

**UCHWAŁA NR XLIX/318/2014
RADY POWIATU GLIWICKIEGO**

Z DNIA 30 WRZEŚNIA 2014 R.

w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gliwickiego"

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

Rada Powiatu Gliwickiego uchwala, co następuje:

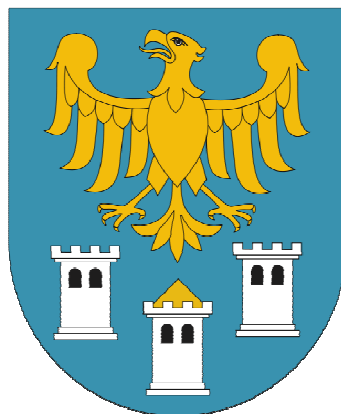
§ 1. Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gliwickiego", stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Gliwickiemu.

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

Przewodniczący Rady

Tadeusz Mamok



Załącznik do Uchwały Nr XLIX/318/2014
Rady Powiatu Gliwickiego
z dnia 30 września 2014 r.

STAROSTWO POWIATOWE W GLIWICACH

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU GLIWICKIEGO (PLAN TRANSPORTOWY)

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, LIPIEC 2014 R.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	2
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?.....	2
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	5
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	6
2.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA.....	10
3. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	14
3.1. INWESTYCJE DROGOWE	17
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	18
3.3. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ STAROSTĘ POWIATU GLIWICKIEGO	18
4. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	19
5. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU GLIWICKIEGO	21
6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW	38
6.1. ROLA ORGANIZATORA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	38
6.2. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM.....	38
7. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	39
7.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	39
7.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	41
7.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	43
8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE GLIWICKIM.....	44
8.1. POZIOM I ŹRÓDŁA ZANIECZYSZCZEŃ W POWIECIE.....	44
8.2. NISKOEMISYJNY TABOR AUTOBUSOWY.....	46
8.3. FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE.....	48
8.4. EDUKACJA EKOLOGICZNA.....	50
8.5. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU GLIWICKIEGO	51
8.6. EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA	52
8.7. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	55
9. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	56
10. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH	58
11. WĘZŁY PRZESIADKOWE	71
12. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....	73
13. SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	75
14. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	76
14.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INWESTYCJI	76
14.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	78
15. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU	80

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa 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 planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gliwickim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Gliwickiego.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat gliwicki położony jest w południowej Polsce, w pasie centralnym kraju, w zachodniej części województwa śląskiego i Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP).

Powiat sąsiaduje z miastami na prawach powiatu:

- Gliwice (siedziba powiatu)
- Zabrze

oraz powiatami w województwie śląskim:

- mikołowskim
- raciborskim
- rybnickim
- tarnogórskim

i województwie opolskim:

- kędzierzyńsko-kozielski
- strzelecki

Mapa 1. Powiat Gliwicki



Źródło: Google.pl

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu

Powierzchnia w km ²	Ludność	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
664	115299	172

Źródło: GUS

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Gliwickiego

Drogi	Powiatowe	Gminne
Długość (km)	294,694	489,5

Źródło: GUS

Powiat gliwicki ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 172 osoby na km². Natomiast w województwie śląskim gęstość zaludnienia wynosi 374 osoby na km².

Tabela 4. Ludność w Powiecie Gliwickim

Lata	Powiat Gliwicki		
	ogółem	w miastach	na wsi
2000	118136	66724	51412
2001	117698	66463	51235
2002	116919	65946	50973
2003	116244	65564	50680
2004	115657	65116	50541
2005	115173	64665	50508
2006	114848	64377	50511
2007	114490	63968	50522
2008	114033	63594	50439
2009	114093	63456	50637
2010	114994	63947	51047
2011	115229	63858	51371
2012	115299	63573	51726

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować ogólny spadek liczby ludności na przestrzeni ostatnich 13 lat. Od roku 2010 można zaobserwować niewielką tendencję wzrostową.

Powiat gliwicki jest w średnim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 55,5%. Województwo śląskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 77,6%.

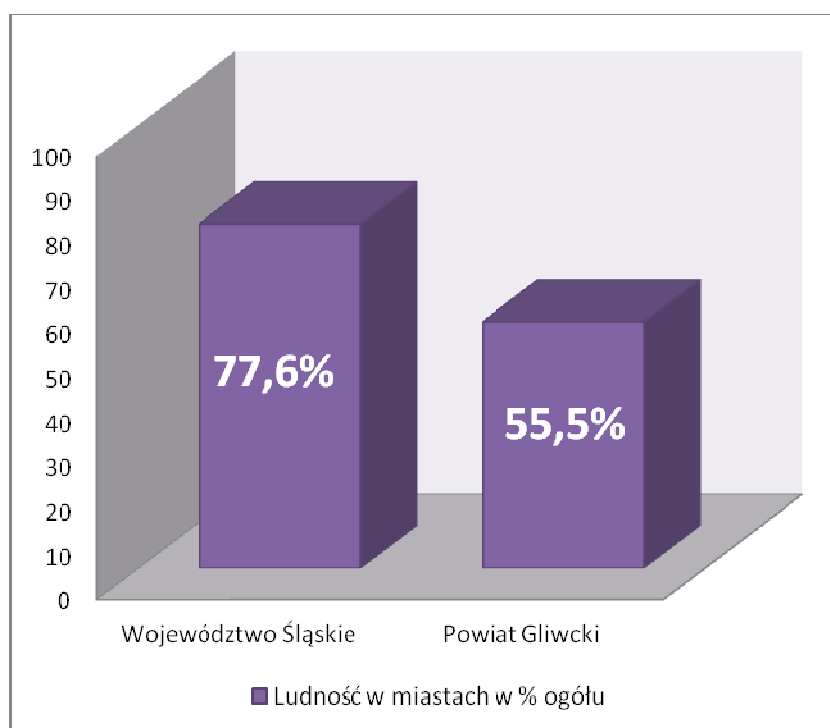
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Śląskie	77,6%
Powiat Gliwicki	55,5%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Średni wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako średnio-intensywny i średnioskoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Niewielki wzrost liczby mieszkańców w powiecie, ponad 5% przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także dodatnie saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

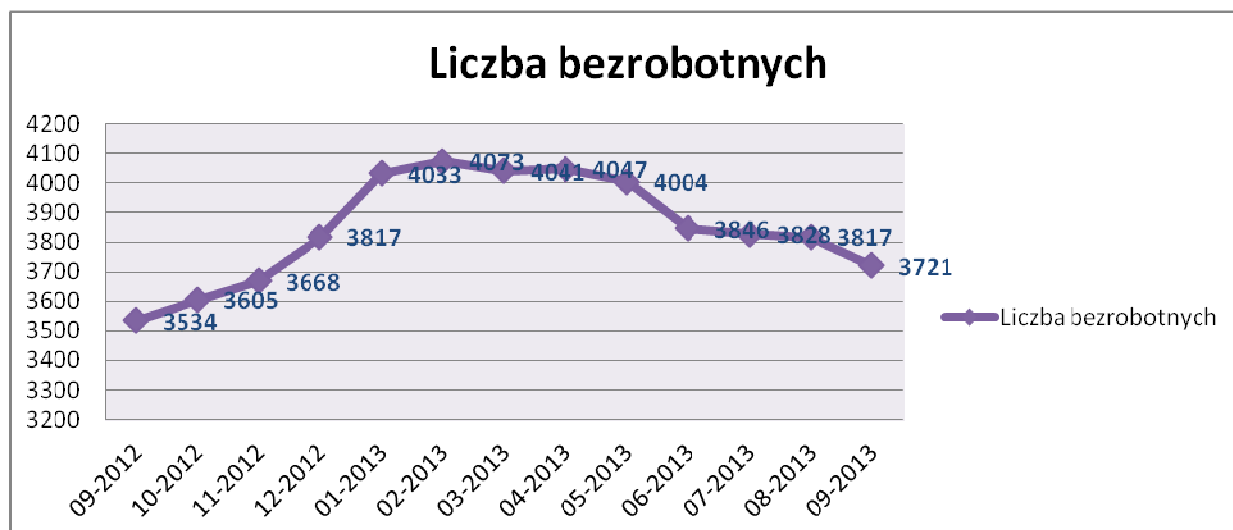
Tabela 6. Migracje w województwie śląskim i powiecie gliwickim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Śląskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	34868
Powiat gliwicki	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	1199
Województwo Śląskie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	38116
Powiat gliwicki	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	989

Źródło: Bank Danych Lokalnych

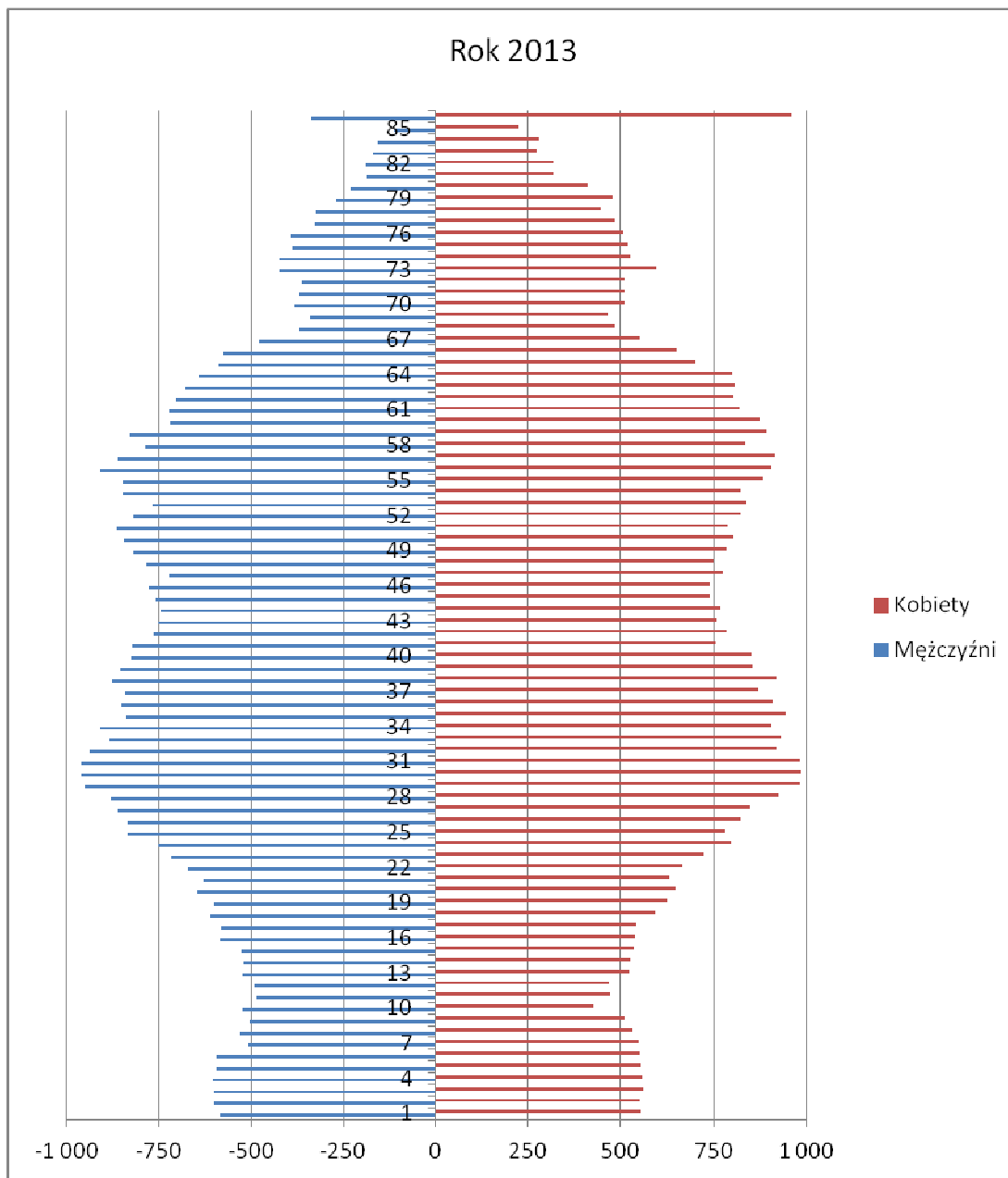
Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Gliwicach liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 3 721 mieszkańców. Obecnie obserwuje się spadek bezrobocia, co dobrze rokuje na wielkość popytu na usługi transportu publicznego.

Rysunek 2. Bezrobocie w powiecie gliwickim



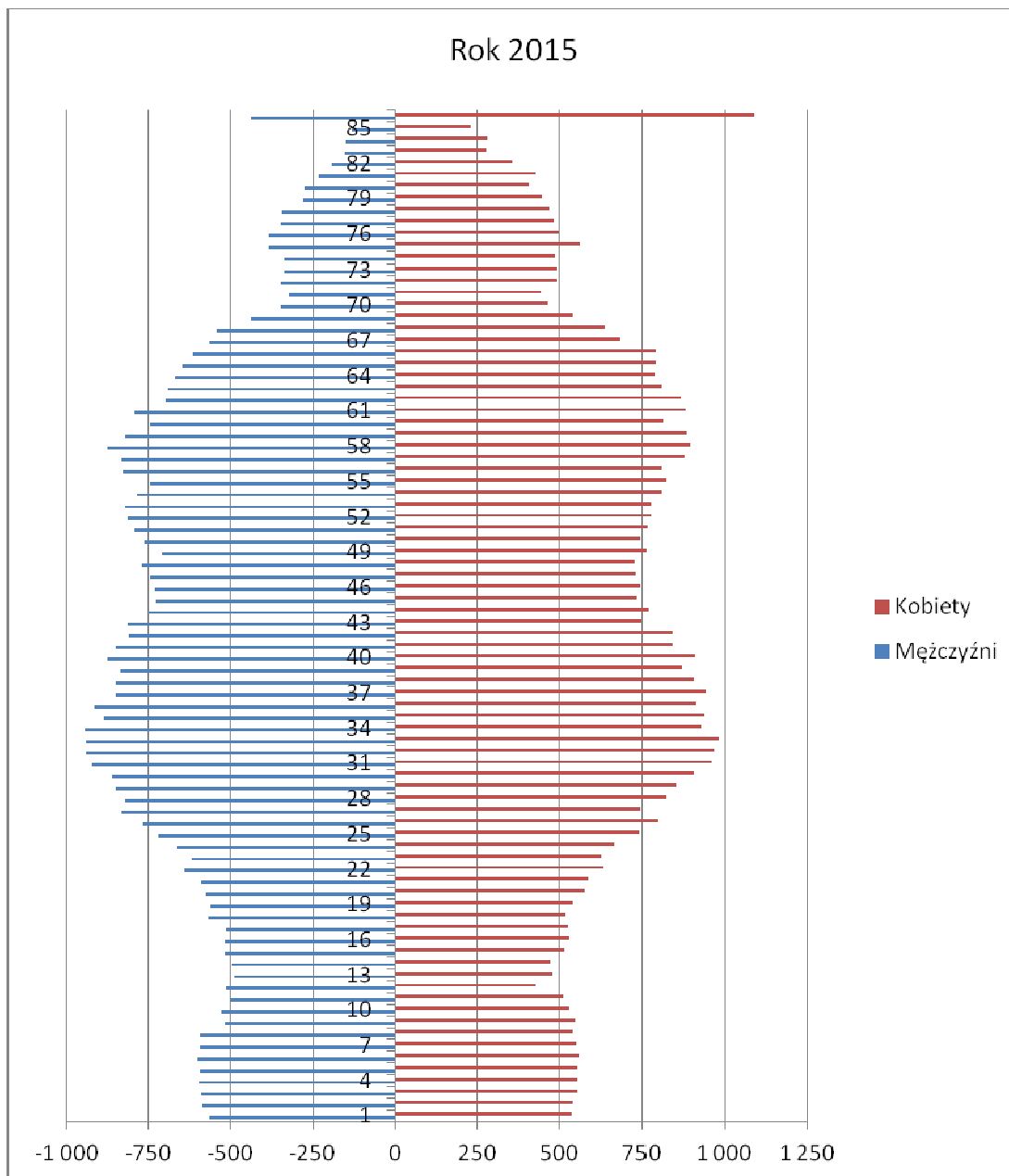
2.1. Prognoza demograficzna

Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)



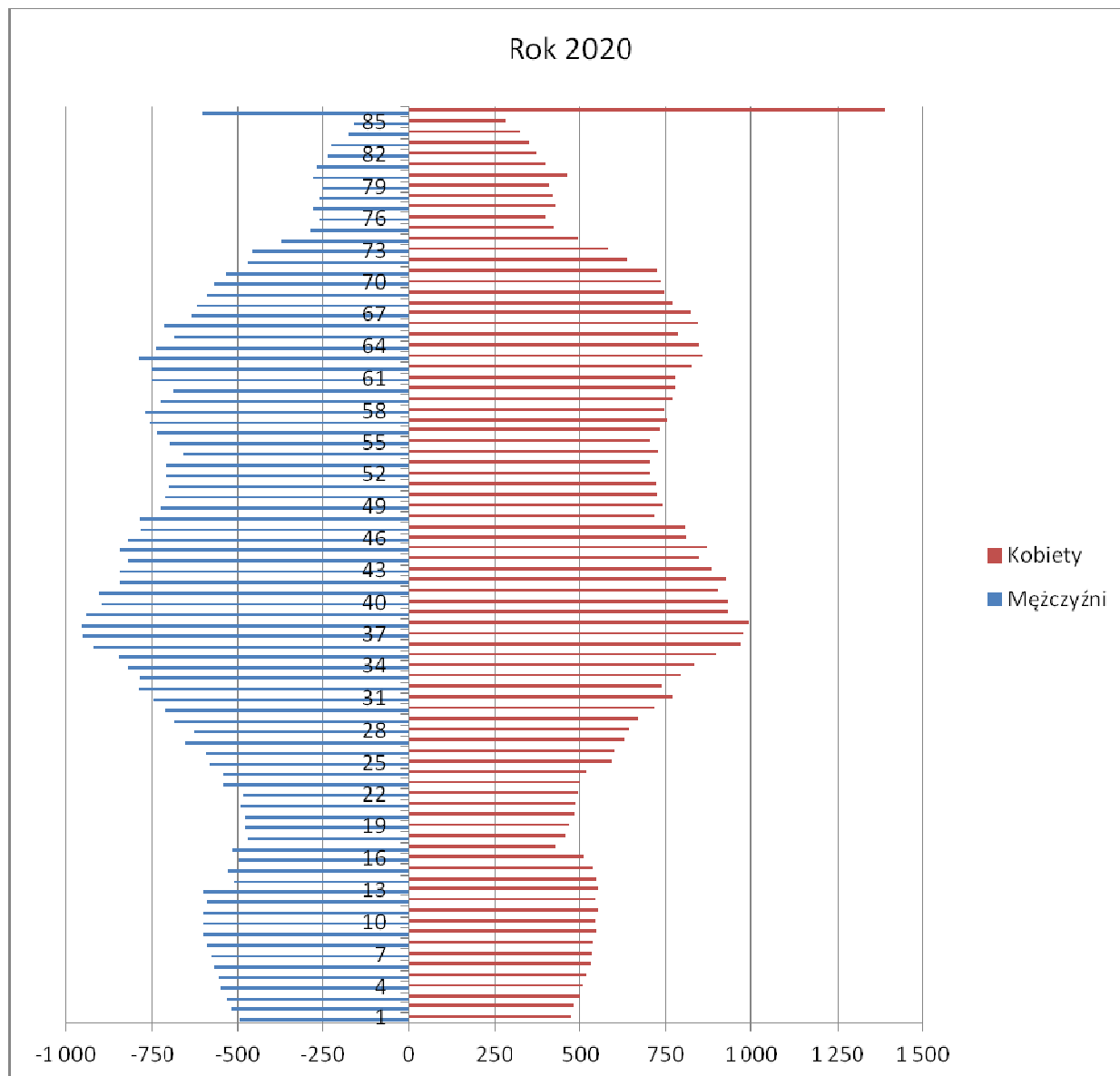
Powyższy rysunek przedstawia strukturę wiekową ludności powiatu w roku 2013. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W wieku poprodukcyjnym widać przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym jest większa od liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)



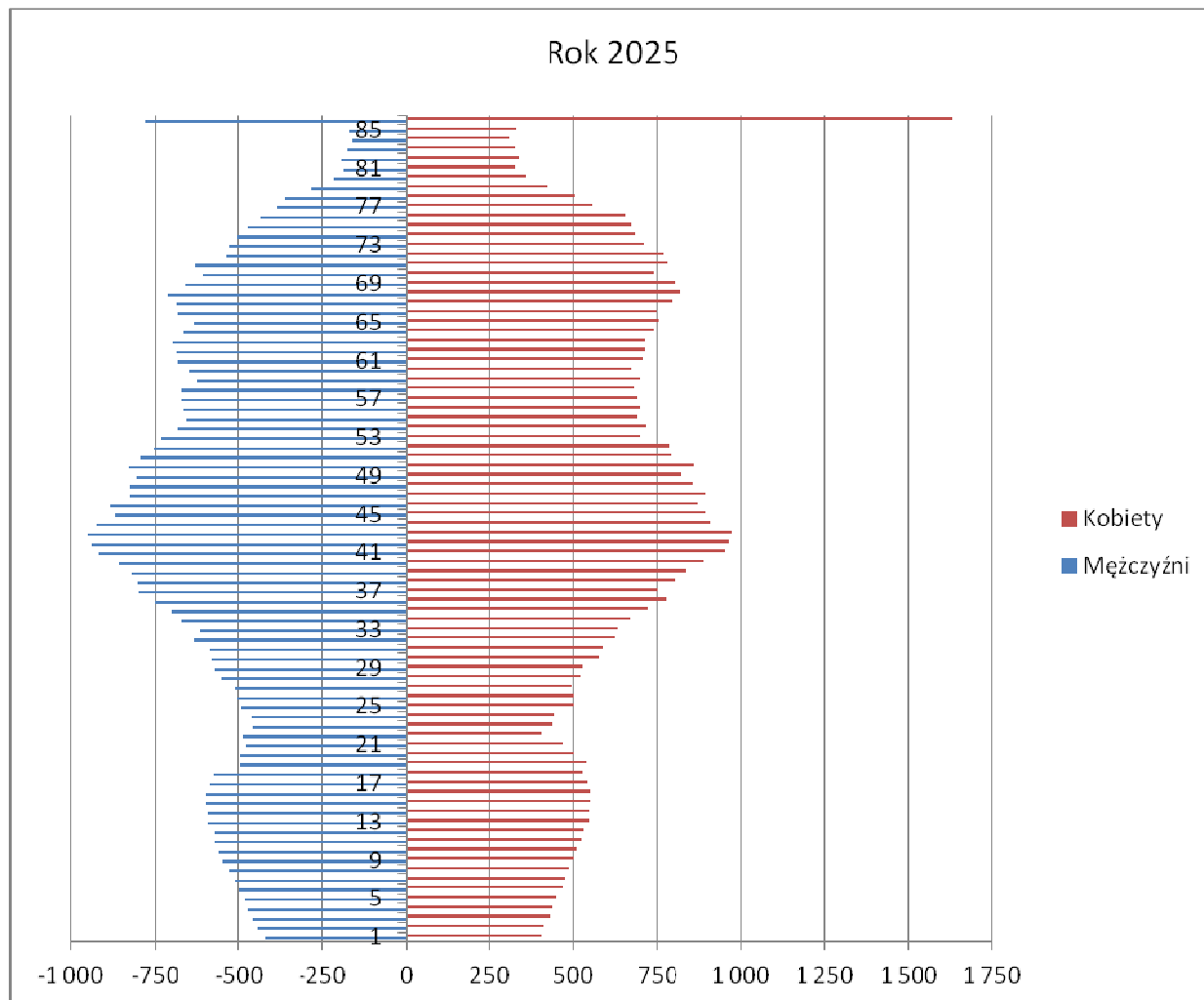
Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ogólna ludności w Powiecie Gliwickim w roku 2015 minimalnie spadnie. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 9 892, co stanowi spadek o 106 osób w stosunku do roku 2012. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 192 osoby. W 2015 roku kobiet w wieku 0-17 będzie 9 446. Liczba mężczyzn w wieku 18-65 spadnie o 986 osób i będzie wynosić 37 320. Natomiast liczba kobiet w wieku 18-60 spadnie o 1 402 i będzie wynosić 34 566. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 407 osób i w roku 2015 będzie wynosić 6 552 osoby. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ o 987 osób. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 13 796.

Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 109 174 osoby. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 9 886, co stanowi spadek o 1,12%, natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 9 296, co stanowi spadek o 3,54%. Dla grupy wiekowej 18-65 liczba mężczyzn będzie wynosiła 37 320 z kolei, liczba kobiet w wieku 18-60 będzie równa 34 566, co stanowi kolejno spadek o 2,57% i 3,89%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 6 552, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 13 796. Obydwie wartości stanowią kolejno wzrost o 6,62% i 7,71%. Na podstawie tej prognozy można zaobserwować początek procesu starzenia się społeczeństwa.

Rysunek 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



Prognoza na rok 2025 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 4,06% w porównaniu do roku 2012 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 7,62%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyzn w wieku 18-65 o 13,82%. Dla grupy kobiet w wieku 18-60 przewiduje się spadek o 16,49%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 41,07%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 26,34%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku poprodukcyjnym wyniesie 31,12% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

3. Sieć drogowa w powiecie

Liczba samochodów osobowych w Powiecie zarejestrowanych na dzień 31 grudnia 2013 wynosi 82 278.

Liczba samochodów osobowych w Województwie Śląskim na dzień 31 grudnia 2012 wynosiła 2206940.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Autostrada: A1, A4
- Droga: E40
- Krajowe: 44, 78, 88, 94
- Wojewódzkie: 408, 901, 907, 919, 921

Tabela 7. Drogi w Powiecie Gliwickim

Lp.	Numer drogi	Przebieg	Ilość km
1	2900 S	Potępa - Czarków, ul. Leśna, Wiejska	2,742
2	2901 S	Wielowieś - Tworóg, ul. Kościelna, Wiejska, Strażacka	2,1
3	2902 S	Wielowieś - Wojska, ul. Szkolna	2,976
4	2903 S	Błażejowice - Wojska, ul. Wiejska	3,01
5	2904 S	Zacharzowice - Łubie	0,882
6	2905 S	ul. Gliwicka, Wyzwolenia	2,837
7	2908 S	Gierałtowice - Ornontowice, ul. Korfantego	4,175
8	2909 S	Paniówki - Ornontowice, ul. Zabrska, Dworcowa	6,253
9	2910 S	Przyszowice - Bujaków, ul. Polna, Topolowa, Szkolna	5,766
10	2911 S	Paniówki, ul. Karola Darwina	0,619
11	2912 S	Dąbrówka - Toszek, ul. Wiejska, Sarnowska	12,084
12	2913 S	od skrz. z S2915 w Kleszczowie do Byciny, Paczyna - DW 901	12,596
13	2915 S	Bojszów - Kleszczów, ul. Kozielska, Gliwicka, Osiedleńcza	5,459
14	2916 S	od gr. Gliwic do skrz. z S2925 ul. Leboszowska w Smolnicy	8,95
15	2918 S	Bojszów - Chechło	26,85
16	2924 S	Stacja ul. Górnicza, Nowa Wieś, ul. Nowowiejska	9,938
17	2925 S	Pilchowice - Leboszowice, ul. Dworcowa	4,84
18	2926 S	Żernica - Nieborowice, ul. Górnicza, Główna	2,904
19	2927 S	Żernica - Nieborowice, ul. Olchowa, Dworcowa	2,52
20	2928 S	Nieborowice - Kuźnia Nieborowska, ul. Krywałdzka	1,707
21	2929 S	Pilchowice - Wilcza, ul. Dworcowa, Dolnej Wsi	2,166
22	2930 S	Wilcza Dolna - Wilcza Górna, ul. K. Miarki	3,54
23	2931 S	Wilcza Górna - Kuźnia Nieborowska, ul. Wiejska	2,988
24	2932 S	Rachowice - Sierakowice, ul. Wiejska, Rachowicka	2,808
25	2933 S	Sośnicowice- Kozłów, ul. Młyńska	1,66
26	2934 S	Tworóg Mały - do DW 408, ul. Tworogowska	3,12
27	2935 S	Tworóg Mały - Sośnicowice, ul. Wiejska, Powstańców	7,927
28	2936 S	Sośnicowice, ul. Parkowa	0,3
29	2937 S	Wilcze Gardło - Smolnica, ul. Kościelna	0,737

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gliwickiego

30	2938 S	Słupsko-Poniszowice, ul. Poniszowska, Słupska	1,836
31	2939 S	Chechło - Niewiesz, ul. Gliwicka	5,6
32	2940 S	Rudziniec - Taciszów, ul. Opolska, Leśna, Gliwicka, Pławniowicka	12,109
33	2941 S	Niewiesz - Pławniowice, ul. Nad Kanałem	2,721
34	2942 S	Rudziniec - Bojszów, ul. Górna, Jesionowa, Sportowa	9,212
35	2943 S	Taciszów - Kleszczów, ul. Dworcowa	4,5
36	2944 S	Taciszów - Rzeczyce, ul. Piaskowa, Kolejowa, Wiejska	3,69
37	2945 S	Rzeczyce - Ligota Łąbędzka, ul. Kolejowa, Szkolna	3,23
38	2946 S	Balcerzowice - Błotnica Strzelecka	1,784
39	2947 S	Kotulin - do drogi 94, ul. Kolejowa	2,967
40	2948 S	Kotulin - Ligota Toszecka, ul. Kotulińska, Toszecka	3,345
41	2949 S	Taciszów - Rzeczyce, Kolejowa, Wiejska do DK 94	9,495
42	2950 S	Toszek - Zacharzowice, ul. Wilkowicka, Wiejska	7,446
43	2951 S	Borowiany - Kieleczka, ul. Wiejska	3,339
44	2953 S	Radonia - Świbie, ul. Szkolna, Osiedlowa	4,805
45	2954 S	Dąbrówka - Świbie, ul. Boczna	3,398
46	2955 S	Świbie - Wielowieś, ul. Wolna	4,796
47	2956 S	Radonia - Wiśnicze, ul. Stawowa, Brzozowa	4,331
48	2957 S	Wielowieś - do DW 907, ul. Czarkowska	1,94
49	2958 S	Świbie - Wiśnicze, ul. Główna, Wiejska	4,069
50	2959 S	Wiśnicze - do DW 907, ul. Wiejska	0,986
51	2960 S	Świbie - Sarnów, ul. Boczna, Wiejska	3,346
52	2964 S	Kotliszowice - Sieroty, ul. Wiejska	3,278
53	2965 S	Gliwice - Kozłów	2,687
54	2966 S	Kozłów - Łany - Rachowice	5,505
55	2967 S	Sierakowice - Łącza	3,645
56	2968 S	Chechło - gr. woj./Ujazd/	1,626
57	2969 S	Chechło - gr. woj./Ujazd/	1,626
58	2970 S	Pisarzowice- do DK 94, ul. Wiejska	2,068
59	2971 S	Toszek – Ciochowice - Bycina ul. Toszecka	5,585
60	2972 S	Pniów - Wilkowiczki	3,375
61	2973 S	Ciochowice - do ul. Wiejska	1,663
62	2975 S	Pilchowice – Wielopole, ul. Wielopole	3,35
63	2976 S	Stacja - do DK78	3,133
64	2980 S	ul. Książenicka, Al. Piastów, Lignozy	3,786
65	2981 S	ul. 1 Maja	2,29
66	2982 S	ul. Kosmonautów, Szpitalna, Wilsona, Michalskiego	5,37
67	2985 S	ul. Powstańców Śląskich	1,12
68	2988 S	ul. Ludowa	0,4
69	2989 S	ul. Konopnicka, Wiejska	1,9
70	2990 S	ul. Górnośląska	0,4
71	2991 S	Kozłów - Sośnicowice, ul. Łąbędzka	7,042

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamiennie-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla.

3.1. Inwestycje drogowe

Najważniejsze inwestycje drogowe w 2013 roku zrealizowano w gminie Knurów i gminie Pilchowice. Wartość zadania realizowanego w gminie Knurów wyniosła 467 468,60 zł, z czego z budżetu państwa – 233 734,00 zł, ze środków powiatu – 93 494,60 zł i z budżetu Knuruwa – 140 240,00 zł. W ramach przebudowy wykonano nowe chodniki i krawężniki, przeprowadzone zostały roboty kanalizacyjne i nawierzchniowe, a także powstało bardzo dobrze widoczne oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu. Równocześnie gmina Knurów wykonała własną inwestycję w tym miejscu – przebudowę dwóch skrzyżowań na al. Piastów, chodników i miejsc do parkowania, o wartości 1,7 mln zł.

Z kolei w Żernicy powiat Gliwicki i gmina Pilchowice, przy wsparciu NPPDL przebudowały liczący 863 mb fragment drogi powiatowej 2916S prowadzącej do Smolnicy. Wartość tego zadania wyniosła 858 859,34 zł – z budżetu państwa pochodziła kwota 427 485,00 zł, a z powiatu i gminy po 215 687,17 zł. Zakres prac objął m.in. roboty przygotowawcze i rozbiórkowe, roboty ziemne, przebudowę przepustów, wykonanie podbudowy drogi, roboty nawierzchniowe, oznakowanie poziome, pionowe i elementy bezpieczeństwa ruchu. Kolejny odcinek tej drogi o długości 500 mb powiat zmodernizował wspólnie z gminą Pilchowice. Wartość tego zadania wyniosła 744 892,16 zł, z czego z budżetów powiatu i gminy pochodziło po 372,446,08 zł. Zakres robót był podobny, jak na poprzednim odcinku, ale dodatkowo wykonane tu zostały bariery energochłonne.

W roku 2014 na terenie powiatu gliwickiego planowane są następujące inwestycje z zakresu remontów i modernizacji dróg:

Tabela 8. Planowane inwestycje na terenie powiatu gliwickiego w 2014 r.

Lp.	Gmina	Nazwa zadania
1.	Rudziniec	Remont drugiej części mostu na drodze powiatowej Nr 2941 S w Pławniowicach.
2.	Toszek	Remont mostu w Ligocie Toszeckiej przy drodze powiatowej Nr 2949 S
3.	Pyskowice	Awaryjna naprawa uszkodzonego gzymsu wraz z zabudową barier na moście w Pyskowicach ul. Powstańców
4.	Toszek	Remont drogi powiatowej Ciochowice- Bycina
5.	Knurów	Remont chodnika przy drodze powiatowej Nr 2982 S ul. Wilsona w Knurowie
6.	Rudziniec	Remont chodnika przy drodze powiatowej Nr 2918 S ul. Gliwicka w Rudzińcu
7.	Pilchowice	Wykonanie nakładki na drodze powiatowej Nr 2926 S ul. Główna w Nieborowicach
8.	Toszek	Remont nawierzchni jezdni i chodników przy drodze powiatowej Nr 2988 S ul. Ludowa w Toszku
9.	Sośnicowice/Pilchowice	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2916 S etap II wraz z przebudową chodnika przy ul. Wiejskiej w Smolnicy
10.	Rudziniec	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2954 S Rzeczyce- Taciszów wraz z budową chodnika przy ul. Wiejskiej
11.	Wielowieś	Budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej Nr 2954 S ul. Boczna w Świbiu
12.	Toszek	Budowa chodnika przy drodze powiatowej Nr 2913 S w Paczynie
13.	Wielowieś	Remont nawierzchni drogi powiatowej Nr 2951 S Raduń- Kieleczka
14.		Przebudowa drogi powiatowej Nr 2944 S Rzeczyce- Taciszów wraz z budową chodnika przy ul. Wiejskiej- etap II

W powyższej tabeli zostały wymienione najważniejsze inwestycje planowane do realizacji na drogach Powiatu Gliwickiego w 2014 roku.

3.2. Sieć komunikacji autobusowej

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

3.3. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Gliwickiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Gliwickiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1	sty.14	Pyskowice	Rudziniec	Bycina- Niewiesz- Łany	20,4	2	00:26	Zakład Budżetowy Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Rudzińcu
2	lut.14	Pyskowice	Rudziniec	Bycina- Niewiesz- Słupsko- Niekarmię- Poniszowice- Widów- Chechło- Łany	33,6	2	00:48	Zakład Budżetowy Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Rudzińcu
3	sty.13	Stanica	Knurów	Pilchowice- Wilcza	30	2	00:52	Piotr Jarosz, Gliwice
4	lut.13	Ligota Toszecka	Pyskowice	Kotulin- Pawłowice- Sarnów- Toszek- Ciochowice- Piszowice- Paczyna- Pniów	43,1	2	01:05	Feniks V Sp. z o.o. Gliwice
5	lut. 14	Rudziniec	Pyskowice	Rudno- Bojszów- Kleszczów- Ligota Łabędzka- Rzeczyce- Kleszczów- Taciszów- Pławniowice- Łany- Chechło- Widów- Poniszowice- Niewiesz- Bycina	64,5	2	01:42	Zakład Budżetowy Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Rudzińcu

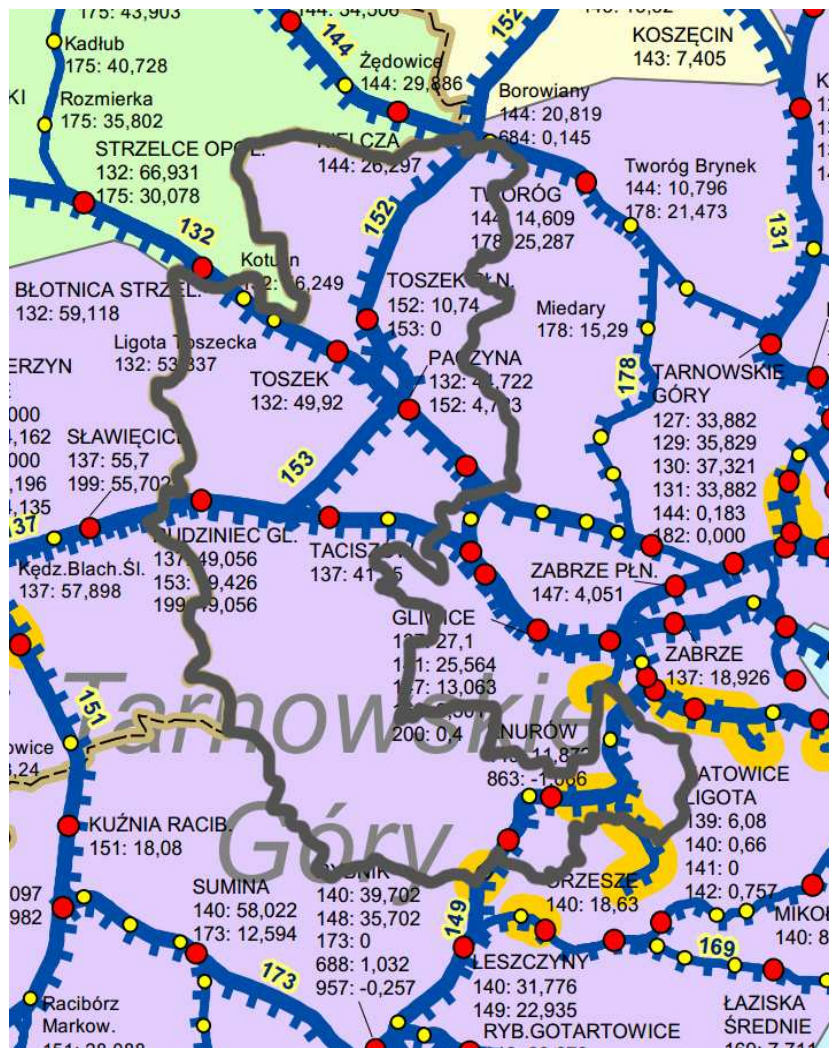
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gliwicach

4. Sieć kolejowa w powiecie

W województwie śląskim gęstość linii kolejowych wynosi 14,7 km na 100 km² powierzchni ogólnej całego województwa. Na teren Powiatu Gliwickiego wjeżdżają pociągi przewoźników takich jak:

- Przewozy Regionalne

Mapa 2. Sieć kolejowa na terenie powiatu gliwickiego



Źródło: PKP PLK

Tabela 10. Rozkład jazdy w Powiecie Gliwickim

Kurs	OD	DO
46321	Gliwice	Opole Główne
46323	Gliwice	Opole Główne
46325	Gliwice	Opole Główne
46327	Gliwice	Opole Główne
46329	Gliwice	Opole Główne
46331	Gliwice	Opole Główne
46333	Gliwice	Opole Główne
46335	Gliwice	Opole Główne

46337	Gliwice	Opole Główne
46339	Gliwice	Opole Główne
64322	Strzelce Opolskie	Gliwice
64324	Opole Główne	Gliwice
64326	Opole Główne	Gliwice
64328	Opole Główne	Gliwice
64330	Opole Główne	Gliwice
64332	Opole Główne	Gliwice
64334	Opole Główne	Gliwice
64336	Opole Główne	Gliwice
64338	Opole Główne	Gliwice
64340	Opole Główne	Gliwice
46407	Gliwice	Opole Główne
46433	Gliwice	Wrocław Główny
64402	Opole Główne	Gliwice
64412	Wrocław Główny	Gliwice
99520	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99522	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99524	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99526	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99528	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99530	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99532	Kędzierzyn Koźle	Gliwice
99551	Gliwice	Kędzierzyn Koźle
99553	Gliwice	Kędzierzyn Koźle
99555	Gliwice	Kędzierzyn Koźle
99557	Gliwice	Kędzierzyn Koźle
99559	Gliwice	Kędzierzyn Koźle
99561	Gliwice	Kędzierzyn Koźle
99563	Gliwice	Kędzierzyn Koźle

Na podstawie powyższego rozkładu można wyróżnić liczbę docelowych kursów pociągów do poszczególnych miast, które przejeżdżają przez powiat gliwicki:

- Kędzierzyn-Koźle **7**
- Opole **11**
- Wrocław **1**

Gmina zajmuje 34 km² powierzchni i liczy 37 944 mieszkańców.

Tabela 11. Struktura ludności Gminy Knurów wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	37 944
Wiek przedprodukcyjny	7 018
Wiek produkcyjny	26 173
Wiek poprodukcyjny	4 753

Rolnictwo nie odgrywa znaczącej roli w strukturze gospodarczej Knuruwa. Gospodarstwa znajdujące się na terenie gminy Knurów są w zdecydowanej większości małoobszarowe, to jest o areale do 5 ha. W pozostałych sektorach gospodarki narodowej następują szybkie zmiany. Począwszy od lat 90-tych prężnie rozwija się sektor usług kosztem przemysłu, który od wielu lat był główną gałęzią gospodarki gminy. Użytki rolne stanowią 22,27% ogólnej powierzchni gminy, lasy i grunty leśne 36,97%, a pozostałe grunty i nieużytki 40,77%. Dominują gleby średniej jakości co decyduje, że głównym kierunkiem w produkcji rolniczej jest hodowla zwierząt (bydło i trzoda chlewna) oraz uprawa roślinna dostosowana do potrzeb produkcji zwierzęcej, na potrzeby ludności. Największe znaczenie w gminie mają uprawy takie jak: żyto i pszenica, rzepak i rzepik, rośliny pastewne, ziemniaki.

Gospodarka gminy oparta jest na górnictwie i usługach. Kopalnie „Knurów” i „Szczygłowice”, należące do Kompanii Węglowej SA, prowadzą wydobycie węgla na podstawie koncesji ważnych do 2020 roku. Udokumentowane zasoby pozwalają na eksploatację złóż wykraczającą poza 2020 rok. KWK „Budryk” SA posiada koncesję na wydobycie węgla w obszarze górniczym „Ornontowice I” do 2019 roku. Wśród zakładów produkcyjnych dominują firmy związane z wydobyciem węgla oraz budownictwem oraz pośrednictwem finansowym. Największymi zakładami w gminie są kopalnie węgla kamiennego KWK „Knurów i KWK „Szczygłowice”. Oferta zakładów rzemieślniczych jest bogata i zróżnicowana. W szczególności świadczą one usługi: transportowe, gastronomiczne, budowlane, marketingowe oraz inne związane z zaspokajaniem ponadpodstawowych potrzeb ludności. Na terenie gminy znajduje się także Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe „KOMART” Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o..

