

Projekt

z dnia 25 września 2015 r.
Zatwierdzony przez

DRUK NR 2

**UCHWAŁA NR
RADY POWIATU PSZCZYŃSKIEGO**

z dnia 2015 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego

Na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1445 z późn. zm.) w zw. z art. 9 ust. 1 pkt. 3 i art. 9 ust. 3 i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (tekst jednolity Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172 z późn. zm) uchwała się, co następuje:

**Rada Powiatu
uchwała**

§ 1. Uchwała się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego, który stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Pszczyńskiego.

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

Andrzej Koczur
Radca Prawny
KT 2012



Powiat Pszczyński

**„PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU PSZCZYŃSKIEGO”**



Opracował:
Damian KNURA

PAŹDZIERNIK 2015 r.



SPIS TREŚCI:

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego	4
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	8
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	9
4. Charakterystyka Powiatu Pszczyńskiego	11
4.1. Transport publiczny i jego problemy	11
4.2. Położenie geograficzne	13
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	14
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	17
4.5. Struktura demograficzna	19
4.6. Komunikacja indywidualna	23
4.7. Komunikacja publiczna	25
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	27
4.7.2. Infrastruktura drogowa	27
4.7.2.1. Dworce autobusowe	28
4.7.2.2. Przystanki autobusowe z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych	28
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	38
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	43
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	43
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	47
5.3. Plan zagospodarowania Gminy Pawłowice.....	51
5.4. Plan zagospodarowania Gminy Suszec.....	51
5.5. Plan zagospodarowania Gminy Kobiór.....	52
5.6. Plan zagospodarowania Gminy Pszczyna	52
5.7. Plan zagospodarowania Gminy Goczałkowice-Zdrój	52
5.8. Plan zagospodarowania Gminy Miedźna	53
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	53
6.1. Analiza oceny potrzeb przewozowych na podstawie badań ankietowych	53
6.1.1. Analiza danych przekazanych przez jednostki samorządu terytorialnego	54
6.1.2. Analiza danych przekazanych przez jednostki oświatowe	57
6.1.3. Analiza danych przekazanych przez pozostałe jednostki	66
6.1.4. Analiza danych przekazanych przez podmioty wykonujące regularny zarobkowy przewóz osób na terenie Powiatu Pszczyńskiego.....	67



6.1.5. Analiza zachowań i preferencji pasażerów na podstawie badań ankietowych mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego.....	72
6.2. Prognozy potrzeb przewozowych	97
7. Sieć komunikacyjna Powiatu Pszczyńskiego	104
7.1. Linia nr U2410/1 Pszczyna – Pawłowice	106
7.2. Linia nr U2410/2 Pszczyna – Rudziczka -(*Żory).....	108
7.3. Linia nr U2410/3A Pszczyna – Wola (U2410/3B Pszczyna – *Jawiszowice)	111
7.4. Linia nr U2410/4 Pszczyna –Goczałkowice-Zdrój -(*Czechowice-Dziedzice).....	114
7.5. Linia nr U2410/5 Pszczyna – Kobiór	117
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	119
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	124
10. Zasady organizacji rynku przewozów	127
11. Standardy usług przewozowych	130
12. System informacji dla pasażerów	132
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	136
14. Podsumowanie	140

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Pszczyński.....	143
---	-----



I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Pszczyńskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13 ze zmianami) oraz przepisy wykonawcze wydane na podstawie delegacji zawartej w 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 – Dz. U. nr 117, poz. 684).

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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 595 z póź. zm.) 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. 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, przewozy pasażerskie stanowią nadal około 75% całego transportu osób. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuacja w Powiecie Pszczyńskim jest 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 prowadził między innymi największy



przewoźnik na rynku przewozów w Powiecie Pszczyńskim - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Pszczynie Sp. z o.o. Zakończył on wykonywanie przewozów na obszarze powiatu w sierpniu 2013 r., dodatkowo powodując dużą dezorientację pasażerów. Obecnie przewozy regularne są obsługiwane w Powiecie Pszczyńskim przez kilkunastu przewoźników, w przeważającej większości taborem typu „bus” należącym do małych, kilkuosobowych firm prywatnych.

Głównym zadaniem organizatorów jest odbudowa zaufania do transportu zbiorowego, co będzie w głównej mierze zależać od przejrzystej i sprawnej realizacji tych zadań przez samorząd powiatowy i samorzady 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.

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 Powiatu Pszczyńskiego;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Powiatu Pszczyńskiego;
- 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 i polityce transportowej;
- strony internetowe:
 - Powiatu Pszczyńskiego: www.powiat.pszczyna.pl
 - Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl
 - Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: www.sejm.gov.pl



2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminach Powiatu Pszczyńskiego

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze Powiatu Pszczyńskiego wykonywać ma Starosta Pszczyński. Podkreślić należy jednak, iż zadania te będą dotyczyć tylko i wyłącznie komunikacji powiatowej z wyłączeniem wewnętrznej komunikacji gminnej, dla której organizatorami winne być właściwe jednostki samorządu gminnego.

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 połączenia komunikacji powiatowej w obszarze następujących gmin Powiatu Pszczyńskiego:

- Goczałkowice-Zdrój,
- Kobiór,
- Miedźna,
- Pawłowice,
- Pszczyna,
- Suszec

oraz do miejscowości leżących poza powiatem pszczyńskim tj.

- Jawiszowice – powiat oświęcimski,
- Czechowice-Dziedzice – powiat bielski,
- Żory - miasto na prawach powiatu.

Należy podkreślić, iż świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji ponadlokalnej warunkowane jest zawarciem porozumienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze gmin objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Pszczyna, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów.



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

Sieć ta ma zapewnić połączenia komunikacyjne w ramach linii powiatowych z uwzględnieniem następujących zadań:

- dostępność do usług transportu publicznego pomiędzy gminami i miastem powiatowym 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 opracowany przez marszałka województwa. Plan wojewódzki został uchwalony przez Sejmik Województwa Śląskiego w sierpniu 2015 r. W niniejszym opracowaniu uwzględniono najważniejsze założenia planu Marszałka Województwa Śląskiego.

Podstawowym działaniem podejmowanym przez organizatora komunikacji wojewódzkiej - Województwo Śląskie w okresie do 2020 r. będzie stabilizacja oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich. W ciągu ostatnich kilku lat, w których oferta przewozowa była zmieniana, często co kilka miesięcy, dał 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 kolei (przede wszystkim tych regularnie odbywających podróże, np. do szkoły, pracy) jest ustabilizowanie oferty na okres przynajmniej 2 – 3 lat. Tylko taka oferta pozwoli na stopniową odbudowę przewozów pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii), może nie tylko zahamować odpływ pasażerów, ale spowodować stopniowe przyciąganie podróżujących innymi środkami transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania odpowiednich zachęt taryfowych, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych, nawet bez zwiększania ilości połączeń, będzie systematycznie rosła. 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 pozwoli na stopniowe podnoszenie standardu oferowanych usług.

Innymi działaniami wspierającymi utrzymanie i zwiększenie roli transportu kolejowego będzie organizacja i budowa w ramach narzędzia ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020. Budowa węzłów przesiadkowych w rejonie stacji kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie 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, a transport autobusowy w obszarze województwa śląskiego realizuje ponad 20% pracy przewozowej w transporcie osób. 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 w latach 2014 – 2020 podstawowym działaniem w zakresie transportu użyteczności publicznej jest stabilizacja kolejowej oferty przewozowej i zminimalizowanie odpływu pasażerów z transportu kolejowego. Dlatego też w latach 2014 – 2020 założono utrzymanie oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2014.

Sieć połączeń kolejowych ujętych w planie transportowym dla województwa śląskiego obejmujących obszar powiatu pszczyńskiego przedstawia się następująco:

1. Katowice - Tychy – Kobiór - Pszczyzna - Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała - Żywiec -Zwardoń
2. Pszczyzna - Skoczów - Ustroń Zdrój - Wisła Uzdrowisko - Wisła Głębce
3. Pszczyzna - Żory – Rybnik.

4. Charakterystyka Powiatu Pszczyńskiego

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, odciążających 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 zaspokajając 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 Pszczyński, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej musi wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprostą potrzebom przewozowym mieszkańców wszystkich gmin w ramach połączeń powiatowych, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu Powiatu oraz 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 często wiąże się to ze wzrostem cen za przejazd, które stanowią najważniejszy element usług przewozowych w publicznym transporcie. Wszystkie te uwarunkowania powodują, że bardzo trudno jest spełnić oczekiwania w zakresie stosowania niskich taryf za korzystanie z usług transportu publicznego.



4.2. Położenie geograficzne

Reforma administracyjna państwa wprowadziła od 1 stycznia 1999 r. dwa nowe szczeble administracji samorządowej: powiat i województwo. Powiat Pszczyński znalazł się wśród ponad trzystu powiatów ziemskich obejmując pięć gmin wiejskich: Goczałkowice-Zdrój, Kobiór, Miedźna, Pawłowice, Suszec oraz gminę miejsko-wiejską Pszczynę. Powiat Pszczyński położony jest w południowo-wschodniej części województwa śląskiego. Od zachodu graniczy z miastami na prawach powiatu – Jastrzębiem-Zdrój i Żorami, od północy z miastem na prawach powiatu – Tychami oraz powiatem mikołowskim, od północnego wschodu z powiatem bieruńsko-łędzkim, natomiast od południa z powiatami cieszyńskim i bielskim. Wschodnia granica powiatu stanowi również granicę województwa śląskiego. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 473,53 km², co stanowi około 4 % powierzchni województwa śląskiego. Obszar zamieszkiwany jest przez 107 057 mieszkańców (gęstość zaludnienia wynosi 226 osób/km²).

Powiat Pszczyński posiada sprzyjające warunki dla rozwoju gospodarczego. Jego atutami są przede wszystkim: położenie geograficzne i dostępność komunikacyjna, zasoby naturalne, walory przyrodnicze oraz duża ilość terenów przystosowanych do rozwijania różnych typów działalności: handlowej, wypoczynkowo-rekreacyjnej, uzdrowiskowej, przemysłowej i transportu. Stolicą powiatu, pełniącą funkcję usługowo-przemysłową jest Pszczyna, będąca 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 dróg krajowych nr 1 i 81, wyróżnia powiat jako miejsce atrakcyjne dla inwestycji. Główną rolę w gospodarce powiatu odgrywa rolnictwo, handel i usługi. Użytki rolne stanowią 50% powierzchni powiatu. Przeważają gospodarstwa małe o średniej powierzchni 4 – 5 ha. Na terenie Powiatu Pszczyńskiego funkcjonują dwie czynne kopalnie: „Pniówek” w Pawłowicach i „Krupiński” w Suszcu, trzecia KWK „Czeczott” lub KWK „Piast - Ruch II” w Woli w gminie Miedźna została wyłączona z ruchu w 2005 r. Przemysł węglowy przeszedł proces restrukturyzacji, kopalnie prowadzą działalność w sposób nowoczesny, wykazując należyłą dbałość o ochronę środowiska.



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 Pszczyński, bowiem przy ustalaniu przebiegu poszczególnych linii należy uwzględnić szereg istotnych uwarunkowań m.in. takich jak:

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej,
- rynek pracy,
- edukację,
- ochronę zdrowia,
- kulturę, turystykę i sport,

4.3. Charakterystyka sieci drogowej

W Powiecie Pszczyńskim największe znaczenie komunikacyjne mają następujące drogi:

- krajowe: DK 1 i DK 81,
- wojewódzkie:
 - * DW 928 (Mikołów – Kobiór),
 - * DW 931 (Bieruń Stary – Pszczyna),
 - * DW 933 (Chrzanów – Rzuchów), ,
 - * DW 935 (Pszczyna – Racibórz),
 - * DW 938 (Pawłowice – Cieszyn),
 - * DW 939 (Pszczyna – Strumień DK 81).

Połączenia komunikacyjne realizowane są również za pomocą sieci dróg powiatowych i gminnych.

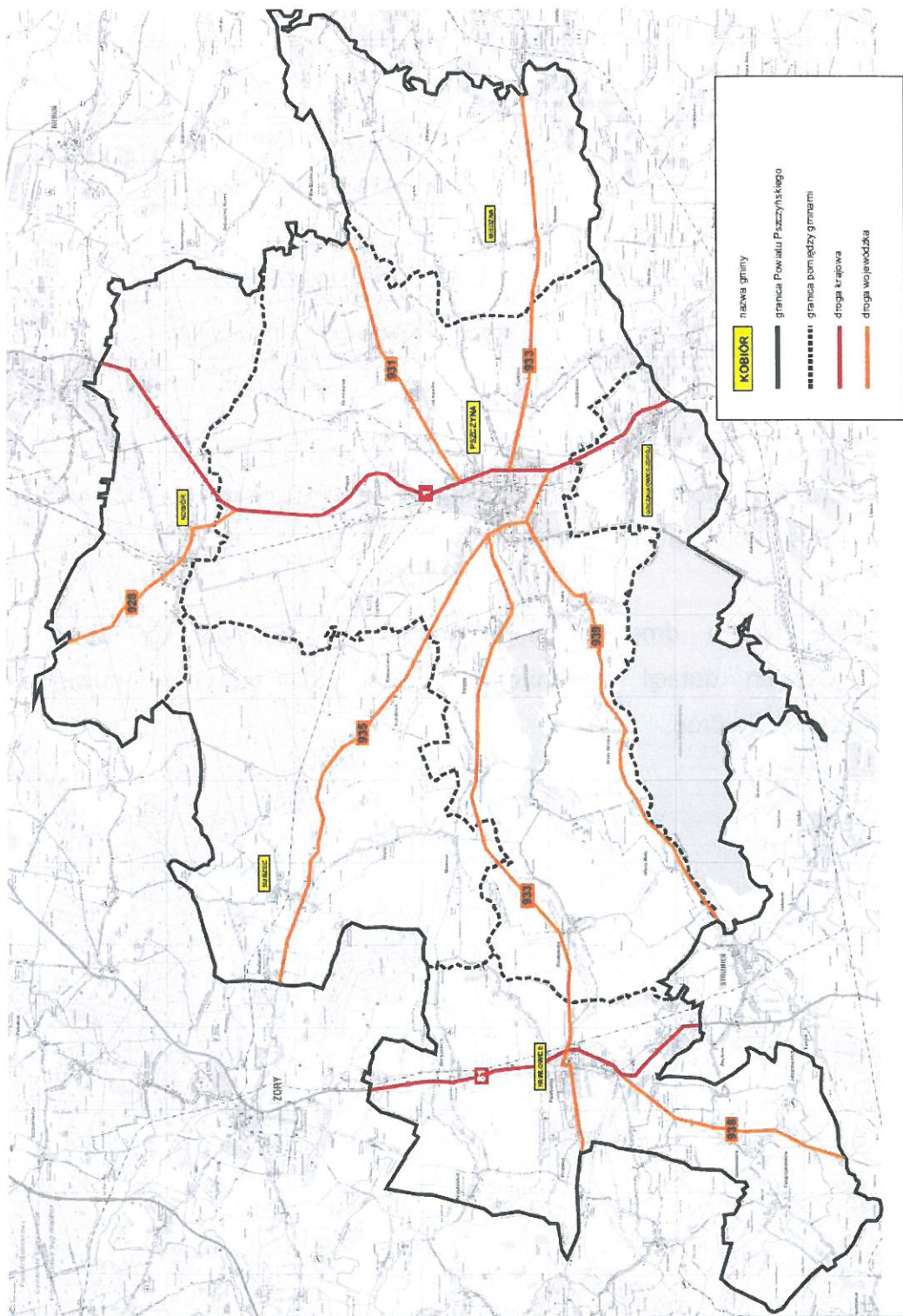
Droga krajowa DK 1 przebiegająca przez powiat ma długość 20 km, natomiast droga krajowa DK 81 – 10 km. Sieć dróg wojewódzkich ma łączną długości 86 km, z czego długość poszczególnych dróg wynosi:



Lp.	Numer drogi	Droga / odcinek	Długość w km
1.	DW 928	od DK 1 do granicy powiatu (gmina Kobiór)	7
2.	DW 931	od DK 1 do granicy powiatu (gmina Pszczyna)	8
3.	DW 933	od granicy powiatu (gmina Pawłowice) do granicy powiatu (gmina Miedźna)	35
4.	DW 935	od DW 933 do granicy powiatu (gmina Suszec)	15
5.	DW 938	od DK 81 do granicy powiatu (gmina Pawłowice)	7
6.	DW 939	od DW 933 do granicy powiatu (gmina Goczałkowice-Zdrój)	14

Sieć dróg powiatowych ma łączną długość 202 km, natomiast dróg gminnych 420 km (dane GUS, stan na 31.12.2011 r.).

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 Pszczyńskim



4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza

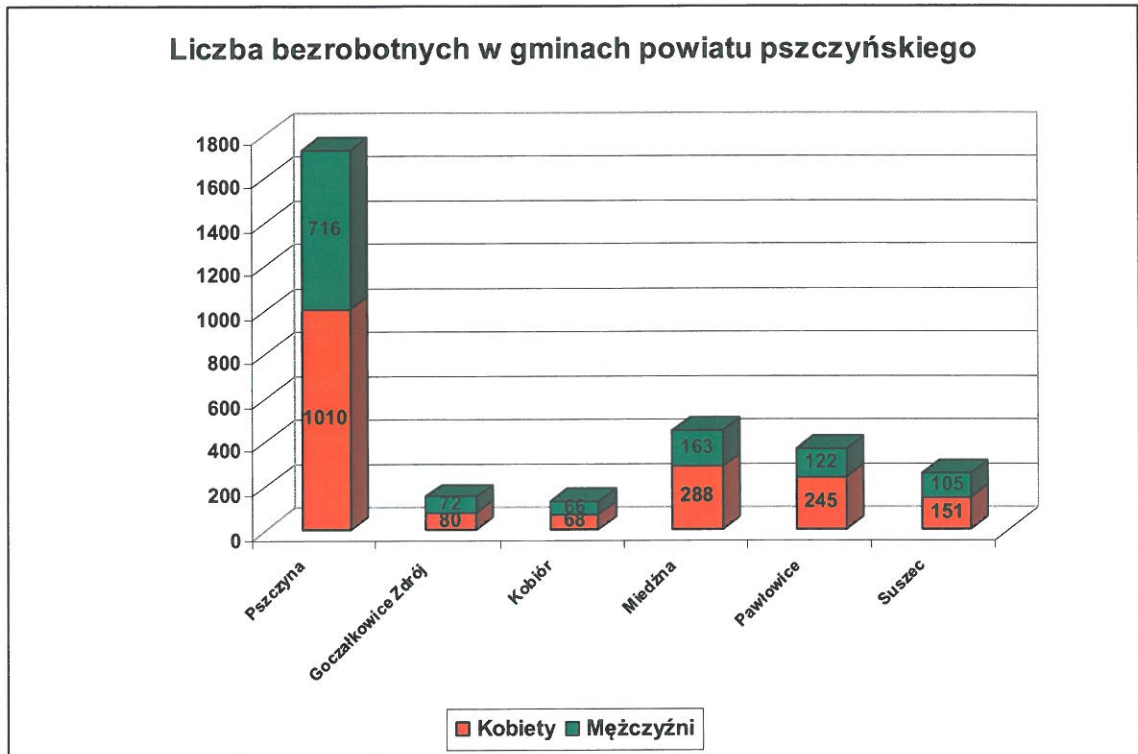
Na terenie Powiatu Pszczyńskiego zarejestrowanych jest 10 603 podmiotów gospodarczych (dane GUS, stan na 31.12.2011 r.), z czego 28 % stanowią przedsiębiorstwa z sekcji handel i usługi, a 19 % z sekcji budownictwo. Najmniej podmiotów zarejestrowanych jest w sekcji informacja i komunikacja (niespełna 2 %).

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników. Jednakże duży wpływ na kształt rynku pracy mają również wspomniane wyżej kopalnie węgla kamiennego.

Struktura bezrobocia

Bezrobocie zarówno istniejące, jak również te, które może pojawić się w przyszłości 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.

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



Na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Pszczynie za miesiąc wrzesień 2013 r.

W skali całego Powiatu Pszczyńskiego bezrobotnych było 3086 osób, co daje stopę bezrobocia równą 6,9 % (do aktywnych zawodowo). Natomiast w sąsiednich powiatach lub miastach na prawach powiatu sytuacja przedstawia się następująco:

- miasto Żory – 1,9 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 10,3 %),
- miasto Jastrzębie-Zdrój – 3,9 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 9,2 %),
- miasto Tychy – 4,5 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 7,2 %),
- powiat bieruńsko-lędzki – 1,6 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 5,9 %),
- powiat bielski - 5,7 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 10,3 %),
- powiat cieszyński - 7,3 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 10,5 %).

Z danych Powiatowego Urzędu Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety (60 %),
- bezrobociem dotknięte są osoby głównie młode w wieku nie przekraczającym 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



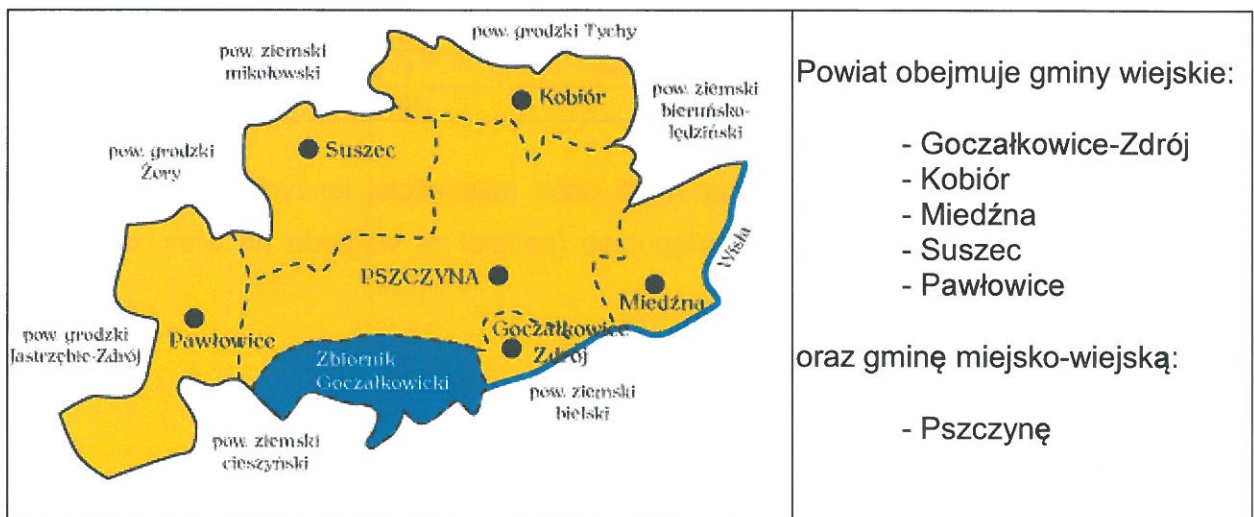
bez stażu pracy, w wieku mobilnym, a więc podatne jeszcze na różne formy przekwalifikowania zawodowego,

- za cechę negatywną należy uznać ograniczenie perspektyw dla znacznej liczby młodych mieszkańców powiatu.

4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia Powiatu Pszczyńskiego wynosi 473,53 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 107 057 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 226 osób/km². Z tego gmina:

- Pszczyzna zajmuje powierzchnię 174,09 km² i liczy 50 614 mieszkańców (291 osób/ km²),
- Goczałkowice-Zdrój zajmuje powierzchnię 48,64 km² i liczy 6 599 mieszkańców (136 osób/ km²),
- Kobiór zajmuje powierzchnię 49,5 km² i liczy 4 750 mieszkańców (95 osób/ km²),
- Miedźna zajmuje powierzchnię 50 km² i liczy 15 717 mieszkańców (314 osób/ km²),
- Pawłowice zajmuje powierzchnię 75,67 km² i liczy 17 755 mieszkańców (235 osób/ km²),
- Suszec zajmuje powierzchnię 75,63 km² i liczy 11 622 mieszkańców (154 osoby/ km²).





Liczba ludności w powiecie i poszczególnych gminach w latach 2009 - 2011 systematycznie rosła i wynosiła odpowiednio:

Gmina	2009	2010	2011
Pszczyzna	50 427	50 846	51 059
Goczałkowice-Zdrój	6 415	6 554	6 593
Kobiór	4 744	4 872	4 869
Miedźna	15 670	16 032	16 073
Pawłowice	17 849	17 911	18 013
Suszec	11 256	11 497	11 635
Ogółem	106 361	107 712	108 242

Obecnie, zgodnie z danymi uzyskanymi z poszczególnych gmin, liczba ludności wynosi 107 057 osób, czyli nastąpił spadek o ponad 1000 osób w stosunku do roku 2011.

Ludność z podziałem na grupy wiekowe (dane GUS, stan na 31.12.2011 r.):

Wiek	Powiat Pszczyński
0-2 lat	4 069
3-6 lat	4 969
7-12 lat	6 867
13-15 lat	3 795
16-18 lat	4 202
19-24 lat	10 129
25-29 lat	9 941
30-39 lat	16 062
40-49 lat	15 465
50-59 lat	15 838
60-64 lat	5 282
65 i więcej lat	11 623
Razem	108 242

Liczba dzieci i młodzieży, czyli osób najczęściej korzystających z komunikacji publicznej, kształtuje się następująco (podział ze względu na wiek, dane GUS za 2011 r.):

- 7 – 12 lat – 6867,
- 13 -15 lat – 3795,
- 16 – 19 lat – 5763,
- 16 – 21 lat – 8965.



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 Pszczyńskiego występuje następująca gęstość zaludnienia (na podstawie danych uzyskanych z urzędów gmin):

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Pszczyna	50614	174,09	291
Goczałkowice-Zdrój	6599	48,64	136
Kobiór	4750	49,5	96
Miedźna	15717	50	314
Pawłowice	17755	75,67	235
Suszec	11622	75,63	154
Ogółem Powiat	107057	473,53	226

Najmniejsze zagęszczenie ludności występuje w gminie Kobiór, natomiast największe w gminie Miedźna.



Poniżej przedstawiono szczegółowe dane odrębnie dla każdej gminy.

Gmina Pszczyzna:

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Pszczyzna	25415	22,21	1144
Brzeźce	1130	7,49	151
Czarków	2091	17,49	120
Ćwiklice	2803	14,37	195
Jankowice	2970	24,65	120
Łąka	2957	11,79	251
Piasek	3415	12,31	277
Poręba	996	8,43	118
Rudołtowice	1148	7,27	158
Studzionka	2304	23,12	100
Studzienice	1825	8,14	224
Wisła Mała	1330	7,61	175
Wisła Wielka	2230	9,21	242

Gmina Goczałkowice-Zdrój:

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Goczałkowice-Zdrój	6599	48,64	136

Gmina Kobiór:

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Kobiór	4 750	49,5	96

Gmina Miedźna:

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Miedźna	1675	11	152
Frydek	1130	5	226
Gilowice	1457	2	729
Góra	2776	10	278
Grzawa	491	6	82
Wola	8188	16	512



Gmina Pawłowice:

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Pawłowice	9487	18,17	522
Golasowice	1401	7,61	184
Jarząbkowice	646	7,35	88
Krzyżowice	1025	9,97	103
Pielgrzymowice	2688	13,28	202
Pniówek	543	4,44	122
Warszowice	1965	14,85	132

Gmina Suszec:

Nazwa miejscowości	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Suszec	4366	37,07	118
Kobielice	1407	8,96	157
Kryry	1415	13,21	107
Mizerów	1453	7,48	194
Radostowice	1673	4,36	384
Rudziczka	1308	4,55	287

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. Fakt ten zostanie wzięty pod uwagę podczas propozycji lokalizacji przystanków autobusowych w dalszej części opracowania.

