



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 7 maja 2021 r.

Poz. 3254

UCHWAŁA NR XXVIII/294/2021 RADY POWIATU WODZISŁAWSKIEGO

z dnia 29 kwietnia 2021 r.

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

Na podstawie art. 12 pkt 11 oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 920) w związku z art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 2 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 ze zmianami), po przeprowadzeniu konsultacji z mieszkańcami powiatu wodzisławskiego

Rada Powiatu Wodzisławskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego” stanowiącego załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała nr XLI/414/2014 Rady Powiatu Wodzisławskiego z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego”.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Wodzisławskiemu.

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

Przewodniczący Rady

Adam Krzyżak

Załącznik do uchwały Nr XXVIII/294/2021
Rady Powiatu Wodzisławskiego
z dnia 29 kwietnia 2021 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU WODZISŁAWSKIEGO- AKTUALIZACJA



Opracował Damian Knura

SPIS TREŚCI:

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA.....	5
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego.....	5
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminach objętych planem transportowym	9
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	11
4. Charakterystyka powiatu wodzisławskiego	14
4.1. Transport publiczny i jego problemy	14
4.2. Położenie geograficzne	15
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	17
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	19
4.5. Struktura demograficzna	21
4.6. Komunikacja indywidualna	23
4.7. Komunikacja publiczna	25
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	28
4.7.2. Infrastruktura drogowa	29
4.7.2.1. Dworce autobusowe	29
4.7.2.2. Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych	30
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	38
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	45
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	45
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	48
5.3. Plan zagospodarowania gminy Godów	51
5.4. Plan zagospodarowania gminy Gorzyce	51
5.5. Plan zagospodarowania gminy Lubomia	51
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	52
7. Sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego	58
7.1. Linia nr U2415/31 Wodzisław Śląski – Lubomia przez Czyżowice.....	59
7.2. Linia nr U2415/32 Wodzisław Śląski – Uchylsko przez Gorzyce	61
7.3. Linia nr U2415/33 Wodzisław Śląski – Chałupki przez Olza.....	63
7.4. Linia nr U2415/34 Wodzisław Śląski – Bluszczów przez Gorzyce.....	65
7.5. Linia nr U2415/36 Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój przez Godów	67

7.6. Linia nr U2415/37 Wodzisław Śląski – Skrzyszów przez Krostoszowice	70
7.7. Linia nr U2415/38 Wodzisław Śląski – Gołkowice przez Skrzyszów.....	71
7.8. Linia nr U2415/40 Wodzisław Śląski – Racibórz przez Rogów	73
7.9. Linia nr U2415/41 Wodzisław Śląski – Racibórz przez Syrynia.....	75
7.10. Linia nr U2415/42 Wodzisław Śląski – Krzyżanowice przez Syrynia.....	77
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	79
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	83
10. Zasady organizacji rynku przewozów	85
11. Standardy usług przewozowych	87
12. System informacji dla pasażerów	89
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	94
14. Podsumowanie	97

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wodzisławski	100
--	-----

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie powiatu wodzisławskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 12 ust. 5 tej ustawy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego).

Powyższa ustawa zasadniczo zmieniła dotychczasowy sposób funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Założyła przede wszystkim, że wykonywanie regularnego przewozu osób będzie odbywało się w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie leży w gestii właściwego organizatora. Przewozy te zwane są „przewozami o charakterze użyteczności publicznej”. Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, odpowiedzialni za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości, dano możliwość korzystania z pewnych instrumentów, za pomocą których mogą oni interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie), tak by zapewnić świadczenie usług niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego, których wykonywanie na zasadach rynkowych jest nieopłacalne. Zgodnie z ustawą przewozy fizycznie wykonuje operator publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług. Należy podkreślić, że w ustawie wyraźnie rozróżniono wykonywanie usług przez operatora od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcę, który wykonuje przewozy „komercyjne” niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów.

Podstawą organizowania przewozów wykonywanych przez operatora uczyniono właśnie dokument zwany Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, zwany w dalszej części opracowania „planem transportowym”.

Plan transportowy został opracowany w celu zapewnienia zrównoważonego oraz uwzględniającego oczekiwania społeczne procesu rozwoju i organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jest to bardzo istotne, gdyż to właśnie między innymi jakość systemu transportowego decyduje o jakości życia mieszkańców, a także o warunkach rozwoju gospodarczego obszaru objętego planem transportowym.

Plan transportowy jest dokumentem ułatwiającym władzom samorządowym (organizatorom transportu) podejmowanie decyzji, które będą wpływać na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu. Wykonywanie zadań związanych z transportem publicznym wynika nie tylko z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, lecz także z ustaw „ustrojowych” poszczególnych jednostek samorządu. I tak jednym z zadań powiatu, które zostało określone w art. 4 ustawy o samorządzie powiatowym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu

potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji pomiędzy miejscowościami w powiecie (z wyłączeniem gmin, które utworzyły w tym celu związek międzygminny). Powiatowe przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

W dużych aglomeracjach, gdzie publiczny transport drogowy osób jest rozwinięty, autobusowe przewozy pasażerskie stanowią główny trzon całego transportu osób. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuacja w powiecie wodzisławskim do 2011 r. była niestety odmienna, gdyż w wyniku wieloletnich zaniedbań i braku systemowych rozwiązań społeczeństwo zostało skutecznie zniechęcone do korzystania z transportu publicznego. Odbywało się to między innymi poprzez systematyczną likwidację kursów oraz złą jakość taboru, którym przewozy były wykonywane. Taką politykę prowadziło między innymi Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rybniku – monopolista na rynku przewozów w powiecie wodzisławskim. Zakończył on wykonywanie przewozów na obszarze powiatu w lipcu 2011 r.

Od 1 sierpnia 2011 r. sytuacja w transporcie powiatowym uległa radykalnej zmianie. Dzięki działaniom samorządu powiatowego została zorganizowana stabilna i rzetelnie obsługiwana sieć połączeń autobusowych w komunikacji powiatowej. Dzięki wieloletnim działaniom, które skupiały się głównie na odbudowie zaufania mieszkańców do korzystania z komunikacji autobusowej, transport ten stał się popularnym sposobem przemieszczania się wielu mieszkańców powiatu. Obecnie całość działań samorządu powiatowego skupia się na stałym podnoszeniu jakości oferowanych usług powiatowego transportu publicznego.

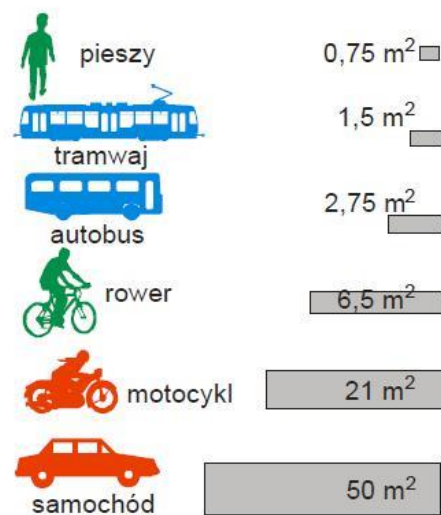
Odbudowa zaufania do tej formy transportu była procesem powolnym i w głównej mierze była zależna od przejrzystej i sprawnej realizacji przyjętych zadań transportowych przez samorząd powiatowy i samorządy gminne.

Opracowując plan transportowy przede wszystkim należy mieć na względzie jego szczegółowe cele:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów;
- integrację systemu transportowego;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki danego obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa polegającą na redukcji liczby wypadków oraz poprawę bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zmiana zachowań transportowych stanowi zamierzony cel polityki transportowej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Jej cele współbrzmiały z innymi politykami sektorowymi. Z polityką zdrowotną wspólnym mianownikiem jest, zwiększenie wysiłku fizycznego, choćby związanego z koniecznością przejścia

stu metrów na przystanek, dzięki któremu podnosi się sprawność fizyczną, a także wzrasta odporność na choroby. Z polityką ochrony środowiska łączy się kwestia redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Z polityką ochrony zabytków powiązana jest poprzez wprowadzanie nowej jakości przestrzeni obszarów śródmiejskich. Z polityką przestrzenną łączy ją wzrost wartości nieruchomości na obszarach, które uzyskują szybkie połączenie komunikacją publiczną, czy też poprzez efektywniejsze wykorzystanie ograniczonego dobra, jakim jest przestrzeń miejska. Na politykę rozwoju lokalnego transportu publicznego wpływa poprzez możliwość optymalizacji kosztów ponoszonych przez gminy – zapewnia się mobilność mieszkańcom w zdecydowanie tańszy sposób, niż poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej.



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

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

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

Plan winien określać:

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

Przy jego opracowywaniu należy przede wszystkim uwzględnić:

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

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

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

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminach objętych planem transportowym

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze powiatu wodzisławskiego wykonuje od sierpnia 2011 r. Starosta Wodzisławski.

Analizując potrzeby oraz oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomiczne, organizacyjne, administracyjne organizatora ustalono, że sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej obejmie obszar następujących gmin powiatu wodzisławskiego:

- Godów,
- Gorzyce,
- Lubomia.

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze gmin objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Wodzisławia Śląskiego, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów. Dodatkowo, z uwagi na obserwowaneciążenie mieszkańców gminy Godów w kierunku Jastrzębia-Zdroju i gminy Lubomia w kierunku Raciborza, przewozy będą wykonywane również do „stolic” sąsiednich powiatów. Ponadto ze względu na powiązania gospodarcze i społeczne przewidziano także realizację przewozów powiatowych z Wodzisławia Śląskiego do gminy Krzyżanowice należącej do powiatu raciborskiego. W tym celu niezbędne było zawarcie przez Powiat Wodzisławski porozumień z Jastrzębiem-Zdrojem – miastem na prawach powiatu oraz z Powiatem Raciborskim, które pozwoliły na realizację transportu publicznego na wybranych liniach komunikacyjnych również na obszarze sąsiednich powiatów.

Ograniczenie sieci komunikacyjnej do obszaru trzech w/w gmin, jest spowodowane członkostwem pozostałych gmin powiatu wodzisławskiego, to jest: Pszowa, Radlina, Rydułtów, Mszany i Markłowice w Międzygminnym Związku Komunikacyjnym z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Na obszarze tych gmin, zgodnie

z art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie – podmiotem zobowiązanym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jest zarząd związku międzygminnego. Ponadto podkreślić należy, iż na terenie gminy Wodzisław Śląski od stycznia 2013 r. organizatorem komunikacji jest Prezydent Miasta.

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

Sieć ta ma za zadanie zapewnić:

- dostępność do usług transportu publicznego wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym;

-
- poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu;
 - redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek powiatu;
 - uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszony plan transportowy jednostek wyższych szczebli, co w przypadku powiatu wodzisławskiego dotyczy planu transportowego Marszałka Województwa Śląskiego

Podstawowym działaniem podejmowanym przez organizatora komunikacji wojewódzkiej – Marszałka Województwa Śląskiego będzie stabilizacja oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich. W latach, kiedy przewozy kolejowe realizowała Spółka Przewozy Regionalne oferta przewozowa była zmieniana, często co kilka miesięcy, dało się zauważyć poważny spadek zaufania do kolei, jako stabilnego środka transportu. Brak pewności co do utrzymania takiej samej oferty przez dłuższy czas spowodował, że podróżni, nie mogąc np. zaplanować zakupu biletów okresowych, wybierali inne środki transportu (zbiorowego lub indywidualnego). Podstawą przywrócenia zaufania do kolei, a tym samym powrotu podróżnych do pociągów (przede wszystkim osób regularnie odbywających podróże, np. do szkoły, pracy) było ustabilizowanie oferty, co zapoczątkowane zostało poprzez powierzenie w 2011 r. przewozów kolejowych w obszarze całego województwa spółce należącej do samorządu „Kolejom Śląskim”. Oferta samorządowej Spółki pozwoliła na stopniową odbudowę kolejowych przewozów pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii) nie tylko zahamowały odpływ pasażerów, ale spowodowały stopniowe przyciąganie podróżujących dotychczas korzystających z innych środków transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania odpowiednich zachęt taryfowych, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych, nawet bez zwiększania ilości połączeń systematycznie rośnie. Jest to niezbędny element działań na rzecz zatrzymania negatywnych tendencji w transporcie kolejowym. Stabilizacja oferty przewozowej przy jednoczesnym podejmowaniu działań na rzecz modernizacji taboru lub jego wymiany pozwoliło na stopniowe podnoszenie standardu oferowanych usług.

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

Połączenia autobusowe w obszarze województwa śląskiego charakteryzują się bogatą ofertą przewozową. Przewozy w ramach transportu zbiorowego, wykonywanego w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów, realizowane są na ponad 500 liniach autobusowych. Oprócz wyżej wymienionych linii komunikacji zbiorowej, na sieci drogowej województwa śląskiego realizowane są pasażerskie przewozy

w ramach przewozów powiatowych i przewozów gminnych oraz przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Siatka połączeń autobusowych zapewnia bardzo dobrą dostępność przestrzenną do tego środka transportu oraz dobrą jego częstotliwość.

Uwzględniając kierunki działań określone w dokumentach strategicznych oraz zasady tworzenia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (dążenie do minimalizacji wykorzystania środków transportu szkodliwych dla środowiska), biorąc także pod uwagę rozwój infrastruktury transportowej i możliwości finansowe województwa śląskiego, zdefiniowano, iż podstawowym działaniem w zakresie transportu użyteczności publicznej jest stabilizacja kolejowej oferty przewozowej.

Sieć połączeń kolejowych wykonywanych w obszarze województwa śląskiego dla których organizatorem przewozów jest samorząd wojewódzki i obejmujących obszar powiatu wodzisławskiego przedstawia poniższy schemat.

SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNYCH



Mapa sieci połączeń kolejowych Kolei Śląskich

źródło: www.kolejeslaskie.com

4. Charakterystyka powiatu wodzisławskiego

4.1. Transport publiczny i jego problemy

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

Dynamiczny rozwój motoryzacji oraz niedoinwestowanie transportu publicznego spowodowały spadek zapotrzebowania na tego typu przewozy. Efektem takiego stanu rzeczy są zmiany organizacyjne oraz wynikające z nich zmiany metod zarządzania transportem publicznym. Zmiany metod zarządzania zostały wywołane potrzebą szybkiego reagowania i dostosowania się do wymagań rynku.

Prawidłowo funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego powinien spełniać następujące wymagania:

- zapewniać powszechny dostęp do usług przewozowych,
- na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe społeczności.

Organizator transportu zbiorowego powinien dążyć do tego, by transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w tym również w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich) był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

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

Powiat Wodzisławski, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracowywać taki model funkcjonowania systemu transportowego, który będzie zaspokajał potrzeby przewozowe mieszkańców gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia, a jednocześnie będzie uwzględniał możliwości finansowe budżetu powiatu oraz budżetów gmin, a także uwzględniał możliwości techniczne przewoźników– operatorów. Należy podkreślić, iż oczekiwania mieszkańców są coraz większe, natomiast możliwości finansowe organizatora i techniczne operatora nie zawsze za nimi nadążają. Bezdyskusyjny pozostaje fakt, iż podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Jednakże zadanie to będzie ściśle wiązać się z koniecznością stałego wspierania realizacji transportu publicznego środkami z budżetów jednostek samorządu terytorialnego objętego realizowanym zadaniem.

4.2. Położenie geograficzne

Reforma administracyjna państwa wprowadziła od 1 stycznia 1999r. dwa nowe szczeble administracji samorządowej: powiat i województwo. Powiat wodzisławski znalazł się wśród ponad trzystu powiatów ziemskich obejmując pięć gmin wiejskich: Marklowice, Mszana, Gorzyce, Godów i Lubomia oraz cztery miasta: Wodzisław Śląski, Rydułtowy, Radlin i Pszów. Powiat wodzisławski położony jest w południowo-zachodniej części województwa śląskiego. Od zachodu graniczy z powiatem raciborskim, od północnego wschodu z powiatem rybnickim (ziemskim i grodzkim) oraz miastem na prawach powiatu –Jastrzębiem-Zdrój. Z kolei południowa granica powiatu stanowi również granicę naszego państwa z Republiką Czeską. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 286,9 km², co stanowi około 5% powierzchni województwa śląskiego. Obszar zamieszkiwany jest przez 157088 mieszkańców (dane GUS), co plasuje go w ścisłej czołówce najbardziej zaludnionych powiatów ziemskich w Polsce (548 osoby/km²).

Powiat wodzisławski posiada sprzyjające warunki dla rozwoju gospodarczego. Jego atutami są przede wszystkim: położenie przygraniczne i dostępność komunikacyjna, zasoby naturalne, walory przyrodnicze oraz duża ilość terenów przystosowanych do rozwijania różnych typów działalności: handlowej, przemysłowej i transportu. Stolicą powiatu, pełniącą funkcję usługowo-przemysłową jest Wodzisław Śląski, będący węzłem komunikacyjnym, w którym krzyżują się szlaki drogowe. Dostępność komunikacyjna jest dla wielu rodzajów działalności gospodarczej ważnym czynnikiem, stanowiącym o lokalnej atrakcyjności gospodarczej danego terenu. Korzystne położenie komunikacyjne w pobliżu autostrady A-1, wyróżnia powiat jako miejsce atrakcyjne dla inwestycji. Teren powiatu wodzisławskiego charakteryzuje się występowaniem małych gospodarstw rolnych, w dużej mierze nieprzekraczających 1 ha. Użytki rolne stanowią 64% powierzchni powiatu, z czego 29% to odłogi i ugory. Jednakże w większości są to gospodarstwa, które nie wprowadzają żywności na rynek (swoją produkcję przeznaczają głównie na zaspokajanie własnych potrzeb lub w ogóle jej nie prowadzą). Na terenie powiatu wodzisławskiego funkcjonują dwie kopalnie „Marcel” w Radlinie i „Rydułtowy – Anna” w Rydułtowach. Przemysł węglowy przeszedł proces restrukturyzacji, kopalnie prowadzą działalność w sposób nowoczesny, wykazując należyłą dbałość o ochronę środowiska. Duże znaczenie mają w ostatnich latach kwestie związane z rekultywacją zwałowisk pogórnich. Bardzo dobrym rozwiązaniem będzie zagospodarowanie tych terenów poprzez przywrócenie ich funkcjonalności jako obszarów inwestycyjnych.

Położenie geograficzne powiatu oraz poszczególnych gmin ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Powiat Wodzisławski, bowiem przy ustalaniu przebiegu poszczególnych linii należy uwzględnić szereg istotnych uwarunkowań m.in. takich jak:

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
- wielkość i położenie poszczególnych miejscowości względem głównych traktów komunikacyjnych,
- dostępność do alternatywnych środków transportu (np. kolei),
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej,

- rynek pracy,
- edukację,
- ochronę zdrowia,
- kulturę, turystykę i sport.

4.3. Charakterystyka sieci drogowej

Sieć drogowa powiatu wodzisławskiego składa się z:

- autostrady A1,
- drogi krajowej nr 78,
- dróg wojewódzkich,
- dróg powiatowych,
- dróg gminnych.

Autostrada A1 przebiegająca przez powiat ma długość 18,3 km, natomiast droga krajowa – 16 km. Sieć dróg wojewódzkich ma łączną długości 45,8 km, z czego poszczególne drogi obejmują:

Lp.	Numer drogi	Droga / odcinek	Długość w km
1.	DW 930	od DW 932 (Świerklany) do DW 933	6,7
2.	DW 932	od skrzyżowania DW 930 (Świerklany) do DW 933	8,5
3.	DW 933	od DW 935 (Rzuchów) do granicy m. Jastrzębie Zdrój	19,8
4.	DW 936	od skrzyżowania DW 933 do mostu (bez mostu) nad rzeką Odrą	10,8

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

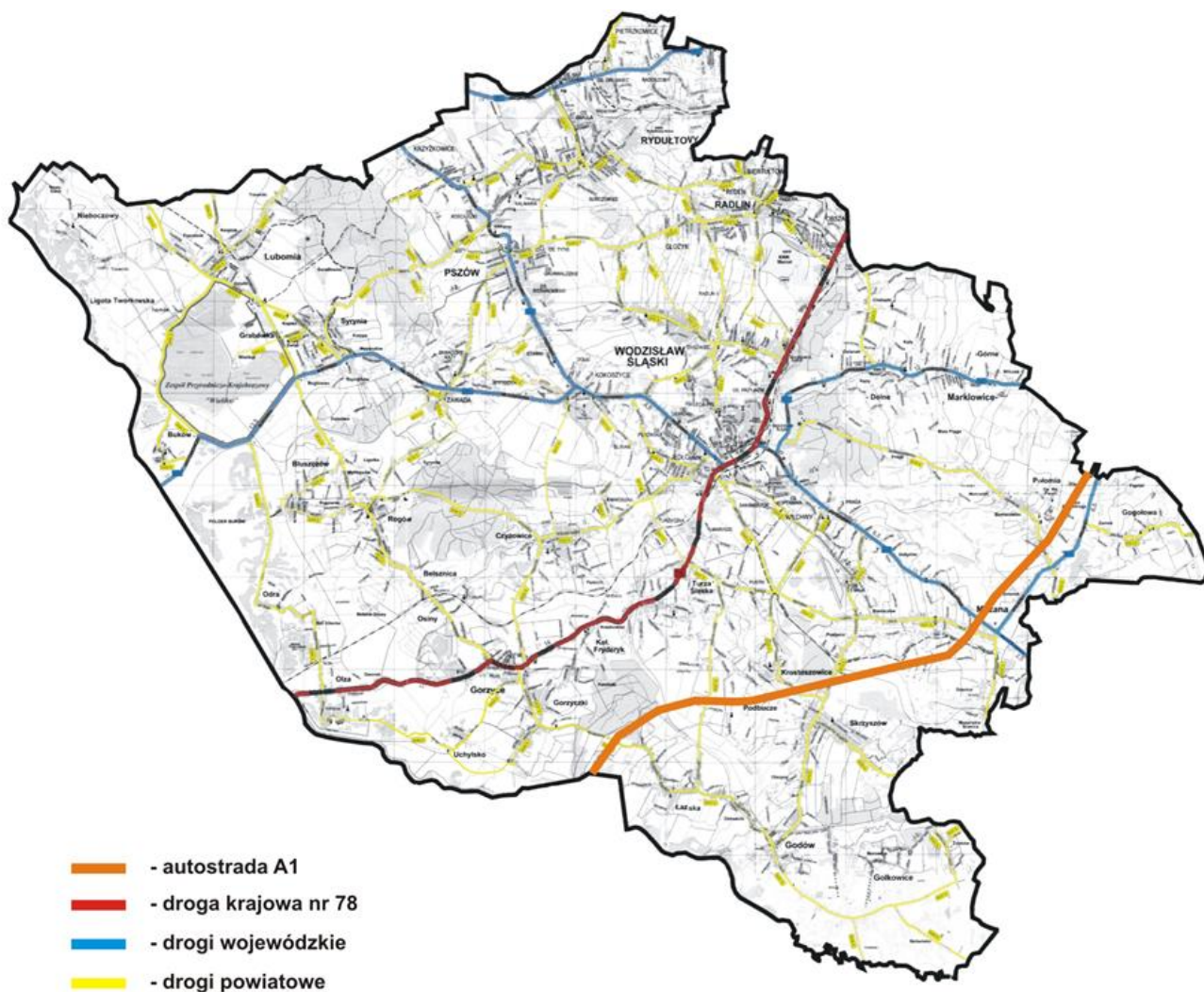
- Godów - 26 km,
- Gorzyce - 48 km,
- Lubomia - 24 km.

Drogi gminne mają łączną długość 501,7 km, z czego w poszczególnych gminach objętych planem:

- Godów – 80,3 km,
- Gorzyce – 112,6 km,
- Lubomia – 43,3 km.

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

Powiązania dróg komunikacyjnych w powiecie wodzisławskim



4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu ciężkiego (zwłaszcza górnictwa), przedłożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców powiatu wodzisławskiego. Przekształcenia strukturalne oraz zmiana profilu produkcji w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego przełożyły się na wygenerowanie nowych procesów społecznych i gospodarczych. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie są w stanie zrekomensować utraty dotychczasowych miejsc pracy. Ponadlokalne funkcje powiatu uległy zmianie i częściowemu zredukowaniu.

