



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 12 września 2023 r.

Poz. 6821

UCHWAŁA NR LXIV/658/23 RADY MIEJSKIEJ WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO

z dnia 30 sierpnia 2023 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wodzisławia Śląskiego na lata 2023-2033”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 40 z późn. zm.) w związku z art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1461)

Rada Miejska Wodzisławia Śląskiego uchwala, co następuje:

§ 1.1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wodzisławia Śląskiego na lata 2023-2033”, którego treść stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

2. Plan jest aktem prawa miejscowego i obowiązuje w granicach administracyjnych Miasta.

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

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

Przewodniczący Rady Miejskiej Wodzisławia
Śląskiego

Dezyderiusz Szwagrzak

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA
MIASTA WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO
NA LATA 2023 - 2033**



**Miasto
Wodzisław Śląski**

Wodzisław Śląski 2023

Opracowanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Miasta w Wodzisławiu Śląskim, w oparciu o umowę nr GK-III.7242.66.2022.

Autor: dr Grzegorz Krawczyk

Przy współpracy z zespołem Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta w Wodzisławiu Śląskim

SPIS TREŚCI

1. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Wodzisławia Śląskiego.....	5
1.1. Cele planu.....	5
1.2. Wizja planu.....	5
1.3. Okres planowania	6
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Wodzisławia Śląskiego	7
2.1. Charakterystyka obszaru objętego planem	7
2.2. Dokumenty strategiczne	7
2.3. Główne źródła ruchu	12
2.4. Czynniki demograficzne.....	16
2.5. Czynniki społeczno-gospodarcze	18
2.6. Sieć drogowa na obszarze Planu	20
3. Charakterystyka sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	21
3.1. Charakterystyka istniejącej sieci	21
3.2. Charakterystyka planowanej sieci	24
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	25
5. Finansowanie usług przewozowych	26
6. Organizacja rynku przewozów	27
6.1. Zasady funkcjonowania rynku przewozów	27
6.2. Kontraktowanie usług na rynku publicznego transportu zbiorowego	28
6.3. Integracja usług transportu zbiorowego	29
7. Pożądany standard usług przewozowych	31
8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	32
9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	33

1. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Wodzisławia Śląskiego

1.1. Cele planu

Głównym celem niniejszego dokumentu jest zaplanowanie realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Wodzisławia Śląskiego do roku 2033, jako kluczowego narzędzia równoważenia mobilności miejskiej. Dokument uwzględnia aktualne uwarunkowania społeczno-gospodarcze, a także wyzwania jakie stoją przed jednostkami samorządu terytorialnego i szanse rozwojowe wynikające z nowego budżetu Unii Europejskiej oraz uruchomionych krajowych programów finansowania inwestycji w zakresie transportu.

W konsekwencji, za kluczowym elementem uznaje się zapewnienie racjonalnego ekonomicznie i dostosowanego do potrzeb mieszkańców systemu publicznego transportu zbiorowego. Cele szczegółowe planu transportowego obejmują:

- identyfikację potrzeb przewozowych mieszkańców,
- określenie zasad finansowania usług przewozowych,
- ustalenie zasad funkcjonowania rynku organizacji przewozów,
- określenie organizacji systemu informacji pasażerskiej.

1.2. Wizja planu

System transportowy Wodzisławia Śląskiego powinien być oparty przede wszystkim na zasadzie równoważenia mobilności. W wymiarze ekonomicznym oznacza to prymat efektywności z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych nad efektywnością opartą na rachunku kosztów własnych. W wymiarze organizacyjnym, transport zrównoważony oznacza mobilność, której podstawą jest dostępny i zintegrowany transport zbiorowy. Takie podejście jest zgodne z wizją polityki transportowej Unii Europejskiej.

Specyfika przestrzenna Wodzisławia Śląskiego i jego położenie sugeruje dominujący udział transportu indywidualnego w obsłudze potrzeb przewozowych mieszkańców. Kluczowa zatem jest integracja tych dwóch sposobów przemieszczania się oraz rozwój systemu transportu publicznego dopasowanego do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Relatywnie mały system

jest bardziej podatny na działania optymalizacyjne i rozwój ewolucyjny. Podstawowym zadaniem organizatora jest dobre skomunikowanie wewnętrzne obszaru, natomiast należy mieć na uwadze dążenie do integracji z pozostałymi miastami w najbliższym otoczeniu.

Publiczny transport zbiorowy Wodzisławia Śląskiego powinien cechować się następującymi atrybutami:

- dostępnością – środki transportu oraz infrastruktura punktowa powinny być dostosowane do potrzeb pasażerów, zwłaszcza osób o ograniczonej mobilności (w tym niepełnosprawnych i osób starszych),
- integracją – należy dążyć do zapewnienia kompleksowej obsługi potrzeb przewozowych mieszkańców w układzie wewnętrznym i zewnętrznym,
- nowoczesnością – która kreuje atrakcyjny wizerunek transportu publicznego oraz pozwala na osiągnięcie wyższej efektywności ekologicznej oraz finansowej.

1.3. Okres planowania

Miasto Wodzisław Śląski jest organizatorem publicznego transportu autobusowego. W związku ze specyfiką kontraktowania tego rodzaju usług przyjęto 10-cio letni okres planowania, który powinien być wystarczający dla realizacji nakreślonej wizji rozwoju systemu transportu zbiorowego. Horyzont czasowy planu pokrywa się również z perspektywą wydatkowania środków z budżetu Unii Europejskiej. W konsekwencji przyjęto zakres czasowy niniejszego planu do roku 2033.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Wodzisławia Śląskiego

2.1. Charakterystyka obszaru objętego planem

Miasto Wodzisław Śląski położone jest w województwie śląskim, w subregionie zachodnim, w powiecie wodzisławskim. Miasto stanowi ośrodek administracyjny powiatu wodzisławskiego. Obszar jest mocno uprzemysłowiony z nastawieniem na sektor produkcyjny, wpisując się tym samym w szerszy obraz regionu. W odpowiedzi na zainteresowanie inwestorów utworzono w 2016r. Strefę Inwestycyjną Olszyny funkcjonującą w ramach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Miasto zgodnie z zapisami uchwały nr XVII/156/96 Rady Miejskiej w Wodzisławiu Śląskim z 28 czerwca 1996, zmienionej uchwałą nr XXXII/292/21 Rady Miejskiej w Wodzisławiu Śląskim z dnia 31.03.2021r. jest podzielone na 9 dzielnic:

- Jedłownik Szyb,
- Jedłownik-Turzyczka-Karkoszka,
- Kokoszyce,
- Nowe Miasto,
- Trzy Wzgórza,
- Radlin II,
- Stare Miasto,
- Wilchwy,
- Zawada.

Wodzisław Śląski graniczy administracyjnie z gminami miejskimi: Pszowem i Radlinem oraz gminami wiejskimi: Godowem, Gorzycami, Lubomią, Markłowicami i Mszaną.

2.2. Dokumenty strategiczne

W celu zapewnienia spójności i komplementarności celów polityki rozwoju regionalnego, głównie w aspekcie rozwoju transportu zbiorowego, należy zapewnić zgodność niniejszego opracowania z planami transportowymi wyższego szczebla oraz z dokumentami rozwojowymi o charakterze regionalnym oraz lokalnym.

Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wyższych szczebli**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Warszawa 2020)¹**

Krajowy plan transportowy jest dokumentem najwyższego szczebla w zakresie planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego i koncentruje się na transporcie kolejowym, organizowanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Miasto Wodzisław Śląski zostało przewidziane do codziennej obsługi przez pociągi wojewódzkie.

W kierunkach rozwoju sieci, dokument wskazuje nowe inwestycje realizowane w ramach tzw. komponentu kolejowego wynikającego z budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Z punktu widzenia rozwoju Wodzisławia Śląskiego i jego najbliższego otoczenia, kluczową inwestycją jest planowana budowa linii kolejowej na odcinku Katowice – granica państwa – Ostrawa. Realizacja nowego połączenia zwiększy dostępność transportową obszaru, poprawiając jego skomunikowanie z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią oraz Łodzią, Warszawą i CPK.

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (projekt – Katowice, 2022)²

W momencie opracowania niniejszego dokumentu, trwają prace nad nowym planem transportowym na poziomie województwa śląskiego, który aktualnie skierowany do konsultacji społecznych. Integralną częścią Planu jest studium analityczno-prognostyczne przygotowane m.in. w oparciu o przeprowadzone badania zachowań transportowych. Zgodnie z wskazanymi dokumentami miasto Wodzisław Śląski zostało zaliczone do grupy głównych węzłów przesiadkowych na sieci wojewódzkich połączeń kolejowych.