4.6. Komunikacja indywidualna

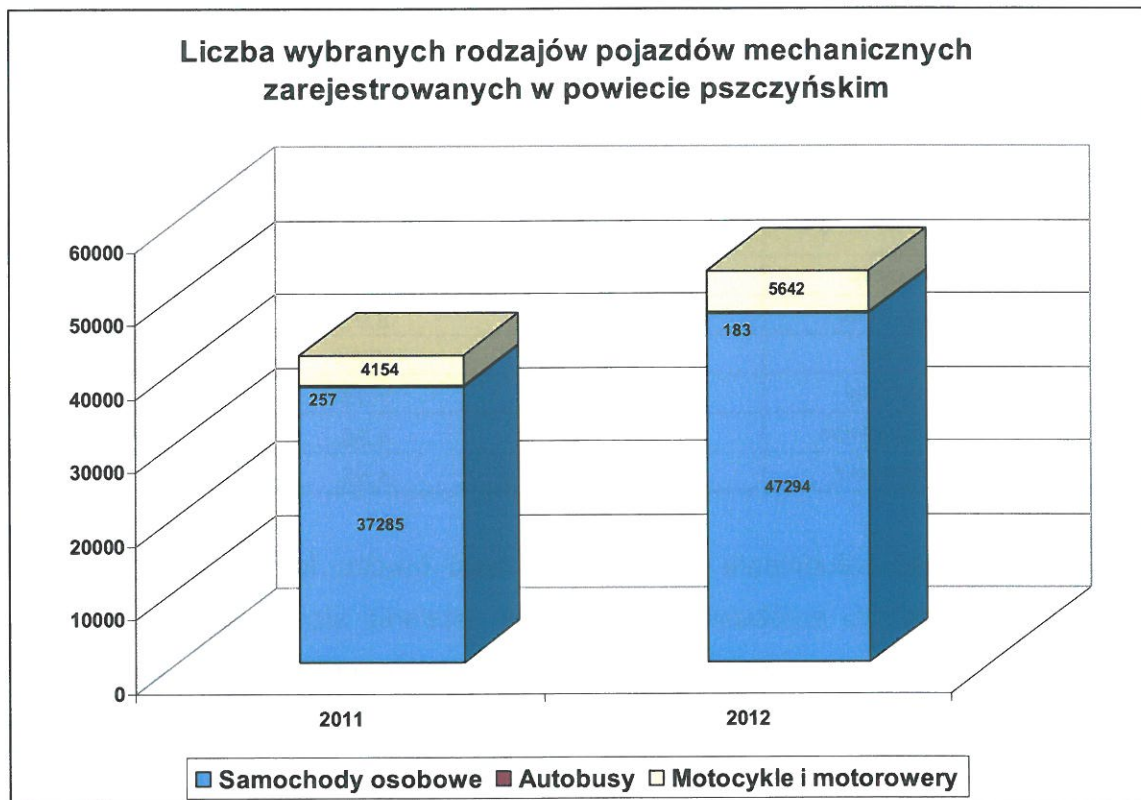
Poziom motoryzacji w Powiecie Pszczyńskim w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

1. Zarejestrowane wybrane rodzaje pojazdów mechanicznych (na podstawie danych uzyskanych z Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Pszczynie):



Rodzaj pojazdu	Rok	
	2011	2012
Samochody osobowe	37285	47294
Autobusy	257	183
Motocykle i motorowery	4154	5642
Razem	41696	53119

Dane te przedstawiono na wykresie:



2. Liczba samochodów osobowych, autobusów, motocykli i motorowerów na 1000 mieszkańców:

- 2011 r. – 344 samochodów osobowych, 2 autobusy oraz 38 motocykli i motorowerów,
- 2012 r. – 442 samochody osobowe, 1 autobus oraz 52 motocykle i motorowery,



Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców rośnie, natomiast spadła liczba autobusów. Wyraźnie daje się również zauważyć gwałtowny wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów. Trend ten pokazuje, iż mieszkańcy powiatu zdecydowanie bardziej preferują indywidualne środki transportu.

Trzeba jednakże pamiętać, że 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 Pszczyńskim możemy podzielić na:

- komunikację regionalną i międzyregionalną: połączenia Powiatu Pszczyńskiego z miastami w województwie śląskim oraz z miastami spoza województwa śląskiego:
 - Rybnik – Zakopane,
 - Świdnica – Zakopane,
 - Bielsko-Biała – Mrzeżyno (sezonowa),
 - Racibórz – Kraków,
 - Nysa – Nowy Sącz,
 - Wisła – Kraków.
- komunikację lokalną: linie komunikacyjne w granicach powiatu oraz wykraczające częściowo do powiatów ościennych (Tychy, Żory, Jastrzębie-Zdrój, powiaty: bieruńsko-lędziński, bielski, cieszyński, oświęcimski).

Obecnie pasażerskie przewozy regularne na liniach komunikacyjnych o zasięgu lokalnym wykonują:

1. Józef Bednarek, linia Pszczyna – Pawłowice,



2. Zbigniew Czech, linie:
 - Rudziczka – Pszczyna,
 - Pszczyna – Żory,
3. Zdzisław Lenart, linia: Pszczyna – Wola,
4. Andrzej i Krzysztof Pudełko A.K. TRANS, linie:
 - Pszczyna – Wola,
 - Wola – Tychy,
 - Piasek – Pszczyna,
5. Zenon Samol, linia: Pszczyna – Strumień,
6. Bogdan Tworuszka, linia: Pszczyna – Tychy,
7. Marek Ogrodzki, linia: Pszczyna – Czechowice-Dziedzice,
8. Bożena Smółka, linia: Pszczyna – Jawiszowice (linia wykracza poza granicę województwa śląskiego – powiat oświęcimski, jednakże obsługuje przystanki jak komunikacja lokalna),
9. Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, linie:
 - Żory – Rudziczka – Suszec - Mizerów (linia nr 308A, 308B, 308C),
 - Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice (linie nr 118, 127 i 128),
10. Miejski Zarząd Komunikacji z siedzibą w Tychach, linie:
 - Tychy – Kobiór – Mikołów 157.
 - Pszczyna – Bieruń 181,
 - Wola – Bieruń 251.

Analizując powyższe można stwierdzić, iż rynek przewozowy na obszarze Powiatu Pszczyńskiego jest mocno rozdrobniony (nie mamy tutaj do czynienia z podmiotem, który odgrywa rolę dominującą i obsługuje większą część powiatu). Sytuacja taka może być niekomfortowa dla pasażerów, gdyż każdy z przewoźników stosuje własne taryfy oraz systemy biletowe, co utrudnia przemieszczanie się po obszarze powiatu (konieczność przesiadek oraz nabywania biletów u każdego przewoźnika osobno).



4.7.1. Infrastruktura kolejowa

Pszczyna stanowi stację węzłową, przez którą przebiega linia kolejowa nr 139 Katowice – Zwardoń – Skalite oraz linia nr 148 Pszczyna – Rybnik. Stacja obsługuje także ruch dalekobieżny: pociągi do Warszawy, Gdyni i Bielska-Białej oraz pociągi do Wrocławia i Zakopanego. W budynku zabytkowego dworca znajduje się poczekalnia z kasą biletową. Dworzec ten poddany został przebudowie polegającej na dostosowaniu infrastruktury do współczesnych wymogów (kompleksowe odnowienie elewacji i wnętrza, wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań ułatwiających podróżnym korzystanie z obiektu – nowy system informacji, a także dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych).

Pozostałe przystanki i stacje kolejowe są obiektami, które w wyniku restrukturyzacji kolei państwowych zostały znacznie zaniedbane. Obecnie nie spełniają już współczesnych wymogów z zakresu obsługi podróżnych.

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

Pszczyna

W stolicy powiatu obecnie nie ma dworca autobusowego. Dawny dworzec został sprzedany prywatnemu inwestorowi. Obecnie na jego terenie znajduje się market handlowy. Sytuacja ta spowodowała, że w Pszczynie nie ma miejsca na obsługę pasażerów. Brakuje kas biletowych oraz pomieszczeń socjalnych dla pasażerów i kierowców. Brak jest także placu manewrowego oraz parkingu dla autobusów. Szansą na zmianę tego stanu rzeczy jest fakt, iż samorządy rozpoczęły już działania zmierzające do realizacji zadania polegającego na utworzeniu centrum przesiadkowego w Pszczynie w pobliżu ulic Sokoła oraz Dworcowej. Utworzenie w tym miejscu węzła przesiadkowego wpłynie na promocję miasta, a także będzie istotnym czynnikiem pobudzającym rozwój gospodarczy pobliskiego obszaru.

Gminy: Gmina Pawłowice posiada nowo wybudowany dworzec autobusowy spełniający rolę centrum przesiadkowego, mającego za zadanie skomunikowanie wszystkich rodzajów komunikacji autobusowej na terenie Gminy Pawłowice. Pozostałe gminy nie posiadają dworców autobusowych.

4.7.2.2. Przystanki autobusowe w Powiecie Pszczyńskim z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Ostatnie dane dotyczące liczby osób niepełnosprawnych w Polsce pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego 2011. Według wyników spisu w 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych ogółem wynosiła około 4,7 mln (co stanowi 12,2 % ludności kraju), w tym około 4,2 mln posiadało prawne potwierdzenie faktu niepełnosprawności, a 3,4 mln spośród nich stanowiły osoby w wieku 15 lat i więcej. Według danych Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności przeliczonych w oparciu o nowe bilanse ludności po spisie z 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych w wieku 16 lat i więcej w latach 2010 – 2012 kształtowała się na wyrównanym poziomie – 3,4 mln osób (dokładnie 3361 tys. w roku 2012). Oznacza to, że 10,8% ludności w wieku 15 lat i więcej posiadało prawne orzeczenie



niepełnosprawności. Liczba osób niepełnosprawnych prawnie w wieku produkcyjnym wynosiła średniorocznie 1953 tys., co stanowiło 8,4% ludności w tym wieku.

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 tysiący osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym.

W 2012 roku 28,3 % osób w wieku 15 lat i więcej miało orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności (lub orzeczenie równoważne), 40,9 % tych osób posiadało orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności (lub równoważne) a 30,8 % - orzeczenie o lekkim stopniu niepełnosprawności (lub równoważne). 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. Minimalna szerokość ciągów komunikacyjnych powinna wynosić 1,50 m, a lokalne zwężenia nie powinny być mniejsze niż 1 m. Natomiast progi i zjazdy nie mogą przekraczać 2 cm. Rozporządzenia zawierają wymagania odnośnie liczby, usytuowania, wymiarów i oznakowania stanowisk postojowych. Przykładowo stanowisko parkingowe dla samochodu osoby niepełnosprawnej powinno mieć szerokość 3,60 m. Na przejściach dla pieszych powinny być instalowane pochylnie (w tym wypadku są to specjalne zjazdy niwelujące różnice poziomów pomiędzy krawężnikiem a jezdnią), których minimalna szerokość powinna wynosić 1,50 m. Wytyczne dotyczą także maksymalnego pochylenia chodników, ciągów pieszych i pochylni oraz wymiarów przystanków autobusowych, które powinny być usytuowane w odległości 1,50 m od krawędzi zatoki przystankowej. Także transport publiczny winien być dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowe autobusy). 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). 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.

Niestety powyższe wytyczne są jak na razie zawarte głównie w normach i aktach prawnych, natomiast w rzeczywistości stan dostosowania obiektów użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest z reguły bardzo zły.

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w Powiecie Pszczyńskim 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 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 wprawdzie 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, które będą obsługiwane przez powiatowe przewozy użyteczności publicznej, zlokalizowane na obszarze gmin: Pszczyzna, Goczałkowice-Zdrój, Kobiór, Miedźna, Pawłowice, Suszec (kolorem niebieskim zaznaczono przystanki do utworzenia).

Gmina Pszczyzna:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Pszczyna, Katowicka Park	Katowicka 8	powiatowa nr 4125 S	III	30
Pszczyna, Cieszyńska	Cieszyńska/Zdrojowa	wojewódzka nr 939	II	15
Pszczyna, odnowa	Zdrojowa 65	powiatowa nr 4112 S	I	16
Pszczyna, Korfantego szpital	Korfantego	gminna	II	23
Pszczyna, Sokoła centrum przesiadkowe	Sokoła / Dworcowa	gminna	IV	24
Pszczyna, Księżycowa	Księżycowa	gminna	(do utworzenia)	83
Pszczyna, Skłodowskiej-Curie	Skłodowskiej-Curie	gminna	(do utworzenia)	82
Pszczyna, Bielska	Bielska	wojewódzka nr 933	II	
Pszczyna, Żorska park	Żorska 2	wojewódzka nr 933	II	14
Pszczyna, Wodzisławska	Wodzisławska 1	wojewódzka nr 933	I	13
Pszczyna, Bażantarnia	Wodzisławska/Słowicza	wojewódzka nr 933	II	12
Pszczyna, Kopernika ZUS	Kopernika/ Poniatowskiego	powiatowa nr 4111 S	III	25
Piasek	Katowicka 14	powiatowa nr 4126 S	II	31



Piasek, restauracja	Katowicka 100	powiatowa nr 4126 S	II	32
Pszczyna Stara Wieś, Rybnicka	Rybnicka/Skowronków	wojewódzka nr 935	I	34
Pszczyna Stara Wieś, cegielnia	Rybnicka/Leśna	wojewódzka nr 935	I	35
Pszczyna, Szymanowskiego	Szymanowskiego	powiatowa nr 4119 S	II	86
Pszczyna, Stara Wieś, I	Staromiejska 12	powiatowa nr 4120 S	I	85
Pszczyna, Stara Wieś, II	Staromiejska 46	powiatowa nr 4120 S	II	84
Pszczyna, Chopina	Chopina / Dunikowskiego	powiatowa nr 4119 S	II	87
Ćwiklice, kolonia	Męczenników Oświęcimskich 43	wojewódzka nr 933	I	26
Ćwiklice	Męczenników Oświęcimskich/ Zawadzkiego	wojewódzka nr 933	IV	27
Poręba POM	Wodzisławska 25	wojewódzka nr 933	II	11
Poręba, poczta	Wodzisławska/ Świerczewskiego/Wodna	wojewódzka nr 933	I	10
Rudawki, las	Męczenników Oświęcimskich/ Zawadzkiego	wojewódzka nr 933	I	28
Brzeźce, szkoła	Ofiar Faszyzmu/Pokoju	wojewódzka nr 933	I	8
Brzeźce, kolonia	Ofiar Faszyzmu/Wyzwolenia	wojewódzka nr 933	I	9
Brzeźce, Wideki	Ofiar Faszyzmu 20	wojewódzka nr 933	I	7
Studzionka, tartak	Wodzisławska 7	wojewódzka nr 933	I	5
Studzionka	Wodzisławska/Jedności	wojewódzka nr 933	II	4
Studzionka, kolonia	Wodzisławska/Stawowa	wojewódzka nr 933	II	3

Gmina Goczałkowice-Zdrój:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Goczałkowice-Zdrój, Wodociągi	Jeziorna/Gerberów	powiatowa nr 4113 S	II	17
Goczałkowice-Zdrój, skrzyżowanie	Szkolna/Jeziorna	powiatowa nr 4115 S	III	18
Goczałkowice-Zdrój, Szkolna	Szkolna 145	powiatowa nr 4115 S	III	19
Goczałkowice-Zdrój, św. Anny	Szkolna 121	powiatowa nr 4115 S	IV	20
Goczałkowice-Zdrój, PKP	Szkolna/Dworcowa	powiatowa nr 4115 S	IV	21
Goczałkowice-Zdrój, Urząd Gminy	Szkolna/ Krzyżanowskiego	powiatowa nr 4115 S	II	22
Goczałkowice-Zdrój, Uzdrowskowa	Uzdrowskowa	powiatowa nr 4115 S	I	42
Goczałkowice-Zdrój,		DK nr 1	II	43



Gmina Kobiór:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Kobiór, gospoda	Kobiórska/Centralna	gminna	III	33
Kobiór, centrum przesiadkowe	Plichtowicka	gminna	IV	65

Gmina Miedźna:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Miedźna, gospoda	Pszczczyńska/Wiejska	wojewódzka nr 933	IV	29
Miedźna, kościół	Wiejska 43	powiatowa nr 4133 S	IV	54
Miedźna, skrzyżowanie	Wiejska 61	powiatowa nr 4133 S	III	55
Miedźna, Janygowiec	Bieruńska 3	powiatowa nr 4137 S	II	56
Frydek I	Miodowa/Leśna	powiatowa nr 4134 S	I	64
Frydek, wieś	Miodowa/Potokowa	powiatowa nr 4134 S	II	63
Frydek, kościół	Bieruńska/Miodowa	powiatowa nr 4137 S	IV	57
Gilowice, skrzyżowanie	Górnośląska/Korfantego	powiatowa nr 4137 S	IV	58
Wola, Osiedle II	Kopalniana	plac asfaltowy	III	62
Wola, szkoła -centrum przesiadkowe	Pszczczyńska/Przemysłowa	powiatowa nr 4137 S	III	61
Wola, Dom Kultury	Pszczczyńska 110	powiatowa nr 4137 S	III	59
Wola, skrzyżowanie	Pszczczyńska/Stawowa	powiatowa nr 4137 S	III	60
Miedźna, kolonia	Pszczczyńska	wojewódzka nr 933	II	50
Góra, kolonia	Pszczczyńska	wojewódzka nr 933	II	51
Góra, Pawilon	Pszczczyńska	wojewódzka nr 933	II	52

Gmina Pawłowice:

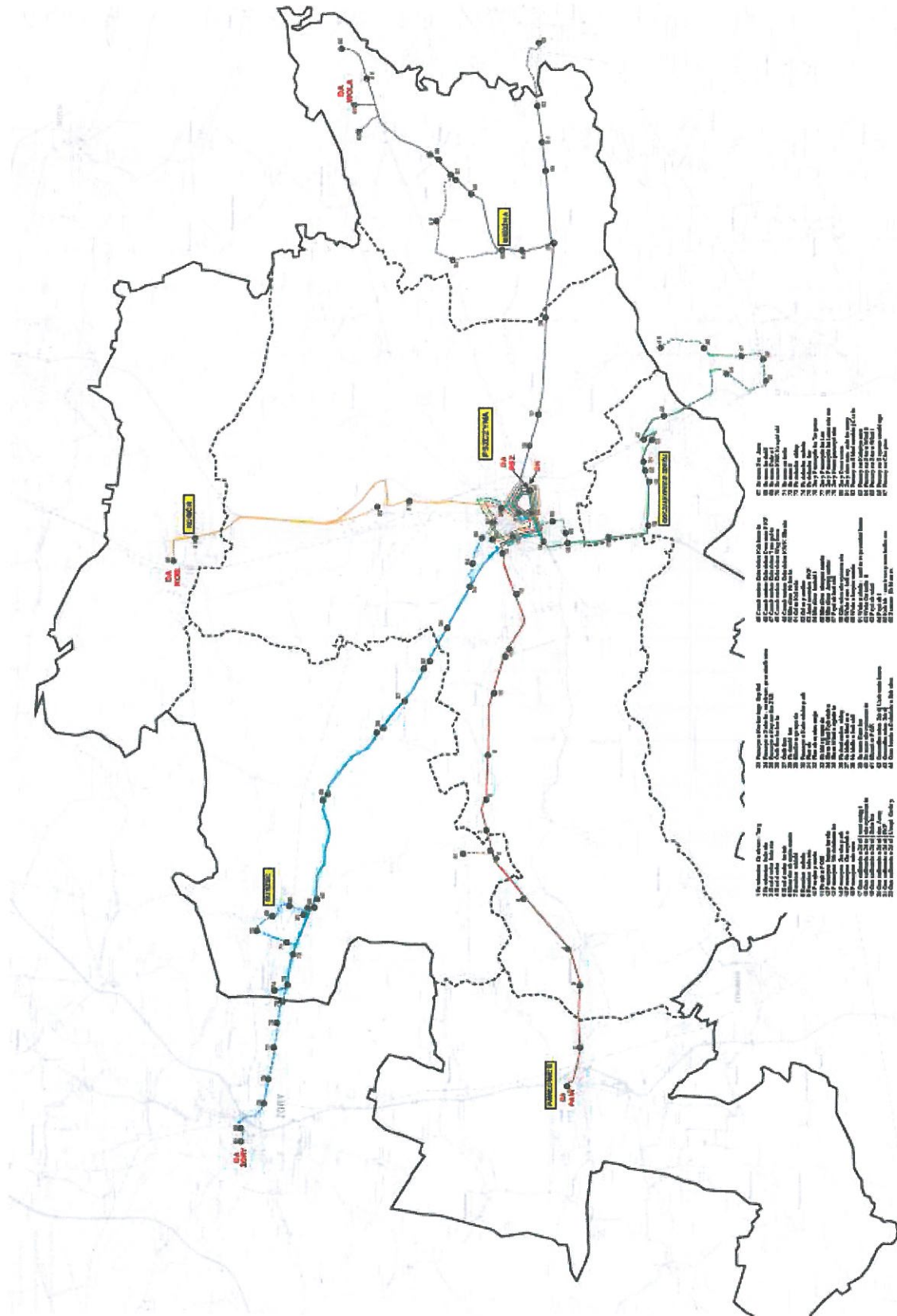
Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Pawłowice, kolonia	Pszczczyńska 30	wojewódzka nr 933	II	2
Pawłowice, Centrum - Targ	Zjednoczenia 77a	plac – własność gminy	IV	1



Gmina Suszec:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)	Numer na mapie
Mizerów, PGR	Lipki/Wyzwolenia	powiatowa nr 4139 S	III	41
Mizerów, skrzyżowanie	Wodzisławska/Lipki	wojewódzka nr 933	II	6
Radostowice, sklep	Pszczczyńska/ Jemiółowa/Dworcowa	wojewódzka nr 935	IV	36
Kobielice, Medros	Pszczczyńska/ Stara Droga	wojewódzka nr 935	IV	37
Kobielice, kościół	Pszczczyńska/Jana Pawła II	wojewódzka nr 935	IV	38
Suszec, skrzyżowanie	Pszczczyńska	wojewódzka nr 935	III	40
Suszec, Branica	Pszczczyńska/Branica	wojewódzka nr 935	IV	39
Rudziczka, sklep	Pszczczyńska	wojewódzka nr 935	III	73
Rudziczka, bar	Pszczczyńska/Woszczycka	wojewódzka nr 935	II	75
Rudziczka, szkoła	Woszczycka/Szkolna	powiatowa nr 4155 S	II	74
Suszec, Św. Jana	św. Jana/Narcyzów	powiatowa nr 4154 S	IV	67
Suszec, kościół	św. Jana/Klubowa	powiatowa nr 4154 S	IV	68
Suszec, Dolna I	Dolna/Kulika	powiatowa nr 4154 S	I	69
Suszec, KWK Krupiński	Piaskowa	powiatowa nr 4156 S	II	70
Suszec, osiedle	Piaskowa	powiatowa nr 4156 S	II	71
Suszec, Bobi Sam	Pszczczyńska 92/ św. Jana	wojewódzka nr 935	IV	66
Suszec, II	Pszczczyńska/ Żwirowa/Piaskowa	wojewódzka nr 935	IV	72

Wszystkie wymienione przystanki zostały przedstawione na poniższej mapie.





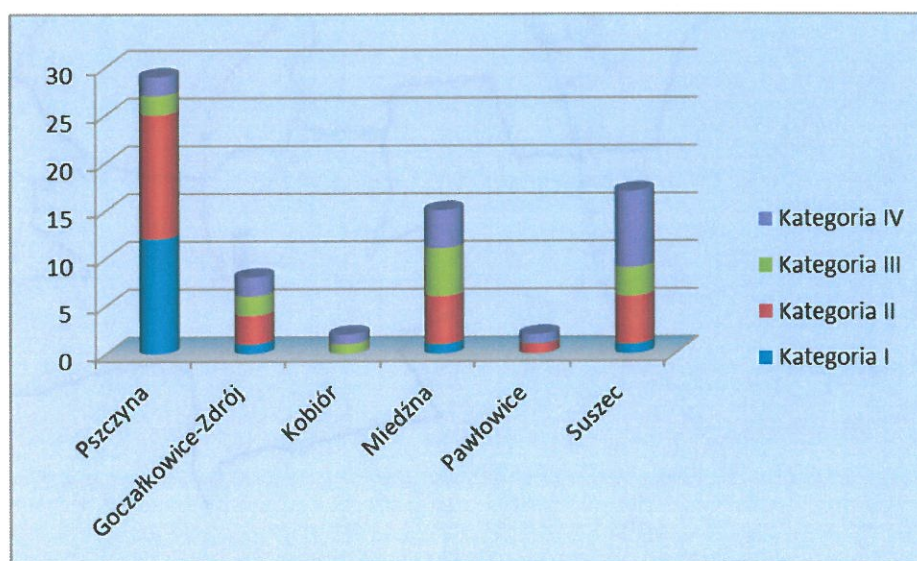
Liczba przystanków z podziałem na poszczególne kategorie zagrożeń dla osób niepełnosprawnych przedstawia się następująco:

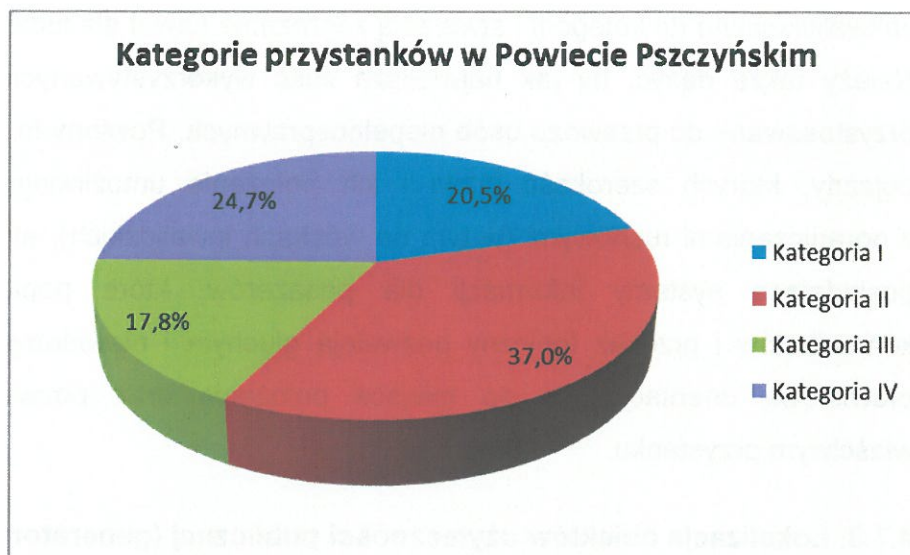
Gmina	Pszczyna	Goczałkowice-Zdrój	Kobiór	Miedźna	Pawłowice	Suszec	Razem
Kategoria I	12	1	0	1	0	1	15
Kategoria II	13	3	0	5	1	5	27
Kategoria III	2	2	1	5	0	3	13
Kategoria IV	2	2	1	4	1	8	18
Razem	29	8	2	15	2	17	73

udział procentowy:

Gmina	Pszczyna	Goczałkowice-Zdrój	Kobiór	Miedźna	Pawłowice	Suszec	Razem
Kategoria I	41%	13%	0%	7%	0%	6%	20,5%
Kategoria II	45%	38%	0%	33%	50%	29%	37,0%
Kategoria III	7%	25%	50%	33%	0%	18%	17,8%
Kategoria IV	7%	25%	50%	27%	50%	47%	24,7%
Razem	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

oraz na wykresie:





I tak na obszarze gminy Pszczyna stosunkowo duża liczba przystanków (41 %) mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. Przystanki kategorii II stanowią także 45 % wszystkich przystanków, natomiast przystanki w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych zaledwie 7 %. Priorytetem w tej gminie winna być jak najszybsza poprawa infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). Z kolei największy procentowy udział przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych zauważamy w Gminie Suszec – 47 % (nie licząc gmin: Pawłowice i Miedźna, w których udział ten wynosi 50 %, ale obsługiwane są tylko po dwa przystanki). Przystanki te zlokalizowane są przeważnie w zatokach autobusowych, lub miejscach w których możliwe jest wejście do autobusu z chodnika lub platformy z kostki brukowej, co ułatwia dostęp osobom niepełnosprawnym.

Pomimo, że w realiach Powiatu Pszczyńskiego 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 – 20,5 % wszystkich przystanków) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II (37 % przystanków) i III (17,8 %



przystanków). Tym bardziej, że jak wspomniano już wyżej, przystanki zakwalifikowane do kategorii I stwarzają zagrożenie nawet dla ludzi pełnosprawnych. Należy także dążyć, by jak największa ilość wykorzystywanych autobusów była przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. Powinny to być nie tylko takie pojazdy, których szerokość drzwi i ich położenie umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich), ale również pojazdy posiadające systemy informacji dla pasażerów, które poprzez wyświetlanie komunikatów i przekaz foniczny pozwalają głuchym i niewidomym pasażerom na prawidłową orientację, co do miejsca położenia oraz pozwalają wysiąść na właściwym przystanku.

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 łącząca miasto z kąpieliskiem wodnym, czy aquaparkiem.

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. Natomiast wśród samych obiektów edukacyjnych największe zapotrzebowanie na usługi przewozowe generują szkoły szczebla ponadgimnazjalnego, to jest:

Szkoły ponadgimnazjalne		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Pszczynie	ul. 3 Maja 7 43-200 Pszczyna	483
Powiatowy Zespół Szkół nr 1 w Pszczynie	ul. Poniatowskiego 2 43-200 Pszczyna	551
Powiatowy Zespół Szkół nr 2 w Pszczynie	ul. Szymanowskiego 12 43-200 Pszczyna	938
Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących w Woli	ul. Poprzeczna 1 a 43-225 Wola	91
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Pawłowicach	ul. Pukowca 5 43-251 Pawłowice	404
Liceum Ogólnokształcące w Gilowicach	ul. Korfanteo 38 43-227 Gilowice	149
III Liceum Ogólnokształcące w Pszczynie	ul. Kazimierza Wielkiego 5 43-200 Pszczyna	356
Zespół Szkół Nr 3 Specjalnych im. Janusza Korczaka w Pszczynie (szkoła zawodowa)	ul. Zamenhofska 5 43-200 Pszczyna	59 (ogólna liczba uczniów - 213)
	Razem	3031 (3185)

Zapewnienie dojazdu do szkół stanowi niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg powiatowych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. Należy pamiętać, że uczniowie szkół Ponadgimnazjalnych stanowią największą grupę pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, by zachęcić uczniów do podejmowania nauki w szkołach położonych na obszarze Powiatu Pszczyńskiego. Dogodny dojazd jest bowiem jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły ponadgimnazjalnej. Biorąc pod uwagę zasady przyznawania subwencji oświatowej (pieniądz „idzie” za uczniem) organizatorzy transportu, poprzez właściwe określenie sieci komunikacyjnej oraz



ułożenie rozkładów jazdy mogą mieć znaczny wpływ na kondycję finansową szkolnictwa w powiecie.

