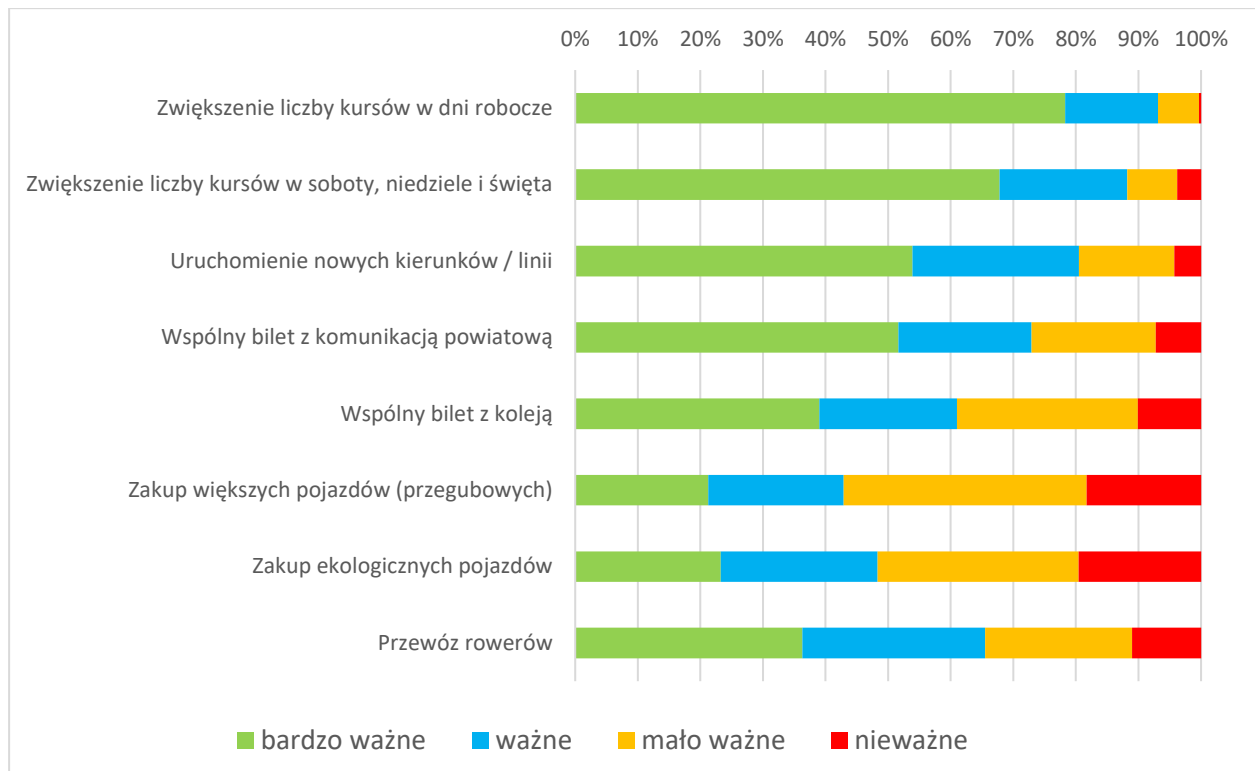
Warto zaznaczyć, że największe znaczenie w ocenie tych aspektów miała świadomość mieszkańców – np. możliwość sprawdzania czasu przejazdu w telefonie czy funkcjonowanie centrum przesiadkowego nie dla wszystkich były jednoznacznie rozpoznawalne, co może wynikać z niedostatecznej informacji lub braku codziennego kontaktu z tymi funkcjami.

We wszystkich pytaniach widoczny jest również niewielki odsetek osób deklarujących brak wiedzy na temat ocenianej zmiany (kolor granatowy). Najwięcej takich odpowiedzi dotyczyło:

- działalności centrum przesiadkowego,
- możliwości sprawdzenia czasu przejazdu przez telefon,
- oraz ujednolicenia kolorystyki autobusów.

Może to wskazywać na konieczność wzmocnienia działań informacyjnych, promujących nowe funkcjonalności i modernizacje w zakresie transportu zbiorowego.

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy Gminy Pszczyna zostali poproszeni o ocenę ważności potencjalnych działań usprawniających funkcjonowanie komunikacji publicznej. Propozycje oceniano w czterostopniowej skali: *bardzo ważne*, *ważne*, *mało ważne*, *nieważne*. Wyniki zaprezentowano na wykresie w układzie poziomym.



Wykres 18. Wyniki ankiety - ocena ważności działań usprawniających funkcjonowanie komunikacji.

Z odpowiedzi wynika, że najważniejsze dla mieszkańców działania to:

- Zwiększenie liczby kursów w dni robocze

Zdecydowana większość respondentów uznała to działanie za bardzo ważne. Świadczy to o wysokim zapotrzebowaniu na większą częstotliwość kursowania autobusów w godzinach szczytu oraz w czasie dojazdu do pracy, szkół i urzędów.

- Zwiększenie liczby kursów w soboty, niedziele i święta

To również jedna z najczęściej wskazywanych potrzeb – mieszkańcy oczekują poprawy dostępności transportu także poza dniami roboczymi, co ma kluczowe znaczenie dla osób starszych, młodzieży oraz rodzin korzystających z komunikacji w celach rekreacyjnych i towarzyskich.

- Uruchomienie nowych kierunków / linii

Mieszkańcy wyraźnie wskazują na potrzebę rozbudowy siatki połączeń – niemal połowa respondentów uznała to działanie za bardzo ważne, a kolejne kilkadziesiąt procent za ważne. Sugeruje to konieczność objęcia komunikacją obszarów dziś słabiej dostępnych.

Za umiarkowanie ważne zmiany uznano:

- Wspólny bilet z komunikacją powiatową oraz z koleją

Choć idea integracji biletowej jest dobrze oceniana, nie wszyscy mieszkańcy uznają ją za priorytet. Łącznie większość odpowiedzi mieści się w przedziale bardzo ważne i ważne, ale rosnący udział ocen mało ważne świadczy o tym, że nie każdy widzi bezpośrednie korzyści z tego rozwiązania — prawdopodobnie z powodu ograniczonego korzystania z innych środków transportu.

- Zakup większych pojazdów (przegubowych)

Tylko jedna czwarta mieszkańców uznała ten kierunek za bardzo ważny. Dla większości jest to kwestia drugorzędna, być może z powodu braku problemów z przepełnieniem pojazdów w codziennych kursach.

Najmniej istotne z punktu widzenia mieszkańców:

- Zakup ekologicznych pojazdów
- Przewóz rowerów

Oba działania spotkały się z największym udziałem ocen „mało ważne” i „nieważne”. Choć w skali krajowej dąży się do zielonej transformacji transportu, mieszkańcy Gminy Pszczyna traktują te zmiany jako mniej pilne. W przypadku przewozu rowerów możliwe jest też, że potrzeba taka dotyczy jedynie wąskiej grupy użytkowników.

7. Zasady organizacji rynku przewozów



Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. określa, że publiczny transport zbiorowy – to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- Organizator rozumiany jako właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem może być również utworzony przez lokalne jst. związek gmin, powiatów lub powiatowo-gminny,
- Operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którymi mogą być samorządowe zakłady budżetowe, a także przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, którzy zawarli z organizatorem publicznego transportu zbiorowego stosowną umowę,
- Przewoźnicy, przez których należy rozumieć przedsiębiorców uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozy,

Do zadań organizatora należy planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w tym w szczególności:

- Kształtowanie polityki transportowej i opracowanie planów w zakresie rozwoju transportu zbiorowego i jego promocji,
- Planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzenie postępowań zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług transportu zbiorowego,
- Badanie i analiza popytu i podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w transporcie zbiorowym,
- Opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego.

Jednostki samorządu terytorialnego na podstawie obowiązującego prawa mają możliwość kształtowania zasad organizacji rynku przewozów m.in. własną spółkę – jeśli taką posiadają, w ramach przeprowadzonego postępowania przetargowego lub pozostawić rynek przewozów zasadom konkurencji pomiędzy prywatnymi przewoźnikami, co nie jest prawnie, jak również społecznie właściwe.

Konkurencja na rynku publicznego transportu zbiorowego może w sprzyjających warunkach przyczynić się do poprawy efektywności świadczonych usług, podniesienia ich jakości oraz zwiększenia dostępności dla mieszkańców. Jednak doświadczenia wielu jednostek samorządu terytorialnego pokazują, że mechanizmy rynkowe nie zawsze funkcjonują optymalnie w tym sektorze.

W szczególności należy wskazać, że nadmierna rywalizacja pomiędzy przewoźnikami może prowadzić do pogorszenia standardu usług. Przykładem jest obniżanie cen biletów w ramach walki konkurencyjnej, co skutkuje spadkiem przychodów operatorów. Niższe przychody ograniczają możliwości inwestycyjne, w tym modernizację i odnowę taboru, co z kolei prowadzi do spadku komfortu i niezawodności przewozów. Tego rodzaju zjawiska są niepożądane z punktu widzenia długofalowego rozwoju lokalnego transportu publicznego.

W związku z tym zasadne staje się rozważenie alternatywnych modeli organizacji rynku. Jednym z nich jest powołanie przez jednostkę samorządu własnej spółki komunalnej, która mogłaby odpowiadać za realizację zadań transportowych. Należy jednak mieć świadomość, że tego typu rozwiązanie wiąże się z istotnymi nakładami finansowymi oraz koniecznością zapewnienia odpowiedniego zaplecza organizacyjno-technicznego.

Innym rozwiązaniem, które z powodzeniem funkcjonuje na terenie gminy Pszczyna, jest organizacja transportu zbiorowego w oparciu o tryb przetargowy. W takim modelu gmina zleca wykonywanie usług przewozowych operatorowi wyłonionemu w postępowaniu przetargowym, określając minimalny standard realizowanych przewozów – zarówno pod względem jakości taboru, jak i częstotliwości oraz dostępności kursów.

Warto również rozważyć utworzenie związku powiatowo-gminnego, który umożliwi wspólną organizację transportu zbiorowego z innymi samorządami. Taki model pozwala nie tylko na optymalizację kosztów, ale także na lepsze dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców całego obszaru funkcjonalnego. Współdzielenie kosztów i kompetencji organizatorskich sprzyja bardziej zrównoważonemu rozwojowi transportu publicznego, zwłaszcza w regionach o rozproszonej zabudowie i zróżnicowanym natężeniu ruchu pasażerskiego.

Wybór operatora:

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- a) ustawy Prawo zamówień publicznych,

- b) bezpośredniego zawarcia umowy,
- c) w ramach samorządowego zakładu budżetowego.

Gmina Pszczyna zastosowała mechanizm wyboru Operatora na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych, co w obecnych uwarunkowań jest działaniem właściwym.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien określać nie tylko rozwiązania w zakresie określenia liczby połączeń, ich przebiegu czy jakości taboru ale również rozwiązania w zakresie infrastruktury drogowej przystankowej, a kończąc na rozwiązaniach w zakresie bezpieczeństwa.

Na bazie wieloletnich doświadczeń w zakresie informacji przekazywanych przez pasażerów, jak również bazując na obowiązujących rozwiązaniach np. w podobnych samorządach, pożądaný standard usług przewozowych, powinien być realizowany w podziale na następujące kategorie:

- częstotliwość,
- punktualność,
- bezpośredniość,
- dostępność dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej,
- wygoda,
- bezpieczeństwo,
- informacja pasażerska,
- ochrona środowiska,
- infrastruktura przystankowa.

8.1. Częstotliwość

Duża częstotliwość kursów w transporcie publicznym ma kluczowe znaczenie dla jego atrakcyjności i efektywności. Regularne odjazdy o stałych porach umożliwiają łatwe zapamiętanie rozkładu jazdy i minimalizują czas oczekiwania, co zachęca mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej. Zwiększa to dostępność usług transportowych, poprawia punktualność i umożliwia lepsze skoordynowanie przesiadek. Warto zadbać, aby częstotliwość kursów dostosowana była do występujących w ciągu doby zmian popytu na przewozy lub też okresowych zmian (wakacje, okresy świąteczne itp.). Odpowiednia częstotliwość przyczynia się także do równomiernego rozkładu pasażerów, co poprawia komfort podróży i zwiększa przepustowość systemu.

8.2. Punktualność

Punktualność kursów jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o jakości transportu publicznego. Zapewnia przewidywalność podróży, co jest kluczowe dla pasażerów planujących dojazdy do pracy, szkoły czy na przesiadki. Brak opóźnień buduje zaufanie do systemu transportowego i zwiększa jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego. Dobra punktualność zmniejsza także stres i niezadowolenie użytkowników, wpływając pozytywnie na ogólny wizerunek komunikacji publicznej. Przyjmuje się, że kurs punktualny, to kurs który którego odchyłka względem rozkładu jazdy mieści się pomiędzy od 0 do 5 minut. Kursy powyżej 5 minut to kursy opóźnione. Poprawnie działający system publicznego transportu zbiorowego powinien wykazywać się w określonym czasie, najczęściej miesiąca punktualnością na poziomie co najmniej 90%.

8.3. Bezpośredniość

Bezpośredniość połączeń oraz sprawne przesiadki są kluczowymi elementami efektywnego systemu transportowego. Należy dążyć do zapewnienia dogodnych i szybkich przesiadek w węzłach komunikacyjnych, przy minimalizacji długości przejść pomiędzy peronami, punktami odprawy a parkingami typu Parkuj i Jedź (P+R). Modelowym przykładem integracji różnych środków transportu w gminie Pszczyna jest centrum przesiadkowe zlokalizowane w sąsiedztwie dworca kolejowego.

Istotne jest również wytyczanie bezpiecznych i czytelnych ciągów pieszych łączących poszczególne części węzła. Równolegle należy rozwijać ofertę połączeń bezpośrednich, zwłaszcza dla mieszkańców dużych osiedli, umożliwiając im szybki i wygodny dojazd do centrów miejscowości bez konieczności częstych przesiadek, jak również dojazd do największych zakładów pracy.