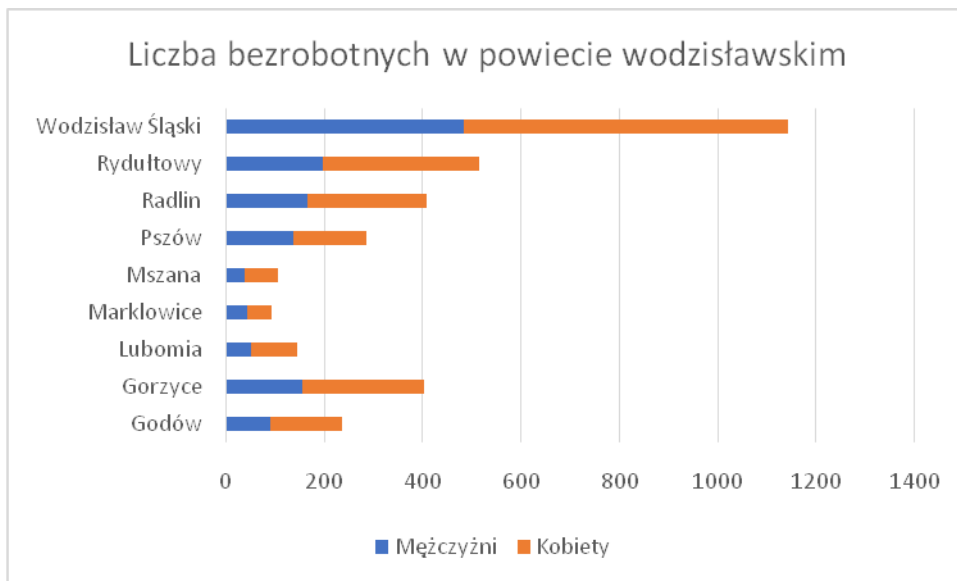
Na terenie powiatu wodzisławskiego zarejestrowanych jest 11664 podmiotów gospodarczych (dane GUS, stan na 2020 r.), z czego aż 24,5% stanowią przedsiębiorstwa z sekcji handel i naprawy, najmniej natomiast zarejestrowanych jest w sekcji Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych (niepełna 0,09 %).

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (11144 podmiotów, co stanowi 95,71 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 410 podmiotów gospodarczych, co stanowi 3,52%,86 podmiotów zatrudniających od 50-249 pracowników (0,74 %) i 4 podmioty zatrudniające od 250 do 999 pracowników (0,03 %).

Struktura bezrobocia

Bezrobocie to jeden z głównych problemów, przed którymi stanęła polska gospodarka. Także w skali mikro bezrobocie stanowi jeden z największych problemów, przed rozwiązaniem którego stanęły samorzady lokalne. Ograniczać negatywny wzrost tego zjawiska próbują one poprzez organizowanie różnych form aktywizacji lokalnego rynku pracy. Duży udział w rozwiązywaniu tego problemu mają także środki i programy Unii Europejskiej. Niestety z uwagi na pandemię koronawirusa COVID-19 trwającą w ostatnim czasie stopa bezrobocia w Polsce, w tym w powiecie wodzisławskim będzie ulegała wzrostowi.

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



Liczba bezrobotnych na podstawie danych z PUP w Wodzisławiu Śląskim w październiku 2020 r.

W skali całego powiatu wodzisławskiego bezrobotnych było 3343 osób, co daje stopę bezrobocia równą 7,0 % (do aktywnych zawodowo). Natomiast w sąsiednich powiatach lub miastach na prawach powiatu sytuacja przedstawia się następująco:

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

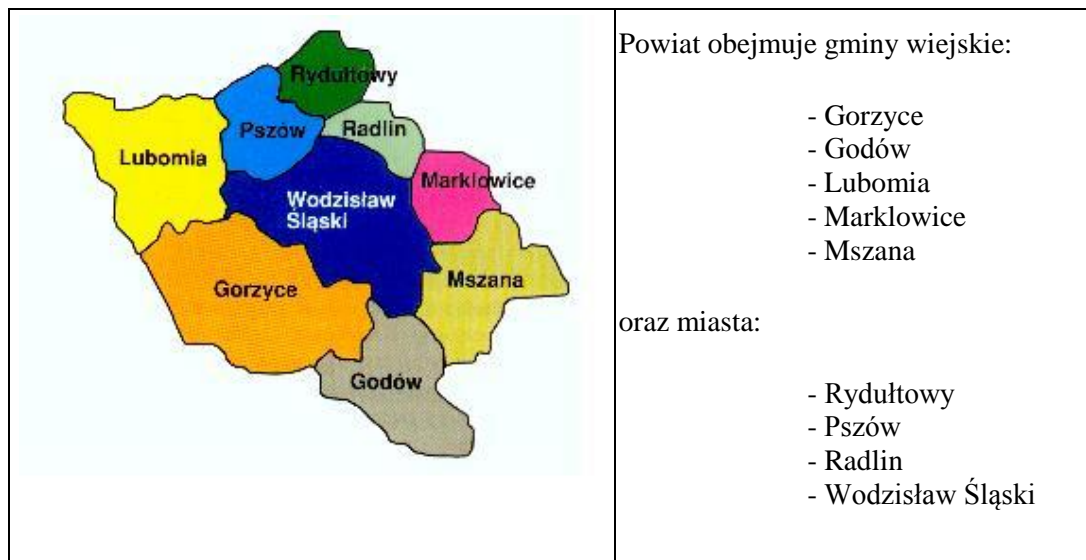
Z danych Powiatowego Urzędu Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety,
- bezrobociem dotknięte są osoby głównie młode w wieku nieprzekraczającym 30 lat (a więc w okresie pełnej zdolności do pracy), o podstawowym i średnim poziomie wykształcenia,
- jako pozytywną cechę wynikającą ze struktury obecnego poziomu bezrobocia należy uznać fakt, że są nim dotknięte głównie osoby z krótkim stażem pracy lub bez stażu pracy, w wieku mobilnym, a więc podatne jeszcze na różne formy przekwalifikowania zawodowego,
- za cechę negatywną należy uznać ograniczenie perspektyw dla znacznej liczby młodych mieszkańców powiatu,
- za cechę negatywną należy uznać możliwy stały wzrost stopy bezrobocia.

4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia powiatu wodzisławskiego wynosi 286,9 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 157088 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 548 osoby/km². Z tego gmina:

- Gorzyce zajmuje powierzchnię 64,47 km² i liczy 20707 mieszkańców (321 osób/km²).
- Godów zajmuje powierzchnię 38,08 km² i liczy 13604 mieszkańców (357 osób/km²),
- Lubomia zajmuje powierzchnię 41,83 km² i liczy 7714 mieszkańców (184 osób/km²).



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

Gmina	2010 r.	2015	2020
Gorzyce	20259	20866	20707
Godów	12910	13528	13604
Lubomia	8006	7932	7714
Ogółem powiat	156332	157831	157088

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

Ludność z podziałem na grupy wiekowe w 2019 roku:

Grupa wiekowa	Liczba mieszkańców
0-14 lat	24258
15-64 lat	104444
65 lat i więcej	28346
„Edukacyjne” grupy wieku:	
5-9 lat	8181
10-14 lat	8287
15-19 lat	7153

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

- 7 -12 lat – 10263,
 - 13 -15 lat – 4382,
 - 16 - 21 lat –9036.
- w tym: 16 - 19 lat – 5853.

Gęstość zaludnienia

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. Analizując dane informujące, ile osób mieszka na danym terenie można właściwie ułożyć przebieg linii komunikacyjnych oraz właściwie dobrać rodzaj środków transportu, którymi komunikacja publiczna jest realizowana. Ma to duży wpływ na rentowność przewozów.

W analizowanych gminach powiatu wodzisławskiego występuje następująca gęstość zaludnienia:

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Gorzyce	20707	64,47	321
Godów	13604	38,08	357
Lubomia	7714	41,83	184
Ogółem powiat	157 088	286,90	548

Najmniejsze zagęszczenie ludności występuje w gminie Lubomia, natomiast największe w gminie Godów.

Poniżej przedstawiono szczegółowe dane odrębnie dla każdej gminy.

Gmina Lubomia

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Lubomia, Grabówka	3929	20,5	192
Syrynia	3266	10,1	323
Buków	288	3,8	76
Ligota Tworkowska	7	1,8	4
Niebozowy	224	10	23

Gmina Gorzyce

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Belsznica	1163	5,56	209
Bluszczów	973	5,3	184
Czyżowice	3496	7,83	446
Gorzyce	2624	8,46	310
Gorzyczki	1661	6,69	248

Kolonia Fryderyk	1088	1,78	611
Odra	365	3,02	121
Olza	1544	5,66	273
Osiny	682	1,33	513
Rogów	3155	7,06	447
Turza Śląska	3602	7,73	466
Uchylsko	354	2,52	140

Gmina Godów

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Godów	1875	11,56	162
Golkowice	4034	9,46	426
Krostoszowice	1065	2,67	399
Łaziska	1738	7,75	224
Skrzyszów	3701	11,56	320
Skrbeńsko	995	1,19	836
Podbucze	196	0,59	332

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

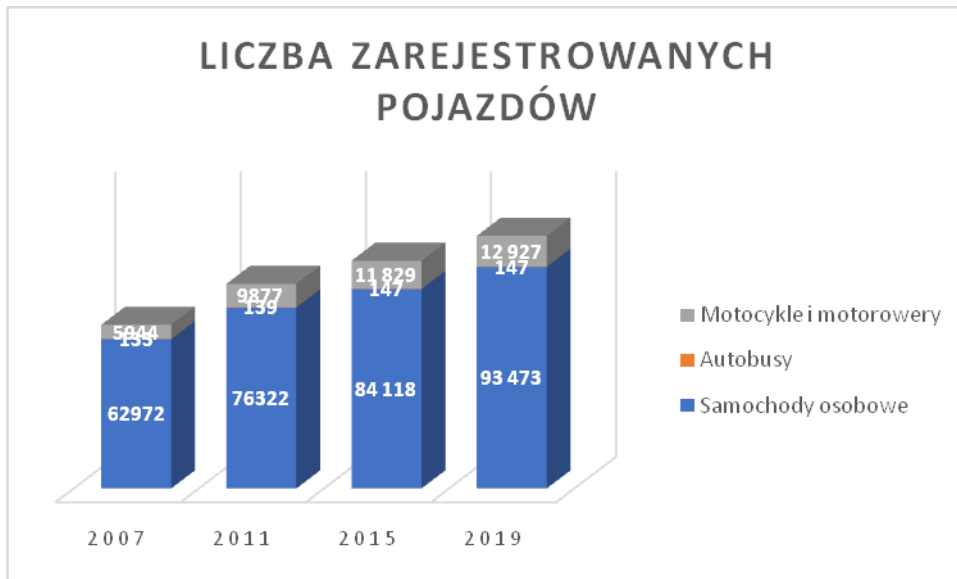
4.6. Komunikacja indywidualna

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

1. Zarejestrowane pojazdy mechaniczne związane z przewozem osób (na podstawie danych GUS):

Rodzaj pojazdu	Rok			
	2007	2011	2015	2019
Samochody osobowe	62972	76322	84 118	93 473
Autobusy	135	139	147	147
Motocykle i motorowery	5944	9877	11 829	12 927
Razem	69 051	86 338	96 094	106 547

Dane dotyczące pojazdów służących przewozom osób przedstawiono na poniższym wykresie:



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

- 2007 r. – 406 samochodów osobowych, 1 autobus, 38 motocykli i motorowerów,
- 2011 r. – 483 samochodów osobowych, 1 autobus, 63 motocykle i motorowery,
- 2015 r. – 536 samochodów osobowych, 1 autobus, 75 motocykli i motorowerów,
- 2019 r. – 595 samochodów osobowych, 1 autobus, 82 motocykle i motorowery.

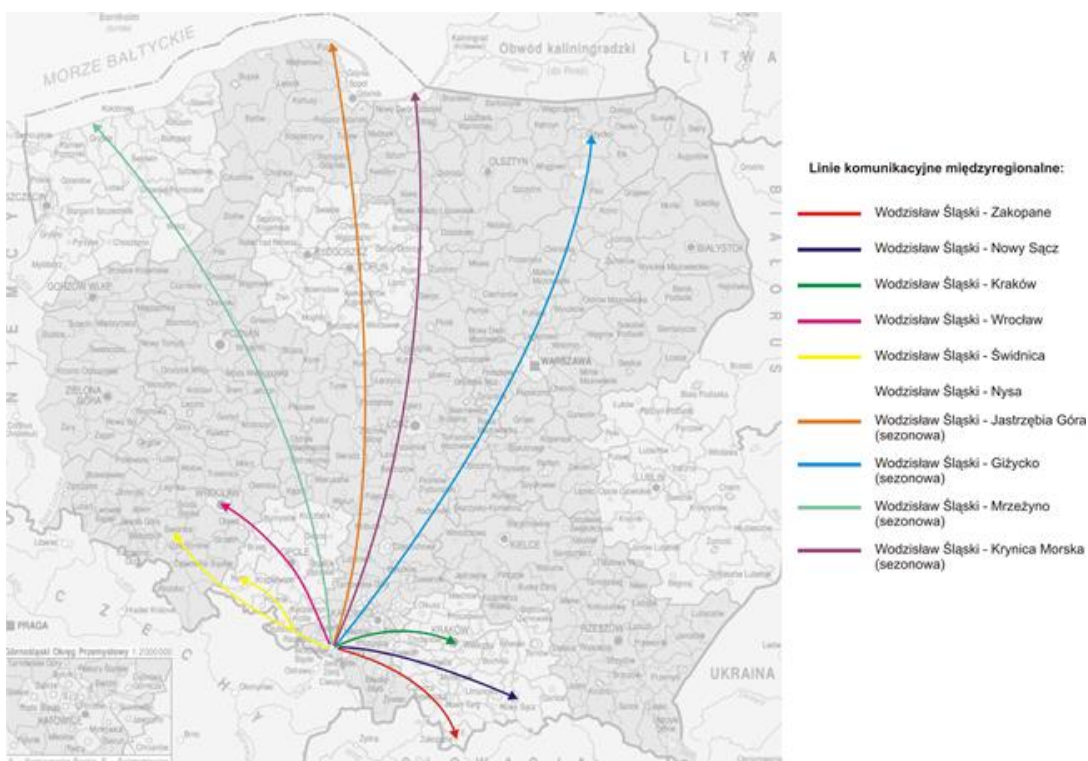
Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców stale rośnie, natomiast liczba samochodów autobusów kształtuje się na stałym poziomie. Wyraźnie daje się również zauważyć wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów.

Dynamicznie rozwijająca się komunikacja indywidualna nie jest jednak w stanie zastąpić komunikacji publicznej. Wzrastająca ilość pojazdów indywidualnych powoduje bowiem utrudnienia komunikacyjne oraz negatywnie wpływa na ekologię. Tylko szybki i zrównoważony rozwój komunikacji publicznej daje gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy w powiecie.

4.7. Komunikacja publiczna

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

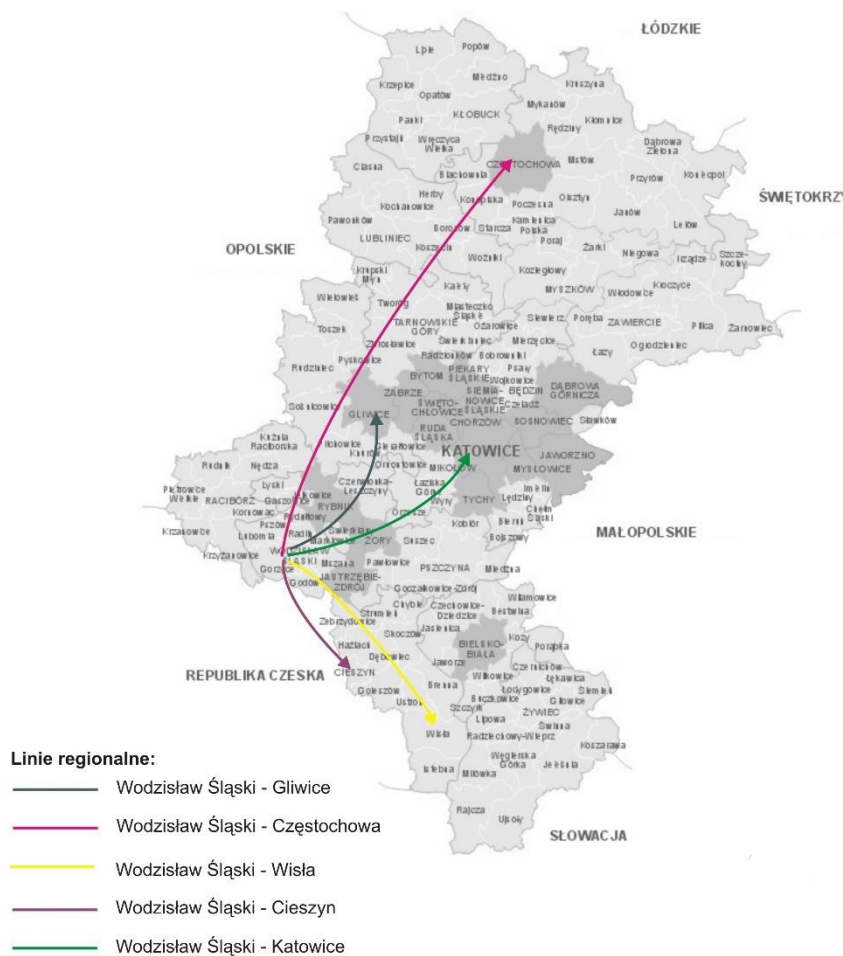
- **komunikację międzyregionalną:** połączenia powiatu wodzisławskiego z miastami spoza województwa śląskiego:



Schemat przedstawiający ofertę połączeń w 2013 roku

W latach 2013 - 2020 zlikwidowano większość autobusowych połączeń międzyregionalnych obejmujących połączenia powiatu wodzisławskiego z miastami spoza województwa śląskiego. Istniejące dawniej połączenia całoroczne zanikły głównie w związku z likwidacją zapewniających je przewoźników. Można stwierdzić, że dynamiczny rozwój siatki połączeń kolejowych w ostatnich latach częściowo rekompensuje ubytek połączeń autobusowych. W 2021 r. Wodzisław Śląski będzie dysponował autobusowymi połączeniami sezonowymi na liniach Wodzisław Śląski-Ustronie Morskie oraz Bielsko-Biała- Łeba/Unieście.

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



Schemat przedstawiający ofertę połączeń w 2013 roku

W latach 2013 - 2020 zlikwidowano wszystkie autobusowe komercyjne regionalne połączenia miejscowości położonych w powiecie wodzisławskim z miejscowościami położonymi w innych powiatach w województwie śląskim.

W przeciągu ostatnich kilku lat autobusowa komunikacja regionalna i ponadregionalna została zastąpiona szeroką siatką połączeń kolejowych regionalnych i międzynarodowych obejmujących stację kolejową Wodzisław Śląski. Bardzo dobrze zorganizowana oferta połączeń kolejowych realizowanych przez spółkę „Koleje Śląskie” zapewnia codzienne połączenia z Wodzisławia Śląskiego do Rybnika lub Katowic (bezpośrednio lub z przesiadką w Rybniku). Natomiast oferta dalekobieżnych połączeń kolejowych ze stacji Wodzisław Śląski zapewnia bezpośredni dojazd do: Warszawy, Gdyni, Krakowa, Przemyśla, Budapesztu, Pragi, Wiednia, Bratysławy, Grazu oraz Brześcia i Moskwy. Dodatkowo sezonowo można dojechać do Łeby,

Helu, Świnoujścia i Kołobrzegu. Istnieje także możliwość dojazdu do wielu regionów Europy poprzez duży węzeł kolejowy na terenie Czech – Bohumin (Bogumin) będący stacją końcową dla niektórych pociągów Kolei Śląskich.



Schemat ponadregionalnych połączeń kolejowych.

- **komunikację lokalną**: linie komunikacyjne w granicach powiatu oraz wykraczające do powiatów ościennych (Jastrzębie-Zdrój, powiat raciborski, powiat rybnicki).

Obecnie pasażerski przewóz regularny na liniach komunikacyjnych o zasięgu lokalnym organizują:

1. Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu Zdrój przy ulicy Przemysłowej 1 (MZK).
2. Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku z siedzibą w Rybniku przy ulicy Budowlanych 6 (ZTZ).
3. Miasto Wodzisław Śląski – obszar działania obejmuje miasto Wodzisław Śląski oraz częściowo miasta: Pszów, Rydułtowy.
4. Powiat Raciborski – obszar działania obejmuje realizację komunikacji na linii: Racibórz – Kornowac - Pszów – Rydułtowy.
5. Powiat Wodzisławski – obszar działania obejmuje gminy: Godów, Gorzyce i Lubomia oraz częściowo obszar powiatu raciborskiego: wybrane miejscowości w gminie Krzyżanowice oraz miasto Racibórz.

Dużą część rynku przewozowego w powiecie wodzisławskim obsługuje Międzygminny Związek Komunikacyjny. Związek ten powstał w wyniku ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym, który nałożyła na samorządy obowiązek zaspokojenia zbiorowych potrzeb wspólnoty lokalnej,

w tym również lokalnego transportu zbiorowego, jako zadania własnego gmin. MZK obsługuje gminy: Pszów, Rydułtowy, Radlin, Marklowice, Mszana. Natomiast gminy: Godów, Gorzyce i Lubomia są obsługiwane przez PKS Racibórz, który został operatorem wyznaczonym przez Starostę Wodzisławskiego (organizatora transportu), na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Od 1 stycznia 2013 roku, na skutek wystąpienia gminy Wodzisław Śląski z MZK, organizatorem transportu zbiorowego na jej terenie stał się Prezydent Miasta Wodzisławia Śląskiego, który do obsługi linii komunikacyjnych na obszarze miasta wyłonił własnego operatora. Obecnie przewozy obsługuje operator „Kłosok Spółka z o.o. spółka komandytowa” z siedzibą przy ul. Gajowej 62, 44-240 Żory. Dodatkowym uzupełnieniem komunikacji jest transport wykonywany w miastach: Radlin, Pszów, Rydułtowy i Marklowice przez ZTZ Rybnik.

4.7.1. Infrastruktura kolejowa

Aktualnie w powiecie wodzisławskim większość dworców i przystanków kolejowych zostało przez PKP wyremontowanych lub zmodernizowanych (wszystkie punkty obsługi podróżnych wzdłuż zrewitalizowanej linii nr 158). Sytuacja w zakresie połączeń kolejowych uległa znacznej poprawie. Dzięki rewitalizacji linii kolejowej 158 Wodzisław Śląski stał się także jednym z ważniejszych punktów w sieci połączeń krajowych i międzynarodowych, poprawiono też ofertę połączeń regionalnych na ciągu Katowice - Bohumin. Ponadto rewitalizacja dworca kolejowego oraz utworzenie centrum przesiadkowego w jego bezpośrednim pobliżu zwiększyła atrakcyjność połączeń kolejowych, który stał się głównym środkiem transportu publicznego wypierając transport autobusowy z rynku. Celem programu przyczyniającego się do rewitalizacji sieci kolejowej w powiecie wodzisławskim była poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Znakomicie wykorzystana perspektywa finansowa w ramach regionalnego programu operacyjnego sprawiła, że zawieszona przez spółkę Koleje Śląskie w 2012 r. przewozy kolejowe do Chałupek i Rybnika zostały wznowione, a obecna oferta kolei w sposób zadowalający zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu zamieszkujących w bezpośrednim pobliżu linii kolejowej.

Obecnie realizowany i stopniowo wdrażany jest kolejny program rozwoju sieci kolejowej w całym kraju. Celem Programu jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Program jest skierowany przede wszystkim do jednostek samorządu terytorialnego/związków metropolitalnych, które byłyby zainteresowane rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie, przy uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Program zakłada realizację inwestycji liniowych – tj. modernizację istniejącej lub budowę nowych linii kolejowych oraz inwestycje punktowe, jak np. budowa nowych przystanków, mijanek czy łącznic kolejowych. W oparciu o niego zakłada się budowę przystanku kolejowego Wodzisław Śląski Centrum, który stanowić będzie dogodny punkt przesiadkowy również dla mieszkańców gmin Gorzyce, Godów czy Lubomia.