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Miejski Zespół Gospodarki Lokalowej i Administracji
2. Miejski Zespół Jednostek Oświatowych
3. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji
4. Centrum Kultury
5. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
6. Miejskie Gimnazjum Nr 1 im. Jana Pawła II w Knurowie
7. Miejskie Gimnazjum Nr 2 im. Mikołaja Reja z Oddziałami Integracyjnymi w Knurowie
8. Miejskie Gimnazjum Nr 3 w Knurowie
9. Miejskie Gimnazjum Nr 4 w Knurowie
10. Miejska Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Powstańców Śląskich
11. Miejska Szkoła Podstawowa Nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi im. Karola Miarki
12. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Feliksa Michalskiego
13. Miejska Szkoła Podstawowa Nr 4 w Knurowie
14. Miejska Szkoła Podstawowa Nr 6 im. Królowej Jadwigi w Knurowie
15. Miejska Szkoła Podstawowa Nr 7 w Knurowie

16. Miejska Szkoła Podstawowa Nr 9 im. Marii Konopnickiej w Knurowie
17. Miejskie Ognisko Pracy Pozaszkolnej w Knurowie
18. Miejskie Przedszkole Nr 2 im. Jana Brzechwy w Knurowie
19. Miejskie Przedszkole Nr 3 im. Juliana Tuwima w Knurowie
20. Miejskie Przedszkole Nr 7 w Knurowie
21. Miejskie Przedszkole Nr 12 im. Janusza Korczaka
22. Miejskie Przedszkole Nr 13 z Oddziałami Integracyjnymi w Knurowie
23. Żłobek Publiczny w Knurowie

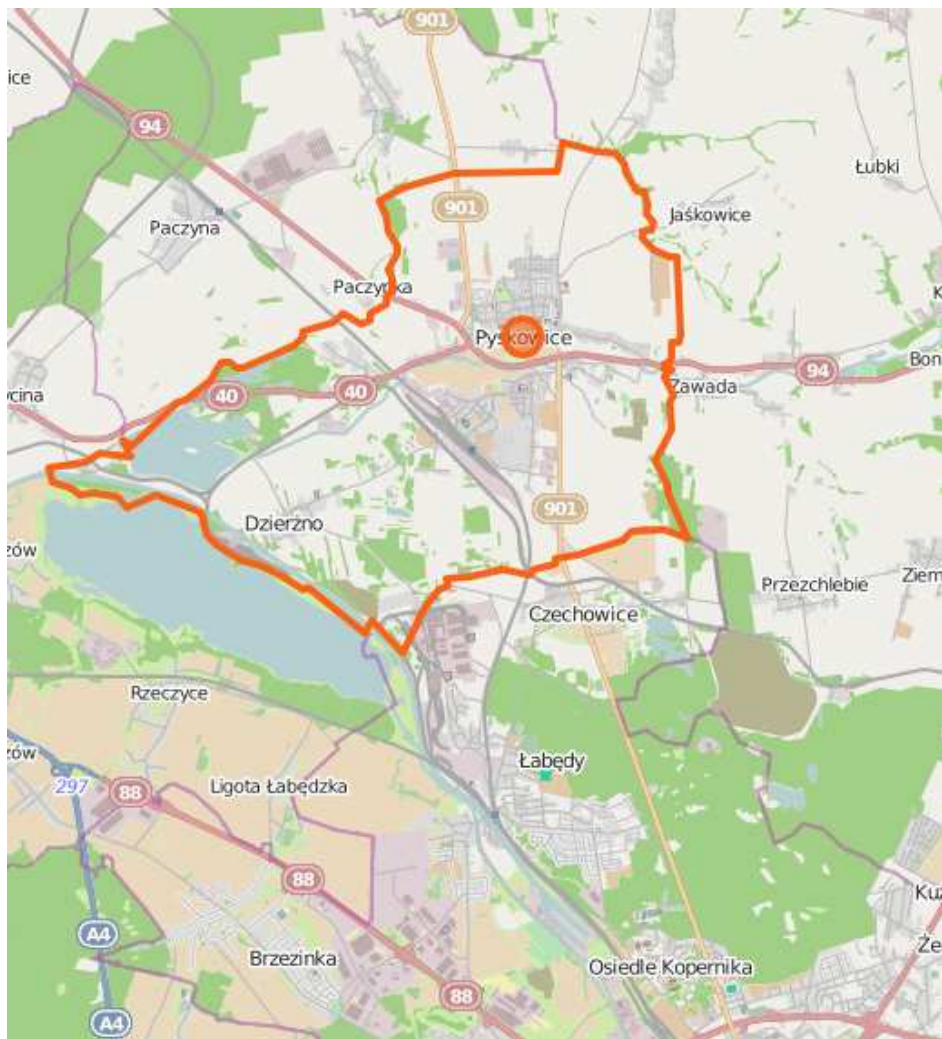
Przez teren gminy przebiega:

- Autostrada A1
- Droga Wojewódzka 921 i 924
- Obecnie na knurowskiej linii kolejowej nr 149 realizowane są jedynie przewozy towarowe.

Gmina Pyskowice

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 4. Gmina Pyskowice



Gmina Pyskowice to gmina miejska położona w środkowo-wschodniej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- gminą Zbrosławice
- miastem Gliwice
- gminą Rudziniec
- gminą Toszek

Gmina zajmuje 30,89 km² powierzchni i liczy 17 584 mieszkańców.

Tabela 12. Struktura ludności Gminy Pyskowice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	17 584
Wiek przedprodukcyjny	2 774
Wiek produkcyjny	12 112
Wiek poprodukcyjny	2 698

Powierzchnia ewidencyjna gminy Pyskowice wynosi 3208 ha, z czego około 57,3% powierzchni stanowią użytki rolne. Pozostała część zajęta jest głównie przez lasy i grunty zadrzewione 7,8%, tereny pod wodami 10,6%, nieużytki 3,8% i tereny pozostałe związane z działalnością przemysłową, budownictwem oraz infrastrukturą drogową i kolejową. Ze struktury roślin uprawianych przez rolników w gospodarstwach rolniczych wynika, że największą powierzchnię zajmują zboża ozime i jare, w tym największy udział stanowi pszenica, następnie mieszanki zbożowe, jęczmień i rzepak. Mniejszy udział stanowią rośliny okopowe (ziemniaki) i rośliny pastewne (buraki). Stosunkowo dużą powierzchnię na terenie gminy zajmują uprawy warzyw, szczególnie truskawek (około 20 ha).

Głównym źródłem utrzymania na obszarze gminy Pyskowice jest przemysł, sektor ochrony zdrowia i szkolnictwo. Struktura zatrudnienia w pozostałych sektorach przedstawia się następująco: obsługa nieruchomości i firm, handel i naprawy, transport, administracja publiczna i obrona narodowa, pośrednictwo finansowe, budownictwo, hotele i restauracje. Rozwój Pyskowic jest związany z wyznaczonymi w MPZP terenami inwestycyjnymi tzw. „strefami aktywizacji gospodarczej” o łącznej powierzchni ok. 340 ha. Tereny te są położone przy głównych trasach wylotowych z miasta tj. przy drodze wojewódzkiej 901 i przy drogach krajowej DK 40 i DK 94. Dodatkowo w rejonie Dzierżna zlokalizowane są tereny inwestycyjne spółki SILESIA PARK S.A. (ok. 200 ha) z przeznaczeniem na budownictwo mieszkaniowe i szeroko pojętą rekreację. Na terenie miasta wyznaczone są trzy lokalizacje pod budownictwo jednorodzinne, z których dwie stanowią własność gminy. Łączne zasoby tych działek to ok. 800 działek budowlanych, z czego połowa jest już zainwestowana. W wyniku nowych inwestycji na terenie Miasta Pyskowice w latach 2004 – 2008 rozbudowano lub utworzono nowe zakłady pracy a mianowicie: terminal logistyczny DB „Schenker” przy ul. Poznańskiej – 180 pracowników, hala produkcyjna „EUROCOLOR” (okna) przy ul. Toszeckiej – łączne zatrudnienie: 200 pracowników w systemie dwuzmianowym, hala produkcyjna „KOMSTA” (okna) przy ul. Gliwickiej - łączne zatrudnienie: 100 pracowników, hala produkcyjna „Glass Produkt” (wkłady okienne) przy ul. Gliwickiej - łączne zatrudnienie: 60 pracowników w systemie trzymianowym, hala produkcyjna „KUROTEC” (produkcja elementów instalacji przemysłowych) przy ul. Gliwickiej – aktualnie 60 pracowników, po zrealizowaniu 2 –giej hali dodatkowo 40 pracowników, łącznie 100 pracowników, baza transportowa „VIVA – TRANS” przy ul. Gliwickiej – docelowo 50 pracowników + 150 kierowców, „Centrum Ogrodnicze” przy ul. Gliwickiej – zatrudnienie 15 pracowników. W IV kwartale 2013 roku

planowane jest rozpoczęcie budowy terminala logistycznego Supermarketów Drogerijnych „ROSSMANN”, który w I etapie utworzy ok. 150 miejsc pracy. Na terenie gminy zlokalizowanych jest wiele zakładów pracy min: Urząd Miejski PYSKOWICE "HYBRYD" Sp. z o.o., DB SCHENKER Rail Tabor S.A., SCHENKER Sp. z o.o. Oddział Katowice, EKONORM Sp. z o.o., VIVA-TRANS Sp. z o.o., P.P.H.U EUROCOLOR S J Zbigniew Rutkowski Grzegorz Gazda, DROBIA SA Zakład Wylęgu Drobiu Pyskowice.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Miejski Ośrodek Kultury i Sportu
2. Miejska Biblioteka Publiczna
3. Ośrodek Pomocy Społecznej
4. Ognisko Pracy Pozaszkolnej
5. Zespół Obsługi Placówek Oświatowych
6. Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych sp. z o.o.
7. Gimnazjum nr 1 w Pyskowicach
8. Zespół Szkół w Pyskowicach
9. Szkoła Podstawowa nr 4 w Pyskowicach
10. Szkoła Podstawowa nr 6 w Pyskowicach
11. Przedszkole nr 1 w Pyskowicach
12. Przedszkole nr 2 w Pyskowicach
13. Przedszkole nr 3 w Pyskowicach
14. Przedszkole nr 4 w Pyskowicach
15. Przedszkole nr 5 w Pyskowicach
16. Miejski Żłobek w Pyskowicach

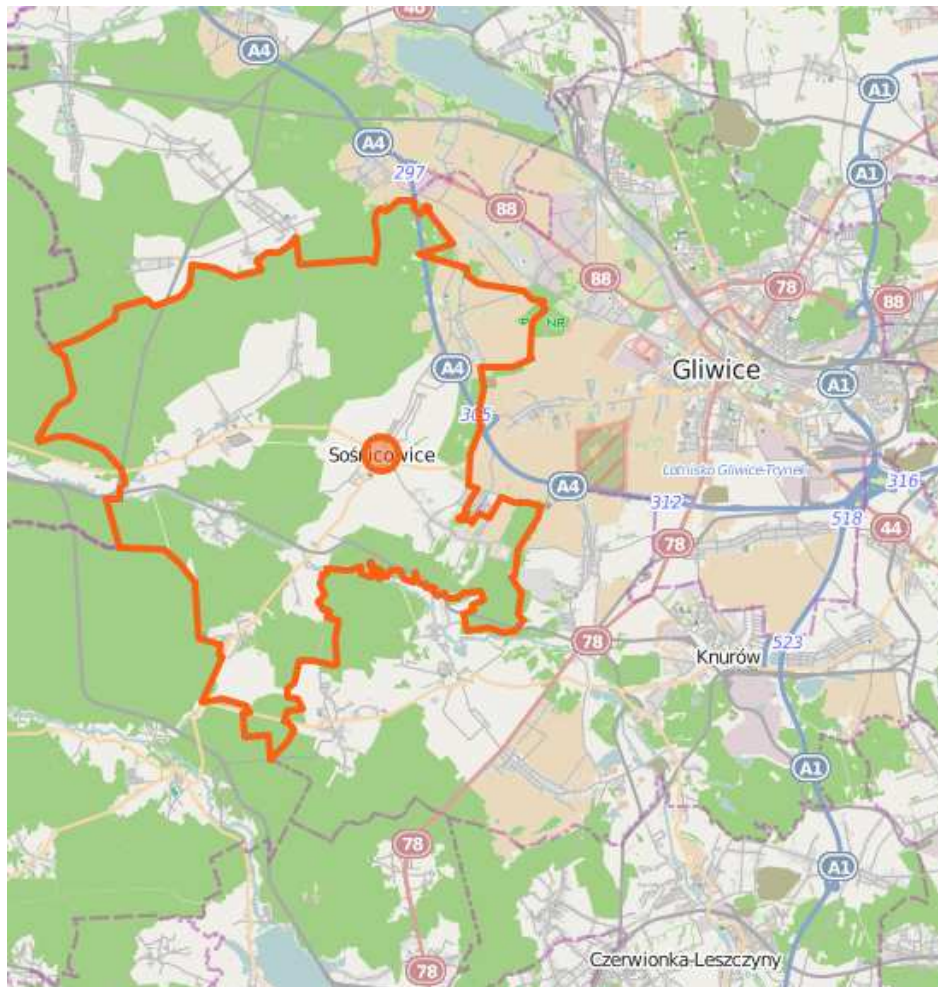
Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 40 i 94
- Droga wojewódzka nr 901
- Linia kolejowa nr 132, 135, 152, 198

Gmina Sośnicowice

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 5. Gmina Sośnicowice



Gmina Sośnicowice to gmina miejsko wiejska południowo-zachodniej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- miastem Gliwice
- gminą Pilchowice
- miastem i gminą Kuźnia Raciborska
- gminą Bierawa
- gminą Rudziniec

Gmina zajmuje 116 km² powierzchni i liczy 8 322 mieszkańców.

Tabela 13. Struktura ludności Gminy Sośnicowice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	8322
Wiek przedprodukcyjny	1464
Wiek produkcyjny	5644
Wiek poprodukcyjny	1214

Gmina ma charakter przemysłowo-rolniczy. Użytki rolne zajmują 35% powierzchni gminy, natomiast leśne 59%. W krajobrazie gminy Sośnicowice dominują użytki rolne, głównie pola uprawne. Żyzne gleby są przyczyną maksymalnego wykorzystania przestrzeni rolniczej, ograniczając tym samym ilość miedzi zakrzewień śródpolnych, które w istotnym stopniu warunkują różnorodność biologiczną otwartych kompleksów rolniczych. Na terenie gminy uprawiane są głównie: pszenica, jęczmień, kukurydza. Ponadto uprawiane są ziemniaki, rzepak i niewielkie ilości kukurydzy. 1% gruntów przeznaczono pod uprawę warzyw, a 0,13% pod uprawę truskawek. Użytki rolne w gminie są zmeliorowane. Na gruntach byłych Państwowych Gospodarstw Rolnych rozwinęły działalność firmy związane z rolnictwem tj.: „Agromas” w Sierakowicach - gospodaruje na 440 ha gruntów i prowadzi wysokotowarową produkcję tuczników w cyklu zamkniętym, „Butor” w Łanach Wielkich - gospodaruje na 500 ha gruntów, prowadzi hodowlę bydła i trzody oraz zaopatruje rolników w materiał siewny, środki ochrony roślin i nawozy, Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna w Trachach gospodarująca na 450 ha.

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie, przemyśle i usługach budowlanych. Do największych zakładów funkcjonujących na terenie gminy należą między innymi: LODE Polska Sp. z o.o., Zakład Produkcyjny „Sierakowice”, „AGRO-MAS” – Sierakowice, „TRAKOR” – Sośnicowice, Cukiernia „HANIA” - Sośnicowice, „BUTOR” - Łany Wielkie, Zakład Wytwarzania Metalowych „URBAN METAL” – Rachowice, „FOLTRANS - CENTER” – Sośnicowice, Instytut Ochrony Roślin w Poznaniu, Oddział w Sośnicowicach.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zespół Ekonomiki Oświaty Zdrowia i Kultury w Łanach Wielkich
2. Gminne Przedszkole w Bargłównie
3. Gminne Przedszkole w Kozłowie
4. Gminne Przedszkole w Łanach Wielkich
5. Gminne Przedszkole w Rachowicach
6. Gminne Przedszkole w Sierakowicach
7. Gminne Przedszkole w Smolnicy
8. Miejskie Przedszkole w Sośnicowicach
9. Szkoła Podstawowa w Bargłównie
10. Szkoła Podstawowa w Kozłowie
11. Szkoła Podstawowa w Sierakowicach
12. Szkoła Podstawowa im. Juliusza Rogera w Sośnicowicach
13. Gimnazjum im. Unii Europejskiej w Sośnicowicach
14. MGOZ w Sośnicowicach

Siedzibą gminy jest miasto Sośnicowice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Sośnicowice, Bargłówna, Kozłów, Łany Wielkie, Sierakowice, Smolnica, Rachowice, Trachy, Tworóg Mały.

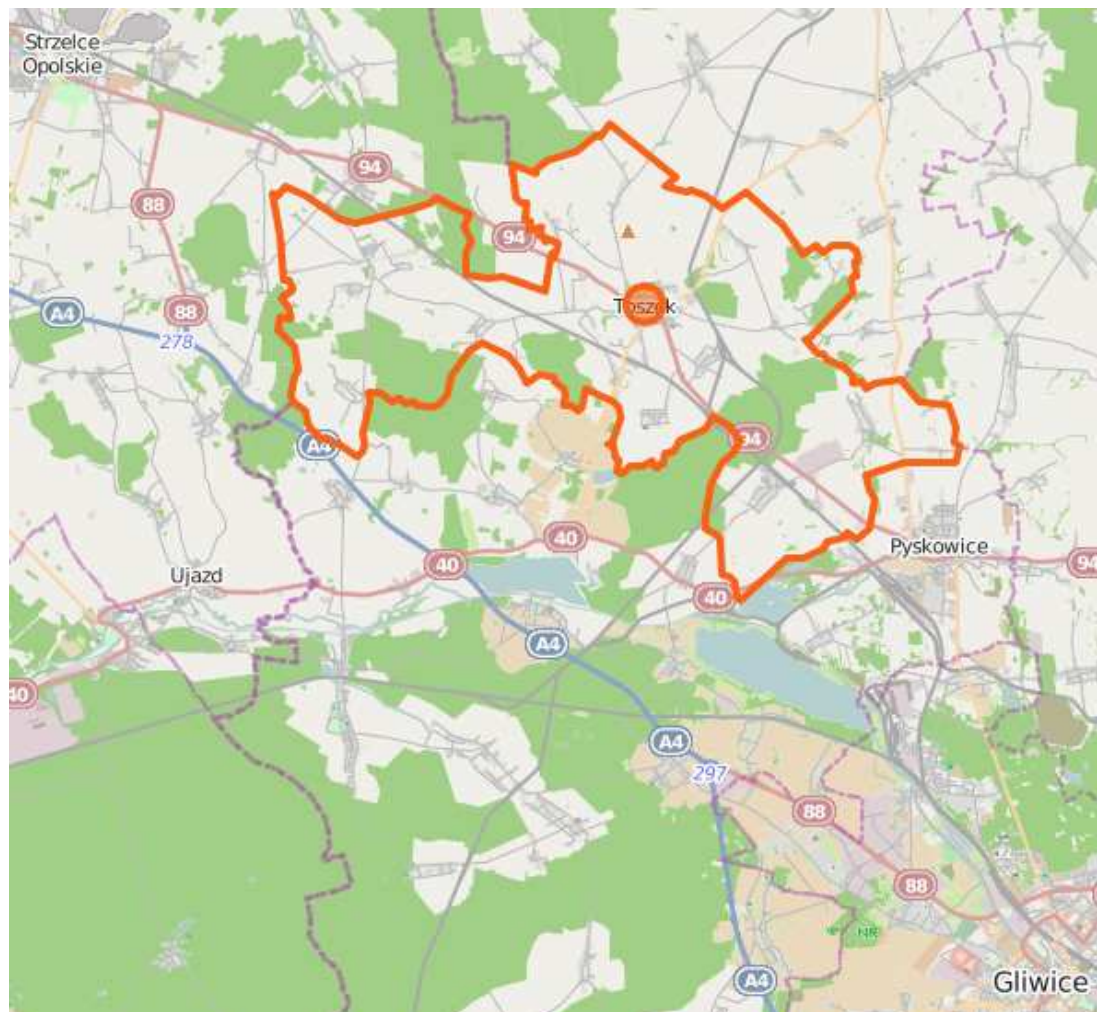
Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 408 i 419.

Gmina Toszek

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 6. Gmina Toszek



Gmina Toszek to gmina miejsko-wiejska położona w północno-wschodniej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- gminą Wielowieś
- gminą Rudziniec
- miastem Pyskowice
- zachodnia granica gminy Toszek pokrywa się z granicą województw: śląskiego i opolskiego

Gmina zajmuje 98,53 km² powierzchni i liczy 9 327 mieszkańców.

Tabela 14. Struktura ludności Gminy Toszek wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	9 327
Wiek przedprodukcyjny	1 726
Wiek produkcyjny	5 763
Wiek poprodukcyjny	1 838

Gmina ma charakter typowo rolniczo-usługowy. Użytki rolne stanowią 70% powierzchni gminy, natomiast lasy 17%. Ponad 80% użytków rolnych stanowią grunty orne, dominują uprawy zbóż, ziemniaków i kukurydzy. Produkcja zwierzęca małeje opierając się głównie o bydło i trzodę chlewną.

Zatrudnienie mieszkańcy gminy znajdują oprócz sektora rolniczego także w Szpitalu Psychiatrycznym, w podmiotach prowadzących działalność przemysłową, jak również w budownictwie, transporcie i handlu. Na terenie gminy znajdują się następujące zakłady pracy: Urząd Miejski w Toszku, Trzy Oddziały Poczty Polskiej, Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „PULS”, 2 oddziały banków, Agencja Banku PKO BP, Mat-Dent. NZOZ. Mateuszewski, Wiejski Ośrodek Zdrowia w Paczynie, Ośrodek Zdrowia w Kotulinie, Przychodnia Specjalistyczna przy Szpitalu Psychiatrycznym w Toszku, „Zakład Produkcji Ogrodniczej S.C. Teresa Przyrowska i Spółka”, Przedsiębiorstwo Handlowe „HAWEX”, Remondis Aqua Toszek Sp. z o.o., GUMITEX Sp. z o.o., MALBUD Sp. z o.o., Zakład Ogrodniczy Paczyna.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Centrum Kultury "Zamek w Toszku"
2. Ośrodek Pomocy Społecznej w Toszku
3. Gimnazjum im. Ireny Sendler w Toszku
4. Szkoła Podstawowa im. Gustawa Morcinka w Toszku
5. Szkoła Podstawowa w Kotulinie
6. Szkoła Podstawowa w Paczynie
7. Szkoła Podstawowa im. Królowej Jadwigi w Pniowie
8. Publiczne Przedszkole w Toszku
9. Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury Biblioteka w Toszku

Siedzibą gminy jest miasto Toszek. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Toszek, Boguszyce, Ciochowice, Kotliszowice, Kotulin, Ligota Toszecka, Paczyna, Paczynka, Pawłowice, Pisarzowice, Płużniczka, Pniów, Proboszczowice, Sarnów, Wilkowiczki.