8.4. Dostępność dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej

Jednym z zadań stawianych publicznemu transportowi zbiorowemu jest zapewnienie możliwości przejazdów osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności

ruchowej. W związku z koniecznością likwidacji barier w infrastrukturze transportowej należy uwzględnić potrzeby osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób niewidzących, niesłyszących, a także rodziców z wózkami dziecięcymi. Miejscem docelowym podróży wyżej wymienionych osób bardzo często są instytucje publiczne oraz zakłady opieki zdrowotnej, dlatego na te miejsca należy zwrócić szczególną uwagę w organizacji infrastruktury przystankowej.

Oprócz infrastruktury przystankowej warto również zadbać o tabor autobusowy, który powinien być wyposażony w:

- wejścia dostosowane do użytkowania również przez osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej zdolności poruszania się – autobusy niskopodłogowe bez progów poprzecznych, wyposażone w tzw. „przyklęk” lub platformę umożliwiającą wjazd wózkami;
- miejsca przeznaczone dla wózka inwalidzkiego – odpowiednio oznakowane i wyposażone w pasy, poręcze, uchwyty umożliwiające bezpieczny przejazd;
- systemy informacji wizualnej adresowane do pasażerów niesłyszących i niedosłyszących (elektroniczne tablice kierunkowe instalowane na zewnątrz pojazdu oraz w jego wnętrzu);
- odpowiednią liczbę drzwi, a także odpowiednią ich szerokość i rozmieszczenie,
- systemy zapowiedzi głosowych skierowane do pasażerów;
- łatwo dostępne przyciski sygnalizujące.



Nie bez znaczenia jest również poziom wiedzy personelu obsługującego podróżnych. W tym zakresie wskazane są kompleksowe szkolenia uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych.



8.5. Wygoda

Komfort podróżowania stanowi jeden z kluczowych elementów jakości usług w ramach publicznego transportu zbiorowego. W celu jego zapewnienia nowo nabywane pojazdy muszą być obowiązkowo wyposażane w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, co znacząco wpływa na wygodę pasażerów w czasie podróży. Duży nacisk powinno się kłaść również na dbałość o czystość i estetykę pojazdów, co przekłada się na ogólne wrażenie z korzystania z transportu publicznego. Aby wyeliminować problem przepełnień, wielkość taboru powinna być dostosowywana do prognozowanych potoków pasażerskich, jak również już w trakcie eksploatacji pojazdów powinno się dokonywać systematycznych badań potoków pasażerów. Zakup nowoczesnych pojazdów pozwala ponadto na ograniczenie hałasu emitowanego przez środki transportu.

Szczególną uwagę poświęca się również potrzebom osób niepełnosprawnych oraz pasażerom o ograniczonej zdolności ruchowej. W pojazdach muszą znaleźć się udogodnienia umożliwiające bezpieczny i komfortowy przewóz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz dziecięcych, a także odpowiednio oznaczone miejsca przeznaczone dla pasażerów z ograniczeniami mobilności, czy dla przykładu miejsce dla osoby z psem przewodnikiem. Warto również rozważyć pomysł zastosowania dodatkowych rozwiązań służących do umilenia przejazdu dzieciom poprzez



zaprojektowanie tej przestrzeni w pojeździe, co jest stosowane coraz częściej. Przykładowe rozwiązania zastosowane w sąsiednim powiecie (tabliczka mnożenia na podłodze oraz grafika na ścianie).

8.6. Bezpieczeństwo

W trosce o bezpieczeństwo pasażerów, istotnym elementem zarządzania transportem publicznym jest kompleksowe podejście obejmujące zarówno infrastrukturę, jakość obsługi, jak i stan techniczny pojazdów. Jednym z priorytetów jest zapewnienie odpowiedniego oświetlenia wszystkich węzłów przesiadkowych oraz czynnych przystanków komunikacyjnych. Dzięki temu zwiększa się widoczność i bezpieczeństwo pasażerów, zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych, a także poprawia się estetyka przestrzeni publicznej.

Równocześnie podejmowane są działania w zakresie podnoszenia kwalifikacji kierowców i obsługi pojazdów użyteczności publicznej, w szczególności w obszarze udzielania pierwszej pomocy. Szkolenia te umożliwiają szybką reakcję w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia, co może być kluczowe dla skutecznej interwencji przed przyjazdem służb ratunkowych.

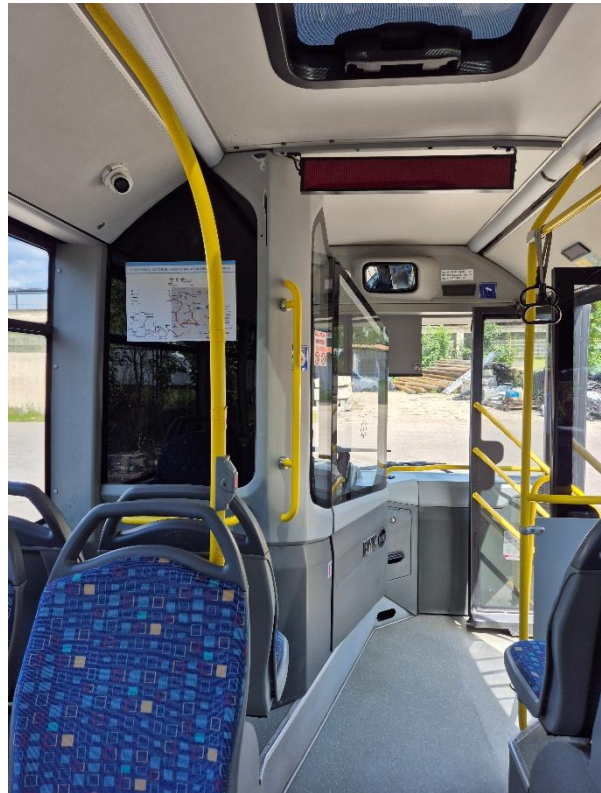
Niezwykle ważną rolę odgrywa również systematyczny nadzór nad operatorem transportu publicznego w zakresie właściwego serwisowania autobusów. Regularna konserwacja i przeglądy techniczne pojazdów mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo przejazdów, niezawodność usług oraz komfort podróżowania. Dzięki odpowiedniemu nadzorowi można szybko reagować na ewentualne nieprawidłowości, minimalizując ryzyko awarii i zakłóceń w funkcjonowaniu komunikacji.

8.7. Informacja pasażerska

Sprawna i przejrzysta informacja pasażerska stanowi kluczowy element dobrze funkcjonującego systemu transportu zbiorowego. W celu ułatwienia planowania podróży i podniesienia komfortu użytkowników, w węzłach komunikacyjnych zapewniony powinien być dostęp do informacji dotyczących sieci połączeń, w tym map oraz schematów układu linii. Takie materiały umożliwiają pasażerom łatwe zorientowanie się w dostępnych trasach i przesiadkach. Dodatkowo, w rozkładach jazdy umieszczać należy adnotacje wskazujące kursy realizowane pojazdami niskopodłogowymi, co pozwala osobom o ograniczonej mobilności samodzielnie i bezpiecznie zaplanować przejazd. Warto obecnie dodać, że rozwiązanie to jest coraz rzadziej stosowane z uwagi na coraz większy udział pojazdów niskopodłogowych w taborze operatorów, szczególnie widoczne to jest na przykładzie komunikacji gminnej w Pszczynie.

Integralnym uzupełnieniem systemu informacji pasażerskiej jest rozwój systemu dynamicznej informacji w pojazdach. Dzięki niemu pasażerowie mają na bieżąco dostęp do aktualnych danych dotyczących przebiegu trasy, zbliżających się przystanków, możliwych przesiadek, a także ewentualnych zmian lub opóźnień. Komunikaty prezentowane są w formie wizualnej i głosowej, co zwiększa ich dostępność, zwłaszcza dla osób z ograniczeniami słuchu lub wzroku.

Komplementarnym elementem systemu informacji jest pełna dostępność danych o świadczonych usługach transportowych za pośrednictwem strony internetowej. Dzięki temu pasażerowie mogą w dogodnym czasie sprawdzić rozkłady jazdy, przebieg tras czy dostępność udogodnień w pojazdach.



8.8. Ochrona środowiska

Transport drogowy, poprzez swoją specyfikę wpływa negatywnie na jakość powietrza atmosferycznego. Zanieczyszczenie powietrza powstałe w wyniku przewozu ma charakter liniowy i punktowy, a wielkość emisji szkodliwych substancji zależy od natężenia ruchu w regionie oraz ukształtowania terenu. Transport drogowy emituje do powietrza zanieczyszczenia jak tlenki azotu, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (w tym benzo(α)piren), tlenek węgla oraz cząstki stałe (pył zawieszony PM10 i PM2,5).

Proces modernizacji i rozbudowy powinien być prowadzony w oparciu o ekologiczne standardy krajowe i unijne. Od roku 2014 na terenie Unii Europejskiej obowiązuje tzw. norma EURO (obecnie EURO 6), która reguluje dopuszczalne poziomy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Wspólnoty Europejskiej.

Kraje UE wdrażają działania na rzecz ograniczenia emisji spalin wytwarzanych przez silniki autobusów. Oprócz zaostżania norm emisji spalin, częstym rozwiązaniem jest zakup

pojazdów napędzanych sprężonym/skroplonym gazem ziemnym (CNG/LNG), elektrycznie czy też z napędem wodorowym.

Wykorzystanie zero/niskoemisyjnego transportu publicznego przyczyni się do przyspieszenia ogólnoeuropejskiego procesu dekarbonizacji transportu i szybszego wprowadzania innowacji w transporcie, w tym wykorzystania alternatywnych źródeł zasilania pojazdów. Wykorzystanie paliw alternatywnych ma zatem bezpośrednie powiązanie z zagadnieniem elektromobilności. Zakup autobusów elektrycznych lub wodorowych wynika głównie z potrzeby poprawy jakości powietrza, chęcią obniżenia poziomu hałasu, kosztów świadczonych usług, podnoszeniem standardu usługi przewozu pasażerów, jak również aspektem wizerunkowym.

Transport drogowy jest również znaczącym źródłem emisji hałasu i wibracji. Hałas jest dźwiękiem niepożądanym, uciążliwym, dokuczliwym, a jego natężenie narasta wraz ze wzrostem liczby samochodów. Dźwięki o nadmiernym natężeniu od około 70 dB wywołują niekorzystny wpływ na zdrowie człowieka, a właśnie 70 dB wynosi średniodobowy poziom hałasu na drogach krajowych. Hałas komunikacyjny jest generowany przez pojazdy drogowe, kolejowe i lotnicze. Alternatywą dla dużego natężenia ruchu drogowego pojazdów osobowych jest komunikacja publicznym transportem zbiorowym.

Zanieczyszczenie powietrza i hałas wpływają na obniżenie jakości życia i niewątpliwie na stan zdrowia mieszkańców danego obszaru. Modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury drogowej, która zachęci mieszkańców do korzystania z przewozów transportu publicznego wpłynie na ograniczenie presji jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne oraz na przeciwdziałanie zjawisku kongestii.

Oddziaływanie autobusów na środowisko określa się przede wszystkim za pomocą emisji spalin. Poniższa tabela przedstawia dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

norma	data	składnik emisji [g/km]			
		CO	HC+NO _x	NO _x	PM
EURO I	1992.07	3,16	1,13	-	0,14
EURO II	1996.01	1	0,7	-	0,08
EURO III	2000.01	0,64	0,56	0,5	0,05
EURO IV	2005.01	0,5	0,3	0,25	0,025
EURO V	2009.09	0,5	0,23	0,18	0,005
EURO VI	2014.09	0,5	0,17	0,08	0,005

Tabela 9. Maksymalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Źródło: U. Kwaśniak, M. Janicki, Cz. Kolanek: Emisja CO i NO_x pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm euro.

Ze względu na duże natężenie ruchu w gminie Pszczyna, zaleca się pozyskiwanie taboru wyposażonego w silniki spełniające co najmniej normę EURO 6, ale również alternatywne źródła zasilania autobusów tj; pojazdy niskoemisyjne, do których zalicza się pojazdy napędzane sprężonym gazem ziemnym CNG oraz pojazdy zeroemisyjne, do których zalicza się pojazdy elektryczne oraz zasilane wodorem.

8.9. Infrastruktura przystankowa

Według definicji zawartej w Ustawie Prawo o ruchu drogowym przystanek to miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi. Inaczej mówiąc, przystanek to element punktowy infrastruktury transportu zbiorowego, który jest niezbędną częścią linii komunikacyjnej. Determinuje bowiem stopień dostępności transportowej danego obszaru.

Kluczową kwestią dobrej organizacji publicznego transportu zbiorowego jest właściwa lokalizacja przystanków, które powinny być umieszczane w odpowiednich odległościach, w pobliżu generatorów ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, placówki oświatowe, centra handlowe czy zakłady pracy. W obszarach miejskich, z uwagi na gęstość zabudowy, odległości międzyprzystankowe powinny być mniejsze niż w przypadku obszarów wiejskich. Niemniej jednak prawidłowe umiejscowienie przystanku może mieć znaczący wpływ na efektywne funkcjonowanie linii transportu zbiorowego.

W przypadku przystanków autobusowych, ich lokalizowanie jest zagadnieniem bardzo ważnym, które powinno być uwzględniane już na etapie uzgadniania projektów organizacji ruchu dla dróg nowobudowanych czy dróg remontowanych. W obrębie skrzyżowań przystanki

powinny być umieszczane równomiernie, przykładowo na każdym z wlotów skrzyżowania. Działanie takie zapewnia możliwość obsłużenia danego węzła komunikacyjnego przez autobusy linii, których trasy przebiegają w różnych kierunkach. Ponadto takie zlokalizowanie przystanków umożliwia obsługę komunikacyjną węzła w przypadku objazdów, a także poprawia czytelność i zwartość węzła.

Dobrą praktyką jest lokalizowanie przystanków w sposób parzysty, tzn. w obu kierunkach w niewielkiej odległości od siebie tak, aby nie dopuścić do sytuacji, w której w danym miejscu będzie funkcjonował przystanek w jednym kierunku, natomiast w kierunku przeciwnym go nie będzie. Istotne jest także, aby przystanek istniał w miejscu bezpiecznym z punktu widzenia użytkowników ruchu drogowego.