Przez powiat wodzisławski ma przebiegać odcinek kolei dużych prędkości (KDP) Katowice – Ostrawa, jako część ciągu komunikacyjnego umożliwiającego dotarcie do Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz powiązana z nią linia uzupełniająca Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój, planowa jest również budowa węzła przesiadkowego na terenie powiatu.

4.7.2. Infrastruktura drogowa

Najistotniejszym elementem z punktu widzenia pasażera są dworce i przystanki autobusowe, gdyż z nich korzysta się bezpośrednio. Prawidłowo przygotowane przystanki autobusowe powinny spełniać następujące wymagania:

- być oznaczone zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy Prawa o ruchu drogowym,
- zawierać czytelną informację o rozkładzie jazdy z uwzględnieniem godzin odjazdów, rodzaju komunikacji oraz operatorów zgodnie z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym,
- być oznaczone prawidłowo dobraną nazwą,
- zapewniać dostęp dla osób niepełnosprawnych.

4.7.2.1. Dworce autobusowe

Wodzisław Śląski

W stolicy powiatu w dniu 4 grudnia 2013 r. oddano do użytku nowy dworzec autobusowy zlokalizowany przy ulicy Targowej na terenie galerii handlowej „Karuzela”. Jego wielkość oraz liczba przystanków odjazdowych została dostosowana do ilości odprawianych pasażerów. Obiekt ten będący częścią galerii handlowej jest dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Do peronów odjazdowych zostały wybudowane podjazdy. Na terenie galerii zlokalizowane zostały pomieszczenia dworca autobusowego, w których mieszczą się: poczekalnia dla pasażerów kasy biletowe oraz szaloty. Dworzec pełni charakter węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej. Sytuacja dotycząca obsługi pasażerów w Wodzisławiu Śląskim wraz z otwarciem galerii znacznie się poprawiła. Po zakończeniu budowy galerii zlikwidowany został jednak plac manewrowy i parking dla autobusów, co w znacznym stopniu utrudniło działanie przewoźnikom. W lipcu 2019 r. oddano do użytku po gruntownym remoncie dworzec kolejowy przy ulicy Dworcowej, który zaadoptowano pod centrum przesiadkowe w Wodzisławiu Śląskim, integrujące transport indywidualny, komunikacją publiczną autobusową (miejską) oraz kolejową. Działanie to pozytywnie wpłynęło na promocję miasta, a także jest istotnym czynnikiem pobudzającym rozwój gospodarczy pobliskiego obszaru. Projekt ten jest ukierunkowany na zwiększenie atrakcyjności komunikacji publicznej – komunikacji autobusowej oraz komunikacji kolejowej dla mieszkańców oraz wsparcie gospodarki niskoemisyjnej na terenie miasta.

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

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

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w powiecie wodzisławskim dokonano jej podziału, tworząc umowne kategorie (od I do IV) obrazujące jej stan według zagrożeń i dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Kategorię I obejmują miejsca stanowiące największe zagrożenie i najmniejszą dostępność dla osób niepełnosprawnych. Są to głównie przystanki, gdzie brak jest nie tylko zatoki autobusowej, czy utwardzonego pobocza. Na tych przystankach brak jest jakiegokolwiek miejsca, gdzie osoba niepełnosprawna mogłaby bezpiecznie oczekiwać na autobus. W tych miejscach problemy mogą mieć nie tylko niepełnosprawni na wózkach, ale nawet całkowicie zdrowi ludzie, gdyż na autobus trzeba oczekiwać na jezdni, lub poza jej krawędzią, gdzie znajduje się zazwyczaj stroma skarpa, grożąca upadkiem. Ponadto w miejscach tych zazwyczaj występuje duże natężenie ruchu, co jeszcze potęguje zagrożenie. Miejsca oznaczone symbolem tej kategorii powinny w pierwszej kolejności zostać przystosowane do obsługi pasażerów zarówno pełnosprawnych, jak i tych o ograniczonej sprawności ruchowej.

Kategoria II dotyczy miejsc, które nie są tak niebezpieczne jak wymienione w kategorii I, jednakże i tak odbiegają od prawidłowych standardów. Zazwyczaj wokół przystanku w takich miejscach rozpościera się trawiaste, bądź gruntowe pobocze, które pozwala uniknąć konieczności oczekiwania na autobus na jezdni, jednakże nie zapewnia właściwego komfortu. Zazwyczaj są to także miejsca o mniejszym natężeniu ruchu, niż w kategorii I. Miejsca takie powinny zostać doprowadzone do właściwego standardu w drugiej kolejności.

Kategoria III obejmuje miejsca, gdzie można wprowadzić oczekiwać na autobus nie narażając się jednocześnie na potrącenie przez samochód, niemniej osoba niepełnosprawna może mieć duże problemy, by na takie miejsce się dostać. Jest to spowodowane głównie utrudnionym dojazdem po jednej lub obydwu stronach (wyniesiony krawężnik, pobocze wysypane łupkiem, w którym grzęzną koła wózka, zniszczona, nierówna kostka brukowa utrudniająca jazdę). Miejsca te można stosunkowo małym nakładem środków doprowadzić do właściwego stanu.

Kategoria IV obejmuje miejsca, gdzie można oczekiwać na autobus nie narażając się na niebezpieczeństwo, osoba niepełnosprawna może bez większych problemów korzystać z komunikacji autobusowej.

Poniżej przedstawiono przystanki usytuowane na obszarze gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia. Scharakteryzowano również wybrane przystanki na obszarze Wodzisławia Śląskiego.

Wodzisław Śląski

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Kategoria zagrożeń
Wodzisław Śląski, Pszowska Urząd Miasta	Pszowska	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Jana Pawła II	Jana Pawła II	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Dworzec PKP	Wincentego Witosa	Krajowa nr 78	IV
Wodzisław Śląski, Dworzec PKP	Rybnicka	krajowa nr 78	IV
Wodzisław Śląski, Armii Krajowej	Armii Krajowej	gminna	IV
Wodzisław Śląski, 26 Marca Biblioteka	26 Marca/Pl. Gladbeck	gminna	IV
Wodzisław Śląski, 26 Marca Szpital	26 Marca	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Radlińska Gałczyńskiego	Radlińska/Os. XXX-lecia	powiatowa nr 5003 S	III
Wodzisław Śląski, Matuszczyka XXX-lecia	Matuszczyka/XXX- lecia	gminna	III
Wodzisław Śląski, Matuszczyka Skrzyżowanie	Matuszczyka/Pszowska	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Os. Dąbrówki	Pszowska/Os. Dąbrówki	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Jedłownik Osiedle	Pszowska/Górnicza	wojewódzka nr 933	IV
Wodzisław Śląski, Kokoszyce Kościół	Pszowska/Młodzieżowa	wojewódzka nr 933	IV
Wodzisław Śląski, Kokoszyce Leta	Młodzieżowa	wojewódzka nr 936	III
Wodzisław Śląski, Kokoszyce Wypandów	Młodzieżowa	wojewódzka nr 936	III
Wodzisław Śląski, Zawada	Młodzieżowa/Działkowców	wojewódzka nr 936	IV
Wodzisław Śląski, Zawada I	Młodzieżowa 273	wojewódzka nr 936	III
Wodzisław Śląski, Cmentarz Komunalny	Bogumińska	krajowa nr 78	III
Wodzisław Śląski, Marusze	Bogumińska/Wiejska	krajowa nr 78	IV
Wodzisław Śląski, Turzyczka skrzyżowanie	Bogumińska/Starowiejska	krajowa nr 78	III
Wodzisław Śląski, Kopernika Szachta	Kopernika/Skrzyszowska	powiatowa nr 5005 S	III
Wodzisław Śląski, Kopernika Szkoła	Kopernika	powiatowa nr 5005 S	III
Wodzisław Śląski, Wilchwy Blazy	Jastrzębska/Armii Ludowej	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Wilchwy Cyganek	Jastrzębska/Kopernika	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Wilchwy Szkoła	Jastrzębska SP nr 8	wojewódzka nr 933	III
Wodzisław Śląski, Wilchwy Osiedle	Teligi	gminna	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka	Czyżowicka/Pszowska	powiatowa nr 5022 S	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka / Moniuszki	Czyżowicka/Moniuszki	powiatowa nr 5022 S	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka / Karkoszka	Czyżowicka/Karkoszka	powiatowa nr 5022 S	IV
Wodzisław Śląski, Czyżowicka Krzyż	Czyżowicka/Żwirki i Wigury	powiatowa nr 5022 S	IV
Wodzisław Śląski, Turska	Turska	powiatowa nr 5021 S	III

Gmina Godów

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Kategoria zagrożeń
Godów, 1 Maja Przychodnia	1 Maja/Polna	powiatowa nr 5037 S	III
Godów, 1 Maja Raszczykowiec	1 Maja/Raszczykowiec	powiatowa nr 5019 S	III
Godów, 1 Maja Dworcowa	1 Maja/Dworcowa	powiatowa nr 5019 S	III
Godów, 1 Maja Rondo	1 Maja/Graniczna	powiatowa nr 5037 S	III
Godów, 1 Maja Urząd Gminy	1 Maja/Szkolna	powiatowa nr 5037 S	I
Godów, Powstańców Śląskich	Powstańców Śl./Dworcowa	powiatowa nr 5037 S	II
Gołkowice, 1 Maja Kościół	1 Maja/Celna	powiatowa nr 5037 S	I
Gołkowice, 1 Maja GS	1 Maja/Wyzwolenia	powiatowa nr 5037 S	II
Gołkowice, 1 Maja Pietrasz	1 Maja/Piotrowicka	powiatowa nr 5037 S	III
Gołkowice, 1 Maja Pietrasz	Piotrowicka/1 Maja	powiatowa nr 5040 S	III
Gołkowice, 1 Maja Szkoła	1 Maja 101	powiatowa nr 5037 S	II
Gołkowice, 1 Maja Żabków	Graniczna/1 Maja	gminna	II
Gołkowice, 1 Maja Żabków Krzyż	1 Maja/Dworcowa	powiatowa nr 5037 S	I
Gołkowice, Graniczna Żabków	Graniczna	gminna	I
Gołkowice, Graniczna / Poprzeczna	Poprzeczna/Graniczna	gminna	I
Gołkowice, 1 Maja Żabków	1 Maja/Graniczna	powiatowa nr 5037 S	II
Krostoszowice, Wąwózowa	Wąwózowa	gminna	II
Krostoszowice, Wodzisławska	Wodzisławska	gminna	II
Łaziska, Powstańców Śl. Autostrada	Stacja Paliw Uniwar	teren prywatny	III
Łaziska, Powstańców Śl. Park	Powstańców Śl./Stawowa	powiatowa nr 5037 S	IV
Łaziska, Powstańców Śl. / Remiza	Powstańców Śląskich/1 Maja	powiatowa nr 5037 S	IV
Łaziska, Powstańców Śl. / Szkoła	Powstańców Śląskich 185	powiatowa nr 5037 S	IV
Podbucze, Wiejska Sklep	Wiejska 29	gminna	II
Skrbeńsko, Piotrowicka	Szkolna/Piotrowicka	gminna	II
Skrbeńsko, Piotrowicka / Wachtarczyk	Piotrowicka/Zielona	powiatowa nr 5040 S	I
Skrbeńsko, Poprzeczna Granica	Poprzeczna/Szkolna	gminna	I
Skrzyszów, 1 Maja Korty	1 Maja	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, 1 Maja Leśniczówka	1 Maja/Leśna	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, 1 Maja Szkoła	1 Maja 179	powiatowa nr 5019 S	III
Skrzyszów, 1 Maja	1 Maja/Wspólna	powiatowa nr 5019 S	II
Skrzyszów, Powstańców Śl. / Przedszkolna	Powstańców Śl./Przedszkolna	powiatowa nr 5020 S	II

Skrzyszków, Powstańców Śl. / Partyzantów	Powstańców Śląskich 224	powiatowa nr 5020 S	III
Skrzyszków, Jana Pawła II / Strefa	Jana Pawła II	gminna	III
Skrzyszków, Powstańców Śl. / Wyzwolenia	Powstańców Śląskich 97	powiatowa nr 5020 S	II
Skrzyszków, 1 Maja/ Boisko	Szybowa/1 Maja	powiatowa nr 5020 S	III
Skrzyszków, 1 Maja / Polna	1 Maja/Polna	powiatowa nr 5019 S	III

Gmina Gorzyce

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Kategoria zagrożeń
Belsznica, Raciborska / Wałowa	Raciborska/Wałowa	powiatowa nr 3512 S	III
Belsznica, Raciborska / Polna	Raciborska/Polna	powiatowa nr 3512 S	IV
Belsznica, Raciborska / Stawowa	Raciborska/Stawowa	powiatowa nr 3512 S	II
Bluszczów, Powstańców / Raciborska	Powstańców/Raciborska	powiatowa nr 5055 S	I
Bluszczów, Powstańców / Środkowa	Powstańców/Środkowa	powiatowa nr 5055 S	III
Czyżowice, Gorzycka	Gorzycka	powiatowa nr 5022 S	II
Czyżowice, Rogowska	Rogowska 26	powiatowa nr 5044 S	IV
Czyżowice, Wodzisławska Market	Wodzisławska/Wiejska	powiatowa nr 5022 S	IV
Czyżowice, Wodzisławska Szkoła	Wodzisławska/Gorzycka	powiatowa nr 5022 S	IV
Gorzyce, Raciborska / Dworzec Kolejowy	Raciborska 125	powiatowa nr 3512 S	II
Gorzyce, Ogrodowa	Ogrodowa/Wiejska	powiatowa nr 5048 S	II
Gorzyce, Piaskowa	Piaskowa	powiatowa nr 5022 S	III
Gorzyce, Piaskowa Urząd Gminy	Piaskowa/Rybnicka	powiatowa nr 5022 S	II
Gorzyce, Raciborska / Poprzeczna	Raciborska/Poprzeczna	powiatowa nr 3512 S	III
Gorzyce, Osiny	Kolejowa	gminna	II
Gorzyce, Raciborska Szkoła	Raciborska/Bogumińska	powiatowa nr 3512 S	II
Gorzyce, Bogumińska Basen	parking przy basenie	poza drogą publiczną	IV
Gorzyce,DPS	parking przed DPS	poza drogą publiczną własność powiatu	IV
Gorzyce, I	Rybnicka/Dworcowa	krajowa nr 78	II
Gorzyce, Szkoła	Bogumińska/Raciborska	krajowa nr 78	III
Gorzyce, Urząd Gminy	Rybnicka/Piaskowa	krajowa nr 78	III
Gorzyce, Kopernika Bank	Kopernika / Kościelna	gminna	II
Gorzyczki, Raciborska Sklep	Raciborska/Polna	powiatowa nr 5037 S	III
Gorzyczki, Raciborska / Wiejska	Raciborska/Kopalniana	powiatowa nr 5037 S	III

Gorzyczki, Leśna / Kolonia Fryderyk II	Leśna 40	gminna	III
Gorzyczki, Leśna / Kolonia Fryderyk I	Leśna/Kopalniana	gminna	II
Gorzyczki, Wiejska	Wiejska / Raciborska	powiatowa nr 5049 S	II
Gorzyczki, Kopalniana	Kopalniana	gminna	II
Odra, Główna / Rogowska	Główna/Rogowska	powiatowa nr 5048 S	II
Odra, Główna Pętla	Główna 10	powiatowa nr 5048 S	II
Olza	Bogumińska/Grobla	krajowa nr 78	III
Olza, Dworcowa / Bogumińska	Dworcowa/Bogumińska	powiatowa nr 5048 S	III
Olza, Dworcowa Dworzec Kolejowy	Dworcowa/Kolejowa	powiatowa nr 5048 S	III
Olza, Dworcowa / Osiedle	Dworcowa 84	powiatowa nr 5048 S	II
Olza, Szkoła	Bogumińska/Szkolna	krajowa nr 78	III
Olza, Szkolna OSP	Szkolna	gminna	II
Olza, Wiejska	Wiejska	gminna	II
Rogów, Czyżowicka	Czyżowicka/Raciborska	powiatowa nr 5044 S	II
Rogów, Raciborska	Raciborska/Czyżowicka	powiatowa nr 3512 S	II
Rogów, Rogowiec	Rogowiec/Jana	powiatowa nr 5056 S	I
Rogów, Wodzisławska	Wodzisławska/Poprzeczna	powiatowa nr 5044 S	II
Rogów, Wyzwolenia	Wyzwolenia	gminna	I
Rogów, Raciborska / Wytrzęsów	Raciborska/Wytrzęsów	powiatowa nr 3512 S	II
Turza Śląska	Bogumińska/Kościuszki	krajowa nr 78	III
Turza Śląska, Mszańska / 27 Marca	Mszańska/ 27 Marca	powiatowa nr 5021 S	III
Turza Śląska, Olszenica	Wodzisławska/Kościuszki	powiatowa nr 5047 S	II
Turza Śląska, Wodzisławska / Ligonja	Wodzisławska/Ligonja	powiatowa nr 5047 S	II
Turza Śląska, Wodzisławska / Graniczna	Wodzisławska/Graniczna	powiatowa nr 5047 S	II
Turza Śląska, Wodzisławska / Mszańska	Wodzisławska/Mszańska	powiatowa nr 5047 S	I
Turza Śląska, Mszańska / Wodzisławska	Mszańska / Wodzisławska	powiatowa nr 5021 S	I
Turza Śląska, Mszańska	Mszańska	powiatowa nr 5021 S	I
Turza Śląska, Kościuszki szkoła	Kościuszki	gminna	II
Turza Śląska, Kościuszki / Bogumińska	Kościuszki/Bogumińska	gminna	II
Uchylsko, Wiejska	Wiejska 68	powiatowa nr 5048 S	II

Gmina Lubomia

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Kategoria zagrożeń
Buków, Krzyżanowicka	Krzyżanowicka	wojewódzka nr 936	I
Buków, Główna / Owocowa	Główna/Owocowa	powiatowa nr 5048 S	III
Buków, Główna Ośrodek Wypoczynkowy	Główna	powiatowa nr 5048 S	I
Grabówka, Raciborska	Raciborska/Powstańców Śl.	powiatowa nr 3512 S	III
Lubomia, Graniczna / Korfantego	Graniczna/Korfantego	powiatowa nr 3512 S	III
Lubomia, Graniczna Paprotnik	Graniczna/Wiejska	powiatowa nr 3512 S	III
Lubomia, Korfantego / Graniczna	Korfantego/Graniczna	powiatowa nr 3545 S	II
Lubomia, Mickiewicza Kościół	Mickiewicza/Pogrzebieńska	powiatowa nr 3545 S	III
Lubomia, Mickiewicza / Trawniki	Mickiewicza/Fornalskiej	powiatowa nr 3545 S	II
Lubomia, Mickiewicza / Uboczna	Mickiewicza/Uboczna	powiatowa nr 3544 S	II
Lubomia, Mickiewicza Las	Mickiewicza/Potoki	gruntowa odnoga drogi powiatowej nr 3545 S	I
Lubomia, Asnyka	Asnyka/Parkowa	powiatowa nr 3512 S	II
Lubomia, Nepomucena Park	Nepomucena/Parkowa	gminna	II
Niebozowy, Wendelbergera	Wendelbergera	gminna	III
Niebozowy, Wiejska	Wiejska	gminna	III
Niebozowy, Dąbrowy	Dąbrowy	gminna	III
Syrynia, Krzyżowa	Krzyżowa/Raciborska	powiatowa nr 5054 S	I
Syrynia, Krzyżowa / Przedszkole	Krzyżowa	powiatowa nr 5054 S	I
Syrynia, Powstańców Śl. / Bukowska	Powstańców Śl./Bukowska	powiatowa nr 5053 S	III
Syrynia, Powstańców Śl. Szkoła	Powstańców Śląskich 26	powiatowa nr 5053 S	III
Syrynia, Raciborska Bugłowiec	Raciborska/Bukowska	powiatowa nr 3512 S	I
Syrynia, Raciborska Wielikąt	Raciborska/Krzyżowa	powiatowa nr 3512 S	III
Syrynia, Bukowska	Bukowska/Raciborska	wojewódzka nr 936	III
Syrynia, Bukowska boisko	Bukowska/Raciborska	wojewódzka nr 936	III
Syrynia, Wodzisławska	Wodzisławska	gminna	I

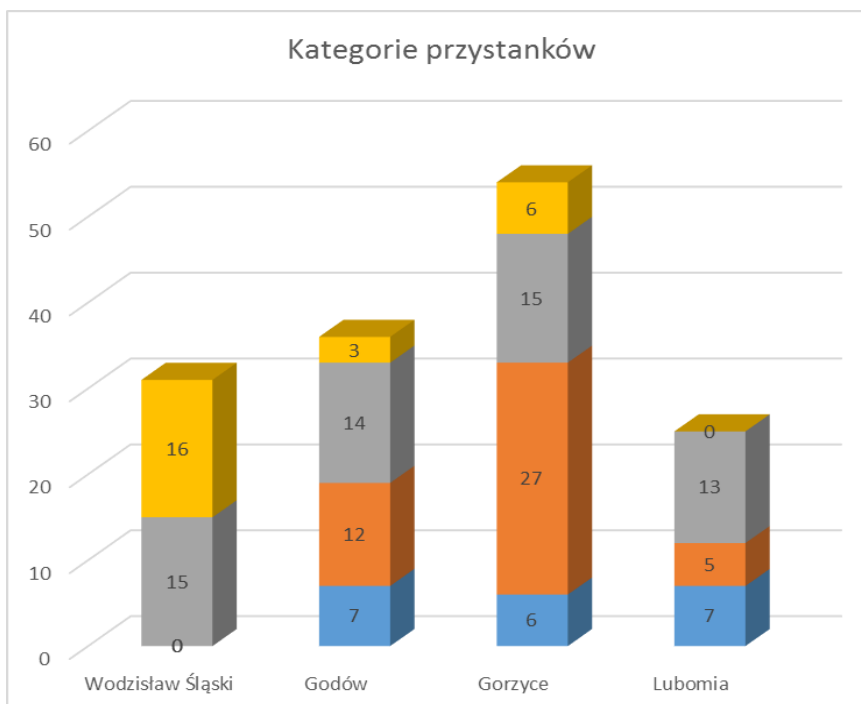
Liczba przystanków z podziałem na poszczególne kategorie zagrożeń dla osób niepełnosprawnych przedstawia się następująco:

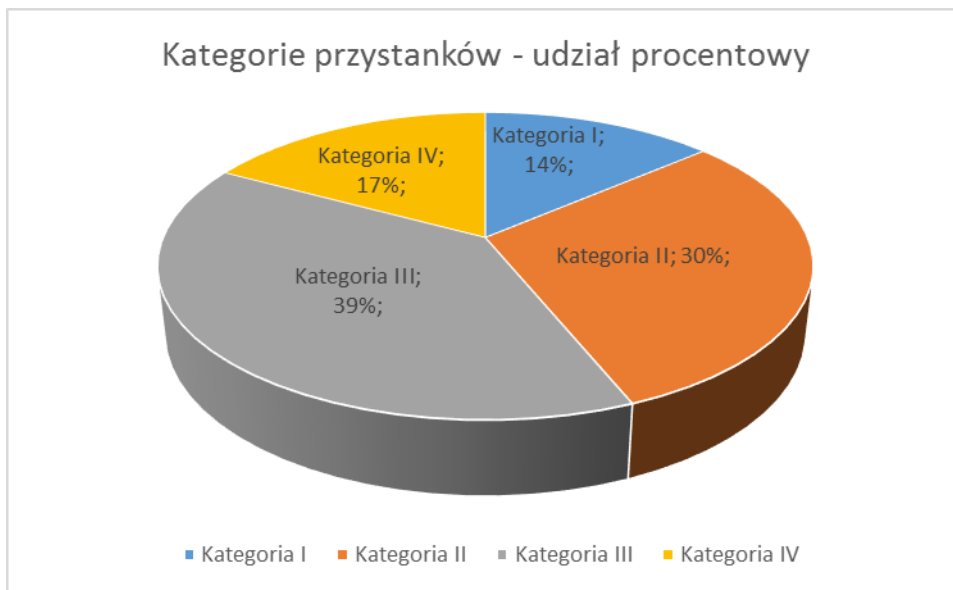
Gmina	Wodzisław Śląski	Godów	Gorzyce	Lubomia	Razem
Kategoria I	0	7	6	7	20
Kategoria II	0	12	27	5	44
Kategoria III	15	14	15	13	57
Kategoria IV	16	3	6	0	25
Razem	31	36	54	25	146

Udział procentowy

Gmina	Wodzisław Śląski	Godów	Gorzyce	Lubomia	Razem
Kategoria I	0%	19%	11%	28%	14%
Kategoria II	0%	33%	50%	20%	30%
Kategoria III	48%	39%	28%	52%	39%
Kategoria IV	52%	8%	11%	0%	17%
Razem	100%	100%	100%	100%	100%

oraz na wykresie:





Biorąc pod uwagę dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych omówiono wyłącznie stan przystanków na obszarze gmin: Godów, Gorzyce i Lubomia.