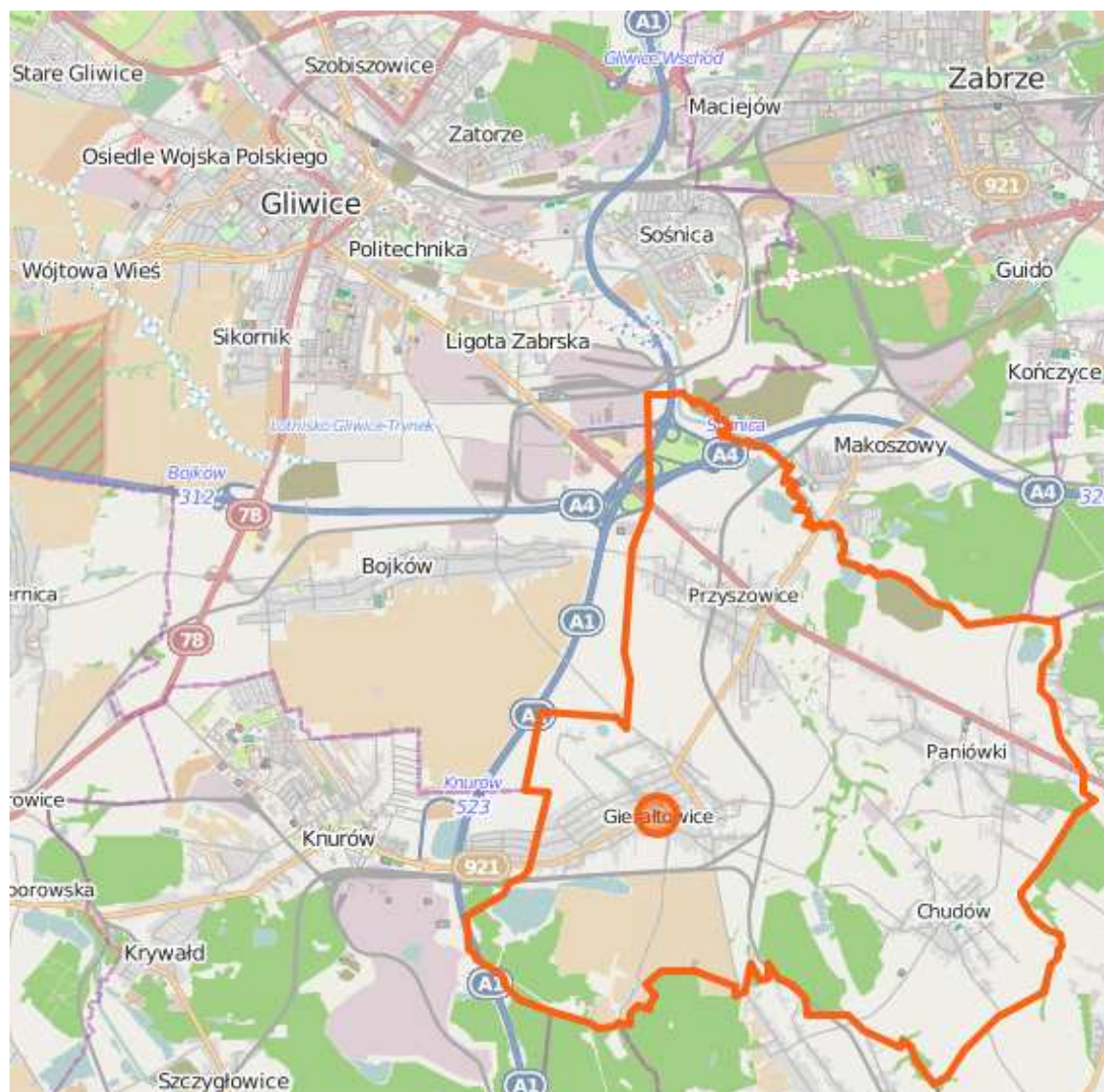
Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 94
- Droga wojewódzka nr 907
- Obecnie na linii kolejowej nr 153 realizowane są jedynie przewozy towarowe.
- Linia kolejowa nr 132 i 152

Gmina Gierałtów

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 7. Gmina Gierałtów



Gmina Gierałtów to gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- gminą Zabrze
- gminą Ruda Śląska
- gminą Gliwice
- gminą Mikołów
- gminą Knurów
- gminą Leszczyny

Gmina zajmuje 39 km² powierzchni i liczy 11 216 mieszkańców.

Tabela 15. Struktura ludności Gminy Gierałtów wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	11 216
Wiek przedprodukcyjny	2 132
Wiek produkcyjny	7 153
Wiek poprodukcyjny	1 931

Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 71% powierzchni, a lasy 10%. W strukturze użytków zielonych dominują łąki (72,7%), zaś pastwiska zajmują tylko 18,4% powierzchni, 8,9% powierzchni stanowią sady. Tak niski odsetek utrzymywanych pastwisk jest wynikiem zmiany systemu żywienia bydła i zaniechania hodowli owiec. Podstawowa struktura obszarowa wykazuje, że w gminie Gierałtowiece przeważają gospodarstwa małe, tzn. te, których powierzchnia wynosi od 1 do 10 ha. W strukturze zasiewów dominuje pszenica i jęczmień. Wpływ na to ma na pewno możliwość sprzedaży ziarna w punktach skupu takich jak młyny i wytwórnie pasz. Dość ważną pozycję zajmuje również uprawa rzepaku (11,5%), który jest sprzedawany na podstawie umów zawartych z zakładami tłuszczowymi. Istotną pozycję ma również uprawa kukurydzy na ziarno (8,1% pow. upraw), która jest wykorzystywana jako wartościowa pasza w produkcji mleka i żywca. Dominującym kierunkiem w produkcji zwierzęcej jest hodowla trzody chlewnej, następnie produkcja mleka i żywca wołowego.

W gospodarce gminy poza rolnictwem zdecydowana większość nowo powstałych firm prowadzi działalność handlowo-usługową, nieuciążliwą dla środowiska naturalnego. Na terenie gminy Gierałtowiece będą realizowane następujące inwestycje: budowa Ośrodka Zdrowia w Przyszowicach przy ul. Polnej, przebudowa ul. Bocznej w Chudowie, budowa boiska LKS „Gwiazda” w Chudowie, rozbudowa zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Gierałtowicach, rozbudowa Przedszkola w Paniówkach.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Gierałtowicach
2. Szkoła Podstawowa w Chudowie
3. Szkoła Podstawowa w Paniówkach
4. Szkoła Podstawowa w Przyszowicach
5. Gminny Ośrodek Kultury w Gierałtowicach
6. Gminna Kryta Pływalnia Wodnik
7. Ośrodek Pomocy Społecznej w Gierałtowicach
8. Gminna Biblioteka Publiczna w Gierałtowicach
9. Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o.
10. Urząd Gminy w Gierałtowicach

Siedzibą gminy jest miejscowość Gierałtowiece. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Gierałtowiece, Chudów, Paniówki, Przyszowice.

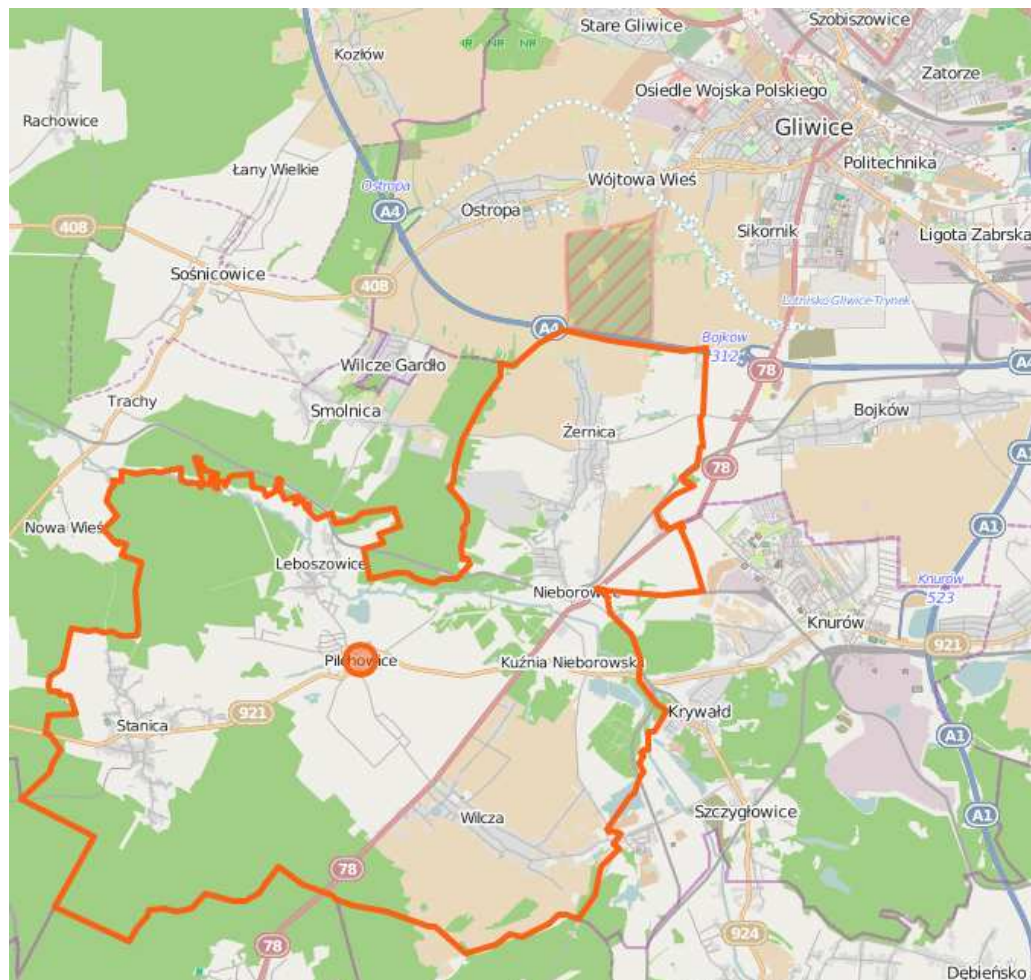
Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 44
- Droga wojewódzka nr 921
- Linia kolejowa 149 i 172- nieczynne.

Gmina Pilchowice

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 8. Gmina Pilchowice



Gmina Pilchowice to gmina wiejska położona w południowej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- miastem Gliwice
- gminą Knurów
- gminą Czerwionka-Leszczyny
- miastem Rybnikiem
- gminą Kuźnia Raciborska
- gminą Sośnicowice

Gmina rozciąga się na obszarze 70 km² i liczy 11 061 mieszkańców.

Tabela 16. Struktura ludności Gminy Pilchowice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	11 061
Wiek przedprodukcyjny	1 068
Wiek produkcyjny	6 771
Wiek poprodukcyjny	2 345

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują 58% powierzchni, a lasy 34%. W gminie przeważają gleby piaszczyste wytworzone z piasków całkowitych i naglinionych, w wyższych partiach występują płaty gleb torfowych. W dnach dolin rzecznych ciągną się pasy mad i gleb mułowo-torfowych. Przeciętne gospodarstwo rolne utrzymujące się wyłącznie z rolnictwa, posiada wyposażenie podstawowe, maszyny rolnicze i drobny sprzęt. W uprawach dominuje pszenica, żyto, ziemniaki, rzepak i buraki cukrowe. W produkcji zwierzęcej dominującym kierunkiem jest produkcja żywca wieprzowego, wołowego oraz mleko.

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie, handlu, budownictwie i transporcie. Gmina Pilchowice planuje zrealizowanie następujących inwestycji: budowa Centrum Kultury Rekreacji i Sportu w Plichowicach przy ul. Świerczewskiego, budowa Klubu Dziecięcego w Żernicy przy ul. Górniczej. W sołectwie Nieborowice przy ul. Kasztanowej jest budowana przez prywatnego inwestora klinika chirurgii mikroinwazyjnej.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Publiczne Przedszkole w Nieborowicach
2. Zespół Szkolno Przedszkolny w Żernicy
3. Zespół Szkolno Przedszkolny w Wilczy
4. Zespół Szkolno Przedszkolny w Stanicy
5. Zespół Szkół w Pilchowicach
6. Pilchowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o.
7. Gminna Spółka Wodna Pilchowice
8. Dom Pomocy Społecznej w Kuźni Nieborowskiej
9. Wiata Leboszowice
10. Sołtysówka w Nieborowicach
11. Urząd Gminy w Plichowicach
12. Ośrodek Pomocy Społecznej w Plichowicach
13. Dom Pomocy Społecznej w Plichowicach
14. Szpital Chorób Płuc im. Św. Józefa
15. Ośrodek Zdrowia w Plichowicach
16. Sołtysówka w Plichowicach
17. Pilchowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Plichowicach
18. Ośrodek Zdrowia w Wilczy
19. Sołtysówka w Wilczy
20. Ośrodek Zdrowia w Żernicy
21. Ośrodek Rehabilitacji Diennej w Żernicy
22. Sołtysówka w Żernicy

Siedzibą gminy jest miejscowość Pilchowice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Pilchowice, Kuźnia Nieborowska, Leboszowice, Nieborowice, Stanica, Wilcza, Żernica.

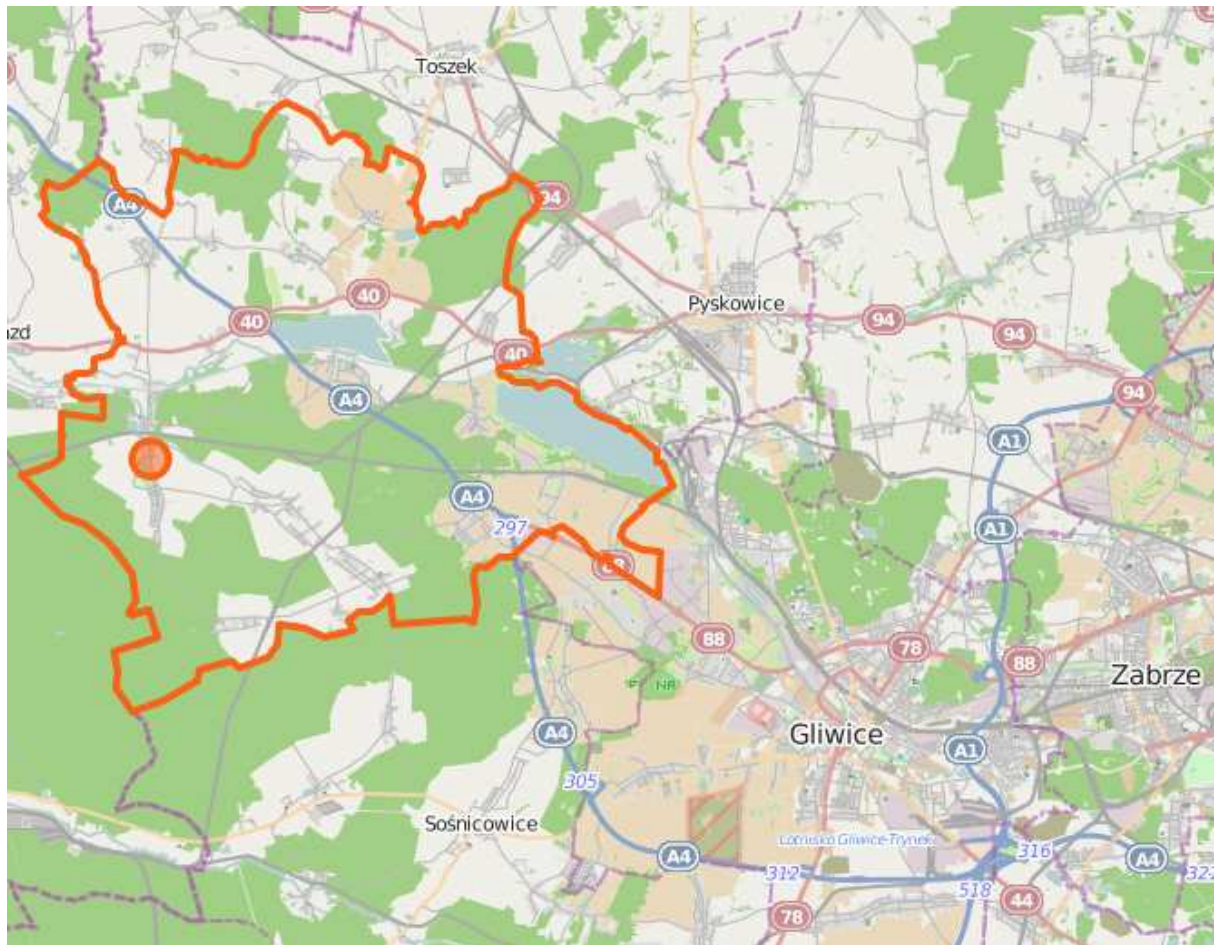
Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 78
- Droga wojewódzka 921
- W Pilchowicach znajduje się nieczynna stacja kolejowa Górnośląskich Kolei Wąskotorowych.

Gmina Rudziniec

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 9. Gmina Rudziniec



Gmina Rudziniec to gmina wiejska położona w zachodniej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- miastem Gliwice
- miastem Kędzierzyn-Koźle
- miastem Pyskowice
- gminą Sośnicowice
- gminą Toszek
- gminą Bierawa
- gminą Ujazd

Gmina rozciąga się na obszarze 160,4 km² i liczy 10 389 mieszkańców.

Tabela 17. Struktura ludności Gminy Rudziniec wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2013
Ogółem	10389
Wiek przedprodukcyjny	1764
Wiek produkcyjny	6686
Wiek poprodukcyjny	1939

Gmina ma charakter rolniczo-przemysłowy. Użytki rolne zajmują 46,4% powierzchni gminy, a lasy 39,4%. Największą powierzchnię upraw rolnych zajmują zboża, zwłaszcza pszenica, jęczmień oraz kukurydza i rzepak. Mniejszy jest udział roślin okopowych i pastewnych. Produkcja warzyw w gminie ma marginalny udział w ogólnej produkcji rolniczej. Na terenie Gminy Rudziniec przeważa chów trzody chlewnej i bydła.

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i przemyśle. Do największych zakładów pracy na terenie gminy należą: Urząd Gminy w Rudzińcu, Nadleśnictwo Rudziniec, NZOZ Salus, Gospodarstwo Rolne Norbert Kainka, Ecoplan Sp. z o.o., Sanpol Chechło, NZOZ Remedium Poniszowice, Gospodarstwo Rolne Teodora Brzozowska, Piekarnia MAX, Gospodarstwo Rolne Butor, Tartak KRAWEX, NZOZ Remedium Filia Taciszów, Ludwisarnia Felczyńskich Spółdzielnia Kółek Rolniczych, Zespół Pałacowo-Parkowy, RZGW Gliwice- Nadzór Wodny Pławniowice, Skład Nowych Samochodów WEGA, Tulipan Park SSFE Katowice-Podsfera Gliwice, NZOZ Bojszów, AGROMAS Ferma Tuczu Trzody Chlewnej, DFC Ferma Tuczu Trzody Chlewnej, UNIPOL CARBON STEEL Wytwórnia Elementów Betonowych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminna Biblioteka Publiczna
2. Gminny Ośrodek Kultury w Rudzińcu z siedzibą w Poniszowicach
3. Zakład Budżetowy Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Rudzińcu
4. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Rudzińcu
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Pławniowicach
6. Szkoła Podstawowa i Przedszkole w Bojszowie
7. Szkoła Podstawowa w Bycinie
8. Szkoła Podstawowa w Chechle
9. Szkoła Podstawowa i Przedszkole w Kleszczowie
10. Szkoła Podstawowa w Poniszowicach
11. Publiczne Przedszkole w Poniszowicach
12. Szkoła Podstawowa w Rudnie
13. Przedszkole Publiczne w Rudnie
14. Przedszkole Publiczne w Słupsku

Siedzibą gminy jest miejscowość Rudziniec. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Rudziniec, Bojszów, Bycina, Chechło, Kleszczów, Ligota Łabędzka, Łany, Łącza, Niekarmia, Niewiesz, Pławniowice, Poniszowice, Rudno, Rzeczyce, Słupsko, Taciszów, Widów.

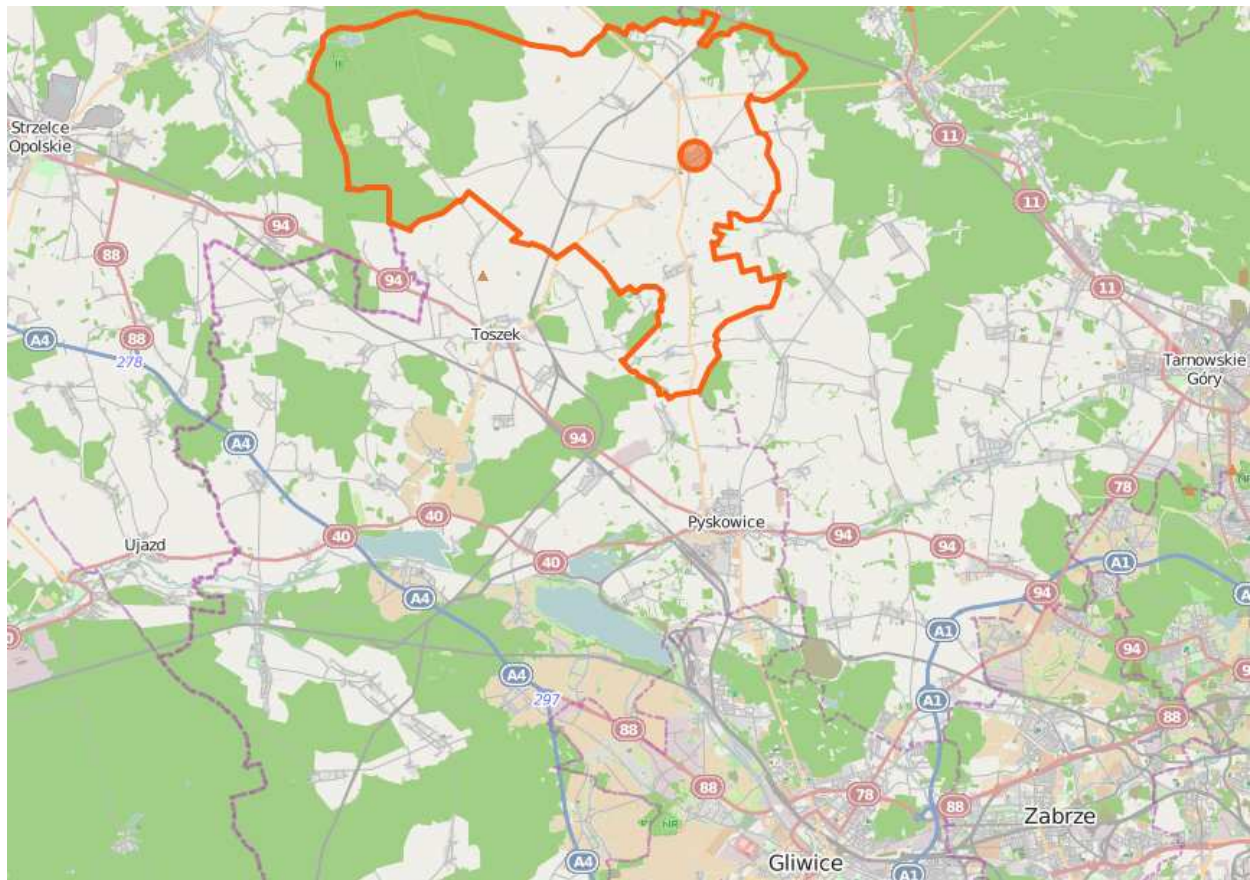
Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 94 i 88
- Droga wojewódzka nr 907
- Droga E 40
- Autostrada A 4
- Linia kolejowa nr 137

Gmina Wielowieś

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 10. Gmina Wielowieś



Gmina Wielowieś to gmina wiejska położona w północnej części Powiatu Gliwickiego. Sąsiaduje z:

- miastem Pyskowice
- gminą Toszek
- gminą Jemielnica
- gminą Strzelce Opolskie
- gminą Zawadzkie
- gminą Krupski Młyn
- gminą Tworóg
- gminą Zbrostawice

Gmina rozciąga się na obszarze 116 km² i liczy 5 835 mieszkańców.