Oprócz lokalizacji przystanków należy zwracać uwagę na takie aspekty jak:

- zgodne z przepisami oznakowanie przystanku (pionowe znakiem D-15 oraz poziome znakiem P-17 – w przypadku braku zatoki),
- odpowiednie wyprofilowanie zatoki autobusowej (jeżeli występuje),
- możliwość zastosowania krawężników najazdowych, z którymi kontakt kół pojazdów lepiej sprawdza się niż w przypadku tradycyjnych krawężników,
- zrezygnowanie z nawierzchni brukowanej w zatokach, która powoduje niepotrzebne drgania mechaniczne a tym samym dyskomfort dla kierowcy i pasażerów,
- wprowadzenie udogodnień dla osób niewidomych i niedowidzących w postaci płytek ryflowanych.

W kwestii montażu wiat przystankowych mają one sens przede wszystkim w przypadku przystanków głównych, na których ma miejsce lub prawdopodobnie występować będzie zwiększona wymiana pasażerska. Ponadto wiaty przystankowe powinny być montowane na przystankach na obszarach podmiejskich w kierunku głównego ośrodka miejskiego danego regionu (w kierunku centrum Pszczyzny). Na przystankach tych pasażerowie oczekują na pojazd komunikacji zbiorowej w codziennych dojazdach do ośrodka miejskiego, z kolei przystanki w przeciwnym kierunku pełną funkcję raczej “do wysiadania”, w związku z czym ich wyposażenie w wiaty nie jest konieczne.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, eksploatacji pojazdów oraz warunków pracy kierowcy przystanki początkowe oraz końcowe powinny być zorganizowane w takich miejscach, aby możliwa była bezpieczna i niezawodna zmiana kierunku jazdy. Mowa tutaj o pętłach nawrotowych odpowiadających swoim parametrom

gabarytom autobusów. Miejsca takie powinny być również właściwie oznakowane celem zapobieżenia parkowania na nich nieuprawnionych pojazdów.

Jako pozytywny wzór do naśladowania z całą pewnością jest zastosowanie widocznych napisów z nazwą przystanku czego przykłady zostały przedstawione na poniższych zdjęciach.

Aktualnie na terenie Gminy Pszczyna nie wszystkie przystanki mają takie oznaczenia, zatem wskazujemy na konieczność ich uzupełnienia. Model oznaczania przystanków dużymi nazwami, warto również zastosować do przystanków, które nie są wyposażone w wiaty przystankowe, a jedynie w słupki przystankowe z odpowiednim oznakowaniem D-15.



Rozwiązaniem wartym pochwalenia jest stosowanie przy przystankach autobusowych, gdzie nie ma zatoki autobusowej, znaków poziomych wyznaczających miejsce zatrzymania pojazdu poprzez znak P-17 „linia przystankowa”, czego przykład właściwego zastosowania przedstawia poniższy przystanek „Rudołtówce Zawadzkiego Sklep”.



Jednym z istotnych problemów infrastrukturalnych wpływających na jakość i bezpieczeństwo funkcjonowania transportu publicznego w Gminie Pszczyna jest brak odpowiednio zaprojektowanych i wybudowanych pętli autobusowych. Obecnie w wielu lokalizacjach autobusy kończące trasę są zmuszone do zawracania na terenach przygodnych – placach nieutwardzonych (np. przystanek: Studzienice Las), drogach dojazdowych (np. przystanek: Wisła Wielka Hodowców/Leśna) lub skrzyżowaniach nieprzystosowanych do tego typu manewrów.

Taka sytuacja rodzi szereg konsekwencji:




- **Bezpieczeństwo:** manewry zawracania w miejscach do tego nieprzeznaczonych zwiększają ryzyko kolizji oraz stwarzają zagrożenie dla pieszych i innych uczestników ruchu.
- **Stan techniczny pojazdów i nawierzchni:** zawracanie na nieutwardzonym lub nierównym terenie przyczynia się do szybszego zużycia pojazdów oraz niszczenia nawierzchni drogowej.
- **Komfort i punktualność kursów:** brak właściwej infrastruktury może wydłużać czas obsługi przystanków końcowych i wpływać negatywnie na punktualność rozkładów jazdy.
- **Ograniczenia w planowaniu tras:** brak pętli często uniemożliwia racjonalne wytyczanie nowych połączeń autobusowych w mniej zurbanizowanych częściach gminy.

W związku z powyższym, w planowaniu rozwoju transportu publicznego niezbędne jest uwzględnienie potrzeby budowy nowych oraz modernizacji istniejących pętli autobusowych. Powinny one być lokalizowane strategicznie – w miejscach końcowych tras, w pobliżu głównych punktów przesiadkowych lub terenów o wysokim potencjale rozwoju urbanistycznego.

Zaleca się również, aby nowo projektowane pętle:

- umożliwiały wygodne i bezpieczne zawracanie autobusów standardowych oraz przegubowych,
- posiadały odpowiednie oznakowanie, nawierzchnię oraz infrastrukturę towarzyszącą (np. przystanek końcowy, oświetlenie, miejsce postoju),
- uwzględniały możliwość przyszłej rozbudowy lub zmiany funkcji w zależności od rozwoju sieci komunikacyjnej gminy.

Poniżej przedstawiamy miejsca nawracania autobusów na końcówkach linii:

Lp.	Lokalizacja	Zdjęcie
1	Studzienice ul. Św. Jana Pawła II „Studzienice Las”	
2	Ćwiklice skrzyżowanie ulic Kombatantów i Jagodowej „Ćwiklice Podlesie”	
3	Wisła Wielka, ul. Hodowców	

5	Strumień, skrzyżowanie ulic Nad Jeziorem i Ks. Józefa Londzina	
6	Jankowice, skrzyżowanie ulic Złote Łany i Przyśnicza	

Tabela 10. Pętle autobusowe na terenie PKG.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażera



Informacja pasażerska jest istotnym elementem sprawnego informowania o ofercie w ramach publicznego transportu zbiorowego, jak i jego funkcjonowania. Minimalny jej zakres powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostęp do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, taryfy, regulaminów, możliwości przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu (koordynacja rozkładów jazdy)

Przedstawianie powyższych informacji powinno się odbywać w dwojaki sposób, po pierwsze w sposób tradycyjny m.in. poprzez publikację rozkładów jazdy na przystankach i centrum przesiadkowym, dostępem do wyciągu z regulaminu dostępnym w każdym pojeździe, jak również w sposób bardziej cyfrowy. Informacje dostępne dla pasażera powinny być: czytelne, aktualne, przystosowane do jego potrzeb. Należy więc dążyć do ujednolicenia, uproszczenia i ułatwienia pasażerom dostępu do informacji, tak by swoją istotą nie zniechęcać potencjalnego pasażera do korzystania z transportu zbiorowego. Znormalizowanie rozkładów stanowi jeden z celów prawidłowo działającego systemu informacji pasażerskiej.

W ramach działań gminy jako organizatora transportu, przewiduje się utrzymanie zintegrowanego i wielokanałowego systemu informacji pasażerskiej, który odpowiada na potrzeby mieszkańców oraz przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności korzystania z komunikacji publicznej. Informacje dla pasażerów dostępne są we wszystkich fazach realizacji podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

Pojazdy publicznego transportu zbiorowego powinny być wyposażone w:

- tablice z widocznym numerem linii lub kierunkiem jazdy (z orientacyjnym przebiegiem trasy),
- informacje dotyczące ceny przejazdów, opłat dodatkowych, oraz informacje o przysługujących uprawnieniach do zniżek, o ile takie występują,
- regulamin przewozów.

Przystanki komunikacyjne, dworce, węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w następujące elementy:

- widoczną nazwę przystanku wraz z ewentualnymi oznaczeniami (węzeł komunikacyjny, przystanek na żądanie),
- wykaz obsługujących przystanek linii komunikacyjnych,

- rozkład jazdy – zamieszczony np. na słupie, pod wiatą, w gablocie – w sposób umożliwiający zachowanie czytelności,
- w przypadku węzłów przesiadkowych oraz dworców, powinny znaleźć się również widoczne oznaczenia - numery stanowisk, kierunek dojścia do innych środków transportu,
- plan graficzny sieci komunikacyjnej publicznego transportu zbiorowego,
- zarządca przystanku powinien zadbać również o informowanie pasażerów o ewentualnych zmianach w trasie lub czasie przejazdu spowodowanych np. remontami dróg, objazdami.

Fundamentem informacji pasażerskiej powinna być witryna internetowa, gdzie informacje są ogólnodostępne i aktualne. Pasażerowie powinni posiadać możliwość uzyskania danych dotyczących m.in. rozkładów jazdy, wyszukiwania połączeń, czasu przejazdu, cen biletów oraz regulaminów przewoźników.

Gmina Pszczyzna jako organizator publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich systematycznie rozwija każdy z elementów informacji pasażerskiej

Pasażerowie korzystający z publicznej komunikacji na terenie gminy mogą znaleźć wspomniane informacje na stronie internetowej www.autobus.pszczyna.pl. W ramach informatyzacji i podążania z duchem nowoczesnych rozwiązań, wdrożono aplikację mobilną *kiedyprzyjedzie.pl* pozwalających na śledzenie w czasie rzeczywistym rozkładu jazdy za pośrednictwem smartfonu czy tabletu. Aplikacja ta prezentuje dane o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu na przystanek.

9.1. Informacja na przystankach

W zakresie informacji na przystankach, elementy jakie powinny się znaleźć na rozkładzie jazdy reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2021 r. w sprawie rozkładów jazdy. Zgodnie z nim na rozkładzie jazdy umieszczonym na przystanku komunikacyjnym powinny się znaleźć następujące elementy:

- nazwa przewoźnika/operatora lub organizatora,
- nazwa przystanku komunikacyjnego albo dworca, na którym umieszczony będzie rozkład jazdy,

- miejscowość docelową oraz co najmniej jedną miejscowość pośrednią,
- dzień, od którego obowiązuje rozkład jazdy,
- godziny przyjazdu lub odjazdu albo częstotliwość kursowania,
- objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli,

Obecnie prezentowany na przystankach rozkład jazdy przedstawia się następująco:

The image shows a bus stop timetable board for line F2. The board is titled 'Pszczynska Komunikacja Gminna' and 'Kłoszek Sp. z o.o. sp. k. tel: 577 200 410 - Dyspozytor'. It lists the line number 'F2', the stop name 'Pszczyna Chopina Park', and the direction 'Jankowice Grobla.'. The departure times are listed as 07:02, 08:37, 14:24, and 15:24. The board is divided into sections for 'Dni nauki szkolnej' (school days) and 'Soboty' (Saturdays). A list of stops is provided on the right side of the board, including Jankowice Grobla, Jankowice Krzyz, Jankowice Akacjowa, Jankowice PATENTUS, Jankowice MAZUR, Pszczyna Hallera (Pukowca), Pszczyna Boguslaja Borsko, Pszczyna Chopina Park, Pszczyna Szymanowskiego, Pszczyna Zonska Park, Pszczyna Korfanego Szpital, Pszczyna Katowicka Park, Pszczyna Centrum Przesiadkowe, Pszczyna Kopernika Plac Taroway, Pszczyna Kopernika, Pszczyna Srebrna, Pszczyna Szelowiec - Apatka, Pszczyna Szelowiec Bloki, Pszczyna Sklodowska - Curie, Pszczyna Brodolec, Pszczyna Bielska Wiladukt, Pszczyna Morcinka, Pszczyna Mikowicka, Pszczyna Krasniskiego, Pszczyna Słowackiego, Pszczyna Hallera (Pukowca), Pszczyna Zolty Klos, Jankowice MAZUR, Jankowice PATENTUS, Jankowice Akacjowa, Jankowice Krzyz, and Jankowice Grobla.

Rysunek 2. Obecna tabliczka przystankowa.

Obowiązujące obecnie tabliczki przystankowe powinny się uzupełnić o dzień od którego rozkład jazdy obowiązuje oraz objaśnienie użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli.

Ważnym aspektem jest również system dynamicznej informacji pasażerskiej działający w pojazdach w ramach Gminnej Komunikacji. Po pierwsze system z rzeczywistym czasem odjazdu autobusu, który można sprawdzić poprzez stronę pszczyna.kiedyprzyjedzie.pl, jak również dynamiczne tablice przystankowe zlokalizowane przy centrum przesiadkowym ul. Sokoła w Pszczynie.

Tablice te przedstawiają informacje w zakresie numeru linii komunikacyjnej, jej kierunku oraz godziny, o której planowany jest odjazd autobusu.

linia	kierunek	odjazd
F-1	Jankowice Żłote Łany Grobla	23min
D-1	Czarków - Piasek	12:35
D-1	Czarków - Piasek	13:35
F-1	Jankowice Żłote Łany Grobla	13:40
D-1	Czarków - Piasek	14:25
101	Dierui Plac Nubla	14:35
190 Centrum Przesiadkowe; Poniedzia		11:25

Rysunek 3. Przykład dynamicznej informacji przystankowej - tablica odjazdowa w Centrum Przesiadkowym w Pszczynie.

9.2. Informacja w pojazdach

Jednym z kluczowych elementów nowoczesnego i przyjaznego dla użytkownika systemu transportu zbiorowego jest sprawna i czytelna informacja pasażerska, zarówno wizualna, jak i głosowa. W pojazdach komunikacji publicznej na terenie Gminy Pszczyna istotne jest zapewnienie pasażerom dostępu do jasnych i jednoznacznych informacji dotyczących kierunku jazdy, numeru linii oraz kolejnych przystanków.

Obecnie wykorzystywane są następujące elementy:

1. Zewnętrzne elektroniczne tablice kierunkowe

Umieszczone z przodu, z boku i z tyłu pojazdu, umożliwiają rozpoznanie pojazdu z każdej strony. Tablice te prezentują:

- numer linii,
- kierunek docelowy,
- ewentualnie przystanki pośrednie lub ważne punkty orientacyjne.

Brak czytelnych oznaczeń lub ich nieprawidłowe działanie może wprowadzać pasażerów w błąd i wpływać na ogólną ocenę jakości usług przewozowych.