W ramach inwestycji i działań rekomendowanych do rekomunikacyjalizacji przez samorząd województwa śląskiego, wskazano uruchomienie połączenia Wodzisław Śląski – Wilchwy – Jastrzębie-Zdrój oraz budowę przystanku kolejowego Wodzisław Śląski – Centrum wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz. U. 22.12.2020 poz. 2328.

² Uchwała nr 1264/350/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 20 lipca 2020 r. w sprawie przyjęcia i skierowania projektu dokumentu pn. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do konsultacji społecznych oraz podanie do publicznej wiadomości informacji o prowadzonych konsultacjach.

Do słabości aktualnego systemu transportu kolejowego zaliczono występowanie wąskich gardeł oraz braku infrastruktury dwutorowej na fragmentach linii Rybnik-Wodzisław. Wskazano także na brak wizji rozwoju kolejowych linii regionalnych i aglomeracyjnych przez podmioty samorządowe subregionu zachodniego, czego konsekwencją jest brak systemu kolei aglomeracyjnej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wodzisławskiego (aktualizacja, 2020)

Dokument dotyczy obszaru powiatu wodzisławskiego (gmin: Godów, Gorzyce, Lubomia), dla którego organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Starosta Wodzisławski. System ten obejmuje transport autobusowy, a jego operatorem jest spółka PKS Racibórz. Obsługiwane linie komunikacyjne podzielono na:

- linie lokalne, realizowane na terenie powiatu,
- linie ponadlokalne wykraczające poza granice powiatu, zapewniające skomunikowanie z: Raciborzem, Jastrzębiem-Zdrój oraz gminą Krzyżanowice.

W dokumencie podkreślono, że miasto Wodzisław Śląski stanowi główne centrum przesiadkowe i generator ruchu na terenie powiatu wodzisławskiego. Za jeden z głównych kierunków rozwoju systemu transportu powiatu wodzisławskiego uznano wspieranie rozwoju zintegrowanego węzła przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim, w celu umożliwienia integracji różnych przewoźników autobusowych oraz kolei.

Dokumenty strategiczne

Strategia Rozwoju Euroregionu Silesia 2021-2027

Współpraca transgraniczna stanowi ważny element rozwoju gospodarczego, w tym także uwarunkowań kreowania systemu transportu. Obszar Euroregionu Silesia obejmuje czeskie i polskie jednostki samorządu położone w obszarze transgranicznym, w tym także miasto Wodzisław Śląski. Dokument kładzie przede wszystkim nacisk na integrację uczestników tej inicjatywy, ponieważ stanowi ona olbrzymi potencjał rozwojowy. W zapisach dokumentów znalazły się rekomendacje związane m.in. z kształtowaniem systemu transportu zbiorowego. W ramach dziedziny tematycznej – infrastruktura transportu, zidentyfikowano następujące propozycje projektów:

- rozwój transgranicznego transportu publicznego, w tym analiza potrzeb transportowych, rozwój transgranicznych połączeń kolejowych i budowa połączeń szybkiej kolei wraz z infrastrukturą towarzyszącą,

- promocja i rozpowszechnianie informacji dot. transgranicznego transportu publicznego,
- integracja systemu transportu publicznego, z wykorzystaniem dobrych praktyk w ramach Euroregionu,
- rozbudowa infrastruktury transportu publicznego.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” (Katowice, 2020)

Dokument stanowi podstawę kreowania rozwoju gospodarczego województwa śląskiego. W części diagnostycznej Strategii, na podstawie Wskaźnika Rozwoju Terytorialnego (WRT) określono pozycję powiatu wodzisławskiego jako średnią. Wskaźnik ten jest syntetycznym miernikiem rozwoju regionu w zakresie czterech obszarów priorytetowych: nowoczesna gospodarka, szanse rozwojowe mieszkańców, przestrzeń, relacje z otoczeniem. Wśród ważnych problemów rozwojowych wskazano na złą jakość powietrza w Wodzisławiu Śląskim, przede wszystkim ze względu na przekroczenie dopuszczalnych norm emisji pyłu zawieszonego (za część emisji odpowiadają źródła transportowe). Z uwagi na wyzwania związane z kontynuacją procesów restrukturyzacyjnych w sektorze wydobywczym zidentyfikowano obszary, obciążone negatywnymi skutkami transformacji energetycznej. Miasto Wodzisław Śląski zakwalifikowano jako gminę w transformacji górniczej z występującym problemem społeczno-przestrzennym.

Strategia określa także wyzwania związane m. in. z równoważeniem procesów rozwoju regionu, które obejmują: redukcję emisji pyłowych i gazowych zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem pochodzącym z przemysłu i komunikacji. Inwestycje podejmowane w sektorze transportu publicznego wpisują się do Strategii w zakresie celu strategicznego: Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni, Cel operacyjny: C.3. Atrakcyjne warunki zamieszkania, kompleksowa rewitalizacja, zapobieganie i dostosowanie do zmian klimatu. Dokument wskazuje na konieczność podejmowania działań obejmujących wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu.

Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego (Rybnik, 2016)

Dokument prezentuje terytorialne i zintegrowane podejście do planowania rozwoju. Miasto Wodzisław Śląski zaliczane jest do obszaru Aglomeracji Rybnickiej. Wsparcie rozwoju tego obszaru powinno koncentrować się m.in. na:

- wzmacnianiu funkcji wielkomiejskich,
- poprawie jakości infrastruktury technicznej,
- poprawie jakości i efektywności transportu publicznego,
- odpowiednim skomunikowaniu terenów inwestycyjnych,
- zmniejszeniu energochłonności obiektów publicznych.

Realizacja zamierzeń inwestycyjnych w sposób bezpośredni i pośredni będzie oddziaływać na system transportu, szczególnie jego obciążenie i podział zadań przewozowych. Misja przedstawiona w strategii zakłada niwelowanie oddziaływania zdefiniowanych obszarów problemowych oraz pogłębienie integracji i współpracy samorządów subregionu. W ramach tak zdefiniowanej misji wyznaczono dwa cele strategiczne, z czego problematykę transportową zawarto w CS2. Zdrowe środowisko życia w Subregionie Zachodnim dzięki zmniejszonej antropopresji. W ramach CS2. Zidentyfikowano działanie 2.1.1 Równoważenie mobilności miejskiej oraz cel szczegółowy C.2.1.1.1. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. W zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego zidentyfikowano następujące typy projektów:

- budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, budowa systemów miejskich wypożyczalni rowerów wraz z zakupem rowerów).
- wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS),
- zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego.

Strategia Rozwoju Miasta Wodzisław Śląski do 2030 roku³

W dokumencie zidentyfikowano kluczowe problemy i wyzwania przed jakimi stoi Miasto Wodzisław Śląski. Z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego należy wskazać na:

- niekorzystne zmiany demograficzne,
- intensyfikację procesów transformacji energetycznej wynikających z uwarunkowań Wspólnotowych,

³ Uchwała Nr XLI/404/22 Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego z dnia 26.01.2022 w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Miasta Wodzisław Śląski do 2030 roku”.

- zmiany stylu życia mieszkańców,
- tworzenie nowych, globalnych korzyści transportowych.

W odpowiedzi na zidentyfikowane wyzwania opracowano cztery cele strategiczne mające na celu realizację celu głównego określającego Wodzisław Śląski jako węzeł rozwoju transgranicznego opierający się na innowacjach społecznych i gospodarczych. Problematyka transportu publicznego znalazła swoje odzwierciedlenie w dwóch celach operacyjnych:

- C.2.3. Miasto gwarantujące dostępność wysokiej jakości usług publicznych,
- C.4.1. Rozwój społeczno-ekonomiczny miasta oparty na zasadach rozwoju zrównoważonego.

Ważnym elementem strategicznego rozwoju szeroko rozumianej mobilności, uwzględniającej także system transportu publicznego, stanowią tzw. Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plans). Opracowanie te, nie stanowią aktu prawa miejscowego, nie podlegają także uwarunkowaniom zasad prowadzenia polityki rozwoju. Natomiast ich cechą wyróżniającą jest kompleksowe i „oddolne” planowanie wszelkich form przemieszczania mieszkańców i ładunków, tak aby odbywało się to w sposób możliwie najbardziej zasobo-oszczędny. W procesie przygotowania SUMP szczególny nacisk kładziony jest na szerokie konsultacje i partycypację społeczną. Aktualnie, na etapie przygotowania znajduje się SUMP dla Subregionu Zachodniego, który powstanie jako element konsensusu interesariuszy, w tym rad gmin z tego obszaru. Ze względu na kompleksowy charakter SUMP, zaleca się dokonanie ewaluacji niniejszego Planu, w momencie opublikowania SUMP Subregionu Zachodniego.