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. 3 Maja 10 43-200 Pszczyna
Urząd Skarbowy	ul. 3-go Maja 4 43-200 Pszczyna
Sąd Rejonowy	ul. ks. bp. Bogedaina 14, 43-200 Pszczyna
Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Pszczynie	ul. Kopernika 22 43-200 Pszczyna
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Dworcowa 23 43-200 Pszczyna
Prokuratura Rejonowa	ul. 3-go Maja 1, 43-200 Pszczyna
Komenda Powiatowa Policji	ul. ks. Biskupa Bogedaina 18, 43-200 Pszczyna
Dom Pomocy Społecznej	ul. Warowna 59, 43-200 Pszczyna
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Dworcowa 23 43-200 Pszczyna
Urząd Miejski w Pszczynie	Rynek 2 43-200 Pszczyna
Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, Biuro Powiatowe	ul. K. Szymanowskiego 10 43-200 Pszczyna
Urząd Gminy Goczałkowice-Zdrój	Szkolna 13, 43-230 Goczałkowice-Zdrój
Urząd Gminy Kobiór	ul. Kobiórska 5 43-210 Kobiór
Urząd Gminy Miedźna	Wiejska 131, 43-227 Miedźna
Urząd Gminy Pawłowice	ul. Zjednoczenia 60 43-250 Pawłowice
Urząd Gminy Suszec	ul. Lipowa 1 43-267 Suszec

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze powiatu. Najważniejsze z nich znajdują się w Pszczynie i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Ze



względów społecznych mieszkańcom Powiatu Pszczyńskiego należy zapewnić dojazd do właściwych urzędów gmin, pomimo iż nie generują one tak wielkiego zapotrzebowania, jak urzędy obejmujące swoim działaniem obszar całego powiatu. Ze względów ekonomicznych działanie to powinno być jednak realizowane tylko w ramach komunikacji gminnej, bez udziału powiatu.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Pszczynie (ulica Antesa 11). 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 Pszczyńskim, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza powiatu, to:

Nazwa obiektu	Adres	Rodzaj obiektu
Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji - Goczałkowice - Zdrój (pływalnia)	ul. Powstańców Śląskich 3 43-230 Goczałkowice - Zdrój	całoroczny
Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Miedznej z siedzibą w Woli (pływalnia)	ul. Pszczyńska 9 43-225 Wola	całoroczny
Uzdrowisko Goczałkowice – Zdrój (uzdrowisko, pływalnia)	ul. Uzdrowska 54 43-230 Goczałkowice - Zdrój	całoroczny
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji - Pszczyna	ul. Basztowa 4 43-200 Pszczyna	całoroczny
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji – Pszczyna – lodowisko na rynku	ul. Basztowa 4 43-200 Pszczyna	sezon zimowy
Powiatowy Ośrodek Sportu i Rekreacji - Pszczyna	ul. Zamenhofa 5A 43-200 Pszczyna	całoroczny
Wodny Raj (pływalnia)	ul. Szkolna 1b 43-250 Pawłowice	całoroczny
Lodowisko	ul. Pukowca 7 43-250 Pawłowice	sezon zimowy
Gminny Ośrodek Kultury	ul. Zjednoczenia 67 43-250 Pawłowice	całoroczny



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 targowisko zlokalizowane w Pszczynie generuje zapotrzebowanie na usługi transportowe. W dni targowe w godzinach przedpołudniowych występuje zwiększone napełnienie środków transportu. Oznacza to, że mieszkańcy powiatu 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 – w chwili obecnej opisane wcześniej dworce autobusowe i kolejowe w Pszczynie nie stanowią istotnych generatorów ruchu pasażerskiego. Sytuacja może ulec zmianie w przypadku ewentualnego stworzenia węzła przesiadkowego pociąg – autobus. Wtedy dworzec mógłby się stać punktem integracji sieci transportu gminnego i powiatowego z regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym). W celu ułatwienia dostępu należy zapewnić pasażerom jak najłatwiejsze i możliwie najkrótsze drogi przejścia pomiędzy peronem, a przystankami autobusowymi oraz między samymi przystankami.



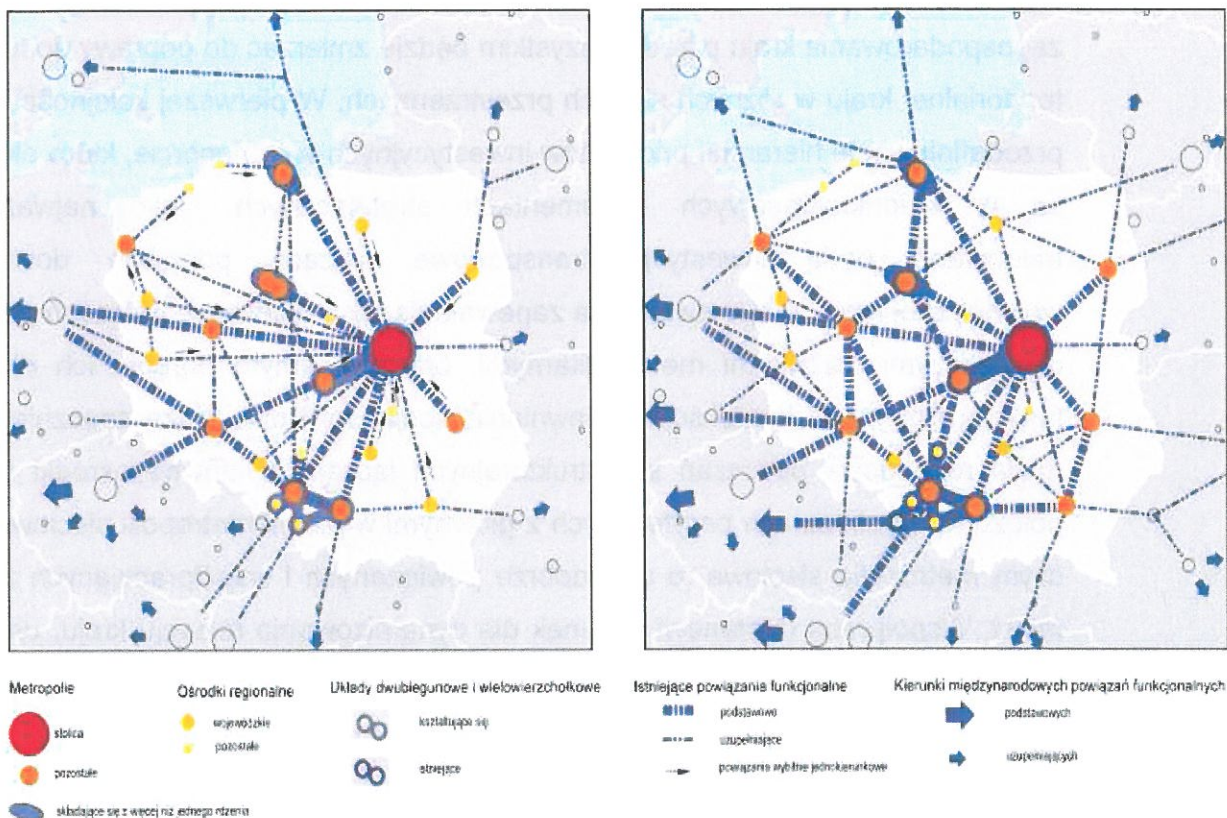
5. Stan zagospodarowania przestrzennego

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 metropolitalnymi, oraz w samym obrębie ich obszarów funkcjonalnych. W kontekście zapewniania spójności Polski duże znaczenie 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 powinno następować sukcesywnie, począwszy od 2015 roku, 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 gminnego i powiatowego, 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 przeładunkowych 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, iż w Powiecie Pszczyńskim tylko miasto Pszczyzna będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Natomiast pozostałe stolice gmin będą ośrodkami lokalnymi. Ponad tą hierarchią w województwie przewiduje się węzły regionalne (najbliższe Bielsko-Biała oraz Rybnik) oraz węzły główne (Katowice). 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.

W zakresie transportu pasażerskiego plan ten przewiduje budowę ważniejszych węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego w Rybniku, Katowicach oraz Bielsku Białej. Natomiast większe inwestycje powiązane z transportem w Powiecie Pszczyńskim będą dotyczyły następujących zagadnień:

- kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych (w tym również w ciągach dróg o znaczeniu międzynarodowym dla powiązania województwa z krajami Europy i z ośrodkami krajowymi poprzez rozbudowę i modernizację drogi S1 Pyrzowice - Dąbrowa Górnicza – Bielsko-Biała - Cieszyn - granica państwa - /Brno/,
- wzmacnianie sieci powiązań obszaru województwa z terenami sąsiednimi, w tym na przykład poprzez usprawnianie połączeń na styku z województwem małopolskim (postulowana „Droga Współpracy Regionalnej” Jaworzno – węzeł „Jeleń” na autostradzie A4 – Chełmek – Oświęcim – Brzeszcze – droga ekspresowa S1),

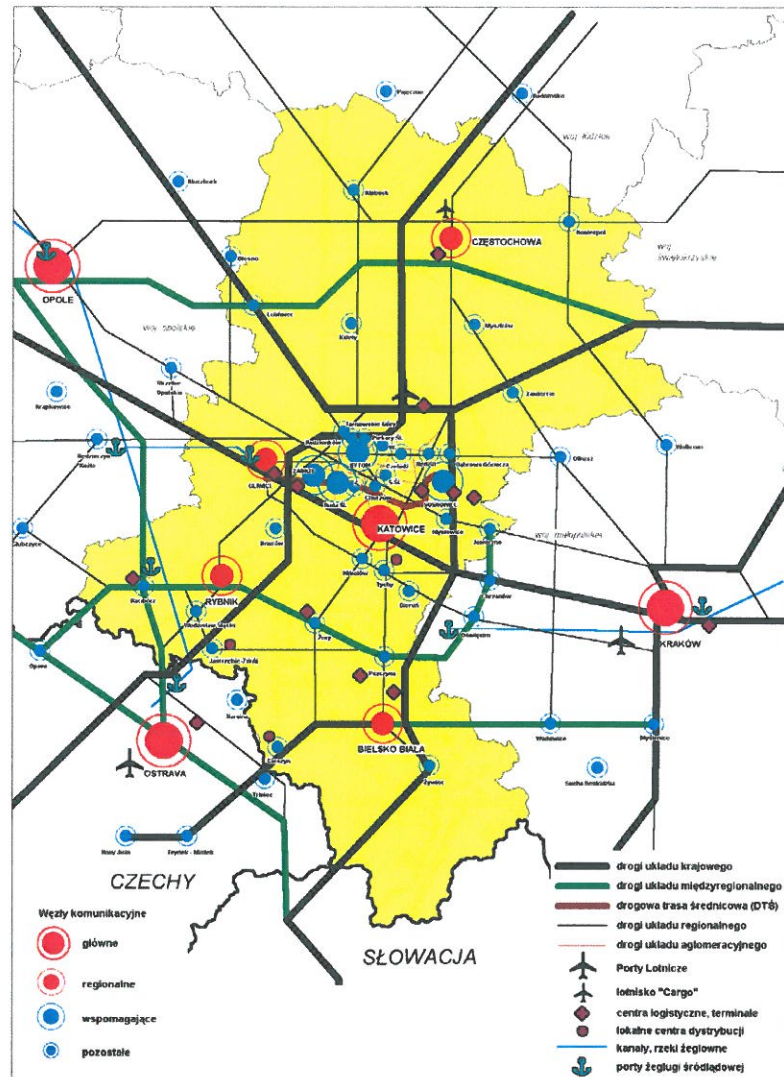


- kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, w tym wzmacnianie sieci powiązań wewnętrznych poprzez realizację połączeń zwiększających dostępność terenów Aglomeracji Rybnickiej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich.

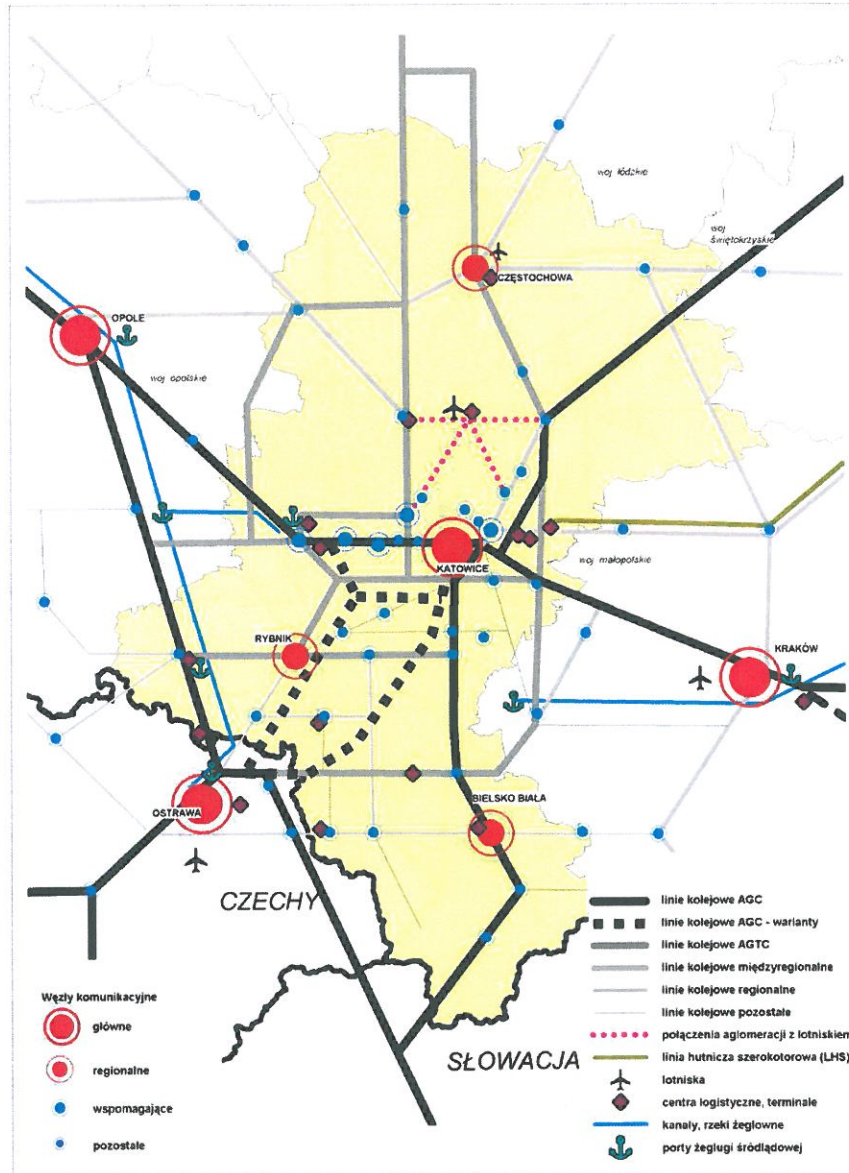
W zakresie transportu kolejowego przewiduje się modernizację linii kolejowych objętych umową AGTC (ważniejsze linie kolejowe transportu kombinowanego) dostosowane do prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych (częściowo wykorzystując odcinki linii AGC): C-E 65 Tczew - Zduńska Wola - Tarnowskie Góry – Katowice -Pszczyna – Chybie - Zebrzydowice – granica państwa (wariantowo: Tarnowskie Góry - Bytom - Gliwice - Kędzierzyn Koźle - Rybnik – Pszczyna lub Gliwice - Rybnik – Pszczyna).

Szczególny nacisk położony zostanie na zapewnienie poprawy obsługi pasażerskiej na obszarach stykowych z innymi regionami (koleje regionalne), w tym wzmocnienie powiązań bipolarnego układu Europolu Śląsko-Krakowskiego oraz Aglomeracji Bielskiej i Rybnickiej z Aglomeracją Ostrawską oraz Ziemią Głubczycką.

Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.



Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja



5.3. Plan zagospodarowania gminy Pawłowice

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej. Rozwój działalności przemysłowo-usługowej odbywać będzie się głównie w środkowej i północnej części gminy i zlokalizowany jest rejonie największego zakładu produkcyjnego – Kopalni Węgla Kamiennego „Pniówek” oraz na terenach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Przewidywany rozwój urbanistyczny oraz rozwój gospodarczy działających podmiotów nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróźnych.

5.4. Plan zagospodarowania gminy Suszec

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej. Jednak przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróźnych.

Rozwój działalności przemysłowo-usługowej odbywać będzie się głównie rejonie największego podmiotu gospodarczego gminy – Kopalni Węgla Kamiennego „Krupiński”. Rozwój gospodarczy wiąże się głównie z budowaniem na bazie restrukturyzowanego górnictwa nowych podmiotów usługowo-produkcyjnych wykorzystujących zbędny majątek kopalni. Bardzo ważnym elementem rozwoju gospodarczego są działające i stale rozwijające się zakłady przetwórstwa warzywnego. Rozwój przedsiębiorczości na terenie gminy oraz restrukturyzacja przemysłu górniczego nie będą miały znaczącego wpływu na zmiany potrzeb przewozowych wśród ludności gminy.



5.5. Plan zagospodarowania gminy Kobiór

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz usługowo-gospodarczej. Jednak przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróźnych.

5.6. Plan zagospodarowania gminy Pszczyna

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz usługowo-gospodarczej pod działalność przemysłu lekkiego. Część terenów gminy przeznaczona jest pod działalność usługową z zakresu sportu, turystyki i rekreacji oraz mieszkalnictwa w zakresie obsługi turystyki. Jednak przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróźnych.

5.7. Plan zagospodarowania gminy Goczałkowice-Zdrój

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz usługowo-gospodarczej. Część terenów gminy przeznaczona jest pod działalność usługową z zakresu lecznictwa uzdrowiskowego, sportu, turystyki i rekreacji oraz mieszkalnictwa w zakresie obsługi turystyki. Jednak przewidywany rozwój urbanistyczny nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróźnych.



5.8. Plan zagospodarowania gminy Miedźna

Plan zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz osiedlowej, za wyjątkiem niektórych rejonów miejscowości Wola. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach, istnieje możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz usługowo-gospodarczej. Rozwój działalności przemysłowo-usługowej odbywać będzie się głównie na bazie majątku pozostałego po zlikwidowanej – Kopalni Węgla Kamiennego „Czeczott” – KWK Piast-Ruch II i będzie związany z budowaniem na bazie restrukturyzowanego górnictwa nowych podmiotów usługowo-produkcyjnych. Rozwój przedsiębiorczości na terenie gminy oraz zakończona restrukturyzacja przemysłu górniczego nie będą miały znaczącego wpływu na zmiany potrzeb przewozowych wśród ludności gminy.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

6.1. Analiza oceny potrzeb przewozowych na podstawie badań ankietowych

Ważnym elementem niniejszego planu transportowego jest określenie potrzeb przewozowych mieszkańców oraz ważniejszych instytucji publicznych w zakresie komunikacji powiatowej. Najbardziej rzetelnym sposobem określającym realne potrzeby przewozowe jest analiza wielokierunkowa aktualnych zachowań mieszkańców w zakresie przemieszczania oraz zadowolenia z obecnego stanu transportu publicznego. Analiza przeprowadzona na poczet niniejszego opracowania polegała na zebraniu informacji w zakresie oceny obecnego stanu transportu publicznego i wizji jego przyszłości na terenie Powiatu Pszczyńskiego. Ocena została przeprowadzona na podstawie danych przekazanych przez jednostki samorządu terytorialnego, ważniejsze powiatowe instytucje oświatowe, przewoźników obecnie wykonujących przewozy regularne na terenie powiatu oraz na podstawie danych z badań ankietowych mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego.



Ważniejsze informacje pozwalające określić potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego prezentują się następująco.

6.1.1. Analiza danych przekazanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Gmina Pszczyna

Gmina Pszczyna odczuwa wyraźne braki w komunikacji wewnątrzgminnej w szczególności w połączeniach pomiędzy miejscowościami: Rudołowice, Czarków, czy Wisła Wielka z Pszczyną. Ponadto w celu prawidłowego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców gmina zaproponowała uwzględnienie zapotrzebowania na następujące połączenia w komunikacji powiatowej:

- Sołectwa: Piasek, Czarków oraz osiedle Stara Wieś: połączenie komunikacyjne z Gminą Suszec,
- sołectwo Piasek: połączenie komunikacyjne z Gminą Kobiór,
- sołectwa: Rudołowice, Ćwiklice, Studzienice, Jankowice: połączenie komunikacyjne z Gminą Miedźna,
- sołectwa: Wisła Mała, Wisła Wielka, Łąka: połączenia komunikacyjne z gminami Pawłowice oraz Strumień,
- sołectwa: Studzionka, Brzeźce, Poręba: połączenie komunikacyjne z gminą Pawłowice.

Dodatkowo gmina wnioskuje o uwzględnienie właściwego rozplanowania częstotliwości połączeń w rozkładach jazdy ze szczególnym uwzględnieniem godzin międzyszczytowych (od 9:00 do 13:00). Obecne rozkłady jazdy nie zapewniają właściwej realizacji potrzeb przewozowych występujących w tych porach.

Współfinansowanie pozostałych przewozów w ramach linii powiatowych będzie kwestą dalszych dyskusji po przedstawieniu konkretnych propozycji.



Gmina Suszec

Gmina Suszec jest członkiem Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju, któremu powierzono m. in. organizację i realizację transportu publicznego. Jednak dotychczasowa sieć połączeń i linii komunikacyjnych nie obejmuje połączenia relacji Suszec – Pszczyzna. Gmina wnioskuje o zachowanie dotychczasowej sieci połączeń i linii komunikacyjnych obejmujących teren gminy z uwzględnieniem połączeń do Pszczyzny i Żor. Obecnie częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej na terenie gminy jest zadowalająca i powinna zostać zachowana w przedziale czasowym od 5:00 do 22:00. Liczba przystanków autobusowych na terenie gminy jest wystarczająca i nie ma potrzeby tworzenia dodatkowych miejsc obsługi pasażerów. W kwestii współfinansowania komunikacji Gmina Suszec wypowiadać będzie się poprzez właściwe uchwały Rady Gminy Suszec.

Gmina Kobiór

Gmina Kobiór wnioskuje o zachowanie dotychczasowej sieci połączeń i linii komunikacyjnych obejmujących teren gminy, jak i zapewniających połączenia z sąsiadującymi powiatami: tuskim i mikołowskim. Bardzo ważnym elementem sieci powinno być skoordynowanie komunikacji obsługiwanej przez MZK Tychy oraz połączeń kolejowych z komunikacją powiatową. Koordynacja winna być realizowana z wykorzystaniem planowanego projektu dotyczącego utworzenia w Kobiórze centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym.

W kwestii współfinansowania komunikacji powiatowej Gmina Kobiór informuje, iż na obecny czas nie ma możliwości partycypowania w kosztach jej utrzymania.

Gmina Goczałkowice-Zdrój

Gmina Goczałkowice-Zdrój wnioskuje o zachowanie dotychczasowej sieci połączeń i linii komunikacyjnych obejmujących teren gminy, jak i zapewniających połączenia z sąsiadującym powiatem bielskim. Bardzo ważnym elementem sieci powinno być zapewnienie dojazdów i powrotów do domu uczniom, pracownikom zakładów pracy oraz zapewnienie dojazdów do placówek służby zdrowia. Ze względu na szczególny charakter gminy konieczne jest jednak także uwzględnienie dojazdów do Pszczyzny w weekendy w celu zapewnienia komunikacji kuracjom tutejszych uzdrowisk. W chwili obecnej liczba przystanków



autobusowych na terenie gminy jest wystarczająca i nie ma potrzeby tworzenia dodatkowych miejsc obsługi pasażerów. W kwestii współfinansowania komunikacji powiatowej Gmina Goczałkowice-Zdrój informuje, iż obecnie nie ma zabezpieczonych środków finansowych w budżecie na powyższy cel, jednak w przyszłości temat ten będzie przedmiotem dalszych dyskusji (po przedstawieniu konkretnych propozycji).

Gmina Pawłowice

Gmina Pawłowice jest członkiem Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju, któremu powierzono m. in. organizację i realizację transportu publicznego. Jednak dotychczasowa sieć połączeń i linii komunikacyjnych nie obejmuje połączenia relacji Pszczyzna - Pawłowice. Komunikacja na terenie gminy wykonywana jest w ramach komunikacji gminnej z wykorzystaniem węzła przesiadkowego utworzonego na przystanku Pawłowice Centrum Targ. Gmina nie przedstawiła konkretnych potrzeb z zakresu komunikacji powiatowej.

Gmina Miedźna

Gmina nie przedstawiła konkretnych potrzeb z zakresu komunikacji powiatowej. Niemniej jednak przedstawiając potrzeby komunikacyjne marszałkowi województwa Gmina postulowała, aby kierunkiem rozwoju dla komunikacji zbiorowej było zapewnienie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych na liniach powiatowych i wojewódzkich. Gmina Miedźna nie posiada żadnych połączeń kolejowych wobec powyższego całość transportu publicznego opiera się tylko na komunikacji autobusowej. Ważnym elementem tworzonej sieci będzie zachowanie odpowiedniej liczby kursów autobusowych w dni wolne od nauki oraz w weekendy. Obecnie gmina objęta została częściowo komunikacją MZK Tychy.



6.1.2. Analiza danych przekazanych przez jednostki oświatowe

Liceum Ogólnokształcące Pszczyna

Dyrekcja jednostki postuluje, by zapewniony był niedyskryminujący mieszkańców różnych części powiatu dojazd uczniów do szkoły i powrót do domów. Obecne godziny kursowania autobusów nie są w pełni dostosowane do potrzeb placówki. Także częstotliwość kursowania autobusów z poszczególnych miejscowości nie zawsze jest zadowalająca. Jednostka wnioskuje o zwiększenie ilości połączeń w godzinach popołudniowych. Ponadto obecnie stosowane taryfy opłat za przejazdy w komunikacji zbiorowej powinny zostać dostosowane do realnych możliwości ekonomicznych mieszkańców powiatu.

Powiatowy Zespół Szkół nr 1 Pszczyna

Dyrekcja informuje, iż uczniowie dojeżdżający z terenu Powiatu Pszczyńskiego mają trudności z dojazdem do szkoły i powrotem do domu w ramach publicznej komunikacji autobusowej. Sytuacja powyższa wynika ze zbyt małej ilości busów (autobusów) oraz ich przepełnienia. Oferowane obecnie godziny odjazdów autobusów i częstotliwość ich kursowania nie są w pełni dostosowane do potrzeb uczniów tej szkoły: długi czas oczekiwania na środki transportu po zakończonych zajęciach lub całkowity brak możliwości powrotu do domu środkami komunikacji publicznej. Placówka wnioskuje o zwiększenie liczby busów (autobusów), zarówno w godzinach porannych, kiedy uczniowie jadą do szkoły, jak i popołudniowych (15.00 – 17.00), które są czasem ich powrotów do domu.

Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących w Woli

Dyrekcja podkreśla, iż mimo atrakcyjnych dla młodzieży kierunków nauczania brak jest chętnych spoza obszaru gminy Miedźna. Czynnikiem niesprzyjającym działalności placówki jest brak zorganizowanej sieci połączeń autobusowych z miejscowości leżących poza główną trasą komunikacji autobusowej Pszczyna - Miedźna - Wola.

Zespół Szkół nr 3 Specjalnych Pszczyna

Do szkoły uczęszczają uczniowie z orzeczeniem o potrzebie kształcenia specjalnego, w związku z czym ich dowóz gminy organizują indywidualnie.