2. Wewnętrzne wyświetlacze LED/LCD

Pojazdy wyposażone są dodatkowo w elektroniczne tablice wewnętrzne, na których wyświetlane są następujące informacje:

- aktualnym i następnym przystanku,
- numerze linii i kierunku jazdy,

Tego typu systemy są szczególnie istotne dla osób nieznających trasy, turystów oraz pasażerów z niepełnosprawnościami.



3. Informacja głosowa wewnątrz pojazdu

Automatyczne zapowiedzi przystanków, realizowane za pomocą systemu głosowego, stanowią nieodzowny element dostępności transportu publicznego, zwłaszcza dla osób niedowidzących i niewidomych. System ten dodatkowo zwiększa komfort podróży oraz zmniejsza ryzyko przegapienia przystanku.

Wprowadzenie kompleksowych systemów informacji pasażerskiej w pojazdach komunikacji publicznej ma kluczowe znaczenie dla poprawy jakości usług transportowych oraz zwiększenia ich dostępności. Informacja pasażerska pełni funkcję nie tylko informacyjną, ale również społeczną – zmniejsza barierę wejścia dla osób, które na co dzień nie korzystają z transportu zbiorowego, oraz podnosi komfort i poczucie bezpieczeństwa u stałych użytkowników.

Dobrze zaprojektowany system, obejmujący zewnętrzne tablice elektroniczne, wewnętrzne wyświetlacze oraz automatyczne zapowiedzi głosowe, ułatwia pasażerom orientację w trasie, pozwala szybko zidentyfikować numer i kierunek linii, a także pomaga uniknąć pomyłek związanych z wyborem nieodpowiedniego pojazdu. Ma to szczególne znaczenie w godzinach szczytu, gdy kilka autobusów może jednocześnie znajdować się na przystanku.

Systemy informacji pasażerskiej są także istotnym narzędziem wspierającym dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami, zwłaszcza dla osób niedowidzących, niewidomych i seniorów. Dzięki zapowiedziom głosowym oraz

wyświetlaczom z dużą, czytelną czcionką, osoby te mogą samodzielnie korzystać z komunikacji miejskiej, co sprzyja ich integracji społecznej i przeciwdziała wykluczeniu transportowemu.

Zastosowanie nowoczesnych systemów informacji wpływa również pozytywnie na wizerunek transportu publicznego jako nowoczesnego, dobrze zorganizowanego i przyjaznego dla użytkownika. Podnosi to zaufanie mieszkańców do transportu zbiorowego i może przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów, a tym samym ograniczenia ruchu samochodowego i emisji spalin w gminie.

Podsumowując, inwestycje w systemy informacji pasażerskiej przynoszą wymierne korzyści: zwiększają funkcjonalność i bezpieczeństwo transportu publicznego, podnoszą komfort podróży i stanowią istotny element strategii zrównoważonej mobilności na terenie Gminy Pszczyna.

9.3. Informacja dostępna w Internecie.

Obecnie stosowanych jest wiele rozwiązań w zakresie systemu informacji pasażerskiej w formie online. Pierwszym i najczęściej odwiedzanym medium są strony internetowe. Gmina Pszczyna posiada dedykowaną stronę pod adresem: autobus.pszczyna.pl, na której dostępne są rozkłady jazdy, regulamin przewozów, bieżące informacje na temat wprowadzanych zmian oraz przekierowanie do Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej - pszczyna.kiedyprzyjedzie.pl

Najbardziej pożądaną informacją jest rozkład jazdy, dlatego Gmina Pszczyna powinna rozważyć uzupełnienie funkcjonalności strony internetowej o wtyczkę umożliwiającą wyszukanie interesującego przystanku i poznanie wszystkich z niego połączeń, co pozwoli znacznie skrócić czas wyszukiwania informacji.



W dobie gdzie pasażerowie posiadają nie tylko urządzenia stacjonarne, ale również mobilne jak tablety i smartfony, strony internetowe powinny dostosowywać się automatycznie do wymogów każdego z tych urządzeń. Strona **autobus.pszczyna.pl** posiada funkcję responsywną, zatem informacje wyświetlane na urządzeniach zapewniają optymalne wrażenia niezależnie od sprzętu użytkownika.

Rozkład jazdy jest również dostępny na stronie **komunikacja.powiat.pszczyna.pl** oraz w ogólnopolskiej wyszukiwarce epodróżnik, do której odnośnik lub jej umieszczenie na stronie internetowej Gminy warto wziąć pod uwagę.

Gmina Pszczyzna korzysta również z narzędzi zewnętrznych i najpopularniejszym rozwiązaniem tego typu jest serwis internetowy #kiedyprzyjedzie.pl. Pobierając aplikację systemu kiedyprzyjedzie.pl dla telefonów i urządzeń mobilnych możliwe jest wyświetlenie wirtualnej tablicy z najbliższymi odjazdami w czasie rzeczywistym środków komunikacji publicznej ze wskazanego przez pasażera przystanku. W związku z tym warto również rozważyć umieszczenie w uzgodnieniu z właścicielami lub zarządcami przystanków informacji o aplikacji oraz odpowiedniego kodu QR, który poprzez zeskanowanie w błyskawicznym tempie wskaże przystanek wraz z pełną informacją dotyczącą realnego czasu przejazdu autobusu na przystanek.



10. Kierunki rozwoju transportu zbiorowego.



Określenie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zaspokajającego potrzeby mieszkańców wymaga podjęcia działań wpływających na podniesienie atrakcyjności i jakości oferowanych usług oraz poziomu integracji poszczególnych podsystemów. Realizacja działań określonych w Planie transportowym powinna prowadzić do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Pszczyna w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej gminy, a także usprawnienia połączeń komunikacyjnych sołectw z centrum miasta oraz z sąsiednimi dużymi ośrodkami miejskimi do których zaliczyć można Katowice, Tychy i Bielsko-Białą.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należą m.in.:

- przygotowywanie spójnych strategicznie dokumentów rozwoju (ze szczególnym uwzględnieniem planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki mobilności miejskiej lub podmiejskiej, w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego oraz polityki proekologicznej w zakresie działań związanych ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób; ocena projektów organizacji ruchu pod kątem komunikacji publicznej,
- zmniejszenie obszarów objętych zjawiskiem tzw. wykluczenia komunikacyjnego,
- dążenie do integracji komunikacji gminnej, miejskiej i powiatowej oraz komunikacji kolejowej,
- uczestnictwo w pracach nad projektami nowych zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych, szczególnie z Powiatem Pszczyńskim,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatycznych, elektronicznych) dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami zapewniającej wszechstronne informowanie o komunikacji publicznej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystaniach, kierunkach podróży, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek kursowania pojazdów itp.)

- promowaniu ekologicznych nawyków transportowych, poprzez zachęcania do korzystania z komunikacji publicznej, w zamian za rezygnację z indywidualnych form transportu jak np. samochód prywatny.

10.1. Integracja organizatorów różnego szczebla.

Analizując obszar komunikacyjny Gminy Pszczyna podstawowym kierunkiem rozwoju transportu zbiorowego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem powiatowym, a z drugiej ze szczeblem wojewódzkim – z kolejami śląskimi. Aspektami integracji powinny być w pierwszej kolejności rozkłady jazdy koordynowane w centrum przesiadkowym, ujednoczane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Organizacja przez różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego powoduje dublowanie się dwóch różnych systemów transportowych m.in. w zakresie stosowanej taryfy – bezpłatna komunikacja organizowana przez Gminę Pszczyna oraz płatna komunikacja organizowana przez Powiat Pszczyński. Sytuacja ta powoduje dublowanie się komunikacji publicznej poprzez organizację dwóch linii komunikacyjnych przebiegających po tej samej trasie, co powoduje niepotrzebną rywalizację i konkurowanie.

Warto w tym przypadku rozważyć podjęcie działań zmierzających do utworzenia wspólnego organizatora transportu, który przejąłby tę rolę z gminy i powiatu. Rolę taką mógłby pełnić związek powiatowo-gminny, do którego oprócz Powiatu i Gminy Pszczyna mogłyby przystąpić pozostałe gminy powiatu. Tworzenie związku przynosi istotne korzyści zarówno dla pasażerów jak i dla samorządów. Oto kilka przykładów:

1. Lepsza koordynacja transportu

Związek umożliwi wspólne planowanie siatki połączeń na terenie kilku gmin i powiatu. Eliminuje to dublowanie tras i pozwala efektywniej rozłożyć kursy oraz dostosować je do realnych potrzeb mieszkańców.

2. Skalowalność i oszczędności

Wspólne działanie pozwala zmniejszyć koszty organizacyjne, np. związane z przetargami, planowaniem tras czy zakupem biletów. Duży organizator może negocjować lepsze warunki z przewoźnikami dzięki efektowi skali.

3. Dostęp do środków zewnętrznych

Związki międzygminne mają większe szanse na uzyskanie dofinansowań z funduszy krajowych i unijnych, np. na zakup ekologicznego taboru czy rozwój infrastruktury przystankowej.

4. Zintegrowany system taryfowy i biletowy

Wspólny organizator może wprowadzić jednolity bilet obowiązujący na obszarze całego związku, co zwiększa atrakcyjność i wygodę transportu zbiorowego dla pasażerów.

5. Większy wpływ na kształt polityki transportowej

Dzięki połączeniu sił, małe gminy zyskują realny wpływ na politykę transportową regionu i mogą skuteczniej reprezentować interesy swoich mieszkańców.

6. Efektywniejsze reagowanie na zmiany

Związek może szybciej reagować na zmieniające się potrzeby przewozowe, np. rozwój nowych osiedli, zmiany demograficzne czy nowe szkoły/pracodawców, co byłoby trudne przy rozdrobnionej organizacji.

10.2. Nowoczesne i spójne oznakowanie przystanków

Jednym z kluczowych elementów wpływających na czytelność systemu komunikacji miejskiej oraz komfort użytkowania transportu zbiorowego jest przemyślane i nowoczesne oznakowanie przystanków. Estetyczne, intuicyjne i spójne elementy wizualne poprawiają orientację pasażerów, redukują stres związany z podróżowaniem (szczególnie dla osób starszych, dzieci, turystów), a także budują pozytywny wizerunek komunikacji zbiorowej jako rozwiązania nowoczesnego, zorganizowanego i dostępnego.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego. Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, to oznacza brak barier architektonicznych ograniczających jego dostępność oraz innych uwarunkowań np. błoto, rozlewisko, nierówny teren.

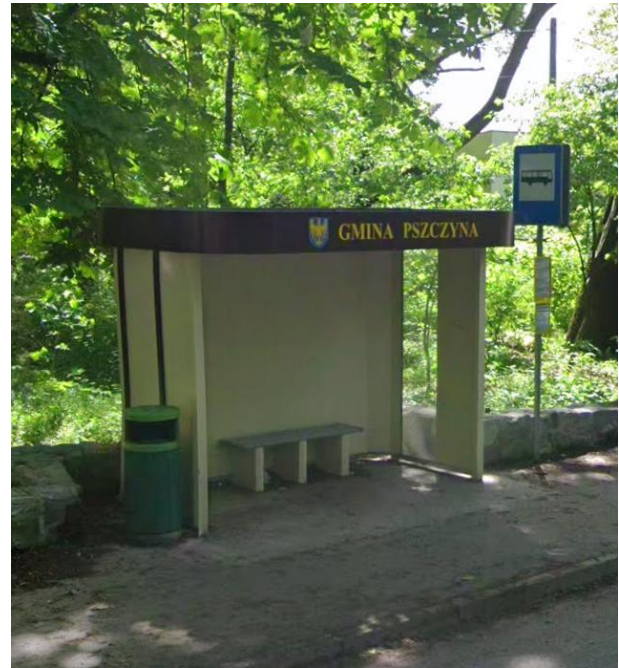
Dotarcie do przystanku nie zawsze musi odbywać się pieszo, czasami pasażerowi docierają rowerem, zatem warto w jego pobliżu postawić stojak na rowery.

Pasażerowie dzielą się na stałych i sporadycznych, dlatego warto aby przystanek był odpowiednio oznaczony. Widoczna z dalsza nazwa przystanku umożliwi pasażerom, którzy sporadycznie korzystają z transportu w prosty sposób odnaleźć się w sieci komunikacyjnej.

Należy również pamiętać o odpowiednim umieszczeniu rozkładu jazdy. Powinien on znajdować się na takiej wysokości aby każdy z pasażerów mógł go odczytać, bez względu na wzrost lub ograniczenie np. wózek inwalidzki.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Mając na uwadze ograniczenia finansowe, wiaty przystankowe warto planować w pierwszej kolejności na przystankach, które cechują się największymi potokami pasażerów wynikającymi np. z konieczności dotarcia do szkoły i pracy. Pozostałe przystanki, których główną rolą jest wysiadanie pasażerów nie muszą posiadać wiaty.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej



odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Każdy przystanek powinien być jednoznacznie, estetycznie i funkcjonalnie oznaczony. Rekomenduje się:

- czytelne tabliczki z nazwą przystanku, zgodne z przyjętym wzorem graficznym (kontrastowa kolorystyka, odpowiednia wielkość czcionki),
- dodatkowe oznaczenia numerów linii obsługujących dany przystanek – w formie kolorowych piktogramów lub symboli,
- schematy tras i mapy sieci komunikacyjnej dostępne na co najmniej jednym słupku informacyjnym przy każdym zespole przystankowym,
- informacja o kierunku jazdy – np. „kierunek: centrum / dworzec PKP”,
- piktogramy informacyjne (np. autobus dostępny dla wózków, możliwość przewozu roweru),
- QR kody i/lub znaczniki NFC prowadzące do rozkładów online
- oświetlenie lub elementy odblaskowe, poprawiające widoczność przystanku po zmroku.

W dłuższej perspektywie zalecane jest opracowanie oficjalnego zbioru zasad dotyczących kolorystyki, typografii, ikonografii i oznakowania infrastruktury przystankowej i pojazdów.