Tabela 18. Struktura ludności Gminy Wielowieś wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2012
Ogółem	5922
Wiek przedprodukcyjny	1033
Wiek produkcyjny	3876
Wiek poprodukcyjny	1013

Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 65% powierzchni, natomiast lasy 27%. Zasiewami głównymi są zboża oraz ziemniaki - z uwagi na niskie klasy bonitacyjne gleb. Zakłady na terenie gminy związane są ściśle z rolnictwem: Wielowiejska Spółdzielnia Mleczarska. Spółdzielnia Kótek Rolniczych, Spółdzielnia Handlowo - Usługowa "Rolnik" i Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna.

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i działalności gospodarczej- usługi.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Dom Pomocy Społecznej „CARITAS” Diecezji Gliwickiej w Wiśniczu
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Wielowsi
3. Spółka Partnerska Lekarzy „Wielomet” w Wielowsi
4. Gminny Ośrodek Kultury w Wielowsi
5. Urząd Gminy w Wielowsi
6. Gimnazjum w Wielowsi
7. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Wielowsi
8. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Świbiu

Siedzibą gminy jest miejscowość Wielowieś. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Wielowieś, Błazejowice, Borowiany, Czarków, Dąbrówka, Gajowice, Kieleczka, Radonia, Raduń, Sieroty, Świbie, Wiśnicze, Wielowieś, Zacharzowice.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 901 i 907
- Linia kolejowa nr 144

6. Organizacja rynku przewozów

6.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Gliwickiego jest Starosta Powiatu Gliwickiego, zaś w przewozach gminnych - Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Powiat Gliwicki jest organizatorem przewozów na 5 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie Powiatu Gliwickiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. Ponieważ Starostwo Powiatowe w Gliwicach nie posiada własnego taboru autobusowego, dlatego też musi wykonywać czynności takie jak:

- a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);
- b. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

Starostwo nie jest zobowiązane do określenia trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego - w tej kwestii poszczególne gminy organizują np. stosowne przetargi, w celu wyłonienia przewoźników do przewozu dzieci do szkół.

6.2. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 75 %- transport publiczny oraz 25 %- transport indywidualny. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w Polsce- powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 %:50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności.

Do kluczowych aspektów związanych z tego rodzaju integracją można zaliczyć:

- wspólną infrastrukturę umożliwiającą łączenie podróży realizowanych transportem publicznym i transportem indywidualnym (np. parkingi dla samochodów i rowerów stanowiące element zintegrowanych węzłów przesiadkowych);
- wspólne usługi umożliwiające łączenie podróży realizowanych transportem publicznym i transportem indywidualnym (np. wypożyczalnie samochodów i rowerów, między innymi umożliwiające oddanie środka transportu w innym miejscu, niż to w którym nastąpiło wypożyczenie);
- oferowanie dodatkowych usług w zintegrowanych węzłach przesiadkowych właścicielom samochodów i rowerów (np. serwis, czyszczenie i konserwacja samochodów i rowerów);
- umożliwienie przewożenia rowerów za pomocą środków transportu publicznego (np. w wydzielonych strefach wewnątrz środka transportu, w specjalnych bagażnikach przystosowanych do przewozu rowerów).

Oprócz usprawnienia komunikacji publicznej w Powiecie Gliwickim należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- zintegrowanych węzłów przesiadkowych w punktach w których będzie to zasadne
- parkingów „Park & Ride” i „Park & Bike”

W tym miejscu istotną kwestią, którą należy poruszyć jest odpowiednia organizacja Systemu Informacji dla Pasażera, który będzie dopełnieniem integracji obydwu systemów transportu i może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.

7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

7.1. Standard usług przewozowych

Standard usług przewozowych w transporcie publicznym kształtowany jest przez czynniki takie jak:

- rozwiązania taryfowe
- system informacji
- rozkład jazdy
- standard taboru
- zintegrowane węzły przesiadkowe

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Należy podkreślić, że ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego ma tu ogromne znaczenie. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

W tym zakresie wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Park & Ride”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- a) punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
- b) średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
- c) przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
- d) 4 osoby na m² powierzchni przeznaczonej do stania.

Postuluje się aby do 2025 roku sukcesywnie zwiększać liczbę autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych- najmniej 85-90% całego taboru.

Operatorzy powinni być zobowiązani do sukcesywnej wymiany taboru na nowy. Przeciętny wiek taboru nie może być większy niż 8-10 lat, natomiast pojedynczy pojazd nie może być starszy niż 15-20 lat.

Operatorzy powinni być zobowiązani do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (np. awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 15-20 minut.

7.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,

- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
 - przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
 - przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa- miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu- głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ułgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

7.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi będą kursowały linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Gliwickiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

8. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Gliwickim

8.1. Poziom i źródła zanieczyszczeń w Powiecie

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest emisja antropogeniczna, na którą składa się emisja z działalności przemysłowej, z sektora bytowego oraz emisja komunikacyjna. W 2012 roku emisja z województwa śląskiego była najwyższa w Polsce dla takich zanieczyszczeń jak pyłowe (20%), gazowe ogółem, gazowe bez dwutlenku węgla i metanu (41%), dwutlenku siarki z procesów technologicznych, tlenków azotu, tlenku węgla oraz metanu.

Jednym z elementów mających istotny wpływ na stan jakości powietrza są warunki klimatyczne obszaru, a w szczególności warunki anemologiczne (kierunek i prędkość wiatru). Klimat charakteryzuje się następującymi parametrami:

- średnia roczna suma opadów: 600 - 800 mm/rok,
- średnioroczna temperatura powietrza wynosi 7°C
- główne kierunki wiatru: głównie z kierunku zachodniego (słabe i bardzo słabe).

Poza czynnikami naturalnymi, ważnym czynnikiem wpływającym na kształtowanie się klimatu powiatu gliwickiego i całego województwa śląskiego jest działalność gospodarcza człowieka. Na obszarze województwa znajdują się cztery duże Okręgi Przemysłowe: Częstochowski na północy, Górnośląski wraz z Rybnickim w centrum oraz Bielski na południu.

Głównymi gałęziami przemysłu Górnośląskiego i Rybnickiego Okręgu Przemysłowego są: górnictwo węgla kamiennego, hutnictwo żelaza i innych metali oraz przemysł chemiczny, działalność rolnicza i usługowa. Ta duża koncentracja przemysłu oraz znaczny stopień zurbanizowania powoduje występowanie znacznie większej emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych niż w innych częściach kraju. Ma to wpływ na zmianę struktury tzw. warstwy czynnej atmosfery. Następstwem tego zjawiska jest inny przebieg elementów klimatu niż w warunkach naturalnych.

Rzeczywisty stan zanieczyszczenia atmosfery był badany przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach. Na terenie powiatu gliwickiego w 2009 roku było zlokalizowanych pięć stanowisk pomiaru zanieczyszczeń powietrza (dwa w Knurowie i po jednym w gminach Pilchowice, Toszek i Rudziniec).

W poniższych tabelkach przedstawiono wyniki z pomiarów zanieczyszczeń powietrza w ww. gminach w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2009r.

Tabela 19. Wyniki badań powietrza w Knurowie

Rodzaj monitorowanej substancji	Benzen	Ołów	Arsen	Benzo(a)piren	Kadm	Nikiel
Stężenie maksymalne	8,3	0,042	6,3	21	1,9	14
Wartość dopuszczalna dla roku	5	0,5	6	1	5	20
Marginis tolerancji	1	-	-	-	-	-
Średnie stężenie z okresu pomiarów	3,6	0,016	2,3	6,34	0,7	2,84
Przekroczenie wartości dopuszczalnej	0	0	0	1	0	0

Tabela 20. Wyniki badań powietrza w Toszku

Rodzaj monitorowanej substancji	SO ₂	NO ₂
Stężenie maksymalne	28,0	29,0
Wartość dopuszczalna dla roku	20,0	30,0
Średnie stężenie z okresu pomiarów	9,3	16,9
Przekroczenie wartości dopuszczalnej	0	0

Tabela 21. Wyniki badań powietrza w Pilchowicach

Rodzaj monitorowanej substancji	SO ₂	NO ₂
Stężenie maksymalne	29,9	28,5
Wartość dopuszczalna dla roku	20,0	30,0
Średnie stężenie z okresu pomiarów	11,9	16,2
Przekroczenie wartości dopuszczalnej	0	0

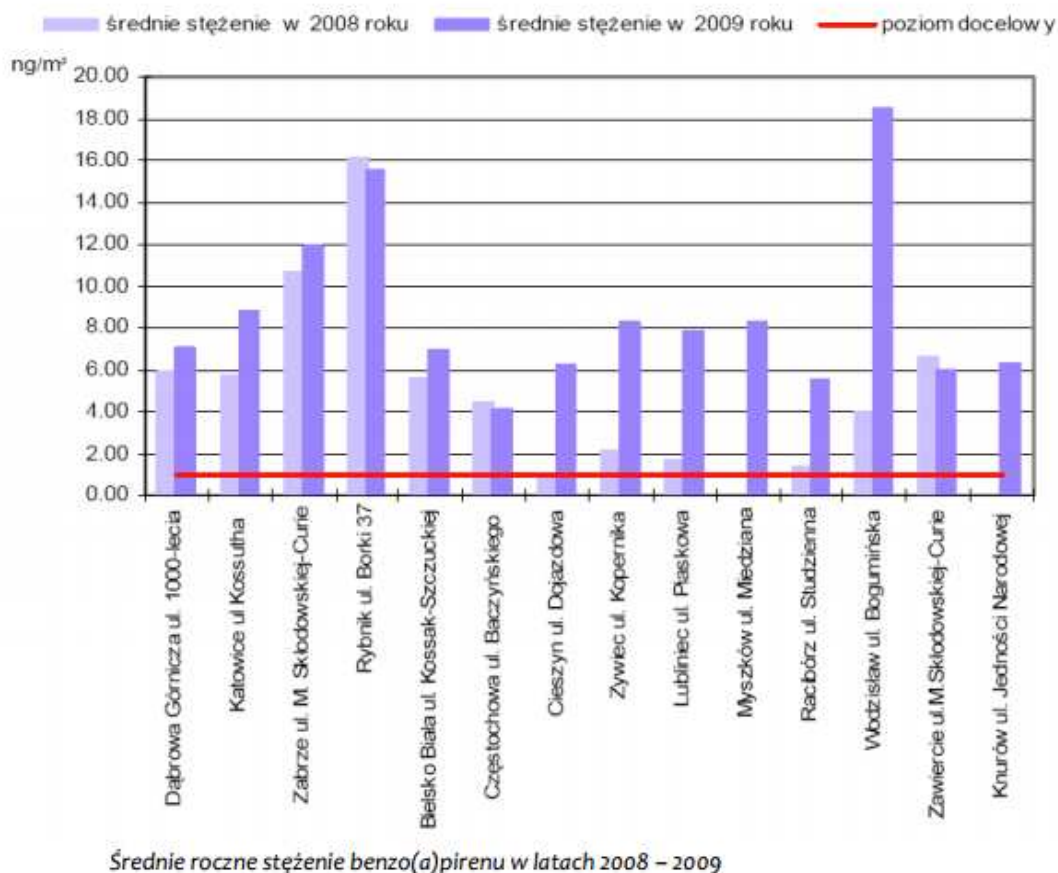
Tabela 22. Wyniki badań powietrza w Rudzińcu

Rodzaj monitorowanej substancji	SO ₂	NO ₂
Stężenie maksymalne	37,0	49,0
Wartość dopuszczalna dla roku	20,0	30,0
Średnie stężenie z okresu pomiarów	13,9	20,1
Przekroczenie wartości dopuszczalnej	0	0

Na ww. stacjach pomiarowych odnotowano jednokrotne przekroczenie dopuszczalnego stężenia benzo(a)pirenu na stacji pomiarowej w Knurowie.

Na poniższym wykresie porównano stężenie benzo(a)pirenu w miastach województwa śląskiego w tym w mieście Knurów.

Rysunek 7. Stężenie benzo(a)pirenu w miastach województwa śląskiego



8.2. Niskoemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak

kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrach miast,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem,
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrów miast, do miejsc pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

8.3. Formy ochrony środowiska naturalnego w Powiecie

Na terenie Powiatu Gliwickiego znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

- **Rezerwat przyrody „Hubert”**

Część Ostoi znajduje się w granicach rezerwatu "Hubert" położony na terenie gminy Wielowieś, w miejscowości Dąbrówka (pow. 14,43ha, powołany Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 4 kwietnia 1958 r. (MP 38, 226 z dnia 21.05.1958, cel ochrony -fragment lasu liściastego - grądu, o cechach lasu naturalnego, w otoczeniu zniekształconych drzewostanów gospodarczych. Dominującym zespołem roślinnym w obszarze jest grąd subkontynentalny (Tilio-Carpinetum) w wariacie typowym. Jedynie na lokalnych, niewielkich wzniesieniach w północno-wschodniej części rezerwatu wykształciła się postać przejściowa grądu do kontynentalnego boru mieszanego. Warstwę drzew budują głównie dąb szypułkowy (*Quercus robur*) i sosna pospolita (*Pinus sylvestris*). Wiek drzewostanu wynosi od 130 do 160 lat. Dębom i sosnom towarzyszą nieliczne buki, jawory i klony, które w wielu przypadkach osiągnęły wymiary drzew pomnikowych. Na terenie rezerwatu stwierdzono ok. 102 gatunki roślin naczyniowych w tym kilka gatunków chronionych i rzadkich jak: wawrzynek wilczełyko, kopytnik pospolity, konwalia majowa. Rezerwat może się też poszczycić urozmaiconą fauną kręgowców. Bliskie sąsiedztwo stawu „Hubertus” sprzyja obecności płazów. Gady reprezentują: żmija zygzakowata, padalec i jaszczurka zwinka. Bogata jest fauna ptaków reprezentowana głównie przez gatunki związane z lasami liściastymi i mieszanymi np. pełzacz leśny, kowalik, piecuszek. W rezerwacie żyją liczne bezkręgowce wśród nich chronione chrząszcze.

- **Park Krajobrazowy „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”**

Jego powierzchnia w granicach powiatu gliwickiego to około 9080 ha, na terenach gmin Knurów, Pilchowice i Sośnicowice. Został powołany Rozporządzeniem nr 181/93 Wojewody Katowickiego z dnia 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. Dz. Urz. Woj. Kat., poz. 130. Celem utworzenia parku było zachowanie i ochrona dóbr i walorów przyrodniczych oraz przyrodniczo-kulturowych i kulturowych na obszarze wielowiekowej działalności cystersów. Teren parku posiada interesującą rzeźbę, na którą składają się: wysoczyzny polodowcowe, kemy i pagórki morenowe, obniżenia powstałe po wytopieniu brył martwego lodu oraz doliny rzeczne z odcinkami współczesnych koryt meandrowych. Unikatowym zjawiskiem jest kilkanaście typów wydm, zawierających warstewki żwirowe, dokumentujące wiejące w przeszłości huraganowe wiatry. W południowej części występują wody mineralne - solanki i wody siarczanowe. Rzeka Ruda, stanowiąca oś hydrograficzną parku, zaliczana jest do ciekawszych rzek meandrujących, na terenie województwa. Park Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich obejmuje kompleks Lasów Rudzkich, będących pozostałością dawnej Puszczy Śląskiej. Dominującym tutaj typem lasu są bory. Na siedliskach sandrowych występują bory suche, moreny porastają bory świeże i mieszane. W dolinach rzek i podmokłych obniżeniach występują większe powierzchnie łągów olszowych i wiązowo-jesionowych oraz olsów. Do rzadko spotykanych zbiorowisk na terenie parku należą grądy.

- **Rezerwat przyrody „Las Dąbrowa”**

Zachowany w stanie niezmienionym kompleks leśny o dużym zróżnicowaniu siedliskowym i bogactwie flory, w tym dobrze zachowane płaty grądu.

- **Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Las „Fazaniec”**

Ostoja obejmuje najlepiej zachowane siedliska o znaczeniu europejskim w wyspie leśnej, położonej na północny- wschód od Toszka. W lesie tym zachowały się także stare drzewostany dębowe, grabowe i bukowe, w których drzewa osiągają wiek ponad 210 lat. Na terenie ostoi znajduje się kilka niewielkich gładów narzutowych pochodzenia skandynawskiego. Praktycznie całość terenu pokryta jest lasami liściastymi. Na terenie lasu została wyznaczona ścieżka dydaktyczna, która jest utrzymywana przez uczniów Gimnazjum w Toszku. Las Fazaniec to wyróżniający się w rolniczym krajobrazie tej części Wyżyny Śląskiej starodrzew liściasty. Największą powierzchnię zajmuje tu grąd *Tilio cordatae-Carpinetum betuli*, którego wykształcenie florystyczne zostało ocenione jako optymalne. Stwierdzono tu około 200 gatunków roślin naczyniowych. Na uwagę zasługują pojedyncze dęby, które przekraczają wiek ponad 210 lat oraz ponad 100-letnie graby i buki. Część drzewostanów jest pochodzenia wtórnego (nasadzenia sosny i świerka); wymagają one przebudowy. Także część siedlisk łągowych została zdegradowana melioracjami leśnymi.

- **Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Hubert”**

Całkowita powierzchnia obszaru to 33,7 ha. W skład obszaru wchodzi rezerwat "Hubert" , położony w gminie Wielowieś, w zachodniej części województwa śląskiego, a także grąd o powierzchni 19,2 ha, znajdujący się w otoczeniu rezerwatu. Jest to rezerwat leśny (w całości pokryty lasem mieszanym), poddany czynnej ochronie. Dominującym zespołem roślinnym w obszarze jest grąd subkontynentalny w wariantcie typowym. Jedynie na lokalnych, niewielkich wzniesieniach w północno-wschodniej części rezerwatu wykształciła się postać przejściowa gładu do kontynentalnego boru mieszanego. Warstwę drzew budują głównie dąb szypułkowy i sosna pospolita. Wiek drzewostanu wynosi od 130 do 160 lat. Dębom i sosnom towarzyszą nieliczne buki, jawory i klony, które w wielu przypadkach osiągnęły wymiary drzew pomnikowych. Grąd subkontynentalny jest jednym z najpospolitszych siedlisk leśnych niżowej Polski. Jednak zostało ono w przeszłości mocno zmienione i do dzisiaj zachowało się niewiele płatów reprezentujących wysoki stopień zachowania. Na terenie województwa śląskiego w obszarze kontynentalnym, obszar "Hubert" chroni najlepiej zachowany płat tego lasu.

- **Pomniki przyrody**

W formie pojedynczych drzew w gminach:

- Gierałtowice (5)
- Knurów (1),
- Pilchowice (4) ,
- Pyskowice (21),
- Sośnicowice (1),
- Rudziniec (3),
- Sośnicowice (1),
- Toszek (9).

W formie pomnikowych grup drzew w gminach:

- o Rudziniec (2),
- o Sośnicowice (1).

W formie alei i szpalerów drzew pomnikowych:

- o Rudziniec (2),
- o Sośnicowice (1).

8.4. Edukacja ekologiczna

W ostatnich latach na terenie powiatu gliwickiego w zakresie edukacji ekologicznej podejmowano następujące działania:

- Urządzono leśne ścieżki dydaktyczno-przyrodnicze w Rachowicach w Nadleśnictwie Rudziniec oraz w Smolnicy w Nadleśnictwie Rybnik.
- Zorganizowano od 2003 roku coroczny konkurs „Sołectwo przyjazne środowisku” - celem konkursu jest promowanie sołectw przyjaznych środowisku, podejmujących działania na rzecz jego ochrony, promocja innowacyjnych i oryginalnych, ekologicznych przedsięwzięć lokalnych, mogących mieć wpływ na poprawę stanu środowiska naturalnego, a także ukazanie różnorodności działań na rzecz ochrony środowiska podejmowanych przez sołectwo.
- Organizowano od 2000 roku coroczną akcję „Sprzątamy Powiat Gliwicki”.
- Zorganizowano szkolenie dla mieszkańców powiatu pn.: „Alternatywne źródła energii”.
- Dzięki wydaniu albumu pt. „Parki i dwory Powiatu Gliwickiego” realizowano zadanie upowszechnienia walorów przyrodniczych Powiatu Gliwickiego,
- Dzięki wydaniu składanej mapy atrakcji przyrodniczych i zabytków krajobrazu powiatu gliwickiego realizowano zadanie upowszechnienia walorów przyrodniczych i krajobrazowych powiatu.
- Dopuszono ścieżkę edukacyjną „Las Dąbrowa” – etap II” – Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Rudziniec.
- Wykonano materiały edukacyjno-promocyjne: Powiat Gliwicki – walory przyrodnicze, ekologia, rozwój i historia były to między innymi torby lniane i papierowe z nadrukiem proekologicznym.
- Zorganizowano szkolenia dla mieszkańców "Alternatywne źródła energii" oraz "Poszanowanie wody i energii w gospodarstwach domowych", które przeprowadziła organizacja pożytku publicznego – Towarzystwo Miłośników Knurowa.
- Edukacja i propagowanie elementów przyrody nieożywionej oraz historii geologicznej ziem powiatu gliwickiego poprzez działania promocyjne pn.: „Dziedzictwo przyrodnicze Ziemi Gliwickiej” .