**Analiza liczby uczniów dojeżdżających do szkół średnich prowadzonych przez Powiat Pszczyński z poszczególnych gmin w roku szkolnym 2013/2014 roku**

Lp.	Gmina / Miejscowość	Szkoła									RAZEM
		ZS nr 3 Pszczyna	ZSO Pszczyna		PZS nr 1 Pszczyna		PZS nr 2 Pszczyna	ZSZ i O Wola		LO "21" Pszczyna	
		I. ucz.	L. ucz.	I. sł.	I. ucz.	I. sł.	I. ucz.	I. ucz.	I. sł.	I. ucz.	
GMINA PSZCZYNA											
1	Brzeźce	1		1	12	1	13			4	32
2	Czarków	1	15		21	1	37			10	85
3	Ćwiklice	1	18	2	18	1	24	3		7	74
4	Jankowice		17	1	13		35	1		11	78
5	Łąka		9	1	23	1	29			35	98
6	Piasek		22		16		25	1		11	75
7	Poręba		5		12		24			4	45
8	Pszczyna		147	10	153	3	262	2	2		579
9	Rudołtowie		4		12		12	2		7	37
10	Studzienice	1	18		28	3	30		2	7	89
11	Studzionka	2	14		18		23			7	64
12	Wisła Mała		5	1	7		20			7	40
13	Wisła Wielka		18				36			12	66
GMINA PAWŁOWICE											
14	Pawłowice	2	13		15		12				42
15	Golasowice				1						1
16	Pielgrzymowice		1		5						6
17	Warszowice		1				5				6
GMINA SUSZEC											
18	Kobielice		6	1	13		16			6	42
19	Kryry		4		15		9			7	35
20	Mizerów		4		14		22			8	48
21	Radostowice		15	1	10		24			5	55
22	Rudziczka				5		1				6
23	Suszec	2	13		12		11			1	39
GMINA GOCZAŁKOWICE-ZDRÓJ											
24	Goczałkowice-Zdrój		36	2	10		49			39	136
GMINA KOBIÓR											
25	Kobiór		15		15	1	28			4	63
GMINA MIEDŹNA											
26	Frydek		2		10		14	3	1		30
27	Gilowice				11		3	5	2		21
28	Góra	1	6		14		26	5	3	1	56
29	Grzawa	1	2				3	1			7
30	Miedźna	1	5		4	1	28	4	4		47



31	Wola	1	8		9		13	60	32	5	128
MIEJSCOWOŚCI POZA POWIATEM PSZCZYŃSKIM											
32	Czechowice-Dziedzice		2		1		7				10
33	Bronów						5				5
34	Ligota		2		3		2				7
35	Zabrzeg		1		2		1				4
36	Międzyrzecze		3		4		3		1	1	12
37	Bojszowy				3			1			4
38	Świerczyniec		1								1
39	Nowe Bojszowy						1				1
40	Tychy	1	1	1	2		4			2	11
41	Brzeszcze		1		2			1	1		5
42	Jawiszowice				2	1					3
43	Przeczyszyn		1								1
44	Harmęże							1	2		3
45	Oświęcim								1		1
46	Nowa Wieś								1		1
47	Bąków				2		5				7
48	Strumień		2		12	1	23			2	40
49	Zabłocie		2		1		5				8
50	Zbytków				3		9				12
51	Chybie						1				1
52	Zaborze						1				1
53	Rudzica						2				2
54	Bieruń						1		1		2
55	Gotartów						1				1
56	Bielsko-Biała						2				2
57	Jastrzębie-Zdrój						3				3
58	Lędziny						1				1
59	Jaworzynka						6				6
60	Koniaków						2				2
61	Kocierz Moszczanicki						1				1
62	Katowice						2				2
63	Żory						2				2
64	Krostoszowice						1				1
65	Połomia						1				1
66	Rudnik						1				1
67	Libiąż								1		1
68	Szczekowice				2						2
69	Górki Wielkie						2				2
OGÓŁEM		15	439	21	535	14	929	90	54	204	2301



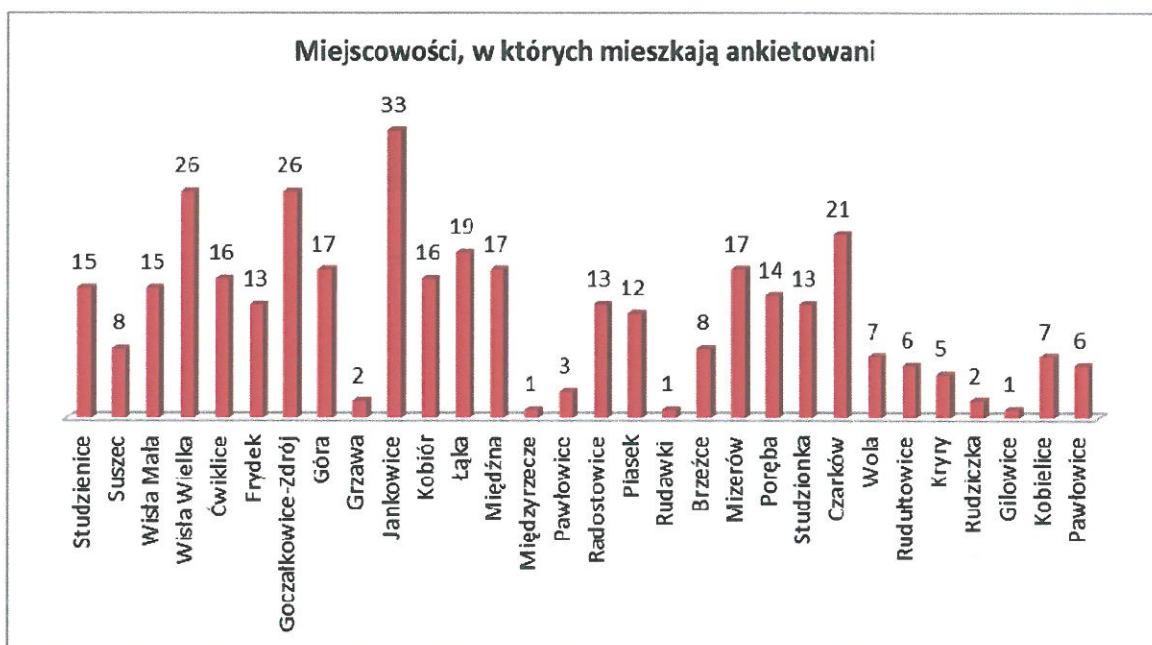
Wśród uczniów uczęszczających do szkół średnich przeprowadzono badania ankietowe mające na celu poznanie zachowań komunikacyjnych oraz zadowolenia z obecnego stanu transportu publicznego. Analiza polegała na zebraniu informacji w zakresie oceny obecnego stanu transportu publicznego i wizji jego przyszłości na terenie Powiatu Pszczyńskiego pod kątem dojazdów do szkół oraz powrotów do domu po zakończonych zajęciach. Ankietowanie zostało przeprowadzone wśród uczniów Zespole Szkół Powiatowych nr 2 w Pszczyńcu. Zebrane ankiety poddano merytorycznej ocenie. Analiza uzyskanych wyników została przeprowadzona na podstawie 360 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych. Zakres badań obejmował 6 pytań, dla których wyniki zaprezentowano poniżej.

W badaniach uczestniczyli uczniowie następujących miejscowości:

Ilość mieszkańców wg miejscowości zamieszkania	
	Liczba uczniów
Studzienice	15
Suszec	8
Wisła Mała	15
Wisła Wielka	26
Ćwiklice	16
Frydek	13
Goczałkowice-Zdrój	26
Góra	17
Grzawa	2
Jankowice	33
Kobiór	16
Łąka	19
Miedźna	17
Międzyrzecze	1
Pawłowice	3
Radostowice	13
Piasek	12
Rudawki	1
Brzeźce	8
Mizerów	17
Poręba	14
Studzionka	13
Czarków	21
Wola	7
Rudołtowice	6



Kryry	5
Rudziczka	2
Gilowice	1
Kobielice	7
Pawłowice	6



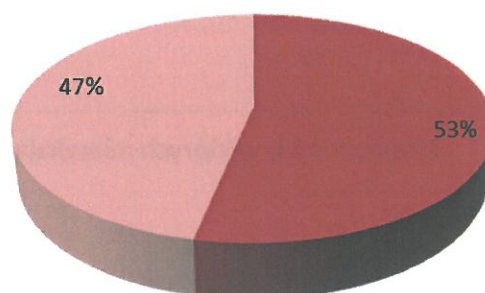
W badaniach ankietowych poddano ocenie następujące zagadnienia:

1. Czy masz zapewniony właściwy dojazd do szkoły i powrót do domu w ramach publicznej komunikacji autobusowej?	
TAK	53%
NIE	47%



Czy masz zapewniony właściwy dojazd do szkoły i powrót do domu w ramach publicznej komunikacji autobusowej?

■ TAK ■ NIE



2. Czy obecnie oferowane godziny odjazdów autobusów są dostosowane do twoich potrzeb?

TAK

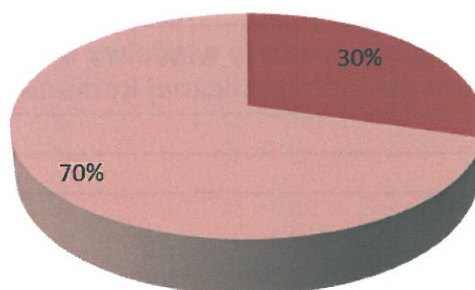
30%

NIE

70%

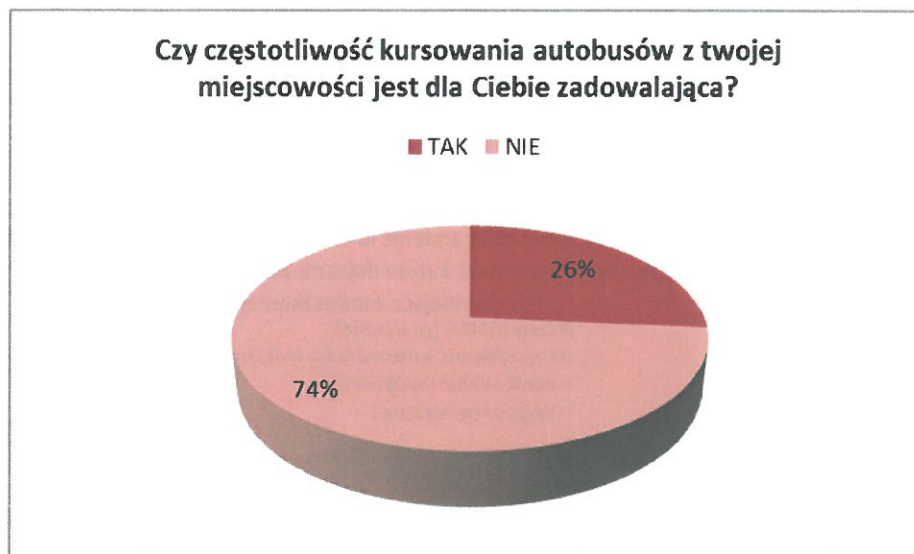
Czy obecnie oferowane godziny odjazdów autobusów są dostosowane do twoich potrzeb?

■ TAK ■ NIE





3. Czy częstotliwość kursowania autobusów z twojej miejscowości jest dla Ciebie zadowalająca?	
TAK	26%
NIE	74%



4. Czy liczba przystanków autobusowych i ich odległość od Twojego miejsca zamieszkania jest zadowalająca?	
TAK	66%
NIE	34%



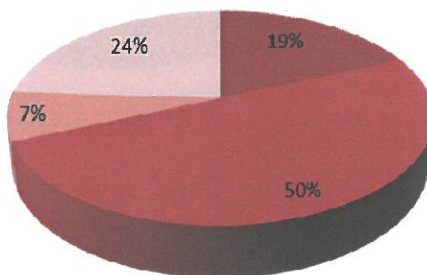


5. Co Twoim zdaniem należy zmienić w transporcie publicznym na terenie powiatu pszczyńskiego (pod kątem dojazdu młodzieży do szkół i powrotów do miejsca zamieszkania)?

Ceny biletów (za wysokie)	19%
Częstotliwość kursowania (za mało kursów)	50%
Punktualność (opóźnienia)	7%
Wygoda (zatłoczenie)	24%

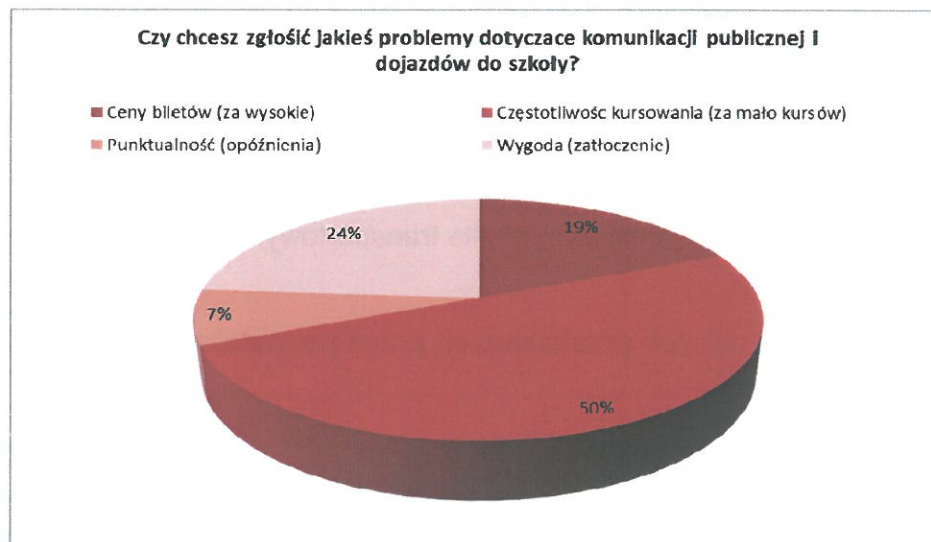
Co Twoim zdaniem należy zmienić w transporcie publicznym na terenie powiatu pszczyńskiego (pod kątem dojazdu młodzieży do szkół i powrotów do miejsca zamieszkania)?

- Ceny biletów (za wysokie)
- Częstotliwość kursowania (za mało kursów)
- Punktualność (opóźnienia)
- Wygoda (zatłoczenie)



6. Czy chcesz zgłosić jakieś problemy dotyczące komunikacji publicznej i dojazdów do szkoły?

Ceny biletów (za wysokie)	19%
Częstotliwość kursowania (za mało kursów)	50%
Punktualność (opóźnienia)	7%
Wygoda (zatłoczenie)	24%



Udział w prezentowanych badaniach wzięli uczniowie różnych miejscowości wszystkich gmin Powiatu Pszczyńskiego. Na podstawie powyższych wyników stwierdzono, iż problemy z dojazdem do szkoły ma 47 % ankietowanych uczniów, przy czym 70 % ankietowanych podaje, iż oferowane godziny kursowania autobusów komunikacji regularnej nie są dostosowane do aktualnych potrzeb młodzieży szkolnej. Również oferowana obecnie częstotliwość kursowania nie jest dostosowana do realnych potrzeb przewozowych. Uzyskane wyniki uwiadcniają realne problemy transportu publicznego w Powiecie Pszczyńskim. Obecna komunikacja nie jest dostosowana do potrzeb placówek oświatowych i nie spełnia podstawowego zadania – zapewnienia dojazdu do szkół i powrotu do domu po zakończonych zajęciach. Zbyt mała ilość połączeń szczególnie poza szczytami przewozowymi, tabor niedostosowany do potrzeb przewozowych oraz godziny odjazdów kursów nieskoordynowane z rozkładami zajęć szkół znacznie utrudniają korzystanie z komunikacji autobusowej. Pozytywnie należy ocenić wyniki dotyczące zadowolenia z liczby i rozlokowania przystanków autobusowych w Powiecie Pszczyńskim. 66% ankietowanych oceniło, iż powyższe nie wymaga zmian i jest dostosowane do potrzeb młodzieży korzystającej z komunikacji autobusowej.

Najczęściej zgłaszane przez ankietowanych problemy z zakresu komunikacji autobusowej dotyczą zwiększenia ilości połączeń (50% ankietowanych) oraz likwidacji przepełnienia w obecnie wykorzystywanych w komunikacji regularnej pojazdach (24%). Uczniowie wnioskuje także o dostosowanie taryf za przejazdy do



realnych możliwości ekonomicznych mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego (19% ankietowanych).

Przedstawione powyżej wyniki powinny mieć znaczący wpływ na kształt rozkładu jazdy, częstotliwość kursów oraz wysokość taryfy opłat za przejazdy dla zaprezentowanej w niniejszym planie transportowym sieci komunikacyjnej.

6.1.3. Analiza danych przekazanych przez pozostałe jednostki

Uzdrowisko Goczałkowice-Zdrój

Wojewódzki Ośrodek Reumatologiczno-Rehabilitacyjny

Jednostka wnioskuje o uwzględnienie potrzeb komunikacyjnych kuracjuszy i pracowników ośrodka w zakresie połączeń autobusowych z Pszczyną. Ponadto wnioskuje o zachowanie połączeń kolejowych oraz autobusowych dla linii wojewódzkich i dalekobieżnych. W zakresie komunikacji lokalnej częstotliwość kursowania nie powinna przekraczać jednej godziny w porach od 5:00 do 22:00.

Zespół Sanatoryjno-Szpitalny Rehabilitacji Narządu Ruchu „Gwarek” Goczałkowice-Zdrój

Dyrekcja jednostki zauważa, iż dostępność komunikacyjna jest jednym z najważniejszych czynników gwarantujących jej istnienie i rozwój. Rozwiązanie uciążliwości dojazdów jest jednym z priorytetowych działań marketingowych. Jednostka za najważniejsze uznaje zachowanie odpowiedniej częstotliwości połączeń relacji: Pszczyna – Goczałkowice-Zdrój – Pszczyna we wszystkie dni tygodnia. Ponadto wnioskuje się o skoordynowanie połączeń kolejowych oraz utrzymanie infrastruktury dworców kolejowych we właściwym stanie ze szczególnym uwzględnieniem ułatwień dla osób niepełnosprawnych.



6.1.4. Analiza danych przekazanych przez podmioty wykonujące regularny zarobkowy przewóz osób na terenie Powiatu Pszczyńskiego

W ramach prac związanych z przygotowaniem niniejszego planu transportowego przeprowadzono badania ankietowe przewoźników obsługujących obecnie komunikację regularną na terenie Powiatu Pszczyńskiego. Badania dotyczyły głównie wielkości pracy przewozowej oferowanej przez przewoźników oraz ilości pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej z podziałem na dni robocze i weekendy oraz pory dnia. Analiza została wykonana na podstawie danych przekazanych przez przewoźników komercyjnych wykonujących przewozy obejmujące miasto powiatowe Pszczynę. Analizy nie prowadzono dla linii obsługiwanych w ramach związków komunikacyjnych (MZK Jastrzębie-Zdrój, MZK Tychy), dla których obowiązują osobne zasady rozliczania prowadzonej działalności ujęte we właściwych dla nich planach transportowych.

Aktualnie na terenie Powiatu Pszczyńskiego, na podstawie zezwoleń Starosty Pszczyńskiego, przewozy na liniach powiatowych w komunikacji zbiorowej realizuje 4 przewoźników:

- A.K. TRANS Andrzej Pudełko,
- Usługi Transportowe Przewóz Osób Józef Bednarek,
- Usługi Transportowe Zdzisław Lenart,
- Przewóz Osób Zbigniew Czech.

Pozostałe przewozy o znaczeniu ponadgminnym wykonywane są przez przewoźników w oparciu o następujące zezwolenia:

- Prezydenta Miasta Tychy, linie:
 - Tychy – Kobiór – Pszczyna - B. Tworuszka;
 - Tychy – Kobiór – Mikołów 157 - MZK Tychy,
 - Pszczyna – Bieruń 181 - MZK Tychy,
 - Wola – Bieruń 251 - MZK Tychy.
- Prezydenta Miasta Żory, linie:
 - Żory – Suszec – Pszczyna - Z. Czech;
 - Żory – Suszec - MZK Jastrzębie,
- Marszałka Województwa Śląskiego, linie:
 - Pszczyna – Goczałkowice - Czechowice-Dziedzice – M. Ogrodzki,
 - Pszczyna - Strumień – Z. Samol;



- Wola-Tychy - AK TRANS,
- Marszałka Województwa Małopolskiego, linie:
 - Jawiszowice – Pszczyna – B. Smółka,

Wielkość oferowanej pracy przewozowej można określić na podstawie ilości linii i kursów obsługiwanych w ramach tych linii. Dla Powiatu Pszczyńskiego dane te kształtują się następująco:

- przewoźnicy prowadzący przewozy regularne na terenie Powiatu Pszczyńskiego na podstawie zezwolenia Starosty Pszczyńskiego (wg danych na 31.10.2013 r. – aktualizacja lipiec 2015 r.):

Przewoźnicy	Organy zezwalające	Linie regularne relacje	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			poniedziałek – piątek	sobota/ niedziela
Józef Bednarek	Starosta Pszczyński	Pszczyna – Pawłowice	1/ 13-13	3-3 /brak
Zbigniew Czech	Starosta Pszczyński	Rudziczka-Pszczyna	1/ 4-4	Brak
Zdzisław Lenart	Starosta Pszczyński	Pszczyna – Wola przez Rudółtowiec	1/ 7-7	Brak
A.K.TRANS	Starosta Pszczyński	Pszczyna – Wola	1/ 12-13	6-7/5-5
Razem	Starosta Pszczyński	Linie przebiegające przez co najmniej dwie gminy w Powiecie Pszczyńskim	4/ 36-37	9-10/5-5



- przewoźnicy prowadzący przewozy regularne na terenie Powiatu Pszczyńskiego na podstawie zezwoleń innych jednostek samorządu terytorialnego (wg danych na 31.10.2013 r. – aktualizacja lipiec 2015 r.):

Przewoźnicy	Organy zezwalające	Linie regularne relacje	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			Poniedziałek -piątek	Sobota/ niedziela
Zbigniew Czech	Prezydent Miasta Żory	Pszczyna – Żory	1/ 5- 4	2-2 /brak
Zenon Samol	Marszałek Województwa Śląskiego	Pszczyna - Strumień	1/ 14-14	3-3 / brak
Bogdan Tworuzska	Prezydent Miasta Tychy	Pszczyna – Tychy	1/ 7-8	Brak
A.K.TRANS	Prezydent Miasta Tychy	Wola – Tychy	1/ 14-14	7-7/4-4
A.K.TRANS	Burmistrz Pszczyny	Piasek –Pszczyna	1/ 5-5	brak/brak
Bożena Smółka	Marszałek Województwa Małopolskiego	Pszczyna – Jawiszowice	1/ 10-10	Brak
Marek Ogrodzki	Marszałek Województwa Śląskiego	Pszczyna – Goczałkowice-Zdrój – Czechowice-Dziedzice	1/ 11-11	Brak
<u>PKSiS</u> <u>Oświęcim</u> <u>Zlikwidowany</u> <u>13.02.2015 r.</u>	<u>Marszałek</u> <u>Województwa</u> <u>Śląskiego</u>	<u>Pszczyna – Bieruń</u> <u>Wola – Tychy</u> <u>Wola - Łędziny</u>	<u>1/ 6 – 6</u> <u>1/ 5 – 6</u> <u>1/ 2 – 3</u>	<u>Brak</u> <u>2-2 / 2-2</u> <u>Brak</u>
Razem	Inne JST	Linie wybiegające poza Powiat Pszczyński	10/79-81	14-14 / 6-6



- przewoźnicy prowadzący przewozy regularne na terenie Powiatu Pszczyńskiego w ramach komunikacyjnych związków międzygminnych (wg danych na 31.10.2013 r. – aktualizacja lipiec 2015 r.):

Przewoźnicy	Organy zezwalające	Linie regularne relacje	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			Poniedziałek -piątek	Sobota/ niedziela
MZK Jastrzębie-Zdrój	Prezydent Miasta Jastrzębie-Zdrój	Żory – Suszec /linia 308A/	1/ 14-14	11-11/6-6
		Żory - Mizerów /linia 308C/	1/ 2-2	2-2 / 1-1
		Żory – Rudziczka /linia 308B/	1/ 1-1	----
		Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice /linia 118/	1/ 9-9	9-9 / 7-7
		Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice /linia 127/	1/ 8-8	---
		Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice /linia 128/	1/ 11-11	9-9 / 8-8
MZK Tychy	Prezydent Miasta Tychy	Tychy – Kobiór – Mikołów	1/ 14-14	8-8 /8-8
		Pszczyna – Bieruń	1/ 5 – 5	Brak
		Wola – Bieruń	1/ 8 – 8	4-4 / 4-4
Razem		Komunikacja miejska	9/ 72- 72	43-43/34- 34

Z analizy komunikacji powiatowej o zasięgu lokalnym (tzn. połączenia między dwoma gminami) oraz obsługiwanej w ramach linii wojewódzkich (tzn. połączenia wykraczające poza powiat) wynika, że na terenie objętym niniejszym opracowaniem obsługiwane są 233 kursy w dni robocze, 43 kursy w soboty oraz 18 kursów w niedziele. Ponadto dodatkowo 144 kursy w dni robocze oraz 86 kursów w soboty i 68 kursów w niedziele jest obsługiwanych w ramach komunikacji miejskiej w gminach należących do MZK. Najwięcej kursów na uruchomionych liniach stanowią kursy w godzinach szczytów przewozowych, co jest oczywiste ze względu na ich opłacalność. Dominującą grupą pasażerów są uczniowie dojeżdżający do



szkół. Z informacji przekazanych przez przewoźników realizujących komunikację na terenie powiatu wynika, iż potrzeby przewozowe systematycznie maleją. Przewoźnicy chcąc utrzymać właściwy poziom wyników ekonomicznych prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej odchodzą od obsługi nierentownych kursów w godzinach wieczornych oraz w soboty i niedziele. Uruchamiają je tylko w sytuacji występowania szansy na pokrycie kosztów związanych z realizacją kursu. Dofinansowaniem takich kursów, czy linii zajmują się zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego w ramach porozumień zawieranych z przewoźnikami.

Podsumowując analizę komunikacji komercyjnej na terenie Powiatu Pszczyńskiego zauważa się duże różnice w dostępie do komunikacji mieszkańców poszczególnych miejscowości. Można powiedzieć o stosunkowo dobrym lub bardzo dobrym połączeniu z takimi miejscowościami jak: Jastrzębie-Zdrój z Pawłowic, Żory z Suszca oraz Tychy i Mikołów z Kobióra. Duża częstotliwość kursów wynika z faktu ich obsługi przez komunikację miejską realizowaną w ramach Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju (członkowie: Pawłowice i Suszec) oraz w ramach porozumienia gmin: Kobiór, Pszczyna i Miedźna z Miejskim Zarządem Komunikacji w Tychach i dofinansowaniu komunikacji poprzez stosowanie dopłat gmin do wozokilometrów wykonywanych na liniach komunikacyjnych objętych tymi porozumieniami.

Na podstawie danych przekazanych przez przewoźników przeprowadzono analizę fluktuacji pasażerów na poszczególnych kierunkach i liniach. Wyniki kształtują się następująco:

- w komunikacji regularnej na terenie Powiatu Pszczyńskiego (linie łączące poszczególne gminy z miastem powiatowym Pszczyną) dziennie przewożonych jest około 1236 – 1378 pasażerów. W większości są to uczniowie dojeżdżający do szkół i powracający do domów po skończonych zajęciach. W tej grupie około 578 osób posiada bilety miesięczne szkolne, pozostali pasażerowie korzystają z biletów jednorazowych,
- w dni wolne od nauki szkolnej frekwencja w autobusach spada o 40% do 80% w zależności od kierunku oraz pory dnia,
- w soboty z komunikacji autobusowej na terenie powiatu pszczyńskiego korzysta około 160-200 osób, co daje napełnienie na poziomie około 4-10 osób/kurs,
- w niedziele z komunikacji autobusowej korzysta około 33 osób, co daje średnie napełnienie na poziomie około 3,5 osoby/kurs,



- w dni robocze największe napełnienie autobusów występuje w godzinach szczytów przewozowych tj. od 7:00 – 9:00 oraz od 13:00 do 17:00, w godzinach tych przewożonych jest prawie 60% pasażerów przypadających na cały dzień, w godzinach od 9:00 do 13:00 liczba pasażerów w autobusach spada o połowę w porównaniu do szczytów przewozowych, w pozostałych godzinach wypełnienie autobusów jest minimalne i sięga zaledwie około 10-15% ogólnej liczby pasażerów przewożonych w ciągu całego dnia,
- w większości przypadków przewoźnicy obsługują komunikację regularną pojazdami o pojemności do 30 miejsc siedzących,
- wszyscy przewoźnicy stosują kasy fiskalne, jednak podkreślić należy, iż obecnie tylko jeden przewoźnik posiada stały punkty sprzedaży biletów okresowych i miesięcznych na terenie Powiatu Pszczyńskiego (Przewóz Osób Zbigniew Czech w Mizerowie). Ponadto jeden z przewoźników prowadzi sprzedaż biletów miesięcznych za pośrednictwem Internetu (AK-Trans). Sytuacja ta w znacznym stopniu utrudnia dostępność do usługi komunikacji publicznej pasażerom korzystającym z takiej formy transportu w dłuższych okresach czasu,
- prawie wszyscy przewoźnicy stosują ulgi ustawowe i mają podpisane umowy z Urzędem Marszałkowskim dotyczące refundacji ulg.