Na obszarze gminy stosunkowo niewielka liczba przystanków mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. Ich obecność wynika to między innymi z faktu, iż linie komunikacyjne zostały poprowadzone przez miejsca, gdzie wcześniej nie było komunikacji publicznej. Zatem utworzone nowe przystanki często nie spełniają właściwych norm. Priorytetem winna być jak najszybsza poprawa tej infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). Z kolei największy procentowy udział przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych (głównie III kategorii) zauważamy w gminach: Lubomia oraz Godów. Pomimo, że w realiach powiatu wodzisławskiego z komunikacji publicznej nie korzysta zbyt wiele osób o znacznym ograniczeniu sprawności ruchowej na wózkach (choć nie wiadomo, czy jest to spowodowane tym, że nie mają oni takich potrzeb, czy też powodem jest właśnie stan infrastruktury), właściciele przystanków powinni jak najszybciej podjąć działania zmierzające do poprawy warunków na przystankach, gdzie zagrożenie jest największe (kategoria I) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II i III. Tym bardziej, że jak wspomniano już wyżej, przystanki zakwalifikowane do kategorii I stwarzają zagrożenie nawet dla ludzi pełnosprawnych. W przypadku przebudowy zatok przystankowych należy wykorzystać nowoczesne rozwiązania takie jak krawężnik „Kassel” (specjalny rodzaj krawężnika naprowadzający autobus na przystanek bez uszkodzania ściany opony) pomagają kierowcom ograniczyć przerwę tak, aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę.

Należy również zauważyć, że obecnie w powiecie wodzisławskim oferuje się w transporcie powiatowym odpowiednie środki transportowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Chodzi tu głównie o pojazdy, których szerokość drzwi i ich położenie oraz wyposażenie techniczne umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich).

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Najczęstszą przyczynę

niepełnosprawności stanowią schorzenia układu krążenia, narządów ruchu oraz schorzenia neurologiczne. Relatywnie niższy udział procentowy osób z uszkodzeniami narządu wzroku i słuchu, z chorobą psychiczną i upośledzeniem umysłowym w zbiorowości osób niepełnosprawnych dotyczy jednak tysięcy osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym. Znaczna część tych osób, by prawidłowo funkcjonować i nie zamykać się w przysłowiowych czterech ścianach winna być aktywna zawodowo. Jako, że nie każdy niepełnosprawny posiada własny środek transportu ważne jest, by infrastruktura była dostosowana do ich potrzeb. Na ulicach niwelowanie barier architektonicznych powinno dotyczyć ciągów komunikacyjnych, miejsc parkingowych i chodników. Także transport publiczny winien być dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowe autobusy). Autobusy realizujące transport publiczny powinny być wyposażone w platformy lub podjazdy dla wózków inwalidzkich oraz wydzielone dla inwalidów miejsca w pojazdach, szerokość drzwi autobusów powinna zapewniać komfortową wymianę potoków pasażerskich oraz bezpieczną i szybką możliwość skorzystania z transportu osobom poruszającym na wózkach inwalidzkich. Z kolei dla osób niepełnosprawnych wzrokowo bardzo ważna jest także powierzchnia platformy. Wyczuwalna powierzchnia o wysokim kontraście wizualnym może poprawić dostępność dla tej grupy użytkowników i przyczynić się do lepszego postrzegania przystanków przez wszystkich pasażerów. Odległość między platformą, a podłogą autobusu powinna być możliwie najmniejsza (np. tak, aby wózki inwalidzkie mogły ją płynnie pokonać).

4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)

Największymi generatorami ruchu podróżnych są obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie. Ich rozmieszczenie jest nieprzypadkowe, gdyż musi spełniać określone warunki w zależności od charakteru realizowanych zadań. Organizując komunikację publiczną na danym obszarze, należy przede wszystkim skupić się na tym, by zapewniała ona obsługę miejsc, w pobliżu których obiekty takie są zlokalizowane. Jest to o tyle ważne, gdyż do zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacji niezbędne jest, aby łączyła ona poszczególne miejsca w jakimś określonym celu, tj. żeby mieszkańcy mogli korzystać z komunikacji, musi być ona dla nich celowa. Musi łączyć miejsca, które stanowią dla mieszkańców istotne ośrodki ich życiowych interesów i dlatego nie bez przyczyny ustala się linie komunikacyjne, łączące określone osiedla mieszkaniowe z miejscami pracy, szkołami, urzędami itd. Taką też funkcjonalność zapewnia także np. linia autobusowa zapewniająca dojazd do ośrodków pomocy społecznej i aktywizacji zawodowej, biblioteki powiatowej bądź miejsc wypoczynku (np. baseny)-

Ze względu na charakter obiektów użyteczności podzielono je na następujące kategorie:

- obiekty edukacyjne,
- obiekty administracyjne,
- szpitale, przychodnie specjalistyczne,
- obiekty sportowe,

- targowiska,
- dworce.

Dla ustalenia potrzeb transportowych należało ustalić hierarchię obiektów, które generują zapotrzebowanie transportowe.

Obiekty edukacyjne – generują bez wątpienia największe zapotrzebowanie transportowe. W niniejszym planie w pierwszej kolejności przyjęto szkoły na poziomie szczebla ponadpodstawowego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe.

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

Nazwa szkoły zespołu	Liczba uczniów
	RAZEM
I Liceum Ogólnokształcące im. 14 Pułku Powstańców Śl. w Wodzisławiu Śl.	825
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Wodzisławiu Śląskim	640
Zespół Szkół Ekonomicznych w Wodzisławiu Śląskim	908
Zespół Szkół Technicznych w Wodzisławiu Śląskim	818
Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Wodzisławiu Śląskim	908
Liceum Ogólnokształcące im. Noblistów Polskich w Rydułtowach	241
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Rydułtowach	389
Branżowa Szkoła I stopnia w Radlinie	200
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Pszowie	319
Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczo- Rewalidacyjnych w Wodzisławiu Śląskim	229
RAZEM	5477

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

Nazwa szkoły zespołu	Liczba uczniów wg gmin											
	Wodzisław Śląski	Pszów	Radlin	Rydułtowy	Godów	Gorzycze	Lubomia	Mszana	Marklowice	Pozostałe	RAZEM	
I Liceum Ogólnokształcące im. 14 Pułku Powstańców Śl. w Wodzisławiu Śl.	293	49	65	44	87	137	24	34	35	57	825	
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Wodzisławiu Śląskim	195	33	48	53	48	89	18	24	27	105	640	
Zespół Szkół Ekonomicznych w Wodzisławiu Śląskim	288	71	79	33	92	210	36	39	32	28	908	
Zespół Szkół Technicznych w Wodzisławiu Śląskim	284	83	44	43	51	133	23	26	24	107	818	
Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Wodzisławiu Śląskim	334	43	60	30	103	155	22	54	65	42	908	
Liceum Ogólnokształcące im. Noblistów Polskich w Rydułtowach	24	38	27	55	0	8	1	1	7	80	241	
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Rydułtowach	29	44	34	141	9	9	2	2	5	114	389	
Brązowa Szkoła I stopnia w Radlinie	25	11	81	25	1	8	0	2	6	41	200	
Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Pszowie	93	61	36	43	9	50	6	5	9	7	319	
Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczo- Rewalidacyjnych w Wodzisławiu Śląskim	89	13	29	24	15	34	5	5	13	2	229	
RAZEM	1654	446	503	491	415	833	137	192	223	583	5477	

Biorąc pod uwagę powyższe zestawienie należy stwierdzić, że największe potrzeby transportowe wśród młodzieży ponadpodstawowej w gminach objętych niniejszym planem występują w gminie Gorzyce. 833 uczniów zamieszkałych na obszarze tej gminy dojeżdża na zajęcia szkolne do Wodzisławia Śląskiego, Pszowa, Radlina i Rydułtów. Jest to niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg powiatowych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. W gminie Godów do szkół ponadpodstawowych położonych na obszarze powiatu wodzisławskiego dojeżdża 415 uczniów, natomiast w gminie Lubomia 137. Zdecydowana przewaga gminy Gorzyce wynika między innymi z faktu, iż duża liczba uczniów z gminy Godów uczęszcza do szkół położonych w Jastrzębiu-Zdroju, natomiast z gminy Lubomia – do szkół w Raciborzu. Wynika to z uwarunkowań geograficznych i ekonomicznych. Oczywiście nie bez znaczenia jest także łatwość dotarcia do określonego miejsca za pomocą środków komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, by zachęcić uczniów z tych gmin do podejmowania nauki w szkołach położonych na obszarze powiatu wodzisławskiego. Dogodny dojazd jest bowiem jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły ponadpodstawowej. Biorąc pod uwagę zasady przyznawania subwencji oświatowej („pieniądz podąża za uczniem”) organizatorzy transportu, poprzez właściwe określenie sieci komunikacyjnej oraz ułożenie rozkładów jazdy mogą mieć znaczny wpływ na kondycję finansową szkolnictwa w powiecie.

Pomimo, że uczniowie szkół podstawowych, z uwagi na z zasady niewielką odległość swego miejsca zamieszkania od szkoły, nie korzystają masowo z komunikacji publicznej, należy przy organizowaniu transportu brać ich potrzeby pod uwagę, gdyż jest to dość pokaźna liczba potencjalnych pasażerów. Komunikacja powiatowa powinna obejmować dojazdy do szkół podstawowych w Olzie, Gorzycach, Syryni, Rogowie oraz Godowie. Dlatego w celu zachęcenia uczniów do korzystania z komunikacji publicznej należy stworzyć dogodne połączenia i właściwe rozkłady jazdy uwzględniające rozkład zajęć lekcyjnych w szkołach. Nie bez znaczenia będzie także zapewnienie im preferencyjnych cen biletów oraz możliwości dokonywania zakupu biletów miesięcznych bezpośrednio w szkołach lub w autobusach.

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

Nazwa urzędu lub instytucji	Adres
Starostwo Powiatowe	ul. Bogumińska 2, Pszowska 92a, dr. Lucjana Mendego 3 44-300 Wodzisław Śląski
Urząd Skarbowy	ul. Głowackiego 4 44-300 Wodzisław Śląski
Sąd Rejonowy	ul. Sądowa 3 44-300 Wodzisław Śląski
Powiatowy Urząd Pracy	ul. J. Michalskiego 12

	44-300 Wodzisław Śląski
Prokuratura Rejonowa	ul. ks. płk. W. Kubsza 28B, 44-300 Wodzisław Śląski
Komenda Powiatowa Policji	ul. Kokoszycka 180b, Osiedle 1 Maja 16A 44-313 Wodzisław Śląski
Dom Pomocy Społecznej	ul. Bogumińska 22 44-350 Gorzyce
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Wałowa 30 44-300 Wodzisław Śląski
Urząd Miasta Wodzisławia Śląskiego	ul. Bogumińska 4 44-300 Wodzisław Śląski
Urząd Gminy Godów	ul. 1 Maja 53 44-340 Godów
Urząd Gminy Gorzyce	ul. Kościelna 15 44-350 Gorzyce
Urząd Gminy Lubomia	ul. Szkolna 1 44-360 Lubomia

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze powiatu. Najważniejsze z nich znajdują się w centrum miasta Wodzisławia Śląskiego i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Organizując komunikację publiczną należy również uwzględnić potrzebę dowozu w pobliże Komendy Powiatowej Policji w Wodzisławiu Śląskim, której siedziby są oddalone od centrum, jak również do Domu Pomocy Społecznej w Gorzycach. Ze względów społecznych mieszkańcom gmin objętych planem transportowym należy zapewnić dojazd do właściwych urzędów gmin, pomimo, iż nie generują one tak wielkiego zapotrzebowania, jak urzędy obejmujące swoim działaniem obszar całego powiatu.

Szpitala, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Wodzisławiu Śląskim (ulica 26 Marca i ulica św. Wawrzyńca) oraz szpitale na terenie Raciborza i Jastrzębia-Zdroju, z których korzystają mieszkańcy gmin Lubomia i Godów. Biorąc pod uwagę omówione wcześniej tendencje demograficzne (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby osób niepełnosprawnych) rola tych obiektów, jako generatorów ruchu będzie stale rosła. Dlatego ze względów społecznych, budując sieć komunikacyjną, należy zapewnić do nich dojazd. Należy pamiętać, że z ich usług korzystają przeważnie ludzie starsi i niepełnosprawni, którzy nie dysponują własnym samochodem. Bardzo istotne jest także dostosowanie taboru do potrzeb tej grupy pasażerów, zapewnienie właściwej infrastruktury przystankowej oraz odpowiednio ułożonych rozkładów jazdy.

Obiekty sportowe – najważniejsze obiekty sportowe w powiecie wodzisławskim, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza powiatu, to:

Nazwa obiektu	Adres	Rodzaj obiektu
Gminny Ośrodek Turystyki, Sportu i Rekreacji "Nautica" (pływalnia)	ul. Bogumińska 31 44-350 Gorzyce	całoroczny
Wielofunkcyjny Obiekt Sportowy ze Sztucznym Lodowiskiem w Pszowie	ul. Sportowa 1 44-370 Pszów	sezon zimowy
Ośrodek Wypoczynkowy "Olza"	ul. Kolejowa 44-353 Olza	sezon letni
Ośrodek Wodny „Balaton”	ul. Bracka	sezon letni

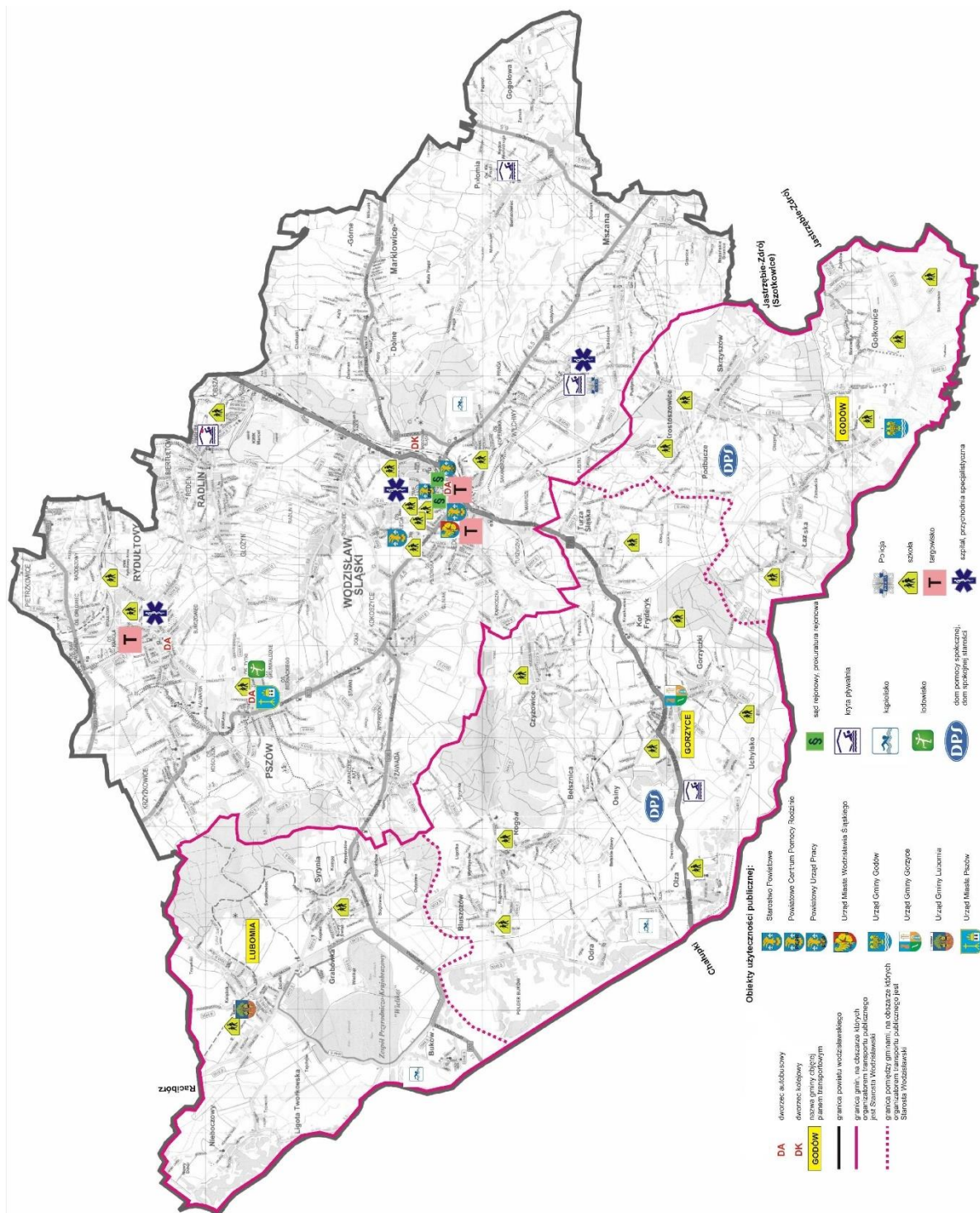
	44-300 Wodzisław Śląski	
Kryta pływalnia MOSiR Centrum	os. 1 Maja 16a 44-304 Wodzisław Śląski	całoroczny
Ośrodek Wypoczynkowy – Kąpielisko Buków	ul. Główna 44-360 Buków	sezon letni

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

Targowiska – dokonując oceny potoków pasażerskich na potrzeby niniejszego opracowania stwierdzono, że targowiska zlokalizowane w Wodzisławiu Śląskim (przy ulicy Bogumińskiej oraz ulicy Targowej) generują zapotrzebowanie na usługi transportowe. W dni targowe (poniedziałki i czwartki) w godzinach przedpołudniowych występuje zwiększone napełnienie środków transportu. Oznacza to, że mieszkańcy gmin objętych planem transportowym korzystają z komunikacji publicznej, w celu dotarcia na targowiska. Opracowując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dojazdu do tych obiektów i właściwie ułożyć rozkłady jazdy (przede wszystkim należy zapewnić powrót w godzinach 11:00 – 12:00). Jest to istotne także ze względów społecznych, gdyż dość duża grupa osób robiących zakupy na targowiskach to pasażerowie komunikacji publicznej, którzy z uwagi na ograniczenia finansowe lub wiek nie mogą sobie pozwolić na zakup samochodu.

Dworce – dworce: autobusowy i kolejowy w Wodzisławiu Śląskim stanowią istotny generator ruchu pasażerskiego. Z uwagi na korzystną lokalizację dworca autobusowego przy ulicy Targowej w Wodzisławiu Śląskim oraz centrum przesiadkowego przy ulicy Dworcowej w Wodzisławiu Śląskim należy oba obiekty uwzględniać przy planowaniu sieci komunikacyjnej. Wpłyne to niewątpliwie na zwiększenie ruchu pasażerskiego. Dodatkowym czynnikiem, który przyczynia się jeszcze bardziej do zwiększenia zapotrzebowania na usługi przewozowe jest zwiększenie liczby połączeń kolejowych pozwalające na tworzenie węzła przesiadkowego pociąg – autobus. Dworzec taki staje się punktem integracji sieci transportu miejskiego i powiatowego z regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym). Dodatkowo należy rozważyć zapewnienie łatwych dojazdów i miejsc parkingowych oraz stanowisk postojowych korzystającym z transportu indywidualnego oraz taksówkowego. Takie rozwiązanie niewątpliwie zachęci do zmiany środka transportu indywidualnego na publiczny.

Rozmieszczenie ww. obiektów użyteczności publicznej przedstawia załączona mapa.

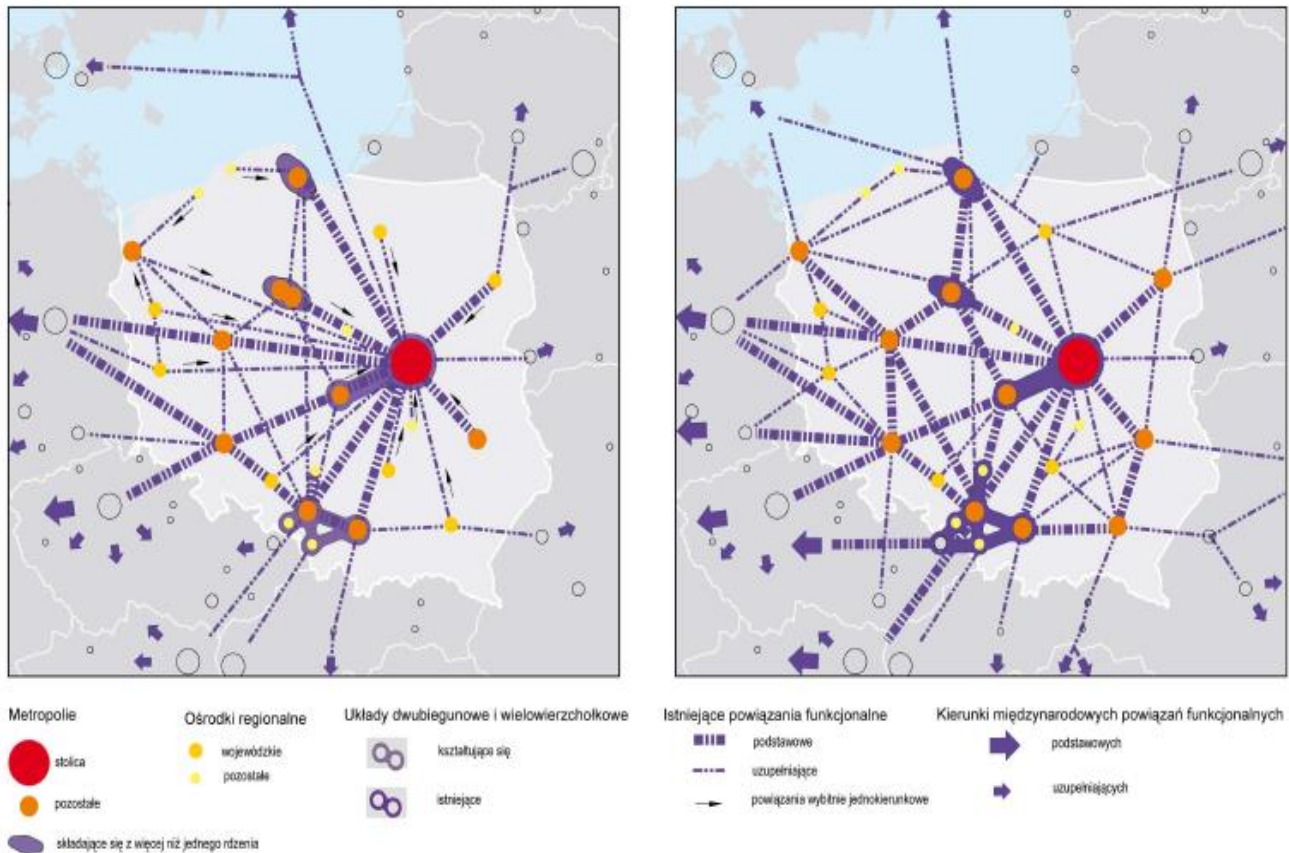


5. Stan zagospodarowania przestrzennego

5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. W pierwszej kolejności nastąpi przededefiniowanie hierarchii priorytetów inwestycyjnych w transporcie, które określone są w średniookresowych dokumentach strategicznych. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju, w tym zwłaszcza zapewnienie jak najlepszych połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitarnymi, oraz w samym obrębie ich obszarów funkcjonalnych. W kontekście zapewniania spójności Polski duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z głównymi węzłami metropolii sieciowej. Przy czym metropolia sieciowa to sieć dobrze powiązanych i współpracujących ze sobą miast. Współpraca ta stanowi warunek dla dynamizowania rozwoju kraju, umożliwia pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w różnych częściach kraju, sprzyja również osiągnięciu spójności terytorialnej i stanowi przeciwwagę dla szybko rosnącej dominacji stolicy kraju. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem przestaną być przedsięwzięcia służące wyłącznie tranzytowi, zwłaszcza drogowemu. W wypadku ośrodków położonych peryferyjnie ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskają wyższą rangę, niż trasy łączące je między sobą. Dla wspomagania procesów rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę i modernizację dostępu do obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych. Planuje się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich:

Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



Drugim kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie postępuje sukcesywnie, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:

- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem nowej sieci kolei dużych prędkości oraz zmodernizowanych fragmentów obecnej sieci,
- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na ośrodki peryferyjne, co ma ważne znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynacja realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej

do ośrodków wojewódzkich, wzmocnienia ośrodków subregionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z ośrodków metropolitalnych i innych głównych miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służy uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych środków transportu alternatywnych, w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury.