- Upowszechnianie walorów przyrodniczych gminy Wielowieś poprzez wydanie albumu promocyjnego – „Gmina Wielowieś”.
- Upowszechnianie walorów przyrodniczo-leśnych powiatu gliwickiego poprzez wydanie albumu pt. „O czym szumią knieje, czyli historia w lesie zapisana” .
- Organizacja szkoleń dla pracowników Starostwa Powiatowego w Gliwicach
 1. Edukacja przyrodniczo-ekologiczna pracowników Starostwa
 2. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko a obowiązki gmin wynikające z Traktatu Akcesyjnego,
 3. Obowiązki powiatu i gmin z zakresu geologii – zapobieganie ruchom masowym ziemi.
- Opracowanie „powiatowego programu rozwoju turystyki i rekreacji” – z uwzględnieniem dostępnej wiedzy o środowisku przyrodniczym.
- Promocja własnych działań i inicjatyw proekologicznych o charakterze cyklicznym.
- Zrealizowano program pozaszkolnej edukacji ekologicznej dla młodzieży szkół ponadgimnazjalnych, w którym uczestniczyło około w latach 2000-2009 uczestniczyło około 1200 osób, były to głównie warsztaty i wycieczki ekologiczne.
- Wykonano inwentaryzację i uporządkowano ścieżki dydaktyczno przyrodnicze na terenie gmin Toszek i Wielowieś.

8.5. Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Gliwickiego

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Gliwickiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Stan Środowiska w Województwie Śląskim w 2012 roku
2. Plan gospodarki odpadami dla województwa śląskiego w 2014 roku

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gliwickiego na lata 2010-2013 z uwzględnieniem perspektyw na lata 2014-2018
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Gliwickiego, 2009

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Knurów, 2004
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pyskowice, 2004

3. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy i Miasta Sośnicowice, 2008
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Toszek na lata 2012-2015, z perspektywą na lata 2016-2019
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gierałtówice do roku 2015 z perspektywą do roku 2019
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pilchowice, 2003
7. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rudziniec
8. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wielowieś
9. Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta Knurów, 2004
10. Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta Pyskowice, 2009
11. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Gierałtówice, 2008
12. Plan Gospodarki Odpadami w Gminie Pilchowice, 2004
13. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Rudziniec, 2008
14. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Wielowieś, 2009.

8.6. Emisja hałasu do środowiska

Głównymi źródłami hałasu na terenie powiatu gliwickiego są ruch drogowy, działalność przemysłowa oraz ruch kolejowy.

Istotnym źródłem hałasu na terenie powiatu gliwickiego są małe przedsiębiorstwa, nieposiadające żadnych zabezpieczeń akustycznych, niemniej jednak na analizowanym obszarze działają duże przedsiębiorstwa emitujące hałas do środowiska, są to głównie

- dwie kopalnie: KWK „Knurów – Szczygłowice” i KWK „Sośnica – Makoszowy”,
- spółka KOMART,
- ALBUD - przedsiębiorstwo budowlane,
- AIB – spółka produkująca profile uszczelniające drzwi i okna
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego - Zakład Napraw i Utrzymania Taboru,
- firmy produkujące okna – EUROCOLOR i KOMSTA,
- zajmujący się transportem VIVA-TRANS
- centrum logistyczne SCHENKER,
- ASCO, producent wózków widłowych.
- producent okien IRPLAST,
- produkujący paliwa alternatywne GUMITEX,

- baza logistyczna Polifarbu
- Metabud – wytwórca systemów do urządzeń grzewczych i obudów górniczych.
- Metallco - branża metalowa, materiały budowlane, stacje paliw
- SANPOL w Chechle,
- Zakład Ceramiki Budowlanej JOPEK.

Na terenie powiatu gliwickiego działają nie tylko duże przedsiębiorstwa produkcyjne, ale także niewielkie przedsiębiorstwa transportowe, małe zakłady usługowe, warsztaty lakiernicze i warsztaty mechaniki samochodowej. Funkcjonowanie małych zakładów jest niejednokrotnie źródłem konfliktów mieszkańców z przedsiębiorcami, gdyż zakłady te stwarzają uciążliwości i dyskomfort akustyczny mieszkańców.

Niemniej jednak coraz więcej przedsiębiorstw wprowadza u siebie rozwiązania technologiczne przyczyniające się do ograniczenia emisji hałasu powodującego uciążliwości dla mieszkańców i zlokalizowanych w niewielkiej odległości innych przedsiębiorców. Na przykład w oddziałach Centrum Wydobywczego Zachód zastosowane rozwiązania technologiczne i techniczne realizacji robót oraz ruchu zakładu uwzględniają zasadę minimalizacji powodowanych przez nie uciążliwości dla mieszkańców, co umożliwi utrzymanie poziomu uciążliwości akustycznej i emisji pyłów w granicach wartości dopuszczalnych.

Układ drogowy stanowi o rozwoju danego regionu i powiązaniach z innymi ośrodkami. Przez teren powiatu gliwickiego przebiegają drogi:

- drogi krajowe nr 78, 40, 94, 44
- Autostrady: A-4, A-1
- drogi wojewódzkie nr 408, 901, 907, 919, 921.

Układ linii autobusowych komunikacji lokalnej i PKS, jak i komunikacja samochodowa indywidualna stanowią podstawowe systemy transportowe przewozów pasażerskich na terenie powiatu. Część dróg cechują niskie parametry techniczne i zły stan nawierzchni.

W kwietniu 2010 roku zostało opracowany „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2013 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych, ekspresowych, autostrad i linii kolejowych”. W ramach Programu analizowany był odcinek autostrady A4 o długości 50,2 km przebiegający przez gminy: Gierałtowice, Pilchowice, Rudziniec, Sośnicowice i Toszek. W sąsiedztwie analizowanego odcinka autostrady A4 występują odcinki o niskim priorytecie narażenia na hałas, zabudowa podlegająca ochronie akustycznej znajduje się, w znacznej części przypadków, w dużej odległości od krawędzi jezdni. W związku z tym budynki te narażone są na oddziaływanie hałasu o wartości nieznacznie przekraczającej wartości dopuszczalne.

W 2008 roku na terenie Pyskowic przeprowadzono badania poziomu hałasu komunikacyjnego. Punkty pomiarowe zostały zlokalizowane na ulicach Wyzwolenia, Szpitalnej, Sikorskiego i Mickiewicza na drodze krajowej nr 40.

Wyniki pomiarów wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu zarówno dla pory dnia jak i pory nocy na poziomie

- od 5,1 do 16,0 dB dla pory dnia

- od 2,4 do 17,6 dB dla pory nocy.

W 2009 roku w ramach „Programu Państwowego Monitoringu Środowiska dla województwa śląskiego na lata 2007-2009” WIOŚ w Katowicach przeprowadził badania na terenie Knuruwa w celu określenia hałasu drogowego oddziałującego na zabudowę chronioną pod względem akustycznym. Badania przeprowadzono w 3 rejonach:

- rejon ulicy Michalskiego- droga miejska,
- rejon ulicy Dworcowej- DW 921,
- rejon ulicy Szpitalnej- droga miejska.

Wyniki badań w bezpośrednim sąsiedztwie badanych odcinków dróg, przy których zlokalizowane są budynki mieszkalne jednoznacznie wskazywały na przekroczenie standardów akustycznych. Analiza uzyskanych wyników pokazała, iż wartości uzyskanie średnio przekroczyły dopuszczalny poziom hałasu:

- w rejonie ulicy Michalskiego o 11,6 dB,
- rejonie ulicy Dworcowej o 11,1 dB,
- rejonie ulicy Szpitalnej o 11,9 dB.

Zanotowano przekroczenia w pierwszej linii zabudowy mieszkalnej wskaźnika LDWN dla pory dziennej w granicach 10,5 – 14,1dB, natomiast dla pory nocnej 9,9 – 12,1 dB.

Hałas kolejowy powstaje w wyniku eksploatacji linii kolejowych.

Przez teren powiatu gliwickiego przebiegają linie kolejowe o znaczeniu państwowym:

- nr 41 – Pyskowice – Paczyna – Strzelce Opolskie – Opole Główne
- nr 40 – Gliwice Łabędy – Pyskowice – Paczyna – Toszek Północny – Lubliniec
- nr 44 – Katowice – Chorzów Batory – Gliwice – Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn- Koźle – Prudnik – Krapkowice
- nr 47 – Zabrze Makoszowy – Gierałtowiec – Leszczyny – Rybnik – Sumina – Nędza
- nr 54 – Rudziniec Gliwicki – Toszek Północny.

Najbardziej odczuwalny jest hałas w sąsiedztwie torowisk. Ze względu na reorganizację kolejnictwa liczba pociągów jest ograniczana z roku na rok. Wobec tego hałas pochodzący z transportu kolejowego też powinien być redukowany. Jednak nie bez znaczenia jest w tym przypadku stan techniczny taboru kolejowego. Zła kondycja finansowa PKP nie pozwala na bieżące konserwacje torów, stąd powstający hałas jest bardziej uciążliwy, mimo, iż występuje rzadziej. Rozwiązaniem byłoby zastosowanie nowoczesnych zestawów kołowych i hamulcowych jak też nowe rozwiązania torowiska ograniczające hałas i drgania. Brak badań klimatu akustycznego wzdłuż linii kolejowych nie daje obiektywnej oceny natężenia hałasu. Poprawa dotychczasowych warunków akustycznych jest możliwa poprzez modernizację i właściwe utrzymanie torowisk oraz taboru kolejowego.

8.7. Rola Planu Transportowego

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w powiecie
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrach miast,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

9. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera, w zakresie:

- uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznania się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonania zakupu różnego rodzaju biletów;
- uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim w Knurowie, Pyskowicach, Sośnicowicach i Toszku niezależnie od tego informacje w zakresie transportu publicznego można uzyskać na dworcach PKP i dworcach PKS.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
 - dla dni powszednich
 - dla dni świątecznych
 - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej planowane jest w perspektywie długofalowej. W przypadku Powiatu Gliwickiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe i nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Gliwickiego priorytetem jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji dla pasażera i to na nim należałoby się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

10. Analiza badań ankietowych

10.1. Obszar badania

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie powiatu gliwickiego w miesiącach styczniu i lutym br.

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- Zakłady pracy
- Komunikacja zbiorowa

Łącznie pozyskano 527 ankiet (stan na 21 lutego 2014 r.)

10.2. Narzędzie badawcze

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu gliwickiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w powiecie gliwickim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 23. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		

6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

10.3. Charakterystyka badanych

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

10.4. Płeć respondentów

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety - 51,38%, mężczyźni - 48,62%, stan na koniec 2012 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

Rysunek 8. Płeć respondentów



Tabela 24. Płeć respondentów

Płeć	Liczba wskazań
Mężczyźni	167
Kobiety	343

10.5. Status zawodowy respondentów

Wśród badanych dominują osoby pracujące (57,77%). Sporą grupę osób stanowią także emeryci/renciści oraz uczniowie szkół średnich (odpowiednio 13,82% oraz 11,13%). Te trzy wymienione wyżej grupy stanowią ponad 4/5 całej grupy badanych. Niewielki odsetek badanych stanowią studenci, osoby bezrobotne oraz uczniowie gimnazjum i szkół podstawowych.

Rysunek 9. Status zawodowy respondentów

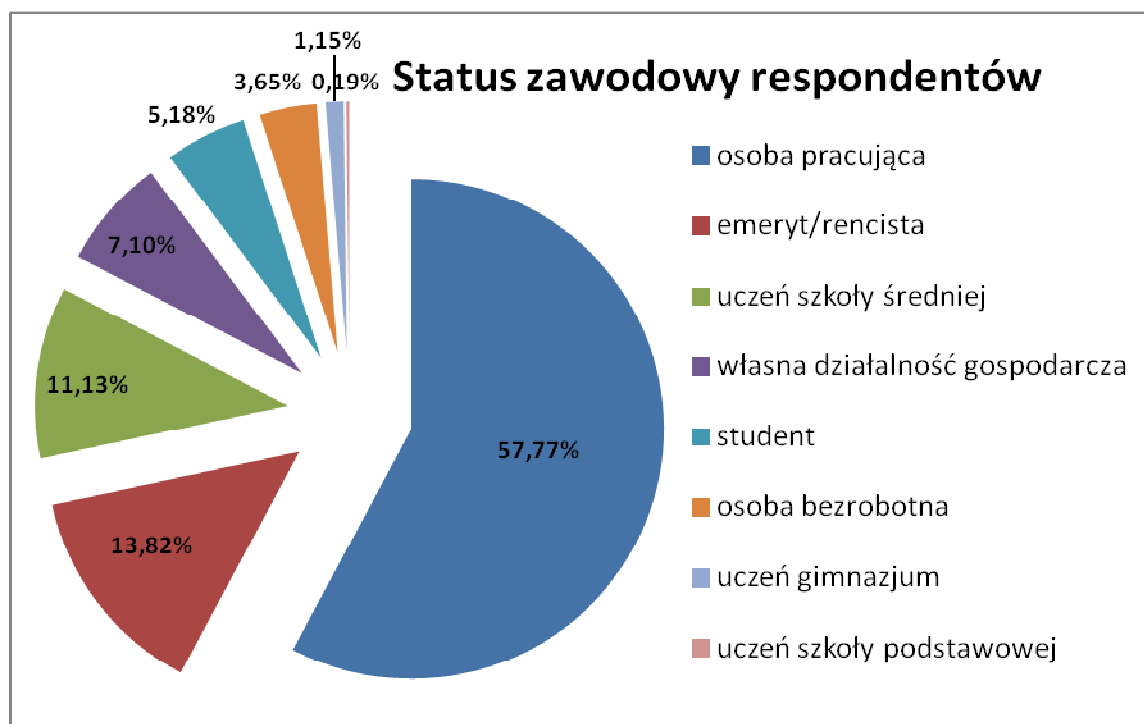


Tabela 25. Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba wskazań
osoba pracująca	301
emeryt/rencista	72
uczeń szkoły średniej	58
własna działalność gospodarcza	37
student	27
osoba bezrobotna	19
uczeń gimnazjum	6
Uczeń szkoły podstawowej	1

10.6. Wykształcenie respondentów

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem średnim (35,45%). Niewiele mniej osób posiada wykształcenie wyższe (30,06%). Co piąta osoba posiada wykształcenie zawodowe (19,46%). Kolejne 10 proc. osób stanowią te deklarujące wykształcenie gimnazjalne (10,79%). Zaledwie 4,24% badanych deklaruje wykształcenie podstawowe.

Rysunek 10. Wykształcenie respondentów

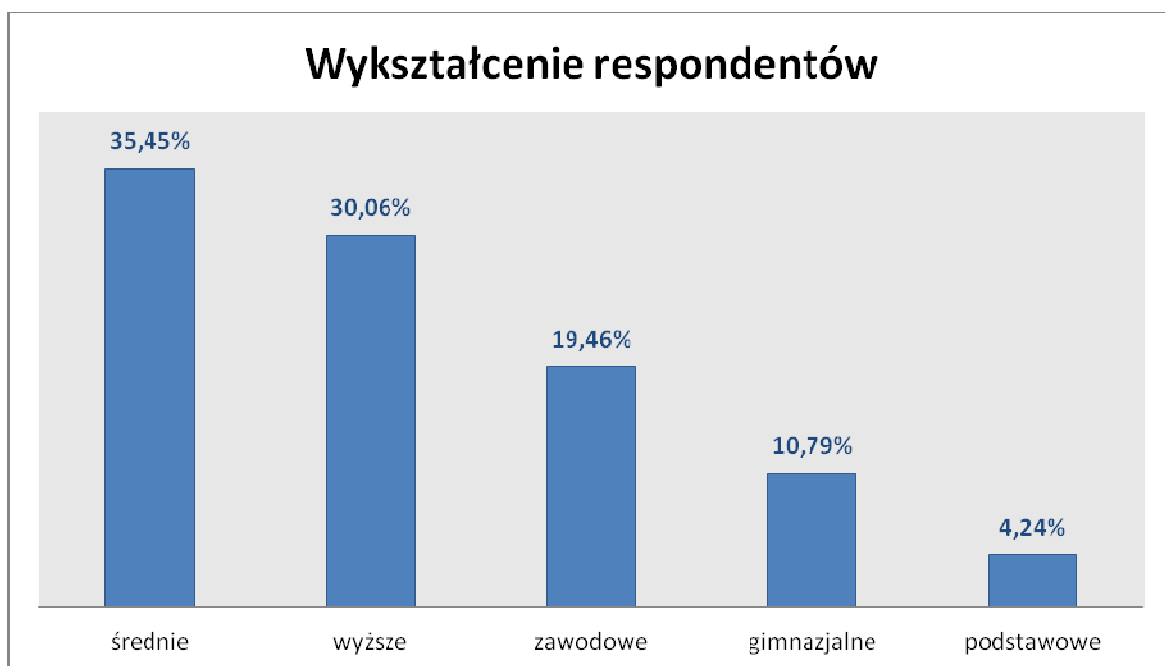
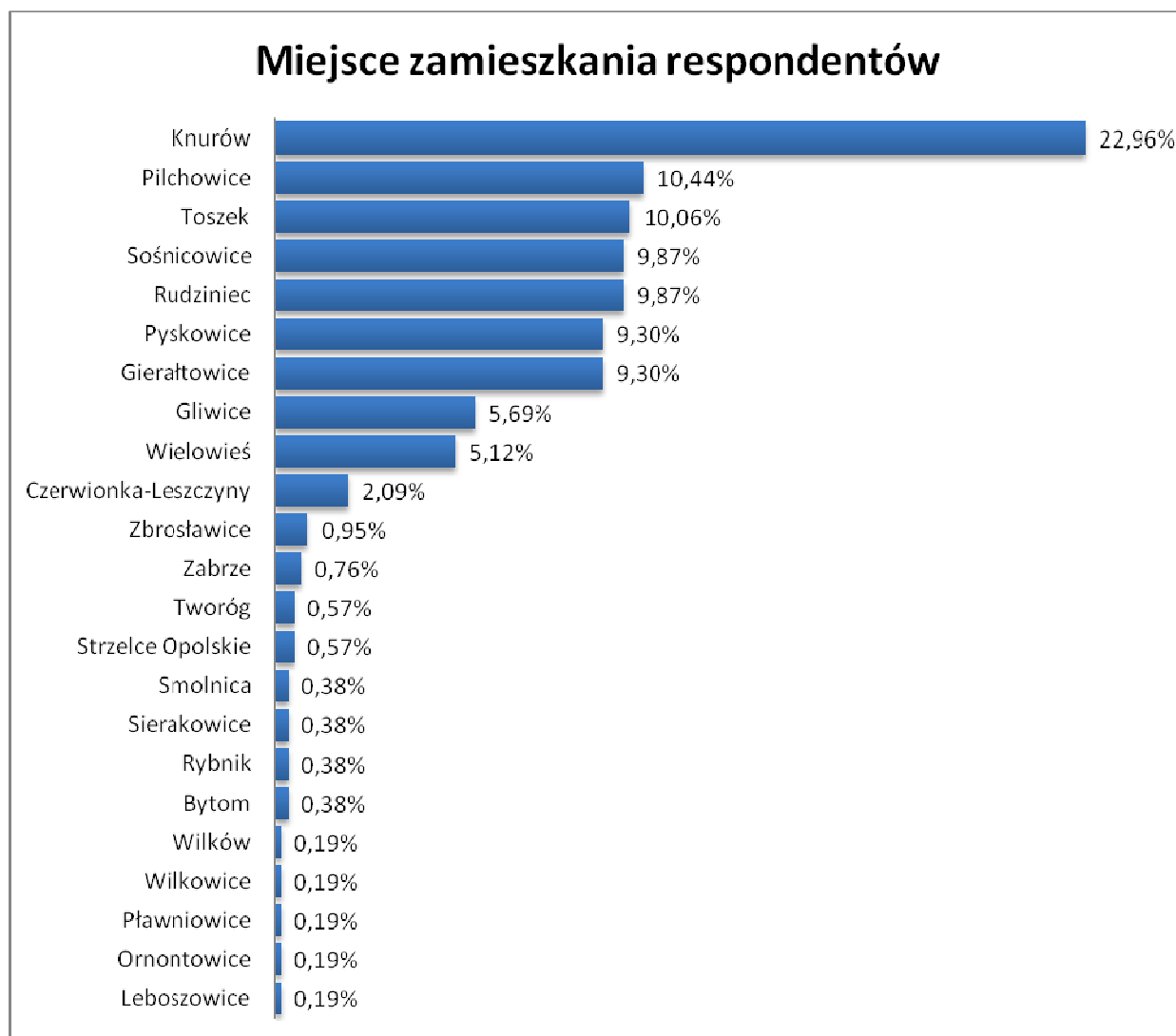


Tabela 26. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
średnie	184
wyższe	156
zawodowe	101
gimnazjalne	56
podstawowe	22

10.7. Miejsce zamieszkania

Rysunek 11. Miejsce zamieszkania respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 22,96% pochodzi z Knurowa. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także Pilchowice, Toszek, Sośnicowice, Rudziniec, Pyskowice oraz Gierałtowice. Łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią blisko 82 proc. całej grupy respondentów.