6.1.5. Analiza zachowań i preferencji pasażerów na podstawie badań ankietowych mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego

W ramach prac związanych z przygotowaniem niniejszego planu transportowego przeprowadzono badania ankietowe mieszkańców obszaru objętego planem. Badania dotyczyły głównie poznania zachowań komunikacyjnych mieszkańców korzystających z komunikacji zbiorowej w powiecie, oceny jakości obecnie świadczonych usług przewozowych oraz zapoznania się z oczekiwaniami pasażerów. Ankieta dla mieszkańców składała się z kilkunastu pytań pozwalających na zebranie informacji umożliwiających określenie struktury pasażerów, celu oraz częstotliwości wykonywanych podróży, parametrów jakości komunikacji oraz oczekiwań przyszłościowych. Zebrane ankiety poddano merytorycznej ocenie. Analiza uzyskanych wyników została przeprowadzona na podstawie 880 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych.

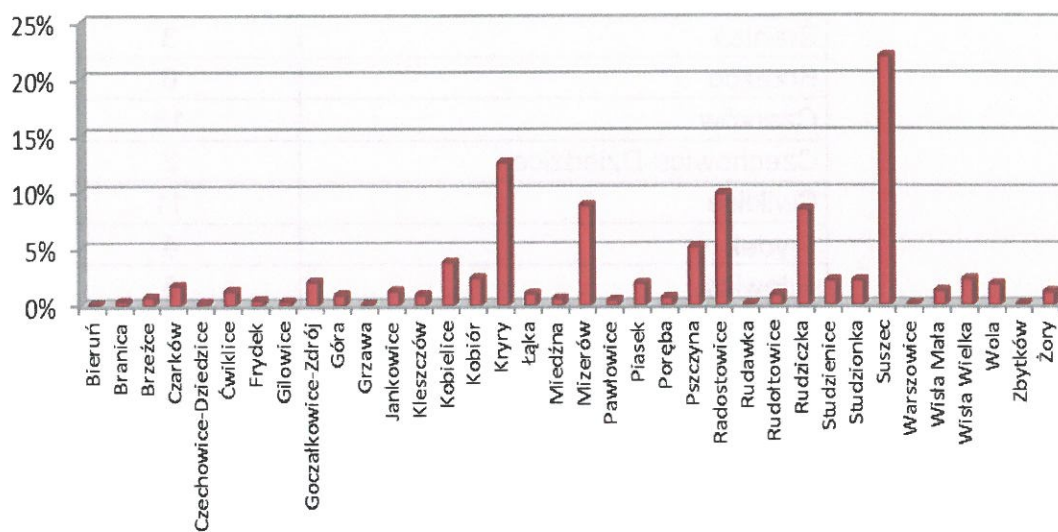


W badaniach uczestniczyli mieszkańcy następujących miejscowości:

Miejscowości, w których mieszkają ankietowani	
	Liczba osób
Bieruń	1
Branica	3
Brzeźce	6
Czarków	15
Czechowice-Dziedzice	2
Ćwiklice	11
Frydek	4
Gilowice	3
Goczałkowice-Zdrój	18
Góra	8
Grzawa	1
Jankowice	11
Kleszczów	8
Kobielice	33
Kobiór	21
Kryry	110
Łąka	9
Miedzna	5
Mizerów	77
Pawłowice	6
Piasek	17
Poręba	6
Pszczyna	46
Radostowice	86
Rudawka	1
Rudołtowice	8
Rudziczka	74
Studzienice	20
Studzionka	19
Suszec	192
Warszowice	1
Wiśła Mała	11
Wiśła Wielka	20
Wola	16
Zbytków	1
Żory	10



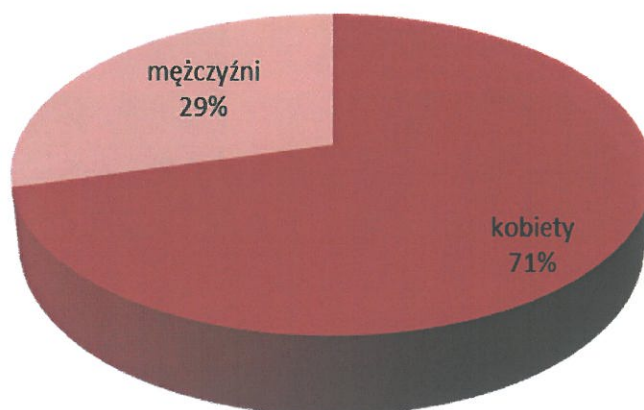
Miejscowości, w których mieszkają ankietowani



Ze względu na płeć podział grupy ankietowanych wyglądał następująco:

Płeć	
	Liczba osób
kobiety	623
mężczyźni	257

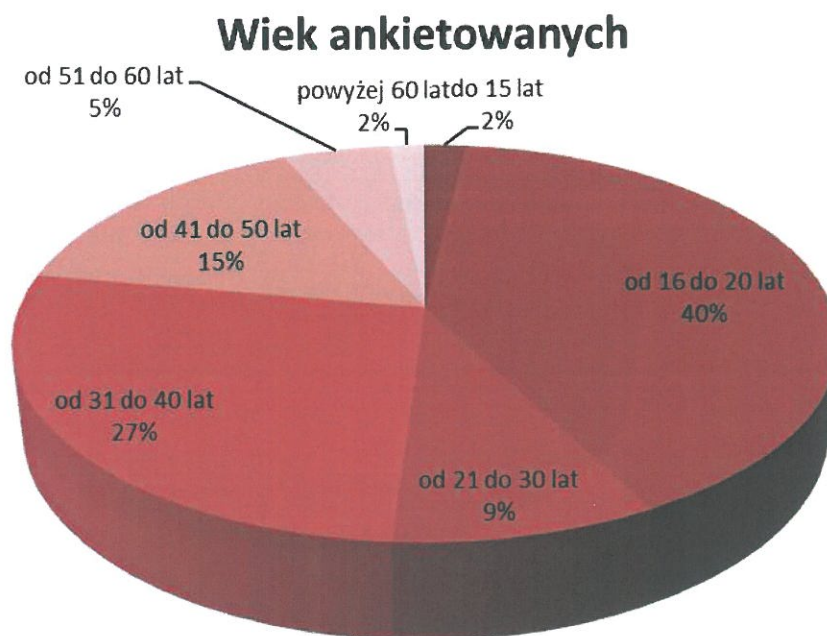
Płeć ankietowanych



Badania ankietowe przeprowadzono z zapewnieniem reprezentatywnego doboru respondentów z uwzględnieniem struktury wg kryterium płci. W badaniach mieszkańców większość stanowiły kobiety – 71%, a odsetek mężczyzn kształtował się na poziomie 29%.

W zależności od przynależności do grup wiekowych podział grupy ankietowanych kształtował się następująco:

Wiek	Liczba osób
do 15 lat	17
od 16 do 20 lat	354
od 21 do 30 lat	77
od 31 do 40 lat	238
od 41 do 50 lat	136
od 51 do 60 lat	44
powyżej 60 lat	14



Największą grupą biorącą udział w badaniach są osoby w wieku 16-20 lat, czyli uczniowie szkół średnich i to oni charakteryzują się największą mobilnością. Następne grupy wiekowe tj. od 31-40 lat oraz od 41-50 lat są to grupy czynne zawodowo korzystające z komunikacji publicznej w celu dojazdów do pracy oraz w innych sprawach związanych z bieżącą aktywnością społeczno-ekonomiczną. W przedziale wiekowym od 21 do 30 lat dominują studenci oraz osoby rozpoczynające karierę zawodową. Ze względu na brak uczelni wyższych oraz dużych zakładów pracy dających perspektywę stabilizacji życiowej grupa ta ma mało znaczący udział w korzystaniu z komunikacji publicznej w Powiecie Pszczyńskim. Osoby te korzystają z komunikacji wojewódzkiej poruszając się do ponadlokalnych ośrodków przemysłowych oraz naukowych. Najmniejszą mobilność wykazywały osoby najmłodsze z grupy wiekowej do 15 lat oraz osoby powyżej 60 lat.

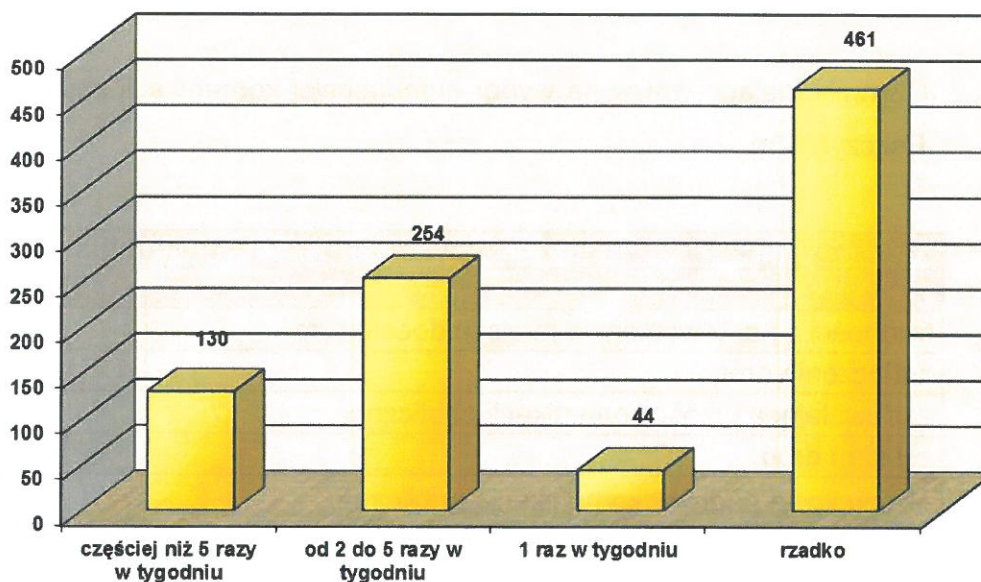
Badania ankietowe dotyczyły najważniejszych parametrów komunikacji publicznej. Uzyskano następujące wyniki:

1. Częstotliwość korzystania z autobusowej komunikacji zbiorowej na terenie Powiatu Pszczyńskiego

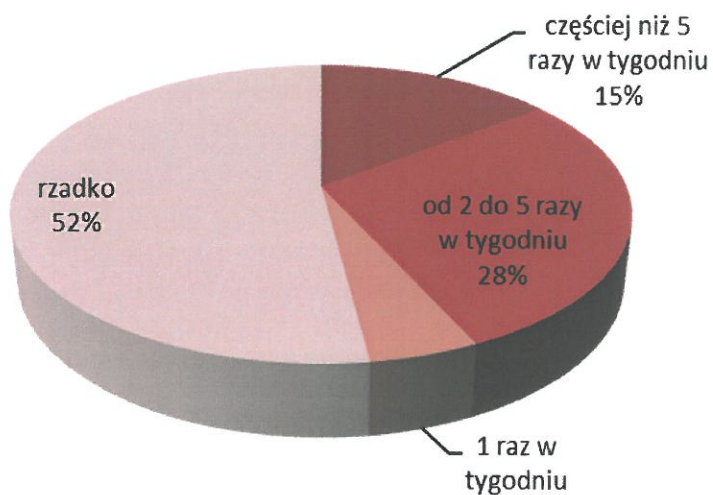


Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?	
	Liczba głosów
częściej niż 5 razy w tygodniu	130
od 2 do 5 razy w tygodniu	254
1 raz w tygodniu	44
rzadko	461

1. Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?



Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?





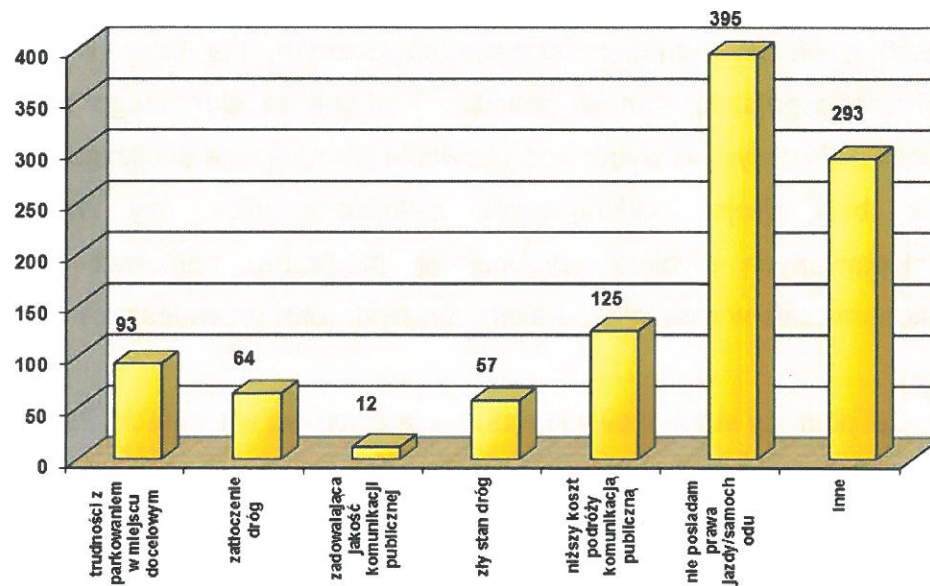
Aby oszacować częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej oraz zapotrzebowanie na jej wykonywanie ankietowanym zadano pytanie dotyczące ilości dni w których mieszkańcy korzystają z komunikacji. Bardzo dużą grupę (ponad 43%) stanowią osoby korzystające stale z transportu publicznego. Do tej grupy należą przede wszystkim uczniowie szkół średnich oraz osoby czynne zawodowo. Drugą grupę stanowią osoby korzystające bardzo rzadko z komunikacji (52 % ankietowanych). Są to osoby średnim wieku, o średnim i wyższym statusie społeczno-ekonomicznym, czynne zawodowo, dla których ważnym środkiem zapewniającym mobilność jest samochód.

2. Czynniki mające wpływ na wybór autobusowej komunikacji zbiorowej w Powiecie Pszczyńskim

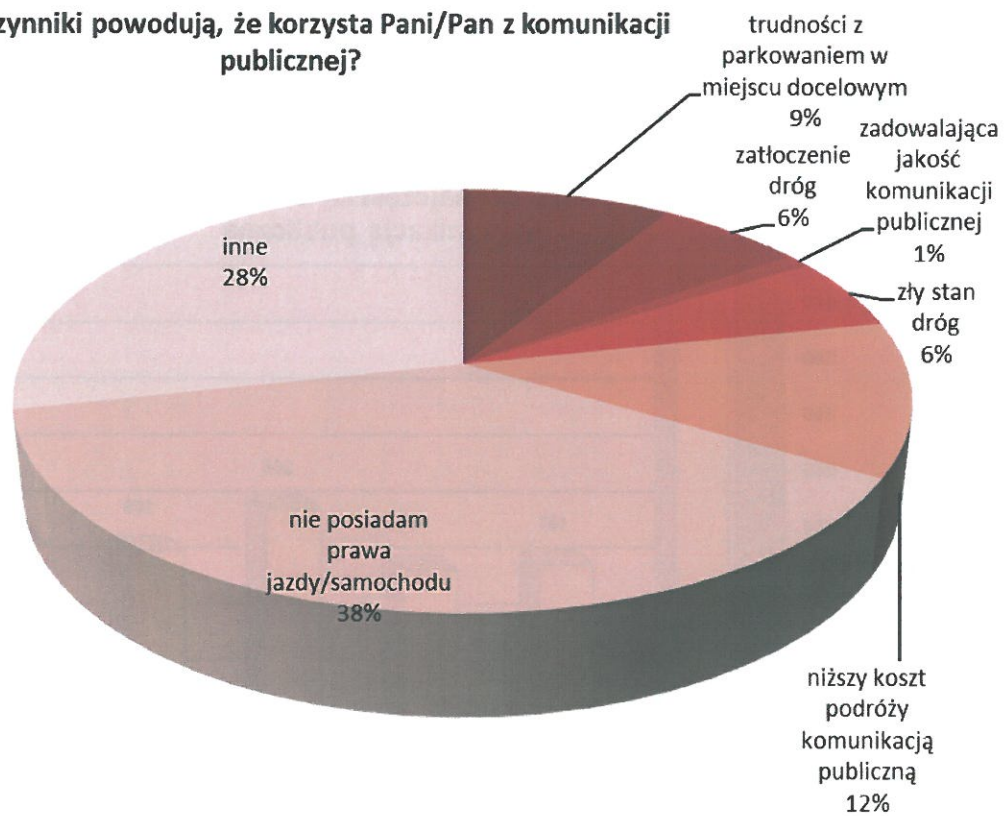
Jakie czynniki powodują, że korzysta Pani/Pan z komunikacji publicznej?	
	Liczba głosów
trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	93
zatłoczenie dróg	64
zadowolająca jakość komunikacji publicznej	12
zły stan dróg	57
niższy koszt podróży komunikacją publiczną	125
nie posiadam prawa jazdy/samochodu	395
inne	293



2. Jakie czynniki powodują, że korzysta Pani/Pan z komunikacji publicznej, a nie z samochodu?



Jakie czynniki powodują, że korzysta Pani/Pan z komunikacji publicznej?



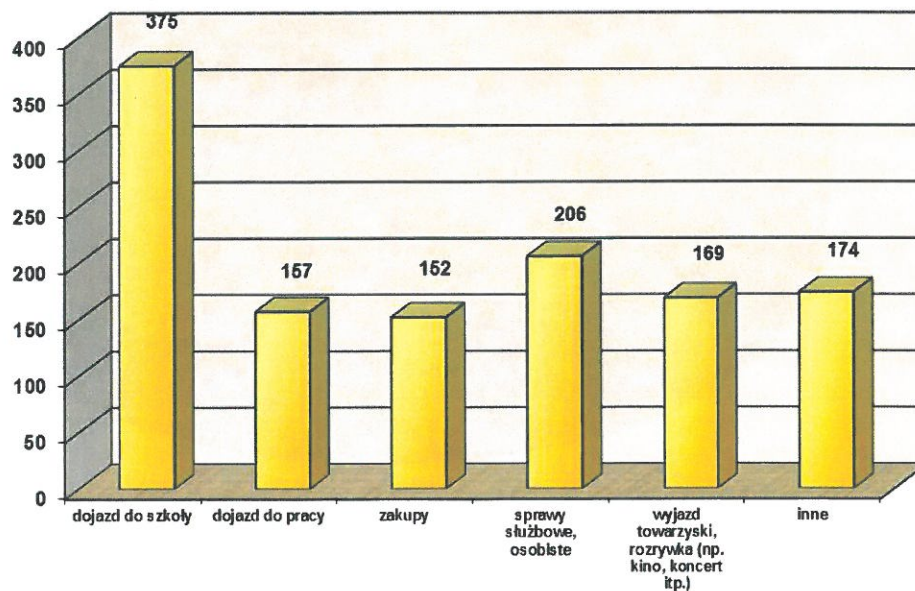


Do najważniejszych czynników przyczyniających się do korzystania z komunikacji publicznej jest brak prawa jazdy lub samochodu (38% ankietowanych). Stan ten dotyczy osób w wieku poniżej 18 lat (wynika to z obowiązujących przepisów), lub osób o niskim i średnim statusie społecznym, dla których zakup i utrzymanie własnego pojazdu stanowi poważny wydatek ze skromnego budżetu domowego. Dość niski wpływ na wybór podróżowania komunikacją publiczną mają takie czynniki, jak: brak miejsc parkingowych, zatłoczone ulice, czy zły stan dróg. 12% ankietowanych wybiera komunikację publiczną, ponieważ jest konkurencyjna ekonomicznie w stosunku do alternatywnych form przemieszczania się.

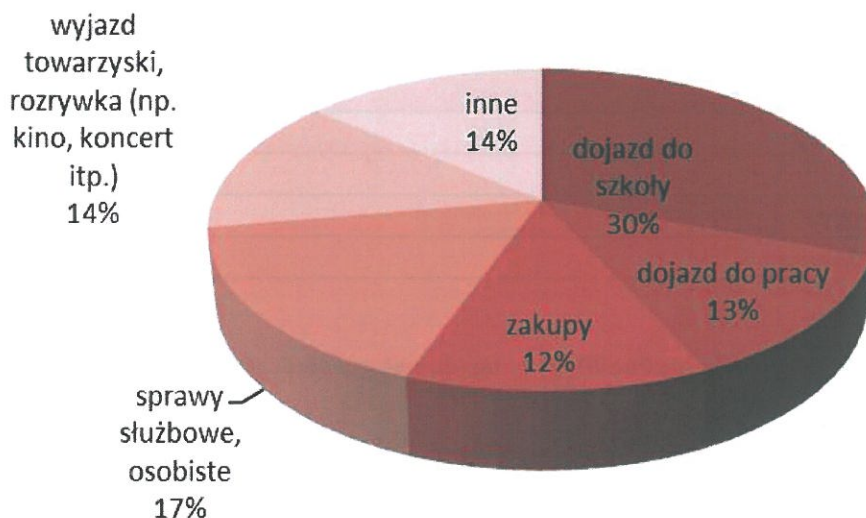
3. Cel podróży autobusową komunikacją zbiorową w Powiecie Pszczyńskim

Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży komunikacją publiczną	
	Liczba głosów
dojazd do szkoły	375
dojazd do pracy	157
zakupy	152
sprawy służbowe, osobiste	206
wyjazd towarzyski, rozrywka (np. kino, koncert itp.)	169
inne	174

3. Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży komunikacją publiczną



Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży komunikacją publiczną



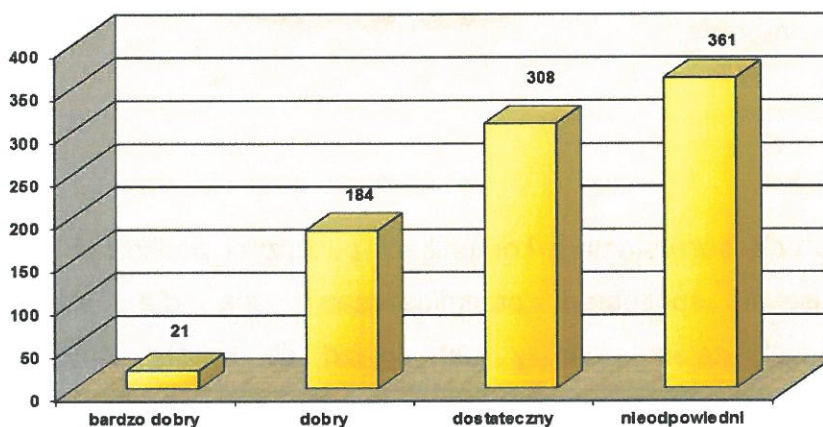
Analizując cele korzystania z komunikacji publicznej podkreślić należy, iż jest ona najważniejszym sposobem przemieszczania się dla uczniów. Dla 30% ankietowanych celem podróży jest dojazd do szkoły. Kolejną ważną grupą podróżujących są osoby, które przemieszczają się komunikacją publiczną w celu realizacji spraw osobistych, służbowych i dojazdu na zakupy (grupa ta stanowi łącznie 42 % ankietowanych). Pozostałe cele określone jako sporadyczne wyjazdy w celach towarzysko-rozrywkowych i innych zostały wskazane przez 28% ankietowanych. Na podstawie powyższych wyników należy zauważyć, iż komunikacja publiczna umożliwia przede wszystkim przemieszczanie się mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego do szkół, pracy i na zakupy. W niniejszym planie w założeniach potrzeb przewozowych uznano powyższe cele za najważniejsze.



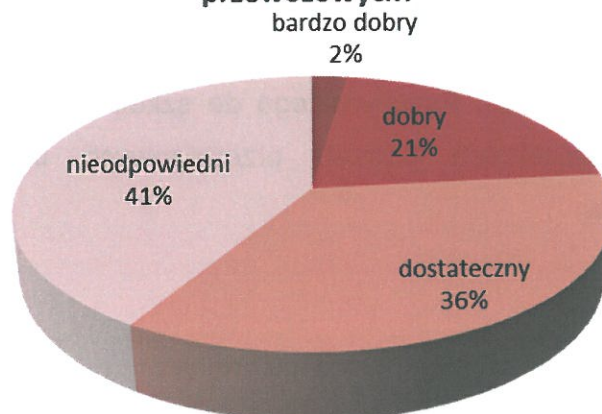
4. Ocena dostępu do usług autobusowej komunikacji zbiorowej w Powiecie Pszczyńskim

Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?	
	Liczba głosów
bardzo dobry	21
dobry	184
dostateczny	308
nieodpowiedni	361

4. Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?



Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?



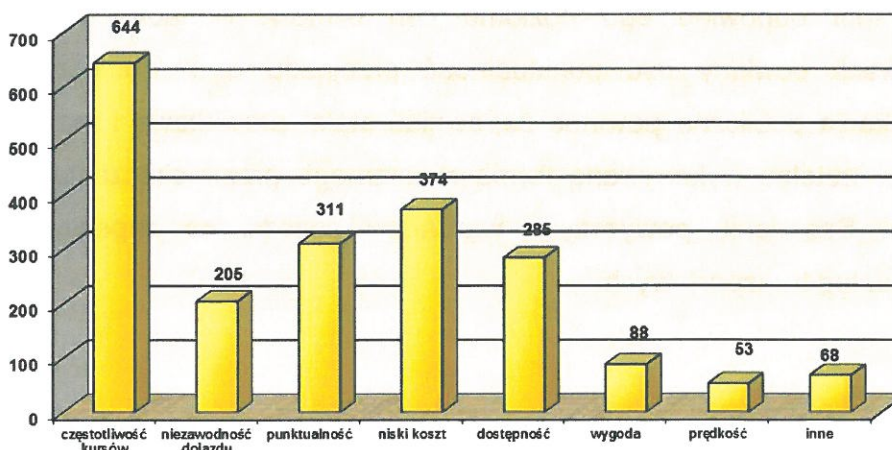


Analizując dostęp do świadczonych usług przewozowych, stwierdzono, że 41% ankietowanych oceniła go jako nieodpowiedni, 36 % jako dostateczny, a tylko 23 % łącznie jako dobry i bardzo dobry. Powyższe wynika z bardzo zróżnicowanej obecnie dostępności do komunikacji na terenie powiatu. W niektórych miejscowościach autobus pojawia się dwa razy dziennie realizując tylko minimalne potrzeby uczniów, pomijając pozostałą grupę mieszkańców. Jednocześnie częstotliwość kursowania oraz godziny ujęte w rozkładzie jazdy nie są do końca skoordynowane z pracą jednostek oświatowych. Na tak niską ocenę dostępności wpływa również brak alternatywy dla często przepełnionych połączeń „busowych”.

5. Ocena cech autobusowej komunikacji zbiorowej w Powiecie Pszczyńskim

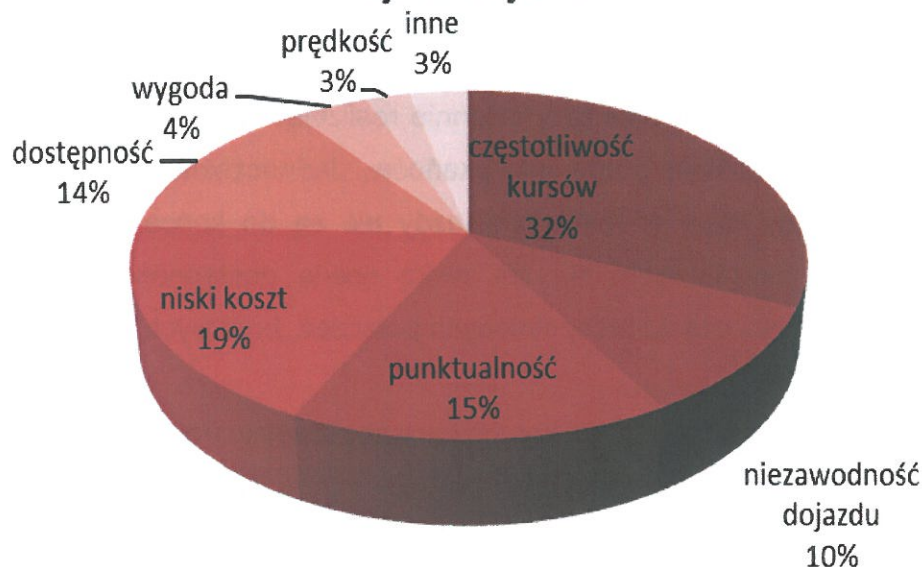
Które z podanych cech komunikacji są dla Pani/Pan najistotniejsze?	
	Liczba głosów
częstotliwość kursów	644
niezawodność dojazdu	205
punktualność	311
niski koszt	374
dostępność	285
wygoda	88
prędkość	53
inne	68

5. Które z podanych cech komunikacji są dla Pani/Pan najistotniejsze?





Które z podanych cech komunikacji są dla Pani/Pan najistotniejsze?