2.3. Główne źródła ruchu

Wykaz głównych źródeł ruchu został opracowany na podstawie informacji przekazanych przez urząd miasta oraz materiałów zamieszczonych w witrynach internetowych. Do głównych źródeł generujących potrzeby przewozowe zakwalifikowano: placówki edukacyjne (począwszy od poziomu szkoły podstawowej), instytucje publiczne, punkty handlowe oraz zakłady pracy. Wykaz sporządzono w układzie funkcjonalnym i ma on charakter otwartego katalogu.

Placówki opiekuńczo-wychowawcze i edukacyjne:

- Żłobek Miejski nr 1, Osiedle XXX-lecia 61,

- Żłobek Niepubliczny Bursztynek, ul. św. Jana 9,
- Żłobek Niepubliczny „Mali Einstein”, ul. Leszka 10,
- Klub Malucha, ul. Partyzantów 2,
- Akademia Dziecka Eurek, ul. Zgoda 9,
- Publiczne Przedszkole nr 1, ul. P. Pośpiecha 7,
- Publiczne Przedszkole nr 2, ul. F. Chopina 13,
- Publiczne Przedszkole nr 3, B. Prusa 11,
- Publiczne Przedszkole nr 4, ul. Górnicza 7,
- Publiczne Przedszkole nr 5, ul. 26 Marca 66,
- Publiczne Przedszkole nr 6, ul. Wyszyńskiego 30,
- Publiczne Przedszkole nr 8, ul. Jastrzębska 136,
- Publiczne Przedszkole nr 9, ul. św. Wawrzyńca 11,
- Publiczne Przedszkole nr 11, ul. B. Chrobrego 308,
- Publiczne Przedszkole nr 12, ul. M. Skłodowskiej-Curie 3,
- Publiczne Przedszkole nr 13, ul. Młodzieżowa 47,
- Publiczne Przedszkole nr 14, ul. Konwaliowa 4,
- Publiczne Przedszkole nr 15, ul. Przemysława 20,
- Publiczne Przedszkole nr 16, ul. Przemysława 10,
- Publiczne Przedszkole nr 18, os. XXX-lecia 61,
- Publiczne Przedszkole nr 19, os. XXX-lecia 30,
- Niepubliczny Punkt Przedszkolny Bursztynek, ul. Piłsudskiego 3,
- Przedszkole Terapeutyczne Okno na Świat, ul. Przemysława 13,
- Zespół Szkół nr 1, ul. św. Wawrzyńca 11,
- Szkoła Podstawowa nr 1, ul. Wałowa 5,
- Szkoła Podstawowa nr 28, ul. Mieszka 10,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1, ul. Konwaliowa 4,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 2, ul. Jastrzębska 136,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3, ul. M. Skłodowskiej-Curie 3,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 4, ul. Górnicza 7,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 5, ul. Chrobrego 308,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 6, ul. Młodzieżowa 37,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 7, ul. 26 Marca 66,

- Szkoła Podstawowa nr 2, ul. Ks. A. Roboty 7,
- Szkoła Podstawowa nr 3, ul. 26 Marca 9,
- Szkoła Podstawowa nr 10, Os. XXX-lecia 63,
- I Liceum Ogólnokształcące, ul. Szkolna 1,
- Zespół Szkół Ponadpodstawowych, ul. Wyszyńskiego 39,
- Zespół Szkół Ekonomicznych, ul. Szkolna 1,
- Zespół Szkół Technicznych, ul. Pszowska 92,
- Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego, ul. Gałczyńskiego 1,
- Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczo-Rewalidacyjnych, ul. M. Kopernika 71.

Szkoły wyższe:

- Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi, Filia w Wodzisławiu Śląskim, os. 1 Maja 23b,
- Filia Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie, os. 1 Maja 23b.

Instytucje publiczne:

- Urząd Miasta, ul. Bogumińska 4,
- Starostwo Powiatowe, ul. Bogumińska 2,
- Powiatowy Urząd Pracy, ul. Michalskiego 12,
- Urząd Skarbowy, ul. Głowackiego 4,
- Sąd Rejonowy, ul. Sądowa 3,
- Urząd Pocztowy, ul. Ks. Płk. W. Kubsza 4,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, ul. I. Daszyńskiego 3,
- Wodzisławskie Centrum Kultury, ul. Ks. Płk. W. Kubsza 17,
- MOSiR „Centrum”, ul. Bogumińska 8.

Placówki medyczne:

- Powiatowy Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej, ul. 26 Marca 51,
- Wojewódzki Szpital Chorób Płuc, ul. Bracka 13,
- Wodzisławskie Centrum Medyczne, ul. 26 Marca 53a,
- Zespół Poradni Specjalistycznych, ul. 26 Marca 164,

- Novum-Med., ul. Gałczyńskiego 2,
- Centrum Medyczne „MEDHOUSE”,
- Q-Medicus, ul. Czyżowicka 3.

Zakłady pracy:

- Powiatowy Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej, ul. 26 Marca 51,
- Śląska Fabryka Okien „KNS”, ul. Młodzieżowa 67B,
- Komenda Powiatowa Policji, ul. Kokoszycka 180b,
- PWiK Sp. z o.o., ul. Marklowicka 15,
- Pol-Eko-Aparatura, ul. Kokoszycka 172C,
- AZIS Mining Service, os. 1 Maja 16k,
- PSS Społem, ul. ul. Ks. Płk. Wilhelma Kubsza 10,
- System, ul Marklowicka 7,
- ITUM, ul. Marklowicka 21,
- pozostałe zakłady pracy zlokalizowane w obrębie ul. Marklowickiej i ulic sąsiadujących,
- zakłady pracy zlokalizowane na terenie zlikwidowanej KWK „1 Maja” w dzielnicy Wilchy,
- Oddział InPost Katowice 2, ul. Olszyny 18,
- Eko-Okna, ul. Olszyny (inwestycja w trakcie realizacji).

Placówki handlowe:

- Galeria Karuzela, ul. Targowa 19,
- Galeria Cyganek, ul. Jastrzębska 76,
- kompleks sklepów przy ul Armii Krajowej.

Miejsca sportu i rekreacji:

- Rodzinny Park Rozrywki „Trzy Wzgórza”, ul F. Matuszczyka,
- Kryta Pływalnia MANTA, os. 1 Maja 16,
- Ośrodek Rekreacyjny Balaton, ul. Bracka,
- Stadion Miejski, ul Bogumińska 8,
- Lodowisko Miejskie, ul. Tysiąclecia 25,
- Gosław Sport Center, ul. Cisowa 6,

- Powiatowy Młodzieżowy Ośrodek Sportu, ul. Pszowska 92A,
- Park Zamkowy, ul. K. Plk. W. Kubsza 6.

2.4. Czynniki demograficzne

Sytuacja demograficzna regionu oraz prognozowane zmiany jej struktury, będą ważnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie wielkości popytu na usługi transportu zbiorowego. W ramach analizy demograficznej Wodzisławia Śląskiego uwzględniono:

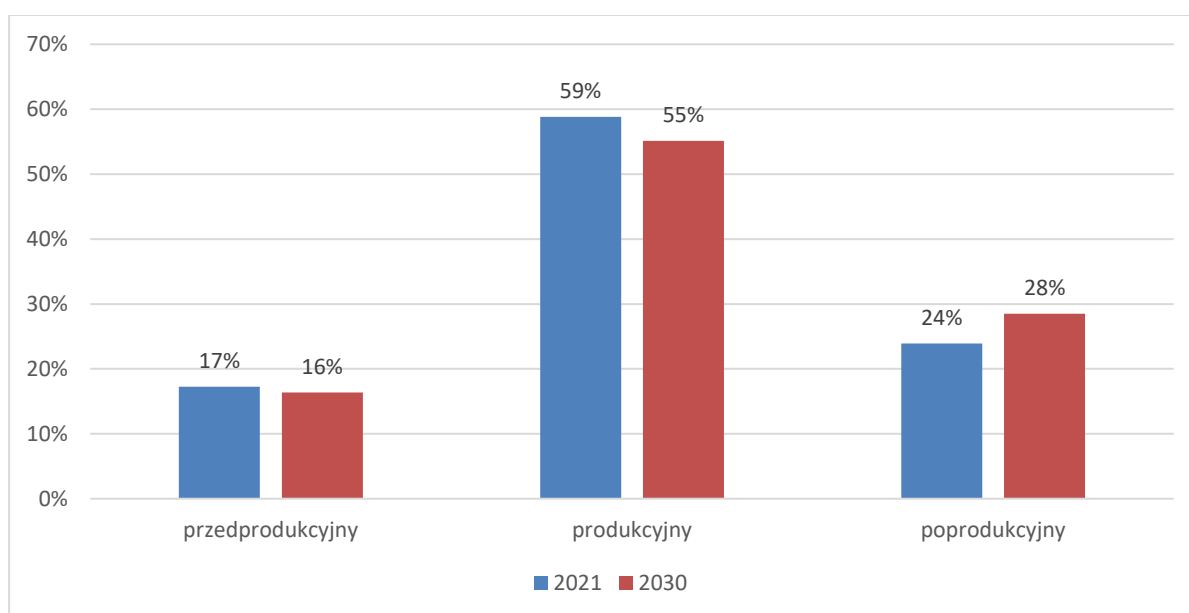
- zmiany liczby i struktury wiekowej ludności w latach 2016-2021,
- prognozę demograficzną dla powiatu wodzisławskiego do 2030 roku.