10.3. Identyfikacja wizualna taboru

Nowoczesny system komunikacji zbiorowej powinien być spójny nie tylko w rozkładach, ale także wizualnie. Dlatego zaleca się:

- wprowadzenie ujednoczonego malowania autobusów komunikacji gminnej – np. w barwach miasta lub neutralnej, ale estetycznej kolorystyce (biało-niebieska, zielono-szara itd.),
- umieszczenie na autobusach:
 - wyraźnie widocznego numeru linii i kierunku jazdy na wyświetlaczu LED (przód, bok i tył),



- herbu miasta lub logotypu operatora,
- ikon dostępności, jeśli pojazd jest niskopodłogowy, klimatyzowany itp.,
- opcjonalnie – nazw przystanków końcowych na bocznych panelach,
- utrzymywanie taboru w czystości wizualnej – brak nadmiaru reklam zewnętrznych,



które mogą utrudniać identyfikację linii i wpływać negatywnie na odbiór estetyczny.

Spójne i nowoczesne oznakowanie systemu komunikacji publicznej pełni nie tylko funkcję estetyczną, ale przede wszystkim praktyczną – ułatwia korzystanie z transportu wszystkim grupom użytkowników i wpływa na postrzeganą jakość

usług. Wdrażając te standardy, Pszczyna zbliża się do modelu nowoczesnego, przyjaznego pasażerowi miasta, w którym komunikacja zbiorowa to nie tylko alternatywa dla samochodu, ale realna wartość dodana dla mieszkańców.

10.4. Zmiana oznaczeń – cyfry zamiast liter

Jednym z istotnych, choć często niedocenianych elementów poprawy czytelności i funkcjonalności systemu komunikacji miejskiej jest sposób oznaczania linii. W przypadku Pszczyny obecnie stosowany system literowy (np. linie A, B, C itd.) może bywać mylący dla użytkowników, szczególnie tych, którzy nie są mieszkańcami miasta lub korzystają z transportu okazjonalnie. Wprowadzenie cyfrowego systemu oznaczania linii (linie 1, 2, 3...) niesie za sobą szereg korzyści zarówno funkcjonalnych, jak i technologicznych.

Czytelność i intuicyjność

Cyfrowe oznaczenia linii są znacznie bardziej intuicyjne – cyfry są uniwersalne, zrozumiałe dla pasażerów w każdym wieku, a także dla turystów czy osób nieposługujących się językiem polskim. To rozwiązanie jest zgodne z powszechną praktyką stosowaną w większości polskich (i europejskich) miast, gdzie pasażerowie z łatwością kojarzą, że np. linia 1 to główna linia miejska.

Dodatkowo, cyfry pozwalają na logiczne grupowanie linii — np.:

- linie 1–9: główne linie miejskie,
- linie 10–99: linie podmiejskie,
- linie 100+: powiatowe

Takie uporządkowanie ułatwia zarówno nawigację, jak i planowanie trasy przez pasażera.

Przykładowa propozycja nazwania obecnych linii formie liczb poniżej:

Linia	Warianty	Propozycja
A	<i>p. Hodowców</i>	10
A	<i>p. Łąkę, Brzeźce</i>	11
A	<i>p. Brzeźce, Łąkę</i>	12
A	<i>p. Studzionkę ul. Powstańców</i>	13
A	<i>p. Wiśła Mała Kolonia</i>	14
B	<i>p. Studzienice</i>	20
B	<i>p. Studzienice, Piasek</i>	21
C1	<i>p. Pszczyna Polne Domy</i>	30
C2	<i>p. Ćwiklice, Rudołtowie</i>	31
C2	<i>p. Ćwiklice</i>	32
D1	<i>p. Czarków, Piasek</i>	40
D2	<i>p. Piasek, Czarków</i>	41
F1	<i>p. Jankowice</i>	50
F2	<i>p. Jankowice, Pszczynę ul. Słowackiego</i>	51

Tabela 11. Przykładowe nazewnictwo linii.

Na czerwono oznaczono propozycje nowych linii, które zostaną omówione w dalszej części dokumentu. Numery zostały wydzielone z obecnych linii tak, by każdej linii odpowiadała osobna „dziesiątka”. Wynika to z czytelności dla pasażerów oraz możliwości przypisania numerów w danej „dziesiątce” w zależności od liczby wariantów na danej linii. Warianty zostały wydzielone na podstawie najbardziej charakterystycznych wjazdów „kieszeniowych” lub kierunku jazdy. W przypadku wjazdów na osiedla lub powrotu autobusu inną trasą w ramach danej linii przy poszczególnych kursach można również wprowadzać oznaczenie literowe wraz z legendą.

Spójność z systemami informatycznymi

Wprowadzenie cyfrowego systemu oznaczeń znacznie ułatwia integrację z systemami informatycznymi takimi jak:

- aplikacje mobilne (Jakdojade, KiedyPrzyjeddzie, Google Maps),
- systemy wyświetlaczy przystankowych i tablic dynamicznych,
- systemy GPS w pojazdach,
- platformy GTFS (General Transit Feed Specification), w których linie opisane są właśnie w oparciu o ID liczbowe.

System literowy często wymaga obejścia i tworzenia skrótów, które mogą prowadzić do błędów lub nieczytelności w interfejsach cyfrowych. Linie cyfrowe są natomiast zgodne z architekturą danych GTFS, co znacznie ułatwia integrację i publikację rozkładów w czasie rzeczywistym.

Ułatwienie dla osób z niepełnosprawnościami i turystów

Osoby z dysleksją, osoby starsze czy nieznające alfabetu łacińskiego (np. turyści spoza Europy) znacznie lepiej radzą sobie z oznaczeniami liczbowymi niż literowymi. Dodatkowo w języku polskim niektóre litery (np. Z, S, C, B, P) mają fonetycznie podobne brzmienie, co może być mylące przy podawaniu nazwy linii przez zapowiedzi w pojazdach czy przystankach lub poprzez informację telefoniczną.

Unikanie ograniczeń alfabetu

Alfabet łaciński ma ograniczoną liczbę znaków (26 liter), co w większych systemach komunikacyjnych szybko staje się barierą — zwłaszcza jeśli dochodzą warianty liter z dopiskiem (np. A1, B bis, C nocna). W przypadku rozwoju sieci transportu publicznego w Gminie Pszczynie, cyfry zapewniają znacznie większą elastyczność.

Spójność z sąsiednimi systemami

Warto również zwrócić uwagę na fakt, że w pobliskich większych miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (np. Katowice, Tychy, Ruda Śląska, Gliwice) czy w Powiecie Bielskim stosuje się cyfrowe oznaczenia linii. Przejście Pszczyny na spójny system ułatwi koordynację regionalną, integrację taryfową i komunikacyjną oraz współdzielenie danych w systemach informatycznych.

W ramach modernizacji systemu komunikacji publicznej w Pszczynie zaleca się:

- przejście z oznaczeń literowych na cyfrowe, z uporządkowanym systemem numeracji linii;
- edukację pasażerów i kampanię informacyjną z odpowiednim wyprzedzeniem, zmiana powinna być poprzedzona informacjami na przystankach, w autobusach i w mediach lokalnych.

Wprowadzenie numeracji linii nie jest wyłącznie kwestią kosmetyczną, to realna poprawa jakości komunikacji publicznej, ułatwiająca korzystanie z niej przez mieszkańców i gości, wspierająca integrację technologiczną oraz zwiększająca potencjał rozwojowy całej sieci transportowej w regionie. Dzięki wdrożeniu otwartych danych GTFS + GTFS Real-time, cyfrowych nazw linii, integracji z popularnymi platformami oraz cyfrowym tablicom informacyjnym, system transportu publicznego w Pszczynie stanie się nowoczesny, zrozumiały, wiarygodny i wygodny. To nie tylko podniesie komfort podróży, ale przede wszystkim zachęci więcej osób do korzystania z transportu zbiorowego, co przyniesie realne korzyści społeczno-środowiskowe.

10.5. Niskoemisyjny tabor autobusowy

Niezbędnym elementem mającym zdecydowany wpływ na rozwój transportu zbiorowego, oraz jego postrzeganie jest odpowiedni tabor autobusowy. Nowoczesny tabor to nie tylko większy komfort podróży, ale również wyższa efektywność ekonomiczna, mniejsze obciążenie dla środowiska i większa dostępność usług transportowych dla wszystkich grup mieszkańców. W związku z tym, przy planowaniu rozwoju transportu zbiorowego w Gminie Pszczyna, należy przyjąć kilka strategicznych kierunków działania.

W pierwszej kolejności należy dążyć do sukcesywnego wdrażania taboru nisko- i zeroemisyjnego. Zakup autobusów elektrycznych, hybrydowych, a w przyszłości również wodorowych, powinien być priorytetem w szczególności na trasach miejskich i podmiejskich, gdzie intensywny ruch i częste zatrzymywanie pojazdów sprzyjają efektywnemu wykorzystaniu nowych technologii. Tam, gdzie infrastruktura ładowania jest ograniczona, alternatywą mogą być pojazdy napędzane sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Równolegle należy prowadzić modernizację taboru poprzez wycofywanie pojazdów przestarzałych technologicznie i nieekologicznych. W miejsce tych pojazdów wprowadzać należy autobusy spełniające współczesne standardy dostępności, w tym przede wszystkim

niskopodłogowe, wyposażone w udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów oraz rodziców z dziećmi.

Istotnym kierunkiem jest również dostosowanie wielkości taboru do realnego zapotrzebowania przewozowego. Na liniach lokalnych i wiejskich, gdzie napełnienie pojazdów jest niższe, zaleca się zakup mniejszych autobusów, które są bardziej ekonomiczne w eksploatacji, a jednocześnie pozwalają na utrzymanie ciągłości usług komunikacyjnych w mniej zaludnionych rejonach oraz na węższych drogach niż ma to miejsce w mieście.

Nowoczesny tabor powinien również spełniać wysokie standardy komfortu i bezpieczeństwa. Klimatyzacja, monitoring, systemy informacji pasażerskiej, liczniki pasażerów, a także dostęp do Internetu czy ładowarek USB, to elementy coraz częściej oczekiwane przez użytkowników transportu zbiorowego. Tabor powinien być także kompatybilny z nowoczesnymi systemami ITS, co umożliwi bieżące zarządzanie ruchem i precyzyjne planowanie rozkładów jazdy.

Zakup nowego taboru powinien być powiązany z pozyskiwaniem środków zewnętrznych – m.in. z programów krajowych oraz środków unijnych. Dzięki temu możliwe będzie nie tylko zwiększenie efektywności kosztowej inwestycji, ale również przyspieszenie modernizacji floty w skali lokalnej i regionalnej.

Warto zwrócić uwagę na przykład komunikacji publicznej organizowanej przez Gminę Pszczyna. Obecnie Gmina nie posiada własnej spółki transportowej, lecz realizuje przewozy na podstawie przeprowadzonego postępowania przetargowego, wykorzystując pojazdy należące do wybranego przewoźnika. W związku z tym dobrym rozwiązaniem byłby zakup taboru autobusowego przez Gminę – ze wsparciem środków zewnętrznych, o których mowa powyżej – a następnie nieodpłatne przekazanie tych pojazdów operatorowi w ramach umowy na świadczenie usług transportowych.

Takie podejście pozwoliłoby znacząco obniżyć koszty realizacji przewozów, eliminując po stronie operatora konieczność zakupu lub dzierżawy własnych pojazdów. Dodatkowo, zakup taboru przy udziale środków zewnętrznych byłby bardzo korzystny finansowo dla Gminy, ponieważ poziom dofinansowania w ramach dostępnych programów sięga nawet 80% kosztów kwalifikowanych.

10.6. Nowoczesna wyszukiwarka połączeń

Współczesny transport zbiorowy nie opiera się już wyłącznie na tabliczkach z rozkładami jazdy na przystankach. Dziś pasażer oczekuje prostych, intuicyjnych i natychmiastowych narzędzi do planowania podróży — najlepiej takich, które prowadzą go od punktu wyjścia (np. miejsca zamieszkania) aż do konkretnego celu podróży (np. szkoły, pracy, urzędu). Takie możliwości zapewnia nowoczesna wyszukiwarka połączeń, działająca według zasady „door to door”.

Potrzeba i oczekiwania pasażerów

W dobie smartfonów i powszechnego dostępu do Internetu, pasażerowie nie chcą analizować siatek połączeń ręcznie ani dopasowywać się do trudnych schematów linii. Oczekują, że:

- wpiszą adres początkowy i docelowy,
- otrzymają natychmiast propozycję najkrótszej trasy, z przesiadkami,
- dowiedzą się, gdzie i kiedy mają się przesiąść,
- zobaczą realny czas dojazdu oraz ewentualne opóźnienia,
- będą mogli zapisać podróż lub dostać przypomnienie o odjeździe.

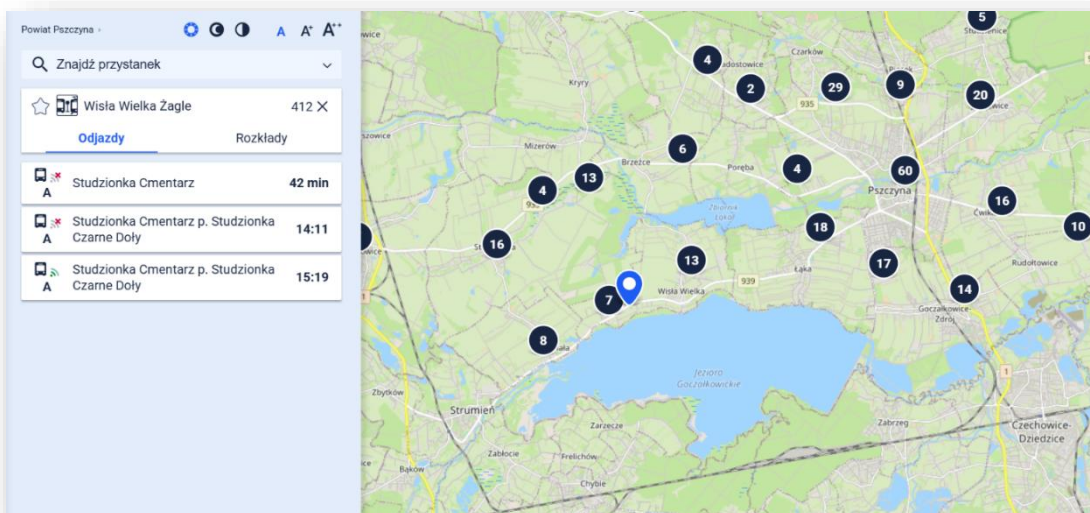
Tego rodzaju funkcjonalności oferują dziś m.in. Jakdojade, KiedyPrzyjedzie, e-podróżnik.pl czy Google Maps, o ile mają dostęp do aktualnych danych lokalnego przewoźnika.