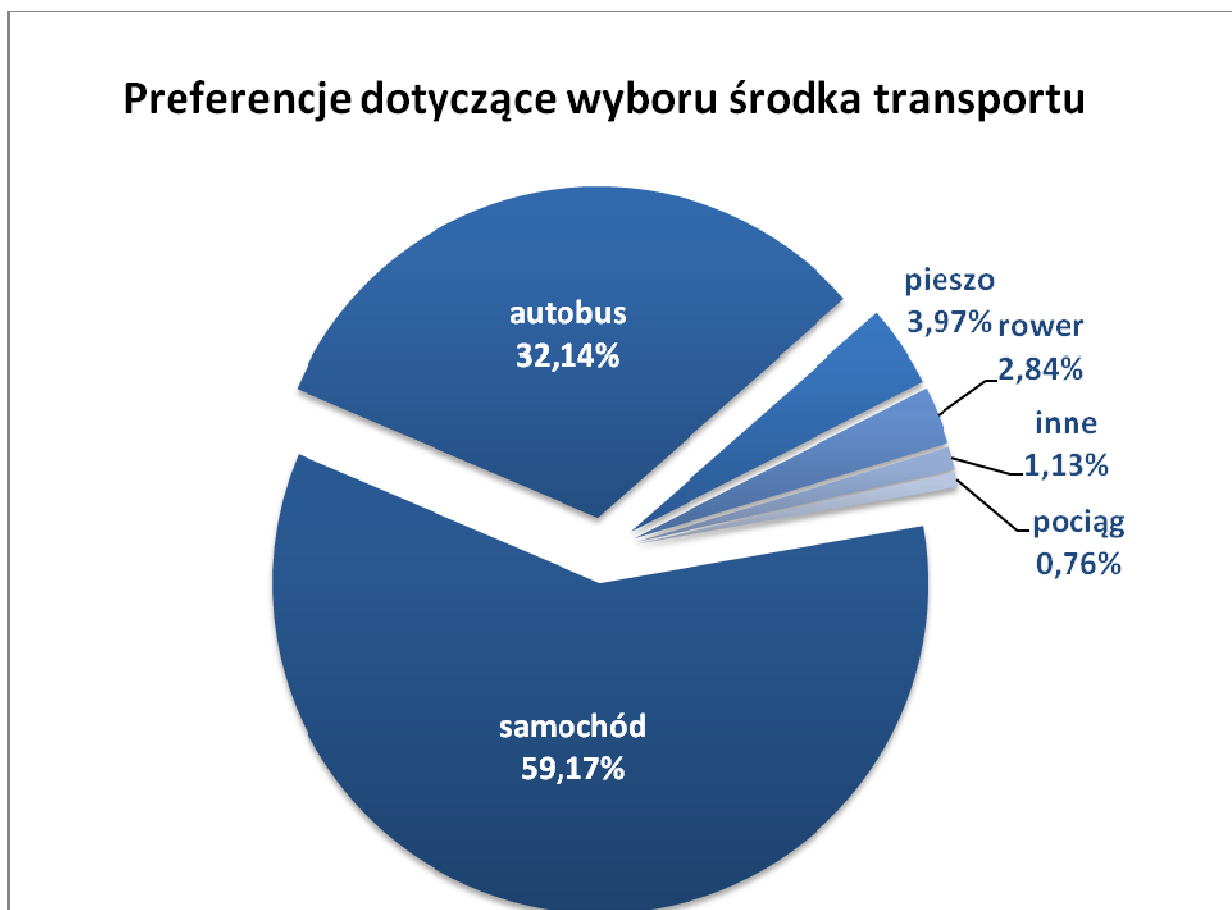
Tabela 27. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów	
Knurów	121
Pilchowice	55
Toszek	53
Rudziniec	52
Sośnicowice	52
Gierałtowice	49
Pyskowice	49
Gliwice	30
Wielowieś	27
Czerwionka-Leszczyny	11
Zbrosławice	5
Zabrze	4
Strzelce Opolskie	3
Tworóg	3
Bytom	2
Rybnik	2
Sierakowice	2
Smolnica	2
Leboszowice	1
Ornontowice	1
Pławniowice	1
Wilkowice	1
Wilków	1

10.8. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (59,17%) ze względu na dość przeciętną sieć połączeń autobusowych na terenie powiatu. Pomimo tego korzystanie z autobusu deklaruje co trzeci mieszkaniec powiatu (32,14%). Niespełna 10 proc. stanowią pozostałe formy transportu.

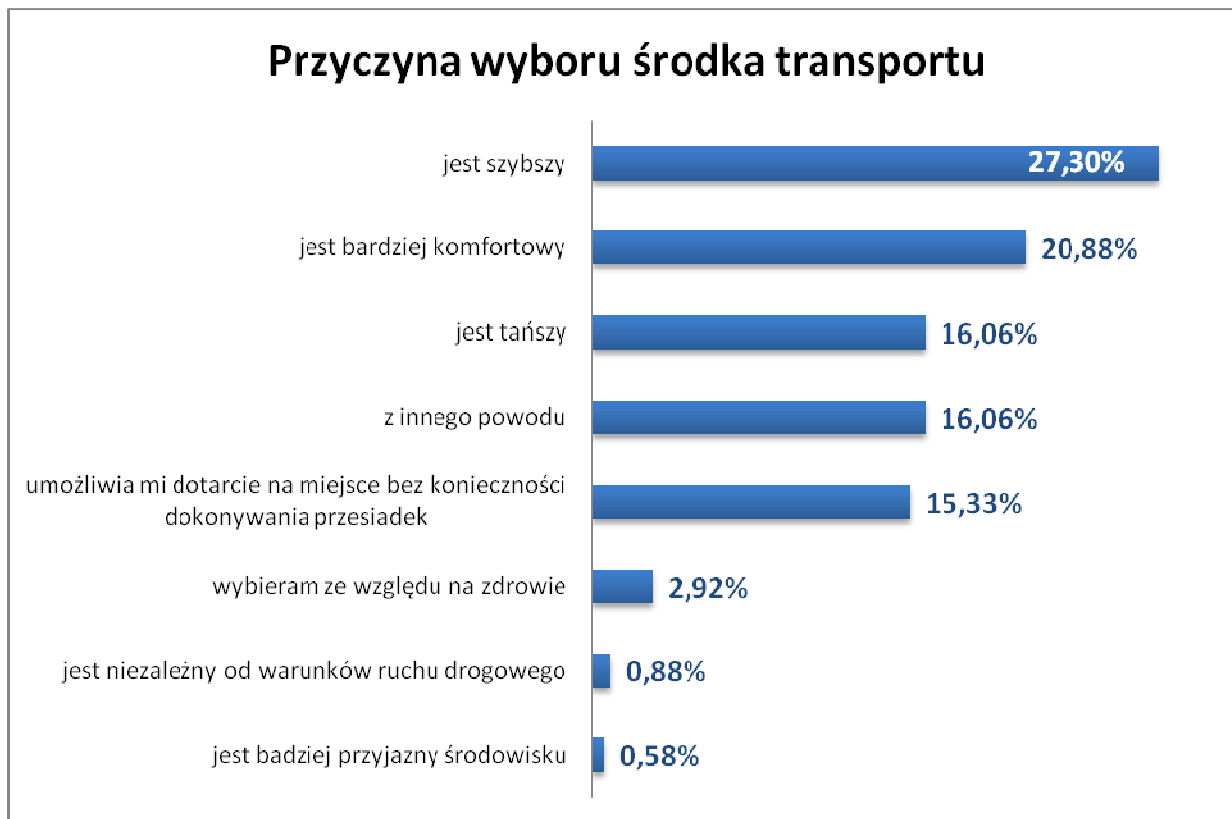
Rysunek 12. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



10.9. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wskazujący dany środek transportu, jako najczęściej przez nich wybierany podawali, że decydują się na ten konkretny, przede wszystkim ze względu na to, że „jest szybszy” (27,30%) oraz „jest bardziej komfortowy” (20,88%). Identyczny wynik uzyskały wskazania „jest tańszy” oraz „z innego powodu” – 16,06%. Niewiele mniejszy wynik uzyskało wskazanie „umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek”. Niewiele osób spośród ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych (0,69%). I zdrowotnych (2,92%).

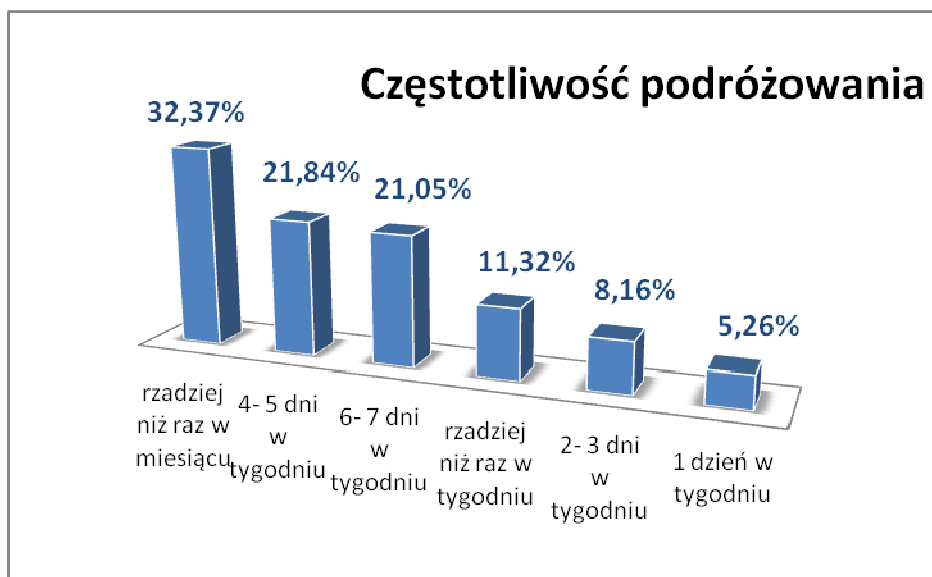
Rysunek 13. Przyczyna wyboru środka transportu



10.10. Częstotliwość podróżowania

Respondenci powiatu gliwickiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej rzadziej niż raz w miesiącu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Taką odpowiedź wybrała prawie 1/3 ankieterowanych (32,37%). Dwa kolejne wybory respondentów to: „4-5 dni w tygodniu” (21,84%) i „6-7 dni w tygodniu” (21,05%). 5,26% ankieterowanych podaje z kolei, że korzysta z niej raz w tygodniu.

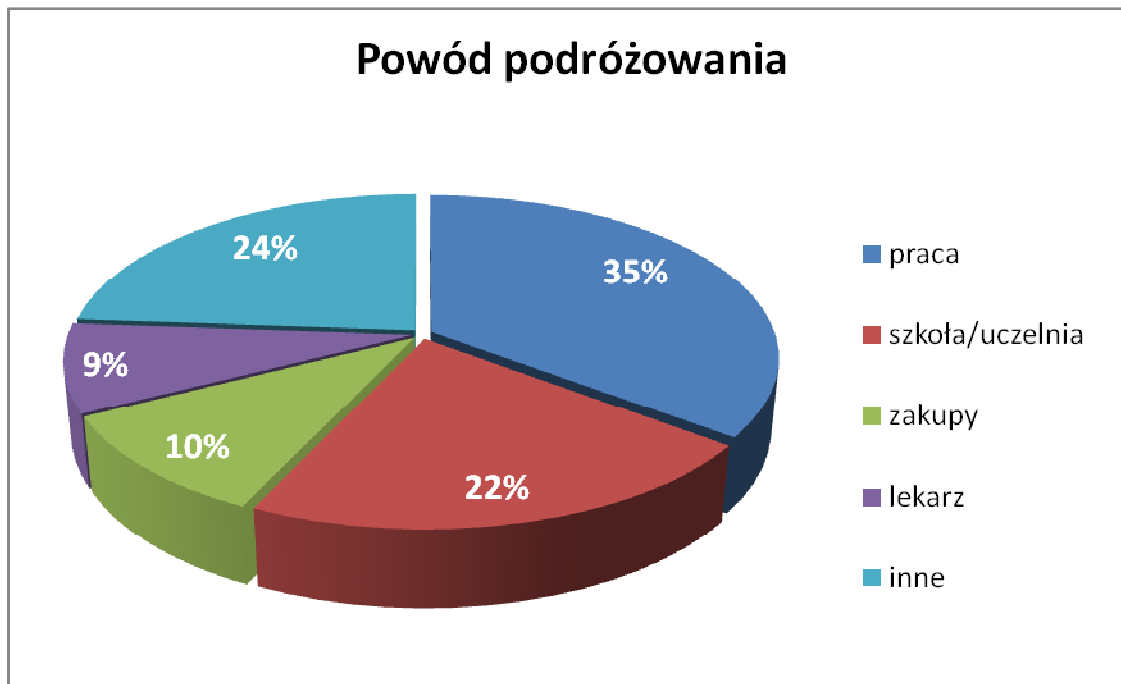
Rysunek 14. Częstotliwość podróżowania



10.11. Powód podróży

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

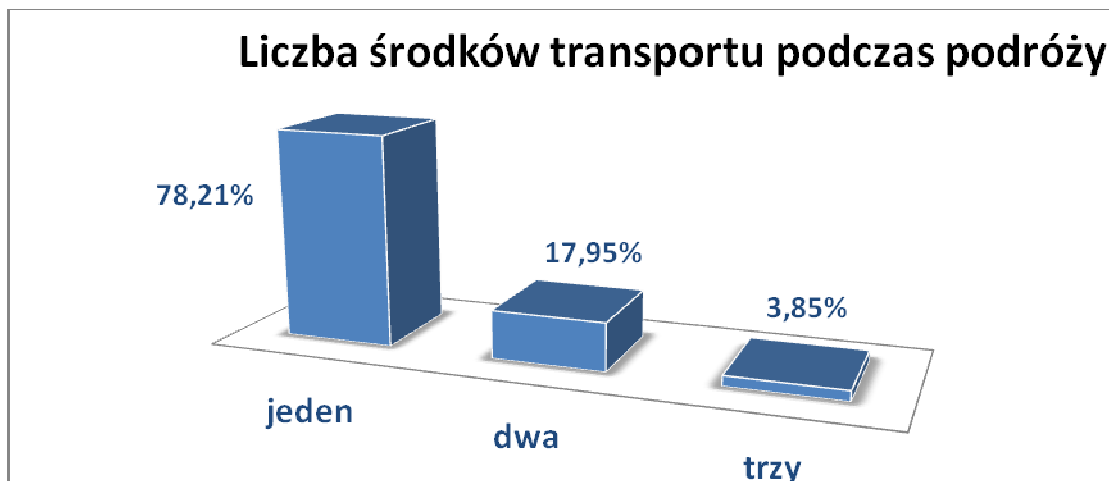
Rysunek 15. Powód podróży



10.12. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów ponad 78 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 18% zapytanych o zwyczaj podróży. Cztery osoby na sto muszą się przesiadać dwukrotnie.

Rysunek 16. Liczba środków transportu podczas podróży



10.13. Preferencje pasażerów

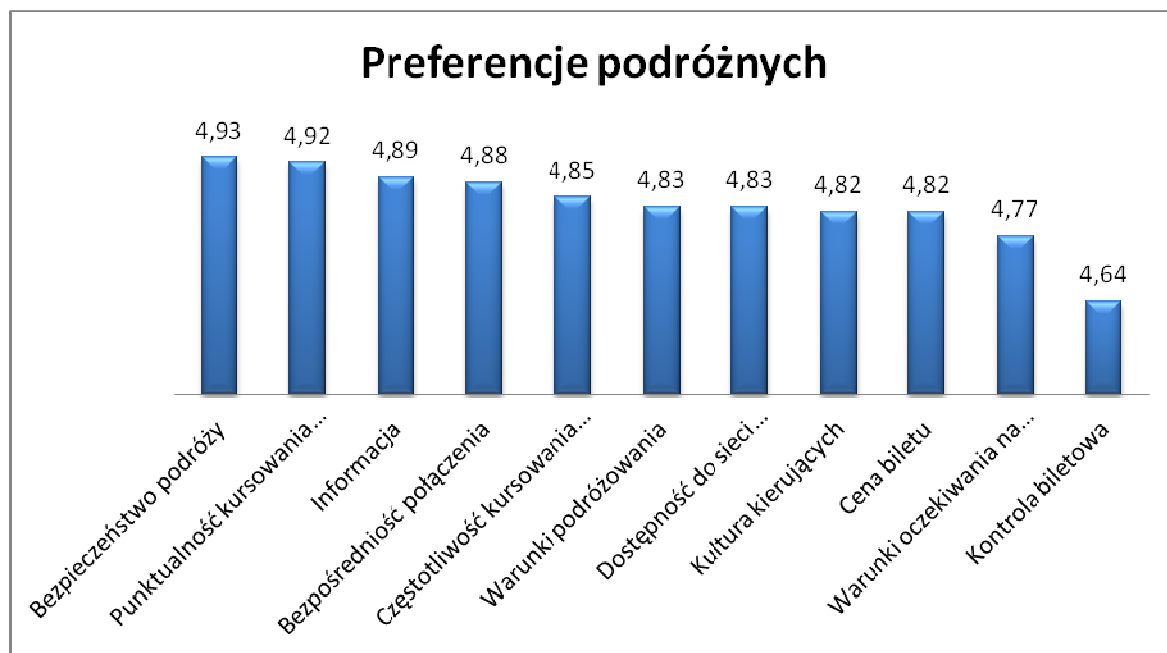
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr 28:

Tabela 28. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,93	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,92	2
3.	Informacja	4,89	3
4.	Bezpośredniość połączenia	4,88	4
5.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,85	5
6.	Warunki podróżowania	4,83	6
7.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,83	7
8.	Kultura kierujących	4,82	8
9.	Cena biletu	4,82	9
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,77	10
11.	Kontrola biletowa	4,64	11
Średni poziom preferencji		4,83	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,93), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,92) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano kontrolę biletów (4,64) i warunki oczekiwania na przystankach (4,77).

Rysunek 17. Preferencje podróżnych



10.14. Ocena jakości usług

Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie gliwickim.

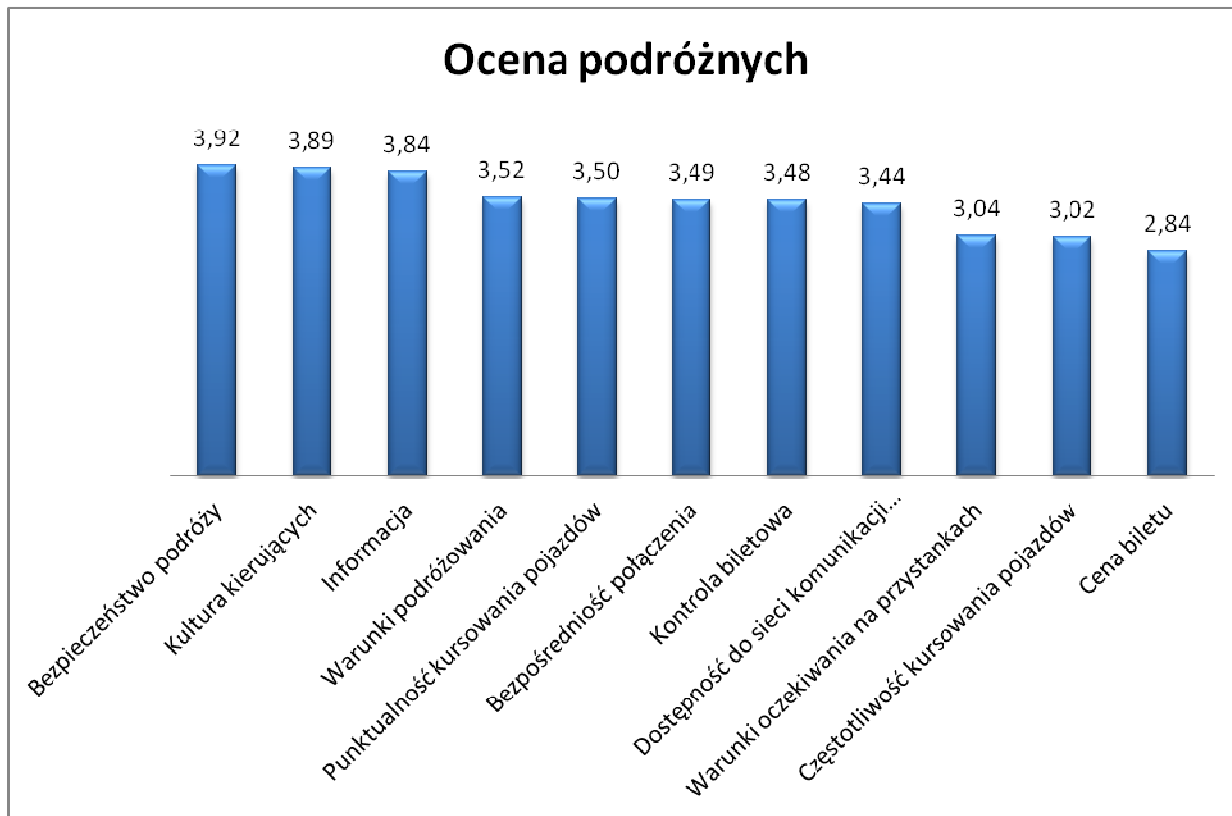
Tabela 29. Wyniki w zakresie oceny poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,92	1
2.	Kultura kierujących	3,89	2
3.	informacja	3,84	3
4.	Warunki podróżowania	3,52	4
5.	Punktualność kursowania pojazdów	3,50	5
6.	Bezpośredniość połączenia	3,49	6
7.	Kontrola biletowa	3,48	7
8.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,44	8
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,04	9
10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,02	10
11.	Cena biletu	2,84	11
Średni poziom oceny jakości usług		3,45	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróżowania oraz kulturę kierowców.

Stosunkowo najniżej zostały ocenione cena biletu i częstotliwość kursowania pojazdów.