Istotnym czynnikiem kształtującym popyt na usługi transportu zbiorowego jest liczba oraz struktura wiekowa mieszkańców danego obszaru. Zmiany struktury w latach 2016 – 2021 zaprezentowano w tabeli 1. W analizowanym okresie liczba mieszkańców zmniejszyła się o ok. 6,18%, co wskazuje na zmniejszenie tzw. popytu potencjalnego, który mógłby zostać zgłoszony na danym obszarze. Bardziej bezpośredni wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego będą wywierały zmiany w strukturze ludności. W grupie osób w wieku przedprodukcyjnym, a więc głównie uczniów, odnotowano spadek liczby ludności o ok. 4,28%. Uczniowie stanowią bardzo ważną grupę pasażerów, która często wykorzystuje publiczny transport zbiorowy do realizacji swoich potrzeb transportowych. Systematycznie spada także grupa osób w wieku produkcyjnym (o. 9,70%), która stanowi szczególnie ważną grupę pasażerów. Są to osoby, które realizują codzienne przemieszczenia w relacji dom-praca-dom, najczęściej o stałych porach i pomiędzy zidentyfikowanymi generatorami ruchu. Ta grupa pasażerów wnosi pełną odpłatność za bilety, stanowi zatem szczególne istotną grupę klientów publicznego transportu zbiorowego. Powyższe zmiany wpisują się w postępujący i powszechny w wymiarze krajowym i europejskim, proces starzenia się społeczeństwa. Grupa mieszkańców Wodzisławia Śląskiego w wieku poprodukcyjnym w latach 2016-2021 zwiększyła się o 2,15%. Dane te są jednak zaburzone w wyniku pandemii, której skutki szczególnie tragicznie odczuły osoby w podeszłym wieku (w latach 2016-2019 wzrost osób w wieku poprodukcyjnym wyniósł 4,53%). Niekorzystne zmiany demograficzne mają charakter utrwalaony i postępujący. Prognoza GUS (rys. 1) wskazuje, że do 2030 roku w porównaniu do 2021 wystąpi dalszy spadek liczby osób w wieku produkcyjnym o ok. 4% i wzrost liczby osób starszych również o ok. 4%.

Tabela 1. Zmiany struktury demograficznej mieszkańców Wodzisławia Śląskiego w latach 2016 – 2021

Kategoria	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba ludności ogółem	48 573	48 345	48 143	47 813	46 065	45 571
- w tym w wieku przedprodukcyjnym	8 206	8 194	8 178	8 143	7 898	7 855
- w tym w wieku produkcyjnym	26 692	29 323	28 977	28 511	27 256	26 812
- w tym w wieku poprodukcyjnym	10 675	10 828	10 988	11 159	10 911	10 904

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

**Rys. 1. Prognoza zmian struktury ludności Wodzisławia Śląskiego do 2030 roku**

Źródło: Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2017r.

Starzenie się społeczeństwa stanowi duże wyzwanie dla systemu transportu publicznego. Postulaty transportowe tej grupy pasażerów odbiegają od modelu, do którego przez dekady przystosowywano ofertę transportu zbiorowego. Wzrost liczby pasażerów w starszym wieku będzie skutkował m.in.:

- przesunięciem popytu na okresy międzyszczytowe,
- rozproszeniem celów podróży, dotychczasowe zakłady pracy zostaną zastąpione innymi generatorami ruchu takimi jak: placówki medyczne, miejsca kultu religijnego, sklepy, inne osiedla mieszkaniowe (cele towarzyskie i rodzinne),
- koniecznością dostosowania taboru i infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej sprawności.

2.5. Czynniki społeczno-gospodarcze

Sytuacja społeczno – gospodarcza regionu będzie miała wyraźny wpływ na kształtowanie się zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Aktywność zawodowa oraz rozmieszczenie przedsiębiorstw, będą ważnym czynnikiem w kształtowaniu popytu na usługi transportowe na obszarze Wodzisławia Śląskiego. Powiat wodzisławski cechuje się relatywnie niską stopą bezrobocia na poziomie 5,9%, przy czym należy założyć, że wartość dla samego Wodzisławia Śląskiego będzie niższa od średniej dla powiatu.

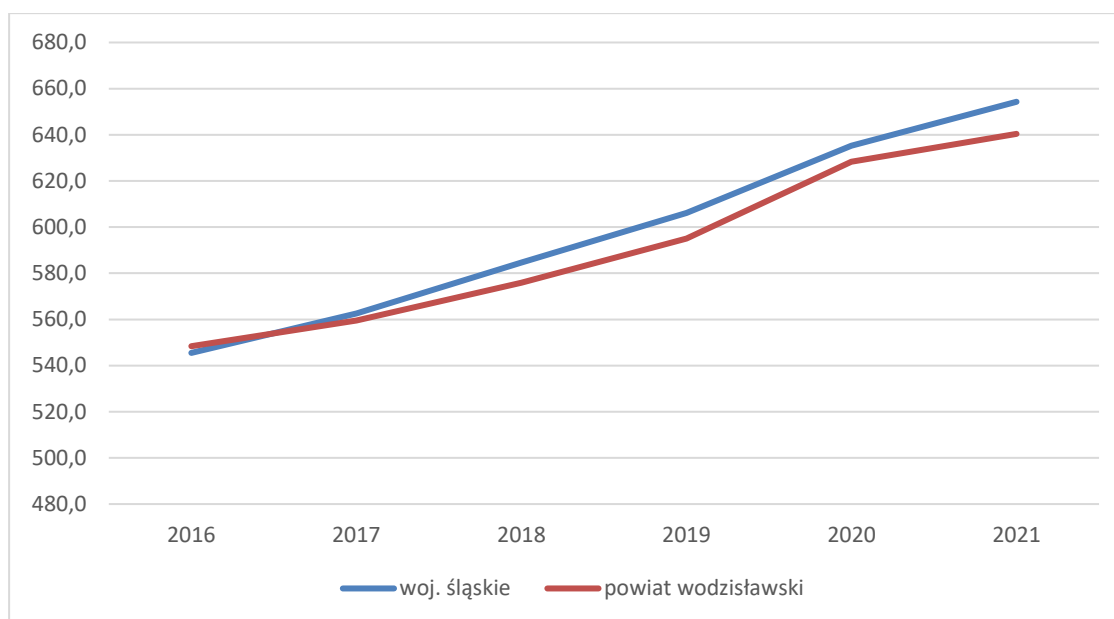
W roku 2021 w rejestrze Regon, na terenie miasta było wpisanych 4206 podmiotów. W grupie tej dominują podmioty małe, zatrudniające do 9 osób (95,1%). Wskazuje to na duże rozproszenie działalności, szczególnie, że w grupie podmiotów zatrudniających pow. 250 osób znajdują się tylko 3 podmioty. W tym kontekście należy mieć na uwadze plany rozwojowe związane szczególnie z inwestycjami na terenach przy ul. Olszyny. Jednym z motorów rozwoju regionu są wydatki gospodarstw domowych, te z kolei są uzależnione od uzyskiwanych dochodów. W latach 2016-2021 przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto mieszkańców powiatu wodzisławskiego wzrosło o ok. 44,3%, co wskazuje na wyższą dynamikę niż wartość dla całego województwa (tabela 2). Natomiast w ujęciu nominalnym wartość ta jest niższa.