The screenshot shows the e-podróżnik.pl website interface. At the top, there is a search bar with the following details: origin 'Pszczyna' (woj. Śląskie, pow. pszczyński, gm. Pszczyna miasto), destination 'Wisła Wielka' (woj. Śląskie, pow. pszczyński, gm. Pszczyna obszar wi...), and date 'pn. 28 lip.'. There are also options for 'Preferuj bez przesiadek' (checked) and 'Tylko bilet online'. A 'Znajdź połączenie' button is visible. Below the search bar, the results are displayed under the heading 'Środki transportu Wszystkie'. Two routes are shown, both with a travel time of 17 minutes. The first route is from 'PSZCZYNA CENTRUM PRZESIADKOWE' to 'Wisła Wielka Kolonia' at 11:45 - 12:02. The second route is from 'PSZCZYNA CENTRUM PRZESIADKOWE' to 'Wisła Wielka Kolonia' at 13:45 - 14:02. Each route includes a 'Kup Bilet' button.

Funkcjonalności nowoczesnej wyszukiwarki

System wyszukiwania połączeń, który docelowo powinien być wdrożony w Gminie Pszczyzna, powinien oferować co najmniej następujące funkcje:

- Multimodalność – możliwość łączenia różnych środków transportu: autobusy miejskie, autobusy podmiejskie, pociągi, rower miejski, a nawet piesze dojścia do przystanków.
- Geolokalizacja – automatyczne wykrywanie pozycji pasażera i podpowiedzi „najbliższy przystanek”.
- Informacja o przesiadkach – wskazanie optymalnych punktów przesiadkowych, z minimalnym czasem oczekiwania.
- Integracja z rozkładami w czasie rzeczywistym – aktualizacja na bieżąco przy zmianach tras lub opóźnieniach.
- Dostosowanie do potrzeb użytkownika – filtrowanie tras: bez przesiadek, najkrótszy czas, trasy niskopodłogowe.
- Dostępność mobilna i przeglądarkowa – zarówno w aplikacjach, jak i przez komputery stacjonarne.
- Obsługa języków obcych – zwłaszcza angielskiego, co jest kluczowe w kontekście turystyki regionalnej.



Korzyści wdrożenia systemu „door-to-door” w Pszczynie

Wdrożenie profesjonalnego systemu wyszukiwania połączeń przyniosłoby szereg wymiernych korzyści:

- Zwiększenie liczby pasażerów – dzięki większej dostępności i zrozumiałości systemu dla nowych użytkowników.

- Ociążenie infolinii i punktów informacji pasażerskiej – pasażerowie uzyskają wszystkie potrzebne dane samodzielnie.
- Lepsza integracja transportu – pasażer nie będzie musiał rozróżniać, czy jedzie autobusem miejskim, podmiejskim, czy pociągiem.
- Poprawa wizerunku miasta – nowoczesne i cyfrowe narzędzia świadczą o wysokim standardzie usług publicznych.
- Ułatwienie dla uczniów, seniorów, osób z niepełnosprawnościami – dzięki prostym komunikatom, mapom i wersjom uproszczonym.

Przykłady dobrych praktyk

Wiele miast w Polsce i Europie wdrożyło już takie rozwiązania z powodzeniem:

- Bielsko-Biała: integracja rozkładów komunikacji miejskiej z Google Maps oraz własna aplikacja z planowaniem podróży.
- Kraków: system Jakdojade w pełnej wersji premium, zawierający dane w czasie rzeczywistym.

W ramach kierunków rozwoju transportu zbiorowego w Pszczynie zaleca się:

- uruchomienie miejskiej wyszukiwarki połączeń, dostępnej przez przeglądarkę i urządzenia mobilne,
- wdrożenie i udostępnienie danych GTFS i GTFS Realtime, które umożliwią integrację z zewnętrznymi platformami,
- nawiązanie współpracy z popularnymi aplikacjami dodatkowo do już działającej KiedyPrzyjedzie (Jakdojade, Google Maps),
- promowanie obecności w wyszukiwarce e-podróżnik na kanałach informacyjnych Gminy
- prowadzenie kampanii edukacyjnej – jak korzystać z nowych narzędzi, gdzie je pobrać i jakie oferują możliwości poprzez stronę internetową i kanały social media

Nowoczesna wyszukiwarka połączeń to nie dodatek, ale jeden z podstawowych elementów funkcjonującego systemu komunikacji XXI wieku. W Pszczynie, gdzie linie autobusowe łączą zarówno rejony wiejskie, miejskie, jak i sąsiednie gminy oraz węzły kolejowe – funkcjonalność „door-to-door” ma szczególnie duże znaczenie dla mieszkańców i może realnie zwiększyć wykorzystanie transportu zbiorowego.

10.7. System QR kodów i znaczników NFC na przystankach

Jednym z prostszych, a zarazem wyjątkowo efektywnych rozwiązań usprawniających komunikację z pasażerami jest wdrożenie systemu QR kodów oraz tagów NFC (Near Field Communication) na wszystkich przystankach komunikacji zbiorowej w mieście. System ten pozwala pasażerowi uzyskać pełną informację o odjazdach i lokalizacji pojazdów za pomocą smartfona – bez konieczności korzystania z aplikacji czy dodatkowych instalacji.

Jak to działa?

Na każdej tabliczce przystankowej umieszcza się:

- kod QR – możliwy do zeskanowania przez aparat w telefonie,
- znacznik NFC – aktywowany automatycznie po zbliżeniu telefonu do tablicy (działa podobnie jak płatność zbliżeniowa).

Po zeskanowaniu kodu lub przyłożeniu telefonu pasażer zostaje przekierowany do mobilnej strony internetowej lub dedykowanej aplikacji, gdzie może:

- sprawdzić realny czas przyjazdu najbliższych autobusów,
- zobaczyć mapę lokalizacji pojazdów na trasie,
- przejrzeć aktualny rozkład jazdy dla wszystkich linii obsługujących dany przystanek,
- uzyskać informację o ewentualnych opóźnieniach, objazdach lub zmianach w kursowaniu.

Co ważne, rozwiązanie to nie wymaga drogich ekranów LED ani specjalistycznej infrastruktury – wystarczy odpowiedni system informatyczny i dostęp do danych GPS z autobusów.

Korzyści dla pasażera

Wdrożenie QR kodów i znaczników NFC przynosi pasażerowi szereg wymiernych korzyści:

- natychmiastowy dostęp do informacji – wystarczy jedno kliknięcie lub przyłożenie telefonu,
- brak potrzeby instalowania aplikacji – system działa przez zwykłą przeglądarkę,



- możliwość śledzenia autobusu w czasie rzeczywistym – znacznie poprawia komfort oczekiwania i umożliwia lepsze planowanie,
- proste rozwiązanie także dla osób starszych – wystarczy otworzyć aparat lub przyłożyć telefon, bez konieczności nawigowania po aplikacjach,
- dostęp do informacji w wielu językach – możliwe jest skonfigurowanie automatycznego tłumaczenia strony np. na język angielski, co ma znaczenie turystyczne.

Korzyści dla organizatora transportu

Dla miasta i operatora systemu komunikacji zbiorowej zalety są równie istotne:

- niski koszt wdrożenia – w porównaniu z tablicami elektronicznymi czy aplikacjami mobilnymi,
- łatwa aktualizacja danych – zmiany w rozkładach, przystankach lub trasach są od razu widoczne online,
- brak potrzeby utrzymywania infrastruktury fizycznej – dane są serwowane centralnie z jednego systemu,
- możliwość zbierania danych o ruchu pasażerów – dzięki anonimowej analizie korzystania z linków, co wspiera planowanie i optymalizację rozkładów jazdy.

Przykłady dobrych praktyk

- Gdynia jako jedno z pierwszych miast w Polsce wdrożyła QR kody na wszystkich przystankach ZKM – przekierowują one do podstrony z rzeczywistym czasem przyjazdu autobusu.
- Warszawa udostępnia dane GPS w czasie rzeczywistym zarówno w aplikacjach, jak i przez kody QR na głównych przystankach.



System QR i NFC to jedno z najprostszych i najbardziej przystępnych technologicznie narzędzi do poprawy jakości informacji pasażerskiej. Wprowadzenie go w Pszczynie znacząco podniesie standard obsługi komunikacyjnej,

poprawi punktualność postrzeganą przez pasażerów i zwiększy dostępność danych bez konieczności inwestowania w kosztowną infrastrukturę elektroniczną.

10.8. Ocena potrzeb transportowych oraz analiza możliwości.

Innym istotnym elementem kierunków rozwoju jest przede wszystkim poznawanie oczekiwań mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W miarę dostępnych środków finansowych, w celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów prowadzone powinny być badania jakościowe i ilościowe w publicznym transporcie zbiorowym. Jest to szczególnie istotne w przypadku Gminy Pszczyna, gdzie nie jest prowadzona sprzedaż biletów. Na podstawie badań, w uzasadnionych przypadkach, wprowadzane powinny być zmiany w zakresie częstotliwości kursowania pojazdów oraz okresu funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ciągu doby. Poznanie oczekiwań oraz oceny wprowadzonych rozwiązań w zakresie transportu publicznego jest cennym źródłem informacji, dlatego też w ramach prowadzonych prac mających na celu aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Pszczyna” przeprowadzona została ankieta wśród mieszkańców, a jej wyniki zostały zaprezentowane w dalszej części niniejszego opracowania.



ANKIETA!!!

**WEŹ UDZIAŁ W BADANIU PODRÓŻY
I MIEJ WPŁYW
NA KSZTAŁTOWANIE
SYSTEMU TRANSPORTU W SWOIM MIEŚCIE**



Zeskanuj kod i wypełnij ankietę
lub wejdź na adres: pkg.ankietaplus.pl




10.9. Poprawa czytelności rozkładów jazdy na przystankach

Jednym z kluczowych elementów poprawy funkcjonowania transportu publicznego w gminie Pszczyna jest podniesienie standardów informacyjnych na przystankach komunikacji zbiorowej. Nowoczesne, przejrzyste i spójne oznakowanie przystankowe stanowi istotny element wpływający na atrakcyjność i dostępność publicznego transportu zbiorowego,

szczególnie dla osób starszych, turystów oraz mieszkańców nieposiadających codziennego kontaktu z transportem publicznym.


W ramach planowanych działań opracowano dwa wzory nowych tabliczek przystankowych, które mogą zastąpić dotychczasowe. Celem projektu jest ujednoczenie systemu informacji pasażerskiej, zwiększenie czytelności i estetyki tabliczek oraz dostosowanie ich do potrzeb wszystkich grup użytkowników. Projekty tabliczek przystankowych przedstawiono na kolejnych stronach.

Projekt 1:

Obowiązuje: od 01.01.2026			
LOGO	Informacja o rozkładzie jazdy: tel 32 0000000		
	Przystanek: Pszczyna Katowicka Park		
Organizator: Gmina Pszczyna			 <small>Rozkład w czasie rzeczywistym</small>
Operator: PT Kłosok Sp. z o.o.			
10	Kierunek: Jankowice Złote Łany		
Przez	Godziny odjazdu		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
Pszczyna Złoty Kłos	6:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00	8:00, 12:00, 15:30, 20:30	8:00, 12:00, 15:30, 20:30
15	Kierunek: Piasek - Czarków		
Przez	Godziny odjazdu		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
Ćwiklice Kolonia	6:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00	8:00, 12:00, 15:30, 20:30	8:00, 12:00, 15:30, 20:30
20	Kierunek: Ćwiklice Podlesie		
Przez	Godziny odjazdu		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
Pszczyna Bieruńska Rondo	6:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00	8:00, 12:00, 15:30, 20:30	8:00, 12:00, 15:30, 20:30
Oznaczenia			

Projekt 2:

Obowiązuje: od 01.01.2026

10	Informacja o rozkładzie jazdy: tel 32 0000000			
	Przystanek: Wiśła Wielka Hodowców			
	Kierunek: STUDZIONKA CMENTARZ			
 Rozkład w czasie rzeczywistym				
Organizator: Gmina Pszczyna				
Operator: PT Kłosok Sp. z o.o.				
Przystanki:	Godzina	Minuty		
		Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
	4			
	5	20, 30,	20	
	6	10		10
	7	10	10	10
	8	10		10
	9	10	10	
	10	15		
	11	15	15	
	12	20		
	13	30	30	30
	14	20, 50		
	15	20, 50	20	
	16	10		10
	17	10	10	
	18	10		
	19	10	10	
	20	10		10
	21	10	10	10
	22			
	23			
Oznaczenia:				

Zaprezentowane wzory tabliczek przystankowych opracowanych dla Gminy Pszczyna stanowią istotny krok w kierunku poprawy jakości informacji pasażerskiej oraz estetyki przestrzeni publicznej. Projekty te charakteryzują się szeregiem zalet funkcjonalnych i wizualnych, odpowiadających zarówno na potrzeby mieszkańców, jak i nowoczesnych standardów organizacji transportu publicznego.

Przede wszystkim, każda z tabliczek została zaprojektowana w sposób czytelny i przejrzysty, z wyraźnym podziałem na sekcje tematyczne: numer linii, nazwę przystanku, kierunek jazdy, dane organizacyjne oraz szczegółowy rozkład jazdy. Dzięki zastosowaniu dużej, kontrastowej czcionki oraz logicznemu układowi graficznemu, informacje są łatwe do odnalezienia i zrozumienia, także przez osoby starsze, niedowidzące czy okazjonalnych pasażerów.

Zastosowanie kodu QR na tabliczce umożliwia szybki dostęp do rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym – to istotny krok w kierunku cyfryzacji usług transportowych, zwiększający komfort podróżnych korzystających ze smartfonów. Jednocześnie na tabliczce zachowano tradycyjny, analogowy rozkład jazdy w formie godzinowo-minutowej, z podziałem na dni robocze, soboty oraz niedziele i święta, co zapewnia dostępność dla wszystkich grup pasażerów, niezależnie od ich kompetencji cyfrowych.