Najważniejszym działaniem służącym poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego będzie integracja systemów transportu publicznego. Realizacji celu służyć też będzie doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego, wprowadzenie systemu opłat drogowych oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”. W lokalnych dokumentach planistycznych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do pracy transportem publicznym lub w systemie „parkuj i jedź”, a także zasięgu wspomnianych dojazdów do pracy w kilometrach (z podaniem gmin lub miejscowości).

Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi nastąpi poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu, uwzględnienie kosztów i korzyści funkcjonowania różnych typów transportu w kontekście ogólnorozwojowym oraz rozbudowa inteligentnych systemów transportowych. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miała budowa i rozbudowa terminali przeladunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu, dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym oraz integracja sieci lotnisk z istniejącą i planowaną siecią dróg oraz połączeń kolejowych w relacjach krajowych regionalnych i metropolitalnych. W obszarach aglomeracyjnych preferowane będzie stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego. Jednocześnie wprowadzone zostaną preferencje administracyjne dla rozwiązań intermodalnych.

Na podstawie wskazanych celów i kierunków działań został nakreślony zakres inwestycji niezbędnych do realizacji. Założenia dla przewidywanych inwestycji drogowych, kolejowych i lotniskowych zostały określone zgodnie z paradygmatem zintegrowanego systemu rozwoju, łączącym planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym. Wdrożenie ustalonego pakietu inwestycyjnego pozwoli na zbudowanie sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, które tworzą otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. W ramach proponowanego zakresu inwestycji zakłada się realizację obecnych planów rządowych, określonych w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych regulujących założenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu.

5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego

Plan zagospodarowania przewiduje w najbliższym okresie, iż w powiecie wodzisławskim tylko miasto Wodzisław Śląski będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Jednak biorąc pod uwagę, że w obszarze powiatu planowane jest powstanie linii kolei dużych prędkości sytuacja ta może ulec zmianie. Planowany w ramach budowy kolei dużych prędkości węzeł przesiadkowy w obszarze powiatu wodzisławskiego będzie miał za zadanie obsługę takich ośrodków jak: Jastrzębie-Zdrój, Rybnik, Żory i Wodzisław Śląski. Obecnie trwają ustalenia dotyczące lokalizacji przebiegu tej linii oraz położenia stacji, co niewątpliwie będzie miało wpływ na układ systemu komunikacji publicznej w regionie i powiecie. W zakresie transportu plan ten zakłada kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

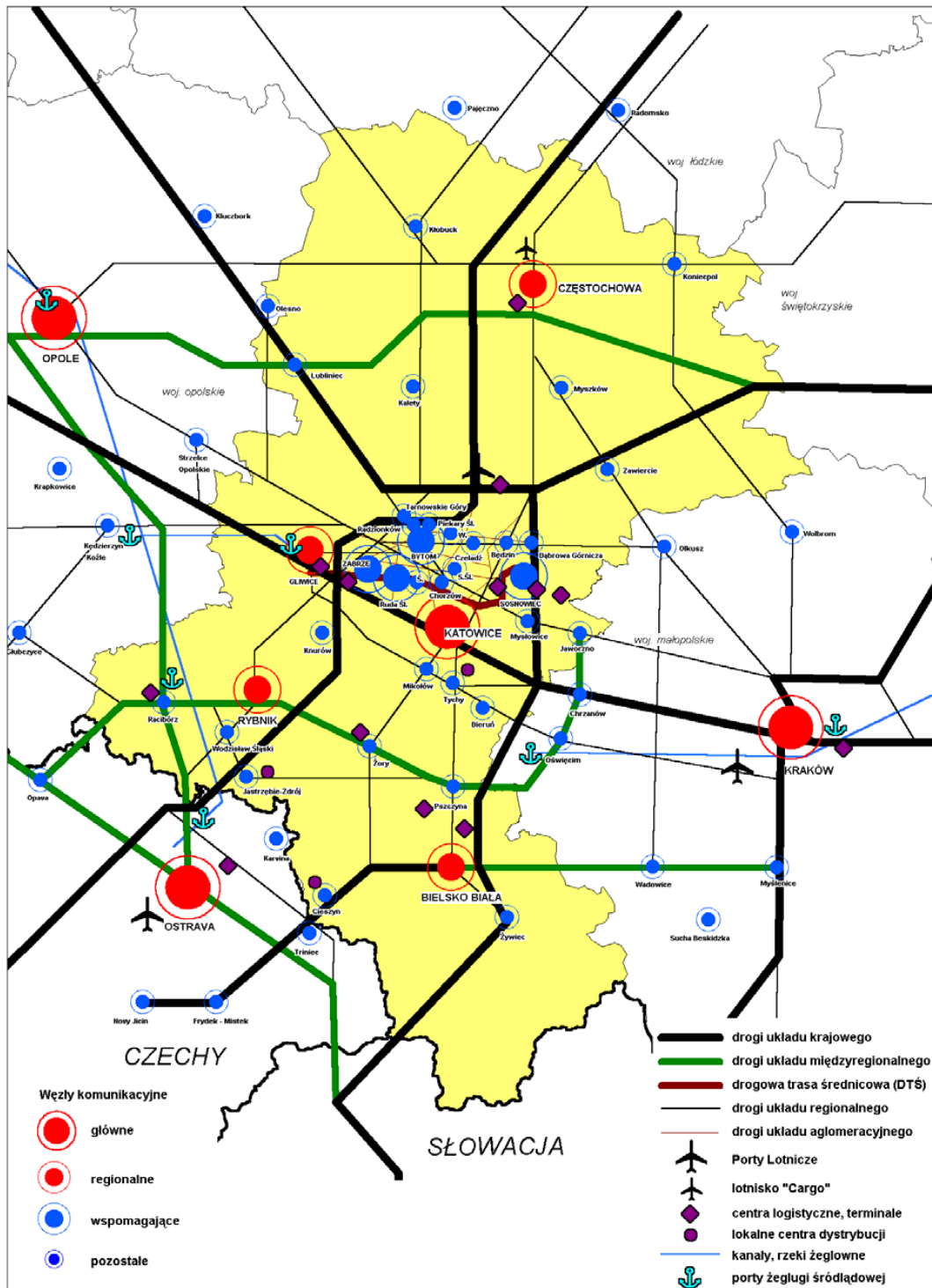
Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego poprzez budowę, rozbudowę i modernizację linii kolejowych;
- organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

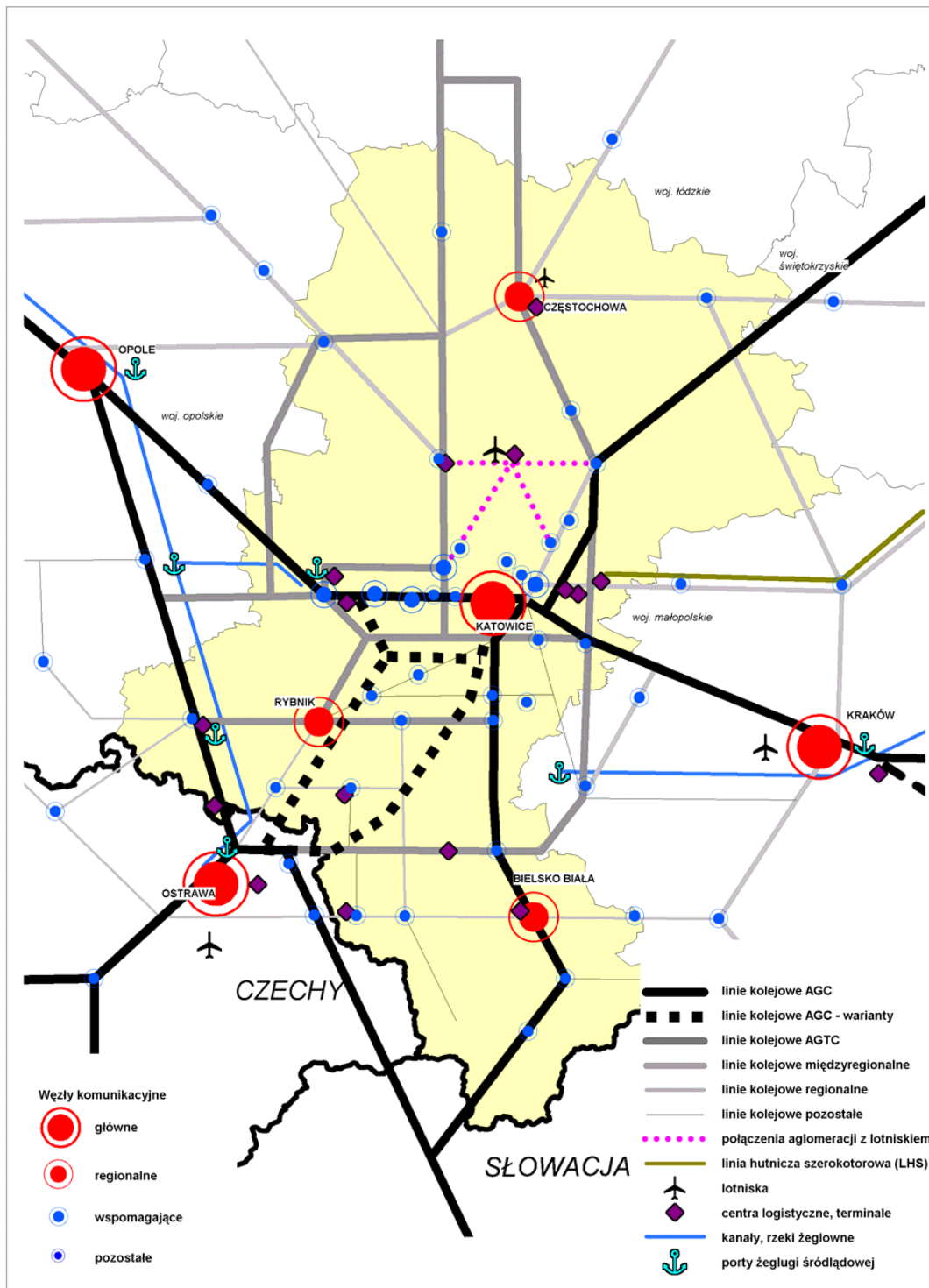
Główne węzły przesiadkowe w zakresie przewozów pasażerskich na terenie województwa śląskiego utworzone zostały na styku systemów transportowych: kolejowego, drogowego lub tramwajowego. Najczęściej w ramach węzła przesiadkowego realizowana jest wymiana podróży między transportem regionalnym lub ponadregionalnym, a transportem miejskim lub aglomeracyjnym.

Na terenie województwa śląskiego znajdują się także węzły przesiadkowe, w których odbywa się wymiana podróży korzystających z typowo miejskich środków transportu.

Wodzisław Śląski zaliczany jest do węzłów przesiadkowych kolejowych i autobusowych, obsługujących regionalny i ponadregionalny ruch pasażerski, mające przede wszystkim znaczenie w przewozach wojewódzkich.



Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja

5.3. Plan zagospodarowania gminy Godów

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Największe możliwości zabudowy domów jednorodzinnych z funkcją usługową istnieją w sołectwie Skrzyszów, gdzie stosunkowo niedawno zakończono budowę drogi prowadzącej do strefy ekonomicznej (ulica Jana Pawła II). Rozwój zabudowy jednorodzinnej w tym obszarze może wymusić konieczność rozszerzenia oferty komunikacyjnej na tym terenie. Na pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

5.4. Plan zagospodarowania gminy Gorzyce

Opracowany plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Tu również na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych z pewnymi ograniczeniami. W związku z powyższym nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie istotnym dla transportu zbiorowego przewiduje rozwój funkcji produkcyjnych i rozwój nowych obszarów działalności poprzez zagospodarowanie terenów w obszarze Kokoszyce – Olszyny – Czyżowice oraz terenów inwestycyjnych w bezpośrednim pobliżu autostrady A1.

5.5. Plan zagospodarowania gminy Lubomia

W związku z rozbudową przesiedlonej wsi Nieboczowy w rejonie Syryni wymuszone zostało opracowanie od podstaw nowej koncepcji komunikacji publicznej obejmującej ten obszar. Tereny do zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej obejmują dość duży obszar (ok. 5,4 ha) w tym rejonie. Po przesiedleniu mieszkańców nastąpiła zmiana natężenia przewozów pasażerskich w Syryni. Wystąpiła konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów. Na pozostałym obszarze gminy nie przewiduje się istotnych zmian w natężeniu ruchu pasażerów.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

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

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu można szacować, iż 70 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie gmin: Godów, Lubomia i Gorzyce to uczniowie i młodzież uczęszczający do szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych. Pozostałe 20 % pasażerów to osoby korzystające doraźnie z autobusu w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych oraz 10% to osoby dojeżdżające do miejsc pracy.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w gminach: Lubomia, Godów i Gorzyce będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów będzie obejmować miejscowości najliczniej zamieszkałe to jest: Gołkowice, Skrzyszów, Turza Śląska, Rogów, Czyżowice, Lubomia, Syrynia i Gorzyce. W miejscowościach tych liczba mieszkańców przekracza 2000 osób. Miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych). Do takich miejscowości należą: Gorzyczki Kolonia Fryderyk, Uchylsko, Podbucze, Odra, Buków i Nieboczowy. Część miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców np. Godów lub Bełznica zyskają rozbudowany system połączeń wynikający z sieci obejmującej sąsiednie bardziej zaludnione miejscowości. Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół w Wodzisławiu Śląskim, Jastrzębiu-Zdroju i Raciborzu w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na różne godziny zakończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczycie przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości. Częstotliwość kursów nie powinna przekraczać 30 – 60 minut w zależności od potrzeb przewozowych wynikających z gęstości zaludnienia. Dużą uwagę należy także zwrócić na potrzeby przewozowe uczniów szkół podstawowych. Realizacja dowozu dzieci szkół podstawowych do placówek oświatowych komunikacją publiczną w znacznym stopniu wpływa na poprawę efektywności linii oraz kursów mieszczących się w skrajnych godzinach szczytów przewozowych. Jednocześnie praktyka taka oswaja dzieci i młodzież z komunikacją autobusową. Zachętą może być tutaj stosowanie preferencyjnych cen biletów miesięcznych oraz ułatwienia związane z dystrybucją biletów (np. zorganizowanie sprzedaży biletów miesięcznych w szkołach i autobusach).

Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (basen w Gorzycach, ośrodek w Bukowie, ośrodki w Olzie) oraz dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla

starszych mieszkańców powiatu, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Wodzisławiu Śląskim, Jastrzębiu-Zdroju oraz Raciborzu, urzędy o szczeblu powiatowym lub gminnym placówki handlowe, czy targowisko. Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 90 – 120 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja większej ilości kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych, w szczególności o ograniczonej sprawności ruchowej. Powinno to dotyczyć linii, które swoim przebiegiem obejmują placówki służby zdrowia.

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców gmin: Lubomia, Godów i Gorzyce związane będzie głównie z koniecznością zapewnienia przejazdów pomiędzy miejscem zamieszkania, a placówkami oświatowymi. Potrzeby te dotyczyć będą najliczniejszej grupy pasażerów, to jest dzieci i młodzieży. Biorąc pod uwagę strukturę demograficzną ludności powiatu oraz ilość uczniów w placówkach oświatowych szacuje się, iż w komunikacji powiatowej z biletów miesięcznych szkolnych korzystać będzie około 1250-1350 osób, co da napełnienie na poziomie 50 000 – 54 000 pasażerów miesięcznie.

Kolejną liczną grupą będą mieszkańcy powiatu wodzisławskiego korzystający z komunikacji w doraźnych dojazdach do instytucji użyteczności publicznej (urzędy, szpitale, sklepy, targowiska itp.) oraz korzystający z komunikacji w innych celach. Grupa ta stanowić będzie około 23 000 – 26 000 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą są korzystający z komunikacji powiatowej podczas dojazdów z miejsca zamieszkania do miejsca zatrudnienia. Szacuje się, iż z biletów miesięcznych pracowniczych korzystać będzie bardzo mała grupa około 90 – 100 osób, co da napełnienie na poziomie około 3 600 do 4 600 pasażerów miesięcznie. Tak znaczące różnice w strukturze pasażerów są skutkiem niewłaściwego prowadzenia polityki transportowej po 1989 roku. Otóż w wyniku stałego spadku jakości usług oraz ograniczania zakresu komunikacji przez firmy transportowe, ludzie dojeżdżający do zakładów pracy zmuszeni byli do poszukiwania alternatywnych możliwości dojazdu. W większości dokonali oni „przesiadki” do środków transportu indywidualnego (co znajduje odzwierciedlenie w przedstawionej w niniejszym opracowaniu liczbie zarejestrowanych pojazdów). Odwrócenie tego trendu jest bardzo trudne. Niemniej jednak należy zachęcać tych potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu publicznego. Można to uczynić między innymi poprzez zapewnienie w miarę stałej siatki połączeń, zadowalającej częstotliwości kursowania autobusów oraz atrakcyjnych cen biletów.

Szacuje się, że w dniu powszednim komunikacja powiatowa będzie obsługiwać średnio 3 500 pasażerów. Kulminacja pasażerów przypadnie pomiędzy godzinami 6:45 – 8:45 oraz 13:00 – 17:00. Szczyty przewozowe charakteryzuje zróżnicowane nasilenie kulminacji przewozów. W szczycie porannym obserwowane będzie gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45 w stosunku do godz. 9:00 – 13:00 (wzrost może być aż 4-krotny), przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadnie około godziny 7:20 (dojazd do szkół na „pierwszą lekcję” oraz do zakładów pracy na godzinę 8:00), natomiast szczyt popołudniowy będzie charakteryzować się nieco łagodniejszym tempem wzrostu. Wypadnie on około godziny 14:45, co ma związek z faktem, iż pomiędzy godziną 14:30 a 15:30

największa grupa uczniów kończy zajęcia lekcyjne. Maksymalna liczba pasażerów podróżująca pomiędzy godzinami 14:15 – 17:00, będzie także około 4 krotnie większa od liczby pasażerów podróżujących pomiędzy godzinami 9:00-13:00 i średnio aż 10 krotnie wyższa od liczby pasażerów podróżujących po godzinie 17:00. W godzinach międzyszczytowych z usług przewozowych będzie szacunkowo korzystać około 60-80 pasażerów w ciągu godziny.

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

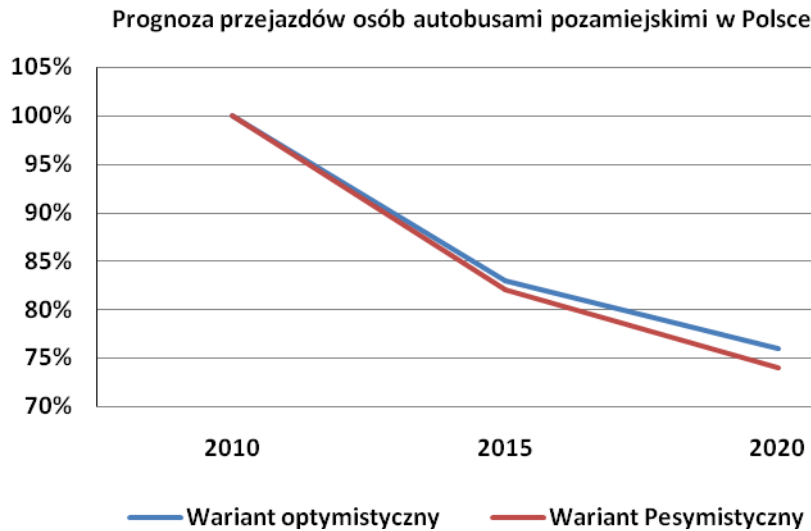
Należy zauważyć, iż ilość pasażerów będzie także różna w zależności od pory roku. Najbardziej efektywnymi miesiącami pod względem ilości przewożonych pasażerów są: marzec, kwiecień, wrzesień i październik. Frekwencja w autobusach jest ściśle związana z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych uczniów), okresem jesienno-zimowym (mieszkańcy w mniejszym stopniu korzystają z rowerów, motorowerów itp.) oraz małą ilością dni świątecznych w tych miesiącach. Szacuje się, iż w tym okresie napełnienie taboru może sięgać poziomu 75 000 osób. Najślabszym okresem dla komunikacji publicznej jest okres letni (czerwiec, lipiec, sierpień). Letnie wakacje szkolne oraz wiążący się z nimi okres wyjazdów urlopowych, a także alternatywa dla komunikacji autobusowej, jaką stanowią w tym okresie rowery i motorowery, powodują znaczny spadek zapotrzebowania na komunikację publiczną. Szacunkowo potrzeby przewozowe mogą kształtować się na poziomie około 20 000 – 21 000 pasażerów. W pozostałych miesiącach roku potrzeby przewozowe będą kształtować się na poziomie około 65 000 osób.

Na prognozę popytu wpływ mają następujące parametry bazowe:

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

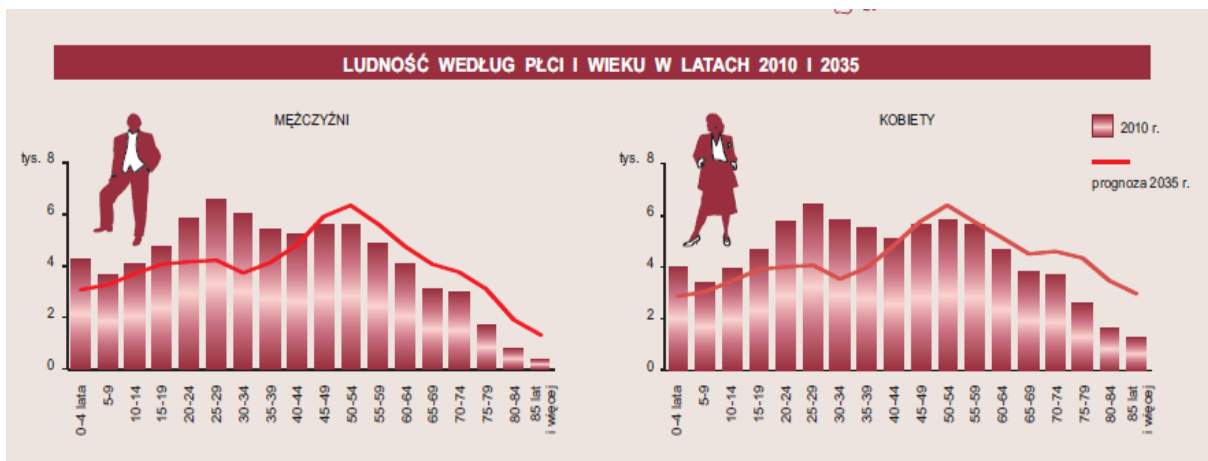
W 2012 roku prof. dr hab. Jan Burnewicz z Uniwersytetu Gdańskiego wykonał dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego ekspertyzę pod tytułem „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”. Ekspertyza ta została wykorzystana w opracowaniu pt. „Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030) opracowanej przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W opracowaniu przedstawiono prognozę przejazdów osób w autobusowej komunikacji pozamiejskiej przy uwzględnieniu dwóch wariantów – optymistycznego i pesymistycznego – wzrostu PKB.