Tabela 2. Miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie wodzisławskim oraz woj. śląskim

Miesięczne wynagrodzenie brutto	2016	2017	2018	2019	2020	2021
woj. śląskie	4 295,29	4 481,57	4 825,28	5 177,86	5 450,86	5 907,84
powiat wodzisławski	3 621,93	3 448,06	3 725,84	4 031,73	4 323,10	4 708,55

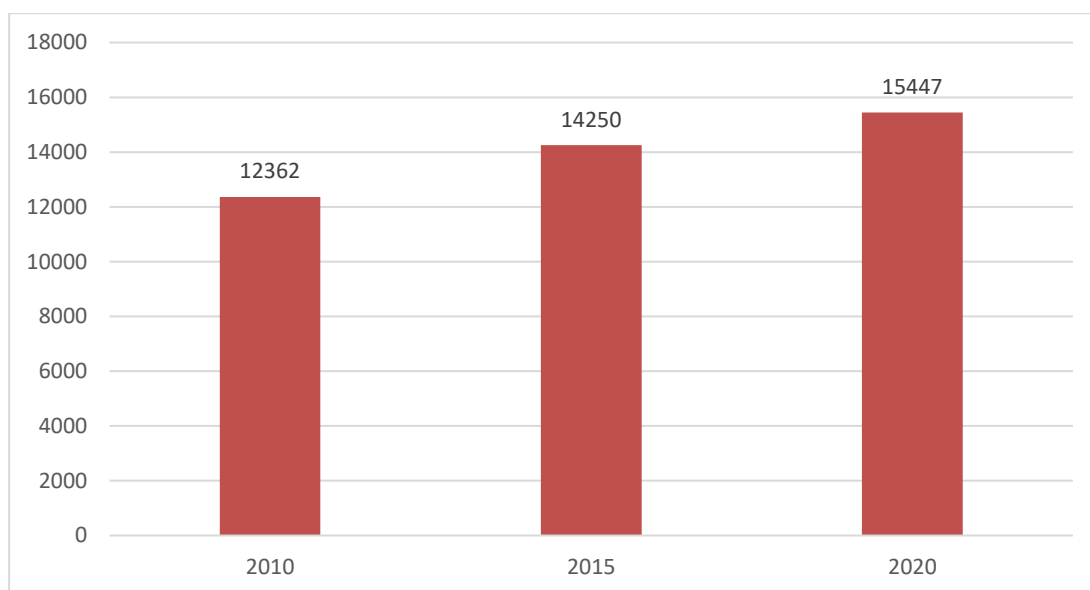
Bank Danych Lokalnych GUS.

Sytuacja gospodarcza wpływa na decyzje mieszkańców w zakresie wyboru sposobu przemieszczania się. Na rys. nr 2 przedstawiono kształtowanie się wskaźnika motoryzacji wyrażonego liczbą samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców, dane przedstawiono dla powiatu wodzisławskiego. Zauważalny jest ciągły wzrost wartości wskaźnika w latach 2016-2021. Wzrost motoryzacji indywidualnej stanowi ważne wyzwania dla publicznego transportu zbiorowego.



Rys. 2. Wskaźnik motoryzacji indywidualnej w woj. śląskim i powiecie wodzisławskim

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.



Rys. 3. Wartość wskaźnika średniego dobowego ruchu w punkcie pomiarowym zlokalizowanym w Wodzisławiu Śląskim (dzielnica Kokoszyce)

Źródło: Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu w latach 2010, 2015, 2020.

Wraz ze wzrostem liczby pojazdów wzrasta także natężenie ruchu. Na rys. 3 przedstawiono wyniki trzech kolejnych Generalnych Pomiarów Ruchu dla punktu pomiarowego nr 24199 zlokalizowanego w ciągu DW 933, na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z DW 936 i DK 78. Wyniki pomiarów wskazują na stały wzrost średniego

dobowego ruchu. Pomimo iż, ostatnie pomiary prowadzone były w okresie pandemii, natężenie ruchu dalej wskazuje tendencję wzrostową.

2.6. Sieć drogowa na obszarze Planu

Wodzisław Śląski jest miastem dobrze skomunikowanym transportowo w układzie wewnątrz-, jak i międzygminnym. Szkielet układu drogowego miasta tworzą:

- DK 78 – w relacji: Chałupki – Wodzisław Śląski – Rybnik – Gliwice – Zawiercie – Chmielnik,
- DW 932 – w relacji: Wodzisław Śląski – Żory,
- DW 933 – w relacji: Racibórz – Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Pszczyna – Chrzanów,
- DW 936 – w relacji: Wodzisław Śląski – Krzyżanowice,
- Obwodnica miejska tzw. „Droga Zbiorecza”.

Ważnym atutem wskazującym wysoką dostępność obszaru miasta jest bliskość i dobre skomunikowanie z autostradą A1, która zapewnia skomunikowanie w stronę południową z granicą Czeską, a w kierunku północnym m.in. z Gliwicami, Częstochową, Łodzią i Gdańskiem.

Inwestycje drogowe stanowią ważny czynnik rozwoju gospodarczego. Obszary o wysokiej dostępności transportowej są bardziej atrakcyjnym miejscem do realizacji działań biznesowych. Nowoczesna i wydajna infrastruktura stanowi zachętę do lokalizacji działalności gospodarczej w danym obszarze, co przekłada się pośrednio na wzrost zatrudnienia oraz przychodów budżetu gminy. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na planowaną budowę Drogi Głównej Południowej (DGP). Inwestycja ta, ma na celu skomunikowanie Wodzisławia Śląskiego, Pszowa, Radlina, Godowa, Mszany, Jastrzębia-Zdroju i Pawłowic. Dodatkowo DGP zapewni dogodne połączenie z autostradą A1. Biorąc pod uwagę przebieg planowanej inwestycji, będzie ona stanowiła ważny impuls rozwojowy. Kluczowe jest znaczenie tej inwestycji dla zapewnienia odpowiedniej obsługi transportowej strefy inwestycyjnej w rejonie ul. Olszyny. W obrębie tym lokują się duże zakłady pracy, w tym fabryka przedsiębiorstwa Eko-Okna, która stanie się prawdopodobnie największym generatorem ruchu mieście. Zapewnienie układu drogowego o wysokiej przepustowości, obsługującego potrzeby transportowe generowane przez rozwijającą się strefę inwestycyjną stanowi strategiczny element rozwoju miasta. Poza planowaną inwestycją w ramach DGP ważne jest także wzmocnienie potencjału już istniejącej infrastruktury drogowej – w szczególności przebudowy

ul. Olszyny i dostosowanie jej parametrów do zwiększonego potoku ruchu oraz rozwój dróg gminnych na obszarze strefy.

Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta oraz usprawnienie przemieszczania się mieszkańców w układzie międzygminnym, będzie także stanowiło ważne wyzwanie dla systemu transportu publicznego.

3. Charakterystyka sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

3.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Obecnie na obszarze miasta Wodzisław Śląski ofertę transportu publicznego realizują następujący organizatorzy:

- miasto Wodzisław Śląski w zakresie przewozów autobusowych obsługujących przede wszystkim połączenia wewnątrz gminy,
- Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, w zakresie linii międzygminnych,
- Starosta Powiatu Wodzisławskiego, obsługujący linie powiatowe,
- Marszałek Województwa Śląskiego w zakresie transportu kolejowego.

Miasto Wodzisław Śląski organizuje przewozy komunikacją autobusową zapewniające skomunikowanie gminy w układzie wewnętrznym. W ramach tego systemu funkcjonuje 8 linii, których operatorem jest przedsiębiorstwo Kłosok. Ogólną charakterystykę linii przedstawiono w tabeli 3. Łączna roczna praca eksploatacyjna wynosi wg. planu na 2022r. ok. 520 tys. wozokilometrów.

Tabela 3. Charakterystyka linii organizowanych przez Gminę Wodzisław Śląski

Nr Linii	Przebieg	Liczba kursów w dniu roboczym	Częstotliwość w godz. szczytu
A	Wilchwy osiedle – Piastów Osiedle – Wilchwy Osiedle	16	60 minut
B	Wilchwy osiedle – Piastów Osiedle – Wilchwy Osiedle	17	45 minut
C1	Zawada – Piastów Osiedle – Pszów	14	60 minut
C2	Pszów- Piastów Osiedle- Zawada	15	60 minut

C3	Zawada – Wodzisław D.A.	3	-
C4	Wodzisław D.A.- Zawada	3	-
D1	Starowiejska – Karkoszka – Wolności – Dworzec Kolejowy	4	60 minut (szczyt poranny)
D2	Wolności – Karkoszka – Starowiejska – Dworzec Kolejowy	7	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Drugim ważnym systemem, zapewniającym przede wszystkim skomunikowanie z gminami ościennymi jest oferta przewozowa organizowana przez Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Ogólną charakterystykę linii przedstawiono w tabeli 4. Oferta MZK umożliwia skomunikowanie miasta z: Pszowem, Radlinem, Rydułtówami, Markłowicami, Świerklanami, Mszaną, Jastrzębiem-Zdrój oraz Rybnikiem. Wg planu na 2022 MZK zrealizuje na terenie miasta w skali roku ok. 523 tys. wzm komunikacji autobusowej.