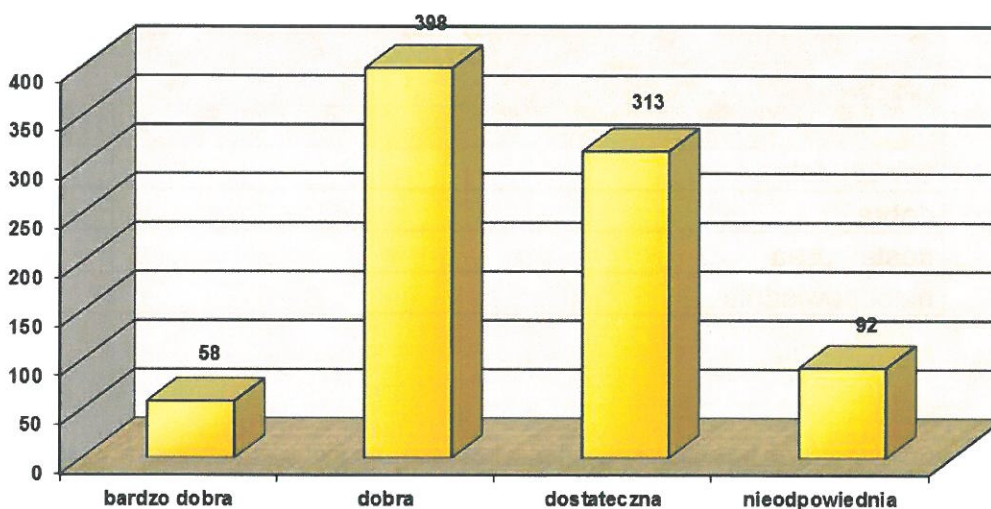
Wśród najistotniejszych dla mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego cech komunikacji publicznej wymienić należy częstotliwość kursowania autobusów. Dla 32 % ankietowanych jest to najważniejsza zaleta transportu publicznego. Istotne znaczenie ma również niski koszt przejazdu (19 % ankietowanych uważa, że komunikacja publiczna jest konkurencyjna ekonomicznie w porównaniu do alternatywnych środków transportowych, np. podróży samochodem). Biorąc pod uwagę wzrost cen paliwa transport publiczny może w niedługim czasie stać się konkurencyjny dla indywidualnych podróży własnym samochodem, pod warunkiem zachowania odpowiedniego poziomu cen biletów. Ponadto ważnymi cechami komunikacji powinny być punktualność przejazdu oraz dostępność do usług. Komunikacja publiczna powinna zapewniać stałą, prawidłową i mało uciążliwą dla klientów rzetelnie wykonywaną formą regularnego przemieszczania się na terenie powiatu. Spełnienie powyższych warunków pozwoli na zapewnienie właściwej jakości usług transportowych.



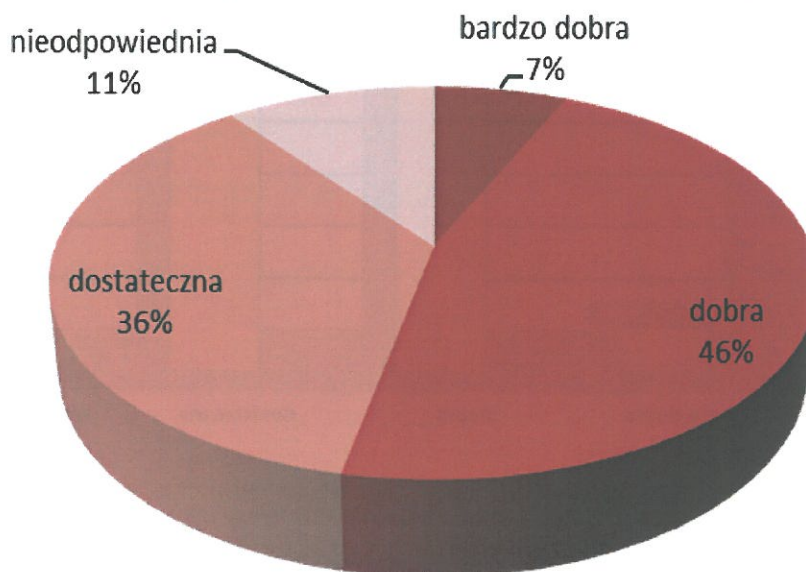
6. Ocena punktualności autobusowej komunikacji zbiorowej w Powiecie Pszczyńskim

Jak ocenia Pani/Pan punktualność wykonywanej usługi?	
	Liczba głosów
bardzo dobra	58
dobra	398
dostateczna	313
nieodpowiednia	92

6. Jak ocenia Pani/Pan punktualność wykonywanej usługi?



Jak ocenia Pani/Pan punktualność wykonywanej usługi?



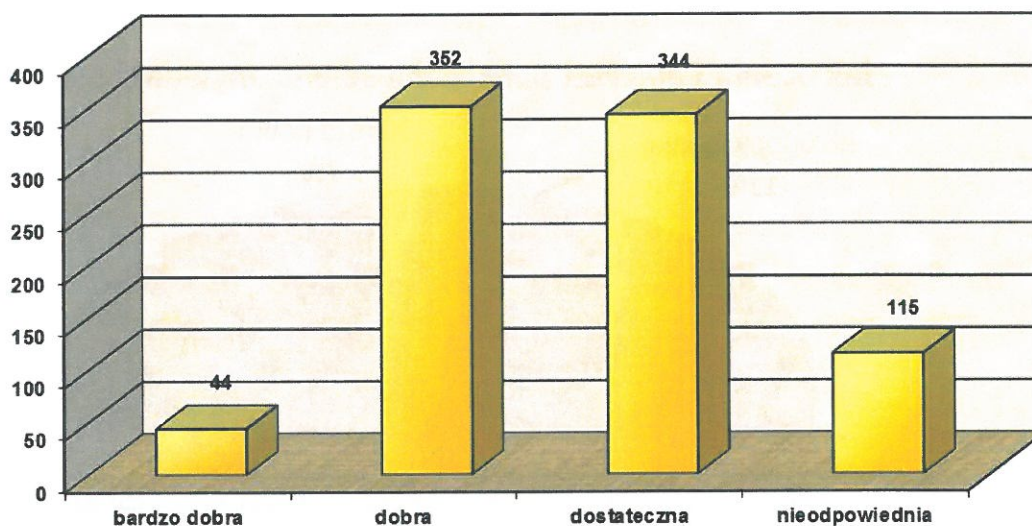


Znaczna część ankietowanych (46%) oceniła punktualność świadczonych na terenie powiatu usług transportu publicznego jako dobrą, co świadczy o dość wysokim standardzie prowadzonej przez prywatne firmy działalności przewozowej. Tylko 11% ankietowanych oceniło punktualność przewozów jako niedostateczną.

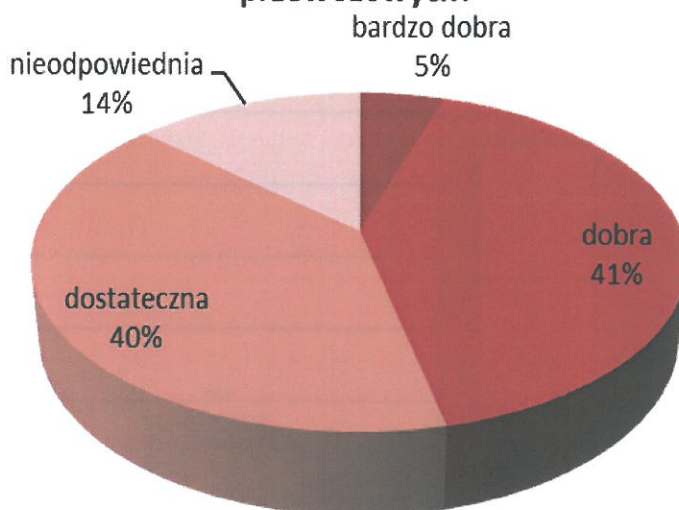
7. Ocena niezawodności autobusowej komunikacji zbiorowej w Powiecie Pszczyńskim

Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?	Liczba głosów
bardzo dobra	43
dobra	352
dostateczna	344
nieodpowiednia	115

7. Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?



Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?



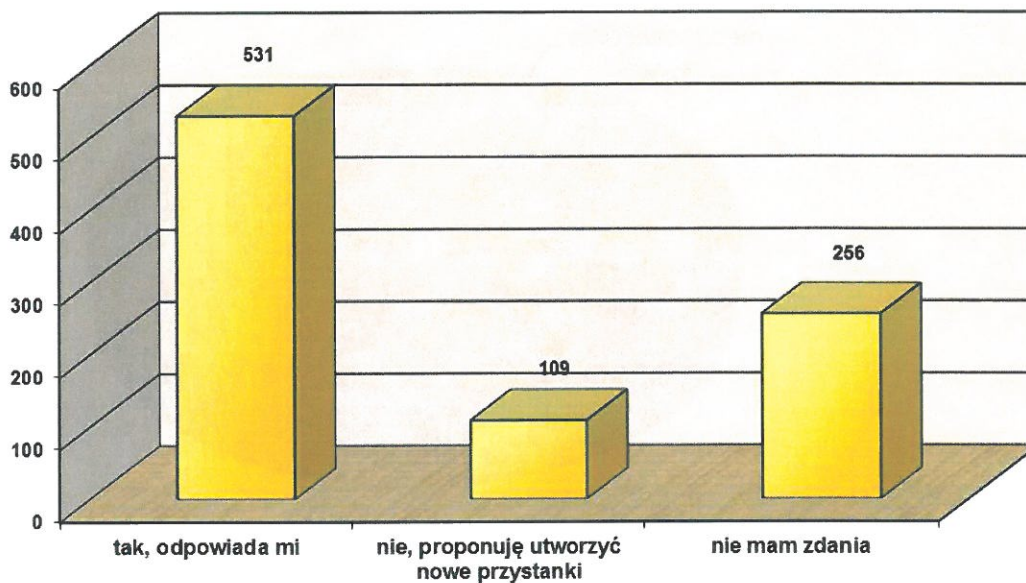
Analizując niezawodność świadczonych na terenie powiatu usług transportu publicznego większość ankietowanych (81%) oceniła ją łącznie jako dobrą lub dostateczną, co świadczy o dość wysokim standardzie prowadzonej przez prywatne firmy działalności przewozowej. 14% ankietowanych oceniło niezawodność przewozów jako nieodpowiednią.

8. Ocena lokalizacji przystanków autobusowych w Powiecie Pszczyńskim

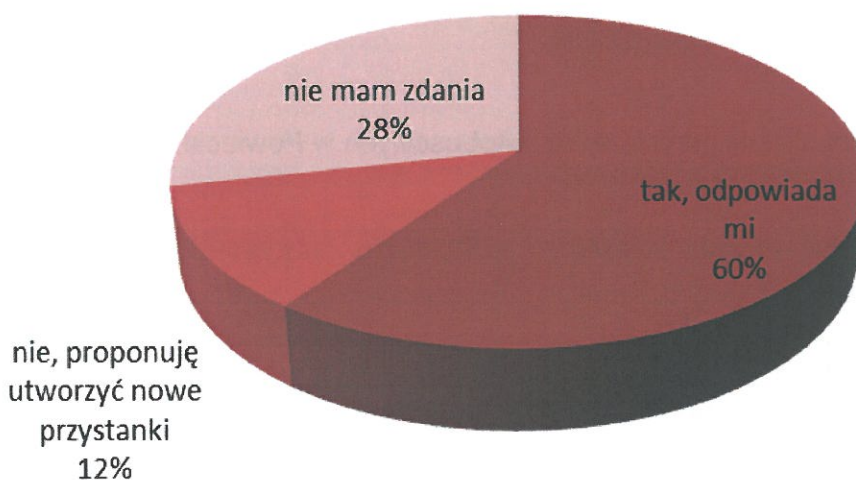
Czy Pana/Pani zdaniem lokalizacja przystanków autobusowych jest właściwa?	
	Liczba głosów
tak, odpowiada mi	531
nie, proponuję utworzyć nowe przystanki	109
nie mam zdania	256



8. Czy Pana/Pani zdaniem lokalizacja przystanków autobusowych jest właściwa?



Czy Pana/Pani zdaniem lokalizacja przystanków autobusowych jest właściwa?



Ważnym elementem wpływającym na dostępność komunikacji jest właściwa lokalizacja przystanków. Biorąc pod uwagę uzyskane wyniki należy podkreślić, iż lokalizacja i zagęszczenie obecnie istniejących przystanków jest właściwe i nie wymaga większych korekt. Niemniej jednak ankietowani mieszkańcy zaproponowali



utworzenie dodatkowych przystanków. Propozycje te przedstawiono w poniższej tabeli:

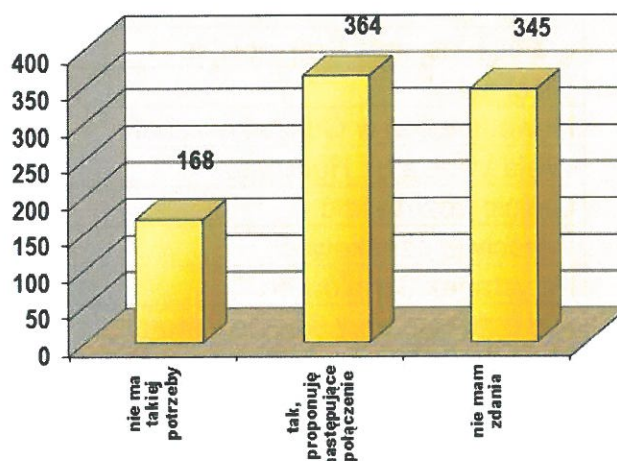
Propozycje dotyczące utworzenia nowych przystanków	
	Liczba głosów
Osiedle Stara Wieś	1
Osiedle Ćwiklice	1
Studzienice kaplica - dwupasmówka	1
Więcej przystanków na peryferiach Pszczyny	1
Studzienice Kościół	1
przy szkoła ZSZ	1
Kryry Kościół	2
Łąka	1
Wisła Mała	2
granica Mizerów Warszowice	1
bliżej szkół	7
Nowe miejsca w Goczałkowicach	1
Wisła Wielka ul. Hodowców	1
Gęsciej rozmieścić	1
Właściwie oznakować	1
Przystanek Sznelowiec	1
Radostowice przy sklepie Zaremby	4
Pszczyna w centrum	1
Mizerów przy strażnicy	1
Radostowice ul. Porębska	1
Radostowice przy skrzyżowaniu	2
Radostowice przy szkole	1
Mizerów przy boisku	1
Rudziczka PKP	3
Mizerów przy blokach	2
Rudziczka ul. Szkolna	1
Radostowice ul. Graniczna	1
Radostowice ul. Dworcowa i Łączna	2



9. Wnioski w zakresie nowych połączeń autobusowych w Powiecie Pszczyńskim

Czy Pani/Pana zdaniem należy utworzyć jakieś nowe połączenia bezpośrednie, nową linię komunikacji publicznej?	
nie ma takiej potrzeby	Liczba głosów 168
tak, proponuję następujące połączenie	359
nie mam zdania	344

9. Czy Pani/Pana zdaniem należy utworzyć jakieś nowe połączenia bezpośrednie, nową linię komunikacji publicznej?



Czy Pani/Pana zdaniem należy utworzyć jakieś nowe połączenia bezpośrednie, nową linię komunikacji publicznej?





Analizując potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego należy zastanowić się nad ewentualnym wprowadzaniem nowych relacji lub dodatkowych kursów w porównaniu do obecnie istniejącej komunikacji publicznej. Aż 41 % ankietowanych zaproponowało wprowadzenie zmian w komunikacji. Sugestie te dotyczą różnych kierunków i relacji, ale głównie obejmują połączenia miasta powiatowego Pszczyzny z miejscowościami ościennymi leżącymi w gminach Powiatu Pszczyńskiego. Sugestie dotyczyły również komunikacji ponadlokalnej (np. połączenia do Żor). Poniższa tabela prezentuje sugerowane zmiany wraz z liczbą głosów popierających daną propozycję:

Propozycje dotyczące utworzenia nowych połączeń	
	Liczba głosów
Połączenia relacji: Pszczyzna - Żory przez Warszawice	4
Połączenia relacji: Pszczyzna - Poręba - Mizerów	1
Połączenia relacji: Mizerów - Borki - Żory	10
Połączenia relacji: Mizerów - Borki - Pszczyzna	19
Połączenia relacji: Mizerów - Pawłowice	1
Połączenia relacji: Mizerów - Warszawice	1
Połączenia relacji: Radostowice - Żory	1
Połączenia relacji: Mizerów - Kryry	1
Połączenia relacji: Pszczyzna - Rudziczka	14
Połączenia relacji: Pszczyzna - Żory	57
Połączenia relacji: Pszczyzna - Żory - Rybnik	2
Połączenia relacji: Pszczyzna - Rybnik	2
Połączenia relacji: Pszczyzna - Kobielice	2
Połączenia relacji: Radostowice -Pszczyzna	11
Połączenia relacji: Suszec - Branica - Pszczyzna	5
Połączenia relacji: Suszec - Pszczyzna	60
Połączenia relacji: Suszec - Pawłowice	4
Połączenia relacji: Suszec - Rybnik	5
Połączenia relacji: Suszec - Bielsko-Biała	1
Połączenia relacji: Suszec - Katowice	1
Połączenia relacji: Suszec - Radostowice	1
Połączenia relacji: Suszec - Żory	3
Połączenia relacji: Rudziczka - Jastrzębie-Zdrój	1
Połączenia relacji: Rudziczka - Pawłowice	1
Połączenia relacji: Kryry - Pawłowice	7
Połączenia relacji: Kryry - Pszczyzna	17



Połączenia relacji: Kryry - Żory	7
Połączenia relacji: Kryry - Rybnik	2
Połączenia relacji: Kobielice - Tychy	1
Połączenia relacji: Kobielice - Bielsko	1
Więcej połączeń kolejowych do Pszczyny i Rybnika	3
Komunikacja autobusowa, jak w latach poprzednich w okolicach Pszczyny	1
Lepsze połączenie przy dojazdach do szkoły	2
Więcej połączeń MZK z miejscowościami Gminy Suszec	1
Dogodniejsze połączenia na trasie: Radostowice - Pszczyna dojazdy do szkoły i powroty	1
Dojazd z Radostowic do Pszczyny na godzinę 6:00	1
Kursy z Pszczyny do Rudziczki co 2 godziny	1
Większa częstotliwość kursów w godzinach popołudniowych	1
Większa częstotliwość kursów	2
Połączenia relacji: Góra - Wola	1
Połączenia relacji: Wola - Oświęcim poprawić	1
Połączenia relacji: Piasek - Pszczyna w weekendy	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Wola	5
Komunikacja wewnątrz miasta (Kaufland - Lidl)	4
Połączenia relacji: Pszczyna - Góra	6
Połączenia relacji: Pszczyna - Łąka	4
Zorganizować dojazd do szkół wieczorowych	1
Połączenia relacji: Studzionka - Kryry	1
Pszczyna - Brzeźce	1
Połączenia relacji: Stara Wieś - Sznelowiec - Dworzec PKP	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Miedźna	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Strumień - Pawłowice	1
Połączenia relacji: Rudoławice - Pszczyna	5
Połączenia relacji: Pszczyna - Studzienice bez PGU	5
Pętla wokół Pszczyny	2
Połączenia relacji: Osiedle Stara Wieś - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Pawłowice	1
Połączenia relacji: Mizerów - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Radostowice - Pszczyna	2
Połączenia relacji: Pszczyna - Katowice	1
Połączenia relacji: Jankowice - Pszczyna	3
Połączenia relacji: Kobiór - Pszczyna - częstsze kursy	4
Połączenia relacji: Studzionka - Strumień	1
Połączenia relacji: Goczałkowice-Zdrój - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Bieruń Nowy lub Oświęcim	2
Usunąć Piasek z linii Kobiór - Pszczyna	1
Uruchomić linię: Pszczyna - Brzeźce - Wisła Wielka - Pszczyna	1

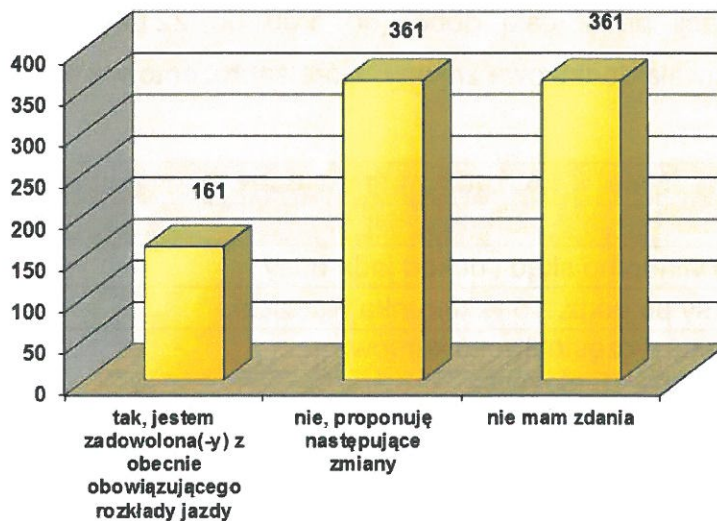


Połączenia relacji: Wola - Bielsko, Wola - Katowice	1
Połączenia relacji: Warszowice - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Jankowice	2
Połączenia relacji: Piasek - Pszczyna 7:00 i 15:25	2

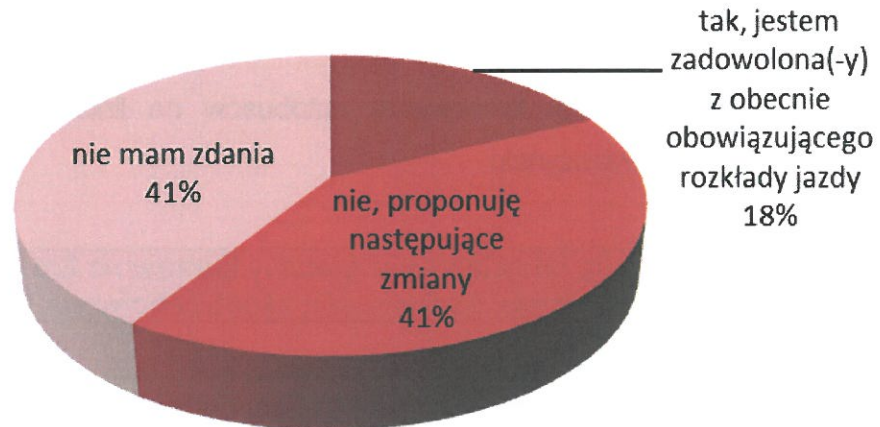
10. Ocena godzin kursowania autobusów na liniach regularnych obejmujących Powiat Pszczyński

Czy obecnie obowiązujące godziny kursów na liniach, z których Pani/Pan korzysta odpowiadają zapotrzebowaniu?	
	Liczba głosów
tak, jestem zadowolona(-y) z obecnie obowiązującego rozkładu jazdy	159
nie, proponuję następujące zmiany	361
nie mam zdania	361

10. Czy obecnie obowiązujące godziny kursów na liniach, z których Pani/Pan korzysta odpowiadają zapotrzebowaniu?



Czy obecnie obowiązujące godziny kursów na liniach, z których Pani/Pan korzysta odpowiadają zapotrzebowaniu?



Analizując komunikację pod względem godzin kursowania, stwierdzono, że 41 % ankietowanych ma zastrzeżenia dotyczące obowiązujących rozkładów jazdy. Taka sama grupa ankietowanych nie miała zdania. Z przekazanych wniosków najważniejszymi są: konieczność zwiększenia częstotliwości oraz dostępności komunikacji przez całą dobę (od 5:00 do 22:00-23:00). Część ankietowanych zasugerowała dodatkowe zmiany, które zaprezentowano poniżej:

Propozycje dotyczące zmian w obecnie obowiązujących kursach	
	Liczba głosów
Nie wiadomo skąd i dokąd jada busy	2
Kursy po godz. 15 w kierunku Rudziczki	1
Większa częstotliwość kursów: - z Kryr – 15 głosów - z Suszca – 37 głosów - z Mizerowa – 8 głosów - z Kobielic – 8 głosów - z Rudziczki – 8 głosów - z Radostowic - 16 głosów	92
Kursy w soboty między 7.00 - 8.00, oraz od poniedziałku do piątki w godz. 21.00 - 23.00 na trasie Rudziczka - Pszczyna	1
Dołożyć autobus Żory - Suszec o 16.00	1
Więcej kursów do Kobielic w godzinach rannych i popołudniowych	5
Dogodniejszy dojazd do szkoły z Mizerowa	1



Większy tabor na trasie z Rudziczki	2
Więcej połączeń do Żor w dni robocze i w soboty	4
Kursy na trasie Kobielice - Pszczyna - Kobielice co godzinę od 5:00 do 22:00	3
Więcej kursów na trasie Mizerów - Pszczyna - Mizerów	8
Wznowienie połączeń PKP przez Rudziczkę	1
Więcej kursów na trasie Suszec - Pszczyna przez Branicę	4
Jedna linia dookoła Suszec-Mizerów-Pszczyna załatwia dojazd do szkoły	1
Więcej kursów w godzinach popołudniowych do Rudziczki	2
Więcej kursów do Kryr przez cały dzień do 22:00	6
Połączenia Żory - Pszczyna	4
Więcej kursów do Mizerowa popołudniu	2
Kursy Mizerów- Borki -Żory / Pszczyna	4
Więcej połączeń z Suszecem	9
Połączenia z Suszecem w weekendy	3
Połączenia z Radostowicami w godzinach 6.30, 7.30, 9.00, 9.20, 9.50, 10.00, 10.30, 11.30, 13.00, 15.30, 16.30	7
Połączenia Pszczyna - Rudziczka od 5.00 do 23.00 oraz w weekendy	5
Więcej połączeń Pszczyna - Kryry rano i popołudniu	28
Dostosować kursy w Radostowicach do potrzeb uczniów	4
Więcej połączeń do Rudziczki	5
Dostosować kursy w Kryrach do potrzeb uczniów	3
Rudziczka nie ma autobusu po 8 lekcji w Suszcu	1
Więcej połączeń do Mizerowa	9
Większa częstotliwość kursów w godz. 13:00 - 16:00, kierunek Pszczyna i Czechowice-Dziedzice	1
Za długa przerwa Tychy - Kobiór 6:06 - 7:28, proponuję 7:10 - 7:15 odjazd z UM Tychy do Kobióra	1
Częstsze kursy od 16:00 do 21:00	2
Po ostatnim pociągu z Bielska i Katowic	1
Kursy w weekendy	3
Kursy w godzinach nocnych	9
Połączenia w Kryry - Żory 7:00 i Żory - Kryry 15:30	1
Piasek - Tychy	1
Brak możliwości dojazdu z Czechowic na 7:00 i brak powrotu 15:30 - 16:00	1
Dostosować kursy do kończących się lekcji	1
Uruchomić połączenia ze Studzienicami 7:20 i 15:15	1
Uruchomić więcej kursów rano	3



Połączenia Czarków - Pszczyna 8:00 i 13:00 oraz w innych godzinach	3
Uruchomić połączenia do Zbytkowa 6:00, 12:30, 13:30	1
Przywrócić dawny rozkład jazdy	2
Połączenia Pszczyna - Kryry	3
Połączenia Pszczyna - Poręba	1
Uruchomić kurs o 14:30 do Kryr, oraz 7:50, 8:50 z Kryr	1
Połączenia Kobiór - Pszczyna	2
Więcej kursów w godzinach popołudniowych	1
Częstsze połączenia Rudółtwice - Pszczyna	3
Kursy o 14:20 do Wisły Wielkiej	2
Kursy od 20:00 - 24:00 do Wisły Wielkiej	2
Więcej kursów przez Radostowice	1
Kurs przez Radostowice ok. 16:00	1
Uruchomić połączenia Pszczyna - Strumień po godz. 20:00 i ok. 14:10, 8:30, 9:30	1
Uruchomić krótsze kursy - żeby było szybciej	1
Połączenia 7:40 Stara Wieś i po południu	1
Pszczyna - Pawłowice niedziela wieczorem	1
Kurs do Goczałkowic-Zdrój 8:20 i 13:30, 14:30 i 15:30	4
Uruchomić kursy wieczorne i weekendowe	5
Więcej kursów od 12:00 do 14:00	1
Kursy Kobielice - Żory sobota po 12:00, 14:00 i 20:00	1
8:20, 9:00, 10:00, 13:00, 15:30, 18:00, 19:30, 20:10, 20:30 Studzienice - Pszczyna, Pszczyna - Studzienice	2
Pszczyna - Jankowice 14:35 i 15:30	1
Rudółtwice - Pszczyna 6:50, 7:45, 8:35 w Pszczynie	1
Pszczyna - Góra 14:30	1
Pszczyna - Rudółtwice 15:00	1
Pszczyna - Kryry kursy 5 min po zakończeniu lekcji 13:30, 14:30, 15:20	2
Więcej kursów PKP	1
Brak możliwości dotarcia na 1 lekcję z Czarkowa	1
Z Suszca o 7:15 i z Pszczyny 13:30, 14:30 i 15:30 do Suszca	1



6.2. Prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Pszczyński nakierowane będą głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gmin: Goczałkowice-Zdrój, Kobiór, Suszec, Miedźna, Pszczyna oraz Pawłowice tylko w ramach przewozów powiatowych. Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno-demograficznej oraz analizy badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców ww. gmin można jednoznacznie stwierdzić, że proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna będzie miała za zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół i zakładów pracy położonych w Powiecie Pszczyńskim. **Kształt sieci oraz przebieg poszczególnych linii będzie ściśle uzależniony od decyzji samorządów gminnych w kwestii współfinansowania przewozów.**

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu oraz danych z badania ankietowego rynku szacuje się, iż 75 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Pszczyńskiego to uczniowie i młodzież uczęszczająca do szkół ponadgimnazjalnych. Pozostałe 25 % pasażerów to osoby dorosłe dojeżdżające do pracy oraz osoby korzystające z autobusu w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej w połączeniach z poszczególnymi gminami Powiatu Pszczyńskiego będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów winna obejmować gminy najliczniej zamieszkałe to jest: Suszec, Pawłowice, Miedźną. W gminach tych liczba mieszkańców przekracza 10000 osób. Gminy 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 gmin należą Kobiór i Goczałkowice-Zdrój. Należy wspomnieć, iż część miejscowości Gminy Pszczyna zyska rozbudowany system połączeń komunikacji powiatowej wynikający z sieci obejmującej sąsiednie gminy. Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół w Pszczynie oraz skomunikowanie z dojazdem do szkół w Woli i Gilowicach w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na



różne godziny kończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczyście przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości powiatu. Częstotliwość kursów nie powinna przekraczać 30 – 60 minut w zależności od potrzeb przewozowych wynikających z gęstości zaludnienia. Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (MOSiR i POSiR Pszczyna, GOSiR Goczałkowice-Zdrój, czy „Wodny Raj” Pawłowice) 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 Pszczynie, ważniejsze wydziały starostwa powiatowego, placówki handlowe, czy targowisko. Do ww. obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 90 – 120 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja części 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. Będzie to dotyczyć linii, które swoim przebiegiem obejmują placówki służby zdrowia.