Tabliczka została także zaprojektowana z myślą o standaryzacji i estetycznej spójności całego systemu informacji pasażerskiej w gminie, m.in. poprzez zastosowanie odcieni koloru niebieskiego, podobnie jak logo gminy. Ujednolicona forma graficzna umożliwia łatwiejszą orientację w terenie, a także buduje jednolitą tożsamość wizualną lokalnego transportu publicznego. Uwzględnienie danych organizatora i operatora zwiększa przejrzystość systemu oraz ułatwia kontakt w przypadku pytań lub zgłoszeń.

Wreszcie, projekt tabliczki stanowi rozwiązanie elastyczne i rozwojowe – jego konstrukcja przewiduje możliwość przyszłej integracji z systemem elektronicznych tablic informacji pasażerskiej, jak również rozbudowę o piktogramy dotyczące dostępności, przesiadek czy obecności infrastruktury towarzyszącej (wiaty, stojaki rowerowe).

Podsumowując, tabliczka przystankowa w nowym układzie graficznym i informacyjnym łączy nowoczesność z funkcjonalnością, odpowiadając na potrzeby mieszkańców oraz cele długofalowego rozwoju transportu publicznego w Gminie Pszczyna.

10.10. Rozszerzenie obszaru Gminnej Komunikacji

Sprawnie funkcjonujący transport publiczny jest jednym z kluczowych elementów wspierających rozwój społeczny, gospodarczy i przestrzenny gminy. Dlatego też planowanie siatki połączeń komunikacji zbiorowej powinno uwzględniać zarówno aktualne potrzeby mieszkańców, jak i prognozy rozwojowe w zakresie urbanizacji, demografii czy funkcjonowania lokalnych ośrodków usługowych i przemysłowych. W szczególności istotne jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla wszystkich sołectw gminy, w tym także tych, które dotąd były słabiej obsługiwane przez transport zbiorowy.

W niniejszym rozdziale przedstawiamy **plan dotyczący utworzenia nowych linii autobusowych**, które mają na celu uzupełnienie istniejącej oferty przewozowej, skrócenie czasu podróży oraz umożliwienie dogodnych przesiadek na pociągi i inne środki transportu. W szczególności analizujemy potrzebę wprowadzenia **nowej linii dla sołectwa Brzeźce**,

które dotychczas nie posiadały bezpośredniego i regularnego połączenia z centrum Pszczyny (w ramach Pszczyńskiej Komunikacji Gminnej), oraz **nowej linii dla Studzienic**, mającej na celu poprawę dojazdu mieszkańców do zakładów pracy, szkół i obiektów użyteczności publicznej.

Założenia do nowych połączeń zostały opracowane z uwzględnieniem:

- istniejącego układu drogowego,
- potencjału przewozowego,
- dostępności pieszej do przystanków,
- lokalizacji istotnych punktów generujących ruch (szkoły, ośrodki zdrowia, zakłady pracy, obiekty sportowe),
- możliwości przesiadek na inne środki transportu (kolej, inne linie autobusowe).

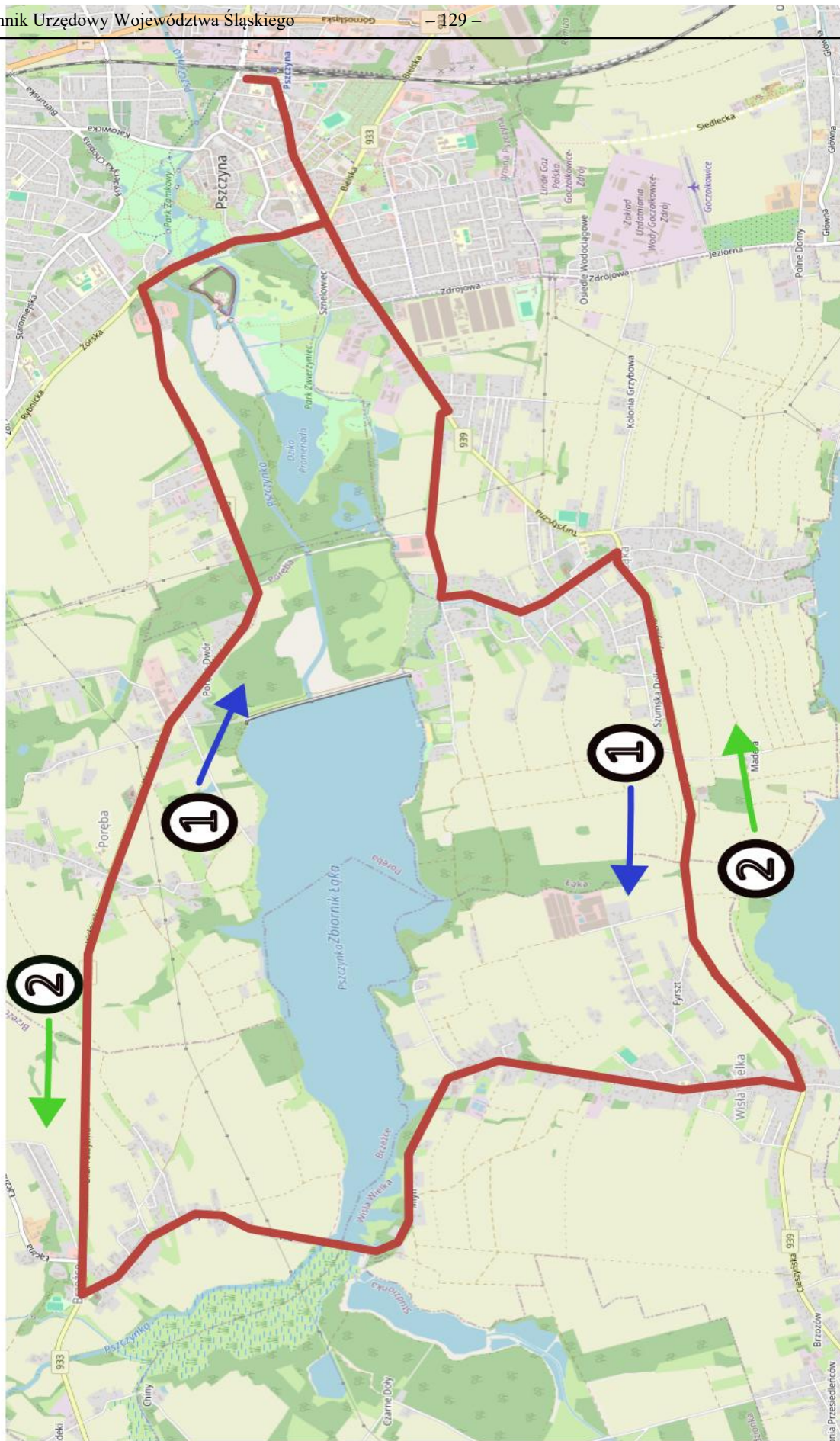
Wprowadzenie nowych linii nie tylko podniesie jakość życia mieszkańców poprzez lepszy dostęp do usług i miejsc pracy, ale również przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego jako alternatywy dla samochodu osobowego, wspierając tym samym cele zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska.

Poniżej zaprezentowano rozwiązania dla obszaru Gminnej Komunikacji:

1. Nowa linia Pszczyna – Pszczyna p. Brzeźce, Łąkę zapewni dojazd Gminną Komunikacją do Pszczyny mieszkańcom Brzeźce i Poręby. Kursy będą realizowane do południa najpierw przez Łąkę następnie Brzeźce, a po południu najpierw przez Brzeźce następnie Łąkę. Rozwiązanie to zapewni to szybszy dojazd do i powrót z Pszczyny mieszkańcom Brzeźce i Poręby, którzy jak zostało to wskazane powyżej nie są objęci Pszczyńską Komunikacją Gminną.

Poniżej przedstawiony został przebieg nowej linii komunikacyjnej.

Nowa linia Pszczyna - Pszczyna p. Brzeźce, Łakę - wariant linii A



1. Wariant przez Łakę następnie Brzeźce - do południa
2. Wariant przez Brzeźce następnie Łakę - po południu

Mapa 1. Nowa linia Pszczyna - Pszczyna p. Brzeźce, Łakę.

2. Kolejnym rozwiązaniem, który często powtarzał się we wnioskach mieszkańców składanych do Urzędu Gminy było skomunikowanie sołectwa Studzienice z Piaskiem. Wnioski te były argumentowane z jednej strony objęciem obszaru tej części gminy bezpłatną komunikacją gminną a z drugiej możliwością dojazdu do mieszczącego się tam przystanku kolejowego. We wnioskach powtarzały się również prośby o dokonanie ponownej analizy przeniesienia kursów z ul Sarenek na ul. Jana Pawła II z powodu parametrów technicznych drogi uniemożliwiających sprawne realizowanie kursów, co również w tym projekcie zostało przedstawione.

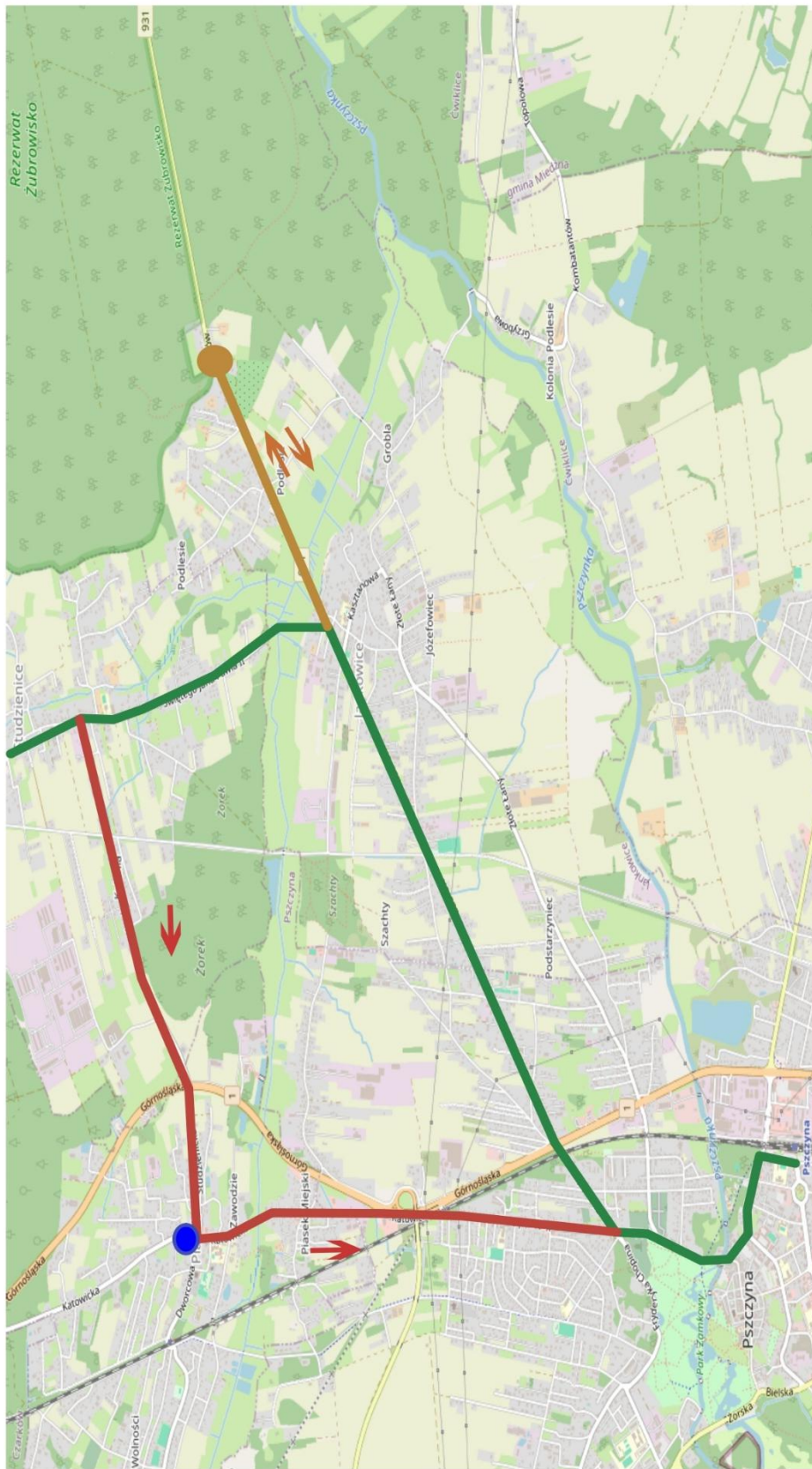
Wobec powyższego wprowadzone zostaną zmiany w wariancie linii B poprzez pominięcie przejazdu ul. Sarenek oraz w przebiegu powrotnym linii poprzez przekierowanie kursów z przystanku końcowego „Studzienice Las” w ul. Kosów, a następnie w kierunku Piasku i ul. Katowicką do centrum Pszczyny. Rozwiązanie to umożliwi skomunikowanie Studzienic jednocześnie z miejscowością Piasek oraz centrum Pszczyny.

Wariant ten niesie za sobą jednocześnie ograniczenie w zakresie komunikacji części Jankowic z uwagi na wyłączenie ul. Sarenek z ruchu komunikacji publicznej, dlatego w ramach zachowania dostępności komunikacyjnej, tej części miejscowości wprowadzone zostanie rozwiązanie polegające na wjeździe kieszeniowym ul. Żubrów do zlokalizowanej tam karczmy, która stanowić będzie pętlę nawrotową autobusu.

Zmiany przyczynią się również do poprawy dostępności komunikacji publicznej w Piasku m.in. przy ul. Katowickiej.

Poniżej przedstawiamy nowy przebieg linii komunikacyjnej B.

Warianty linii B: Pszczyna - Studzienice



Na zielono - trasa podstawowa plus warianty:

1. Wariant bordowy - likwidacja wjazdu na ul. Sarenek, poprowadzenie trasy ul. Kosów przez Piasek do Pszczyny, konieczna modyfikacja linii D
2. Wariant pomarańczowy - likwidacja wjazdu na ul. Sarenek, nawrót przy karczmie na ul. Żubrów

Mapa 2. Warianty linii B.