Tabela 4. Charakterystyka linii organizowanych przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju

Nr Linii	Przebieg	Liczba kursów w dniu roboczym	Częstotliwość w godz. szczytu
201	Wodzisław Dworzec Autobusowy okrężna	15	60 minut
202	Wodzisław Dworzec Autobusowy okrężna	17	60 minut
203	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Krzyżkowice	12	60 minut
204	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Raciborska Orłowiec/Bednorz	10	60 minut
205	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Rydułtowy Obywatelska	8	60 minut
206	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Raciborska Orłowiec/Bednorz	7	-
207	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Rydułtowy Rynek	10	60 minut
208	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Świerklany Dolne Kościół	9	60 minut
209	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Radlin Centrum	4	-
210	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Radlin KWK Marcel	5	-

W09	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Jastrzębie Arki Bożka	6	60 minut
W10	Jastrzębie Arki Bożka – Rybnik Śródmieście	25	40 minut
W11	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Jastrzębie Dworzec Zdrój	7	-
W12	Wodzisław Dworzec Autobusowy – Wilchwy Osiedle	2	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Obszar miasta obsługiwany jest także przez przewozy organizowane przez Starostę Powiatu Wodzisławskiego. Oferta zapewnia skomunikowanie Wodzisławia i gmin powiatu wodzisławskiego. Ogólną charakterystykę linii przedstawiono w tabeli 4

Tabela 5. Charakterystyka linii organizowanych przez powiat wodzisławski

Nr Linii	Przebieg	Liczba kursów w dniu roboczym	Częstotliwość w godz. szczytu
31	Wodzisław Śląski – Czyżowice – Rogów – Lubomia	4	60 minut
32	Wodzisław Śląski – Podbucze – Turza Śląska – Gorzyce – Uchylsko	9	-
33	Wodzisław Śląski – Turza Śląska – Gorzyce – Olza – Odra - Chalupki	14	60 minut
34	Wodzisław Śląski – Turza Śląska – Gorzyce – Rogów – Bluszczów	17	60 minut
36	Wodzisław Śląski – Czyżowice – Łaziska – Gólkowice – Jastrzębie-Zdrój	19	60 minut
37	Wodzisław Śląski – Krostoszowice — Skrzyszów	2	-
38	Wodzisław Śląski – Krostoszowice — Skrzyszów – Godów - Gólkowice	17	60 minut
40	Wodzisław Śląski – Czyżowice – Bluszczów – Lubomia – Racibórz	3	-
41	Wodzisław Śląski – Syrynia – Nieboczowy – Racibórz	16	60 minut
42	Wodzisław Śląski – Syrynia – Nieboczowy – Buków - Krzyżanowice	9	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Dostępność kolejowa miasta zapewniona jest za sprawą linii kolejowej nr 158 relacji Rybnik Towarowy – Chałupki. Połączenia na tej trasie obsługiwane są przede wszystkim przez Koleje Śląskie (16 par pociągów na dobę) oraz w mniejszym zakresie przez PKP IC (6 par pociągów).

System transportu publicznego Wodzisławia Śląskiego zapewnia dostępność w układzie wewnętrznym i zewnętrznym. Opisani organizatorzy działają odrębnie i niezależnie, co utrudnia proces integracji oferty i odpowiedniego skoordynowania rozkładów jazdy.

3.2. Charakterystyka planowanej sieci

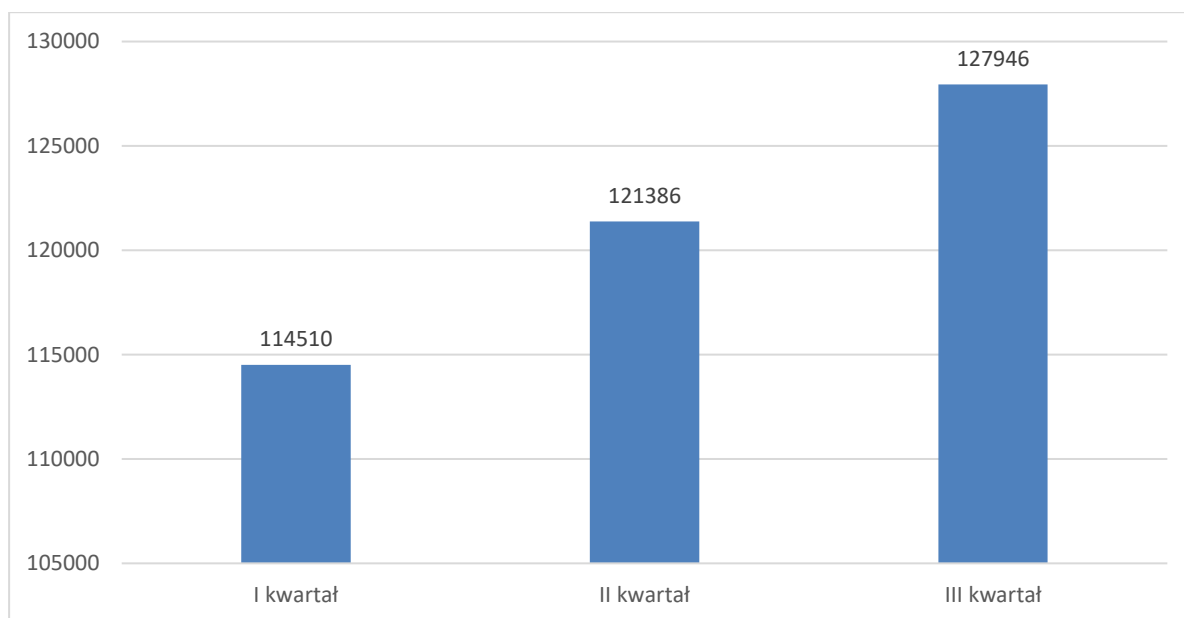
W założonym horyzoncie czasowym planu, zakłada się możliwość zmiany układu sieci transportu publicznego, w szczególności poprzez:

- tworzenie nowych połączeń wewnątrz gminy, jak również na terenie gmin na mocy stosownych porozumień,
- modyfikację przebiegu istniejących linii,
- ograniczenie, skrócenie, likwidację linii.

Priorytetem dla organizatora będzie zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności transportowej mieszkańcom i osobom przyjeżdżającym do Wodzisławia Śląskiego. Rozwój sieci podyktowany będzie rzeczywistymi potrzebami lokalnej społeczności oraz możliwościami finansowymi organizatora. Proces planowania sieci komunikacyjnej, w tym przebiegu poszczególnych linii będzie realizowany na drogach, których nośność i parametry techniczne są właściwe dla przejazdu taborem transportu zbiorowego.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

System transportu publicznego przeszedł poważny kryzys w związku z pandemią Covid - 19. Wprowadzenie istotnych obostrzeń w zakresie maksymalnego napełnienia pojazdów oraz powszechny strach przed zakażeniem, spowodowały zmniejszenie popytu na transport zbiorowy. Obecnie w przypadku wielu organizatorów transportu publicznego odnotowywane są wzrosty liczby pasażerów, choć często są to wartości jeszcze poniżej wyników sprzed wprowadzeniem obostrzeń. Niestety część mieszkańców z pewnością zraziła się do systemu i wybrała jako środek transportu własny samochód osobowy. Na rys. 4 przedstawiono dane dot. liczby przejazdów w rozbiciu na kwartały roku 2022. Dane wskazują na stopniowy wzrost liczby pasażerów.



Rys. 4. Liczba przejazdów w systemie organizowanym przez Gminę Wodzisław Śląski

Źródło: Dane UM w Wodzisławiu Śląskim.

Prognozy zawarte w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wskazują, że niezależnie od wariantu, liczba pasażerów w transporcie autobusowym będzie spadać rok do roku o ok. 0,3%.

5. Finansowanie usług przewozowych

Utrzymanie systemu transportu publicznego generuje znaczne koszty zarówno o charakterze inwestycyjnym (tabor, infrastruktura), jak i operacyjnym (paliwo, energia itp.). Przychody z biletów nie pokrywają kosztów funkcjonowania systemu i konieczne jest jego dofinansowanie przez lokalne jednostki samorządu.