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

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji powiatowej oszacowano na poziomie 730 tysięcy pasażerów rocznie. Założono, iż prognozowana wielkość popytu będzie w następnych latach miała tendencję spadkową związaną głównie z postępującym niżem demograficznym i wzrostem wskaźnika motoryzacji (średni wzrost liczby pojazdów rocznie wynosi około 5000 szt.). Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami wyniesie około 15 % w ciągu najbliższych 8-10 lat. Zmiana systemu oświaty odwróciła jednak przedstawione na wykresie tendencje i obecnie zainteresowanie komunikacją utrzymywało się na stałym poziomie. Stan ten został jednak zakłócony przez światową pandemię koronawirusa COVID-19. Wpływ tej sytuacji jest jednak trudny w ocenie, ponieważ stan pandemii jest nadal dość dynamiczny. Biorąc pod uwagę postępujące starzenie się społeczeństwa i związany z tym wzrost liczby zachorowań na schorzenia narządów ruchu, za parę lat osoby starsze oraz niepełnosprawne mogą stanowić większość pasażerów komunikacji zbiorowej. Jednakże wzrost ten nie jest w stanie pokryć ubytku wynikającego z malejącej liczby dzieci i młodzieży. Pomimo to w niedalekiej przyszłości należy podjąć działania zmierzające do zapewnienia seniorom usług przewozowych na jak najwyższym poziomie. Powyższe analizy opierają się na szacownych przez GUS danych dotyczących struktury wiekowej ludności w powiecie wodzisławskim, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:



Widać tutaj, że nastąpi zdecydowany wzrost liczby ludności w przedziale wiekowym plus 45 lat. Natomiast liczba ludności w wieku do 35 lat będzie gwałtownie maleć.

Na wielkość popytu na usługi komunikacji zbiorowej niewielkie znaczenie będzie miał natomiast poziom bezrobocia. Wynika to głównie z faktu, iż komunikacja oparta jest głównie na dowozie uczniów do placówek oświatowych. Biorąc pod uwagę dużą liczbę uczniów, zmiana liczby osób bezrobotnych korzystających z komunikacji publicznej nie wpłynie zdecydowanie na zmiany popytu.

Istotnym elementem wpływającym na zmiany popytu mają wskaźniki zmiany cen biletów jednorazowych i okresowych w stosunku do cen paliwa. Ważne jest, aby wartości wskaźników utrzymywane były we właściwych proporcjach zapewniających atrakcyjność komunikacji publicznej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Wielkość zarobków również będzie miała duży wpływ na mobilność mieszkańców powiatu. Dynamika wzrostu cen paliwa, a co zatem idzie wzrost cen biletów w komunikacji publicznej są dużo wyższe i nieproporcjonalne do dynamiki wzrostu wynagrodzeń, co także jest czynnikiem negatywnie wpływającym na popyt w przewozach pasażerskich.

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

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

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

Sugeruje się zastosowanie polityki aktywnej. Dobrze przygotowany i elastyczny rozkład jazdy, przejrzysta i prawidłowo skalkulowana taryfa, wybrany rzetelny operator będą świadczyć o wysokim poziomie przygotowania merytorycznego i praktycznego Powiatu Wodzisławskiego do pełnienia roli organizatora, co będzie się przekładać na efektywność komunikacji.

Spośród działań, które w największym stopniu wpłyną na wzrost popytu na usługi przewozowe organizowane przez Powiat Wodzisławski, wymienić należy:

- zmianę tras wybranych linii, zmniejszenie liczby wariantów tras i uproszczenie oferty przewozowej;
- zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt, zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji powiatowej;
- odejście od ustalania tras linii i rozkładów jazdy autonomicznie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej;
- synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne powiatu;
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez powiat;
- poprowadzenie tras linii komunikacyjnych przez obszary nie obsługiwane do tej pory przez komunikację zbiorową;
- poprowadzenie tras linii komunikacyjnych w pobliżu największych generatorów ruchu pasażerskiego (szkoły, obiekty użyteczności publicznej, placówki handlowe, targowiska i placówki kulturalno-oświatowe).

7. Sieć komunikacyjna powiatu wodzisławskiego

Uwzględniając wcześniej analizowane aspekty dotyczące komunikacji publicznej i indywidualnej w niniejszym opracowaniu zaktualizowano do obecnie występujących potrzeb przewozowych:

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

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

Planowane linie komunikacyjne można podzielić na:

- komunikację lokalną nie wykraczającą poza granice powiatu,
- komunikację ponadlokalną wykraczającą poza granice powiatu wodzisławskiego (Racibórz, Jastrzębie-Zdrój, gmina Krzyżanowice), ale obsługującą przystanki tak, jak komunikacja lokalna.

Należy podkreślić, iż świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji ponadlokalnej oparte jest na porozumieniach, o których mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z ościennymi powiatami:

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

Powiatowe przewozy użyteczności publicznej powinny być realizowane na następujących liniach komunikacyjnych:

- linia nr U2415/31 - Wodzisław Śląski – Lubomia przez Czyżowice
- linia nr U2415/32 - Wodzisław Śląski – Uchylsko przez Gorzyce
- linia nr U2415/33 - Wodzisław Śląski – Chałupki przez Olza
- linia nr U4215/34- Wodzisław Śląski– Bluszczów przez Gorzyce
- linia nr U2415/36 - Wodzisław Śląski– Jastrzębie Zdrój przez Godów
- linia nr U2415/37 - Wodzisław Śląski– Skrzyszów przez Krostoszowice
- linia nr U2415/38 - Wodzisław Śląski – Gołkowice przez Skrzyszów
- linia nr U2415/40 - Wodzisław Śląski– Racibórz przez Rogów
- linia nr U2415/41 - Wodzisław Śląski – Racibórz przez Syrynia
- linia nr U2415/42 - Wodzisław Śląski – Krzyżanowice przez Syrynia

7.1. Linia nr U2415/31 Wodzisław Śląski – Lubomia przez Czyżowice

<i>Oznaczenie linii: U/2415/31</i>
<i>Trasa linii: Wodzisław Śl. - Racibórz</i>
<i>Szacunkowa długość trasy: 24,0 km</i>
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC PKP
WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II
WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA GAŁCZYŃSKIEGO
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE
WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / MONIUSZKI
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA KRZYŻ
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / KARKOSZKA
CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA MARKET
CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA SZKOŁA
CZYŻOWICE, ROGOWSKA
ROGÓW, WODZISŁAWSKA
ROGÓW, WYZWOLENIA
ROGÓW, CZYŻOWICKA
ROGÓW, RACIBORSKA
ROGÓW, RACIBORSKA WYTRZĘSÓW
SYRYNIA, RACIBORSKA BUGLOWIEC
SYRYNIA, RACIBORSKA WIELIKĄT
GRABÓWKA, RACIBORSKA
LUBOMIA, ASNYKA
LUBOMIA, KORFANTEGO / GRANICZNA
LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ
LUBOMIA, MICKIEWICZA / UBOCZNA
LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI
LUBOMIA, MICKIEWICZA LAS

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Lubomia przez Czyżowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Czyżowice, Rogów, Syrynia oraz Lubomia. Linia ta stanowi także uzupełnienie oferty przewozowej proponowanej w liniach numer: U2415/34, U2415/36, U2415/40, U2415/41. Proponowany przebieg linii zapewnia dowóz dzieci i młodzieży do szkół, dojazd do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską, Matuszczyka i Pszowską. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadpodstawowych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ulicy 26 Marca, co jest istotne dla starszych

mieszkańców powiatu oraz dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. Następnie trasa wiedzie ulicą Czyżowicką przez dzielnicę Karkoszka oraz przez Czyżowice w kierunku Rogowa. W miejscowości Rogów linia obejmuje obsługę przystanku przy ulicy Wyzwolenia, a następnie prowadzi ulicami Raciborską w kierunku Syryni. W Syryni trasa wiedzie ulicą Raciborską w stronę Grabówki. W Lubomi trasa linii poprowadzona została ulicą Adama Asnyka na następnie przez centrum ulicą Adama Mickiewicza (zapewniając dojazd do urzędu gminy, szkoły i kościoła). Aby zapewnić bliski dostęp do usług komunikacji publicznej mieszkańcom ulicy Mickiewicza linia obsługuje także przystanki Lubomia Mickiewicza Trawniki oraz Lubomia Mickiewicza Las, który jest przystankiem końcowym linii.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Ze względu na przebieg trasy przewozy na tej linii mogą być wykonywane także według wariantów pomijających niektóre przystanki. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii jest całkowicie nowym wariantem w powiatowej komunikacji publicznej, należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.2. Linia nr U2415/32 Wodzisław Śląski – Uchylsko przez Gorzyce

<i>Oznaczenie linii: U/2415/32</i>
<i>Trasa linii: Wodzisław Śl. - Uchylsko</i>
<i>Szacunkowa długość trasy: 20,0 km</i>
Dworce i przystanki autobusowe
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, CMENTARZ KOMUNALNY</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / 27 MARCA</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / WODZISŁAWSKA</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, WODZISŁAWSKA / LIGONIA</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, WODZISŁAWSKA/ GRANICZNA</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, OLSZENICA</i>
<i>PODBUCZE, WIEJSKA SKLEP</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, KOŚCIUSZKI SZKOŁA</i>
<i>TURZA, KOŚCIUSZKI/ BOGUMIŃSKA</i>
<i>GORZYCE, I</i>
<i>GORZYCE, URZAD GMINY</i>
<i>GORZYCE KOPERNIKA BANK</i>
<i>GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK I</i>
<i>GORZYCZKI, KOPALNIANA</i>
<i>GORZYCZKI, RACIBORSKA SKLEP</i>
<i>GORZYCE, OGRODOWA</i>
<i>UCHYLSKO, WIEJSKA</i>

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Uchylsko przez Gorzyce ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Turza Śląska, Podbucze, Gorzyczki Kolonia Fryderyk, Gorzyce oraz Uchylsko przy jednoczesnym uzupełnieniu oferty przewozowej proponowanej w liniach komunikacyjnych numer: U2415/33, U2415/34 oraz U2415/40. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji, to jest zapewnienia dowozu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. Na obszarze miasta Wodzisławia Śląskiego trasa została poprowadzona przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Marusze. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega przez Turzę Śląską, Podbucze, Gorzyce, Gorzyczki Kolonię Fryderyk, Gorzyczki oraz Uchylsko. Linia kończy swój bieg w centrum miejscowości Uchylsko. W Turzy Śląskiej trasa linii przebiega ulicami: Wodzisławską oraz Kościuszki, obejmując swoim zasięgiem znaczną część zabudowań oddalonych od głównej trasy tj. DK 78. Linia poprowadzona została także do miejscowości Podbucze zachowując obsługę przystanku Podbucze Wiejska sklep. W Gorzycach trasa linii została skierowana wzdłuż drogi krajowej nr 78, a następnie ulicą Kopernika do miejscowości Gorzyczki Kolonia Fryderyk. Ze względu na liczbę mieszkańców (bardzo duża gęstość zaludnienia spowodowana zabudową wielorodzinną) oraz ich status społeczny powodujący zwiększone zainteresowanie ofertą komunikacji publicznej, obsługa tej

miejsowości stanowi ważny czynnik wpływający na wyniki ekonomiczne linii. Z Gorzyczek Kolonii Fryderyk linia prowadzona jest przez ulicę Kopalnianą do Gorzyczek oraz dalej ul. Raciborską w kierunku Gorzyc. W Gorzycach trasa przebiega ulicą Ogrodową do miejscowości Uchylsko. Wieś ta jest oddalona od głównych arterii komunikacyjnych na terenie gminy Gorzyce, jednakże biorąc pod uwagę interes społeczny nie można pozbawić jej mieszkańców dostępu do publicznego transportu zbiorowego.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane także wariantowo pomijając dojazd do miejscowości Podbucze. Warianty te mogą być stosowane w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii obejmuje obszary powiatu oraz przystanki komunikacyjne do tej pory nieobsługiwane przez komunikację publiczną należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.3. Linia nr U2415/33 Wodzisław Śląski – Chałupki przez Olza

Oznaczenie linii: U/2415/33
Trasa linii: Wodzisław Śl. - Chałupki
Szacunkowa długość trasy: 25,0 km
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CMENTARZ KOMUNALNY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE
WODZISŁAW ŚLĄSKI, TURZYCZKA SKRZYŻOWANIE
TURZA ŚLĄSKA
GORZYCE, I
GORZYCE, URZĄD GMINY
GORZYCE, SZKOŁA
GORZYCE, BOGUMIŃSKA BASEN
GORZYCE, DPS
OLZA
OLZA, SZKOŁA
OLZA, SZKOLNA OSP
OLZA, WIEJSKA
OLZA, DWORCOWA / BOGUMIŃSKA
OLZA, DWORCOWA DWORZEC KOLEJOWY
OLZA, DWORCOWA OSIEDLE
ODRA, GŁÓWNA / ROGOWSKA
ODRA, GŁÓWNA PĘTLA
ODRA, GŁÓWNA / ROGOWSKA
OLZA, DWORCOWA OSIEDLE
OLZA, DWORCOWA DWORZEC KOLEJOWY
OLZA, DWORCOWA / BOGUMIŃSKA
CHAŁUPKI, RACIBORSKA
CHAŁUPKI, RACIBORSKA RONDO
CHAŁUPKI, BOGUMISKA

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Chałupki ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Turza Śląska, Gorzyce, Olza oraz Odra. Linia ta ma także stanowić uzupełnienie oferty przewozowej dla mieszkańców Turzy Śląskiej oraz Gorzyc, która została zaproponowana w liniach numer: U2415/32, U2415/34, oraz U2415/40. Głównym zadaniem przewozów realizowanych na tej linii jest zapewnienie przewozu dzieci i młodzieży do szkół, zapewnienie dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych w Wodzisławiu Śląskim. W tym mieście trasa linii została poprowadzona z dworca autobusowego wprost przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 78 przez miejscowości: Turza Śląska, Gorzyce (obsługa przystanku Gorzyce Urząd Gminy) i Olza. W Olzie proponuje się objęcie komunikacją ulic: Szkolnej i Wiejskiej, co zapewni dostęp do komunikacji publicznej mieszkańcom

zamieszkującym z dala od głównego ciągu komunikacyjnego wyznaczonego drogą krajową nr 78. Następnie trasa linii prowadzi przez miejscowość Olza wzdłuż ulicy Dworcowej do miejscowości Odra. Po nawrocie na przystanku Odra Główna Pętla trasa linii prowadzi w kierunku miejscowości Chałupki, gdzie realizowana będzie obsługa przystanków przy ulicy Raciborskiej i Bogumińskiej. Końcowy odcinek linii znajduje się w całości na terenie powiatu raciborskiego (miejscowość Chałupki). Powodem prowadzenia przewozów do tej miejscowości są względy społeczno-oświatowe.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii obejmuje obszary powiatu oraz przystanki komunikacyjne do tej pory nieobsługiwane przez komunikację publiczną należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.4. Linia nr U2415/34 Wodzisław Śląski – Bluszczów przez Gorzyce

<i>Oznaczenie linii: U/2415/34</i>
<i>Trasa linii: Wodzisław Śl. - Bluszczów</i>
<i>Szacunkowa długość trasy: 20,0 km</i>
Dworce i przystanki autobusowe
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, CMENTARZ KOMUNALNY</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, TURZYCZKA SKRZYŻOWANIE</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA</i>
<i>GORZYCE, I</i>
<i>GORZYCE, URZĄD GMINY</i>
<i>GORZYCE KOPERNIKA BANK</i>
<i>GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK I</i>
<i>GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK II</i>
<i>GORZYCZKI, LEŚNA / KOLONIA FRYDERYK I</i>
<i>GORZYCE KOPERNIKA BANK</i>
<i>GORZYCE, RACIBORSKA SZKOŁA</i>
<i>GORZYCE, RACIBORSKA / POPRZECZNA</i>
<i>GORZYCE, OSINY</i>
<i>GORZYCE, RACIBORSKA DWORZEC KOLEJOWY</i>
<i>BEŁSZNICA, RACIBORSKA / POLNA</i>
<i>BEŁSZNICA, RACIBORSKA / WAŁOWA</i>
<i>BEŁSZNICA, RACIBORSKA / STAWOWA</i>
<i>ROGÓW, RACIBORSKA</i>
<i>ROGÓW, RACIBORSKA WYTRZĘSÓW</i>
<i>BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / RACIBORSKA</i>
<i>BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / ŚRODKOWA</i>

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Bluszczów przez Gorzyce ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Gorzyce, Belsznica, Rogów, Bluszczów. Linia ta stanowi także uzupełnienie oferty przewozowej proponowanej w liniach numer: U2415/31, U2415/33 oraz U2415/40. Proponowany przebieg linii zapewnia dowóz dzieci i młodzieży do szkół, dojazd do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. Na obszarze Wodzisławia Śląskiego trasa została poprowadzona bezpośrednio przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie gminy Gorzyce trasa linii przebiega wzdłuż drogi krajowej nr 78 przez Turzę Śląską oraz Gorzyce do skrzyżowania z ul. Raciborską (zachowano obsługę przystanku Gorzyce Urząd Gminy). Dodatkowo trasa obejmuje obsługę oddalonego od głównej trasy przysiółku Osiny, do tej pory nieobsługiwanego komunikacją autobusową. Następnie linia poprowadzona została ulicą Raciborską w kierunku Belsznicy. Kolejnymi obsługiwanymi miejscowościami są: Belsznica (ulica Raciborska), Rogów (ulica Raciborska) i Bluszczów (ulica Powstańców Śląskich i Środkowa). Końcowy przystanek w Bluszczowie usytuowany został na skrzyżowaniu ulicy Powstańców Śląskich z ulicą Środkową.

Głównym zadaniem w/w linii jest zapewnienie połączeń pomiędzy miejscowościami leżącymi na terenie gminy Gorzyce, a centrum Wodzisławia Śląskiego (dworzec autobusowy). Dodatkowo w przebiegu linii usytuowane zostały przystanki znajdujące w miejscowości Gorzyczki Kolonia Fryderyk. Odgałęzienie linii zapewnia obsługę przewozów dla uczniów szkół podstawowych w Gorzycach i Rogowie.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Ze względu na przebieg trasy przewozy na tej linii mogą być wykonywane także wariantowo. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii lub pomijającym miejscowość Gorzyczki. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii obejmuje obszary powiatu oraz przystanki komunikacyjne do tej pory nieobsługiwane przez komunikację publiczną należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.5. **Linia nr U2415/36 Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój przez Godów**

Oznaczenie linii: U/2415/36
Trasa linii: Wodzisław Śl. - Jastrzębie-Zdrój
Szacunkowa długość trasy: 36,5 km
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA SZPITAL
WODZISŁAW ŚLĄSKI, ARMII KRAJOWEJ
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC PKP
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / MONIUSZKI
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA KRZYŻ
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / KARKOSZKA
CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA MARKET
CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA SZKOŁA
CZYŻOWICE, GORZYCKA
GORZYCE, PIASKOWA
GORZYCE, PIASKOWA URZĄD GMINY
GORZYCZKI, RACIBORSKA SKLEP
GORZYCZKI, RACIBORSKA / WIEJSKA
ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH AUTOSTRADA
ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA
ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH REMIZA
ŁAZISKA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH PARK
GODÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
GODÓW, 1 MAJA RONDO
GODÓW, 1 MAJA URZĄD GMINY
GODÓW, 1 MAJA PRZYCHODNIA
GOŁKOWICE, 1 MAJA KOŚCIÓŁ
GOŁKOWICE, 1 MAJA G.S.
GOŁKOWICE, 1 MAJA SZKOŁA
GOŁKOWICE, PIOTROWICKA PIETRASZ
SKRBEŃSKO, PIOTROWICKA WACHTARCYK
SKRBEŃSKO, PIOTROWICKA
SKRBEŃSKO, POPRZECZNA GRANICA
GOŁKOWICE, GRANICZNA / POPRZECZNA
GOŁKOWICE, GRANICZNA ŻABKÓW
GOŁKOWICE, 1 MAJA ŻABKÓW KRZYŻ
JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, MOSZCZENICA PIASKI
JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, RANOSZKA - KOMUNY PARYSKIEJ
JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ARMII KRAJOWEJ - RANOSZKA
JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ARMII KRAJOWEJ WORD

<i>JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, DWORZEC ZDRÓJ</i>
<i>JASTRZĘBIE ZDRÓJ, AL. JANA PAWŁA II HALA SPORTOWA</i>
<i>JASTRZĘBIE ZDRÓJ, AL. JANA PAWŁA II SZPITAL WOJEWÓDZKI</i>
<i>JASTRZĘBIE ZDRÓJ, ALEJE PIŁSUDSKIEGO - OS. STASZICA</i>
<i>JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ALEJE PIŁSUDSKIEGO - OS. GWARKÓW</i>
<i>JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, ALEJE PIŁSUDSKIEGO - OS. PIONIERÓW</i>
<i>JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, DWORZEC AUTOBUSOWY ARKI BOŻKA</i>

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój zaspokaja podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców Czyżowic, Gorzyczek, Łazisk, Godowa, Skrbeńska i Gołkowic oraz uzupełnia ofertę komunikacji realizowanej w miejscowości Gorzyce. Przewozy na tej linii są nakierowane głównie na zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz marketów i placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona od ulicy Matuszczyka przez 26 Marca, Armii Krajowej oraz Rybnicką w kierunku dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Targowej. Przebieg taki zapewnia dojazd w pobliże szkół ponadpodstawowych, szpitala oraz centrum przesiadkowego zlokalizowanego przy dworcu kolejowym. W dalszej części trasa wiedzie ulicą Czyżowicką przez dzielnicę Karkoszka, następnie przez Czyżowice i Gorzyce, gdzie obejmuje swoim zasięgiem ul. Piaskową. Z Gorzyc trasa prowadzi przez Gorzyczki, Łaziska, Godów i Gołkowice, obejmując przejazd tylko główną drogą powiatową prowadzącą przez te miejscowości. Podkreślić należy, iż w ramach komunikacji realizowanej tą linią zapewniono dojazd do urzędów gminy w Gorzycach i Godowie. Zaproponowany przebieg linii uwzględnia także obsługę miejscowości Skrbeńsko. Wieś ta jest oddalona od głównych arterii komunikacyjnych na terenie gminy Godów, jednak ze względu na interes społeczny nie można rezygnować z jej obsługi. W celu ułatwienia mieszkańcom tej miejscowości dostępu do komunikacji publicznej trasa linii została poprowadzona ulicą Poprzeczną oraz Graniczną. Końcowy odcinek linii przebiega przez dzielnice Jastrzębia-Zdroju (Moszczenica i Zdrój), następnie ulicą Aleje Piłsudskiego do przystanku końcowego znajdującego się na dworcu autobusowym Arki Bożka przy ulicy Podhalańskiej. Zapewnienie połączeń z miastem na prawach powiatu Jastrzębiem-Zdrój ma bardzo duże znaczenie zwłaszcza dla mieszkańców gminy Godów, którzy z uwagi na niewielką odległość od tego miasta wiążą z nim dużą część swojej aktywności życiowej (edukacja, praca).

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można zastosować warianty, według których linia nie obsługuje Skrbeńska. Wariant ten może być stosowany w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana.