Rysunek 18. Ocena podróżnych



10.15. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 30. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróźnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,92	3,50	1,42	1,50
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,85	3,02	1,83	1,98
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,93	3,92	1,01	1,02
4.	Warunki podróźowania	5,00	4,83	3,52	1,31	1,48
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,77	3,04	1,73	1,96
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,83	3,44	1,39	1,56
7.	Cena biletu	5,00	4,82	2,84	1,98	2,16
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,88	3,49	1,39	1,51
9.	Kultura kierujących	5,00	4,82	3,89	0,93	1,11
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,89	3,84	1,05	1,16
11.	Kontrola biletowa	5,00	4,64	3,48	1,16	1,52

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,73)
- Cena biletu (1,98)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Bezpieczeństwo podróży (1,01)
- Kultura kierujących (0,93)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,98)
- Cena biletu (2,16)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Bezpieczeństwo podróży (1,02)
- Informacja (1,16)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w powiecie gliwickim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu

publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

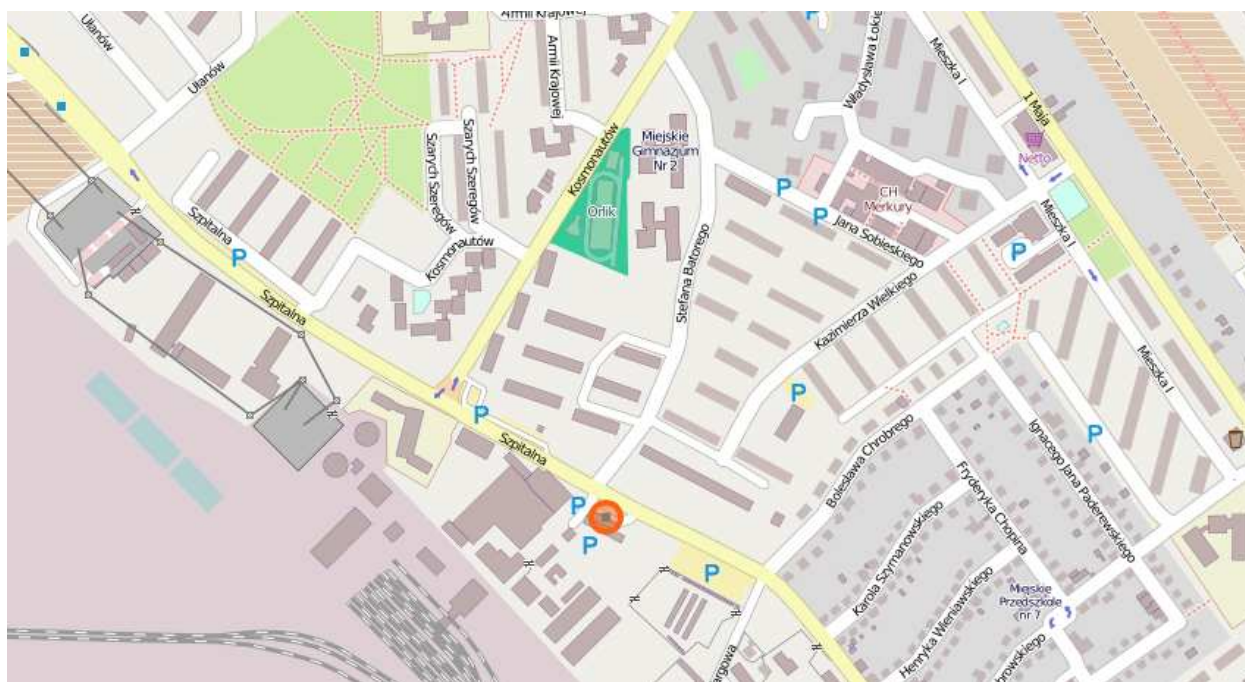
11. Węzły przesiadkowe

Pod pojęciem węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu takich jak bus, kolej, czy autobus. Na terenie Powiatu Gliwickiego można wskazać trzy takie węzły:

- **Przystanek Szpitalna - FOCH w Knurowie**

Jest to główny przystanek w Knurowie. Zatrzymują się tu wszystkie autobusy przejeżdżające przez miasto. Znajduje się w sąsiedztwie basenu krytego oraz targowiska miejskiego. Od niedawna monitorowany 24h/dobę, z wysoką skutecznością.

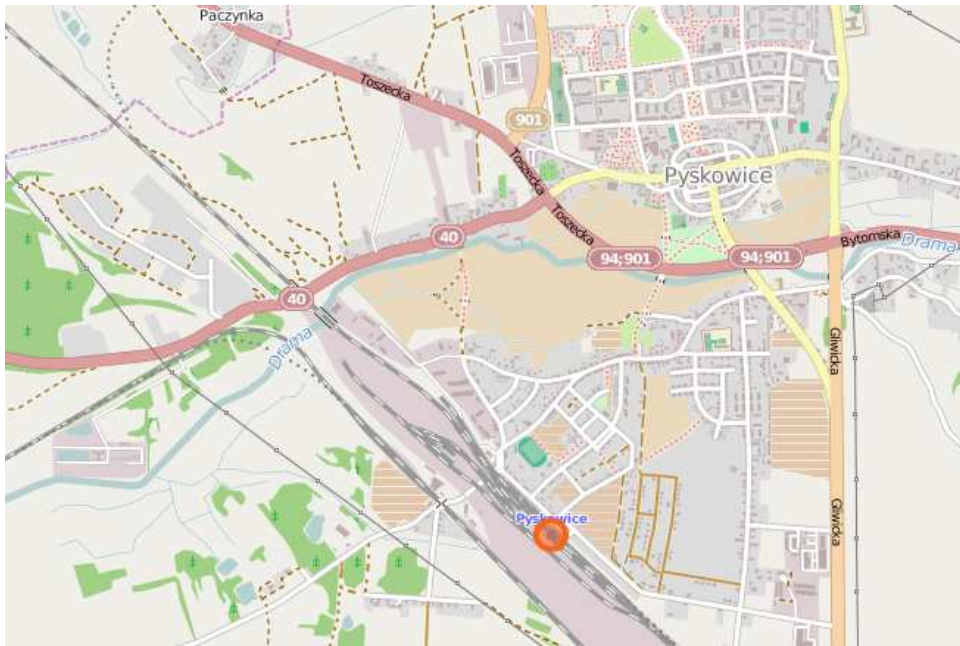
Mapa 11. Przystanek Szpitalna - FOCH w Knurowie



- **Stacja Kolejowa w Pyskowicach**

Stacja kolejowa położona jest na peryferiach miasta Pyskowice, przy stacji znajduje się przystanek autobusowy, który umożliwia dojazd i przyjazd z i do centrum miasta. Stacja PKP Pyskowice jest o tyle istotnym węzłem przesiadkowym, że umożliwia dojazd do Gliwic w 14 minut. Częstotliwość kursowania pociągów jest niewielka- najwięcej kursów jest w godzinach porannych i popołudniowych, co odpowiada potrzebom mieszkańców podróżujących do szkół i zakładów pracy, a także umożliwia im powrót do miejsc zamieszkania. Odpowiednie skomunikowania rozkładu jazdy kolei z rozkładem jazdy komunikacji autobusowej wpłynie na polepszenie funkcjonowania opisywanego węzła przesiadkowego.

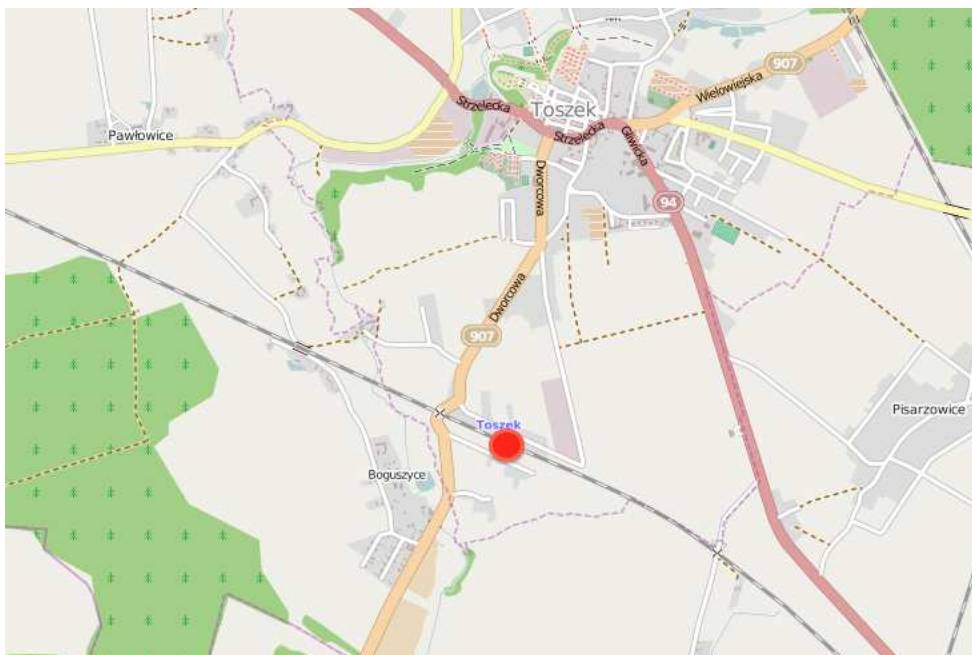
Mapa 12. Stacja kolejowa w Pyskowicach



- Dworzec PKP w Toszku

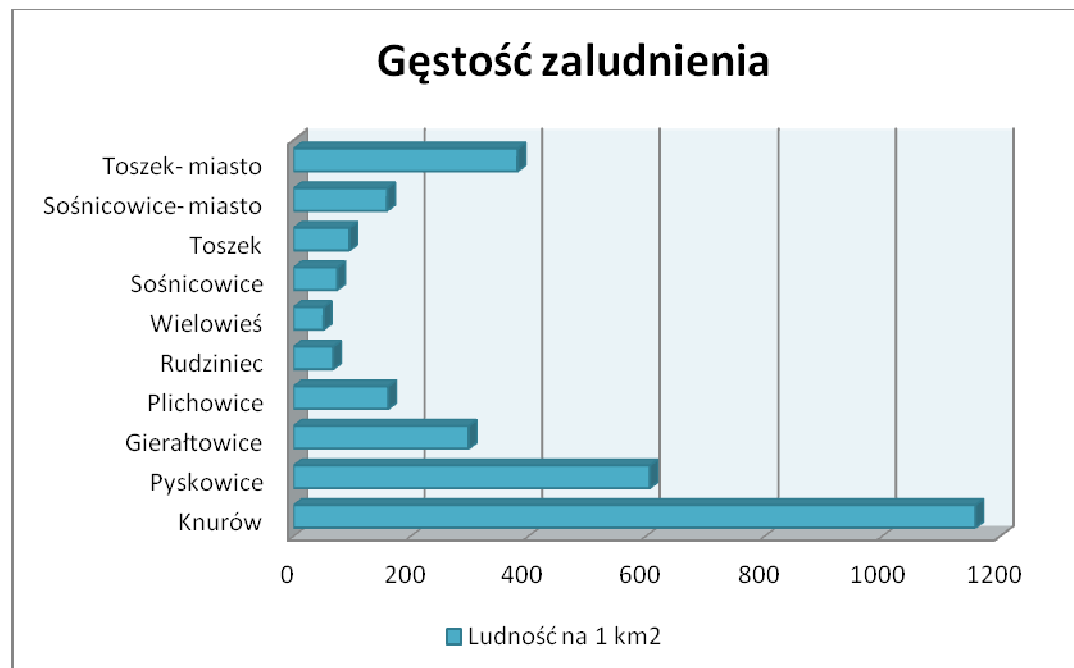
Dworzec PKP oddalony jest około 1,7 km od centrum miasta. Podróż pociągiem z Toszka do Gliwic trwa około 25 minut. Największa liczba kursów przypada na godziny poranne i popołudniowe, co spełnia podstawowe potrzeby mieszkańców podróżujących do szkół i zakładów pracy. Aby usprawnić funkcjonowanie opisywanego węzła przesiadkowego należałoby wybudować przystanek autobusowy i skomunikować rozkład jazdy obydwu środków transportu. Dworzec PKP w Toszku stanowi istotny węzeł przesiadkowy z uwagi na to, iż częstotliwość kursowania pociągów jest wyższa niż częstotliwość kursowania autobusów PKS, które zatrzymują się w centrum miasta.

Mapa 13. Dworzec PKP w Toszku



12. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Rysunek 19. Gęstość zaludnienia



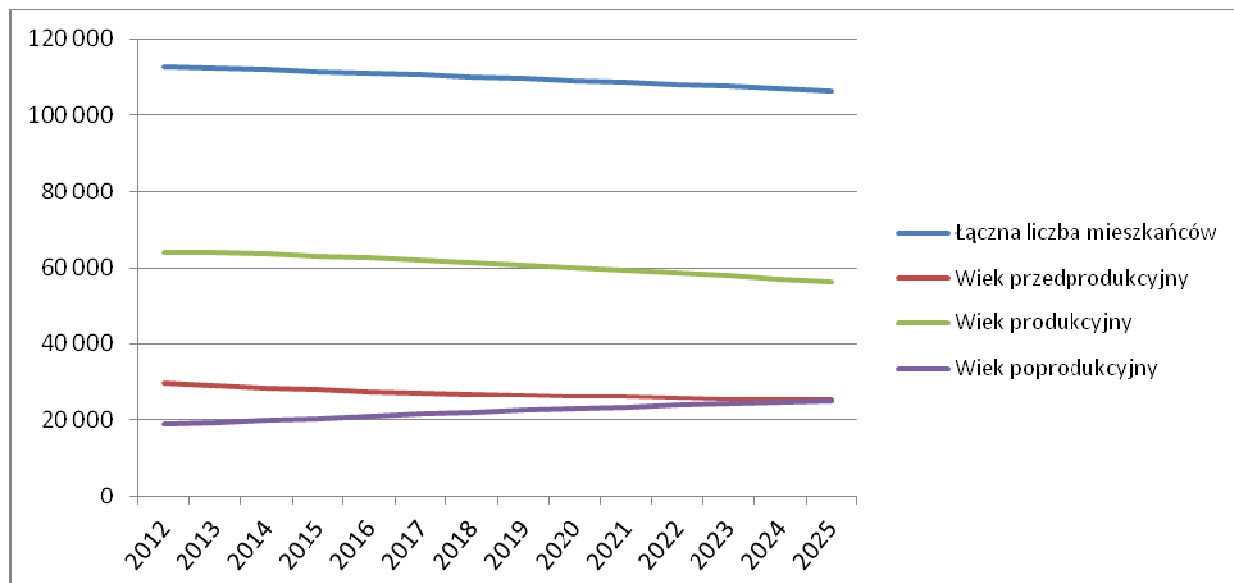
Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w Powiecie Gliwickim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Knurów, gdzie na 1 km² przypada 1 158 osób, a także w Pyskowicach i Toszku, w których na 1 km² przypada odpowiednio 606 i 381 osób. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. zaledwie 10 km² zajmuje Toszek. Pyskowice i Knurów zajmują odpowiednio 31 km² i 34 km². We wszystkich przypadkach duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Wielowieś, na 1 km² przypada tu 51 osób, a także w gminie Rudziniec, gdzie na 1 km² przypada 67 osób. Takie statystyki warunkowane są zarówno istniejącą siecią osadniczą w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Wielowieś jest najmniejszą gminą w powiecie pod względem liczby mieszkańców, zamieszkuje ją 5922 osoby. Z kolei Rudziniec jest największą gminą pod względem terytorium w całym powiecie - zajmuje aż 159 km².

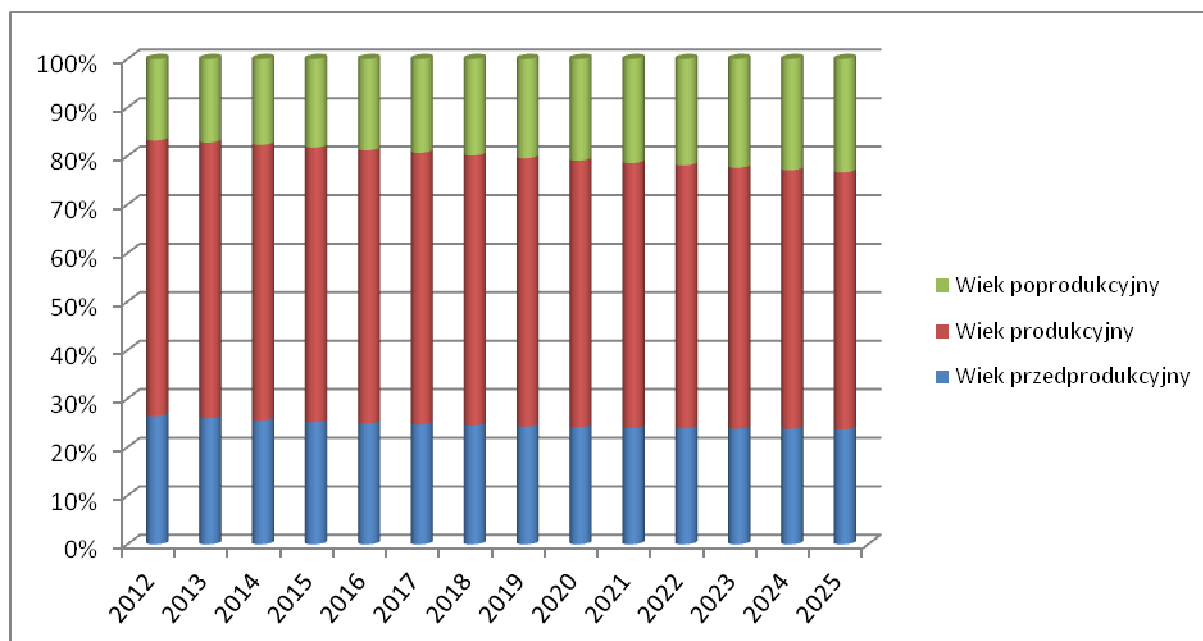
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Gliwickiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Rysunek 20. Prognozy życia ludności w Powiecie Gliwickim według grup wiekowych do 2025 roku



Rysunek 21. Procentowy udział poszczególnych grup ludności w Powiecie Gliwickim do 2025 roku



Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin.

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.

- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Dużym problemem dla Powiatu jest niski popyt na usługi transportu publicznego z uwagi na fakt, iż większość mieszkańców porusza się własnymi samochodami. Spadek ogólnej liczby mieszkańców nie poprawi tej sytuacji.
- Najbardziej istotne dla mieszkańców powiatu jest utrzymanie linii dowożących dzieci do szkoły i utworzenie takich linii, które umożliwią ludziom starszym dogodne poruszanie się do centrów handlowych i do obiektów świadczących usługi medyczne.

13. Sieć użyteczności publicznej

W związku z faktem, że wszystkie gminy leżące na terenie powiatu gliwickiego są obsługiwane przez międzygminne przewozy KZK GOP lub MZKP Tarnowskie Góry, bądź w niedalekiej przyszłości zostaną nimi objęte (Rudziniec – KZK GOP, Toszek – MZK Tarnowskie Góry) w „*Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego*” **odstępuje się od wyznaczania linii o charakterze użyteczności publicznej.**

Według informacji posiadanych na okres opracowywania Planu Transportowego, proces przyjmowania gminy Toszek do MZKP Tarnowskie Góry jest już na ukończeniu. Postępowanie jest na etapie przekazania Uchwały Zgromadzenia Związku w sprawie przyjęcia tej gminy do Związku do Wojewody Śląskiego do zatwierdzenia i publikacji.

Z kolei proces przyjmowania gminy Rudziniec do KZK GOP jest na etapie wnioskowania do Rad Gmin Członków Związku o przyjęcie zmiany Statutu Związku, polegającej na dodaniu w §2 Statutu kolejnego punktu w brzmieniu “Rudziniec”. Wcześniej na wniosek Gminy Rudziniec, Zgromadzenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach podjęło decyzję o przyjęciu Gminy Rudziniec do Związku. Po podjęciu przez 27 gmin członkowskich zgodnych uchwał, zostaną one przekazane Ministerstwu Administracji i Cyfryzacji przez Wojewodę Śląskiego, w celu dokonania zmian w rejestrze związków międzygminnych. Po otrzymaniu zawiadomienia o dokonaniu zmian w rejestrze, Wojewoda ogłosi zmianę Statutu Związku w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego. Dzień wydania Dziennika będzie dniem, w którym Gmina Rudziniec zostanie członkiem KZK GOP.

W chwili ostatecznego przyjęcia Gminy Toszek oraz Gminy Rudziniec do obydwu związków międzygminnych planowane jest objęcie ich publicznym transportem zbiorowym przez te związki. Co za tym idzie potrzeby komunikacyjne mieszkańców wszystkich gmin leżących na terenie powiatu gliwickiego zostaną zaspokojone przez KZK GOP oraz MZKP Tarnowskie Góry. Na etapie opracowywania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego kompetencja Starosty Gliwickiego w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego zostaje zatem wyłączona.

14. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

14.1. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 32. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników autobusowych, aby dokonać odnowy taboru celem oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

Zgodnie z rozdziałem 6 art. 50 i 51 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* można wskazać źródła finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub 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 poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów.

Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi.

W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*:

- pobieranie opłat, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, stanowi prawo do korzystania z usługi,
- udostępnianie środków transportu, o którym mowa w art. 50 ust. 1 pkt 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, oraz przekazanie rekompensaty stanowi płatność koncesjodawcy – w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

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

Do źródeł finansowania, o których mowa powyżej, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Jako dodatkowe źródła finansowania usług przewozowych można wskazać wpływy ze sprzedaży różnych usług i opłat dodatkowych pobieranych od przedsiębiorstw oraz osób fizycznych w postaci m.in.: reklamy i prawa do działalności reklamowej, opłat za korzystanie z przystanków, opłat za jazdę bez biletu.

Udział poszczególnych źródeł w finansowaniu przewozów będzie zmienny. Zależy m.in. od popytu na transport zbiorowy, sytuacji społeczno-gospodarczej w kraju i w regionie oraz możliwości budżetowych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego objętych porozumieniem.

Podsumowując środki z budżetu państwa i budżetu Samorządu Województwa Śląskiego, w tym przede wszystkim pochodzące z funduszy Unii Europejskiej w ramach polityki budżetowej UE na lata 2014-2020, będą źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych i taborowych związanych ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

14.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast 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.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku- Starosty Gliwickiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych*-chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla

innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Z uwagi na fakt, że obecnie ani w okresie prognozowanym w planie transportowym Starostwo Powiatowe w Gliwicach nie jest 100% właścicielem żadnego PKS-u ani innego przewoźnika pasażerskiego ani nie zamierza takim właścicielem być, dlatego tym bardziej nie może przekształcić takiego przewoźnika w podmiot wewnętrzny.

15. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

Wskazując kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Gliwickim należy pamiętać, że pełni on i będzie pełnił funkcję socjalną. Organizator transportu publicznego powinien w taki sposób przygotować ofertę aby była ona atrakcyjna dla wszystkich użytkowników, a nie tylko osób starszych i dzieci które nie mają innego wyboru i korzystają z komunikacji publicznej w wyniku braku alternatywy. Zwiększenie atrakcyjności przewozowej oferty publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców Powiatu Gliwickiego przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów. Kolejnym ważnym zadaniem jest konieczność podnoszenia standardów pojazdów komunikacji publicznej, tak aby odpowiadały one potrzebom mieszkańców powiatu. Istotnym aspektem jest też sposób sprzedaży biletów. Dalszy rozwój i stopniowe unowocześnianie tego systemu powinno mieć na celu wprowadzenie kart elektronicznych na których będą kodowane bilety. Rekomenduje się też utworzenie obiektów w stolicy każdej z gmin aby umożliwić wszystkim mieszkańcom kupno biletu poza pojazdem komunikacji publicznej. Takie rozwiązanie wpłynie na usprawnienie całego systemu komunikacji autobusowej jak również będzie dużym ułatwieniem dla mieszkańców.

Do najważniejszych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie należą:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową.
- Stopniowe unowocześnianie taboru.
- Rozbudowa obecnej siatki połączeń, w celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej komunikacji publicznej, co w efekcie przyczyni się do pozyskania nowych użytkowników.
- Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.
- Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
- Dostosowanie taboru do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Śląskiego.

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gliwickim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.