W przypadku Wodzisławia Śląskiego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego zastosowano tzw. umowę kosztów netto, co oznacza, że operator uczestniczy także w ryzyku handlowym całego przedsięwzięcia. Umowa kosztów netto zakłada, że operator otrzymuje określoną kwotę dopłaty do każdego wozokilometra, natomiast sam jest odpowiedzialny za dystrybucję biletów, zatrzymując dla siebie przychody uzyskane z ich sprzedaży. W modelu tym, operator jest ekonomicznie motywowany do zapewnienia odpowiedniego poziomu usług i zachęcania mieszkańców do skorzystania z oferty transportu publicznego, ponieważ wzrost popytu bezpośrednio wpłynie na poprawę wyniku finansowego operatora. Obecna umowa z operatorem kończy się w 2023r.

W zakresie finansowania realizacji usług przewozowych w dłuższej perspektywie dopuszcza się wszelkie, zgodne z obowiązującym prawem, formy rozliczeń pomiędzy organizatorem a operatorem transportu publicznego. Jednocześnie zakłada się, że poziom obciążenia finansów gminy z tytułu organizacji transportu zbiorowego powinien podlegać stałej analizie mającej na celu dochowanie racjonalności wydatkowania środków publicznych. Obecny system organizowany przez miasto Wodzisław Śląski jest relatywnie mały, co utrudnia osiągnięcie tzw. korzyści skali dla operatora oraz powoduje, że rynek staje się mało atrakcyjny dla potencjalnych operatorów. Stąd też dopuszcza się formy finansowania wynikające z innych modeli organizacji rynku transportu publicznego (szerzej w rozdziale nr 6).

6. Organizacja rynku przewozów

6.1. Zasady funkcjonowania rynku przewozów

Gmina Wodzisław Śląski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku. Aktualnie gmina organizuje transport na własnym obszarze. Występuje rozdzielenie funkcji organizatora i operatora. W imieniu organizatora – Prezydenta Miasta Wodzisławia Śląskiego jednostką operacyjną jest Referat Transportu i Ładu Komunalnego w Wydziale Gospodarki Komunalnej UM w Wodzisławiu Śląskim. Oddzielenie sfery organizacji, od realizacji usług przewozowych uruchamia mechanizm konkurencji, czego następstwem jest potencjalnie wysoka efektywność działania obecnych na rynku operatorów transportu publicznego i przewoźników. W wyniku walki konkurencyjnej dochodzi do obniżenia kosztów jednostkowych i systematycznego rozwoju systemu transportowego. Takie rozwiązanie pozwala również na kształtowanie oferty przewozowej dostosowanej do potrzeb mieszkańców.

Do podstawowych zadań organizatora należą:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera.
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,

- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

W przyszłości dopuszcza się realizację różnych modeli organizacji, w szczególności:

- dalszą organizację transportu publicznego na obszarze gminy Wodzisław Śląski,
- organizację transportu publicznego także na terenie innych gmin, w oparciu o stosowne porozumienia,
- przekazanie kompetencji w zakresie organizacji innemu podmiotowi, np. innej gminie na podstawie porozumienia lub związкови komunalnemu.

6.2. Kontraktowanie usług na rynku publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z dn. 16.12.2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (art. 19 ust.1), organizator dokonuje wyboru operatora alternatywnie w trybie:

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych;
- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w oparciu o artykuł 22.

Ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego należy publikować 12 miesięcy przed zawarciem umowy lub na sześć miesięcy – w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie.

Aktualny operator został wybrany w drodze postępowania przetargowego, rozwiązanie to jest racjonalne z ekonomicznego punktu widzenia ponieważ zwiększa konkurencję w sferze realizacji przewozów autobusowych i znajduje swoje odzwierciedlenie w jakości świadczonych usług i kosztach ich nabywania. Szczególną uwagę zwrócić, należy jednak na długość zawieranych umów i wymagania techniczne względem taboru.

Umowy na podstawowe linie komunikacyjne powinny być zawierane na okres 10 letni tj. maksymalny okres zgodny z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Taka długość kontraktów umożliwi wybranym operatorom pozyskanie fabrycznie nowych i odpowiednio wyposażonych pojazdów, po relatywnie niskich cenach, których koszt amortyzacji zostanie rozłożony na długoletni okres trwania umowy.

Ustawa dopuszcza w trybie art. 22. Zawarcie umowy z operatorem w trybie pozaprzetargowym. Możliwość bezpośredniego zawarcia umowy z wybranym podmiotem jest możliwa po spełnieniu jednego z niżej przedstawionych warunków:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora.

Szczególnie zawarcie umowy z tzw. podmiotem wewnętrznym pozwala na bardziej elastyczną współpracę i realizację zadań, niż w przypadku postępowania przetargowego.

Niniejszy plan dopuszcza w założonym horyzoncie czasowym, wszelkie, zgodne z prawem, formy kontraktowania usług publicznego transportu zbiorowego.

6.3. Integracja usług transportu zbiorowego

Przedstawiona w rozdziale nr 3 charakterystyka sieci publicznego transportu zbiorowego wskazuje, na duży potencjał integracji istniejących sub-systemów. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego w wymiarze lokalnym, powiatowym/aglomeracyjnym oraz regionalnym będzie jednym z kluczowych procesów wpływających na zwiększenie konkurencyjności względem transportu indywidualnego. Szczególnie istotne wydaje się być zatem zapewnienie integracji w ramach funkcjonowania poszczególnych podsystemów. Cel ten powinno realizować się stopniowo poprzez:

- integrację taryfowo – biletową, pozwalającą na podróżowanie różnymi środkami transportu na podstawie jednego biletu,
- integrację rozkładów jazdy połączoną z budową przystanków i nowoczesnych węzłów przesiadkowych,
- integrację systemu informacji pasażerskiej na przystankach i węzłach przesiadkowych oraz na poziomie aplikacji mobilnej i internetowej.

Kluczowym kierunkiem rozwoju powinna być również ścisła współpraca organizatorów publicznego transportu zbiorowego i regionalnego transportu kolejowego. Z reguły, podróże realizowane koleją są kontynuowane za pośrednictwem środków transportu miejskiego. Stworzenie komplementarnych połączeń publicznego transportu zbiorowego względem kolei oraz pełna koordynacja rozkładów jazdy powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie we wzroście poziomu satysfakcji pasażerów korzystających z usług transportowych.

7. Pożądany standard usług przewozowych

Ocena standardu realizowanych usług może być przeprowadzona w wielu aspektach. W celu weryfikacji oczekiwań pasażerów planuje realizację cyklicznych edycji badań marketingowych ukierunkowanych na ocenę jakości usług transportu publicznego w Wodzisławiu Śląskim.

Mając na uwadze konstrukcję usług przewozowych w transporcie publicznym można wskazać na dwa zasadnicze komponenty: tabor, infrastrukturę oraz właściwą realizację przewozu. W tym obszarach można w oparciu o aktualne trendy i standardy stosowane w innych miastach województwa śląskiego wskazać pewien opcjonalny poziom usług przewozowych.

Wymagania w zakresie infrastruktury przystankowej:

- redukcja architektonicznych barier i utrudnień dla pieszych w zakresie dostępu do infrastruktury,
- dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności,
- wyposażenie w minimalny zakres informacji pasażerskiej (rozkład w formie papierowej).

Wymagania w zakresie taboru:

- tabor w pełni niskopodłogowy, wyposażony w funkcję przyklęku,
- norma emisji zgodna z aktualnymi wymogami i uwarunkowaniami dla miast o podobnej wielkości i charakterystyce funkcjonalnej,
- wzrost udziału taboru nisko i zeroemisyjnego,
- dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności.

8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Analizując obecny system informacji pasażerskiej zaleca się, aby w pierwszej kolejności wprowadzać w pojazdach elektroniczne tablice informacyjne lub monitory wewnętrzne i zestawy głośników, służące do wizualnego i fonicznego przekazywania takich informacji jak: godzina, numer linii wraz z całą trasą przejazdu (ze wszystkimi przystankami) i kierunkami jazdy, a także innych wiadomości, dotyczących usług komunikacji publicznej.

Kolejne prace powinny być podjęte w kierunku zintegrowania informacji na przystankach i węzłach przesiadkowych. Zaleca się abywszystkie przystanki były wyposażone w: tablice z nazwą i rozkłady jazdy w formie wydruków. Powinno dążyć się także aby węzły przesiadkowe zostały docelowo wyposażone w tablice elektroniczne, kompatybilne z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej oraz monitory LED, wyświetlające komunikaty o przebiegu trasy, kolejnych godzinach odjazdu i rzeczywistych godzinach przyjazdów autobusów, a także o zakłóceniach w ruchu. Kształt docelowego systemu informacji pasażerskiej przedstawiony został w niżej zamieszczonej tabeli.