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców gmin Powiatu Pszczyńskiego w ramach komunikacji powiatowej 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 580 osób, co da napełnienie na poziomie 23200 pasażerów miesięcznie. Kolejną liczną grupą będą mieszkańcy Powiatu Pszczyńskiego 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 3500 - 4500 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 w początkowym etapie prowadzenia komunikacji korzystać będzie bardzo mała grupa około 50-70 osób, co da napełnienie na poziomie około 2000 do 2800 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 będzie bardzo trudne. Niemniej 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 1200-1400 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 będą gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45 w stosunku do godz. 9:00 – 13:00 (wzrost może być aż 4-5 krotny), przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie 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 30-50 pasażerów w ciągu godziny. Natomiast w soboty kulminacja napełnienia przypadać 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 50-100 pasażerów. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Szacuje się, iż w te dni z usług przewozowych korzystać będzie przeciętnie 30-50 pasażerów. Jeżeli założy się jej realizację będzie ona



znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja powiatowa w soboty, niedziele i święta powinna być zachowana, ale wykonywana 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 30000 osób. Najłabszym 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 8000 pasażerów. W pozostałych miesiącach roku potrzeby przewozowe będą kształtować się na poziomie około 25000 osób.

Na prognozę popytu wpływ mają następujące parametry bazowe:

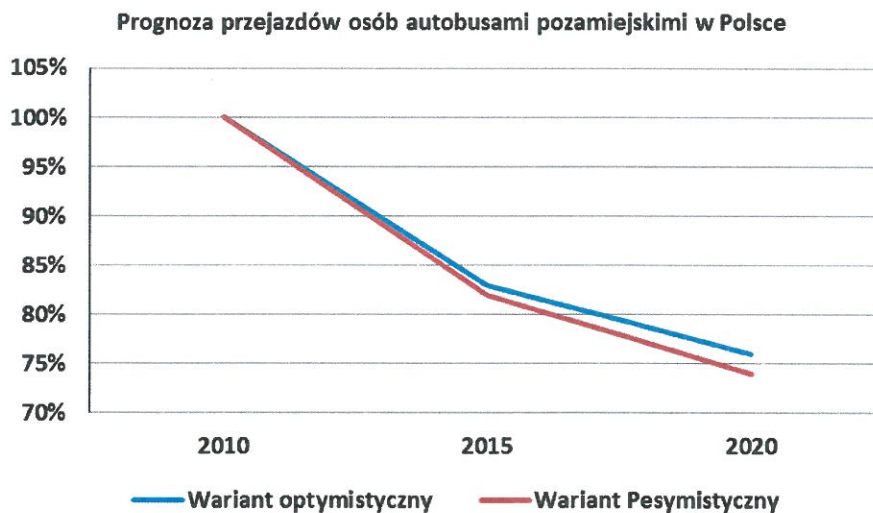
- liczba i struktura mieszkańców;
- oferowana ilość kursów;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu okresowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik motoryzacji;
- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji powiatowej oszacowano na poziomie 215 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 (wzrost liczby samochodów wyniósł w ostatnim czasie prawie 10000 pojazdów). Powyższe dane dotyczące liczby pasażerów mają charakter



szacunkowy i zostały przedstawione w oparciu o występujący obecnie stan faktyczny. Dane te będą miały odzwierciedlenie w rzeczywistości w sytuacji, gdy linie komunikacji powiatowej nie będą dublowane przez żadną z komunikacji gminnych oraz przewoźników prywatnych, którzy po 1 stycznia 2017 r. także mogą wykonywać przewozy komercyjne (zgłoszenie przewozu).

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.



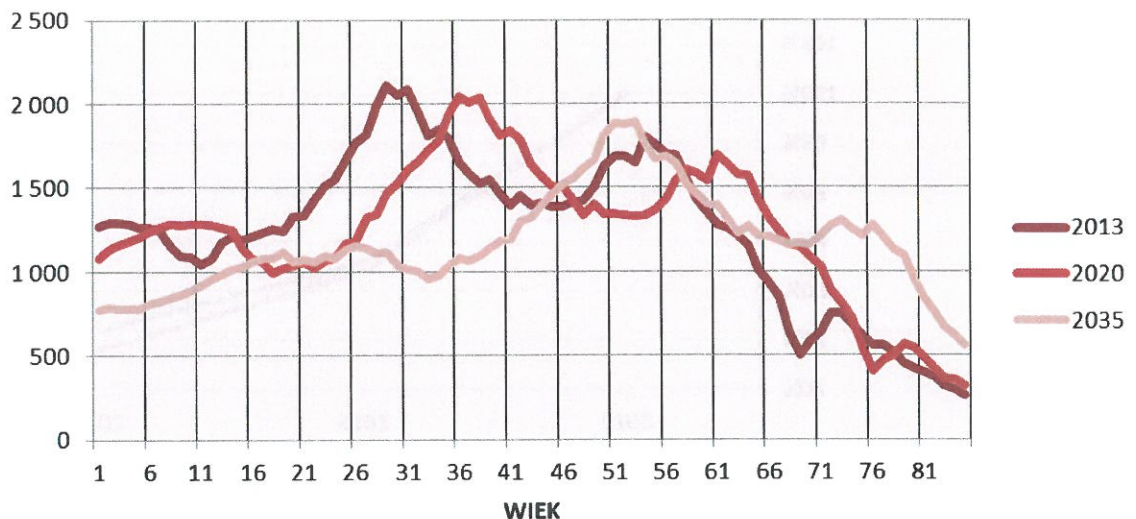
Opracowanie własne na podstawie „Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020
(z perspektywą do 2030) opracowanej przez MTBiGM

Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami na terenie Powiatu Pszczyńskiego wyniesie około 15 % w ciągu najbliższych 8-10 lat. Założenia te są uzasadnione, gdyż to właśnie dzieci i młodzież stanowią największą liczbę pasażerów, a wg danych statystycznych GUS liczba mieszkańców w tej grupie wiekowej będzie miała tendencje spadkową. W wyniku tych zmian w roku 2020 popyt



kształtował się będzie na poziomie około 182 tysięcy pasażerów rocznie. 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 pszczyńskim, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:

LUDNOŚĆ W POWIECIE PSZCZYŃSKIM W LATACH 2013, 2020, 2035 (prognoza GUS)



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 Pszczyński 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 poziom 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 tzw. efektu mnożnikowego (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 Pszczyńskiego 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 Pszczyński, 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 Pszczyńskiego

Oceniając wszystkie uwarunkowania dotyczące głównie:

- położenia geograficznego obszaru,
- gęstości zaludnienia,
- gospodarki, w tym rynku pracy i finansów publicznych,
- edukacji,
- ochrony zdrowia,
- kultury i sportu,

oraz uwzględniając wcześniej analizowane aspekty dotyczące komunikacji publicznej i indywidualnej ustalono w efekcie:

- sieć komunikacyjną (układ linii komunikacyjnych) obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego (Powiat Pszczyński),
- 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 Pszczyńskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 5 linii komunikacyjnych. Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze wszystkich 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 pszczyńskiego (Jawiszowice, Czechowice-Dziedzice, Żory), ale obsługującą przystanki tak, jak komunikacja między gminami Powiatu Pszczyńskiego.

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

- powiatem bielskim,
- powiatem oświęcimskim,
- miastem na prawach powiatu - Żorami.

Powiatowe przewozy użyteczności publicznej realizowane będą na następujących liniach komunikacyjnych:

- linia nr U/2410/1 – Pszczyna – Pawłowice
- linia nr U/2410/2 – Pszczyna – Rudziczka - (*Żory)
- linia nr U/2410/3A – Pszczyna – Wola (U/2410/3B Pszczyna – Jawiszowice*)
- linia nr U/2410/4 – Pszczyna – Goczałkowice-Zdrój- (*Czechowice-Dziedzice)
- linia nr U/2410/5 – Pszczyna – Kobiór



7.1. Linia nr U/2410/1: Pszczyna – Pawłowice

Trasa linii: U/2410/1 PSZCZYNA - PAWŁOWICE

Długość trasy 22 km

Kierunek: Pszczyna - Pawłowice

- * *Pszczyna, Sokoła – centrum przesiadkowe*
- * *Pszczyna, Kopernika ZUS*
- * *Pszczyna, Korfantego szpital*
- * *Pszczyna. Żorska park*
- * *Pszczyna, Wodzisławska*
- * *Pszczyna, Bażantarnia*
- * *Poręba, POM*
- * *Poręba, poczta*
- * *Brzeźce, Kolonia*
- * *Brzeźce, Szkoła*
- * *Brzeźce, Wideki*
- * *Mizerów, skrzyżowanie*
 - * *Mizerów, PGR*
- * *Studzionka, Tartak*
- * *Studzionka*
- * *Studzionka, Kolonia*
- * *Pawłowice, Kolonia*
- * *Pawłowice, Centrum Targ*

Kierunek: Pawłowice - Pszczyna

- * *Pawłowice, Centrum Targ*
- * *Pawłowice, Kolonia*
- * *Studzionka, Kolonia*
- * *Studzionka*
- * *Studzionka, Tartak*
- * *Mizerów, skrzyżowanie*
 - * *Mizerów, PGR*
- * *Brzeźce, Wideki*
- * *Brzeźce, Szkoła*
- * *Brzeźce, Kolonia*
- * *Poręba, poczta*
- * *Poręba, POM*
- * *Pszczyna, Bażantarnia*
- * *Pszczyna, Wodzisławska*
- * *Pszczyna. Żorska park*
- * *Pszczyna, Korfantego szpital*
- * *Pszczyna, Sokoła – centrum przesiadkowe*

Linia relacji: Pszczyna - Pawłowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Pawłowice w zakresie połączeń pomiędzy miejscowością będącą siedzibą gminy, a miastem powiatowym oraz pośrednio ze względu na swój przebieg potrzeby mieszkańców gminy Pszczyna. 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 Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Sokoła w planowanym centrum przesiadkowym, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Dalej trasa prowadzi będzie ul. Dworcową oraz ul. Kopernika do przystanku Pszczyna Kopernika ZUS. Z przystanku Pszczyna Kopernika ZUS trasa prowadzi na ulicę Korfantego, na której znajduje się przystanek Pszczyna Korfantego



szpital (obecnie obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła, w zastępstwie do czasu uruchomienia przystanku obustronnego proponuje się korzystanie z przystanku Pszczyna Bielska). Przy obsłudze trasy w kierunku Pawłowice – Pszczyna, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, pominięty zostanie przystanek Pszczyna Kopernika ZUS. Dalej trasa prowadzi ulicą Żorską oraz Wodzisławską w kierunku Poręby. Taki przebieg linii na terenie Pszczyny pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości znajdujące się na terenie gminy Pszczyna tj: Poręba, Brzeźce, Studzionka oraz obejmuje jeden przystanek należący administracyjnie do Gminy Suszec tj. Mizerów skrzyżowanie. Można stosować także wariant linii obejmujący wjazd do Mizerowa i obsługujący przystanek PGR. Działanie takie w znacznym stopniu poprawi dostępność komunikacji dla mieszkańców Mizerowa, mieszkających przy trasie Pszczyna – Pawłowice. Poza przebiegiem na terenie miasta Pszczyna cała trasa linii prowadzona jest wzdłuż głównej drogi wojewódzkiej przebiegającej przez ww. miejscowości tj. DW 933. W Pawłowicach bieg linii kończy się na przystanku Pawłowice Centrum-Targ, który jest głównym przystankiem w Pawłowicach traktowanym jako centrum przesiadkowe dla mieszkańców całej gminy. Proponuje się, aby przystanek ten był punktem skomunikowania komunikacji gminnej, dla której organizatorem jest Gmina Pawłowice oraz komunikacji miejskiej obsługiwanej przez MZK Jastrzębie-Zdrój. W przypadku tworzenia rozkładów jazdy dla ww. linii należy uwzględnić możliwość przesiadki we wszystkich kierunkach oraz możliwie jak najkrótszy czas oczekiwania na skomunikowane połączenia. Działania takie pozwolą na wygodne i możliwie szybkie dotarcie pasażerów do pozostałych miejscowości Gminy Pawłowice oraz do Jastrzębia-Zdroju.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Należy podkreślić, iż gminy: Pszczyna, Suszec i Pawłowice winny współfinansować ww. linię, ponieważ komunikacja realizowana poprzez obsługę ww. linii będzie zaspokajać tylko i wyłącznie potrzeby transportowe mieszkańców tych gmin.



7.2. Linia nr U/2410/2: Pszczyna – Rudziczka – (*Żory)

Trasa linii: U/2410/2 PSZCZYNA – RUDZICZKA – (*ŻORY)

Długość trasy: 19/21/ 25/27 km

Kierunek: Pszczyna – Rudziczka - Żory

Kierunek: Żory - Rudziczka - Pszczyna

* Pszczyna, Sokoła – centrum przesiadkowe	* Żory, Dworzec Autobusowy
* Pszczyna, Kopernika ZUS	* Żory, Dworcowa
* Pszczyna, Korfantego szpital	* Żory, Nowopszczyńska
* Pszczyna, Żorska park	* Żory, Pszczyńska Lawendowa
* Pszczyna, Szymanowskiego	* Żory, Pszczyńska Las
* Pszczyna, Stara Wieś I	* Żory, Pszczyńska Targowa
* Pszczyna, Stara Wieś II	* Rudziczka, bar
* Stara Wieś, Rybnicka	* Rudziczka, Szkoła
* Stara Wieś, Cegielnia	* Rudziczka, Sklep
* Radostowice, Sklep	* Suszec, II
* Kobielice, Medros	* Suszec, Osiedle
* Kobielice, Kościół	* Suszec, KWK Krupiński
* Suszec, Branica	* Suszec, Dolna I
* Suszec, skrzyżowanie	* Suszec, Kościół
* Suszec, Bobi Sam	* Suszec, Św. Jana
* Suszec, Św. Jana	* Suszec, Bobi Sam
* Suszec, Kościół	* Suszec, skrzyżowanie
* Suszec, Dolna I	* Suszec, Branica
* Suszec, KWK Krupiński	* Kobielice, Kościół
* Suszec, Osiedle	* Kobielice, Medros
* Suszec, II	* Radostowice, Sklep
* Rudziczka, Sklep	* Stara Wieś, Cegielnia
* Rudziczka, Szkoła	* Stara Wieś, Rybnicka
* Rudziczka, Bar	* Pszczyna, Stara Wieś II
* Żory, Pszczyńska Targowa	* Pszczyna, Stara Wieś I
* Żory, Pszczyńska Las	* Pszczyna, Szymanowskiego
* Żory, Pszczyńska Lawendowa	* Pszczyna, Żorska park
* Żory, Nowopszczyńska	* Pszczyna, Korfantego szpital
* Żory, Dworcowa	* Pszczyna, Sokoła – centrum przesiadkowe
* Żory, Dworzec Autobusowy	

■ - świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego dla wariantu linii komunikacyjnej wykraczającej poza Powiat Pszczyński warunkowane jest zawarciem porozumienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z miastem na prawach powiatu - Żorami.



Linia relacji: Pszczyna – Rudziczka - Żory ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe w komunikacji powiatowej dla mieszkańców gminy Suszec. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów pomiędzy gminą, a miastem w zakresie dowozu młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Sokoła w planowanym centrum przesiadkowym, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Dalej trasa prowadzi będzie ul. Dworcową oraz ulicą Kopernika do przystanku Pszczyna Kopernika ZUS. Z ulicy Kopernika trasa prowadzi na ulicę Korfantego, na której znajduje się przystanek Pszczyna Korfantego szpital (obecnie obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła, w zastępstwie do czasu uruchomienia przystanku obustronnego proponuje się korzystanie z przystanku Pszczyna Bielska). Przy obsłudze trasy w kierunku Rudziczka - Pszczyna, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, pominięty zostanie przystanek Pszczyna Kopernika ZUS. Taki przebieg linii na terenie Pszczyny pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części trasa wiedzie ul. Żorską w kierunku osiedla znajdującego się na granicy miasta Pszczyna tj: Starej Wsi. Wariantowo trasę można prowadzić ulicami Szymanowskiego oraz Starowiejską. Przebieg taki zapewni dojazd młodzieży do Powiatowego Zespołu Szkół nr 2 oraz poprawi dostępność do komunikacji publicznej mieszkańcom Starej Wsi. Następnie trasa obejmuje swoim przebiegiem kolejne miejscowości Gminy Suszec: Radostowice, Kobielice, przysiółek Branica, Suszec oraz Rudziczkę i kończy swój bieg w Żorach na dworcu autobusowym. Na odcinku od Pszczyny do Żor trasa linii prowadzona jest wzdłuż głównej drogi wojewódzkiej przebiegającej przez ww. miejscowości tj. DW 935. Dodatkowo wariantowo proponuje się objęcie trasą linii przystanków autobusowych w Suszcu leżących poza DW 935 tj. Suszec Św. Jana, Suszec Dolna I, Suszec kopalnia, Suszec Osiedle. Działanie takie pozwoli na ułatwienie dostępu do komunikacji zbiorowej mieszkańcom Suszca mającym swoje posesje poza główną trasą oraz pozwoli na realizację dowozu pracowników do



zakładu pracy, jakim jest KWK Krupiński. W Rudziczce trasa obejmuje dodatkowo przystanek Rudziczka szkoła, który będzie traktowany, jako punkt skomunikowania komunikacji powiatowej z komunikacją organizowaną przez innych organizatorów działających na terenie gminy Suszec.

Należy także przyjąć wariant linii której trasa prowadzi poza Powiat Pszczyński do miejscowości Żory. Trasa powinna kończyć bieg na przystanku Żory Dworzec Autobusowy położonym w centrum Żor. Zapewni to właściwe skomunikowanie z komunikacją w kierunku Rybnika i Katowic.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne mieszkańców gminy Suszec (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Żorach, pracownicy żorskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z miastem na prawach powiatu Żorami, w celu wydłużenia w/w linii do Żor.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

W przypadku tworzenia rozkładów jazdy dla ww. linii należy uwzględnić możliwość przesiadki we wszystkich kierunkach oraz możliwie jak najkrótszy czas oczekiwania na skomunikowane połączenia. Działania takie pozwolą na wygodne i możliwie szybkie dotarcie pasażerów do pozostałych miejscowości Gminy Suszec.

Należy podkreślić, iż Gminy: Pszczyna i Suszec winny współfinansować ww. linię, ponieważ trasa linii na całym swoim przebiegu realizuje także zadania komunikacji gminnej.

W przypadku zawarcia stosownego porozumienia w kwestii finansowania komunikacji zbiorowej pomiędzy Gminą Suszec, a Powiatem Pszczyńskim można rozważyć wariant rozszerzenia obecnie proponowanej sieci komunikacyjnej o kolejne miejscowości Gminy Suszec.



7.3. Linia nr U/2410/3A: Pszczyna - Wola (U/2410/3B: Pszczyna –Jawiszowice*)

Trasa linii: U/2410/3 PSZCZYNA – WOLA – (*JAWISZOWICE)

Długość trasy: 18/20/23/25 km

Kierunek: Pszczyna – Miedźna – Wola - Jawiszowice

Kierunek: Jawiszowice - Wola - Miedźna - Pszczyna

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">* Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe* Pszczyna, Kopernika ZUS* Pszczyna, Korfantego szpital<ul style="list-style-type: none">* Pszczyna, Żorska* Pszczyna, Szymanowskiego* Pszczyna, Chopina* Pszczyna, Katowicka Park* Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe* Ćwiklice, kolonia* Ćwiklice* Rudawki, las* Miedźna, gospoda<ul style="list-style-type: none">* Miedźna, kościół* Miedźna, skrzyżowanie* Janygowiec* Frydek, I* Frydek, Wieś* Frydek, kościół* Gilowice, skrzyżowanie* Wola, Osiedle II* Wola, Szkoła - centrum przesiadkowe* Wola, Dom Kultury* Wola, skrzyżowanie | <ul style="list-style-type: none">* Jawiszowice PKP* Góra, Pawilon* Góra, Kolonia* Miedźna, Kolonia* Wola, skrzyżowanie* Wola, Dom Kultury* Wola, Szkoła - centrum przesiadkowe* Wola, Osiedle II* Gilowice, skrzyżowanie* Frydek, kościół* Frydek, Wieś* Frydek, I* Janygowiec* Miedźna, skrzyżowanie* Miedźna, kościół* Miedźna, gospoda* Rudawki, las* Ćwiklice* Ćwiklice, kolonia* Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe* Pszczyna, Kopernika ZUS* Pszczyna, Korfantego szpital<ul style="list-style-type: none">* Pszczyna, Żorska* Pszczyna, Szymanowskiego* Pszczyna, Chopina* Pszczyna, Katowicka Park* Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe |
|--|--|

■ - świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego dla wariantu linii komunikacyjnej wykraczającej poza Powiat Pszczyński warunkowane jest zawarciem porozumienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z powiatem oświęcimskim.

Linia relacji: Pszczyna – Wola - (*Jawiszowice) ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Miedźna w komunikacji powiatowej.



Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić realizację przewozów pomiędzy gminą, a miastem w zakresie dowozu młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Sokoła w miejscu, gdzie w przyszłości zostanie utworzone centrum przesiadkowe. Następnie trasa będzie prowadzi ul. Dworcową oraz ulicą Kopernika do przystanku Pszczyna Kopernika ZUS i w dalszej części do przystanku o Pszczyna Korfantego szpital (obecnie obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła, w zastępstwie do czasu uruchomienia przystanku obustronnego proponuje się dodatkowo wykorzystywać przystanek Pszczyna Bielska). Z ulicy Korfantego trasa prowadzi ulicą Żorską do ulicy Szymanowskiego, gdzie znajduje się Powiatowy Zespół Szkół nr 2. Przebieg taki zapewni dojazd młodzieży do jednej z najważniejszych szkół w Pszczynie. W dalszej części trasa wiedzie ulicami: Chopina, Katowicką i Dworcową w kierunku centrum przesiadkowego przy ulicy Sokoła i następnie w kierunku Ćwiklic.

W kierunku gminy Miedźna trasa linii prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 933 i wiedzie przez miejscowość znajdującą się terenie gminy Pszczyna tj: Ćwiklice.

W Miedźnej proponuje się poprowadzenie linii wzdłuż ul. Pszczyńskiej oraz wzdłuż ul. Wiejskiej i Bieruńskiej w kierunku miejscowości Frydek. W Gilowicach trasa prowadzi wzdłuż ul. Górnośląskiej oraz Pszczyńskiej w kierunku Woli. Wariantowo proponuje się prowadzenie trasy przez centrum wsi Frydek, ul. Wiejską oraz Miodową z pominięciem przystanku Janygowiec. Działanie takie pozwoli na zwiększenie dostępności do komunikacji mieszkańcom Frydka zamieszkałym z dala od głównej drogi do Woli. Na terenie miejscowości Wola linia powinna obejmować swoim zasięgiem Osiedle Wola II, ul. Kopalnianą oraz przystanki Wola Dom Kultury oraz Wola skrzyżowanie, który należy traktować jako zakończenie linii. Na terenie miejscowości Wola głównym przystankiem powinien być przystanek Wola Szkoła. Lokalizacja tego przystanku powinna znajdować się na terenie dawnego dworca autobusowego przy kopalni Piast-Ruch II. Infrastruktura tego terenu jest bardzo dobrze przygotowana do pełnienia roli lokalnego centrum przesiadkowego. W pobliżu znajdują się: ośrodek zdrowia, Ośrodek Pomocy Społecznej oraz Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących.

Należy także przyjąć wariant linii którego trasa obejmuje swoim przebiegiem miejscowość Gminy Miedźna, tj.: Górę i prowadzi poza Powiat Pszczyński do



miejsowości Jawiszowice. Trasa powinna kończyć bieg na przystanku Jawiszowice PKP położonym w pobliżu przystanku kolejowego Brzeszcze–Jawiszowice PKP.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne mieszkańców Jawiszowic (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w powiecie pszczyńskim, pracownicy brzeszczańskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z powiatem oświęcimskim w celu wydłużenia w/w linii do Jawiszowic.

Należy podkreślić, iż niezbędne jest także zapewnienie właściwej koordynacji komunikacji organizowanej przez Powiat Pszczyński z komunikacją organizowaną na terenie sąsiadujących powiatów przy wykorzystaniu skomunikowania na wspólnych przystankach (proponuje się wykorzystać w tym celu przystanki: Wola szkoła – dawny dworzec autobusowy w Woli oraz Jawiszowice PKP).

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

W celu zwiększenia rentowności linii proponuje się także zawarcie porozumienia z Gminą Pszczyzna w celu przejęcia organizacji przewozów dla miejscowości Rudołtowice i Rudawki. Działanie takie pozwoli na zwiększenie ilości przewożonych pasażerów przy niewielkim wzroście wozokilometrów, a jednocześnie uniknie się dublowania komunikacji organizowanej przez powiat i przez gminę na wspólnym odcinku. Proponowane porozumienie musi określać kwestie ewentualnego dofinansowania do rekompensaty za odcinek linii przebiegający na terenie Gminy Pszczyzna.

Należy podkreślić, iż gminy: Pszczyzna i Miedźna winny współfinansować ww. linię, ponieważ komunikacja realizowana poprzez obsługę ww. linii będzie zaspokajać tylko i wyłącznie potrzeby transportowe mieszkańców obu gmin.