11. Analiza planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego oraz Powiatu Pszczyńskiego



Sejmik Województwa Śląskiego Uchwałą nr V/11/9/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r. przyjął Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego, który następnie Uchwałą nr VII/12/3/2025 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 17 marca 2025 r. został poddany aktualizacji. W przyjętym planie transportowym Marszałek Województwa wskazał jako podstawowy cel opracowania, poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego województwa Śląskiego. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju ma zapewnić równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska, co zostanie osiągnięte poprzez realizację celów szczegółowych:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu narzędzie poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Integracja systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru instrument rozwoju gospodarczego
- Poprawa bezpieczeństwa radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia

Głównym celem planu jest budowa nowoczesnego, dostępnego i niskoemisyjnego systemu transportu zbiorowego. Dokument zakłada stworzenie warunków do równomiernego dostępu do usług przewozowych w całym województwie, niezależnie od wielkości i położenia danej miejscowości. W zakresie transportu drogowego plan przewiduje m.in.:

- zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców gmin wiejskich i peryferyjnych,
- poprawę jakości i częstotliwości połączeń autobusowych,
- ograniczenie emisji spalin oraz hałasu poprzez modernizację taboru,
- integrację przewozów autobusowych z koleją oraz transportem miejskim.

Znaczenie transportu drogowego

Transport drogowy, szczególnie w formie przewozów autobusowych, stanowi kluczowe ogniwo w systemie komunikacyjnym województwa. Autobusy umożliwiają dojazd do szkół, pracy, placówek ochrony zdrowia czy urzędów, zwłaszcza tam, gdzie brak jest infrastruktury kolejowej. Plan przewiduje rozwój sieci połączeń autobusowych międzygminnych i powiatowych oraz ich lepszą integrację z transportem regionalnym i aglomeracyjnym.

Integracja i koordynacja

Istotnym założeniem dokumentu jest stworzenie spójnego systemu transportowego, w którym różne środki komunikacji publicznej będą funkcjonować jako uzupełniające się elementy. Plan promuje powstawanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz wspólnych rozkładów jazdy. Dąży się również do ujednolicenia taryf, systemów biletowych oraz wdrożenia nowoczesnych form sprzedaży biletów – w tym aplikacji mobilnych.

Racjonalizacja sieci połączeń

Plan zakłada dokładną analizę istniejącej siatki połączeń autobusowych i jej dostosowanie do realnego zapotrzebowania. W tym celu przeprowadzane są audyty potoków pasażerskich, badania zachowań komunikacyjnych oraz analiza lokalnych uwarunkowań demograficznych. W efekcie przewidziano eliminację dublujących się linii, lepsze skoordynowanie godzin kursowania autobusów z pociągami oraz zwiększenie częstotliwości w godzinach szczytu.

Modernizacja taboru

Jednym z kluczowych działań jest odnowienie taboru autobusowego. Dokument wskazuje na konieczność wymiany przestarzałych pojazdów na nowoczesne, spełniające aktualne normy emisji spalin (co najmniej Euro VI), a także wdrażanie pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, w tym elektrycznych, wodorowych oraz hybrydowych. Nowe autobusy mają być wyposażone w udogodnienia takie jak klimatyzacja, dostęp do Wi-Fi, ładowarki USB, systemy informacji pasażerskiej oraz ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami.

Organizacja i finansowanie

Organizatorem transportu drogowego na poziomie regionalnym będzie Województwo Śląskie, które będzie zawierać umowy z operatorami przewozów kolejowych.

Finansowanie przewozów transportu publicznego odbywa się na podstawie przepisów rozporządzenia 1370/2007. Określa ono rekompensatę przysługującą operatorowi za realizację powierzonego zadania przewozowego oraz sposób kontrolowania i weryfikacji otrzymanego przez operatora wynagrodzenia. Podstawą wypłaty rekompensaty są zawarte umowy.

Roczne wynagrodzenie stanowi kwota środków finansowych zabezpieczonych w budżecie województwa śląskiego i w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Kwota rekompensaty zostaje przeznaczona na pokrycie niezbędnych kosztów przy realizacji przewozów, wykorzystaniu i utrzymaniu niezbędnej infrastruktury technicznej oraz kosztów finansowych z uwzględnieniem podatku dochodowego, rozsądnego zysku, kosztów bezpłatnych i ulgowych przejazdów oraz naliczonej amortyzacji środków trwałych. Wysokość planowanej rekompensaty jest ustalana na podstawie umowy

i polega na wyliczeniu różnicy pomiędzy planowanymi wpływami i kosztami wykonywania usługi i przychodami taryfowymi, przychodami wygenerowanymi na sieci, pozostałymi przychodami dotyczącymi działalności przewozowej, dodatnim wynikiem z działalności ubocznej operatora z uwzględnieniem rozsądnego zysku. Coroczna wysokość rekompensaty jest weryfikowana przez biegłych rewidentów podczas badania finansowego operatora. Koszt usługi jest ustalany poprzez iloraz kosztów wykonywanej usługi przewozowej i liczby wykonywanych wozokilometrów.

W 2023 roku na organizację regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wydano 350,4 mln zł, z tego:

- 279 mln zł przeznaczono dla operatora Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- 71,4 mln zł przeznaczono dla operatora POLREGIO S.A.

W 2024 roku na organizację regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zaplanowano kwotę 429,5 mln zł.

Infrastruktura i ITS

Ważnym elementem planu jest modernizacja infrastruktury drogowej służącej transportowi zbiorowemu – w tym przystanków, pętli, dworców autobusowych oraz terminali przesiadkowych. Plan wspiera tworzenie dedykowanych pasów dla autobusów (buspasów) oraz rozwiązań uprzywilejowujących komunikację zbiorową w ruchu drogowym. Wdrażane będą

inteligentne systemy zarządzania ruchem i informacją (ITS), umożliwiające m.in. dynamiczne śledzenie pojazdów, wyświetlanie odjazdów w czasie rzeczywistym oraz planowanie podróży z poziomu smartfonu.

Spoleczne i środowiskowe efekty

Realizacja założeń planu ma przynieść wymierne korzyści społeczne i środowiskowe.

Należą do nich:

- ograniczenie korzystania z samochodów osobowych na rzecz transportu zbiorowego,
- poprawa jakości powietrza i zmniejszenie emisji CO₂,
- poprawa mobilności mieszkańców, zwłaszcza osób starszych, młodzieży i mieszkańców terenów o niskiej dostępności transportowej,
- zwiększenie komfortu podróży i bezpieczeństwa.

W przypadku Powiatu Pszczyńskiego, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego, przyjęty uchwałą Rady Powiatu nr XI/89/15 z dnia 28 października 2015 r., stanowi podstawowy dokument wyznaczający zasady organizacji lokalnych przewozów drogowych o charakterze użyteczności publicznej. Głównym celem planu jest zapewnienie mieszkańcom powiatu dostępu do sprawnej, dostępnej i dostosowanej do potrzeb komunikacji zbiorowej, szczególnie w odniesieniu do obszarów pozbawionych alternatywnych środków transportu.

W dokumencie określono minimalny standard świadczonych usług transportowych. Zakłada, że na każdej obsługiwanej linii komunikacyjnej powinno być realizowanych co najmniej pięć kursów dziennie w dni robocze i szkolne. Co istotne, rozkład jazdy musi zapewniać możliwość korzystania z transportu w kluczowych godzinach – zarówno w porannym szczycie komunikacyjnym (między 5:00 a 9:00), jak i w popołudniowym (14:00–17:00), a także umożliwiać powrót w godzinach wieczornych, najpóźniej do godziny 21:00.

Plan uwzględnia również zróżnicowanie w zapotrzebowaniu na transport w zależności od dnia tygodnia i okresu roku, przewidując elastyczność w organizacji przewozów. Powiat – jako organizator – ma możliwość zwiększenia częstotliwości kursów na wybranych trasach, jeśli występuje zwiększone zapotrzebowanie społeczne. W ramach planu uwzględniono obowiązki operatorów – od 2017 roku wszystkie przewozy realizowane są przez podmioty

wybrane zgodnie z zasadami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na podstawie stosownych zezwoleń i umów.

Istotnym elementem dokumentu jest również określenie siatki połączeń komunikacyjnych, które mają umożliwić mieszkańcom sprawne przemieszczanie się między miejscowościami powiatu. Linie te mają mieć charakter użyteczności publicznej i zapewniać podstawową mobilność, zwłaszcza w miejscowościach wiejskich i peryferyjnych.

Plan tworzy ramy dla systematycznego rozwoju transportu zbiorowego w powiecie, zapewniając mieszkańcom minimum usług komunikacyjnych oraz możliwość lepszego planowania codziennych dojazdów do szkół, pracy i instytucji publicznych. Choć dokument nie zawiera szczegółowych wytycznych dotyczących integracji taryfowej, jakości taboru czy współpracy z przewoźnikami miejskimi i wojewódzkimi, stanowi stabilną podstawę dla dalszych działań w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej regionu.

13. Słownik pojęć



Dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

Gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

Komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

Operator publicznego transportu zbiorowego – 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;

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania

Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

Regresja – metoda statystyczna pozwalająca na badanie związku pomiędzy wielkościami danych. Umożliwia przewidywanie nieznanymi wartości jednych wielkości na podstawie znanych wartości innych;

Rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

Tendencja rozwojowa – monotoniczny składnik w modelu zależności badanej cechy statystycznej od czasu;

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

Współczynnik determinacji – informuje o tym, jaka część zmienności zmiennej objaśnianej została wyjaśniona przez model. Jest on więc miarą stopnia, w jakim model wyjaśnia kształtowanie się zmiennej objaśnianej;

Współczynnik korelacji liniowej Pearsona – współczynnik określający poziom zależności liniowej między zmiennymi losowymi. Wartość współczynnika korelacji mieści się w przedziale domkniętym $[-1, 1]$. Im większa jego wartość bezwzględna, tym silniejsza jest zależność liniowa między zmiennymi;

Zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

14. Spis map, rysunków, tabel i wykresów



14.1.Spis map

Mapa 1. Nowa linia Pszczyna - Pszczyna p. Brzeźce, Łąkę.....	128
Mapa 2. Warianty linii B.	130
Mapa 3. Schemat Pszczyńskiej Komunikacji Gminnej wraz z nowymi przebiegami linii.	137

14.2.Spis rysunków

<i>Rysunek 1. Podział Gminy Pszczyna na sołectwa.....</i>	12
<i>Rysunek 2. Obecna tabliczka przystankowa.</i>	100
<i>Rysunek 3. Przykład dynamicznej informacji przystankowej - tablica odjazdowa w Centrum Przesiadkowym w Pszczynie.</i>	101

14.3.Spis tabel

<u><i>Tabela 1 Sołectwa gminy Pszczyny – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia. Źródło: www.pszczyna.pl.....</i></u>	13
<i>Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Pszczyna.</i>	23
<i>Tabela 3. Wykaz bezpośrednich połączeń pomiędzy sołectwami w Gminie Pszczyna w ramach Komunikacji Gminnej.</i>	27
<i>Tabela 4. Wykaz postulatów w komunikacji zbiorowej wraz z opisem.</i>	41
<i>Tabela 5. Placówki oświatowe na terenie Gminy Pszczyna.</i>	44
<i>Tabela 6. Kluby sportowe na terenie Gminy Pszczyna.</i>	46
<i>Tabela 7. Obiekty sportowe na terenie Gminy Pszczyna.</i>	48
<i>Tabela 8. Porównanie liczby pojazdów wraz z podziałem w Gminie Pszczyna w roku 2018 i 2024, źródło: GUS.....</i>	61
<i>Tabela 9. Maksymalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Źródło: U. Kwaśniak, M. Janicki, Cz. Kolanek: Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm euro.</i>	91
<i>Tabela 10. Pętle autobusowe na terenie PKG.</i>	96
<i>Tabela 11. Przykładowe nazewnictwo linii.....</i>	114

14.4. Spis wykresów

<i>Wykres 1. Liczba mieszkańców Gminy Pszczyna w latach 2017-2024; źródło: GUS....</i>	14
<i>Wykres 2. Podział mieszkańców Gminy Pszczyna ze względu na wiek; źródło: GUS....</i>	15
<i>Wykres 3. Saldo migracji w Gminie Pszczyna w latach 2020-2024; źródło: GUS</i>	15
<i>Wykres 4. Liczba przedsiębiorstw w Gminie Pszczyna wg liczby pracowników; źródło: GUS.....</i>	17
<i>Wykres 5. Stopa bezrobocia w Gminie Pszczyna, Województwie śląskim i w Polsce w 2024r.; źródło GUS.....</i>	17
<i>Wykres 6. Podział zatrudnionych osób na sektory w Gminie Pszczyna w 2023r.; źródło GUS.....</i>	18
<i>Wykres 7. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2017 i 2022 roku; źródło: GUS.</i>	60
<i>Wykres 8. Zmiana liczby rejestrowanych pojazdów w Gminie Pszczyna między rokiem 2018 a 2024, źródło: GUS.</i>	61
<i>Wykres 9. Wyniki ankiety - wiek respondentów.</i>	64
<i>Wykres 10. Wyniki ankiety - struktura społeczna respondentów.</i>	65
<i>Wykres 11. Wyniki ankiety - czas dojścia na przystanek</i>	66
<i>Wykres 12. Wyniki ankiety - charakter podróży.</i>	67
<i>Wykres 13. Wyniki ankiety - ocena wprowadzenia bezpłatnej komunikacji.</i>	69
<i>Wykres 14. Wyniki ankiety - ocena dostępu do informacji pasażerskiej.</i>	70
<i>Wykres 15. Wyniki ankiety - czynniki wpływające na wybór komunikacji.</i>	71
<i>Wykres 16. Wyniki ankiety - ocena funkcjonowania PKG.....</i>	73
<i>Wykres 17. Wyniki ankiety - ocena wybranych zmian.</i>	74
<i>Wykres 18. Wyniki ankiety - ocena ważności działań usprawniających funkcjonowanie komunikacji.</i>	76