W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii obejmuje obszary oraz przystanki komunikacyjne do tej pory nieobsługiwane przez komunikację publiczną należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy

z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.6. Linia nr U2415/37 Wodzisław Śląski – Skrzyszów przez Krostoszowice

<i>Oznaczenie linii: U/2415/37</i>
<i>Trasa linii: Wodzisław Śl. - Skrzyszów</i>
<i>Szacunkowa długość trasy: 11,5 km</i>
Dworce i przystanki autobusowe
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, CMENTARZ KOMUNALNY</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / 27 MARCA</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA / WODZISŁAWSKA</i>
<i>TURZA ŚLĄSKA, MSZAŃSKA</i>
<i>WODZISŁAW ŚLĄSKI, TURSKA</i>
<i>KROSTOSZOWICE, WODZISŁAWSKA</i>
<i>KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA</i>
<i>SKRZYSZÓW 1 MAJA BOISKO</i>
<i>SKRZYSZÓW, 1 MAJA</i>
<i>SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / PRZEDSZKOLNA</i>
<i>SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / WYZWOLENIA</i>
<i>SKRZYSZÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / PARTYZANTÓW</i>
<i>SKRZYSZÓW, JANA PAWŁA II / STREFA</i>

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Skrzyszów zaspokaja podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców Turzy Śląskiej, Krostoszowic i Skrzyszowa. Uzupełnia także ofertę przewozową dla mieszkańców Krostoszowic i Skrzyszowa ujętą w linii numer U2415/38. Głównym zadaniem linii jest jak najlepsze zapewnienie dojazdu dzieciom i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych w Wodzisławiu Śląskim. Na terenie miasta Wodzisław Śląski trasa przebiega przez dzielnicę Marusze do Turzy Śląskiej. Na terenie Turzy Śląskiej trasa wiedzie ulicą Mszańską w stronę Mszany. Następnie trasa prowadzi ul. Wodzisławską do Krostoszowic. Z Krostoszowic trasa wiedzie przez centrum Skrzyszowa do ulicy Powstańców Śląskich (jedna z głównych i gęsto zamieszkałych ulic Skrzyszowa). Końcowy przystanek usytuowany został w strefie gospodarczej przy ulicy Jana Pawła II.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii obejmuje obszary powiatu oraz przystanki komunikacyjne do tej pory nieobsługiwane przez komunikację publiczną należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.7. Linia nr U2415/38 Wodzisław Śląski – Gołkowice przez Skrzyszów

Oznaczenie linii: U/2415/38
Trasa linii: Wodzisław Śl. - Gołkowice
Szacunkowa długość trasy: 23,0 km
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC PKP
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOPERNIKA SZACHTA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOPERNIKA SZKOŁA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, WILCHWY CYGANEK
WODZISŁAW ŚLĄSKI, WILCHWY SZKOŁA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, WILCHWY BLAZY
WODZISŁAW, ŚLĄSKI, WILCHWY OSIEDLE
MSZANA, SKRZYSZOWSKA TARTAK
SKRZYSZÓW, 1 MAJA LEŚNICZÓWKA
SKRZYSZÓW, 1 MAJA SZKOŁA
SKRZYSZÓW, 1 MAJA BOISKO
KROSTOSZOWICE, WĄWOZOWA
SKRZYSZÓW, 1 MAJA BOISKO
SKRZYSZÓW, 1 MAJA
SKRZYSZÓW, 1 MAJA / POLNA
SKRZYSZÓW, 1 MAJA KORTY
GODÓW, 1 MAJA RASZCZYKOWIEC
GODÓW, 1 MAJA / DWORCOWA
GODÓW, 1 MAJA RONDO
GODÓW, 1 MAJA URZĄD GMINY
GODÓW, 1 MAJA PRZYCHODNIA
GOŁKOWICE, 1 MAJA KOŚCIÓŁ
GOŁKOWICE, CELNA
GOŁKOWICE, 1 MAJA G.S.
GOŁKOWICE, 1 MAJA SZKOŁA
GOŁKOWICE, 1 MAJA PIETRASZ
GOŁKOWICE, 1 MAJA ŻABKÓW

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Gołkowice ma za zadanie zaspokajać podstawowe potrzeby przewozowe mieszkańców Skrzyszowa oraz uzupełniać ofertę komunikacyjną dla mieszkańców Krostoszowic, Godowa i Gołkowic proponowaną w liniach numer: U2415/36 oraz U2415/37. Główne zadanie to przede wszystkim zapewnienie dowozu dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz marketów i placówek handlowych w Wodzisławiu Śląskim. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona od ulicy Rybnickiej, gdzie zlokalizowane jest centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowym i prowadzi dalej w kierunku dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Targowej. Przebieg taki zapewnia dojazd w pobliże szkół ponadpodstawowych oraz zapewnia skomunikowane transportu publicznego na poziomie autobus-kolej. W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnicę Wodzisławia

Śląskiego – Wilchwy. Na terenie gminy Godów trasa linii przebiega przez Skrzyszów, Krostoszowice, Godów i Gołkowice. Podkreślić należy, iż zapewniono dojazd do urzędu gminy w Godowie. W Skrzyszowie wariant trasy prowadzi także do Krostoszowic. Z Krostoszowic trasa wiedzie przez centrum Skrzyszowa w kierunku Godowa. W miejscowości Gołkowice trasa obejmują obsługę ulicy Celnej lub wariantowo dojazd do Gołkowic Żabkowa.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy podano także wariant, według którego linia nie obsługuje Krostoszowic. Wariant ten może być stosowany w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, kiedy napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Ze względu na swój przebieg proponuje się realizację kursów także w dni wolne od pracy oraz weekendy. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii obejmuje obszary powiatu oraz przystanki komunikacyjne do tej pory nieobsługiwane przez komunikację publiczną należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.8. Linia nr U2415/40 Wodzisław Śląski – Racibórz przez Rogów

<i>Oznaczenie linii: U/2415/40</i>
<i>Trasa linii: Wodzisław Śl. - Racibórz</i>
<i>Szacunkowa długość trasy: 36,5 km</i>
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / MONIUSZKI
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA KRZYŻ
WODZISŁAW ŚLĄSKI, CZYŻOWICKA / KARKOSZKA
CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA MARKET
CZYŻOWICE, WODZISŁAWSKA SZKOŁA
CZYŻOWICE, ROGOWSKA
ROGÓW, WODZISŁAWSKA
ROGÓW, CZYŻOWICKA
ROGÓW, RACIBORSKA
ROGÓW, ROGOWIEC
BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / ŚRODKOWA
BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / RACIBORSKA
NIEBOCZOWY, WENDELBERGERA
NIEBOCZOWY, WIEJSKA
NIEBOCZOWY, DĄBROWY
SYRYNIA, BUKOWSKA BOISKO
SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / BUKOWSKA
SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA
SYRYNIA, KRZYŻOWA
GRABÓWKA, RACIBORSKA
LUBOMIA, NEPOMUCENA PARK
LUBOMIA, MICKIEWICZA / UBOCZNA
LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI
LUBOMIA, MICKIEWICZA LAS
LUBOMIA, MICKIEWICZA TRAWNIKI
LUBOMIA, MICKIEWICZA / UBOCZNA
LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ
LUBOMIA, KORFANTEGO / GRANICZNA
LUBOMIA, GRANICZNA / KORFANTEGO
LUBOMIA, GRANICZNA PAPROTNIK
RACIBÓRZ, BRZESKA OGRÓDKI
RACIBÓRZ, BRZESKA
RACIBÓRZ, BRZESKA / MYŚLIWCA
RACIBÓRZ BRZESKA / TOROWA
RACIBÓRZ, DĘBICZ
RACIBÓRZ, OBORA
RACIBÓRZ, RYBNICKA COBEX

<i>RACIBÓRZ, BOSACKA POLICJA</i>
<i>RACIBÓRZ, BOSACKA / MOST ZAMKOWY</i>
<i>RACIBÓRZ, DWORZEC AUTOBUSOWY</i>

Linia relacji: Wodzisław Śląski – Racibórz przez Rogów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców miejscowości: Czyżowice, Rogów, Błuszczów, Nieboczowy, Syrynia oraz Lubomia. Linia ta stanowi także uzupełnienie oferty przewozowej proponowanej w liniach numer: U2415/34, U2415/36, U2415/41. Proponowany przebieg linii zapewnia dowóz dzieci i młodzieży do szkół, dojazd do placówek służby zdrowia oraz placówek handlowych. Na terenie miasta Wodzisław Śląski trasa wiedzie ulicą Czyżowicką przez dzielnicę Karkoszka, następnie przez Czyżowice w kierunku Rogowa. W miejscowości Rogów linia prowadzi ulicami Wodzisławską, Czyżowicką, Raciborską oraz Rogowiec w kierunku Błuszczowa (ulica Powstańców Śląskich, Środkowa). Główny przystanek w Błuszczowie usytuowany został na skrzyżowaniu ulicy Powstańców Śląskich z ulicą Środkową. Z Błuszczowa trasa wiedzie do miejscowości Nieboczowy. W Syryni trasa wiedzie przez centrum ulicami: Bukowską, Powstańców Śląskich (zapewniając dojazd do szkoły i kościoła) oraz ulicą Krzyżową w stronę Grabówki. W Lubomi trasa linii poprowadzona została przez centrum ulicą Nepomucena do skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza (zapewniając dojazd do urzędu gminy, szkoły i kościoła). Aby zapewnić bliski dostęp do usług komunikacji publicznej mieszkańcom ulicy Mickiewicza linia obsługuje także przystanki Lubomia Mickiewicza Trawniki oraz Lubomia Mickiewicza Las. Następnie trasa wiedzie ponownie ulicą Mickiewicza, Wojciecha Korfańtego i Graniczną w stronę Raciborza (przystanek Lubomia Graniczna Paprotnik).

W Raciborzu trasa została poprowadzona przez dzielnice Brzezie oraz Dębicz, gdzie mieści się duże centrum handlowe. Linia kończy swój bieg w Raciborzu na dworcu autobusowym usytuowanym w centrum miasta przy skrzyżowaniu ulic Batorego i Pocztovej (zapewniając dojazd do szkół ponadpodstawowych).

Głównym zadaniem w/w linii jest zapewnienie połączeń pomiędzy miejscowościami leżącymi na terenie gminy Gorzyce oraz gminy Lubomia, a centrum Wodzisławia Śląskiego (dworzec autobusowy) oraz centrum Raciborza. Ze względu na swój przebieg linia zapewnia także bezpośrednie połączenia Wodzisławia Śląskiego z Raciborzem.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Ze względu na przebieg trasy przewozy na tej linii mogą być wykonywane także według wariantów pomijających niektóre przystanki. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii jest całkowicie nowym wariantem w powiatowej komunikacji publicznej, należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.9. Linia nr U2415/41 Wodzisław Śląski – Racibórz przez Syrynia

Oznaczenie linii: U/2415/41
Trasa linii: Wodzisław Śl. - Racibórz
Długość trasy: 29,0 km
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC PKP
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, OSIEDLE DĄBRÓWKI
WODZISŁAW ŚLĄSKI, JEDŁOWNIK OSIEDLE
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE KOŚCIÓŁ
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE LETA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE WYPANDÓW
WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA I
SYRYNIA, BUKOWSKA BOISKO
SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / BUKOWSKA
SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA
SYRYNIA, KRZYŻOWA
GRABÓWKA, RACIBORSKA
LUBOMIA, NEPOMUCENA PARK
LUBOMIA, MICKIEWICZA KOŚCIÓŁ
LUBOMIA, KORFANTEGO / GRANICZNA
LUBOMIA, GRANICZNA / KORFANTEGO
LUBOMIA, GRANICZNA PAPROTNIK
RACIBÓRZ, BRZESKA OGRÓDKI
RACIBÓRZ, BRZESKA
RACIBÓRZ, BRZESKA / MYŚLIWCA
RACIBÓRZ, BRZESKA / TOROWA
RACIBÓRZ, DĘBICZ
RACIBÓRZ, OBORA
RACIBÓRZ, RYBNICKA COBEX
RACIBÓRZ, BOSACKA POLICJA
RACIBÓRZ, BOSACKA / MOST ZAMKOWY
RACIBÓRZ, DWORZEC AUTOBUSOWY
RACIBÓRZ, KOŚCIUSZKI / STASZICA
RACIBÓRZ, KOSCIUSZKI / EICHENDORFFA
RACIBÓRZ, ŁĄKOWA ZUS
RACIBÓRZ, RAFAKO

Linia relacji: Wodzisław Śląski– Racibórz przez Syrynię, Lubomię ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Lubomia. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona od ulicy Rybnickiej,

gdzie zlokalizowane jest centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowym i prowadzi dalej w kierunku dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Targowej. Przebieg taki zapewnia dojazd w pobliże szkół ponadpodstawowych oraz zapewnia skomunikowane transportu publicznego na poziomie autobus-kolej. Następnie obsługując dworzec autobusowy trasa linii wiedzie przez dzielnice Jedłownik oraz Kokoszyce w kierunku gminy Lubomia. Trasa prowadzi przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Zawadę. Na terenie gminy Lubomia trasa linii przebiega przez miejscowości: Syrynia oraz Lubomia. W celu dotarcia do jak największej liczby potencjalnych pasażerów w Syryni trasa wiedzie przez centrum ulicami: Bukowską, Powstańców Śląskich (zapewniając dojazd do szkoły i kościoła) oraz ulicą Krzyżową w stronę Grabówki. W Lubomi trasa linii poprowadzona została przez centrum ulicą Nepomucena do skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza (zapewniając dojazd do urzędu gminy, szkoły i kościoła). Następnie trasa wiedzie ulicami: Wojciecha Korfańtego i Graniczną w stronę Raciborza (przystanek Lubomia Graniczna Paprotnik). W Raciborzu trasa została poprowadzona przez dzielnice Brzeziny oraz Dębicz, gdzie mieszczą się duże markety, następnie przez dworzec autobusowy usytuowany w centrum miasta (co zapewnia dojazd do szkół ponadpodstawowych położonych na obszarze miasta Racibórz) i kończy swój bieg na przystanku Racibórz RAFAKO, w rejonie którego ma swoją siedzibę jeden z największych raciborskich zakładów.

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

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych nappełnień. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii jest nowym rozwiązaniem sieci komunikacyjnej w powiatowej komunikacji publicznej, należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

7.10. Linia nr U2415/42 Wodzisław Śląski – Krzyżanowice przez Syrynia

Oznaczenie linii: U/2415/42
Trasa linii: Wodzisław Śl. - Krzyżanowice
Długość trasy: 29,5 km
Dworce i przystanki autobusowe
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY
WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC PKP
WODZISŁAW ŚLĄSKI, JANA PAWŁA II
WODZISŁAW ŚLĄSKI, 26 MARCA BIBLIOTEKA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, RADLIŃSKA GAŁCZYŃSKIEGO
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA OSIEDLE XXX-LECIA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, MATUSZCZYKA SKRZYŻOWANIE
WODZISŁAW ŚLĄSKI, PSZOWSKA URZĄD MIASTA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, OSIEDLE DĄBRÓWKI
WODZISŁAW ŚLĄSKI, JEDŁOWNIK OSIEDLE
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE KOŚCIÓŁ
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE LETA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, KOKOSZYCE WYPANDÓW
WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA
WODZISŁAW ŚLĄSKI, ZAWADA I
SYRYNIA, WODZISŁAWSKA
SYRYNIA, KRZYŻOWA PRZEDSZKOLE
SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH SZKOŁA
SYRYNIA, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH / BUKOWSKA
SYRYNIA, BUKOWSKA BOISKO
SYRYNIA, BUKOWSKA
SYRYNIA, RACIBORSKA BUGLOWIEC
NIEBOCZOWY, WENDELBERGERA
NIEBOCZOWY, WIEJSKA
SYRYNIA, RACIBORSKA BUGLOWIEC
BUKÓW, GŁÓWNA OŚRODEK WYPOCZYNKOWY
BUKÓW, GŁÓWNA / OWOCOWA
BUKÓW, KRZYŻANOWICKA
KRZYŻANOWICE, ŁAPACZ
KRZYŻANOWICE, WYZWOLENIA OŚRODEK ZDROWIA

Powyższa linia relacji: Wodzisław Śląski– Krzyżanowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Lubomia zamieszkałych w sołectwach: Syrynia, Nieboczowy i Buków. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Wodzisławiu Śląskim trasa linii została poprowadzona między innymi ulicami: Jana Pawła II, Radlińską, Matuszczyka i Pszowską. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół

ponadpodstawowych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ulicy 26 Marca, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnice: Jedłownik oraz Kokoszyce. W kierunku gminy Lubomia trasa prowadzi przez dzielnicę Wodzisławia Śląskiego – Zawadę.

Na terenie gminy Lubomia trasa linii przebiega przez miejscowości: Syrynia, Nieboczowy oraz Buków. W celu dotarcia do jak największej liczby potencjalnych pasażerów w Syryni trasa wiedzie przez centrum ulicami: Wodzisławską, Krzyżową, Powstańców Śląskich oraz Bukowską. Z Syryni trasa wiedzie do Nieboczów, a następnie wzdłuż DW 936 do miejscowości Buków, gdzie obejmuje przystanki Buków Główna Ośrodek Wypoczynkowy, Buków Główna/Owocowa oraz Buków Krzyżanowicka. Końcowy odcinek linii znajduje się już w całości na terenie powiatu raciborskiego (miejscowość Krzyżanowice). Powodem prowadzenia przewozów do tej miejscowości są względy społeczne. Linia ta zapewnia najkrótsze połączenie pomiędzy miejscowościami leżącymi na terenie gminy Lubomia oraz Krzyżanowicami położonymi na terenie powiatu raciborskiego (miejscowość stanowi siedzibę gminy Krzyżanowice), a centrum Wodzisławia Śląskiego (dworzec autobusowy).

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych nappełnień. Z uwagi na fakt, iż proponowany przebieg linii jest nowym rozwiązaniem sieci komunikacyjnej w powiatowej komunikacji publicznej, należy rozważyć pozyskanie dofinansowania do komunikacji na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych winno zmierzać do jak najkorzystniejszego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększając poziom zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjność względem przewozów indywidualnych, przy jak najbardziej racjonalnym poziomie wydatków dokonywanych z środków publicznych.

Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalanie rozkładu jazdy. Oczywiście istnieją takie kursy lub linie, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), jednak, z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji. Niestety finansowanie nierentownych połączeń należy do zadań organizatora przewozów i obciąża jego budżet.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnym wskazała, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. I tak finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Natomiast źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

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

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z fundacji oraz różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. Przykładem takiej dotacji

są różnego rodzaju programy lub fundusze operacyjne, które przewidują wsparcie w zakresie między innymi:

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób,
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniających się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- zakupu i modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych,
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszaniem ich jakości,
- pomocy na wznawianie przewozów nowoczesnymi środkami transportu szynowego na szlakach kolejowych, gdzie zlikwidowano przed laty przewozy pasażerskie,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,
- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed grożącymi niebezpieczeństwami.

W praktyce jednak, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych oraz panujący kryzys finansowy, należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji. Muszą one bowiem, w ramach swego dotychczasowego budżetu, zorganizować transport.

Wsparciem budżetów samorządów organizujących transport publiczny może być dofinansowanie do kursów i linii, które nie istniały przed wejściem w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wsparcie finansowe przy odbudowie sieci linii autobusowych, które z różnych przyczyn zostały we wcześniejszym okresie zlikwidowane przez przewoźników jest ważnym elementem wsparcia budżetów gmin i powiatów w zakresie finansowania takiego transportu, ale również w sposób znaczący wspomaga w likwidacji białych plam komunikacyjnych na obszarze całego kraju.

Powiat wodzisławski podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia. W niniejszym zaktualizowanym planie proponuje się, aby Starosta Wodzisławski organizował komunikację na 10 liniach. By linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar w/w gmin, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów, zostały one poprowadzone przez miejsca, gdzie komercyjnie nigdy nie funkcjonowała komunikacja publiczna. Jest to bardzo ważne gdyż, jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatkowego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu powiatu. Jako, że linie te obsługują znaczne obszary w/w gmin, wyręczając tym samym ich wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, do czego zobowiązuje ich między innymi ustawa o samorządzie gminnym, pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu powinny zostać zawarte porozumienia, na mocy których gminy te będą partycypować w kosztach organizacji przewozów powiatowych.

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

Podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia powinny koordynować między sobą czas rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadza możliwość dostosowania rozkładu jazdy do możliwości technicznych operatorów, z drugiej pozwala na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły w maksymalnym stopniu pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (niestabilny rynek cen paliw oraz rosnące wymagania w zakresie wynagrodzeń pracowników niezbędnych do realizacji zaplanowanych usług transportowych). Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucić na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich organizator winien na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy. Aby czynić to skutecznie należy sukcesywnie, w niewielkich maksymalnie kilkumiesięcznych odstępach czasowych, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe. Bardzo duże zagrożenie dla finansowania komunikacji z budżetu powiatu powstało wraz z pojawieniem się światowej pandemii koronawirusa COVID-19, która w sposób wyraźny i znaczący zachwiała całą gospodarką światową oraz odcisnęła znaczące piętno w branży transportowej.

Wykonywanie powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie wodzisławskim przez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów, dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 53 w związku z art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Ważnym elementem finansowania przewozów stanowiącym pomoc finansową w budowaniu transportu publicznego może okazać się wsparcie z funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Dofinansowywane z tego projektu będzie przeznaczone na przywracanie lokalnych połączeń autobusowych. Dofinansowanie dotyczy linii komunikacyjnych nie funkcjonujących przez co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego została zawarta po dniu jej wejścia w życie. Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest państwowym funduszem celowym.

Szacuje się, że w celu prawidłowego zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz w celu zapewnienia dojazdu do wszystkich najważniejszych generatorów ruchu na obszarze objętym planem, praca przewozowa powinna wynosić około 1000 000 wozokilometrów rocznie. Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową, przy takiej wysokości pracy przewozowej zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 50%. Oznacza to, że przewozy powiatowe nie będą rentowne. Sytuacja ta z punktu widzenia ekonomicznego nie jest korzystna dla organizatora. Nie można jednakże zapominać, że głównym zadaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest prawidłowe zaspokajanie

potrzeb ludności, a dopiero później ewentualne przynoszenie zysków. Wysokość rekompensaty przekazywanej operatorowi uzależniona będzie głównie od stosowanego cennika opłat za bilety. Stosując taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 4,00-5,00 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 170,00 zł, należy złożyć rekompensatę na poziomie około 50% wartości całkowitych kosztów realizacji założonej wielkości pracy przewozowej dla transportu publicznego w gminach: Godów, Gorzyce i Lubomia. Przy czym jako pracę przewozową należy rozumieć zaplanowaną do realizacji liczbę wozokilometrów na poszczególnych liniach.

Rekompensata powinna być finansowana zarówno przez Powiat Wodzisławski, jak również przez gminy, na obszarze których komunikacja powiatowa jest organizowana (Godów, Gorzyce, Lubomia). W tym celu organizator powinien zawrzeć porozumienia o udzielenie pomocy finansowej na organizację publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się, aby komunikacja powiatowa była rozliczana globalnie, a kwota rekompensaty została podzielona na poszczególne gminy proporcjonalnie do ilości wozokilometrów wykonanych przez operatora na obszarze danej gminy.

Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora. W przypadku korzystania operatora niebędącego podmiotem wewnętrznym należy zagwarantować właściwy poziom kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów poprzez możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego), wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS) oraz wskaźnik wzrostu płacy minimalnej. Można ustalić wagowy wpływ w/w wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzacje można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Z punktu widzenia organizatora wskazane byłoby przeprowadzanie waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów najbardziej rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że średnioroczny wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji może wynieść około 5 %. W przypadku korzystania z operatora będącego podmiotem wewnętrznym wysokość rekompensaty, zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, będzie uzależniona od wysokości kosztów generowanych w związku z realizacją usług publicznych. Z uwagi na fakt, że w przypadku pomiotu wewnętrznego Organizator ma realny wpływ na nadzór i kontrole nad finansami tego podmiotu, można w sposób bieżący, stały i skuteczny mieć nadzór nad wielkością wydatkowanej z budżetu rekompensaty.