Tabela 6. Docelowy kształt systemu informacji pasażerskiej na przystankach węzłowych

Rodzaj przekazu	Propozycje realizacji
Informacja na przystankach, peronach, stacjach, dworcach	– wydruki rozkładów jazdy na przystankach – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów – mapy i schematy sieci – zapowiedzi głosowe o odjazdach pojazdów
Informacja w pojazdach	– tablice kierunkowe świetlne (tradycyjne, LCD, pixelowe i inne) – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – informacja głosowa – schemat tras linii (tradycyjny, elektroniczny)
Informacja w biurach obsługi klienta	– informacja udzielana przez pracowników – samoobsługowe terminale informacyjne – ulotki, broszury, rozkłady jazdy, mapy – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów
Informacja w internecie i innych nośnikach danych elektronicznych – głównie w telefonach komórkowych	– informacja o rozkładach jazdy – informacja o rzeczywistym położeniu pojazdów – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – wyszukiwarka połączeń – schematy węzłów przesiadkowych

Źródło: Opracowanie własne.

9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Strategiczne kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego zapewniają realizację wizji:

Wodzisław Śląski miastem o wysokiej dostępności nowoczesnego transportu publicznego, zintegrowanego w układzie lokalnym i aglomeracyjnym

Zidentyfikowano następujące cele strategiczne:

1. Integracja transportu publicznego w wymiarze lokalnym i regionalnym w zakresie koordynacji rozkładów jazdy oraz dążenia do wdrożenia nowych rozwiązań taryfowych wspólnie z pozostałymi organizatorami transportu publicznego działającymi na terenie miasta.
2. Zakup nowoczesnych nisko- i zeroemisyjnych pojazdów transportu publicznego.
3. Poprawa oferty w oparciu o zidentyfikowane, rzeczywiste potrzeby mieszkańców.
4. Rozszerzanie siatki połączeń w celu obsługi nowopowstających zakładów pracy i innych ważnych generatorów ruchu.
5. Zapewnienie dobrego skomunikowania Wodzisławia Śląskiego z pozostałymi miastami Subregionu Zachodniego.

Obecny system transportu publicznego na terenie miasta nie jest przejrzysty i wygodny dla mieszkańców. Rozproszenie kompetencji przewozowych nie zachęca do zmiany samochodu osobowego na autobus. Paradoksalnie oferta UM w Wodzisławiu Śląskim (porównując plany na 2022r.) jest o kilka tysięcy wozokilometrów mniejsza niż system organizowany przez MZK. Utrzymywanie relatywnie małego systemu transportu publicznego wydaje się niewystarczające w obliczu wyzwań rozwojowych miasta, które powinno dążyć do integracji. W tym celu można rozważyć:

- przystąpienie do MZK,
- zawarcie stosownych porozumień i przekazanie kompetencji organizatora innej gminie,
- rozszerzenie własnego systemu.

Ostatnia opcja może być problematyczna ze względu na konieczność tworzenia nowego systemu od podstaw i konieczności poniesienia istotnych nakładów inwestycyjnych związanych z rozwojem infrastruktury transportu publicznego oraz potrzebami kadrowymi.

W konsekwencji naturalnym kierunkiem działań będzie podjęcie współpracy z innymi organizatorami posiadającymi relatywnie rozbudowaną ofertę i możliwości jej rozszerzenia o potrzeby Wodzisławia Śląskiego. Utrzymanie obecnego systemu nie pozwala uzyskać efektu skali i nie jest konkurencyjne ekonomicznie względem pozostałych proponowanych rozwiązań. Współczesny system transportu publicznego to również nowoczesny tabor. Kierunki rozwoju nakreślane w dokumentach wspólnotowych i krajowych, jednoznacznie rekomendują odchodzenie od konwencjonalnych napędów na rzecz rozwiązań nisko- i zeroemisyjnych. Obecne turbulentne otoczenie gospodarczo-polityczne uniemożliwia opracowanie wiarygodnych prognoz dot. kosztów stosowania napędów alternatywnych. Doświadczenia rynku wskazują, że często ważnym czynnikiem jest poziom dofinansowania inwestycji ze środków zewnętrznych. Aktualnie w grupie pojazdów zeroemisyjnych dominują napędy elektryczne o zasilaniu bateryjnym. Rozwiązanie to niestety determinuje potrzebę instalacji dodatkowej infrastruktury ładowania i odpowiedniego rozplanowania rozkładu jazdy w związku z potrzebą ładowania magazynów energii. Rozwiązaniem uelastyczniającym kwestię zasilania jest stosowanie tzw. ogniw paliwowych zasilanych wodorem. Aktualna sytuacja na rynku wskazuje na systematyczny spadek kosztów zakupu zarówno taboru, jak i paliwa wodorowego. Działania Miasta w zakresie pozyskania nowoczesnego taboru mogą mieć dwojaki charakter: bezpośredniego zakupu pojazdów lub postawienie określonych wymagań operatorowi. Każdorazowo decyzja co do formy „pozyskania” taboru, jak i wyboru typu taboru powinna być poprzedzona szczegółową analizą ekonomiczną i możliwościami technicznymi.

Rozwój oferty transportu publicznego musi odpowiadać rzeczywistym potrzebom mieszkańców. W tym celu należy zadbać o realizację badań zachowań transportowych. Ich wykonywanie w sposób cykliczny pozwoli m.in. na kreślenie precyzyjnych kierunków rozwoju oferty, ocenę przeprowadzonych działań oraz identyfikację rzeczywistych oczekiwań pasażerów. Badania zachowań powinny przede wszystkim być odpowiedzią na zmieniające się uwarunkowania podejmowanych przez mieszkańców podróży – np. w wyniku pojawienia się nowych generatorów ruchu. W związku z planowanym otwarciem fabryki przedsiębiorstwa Eko-Okna, która stanie się jednym z największych generatorów ruchu w mieście, zaleca się przeprowadzenie kompleksowych badań obejmujących:

- zachowania transportowe mieszkańców, jak i osób dojeżdżających spoza Wodzisławia Śląskiego,
- zmiany w strukturze potoków ruchu (w tym przewozów towarowych) wynikające z uruchomienia działalności produkcyjnej.

Wykonanie kompleksowych badań pozwoli na ewaluację dokumentów związanych z kreowaniem systemu transportowego na obszarze miasta (w tym niniejszego planu) oraz na przygotowanie oferty transportu publicznego spełniającej oczekiwania mieszkańców. Warto także w miarę możliwości finansowych i organizacyjnych zaplanować sporządzenie kompleksowego modelu ruchu dla całego miasta, lub całego regionu – we współpracy z zainteresowanymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Rozwój przestrzenny i gospodarczy miasta niesienie za sobą konieczność zmian w ofercie transportu publicznego. Pojawienie się nowych generatorów ruchu, najczęściej w postaci zakładów pracy, wymaga skomunikowania tych obszarów. Najlepszym rozwiązaniem w tym zakresie jest wdrożenie pilotażowej oferty, co pozwoli na zbadanie rzeczywistego popytu. Po fazie pilotażowej, jeżeli wystąpi zainteresowanie mieszkańców, połączenia z obszarami koncentracji działalności gospodarczej powinny mieć charakter regularny, skorelowany czasowo z harmonogramem w miejscu pracy.

Biorąc pod uwagę wskazane cele i uwarunkowania strategiczne, w tabeli 7 zidentyfikowano propozycje działań inwestycyjnych mających na celu realizację założeń niniejszego Planu.

Tabela 7. Propozycje działań związanych z rozwojem transportu publicznego

Obszar wsparcia	Propozycje działań
Rozwój infrastruktury transportu publicznego	Budowa na terenie Miasta nowego Centrum Przesiadkowego Rozbudowa istniejącego Centrum Przesiadkowego o nowe funkcje Systematyczne dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób z ograniczoną sprawnością
Tabor	Zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością Sukcesywne podnoszenia standardu taboru w ramach organizowanego systemu publicznego transportu zbiorowego
Wsparcie systemów IT	Realizacja projektu „System informatyczny transportu publicznego w Rybniku i Subregionie Zachodnim Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie informacji pasażerskiej Wykorzystanie nowych technologii do gromadzenia i analizy danych związanych z systemem transportu publicznego
Rozwój infrastruktury wspierającej	Budowa i rozwój nowych tras rowerowych, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych oraz elementów infrastruktury rowerowej i pieszo-rowerowej

	Rozwój układu drogowego w tym, w szczególności budowa DGP oraz infrastruktury drogowej na obszarze strefy inwestycyjnej, celem poprawy dostępności tego obszaru, także dla transportu zbiorowego
--	--