W ramach budżetu przeznaczanego na realizację komunikacji powiatowej należy założyć także środki przeznaczone na obligatoryjną wypłatę rozsądnego zysku dla operatora. Kwota ta może być związana z wartością zaangażowanego przez operatora kapitału na realizację komunikacji powiatowej lub oparta o wielkość przychodów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów. Ważne, aby wielkość tego składnika rekompensaty była oparta o realne wskaźniki odzwierciedlające zaangażowanie operatora w realizację usługi publicznej.

9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Ogólnie transport dzielimy na: drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy. Wybierając środek transportu do obsługi komunikacji publicznej należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

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

Jednak, ze względu na uwarunkowania geograficzne oraz stan infrastruktury, przewozy pasażerów w transporcie publicznym organizowane przez Powiat Wodzisławski odbywać będą się w ramach autobusowego transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom-operatorom dotrzeć w praktycznie każde miejsce powiatu, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców. Obecnie, dla przedstawionej w rozdziale 7 siatki komunikacyjnej atrakcyjną alternatywą dla autobusowych przewozów powiatowych są przewozy kolejowe, jednakże tylko dla mieszkańców gminy Gorzyce (głównie sołectwa Belsznica i Olza oraz częściowo Czyżowice i Gorzyce).

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

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

Przy wyborze środków transportu głównym celem winno być ograniczenie powstawania w/w negatywnych zjawisk. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na normy zużycia paliwa, poziom emisji spalin (normy Euro) oraz poziom emitowanego hałasu.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego to również określenie preferencji w zakresie wyboru środków transportowych. Zakładając realizację komunikacji w planowanej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie gmin powiatu wodzisławskiego, stan sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji powiatowej, infrastrukturę transportową itp.

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

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

Szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach wymaga stosowania taboru o szerokim przedziale

pojemności. Jako obligatoryjne zakłada się wprowadzenie taboru klasy midi lub maxi o pojemności powyżej 40 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, ponadto proponuje się wprowadzenie taboru mini lub midi o pojemności około 30 miejsc siedzących do obsługi komunikacji w godzinach międzyszczytowych i wieczornych oraz w soboty, niedziele i święta. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia.

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 10 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to 20 autobusów (16 pojazdów taboru podstawowego oraz 4 pojazdy rezerwowe), w tym:

- min. 8 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących powyżej 40;
- min. 8 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących od 25 do 40.

Wszystkie w/w pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 110 ze zmianami) jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Należy jednak realizować także działania mające na celu wprowadzenia do realizacji usług przewozowych autobusów nisko wejściowych lub niskopodłogowych. Ważnym wymaganiem w stosunku do taboru powinno być ograniczenie w zakresie wieku taboru realizującego przewozy na rzecz Powiatu Wodzisławskiego, tzn. pojazdy nie mogą być starsze niż 15 lat.

Dodatkowo pojazdy powinny spełniać następujące kryteria:

- właściwa wentylacja i czystość, które mają wpływ na wygodę podróży, w perspektywie kolejnych lat należy rozważyć wprowadzenie wymogu posiadania klimatyzacji we wszystkich autobusach;
- stan techniczny pojazdów oraz łączność kierowcy z dyspozytornią, policją, i pogotowiem ratunkowym, co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Operator musi zapewnić łączność (telefon komórkowy, radiotelefon, radio CB) z każdym z autobusów realizujących komunikację;
- normy emisji spalin (tzw. euro), które mają wpływ na zużycie paliwa, a w konsekwencji na koszt realizowanego transportu. Normy te decydują również o poziomie wpływu środków transportu na środowisko. Tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum EURO 4.

Należy podkreślić, że w/w zaproponowany standard taboru, którymi ma być wykonywany transport publiczny na rzecz Powiatu Wodzisławskiego, to baza taborowa o wysokim standardzie. Pojazdy spełniające powyższe wymagania zapewnią sprawną realizację zakładanych potrzeb przewozowych przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego komfortu podróżowania. Ponadto zastrzone normy emisji spalin przyczynią się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

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

10. Zasady organizacji rynku przewozów

Ogólne zasady organizacji rynku przewozów określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z art. 19 wybór operatora świadczącego usługi przewozowe na obszarze właściwości danego organizatora może nastąpić w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, po spełnieniu wymogów określonych w art. 22 ustawy.

Samorząd powiatu może wybrać również alternatywną drogę poprzez powołanie własnej jednostki organizacyjnej zajmującej się transportem zbiorowym. W tym wypadku może skorzystać np. z środków programów operacyjnych lub innych funduszy na zakup autobusów spełniających zaostrzone kryteria ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia rynek przewozowy można ukształtować poprzez wykreowanie przez jednostkę samorządu własnej jednostki organizacyjnej lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, lub dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako forma rynku, która wyklucza występowanie na rynku zjawiska konkurencji, musi dawać gwarancję, że pojedyncza firma będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe na danym obszarze w sposób bardziej efektywny niż dwie lub więcej firm. Monopol może jednak prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa. Oczywiście nawet utworzenie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zaczną komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji powodują destabilizację systemu komunikacji powodując obniżenie efektywności. Wykonywanie przewozów tylko na liniach rentownych przyczynia się do zwiększenia kosztów realizacji zadań związanych z transportem publicznym ponoszonych przez samorządy, którym pozostawiając do obsługi linie nierentowne.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie powiatu wodzisławskiego będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi lub jeden podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze ustawy Prawo

zamówień publicznych, będący wykonawcą przewozów, a także realizujący na podstawie zawartej umowy część obowiązków organizatora, w szczególności w zakresie organizacji systemu informacji dla pasażerów. Takie rozwiązanie pozwoli jednostce samorządu na bezpośrednią kontrolę operatora.

Samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca wyłoniony w drodze przetargu uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od pasażerów na podstawie obowiązującej taryfy opłat uchwalonej przez samorząd powiatowy. Uzyskuje także dochody wynikające z refundacji stosowanych ulg ustawowych oraz dodatkowo rekompensatę, gdy przychody ze sprzedaży biletów nie są w stanie zapewnić pokrycia kosztów działalności. Sytuacja dotycząca wypłaty rekompensaty będzie miała miejsce wtedy, gdy ceny za usługi przewozowe będą ustalane na stosunkowo niskim poziomie, jako rezultat polityki społecznej i transportowej.

Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie realne lecz ze względu na koszty ekonomicznie nieuzasadnione. Zarząd Powiatu Wodzisławskiego powinien nadal kontynuować współpracę z sąsiednim samorządem tj. Powiatem Raciborskim. Należy pamiętać, że posiadanie przez samorząd samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego 100 % udziałów w spółce transportowej czyni tą spółkę podmiotem wewnętrznym (art. 2 lit. j Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego), który może realizować kompleksowo powiatowe przewozy użyteczności publicznej. Z podmiotem takim można zawrzeć umowę na świadczenie usług przewozowych w sposób bezpośredni (zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Podkreślić należy, iż ze względu na wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, każda umowa na świadczenie usług przewozowych powinna być zawarta na dłuższy okres czasu (co najmniej 3 lata). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje wyłonionemu w drodze przetargu operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (przygotowanie i wyposażenie autobusów, amortyzacja zakupionego taboru, przygotowanie zaplecza technicznego, pozyskanie odpowiednich pracowników).

11. Standardy usług przewozowych

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze powiatu wodzisławskiego.

Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

– **ochrony środowiska naturalnego** – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatacją przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin kategorii EURO 6. Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związków ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu wodzisławskiego można rozważyć pozyskanie środków zewnętrznych na zakup autobusów hybrydowych lub elektrycznych. W przypadku wprowadzania do ruchu autobusów używanych norma spalin uruchamianych pojazdów winna wynosić co najmniej EURO 5. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne.

– **dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego** – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury (dworce, kasy, przystanki, tabor itp.), oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu winien kłaść nacisk na to, by operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:

- zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by co

najmniej jedne drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,

- wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

Ponadto organizator transportu winien dążyć, by projektowane stanowiska odjazdowe i przyjazdowe na dworcach autobusowych oraz cała infrastruktura towarzysząca zostały przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.

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

12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego powiatu wodzisławskiego jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych czynności powinien być tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy. Winien on być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej. W tym celu proponuje się stworzenie odpowiedniego i dogodnie zlokalizowanego punktu informacyjnego – Punktu Obsługi Pasażera.



Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny

źródło: www.sklepcyfrowy.pl

Punkt Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie będzie można między innymi:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta Wodzisław Śląski, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Takim miejscem dla powiatu wodzisławskiego jest dworzec

autobusowy, który zlokalizowany jest w samym centrum Wodzisławia Śląskiego przy ulicy Targowej, przy galerii handlowej „Karuzela”. Za takim rozwiązaniem przemawia fakt, iż miasto Wodzisław Śląski jest dla powiatu wodzisławskiego głównym centrum przesiadkowym. Dodatkowo proponuje się utworzenie lokalnych punktów obsługi pasażerów na: dworcu kolejowym w Wodzisławiu Śląskim oraz gminach: Gorzyce, Lubomia i Godów. Punkty te powinny oferować sprzedaż biletów oraz poszerzony zakres informacji komunikacyjnej. Realizacja jest możliwa np. poprzez umowy agencyjne z placówkami handlowymi.



Punkt obsługi pasażerów

źródło: www.commons.wikimedia.org

Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. Obecnie koordynacja taka praktycznie nie istnieje, gdyż wszyscy organizatorzy publicznego transportu autobusowego działający na terenie powiatu, o których mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż organizatorzy ci obsługują różne części powiatu, co powoduje, że koordynacja taka była by bardzo trudna do realizacji. Skoordynowanie kursów lub rozkładów jazdy możliwe jest praktycznie wyłącznie na dworcu autobusowym w Wodzisławiu Śląskim, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w powiecie. Dodatkowo przez obszar powiatu prowadzone są przewozy kolejowe, a oddalenie dworca kolejowego od centrum miasta w praktyce uniemożliwia pasażerom komunikacji powiatowej sprawną zmianę środka transportu. Organizator komunikacji powiatowej powinien dążyć

do koordynacji powiatowych przewozów autobusowych z kolejowymi poprzez układ sieci komunikacyjnej zapewniający dojazd w pobliże stacji kolejowych oraz dostosowanie godzin przejazdu poszczególnych kursów autobusowych do skoordynowania z rozkładem jazdy przewozów kolejowych. Sytuacja ta może się znacznie poprawić w przypadku budowy przystanku kolejowego w pobliżu ulicy Targowej w Wodzisławiu Śląskim. Koordynowanie rozkładów jazdy przewozów miejskich z powiatowymi jest dość skomplikowane, ponieważ pasażerowie, którzy mają dostęp wyłącznie do komunikacji miejskiej lub wyłącznie do komunikacji powiatowej są zmuszeni w pierwszej kolejności do dotarcia na dworzec autobusowy i dokonania przesiadki na środki transportu obsługiwane przez pozostałych operatorów, gdyż bez tego nie wyjadą poza obszar wybranego organizatora. Ponadto ze względu na system dofinansowania ulg ustawowych w komunikacji powiatowej połączenie lub integracja komunikacji powiatowej i miejskiej jest obecnie niemożliwa.

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

Jak już wspomniano powyżej pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca skąd planuje i rozpoczyna podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który może funkcjonować jako słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż w powiecie wodzisławskim występuje kilku organizatorów transportu zbiorowego, władze powiatu powinny dążyć do wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla pasażerów. Rozkłady jazdy zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. nr 50, poz. 601 ze zmianami) oraz rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451). Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się dalsze utrzymanie i udoskonalanie informacji dotyczącej komunikacji publicznej organizowanej przez Powiat Wodzisławski wyświetlanych na stronie internetowej www.powiatwodzislawski.pl oraz na stronie operatora. Dodatkowo, należy rozważyć opracowanie:

- interaktywnego, internetowego rozkładu jazdy,
- internetowego rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe,
- internetowego organizera podróży, który poda pasażerowi potencjalną trasę do celu podróży, liczbę koniecznych przesiadek oraz szacowany czas trwania (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar powiatu wodzisławskiego, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).



System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe

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

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

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

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

System ten powinien głównie obejmować dworzec autobusowy (administrowany przez miasto Wodzisław Śląski), którego lokalizacja znajduje się przy galerii „Karuzela”. System ten winien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
- tablice informacyjne na stanowiskach odjazdów,
- monitory z informacją zbiorczą,
- komunikaty głosowe na stanowiskach przystankowych,
- zegary.

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

34	Organizator: Powiat Wodzisławski, www.powiatwodzislawski.pl , autobusy@powiatwodzislawski.pl								
	Przystanek: BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / ŚRODKOWA								
Kierunek: WODZISŁAW ŚLĄSKI									
Przystanki (min.): BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / ŚRODKOWA (0') > BLUSZCZÓW, POWSTAŃCÓW / RACIBORSKA (3') > ROGÓW, RACIBORSKA WYTRZĘSÓW (5') > ROGÓW, RACIBORSKA (7') > BEŁSZNICA, RACIBORSKA / WAŁOWA (10') > GORZYCE, RACIBORSKA DWORZEC KOLEJOWY (12') > GORZYCE, RACIBORSKA / POPRZECZNA (14') > GORZYCE, RACIBORSKA SZKOŁA (16') > GORZYCE, URZĄD GMINY (18') > GORZYCE, I (20') > TURZA ŚLĄSKA (23') > WODZISŁAW ŚLĄSKI, TURZYCZKA SKRZYŻOWANIE (25') > WODZISŁAW ŚLĄSKI, MARUSZE (27') > WODZISŁAW ŚLĄSKI, DWORZEC AUTOBUSOWY (30')									
Od poniedziałku do piątku - w dni nauki szkolnej oprócz świąt									
04:55	06:00p	07:00p	08:00p	09:00	10:10	11:10	12:30	15:25	18:10
19:40	21:10								
Od poniedziałku do piątku - w dni wolne od nauki szkolnej oprócz świąt									
04:55	06:00	07:00	08:00	09:00	10:10	11:10	12:30	15:25	18:10
20:10									
Soboty oprócz świąt									
08:00#	10:45#	14:35							
p - kurs skomunikowany w kierunku szkół ZSP, ZST, PCKZIU - przesiadka na dworcu autobusowym w Wodzisławiu Śl.									
# - kursuje także 24 i 31 grudnia									
Rozkład jazdy ważny od: 15.09.2020 do 14.02.2021									
									Operator:

Zaprezentowany wzór tabliczki przystankowej zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu, można rozważyć publikację taryfy opłat za bilety jednorazowe według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Wodzisław Śląski D.A., Gorzyce Urząd Gminy, Godów 1 Maja Urząd Gminy, Lubomia Mickiewicza Kościół itp.) należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Powiat Wodzisławski powinien być wyposażony w tablicę informacyjną zawierającą podstawowe informacje dotyczące sieci komunikacyjnej:

- dane organizatora i operatora,
- schemat sieci komunikacyjnej z podziałem na linie (wraz z opisem przebiegu linii),
- taryfę opłat za bilety jednorazowe i miesięczne (wraz z cenami biletów ulgowych),
- zestawienie stosowanych ulg ustawowych i handlowych,
- wyciąg z przepisów porządkowych w powiatowym regularnym przewozie osób (regulamin), które zostały określone w uchwale Rady Powiatu Wodzisławskiego nr XVII/196/2012 z 26 kwietnia 2012 r. (Dz. Urz. Województwa Śląskiego z 2012 r. poz. 2468).

Kształt, wielkość, wygląd graficzny oraz sposób zamontowania tablicy informacyjnej w autobusach może być różny w zależności od rodzaju taboru i powinien być uzgadniany z operatorem.

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia pasażerom wygodnych warunków przemieszczania się. Dotyczy to szczególnie osób nieposiadających własnych środków lokomocji – z powodów ekonomicznych, zdrowotnych, ze względu na młody wiek, lub z jakichkolwiek innych przyczyn. Dodatkowym zadaniem transportu jest zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, takim jak wzrost zanieczyszczenia powietrza, wzrost poziomu hałasu, nadmierne zatłoczenie dróg i wypełnianie wszystkich wolnych przestrzeni w centrum miast przez parkujące pojazdy. Nowoczesny, ekologiczny, efektywny i relatywnie tani transport publiczny nie oznacza usług przewozowych na niskim poziomie jakościowym. Wymaga on od organizatora oferowania prostej sieci połączeń (bez nadmiernej ilości dublujących się linii) i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom każdej z grup pasażerskich. Utrzymanie równowagi pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym jest konieczne dla zachowania odpowiednich warunków życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg. Dbając o rozwój transportu publicznego należy skupić się nad likwidacją wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców małych miejscowości oraz realizacją sprawnego dojazdu do szkół.

Kolejny aspekt, na który należy zwrócić uwagę, wiąże się z analizą zmian społeczno-demograficznych w Polsce. Otóż wszystkie wskaźniki pokazują, że stajemy się z roku na rok społeczeństwem coraz starszym. Biorąc to pod uwagę, bardzo ważnym aspektem rozwoju komunikacji publicznej jest stała troska o pasażerów starszych, niepełnosprawnych oraz wszystkich, którzy mają trudności w przemieszczaniu się, co będzie sprzyjać ich wychodzeniu ze społecznego wyizolowania.

Nie mniej ważnym aspektem jest również zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków oczekiwania na przystankach oraz wymiana taboru komunikacji na pojazdy dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wyrównanie poziomu peronów przystankowych z wysokością stopni wejściowych w pojazdach oraz ograniczenie innych uciążliwości na trasach dojazdów do przystanków od miejsc zamieszkania oraz od przystanków do podstawowych celów podróży (szpital, apteki, przychodnie, urzędy, kościoły, cmentarz).

Uwzględniając powyższe zasady, stwierdzono, że podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w powiecie wodzisławskim to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku powiatu;
5. stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników;



Elektroniczny bilet autobusowy

źródło: www.mmbialystok.pl



Elektroniczny bilet autobusowy dla mieszkańców powiatu wodzisławskiego

6. poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
7. tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
8. poprawa integralności systemu transportu;
9. poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
10. łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu;
11. budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
12. wspieranie rozwoju zintegrowanego węzła przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim, w celu stworzenia miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej i regionalnej na miejską;
13. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
14. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;
15. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych z wyświetlaniem rozkładu jazdy na dworcu autobusowym, zastosowanie powinien znaleźć elektroniczny system

nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych).

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu wodzisławskiego, będące przedmiotem opracowania niniejszego „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” pozwoliły w konsekwencji na określenie podstaw, które pozwolą na prowadzenie, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie Powiat Wodzisławski. Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” powinien podlegać aktualizacji w przypadku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie powiatowej, publicznej komunikacji pasażerskiej.

14. Podsumowanie

Podstawowe zadania i cele związane z transportem zbiorowym zostały już omówione we wcześniejszych rozdziałach poświęconych strategii i kierunkom rozwoju transportu.

Najważniejszym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest konieczność podnoszenia standardów komunikacji poprzez optymalizację rozkładów jazdy, dostosowywanie ich do zmieniających się potrzeb pasażerów oraz wymianę pojazdów, na takie które zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa i komfortu podróży, a także ochrony środowiska. Ponadto jednym z kierunków działania winno być opracowanie wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich przewoźników, a także konieczność poprawy oznakowania istniejących przystanków (uzupełnienie brakujących znaków drogowych). Z kolei najpilniejszym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków lub budowa zatok autobusowych w szczególności w tych miejscach, które obecnie są niebezpieczne dla pasażerów, a osobom z ograniczeniami ruchowymi wręcz uniemożliwiają korzystanie z komunikacji.

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

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

W przewozach powiatowych należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Poprawiłaby ona sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

Dla uatrakcyjnienia podróży komunikacją publiczną, należy wdrożyć system elektronicznego nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych. Dobrym rozwiązaniem wpływającym na komfort podróży jest stosowanie w autobusach monitorów oraz komunikatów głosowych, które znacznie ułatwiają podróżowanie osobom głuchoniemym i niewidomym. Takie rozwiązanie pozwala zarówno na komercyjne umieszczanie reklam, ale przede wszystkim ułatwia wszystkim pasażerom orientację w terenie oraz wskazuje następny cel podróży.

Powiat Wodzisławski jako organizator transportu powinien rozważyć zakup autobusów przyjaznych dla środowiska lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy realizował takim taborem. Takie rozwiązanie zapewnia korzyści nie tylko pasażerom i środowisku naturalnemu, ale wpływa również na aspekt finansowy realizowanej komunikacji, gdyż przedkłada się na mniejsze zużycie paliwa. Ma to niebagatelne znaczenie, biorąc pod uwagę stale rosnące ceny paliw. Można tutaj również rozważyć opłacalność stosowania autobusów z napędem elektrycznym, które stają się coraz popularniejsze na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie całości taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Bardzo ważnym elementem działań w zakresie transportu zbiorowego w powiecie było odtworzenie infrastruktury dworca autobusowego (węzła przesiadkowego) w Wodzisławiu Śląskim. Obecnie obiekt ten jest zlokalizowany przy Galerii Karuzela w pobliżu ul. Targowej. Otwarcie dworca, a wraz z nim poczekani dla klientów, kas biletowych oraz szaleatów znacznie poprawiło odprawę podróżnych, którzy w poprzednich latach spotykali się z bardzo złymi warunkami odprawy. Jedynym problemem mocno komplikującym życie przewoźnikom jest brak placu manewrowego oraz parkingu dla autobusów w pobliżu stanowisk odjazdowych oraz pomieszczeń socjalnych dla kierowców znajdujących się w samej galerii. Jak na razie nie zanoszą się na szybką zmianę tego stanu rzeczy. Władze powiatu, jak i miasta powinny wspólnie prowadzić dalsze działania, by w Wodzisławiu Śląskim integrować komunikację w uruchomionym centrum przesiadkowym (autobus – pociąg) przy ulicy Dworcowej. Bardzo ważnym elementem działań samorządów powinna być budowa przystanku kolejowego w Wodzisławiu Śląskim w pobliżu ul. Targowej tak, aby w tym miejscu także powstał kolejny punkt przesiadkowy (autobus – pociąg). Być może wraz z realizacją tego projektu uda wygospodarować się teren na parking dla autobusów, co uzupełni brakujący element funkcjonalnego dworca autobusowego. W przypadku braku centrum przesiadkowego powiat wodzisławski stałby się mało istotnym ośrodkiem ponadlokalnym, co nie sprzyjałoby jego rozwojowi, a wręcz mogłoby się przyczynić do znacznej utraty jego znaczenia na tle sąsiednich miejscowości.

Przed Powiatem Wodzisławskim jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety lata zaniedbań w komunikacji publicznej przez poprzednich przewoźników, szczególnie tych wywodzących się z grupy państwowych PKS doprowadziły do degradacji transportu publicznego. Obecnie, by osiągnąć jego zadowalający poziom, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. W niektórych miejscach trzeba będzie czasami budować strukturę transportową od podstaw. Niestety działania takie wiążą się z koniecznością dokonywania bardzo dużych wydatków z środków publicznych. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakładając na jednostki samorządu tyle nowych zadań jednocześnie jasno określiła, z czego należy je finansować. Mają to być przede wszystkim środki własne danej jednostki. Pomocą w budowaniu transportu publicznego może okazać się wsparcie z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Dofinansowywane z tego projektu będzie przeznaczone na przywracanie lokalnych połączeń autobusowych. Dofinansowanie ma dotyczyć linii komunikacyjnych nie funkcjonujących przez co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego została zawarta po dniu jej wejścia w życie. Fundusz rozwoju przewozów

autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest państwowym funduszem celowym. Jego dysponentem jest minister do spraw transportu.

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

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

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

Bazując na ujętych w części tekstowej niniejszego planu propozycjach ukształtowania sieci komunikacyjnej, poniżej przedstawiono zaktualizowany schemat sieci komunikacyjnej na obszarze gmin: Godów, Gorzyce, Lubomia, na której będą prowadzone powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wodzisławski.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że obecnie, z powodów określonych głównie w punkcie 12 niniejszego planu, na obszarze działania organizatora nie występują zintegrowane węzły przesiadkowe.