7.4. Linia nr U/2410/4: Pszczyna – Goczałkowice-Zdrój–(*Czechowice-Dziedzice)

Trasa linii: U/2410/4 PSZCZYNA - GOCZAŁKOWICE-ZDRÓJ
–(*CZECHOWICE-DZIEDZICE)

Długość trasy: 18/22 km

Kierunek: Pszczyna - Goczałkowice-Zdrój
- Czechowice-Dziedzice

Kierunek: – Czechowice-Dziedzice
- Goczałkowice-Zdrój - Pszczyna

- * Pszczyna, Korfantego szpital
 - * Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe
 - * Pszczyna, Katowicka Park
 - * Pszczyna, Chopina
 - * Pszczyna, Szymanowskiego
 - * Pszczyna, Żorska
 - * Pszczyna, Kopernika ZUS
 - * Pszczyna, Korfantego szpital
 - * Pszczyna, Skłodowskiej-Curie
 - * Pszczyna, Księżycowa
 - * Pszczyna, Cieszyńska
 - * Pszczyna, Odnowa
 - * Goczałkowice-Zdrój, Wodociągi
 - * Goczałkowice-Zdrój, skrzyżowanie
 - * Goczałkowice-Zdrój, Szkolna
 - * Goczałkowice-Zdrój, Św. Anny
 - * Goczałkowice-Zdrój, PKP
 - * Goczałkowice-Zdrój, Urząd Gminy
 - * Goczałkowice-Zdrój, Uzdrowska
 - * Goczałkowice-Zdrój
 - * Czechowice-Dziedzice, Szkolna
 - * Czechowice-Dziedzice, Kablownia
 - * Czechowice-Dziedzice, Dworzec PKP
 - * Czechowice-Dziedzice, Traugutta
 - * Czechowice-Dziedzice, Węglowa
 - * Czechowice-Dziedzice, KWK Silesia
- * Czechowice-Dziedzice, KWK Silesia
 - * Czechowice-Dziedzice, Węglowa
 - * Czechowice-Dziedzice, Traugutta
 - * Czechowice-Dziedzice, Dworzec PKP
 - * Czechowice-Dziedzice, Kablownia
 - * Czechowice-Dziedzice, Szkolna
 - * Goczałkowice-Zdrój
 - * Goczałkowice-Zdrój, Uzdrowska
 - * Goczałkowice-Zdrój, Urząd Gminy
 - * Goczałkowice-Zdrój, PKP
 - * Goczałkowice-Zdrój, Św. Anny
 - * Goczałkowice-Zdrój, Szkolna
 - * Goczałkowice-Zdrój, skrzyżowanie
 - * Goczałkowice-Zdrój, Wodociągi
 - * Pszczyna, Odnowa
 - * Pszczyna, Cieszyńska
 - * Pszczyna, Księżycowa
 - * Pszczyna, Skłodowskiej-Curie
 - * Pszczyna, Korfantego szpital
 - * Pszczyna, Żorska
 - * Pszczyna, Szymanowskiego
 - * Pszczyna, Chopina
 - * Pszczyna, Katowicka Park
 - * Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe
 - * Pszczyna, Korfantego szpital

■ - świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej wykraczającej poza Powiat Pszczyński warunkowane jest zawarciem porozumienia, o którym mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z powiatem bielskim.

Linia relacji: Pszczyna – Goczałkowice-Zdrój - Czechowice-Dziedzice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Goczałkowice-Zdrój



w komunikacji powiatowej. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić realizację przewozów pomiędzy gminą, a miastem powiatowym w zakresie dowozu młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Sokoła w planowanym centrum przesiadkowym, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Dalej trasa prowadzić będzie ul. Dworcową oraz ulicą Kopernika do przystanku Pszczyna Kopernika ZUS. Z ulicy Kopernika trasa prowadzi na ulicę Korfantego, na której znajduje się przystanek Pszczyna Korfantego szpital (obecnie obsługa przystanku przy Korfantego jest możliwa tylko w kierunku przejazdu do ul. Sokoła, w zastępstwie do czasu uruchomienia przystanku obustronnego proponuje się korzystanie z przystanku Pszczyna Bielska). Przy obsłudze trasy w kierunku Czechowice-Dziedzice - Goczałkowice-Zdrój - Pszczyna, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, pominięty zostanie przystanek Pszczyna Kopernika ZUS.

W celu zapewnienia dowozu młodzieży do Powiatowego Zespołu Szkół nr 2 należy także przyjąć wariant linii, którego trasa rozpoczyna się w Pszczynie przy ulicy Korfantego w pobliżu szpitala i stąd prowadzi do ulicy Sokoła (planowane centrum przesiadkowe), a następnie ulicami: Dworcową, Katowicką, Chopina, Szymanowskiego, Żorską w kierunku Goczałkowic-Zdroju.

Taki przebieg linii na terenie Pszczyny pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych na terenie miasta, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części trasa wiedzie ulicą Cieszyńską, Zdrojową oraz Jeziorną w kierunku Goczałkowic. Wariantowo proponuje się prowadzenie trasy linii w Pszczynie ulicami Księżycową i Marii Skłodowskiej-Curie. Działanie takie zwiększy dostępność komunikacji dla mieszkańców tej części Pszczyny, a jednocześnie ułatwi dostęp podróżnym do instytucji lokalizowanych w pobliżu zaproponowanej trasy. Niezbędne jest jednak utworzenie przez Gminę Pszczyna dodatkowych przystanków przy ulicy Księżycowej w pobliżu szkoły nr 18 oraz w pobliżu Lidla przy ulicy Skłodowskiej-Curie. Na terenie Goczałkowic trasa prowadzi ul. Szkolną zachowując obsługę wszystkich przystanków zlokalizowanych przy tej ulicy, a następnie ulicą Uzdrowską oraz trasą DK 1 w kierunku Czechowic-Dziedzic. W Czechowicach-Dziedzicach trasa prowadzi ulicą Szkolną



oraz Dworcową w kierunku dworca kolejowego, a następnie ulicą Traugutta i Węglową do KWK Silesia. Linia kończy bieg na przystanku Czechowice-Dziedzice KWK Silesia.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne mieszkańców Czechowic-Dziedzic z powiatem pszczyńskim (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w powiecie pszczyńskim, pracownicy zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z powiatem bielskim w celu wydłużenia w/w linii do Czechowic-Dziedzic.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia na ww. terenie.

Należy podkreślić, iż Gminy: Pszczyna i Goczałkowice-Zdrój winny współfinansować ww. linię, ponieważ komunikacja realizowana poprzez obsługę ww. linii będzie zaspokajać potrzeby transportowe mieszkańców obu gmin, ponadto część trasy realizuje także zadania komunikacji gminnej.



7.5. Linia nr U/2410/5: Pszczyna – Kobiór

Trasa linii: U/2410/5 PSZCZYNA - KOBIOR

Długość trasy: 13/17 km

Kierunek: Pszczyna - Kobiór	Kierunek: Kobiór - Pszczyna
* <i>Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe</i>	* <i>Kobiór, centrum przesiadkowe</i>
* <i>Pszczyna, Kopernika ZUS</i>	* <i>Kobiór, gospoda</i>
* <i>Pszczyna, Korfantego szpital</i>	* <i>Piasek, restauracja</i>
* <i>Pszczyna, Żorska</i>	* <i>Piasek</i>
* <i>Pszczyna, Szymanowskiego</i>	* <i>Pszczyna, Chopina</i>
* <i>Pszczyna, Chopina</i>	* <i>Pszczyna, Szymanowskiego</i>
* <i>Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe</i>	* <i>Pszczyna, Żorska</i>
* <i>Pszczyna, Katowicka park</i>	* <i>Pszczyna, Korfantego szpital</i>
* <i>Piasek</i>	* <i>Pszczyna, Katowicka park</i>
* <i>Piasek, restauracja</i>	* <i>Pszczyna, Sokoła - centrum przesiadkowe</i>
* <i>Kobiór, gospoda</i>	* <i>Pszczyna, Kopernika ZUS</i>
* <i>Kobiór, centrum przesiadkowe</i>	* <i>Pszczyna, Korfantego szpital</i>

Linia relacji: Pszczyna – Kobiór ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kobiór w komunikacji powiatowej. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić realizację przewozów pomiędzy gminą, a miastem powiatowym w zakresie dowozu młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ul. Korfantego w pobliżu szpitala oraz zespołu przychodni. Następnie trasa prowadzi będzie do ul. Sokoła, gdzie znajduje się przystanek, który w przyszłości zostanie przekształcony w centrum przesiadkowe i będzie traktowany jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Przy obsłudze linii w kierunku Kobiór - Pszczyna trasa na terenie miasta Pszczyna dodatkowo prowadzi będzie ul. Kopernika obejmując przystanek Pszczyna Kopernika ZUS. W kierunku Kobióra trasa prowadzi ulicami Dworcową i Katowicką do miejscowości Piasek.

W celu zapewnienia dowozu młodzieży do Powiatowego Zespołu Szkół nr 2 należy także przyjąć wariant linii, którego przebieg rozpoczyna się w centrum przesiadkowym przy ulicy Sokoła i na terenie Pszczyny obejmuje obsługę przystanków zlokalizowanych kolejno przy ulicach: Kopernika, Korfantego, Żorskiej, Szymanowskiego i Chopina.



W Piasku linia obejmuje dwa przystanki autobusowe Piasek oraz Piasek restauracja. W dalszej części trasa linii przebiega wzdłuż drogi krajowej DK1 do skrzyżowania z drogą wojewódzką DW 928. W Kobiórze trasa linii prowadzi ulicami Przelotową do ulicy Centralnej, gdzie znajduje się przystanek linii Kobiór gospoda. Koniec trasy przywidziano w planowanym centrum przesiadkowym usytuowanym w Kobiórze przy dworcu kolejowym.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dopasowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia na terenie objętym linią.

W przypadku tworzenia rozkładów jazdy dla w/w linii należy uwzględnić możliwość przesiadki w Kobiórze i Pszczynie oraz możliwie jak najkrótszy czas oczekiwania na skomunikowane połączenia z komunikacją MZK Tychy. Działania takie pozwolą na wygodne i możliwie szybkie dotarcie pasażerów do pozostałych miejscowości Powiatu Pszczyńskiego oraz do Tych i Mikołowa.

Należy podkreślić, iż Gminy: Pszczyna i Kobiór winny współfinansować ww. linię, ponieważ komunikacja realizowana poprzez obsługę ww. linii będzie zaspokajać potrzeby transportowe mieszkańców obu gmin, ponadto część trasy realizuje także zadania komunikacji gminnej.

Porozumienie z Gminą Pszczyna powinno zawierać zasady współfinansowania przez gminę komunikacji na terenie miejscowości Piasek. Objęcie komunikacją miejscowości Piasek pozwoli na zwiększenie ilości przewożonych pasażerów przy niewielkim wzroście wozokilometrów, a jednocześnie uniknie się dublowania komunikacji organizowanej przez powiat i przez gminę. Proponowane porozumienie musi określać kwestie ewentualnego dofinansowania do rekompensaty za odcinek linii przebiegający na terenie Gminy Pszczyna.



8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych winno zmierzać do jak najkorzystniejszego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększać 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, 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 następnych wskazała, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. I tak finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej na terenie Powiatu Pszczyńskiego polegać będzie 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.

Źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa (rekompensata z tytułu stosowania ulg ustawowych).



Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z funduszy 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 jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020, który przewiduje 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.



Powiat Pszczyński, jako organizator powiatowych przewozów użyteczności publicznej na obszarze gmin: Goczałkowice-Zdrój, Kobiór, Suszec, Miedźna Pszczyna i Pawłowice, musi być świadom, iż finansowanie publicznego transportu zbiorowego polegać będzie w szczególności na:

- pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów ze środków budżetu państwa,
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów (plus rozsądny zysk) ze środków własnych powiatu.

W niniejszym planie proponuje się, aby Starosta Pszczyński został organizatorem komunikacji na 5 liniach komunikacyjnych. Proponuje się by nowo tworzone linie komunikacyjne w przyszłości obsługiwały jak największy obszar powiatu. Linie te powinny zostać poprowadzone także przez miejsca, gdzie komunikacja publiczna w ostatnim czasie została mocno ograniczona albo likwidowana. Jest to bardzo ważne, gdyż jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu powiatu. Jako, że proponowane linie obsługują znaczne obszary gmin powiatu, 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. W przypadku braku współfinansowania komunikacji powiatowej transport należy ograniczyć tylko do dojazdów do pierwszych przystanków na terenie poszczególnych gmin, w celu przekazania pasażerów komunikacji gminnej.

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 w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wymuszać będzie takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom, z drugiej nie będzie pozwalać na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody



pozwołyły pokryć koszty usługi. Dlatego należy podjąć działania zmierzające do ujednolicenia godzin prowadzenia zajęć lekcyjnych w placówkach oświatowych na terenie powiatu (głównie w szkołach ponadgimnazjalnych).

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (zwłaszcza wzrost cen paliwa). Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucać 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, co najmniej dwa razy w roku, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe.

Wykonywanie powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie pszczyńskim 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).

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 nie może być mniejsza niż 450000 wozokilometrów. Zakładając wybór operatora zapewniającego stawkę wozokilometra na poziomie wartości rynkowej dla Powiatu Pszczyńskiego (np. przewoźnicy zaproponowali w przeprowadzonej ankiecie stawki od 1,50 do 3,60 zł/km – w symulacji przyjęto 3,00 zł /km) szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową (założono średnią stawkę 3,50 zł brutto za jeden przejazd oraz szacunkowo 215000 pasażerów/rok), przy przykładowej pracy przewozowej na poziomie około 600000 wozokilometrów/rok, zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 0,4. Będzie on ściśle uzależniony od oferowanej stawki za wozokilometry, od ilości wykonanej pracy przewozowej oraz od poziomu stosowanej taryfy. Należy założyć, iż 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. Zakładając, że organizator będzie stosował taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 3,50 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 120,00 zł (wartości rynkowe cen biletów w latach 2013-2015), natomiast praca przewozowa będzie wykonywana na poziomie wskazanym wcześniej przy rynkowych stawkach wozokilometra, należy zabezpieczyć środki w budżecie powiatu na rekompensatę na poziomie około 60 % wartości potencjału finansowego rynku transportu publicznego na terenie objętym niniejszym planem transportowym. Przy czym, jako potencjał finansowy rynku transportowego należy rozumieć iloczyn liczby wozokilometrów niezbędnych do zabezpieczenia potrzeb transportowych mieszkańców powiatu oraz stawki wozokilometra przyjętej przez organizatora.

Rekompensata powinna być finansowana zarówno przez Powiat Pszczyński, jak również przez gminy, na obszarze których komunikacja powiatowa jest organizowana (Goczałkowice-Zdrój, Kobiór, Suszec, Miedźna, Pawłowice, Pszczyna). W tym celu organizator powinien zawrzeć porozumienia o udzielenie pomocy finansowej na organizację publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się, by 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 celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS). Można ustalić wagowy wpływ ww. wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzację można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora 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 będzie wynosił około 5 %.

9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Ogólnie transport dzielimy na:

- drogowy,
- kolejowy,
- wodny,
- 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 Powiecie Pszczyńskim odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce powiatu, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców. Na korzyść tego rodzaju transportu przemawia też praktyczny brak jakiegokolwiek alternatywy. W Powiecie Pszczyńskim jedyną alternatywą (i to tylko w przypadku paru linii komunikacyjnych) mógłby być transport kolejowy. W rzeczywistości jednak, biorąc pod uwagę stan kolei (likwidacja linii kolejowych) obecnie jest to nierealne i wysoce nieekonomiczne. Jednakże w przypadku, gdyby wprowadzono nowy rozbudowany rozkład jazdy pociągów, transport szynowy stałby się atrakcyjną alternatywą dla przewozów powiatowych, jednakże tylko dla części mieszkańców gmin: Goczałkowice-Zdrój, Suszec oraz Kobiór.



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

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

Dlatego bardzo ważne jest, by dokonać wyboru takich środków transportu, które ograniczą powstawanie 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 planowej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie gmin Powiatu Pszczyńskiego, stan i sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji gminnej, powiatowej oraz wojewódzkiej, infrastrukturę transportową itp.

W celu zapewnienia właściwych standardów realizowanej komunikacji, w umowie z operatorem należy określić przede wszystkim 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. Proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności powyżej 35 osób do obsługi szczytów przewozowych, taboru o pojemności do 28 osób do obsługi komunikacji w godzinach wieczornych oraz w soboty, niedziele i święta, oraz autobusów o pojemności od 20 do 40 osób do obsługi komunikacji w godzinach



międzyszczytowych. 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 5 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 6 autobusów zapewniających przewóz co najmniej 35 osób, spełniających normy spalin określone jako EURO IV;
- 6 autobusów zapewniających przewóz od 20 do 40 osób, spełniających normy spalin EURO IV,

Wszystkie ww. pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137) jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Stopniowo np. w okresie kolejnych 2-3 lat należy rozważyć wprowadzenie autobusów niskopodłogowych do obsługi wybranych kursów (np. obsługujących dojazdy do placówek służby zdrowia). Proponuje się również wprowadzenie ograniczenia wiekowego taboru realizującego przewozy na rzecz Powiatu Pszczyńskiego, np. pojazdy nie mogą być starsze niż 5 lub 10 lat,

- właściwa wentylacja i czystość mające wpływ na wygodę podróży – w perspektywie kolejnych lat należy rozważyć wprowadzenie wymogu posiadania klimatyzacji,
- stan techniczny pojazdów oraz łączność kierowcy z dyspozytornią, policją, i pogotowiem ratunkowym, co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Jednocześnie 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 IV. W kolejnych latach (np. co 3 lata) normy te winny być zaostrzane.



Należy podkreślić, że ww. pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Powiatu Pszczyńskiego, to baza taborowa o wysokim standardzie. Pojazdy spełniające powyższe wymagania zapewnią sprawną realizację zakładanych potrzeb przewozowych przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego komfortu podróżowania. Ponadto zaostrzone 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:

- a. ustawy Prawo zamówień publicznych,
- b. ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- c. 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 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 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, co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście nawet utworzenie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zacznie 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. Przewoźnicy prywatni mogą jednak zapewnić dwie wymierne korzyści: po pierwsze kapitał pozwalający ograniczyć bezpośrednio zaangażowanie środków publicznych w funkcjonowanie własnych jednostek komunalnych (np. ograniczenie inwestycji taborowych), po drugie wyższą efektywność świadczenia usług, a więc niższe koszty przy porównywalnej jakości usług. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji przyczyniają się do obniżenia kosztów i do poprawy jakości, w tym także do lepszego standardu taboru, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie Powiatu Pszczyńskiego będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jeden podmiot zewnętrzny (firma transportowa) lub konsorcjum podmiotów wyłonione 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 właściwą i bezpośrednią kontrolę operatora. Jednakże sytuacja taka spowoduje załamanie rynku dla kilkunastu przedsiębiorców prowadzących obecnie działalność przewozową w Powiecie Pszczyńskim. W celu zapewnienia stabilizacji rynku należy rozważyć powierzenie przewozów kilku operatorom lub grupie stanowiącej konsorcjum. W przypadku wyłonienia konsorcjum rozliczenie będzie odbywało się tak, jak przypadku jednego operatora. Operator, czyli 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. W celu ograniczenia wysokości wydatków dokonywanych z budżetu jednostki samorządowej należy ograniczać stosowanie pozaustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, gdyż w znacznym stopniu obniżają one dochodowość świadczonych usług. Ponadto w ramach budżetu przeznaczanego na realizację transportu publicznego należy uwzględnić wypłatę rozsądnego zysku dla operatorów. Jednak właściwe rozporządzenie w regulujące sposób obliczania kwoty rozsądnego zysku nie zostało jeszcze przez Ministra Finansów wydane.

Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie ze względu na koszty nierealne i ekonomicznie nieuzasadnione. Władze Powiatu Pszczyńskiego mogą także rozważyć ewentualność nawiązania współpracy z sąsiednimi samorządami (np. Powiatem Bielskim, czy Jastrzębiem-Zdrój), będącymi właścicielami podmiotów wewnętrznych, które na ich obszarze zajmują się wykonywaniem działalności transportowej. 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). Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Warunkiem jest sprawowanie nad tą spółką przez organy publiczne kontroli analogicznej do tej, jaką sprawują nad własnymi służbami.

Podkreślić należy, iż ze względu na wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, 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 Pszczyńskiego.

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, które kategoryzowane są w skali od EURO I do EURO VI. 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 związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu pszczyńskiego, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednoczenie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania powiatowych przewozów użyteczności publicznej zostały omówione w rozdziale 9.

- **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 Pszczyńskiego 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, systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej. W tym celu proponuje się stworzenie odpowiedniego i dogodnie zlokalizowanego centrum organizacji i zarządzania transportem publicznym oraz punktu informacyjnego – Punktu Obsługi Pasażera.

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, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Obecnie takim miejscem dla Powiatu Pszczyńskiego jest ulica Sokoła w Pszczynie w pobliżu dworca kolejowego. 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 przewoźnicy autobusowi działający na terenie Powiatu Pszczyńskiego nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż przedsiębiorcy ci obsługują różne części powiatu, co powoduje, że koordynacja taka była by bardzo trudna do realizacji. Ze względu na brak dworca autobusowego oraz jednego głównego przystanku koordynacja praktycznie możliwa jest wyłącznie na niektórych lokalnych przystankach usytuowanych w Pszczynie, gdzie zaczyna się i kończy część kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w powiecie. Dodatkowo przez obszar powiatu prowadzone są w bardzo ograniczonym zakresie przewozy kolejowe. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi ze względu na częste zmiany rozkładu jazdy pociągów jest praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie kursów kolejowych.

Biorąc pod uwagę ogrom problemów można stwierdzić, że przed organizatorami transportu stoją duże wyzwania. Niewątpliwie należy jednak podjąć działania, które pozwolą, na choć zadowalające zintegrowanie przewozów wykonywanych na



obszarze powiatu. 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 Pszczyńskim występują kilkunastu przewoźników transportu zbiorowego obsługujących linie komercyjne, władze powiatu powinny podjąć negocjacje w celu wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla wszystkich pasażerów. Rozkłady jazdy zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 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 stworzenie zakładki informacyjnej dotyczącej komunikacji publicznej organizowanej przez Powiat Pszczyński wyświetlanej na stronie internetowej www.powiat.pszczyna.pl oraz na stronie wybranego w przyszłości 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 szacowny czas trwania (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar powiatu pszczyńskiego, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).

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 stworzone w przyszłości centra przesiadkowe (bardzo pilne i konieczne jest podjęcie działań dla stworzenia takiego centrum przesiadkowego w Pszczynie). System informacji dla pasażera winien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz jak i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
- tablice informacyjne na stanowiskach (lub przystankach) odjazdowych,
- monitory z informacją zbiorczą,
- komunikaty głosowe na stanowiskach przystankowych w centrach przesiadkowych,
- 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:

ROZKŁAD JAZDY AUTOBUSÓW - KOMUNIKACJA POWIATOWA

PRZYSTANEK:

PSZCZYNA, KORFANTEGO SZPITAL

ORGANIZATOR KOMUNIKACJI: POWIAT PSZCZYŃSKI
49-200 PSZCZYŃNA ul. 1 MAJA 10
tel. 32 469 23 00

Linia obsługiwana od: r. 00..... f.

U/2410/5

TRASA LINII: **PSZCZYNA** → **KOBIÓR**

PRZYSTANEK	ODJAZDOWY	ODSTĘP
Pszczyzna Korfanego szpital	0 MIN.	0,0 KM
Pszczyzna Kwiatowa	1 MIN.	0,3 KM
Pszczyzna Matejki park	4 MIN.	2,0 KM
Pabok	10 MIN.	7,0 KM
Pabok - rezerwa	11 MIN.	8,0 KM
Kobiór - górna	18 MIN.	12,0 KM
Kobiór - dolna - rezerwa	22 MIN.	13,0 KM

KIERUNEK		GODZINY ODJAZDÓW DNI ROBOCZE										
KOBIÓR	PSZCZYNA	05:00	06:00	07:00 S	08:00	09:00	10:00	12:00	13:00	14:00 S		
	PSZCZYNA	15:00 m	16:00 m	17:00 m	19:00 m	21:00 m						
	PSZCZYNA	05:00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00 n	17:00 n	19:00 n			
		NIEDZIELE / ŚWIĘTA										
		08:00	10:00	12:00	16:00	18:00 n						

TARIFA OPŁATA BILET

	NORMALNY
10 min. (maksymalnie 20 min.)	3,00 zł
15 min. (maksymalnie 30 min.)	5,00 zł
20 min. (maksymalnie 40 min.)	8,00 zł

BILETY KRAJOWE

00-5 KM	100,00 zł	50,00 zł
00-10 KM (00-10 KM)	175,00 zł	80,25 zł
00-20 KM (00-20 KM)	210,00 zł	107,10 zł

HONORARIUM UL. G. USTAWIENIE
BILETY DO KRAJÓW PRZEJAZDOWYCH (DANE Z PRZYKŁADU)

OZNACZENIA:
n - nie kursuje w 24 i 31 grudnia oraz w Wielką Sobotę
m - nie kursuje w 24 i 31 grudnia
S - kursuje tylko w dni nauki szkolnej



Powyższa tabliczka przystankowa zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu, podana została także taryfa opłat za bilety jednorazowe według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Pawłowice Centrum Targ, Pszczyna Sokoła / Dworcowa, Suszec Urząd Gminy, itp. należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także schemat sieci komunikacyjnej, regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Powiat Pszczyński 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), który powinien zostać określony w drodze uchwały Rady Powiatu Pszczyńskiego.

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 nie można zatem pominąć elementów uprzywilejowania środków lokomocji w ruchu drogowym. Priorytet dla autobusów w ruchu drogowym jest najważniejszym czynnikiem podnoszącym jakość podróżowania transportem publicznym w stosunku do własnego samochodu. Inwestycje w zapewnienie tych priorytetów przyczyniają się do wzrostu udziału podróży transportem publicznym i jednocześnie do spadku zatłoczenia na drogach. Przyspieszenie przejazdu autobusów sprzyja również zmniejszeniu kosztów eksploatacji systemu transportu publicznego.

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 dojść 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 Pszczyńskim 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;
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. właściwe oznakowanie przystanków;
13. inicjatywa utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego w Pszczynie, w celu stworzenia miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej, na regionalną;
14. wspieranie projektów dotyczących zastosowania priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem;
15. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
16. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;
17. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych z wyświetlaniem rozkładu jazdy na stanowiskach centrum przesiadkowego, zastosowanie powinien znaleźć elektroniczny system nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych).



Jak już było wspomniane powyżej w Powiecie Pszczyńskim funkcjonuje kilkanaście jednostek wykonujących usługi przewozowe. Są to:

- A.K. TRANS Andrzej Pudełko s.c. wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Woli i Piasku oraz z Woli do Tych,
- Usługi Transportowe Przewóz Osób Józef Bednarek wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Pawłowic,
- Usługi Transportowe Zdzisław Lenart wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Woli,
- Przewóz Osób Zbigniew Czech wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Rudziczki i Żor,
- BOTRANS Usługi Transportowo-Przewozowe Bogdan Tworuszka wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Tych przez Kobiór,
- MZK Tychy wykonuje przewozy komunikacji miejskiej na trasie Kobiór – Tychy - Mikołów, Pszczyna – Bieruń, Wola – Bieruń;
- MZK Jastrzębie Zdrój wykonuje przewozy komunikacji miejskiej na trasach z Żor do Suszca, Mizerowa, Rudziczki oraz z Jastrzębia-Zdroju do Pawłowic,
- MAR- BUS Marek Ogrodzki wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Czechowic-Dziedzic przez Goczałkowice-Zdrój,
- Usługi transportowe Zenon Samol wykonuje komercyjne przewozy na trasie: Pszczyna – Strumień,
- G-TRANS Bożena Smolka - wykonuje komercyjne przewozy z Pszczyny do Jawiszowic,
- Gmina Pawłowice jest organizatorem komunikacji gminnej na terenie gminy Pawłowice,
- PKS Pszczyna wykonuje przewozy szkolne na terenie gminy Pszczyna oraz przewozy regionalne do Zakopanego i linie sezonowe,
- inni przewoźnicy obsługujący komunikację ponadregionalną.

Z uwagi na powyższą różnorodność, głównym kierunkiem rozwoju transportu jest integracja komunikacji. Pozwoli to na kompleksowe dotarcie do mieszkańców i uczyni transport publiczny przyjaznym dla obywatela.

Zintegrowanie komunikacji powinno polegać przede wszystkim na:

- zintegrowaniu sieci komunikacyjnej,



- zintegrowaniu rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- wprowadzeniu jednego biletu elektronicznego dla wszystkich rodzajów komunikacji publicznej (autobusowej) na terenie powiatu niezależnie od tego, jaka jednostka jest organizatorem (przy zachowaniu odrębnych dla każdego organizatora cen biletów),
- utworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- obniżeniu kosztów komunikacji i utrzymaniu niskich cen biletów.

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Pszczyńskiego, 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 Pszczyński. Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” może podlegać aktualizacji w przypadku opublikowania planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego, a także w wyniku 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 podjęcia działań mających na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych tak, aby na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe wszystkich mieszkańców Powiatu Pszczyńskiego.

W następnej kolejności należy dążyć do opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich przewoźników, a także koniecznie poprawić oznakowanie 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. Poprawiłby on sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

W dalszej perspektywie, po realizacji ww. zadań, 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 Pszczyński jako organizator transportu powinien rozważyć zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (spełniających najwyższe normy emisji spalin – Euro 5 oraz w przyszłości Euro 6) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy realizował takim taborzem. 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 lub hybrydowym, które już pojawiły się na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Najsłabszą stroną transportu zbiorowego w powiecie jest brak dworca (węzła przesiadkowego) w Pszczynie. Komplikuje to sytuację nie tylko samym przewoźnikom, ale przede wszystkim pasażerom, którzy obecnie są odprawiani w bardzo złych warunkach. Dzięki staraniom władz powiatu, sytuacja ta zostanie wkrótce zmieniona i centrum przesiadkowe zostanie wybudowane w pobliżu ulicy Sokoła w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego.

Jak więc widać przed Powiatem Pszczyńskim jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety lata zaniedbań doprowadziły do degradacji transportu publicznego. Obecnie, by osiągnąć jego zadowalający poziom, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. W niektórych miejscach trzeba praktycznie 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.

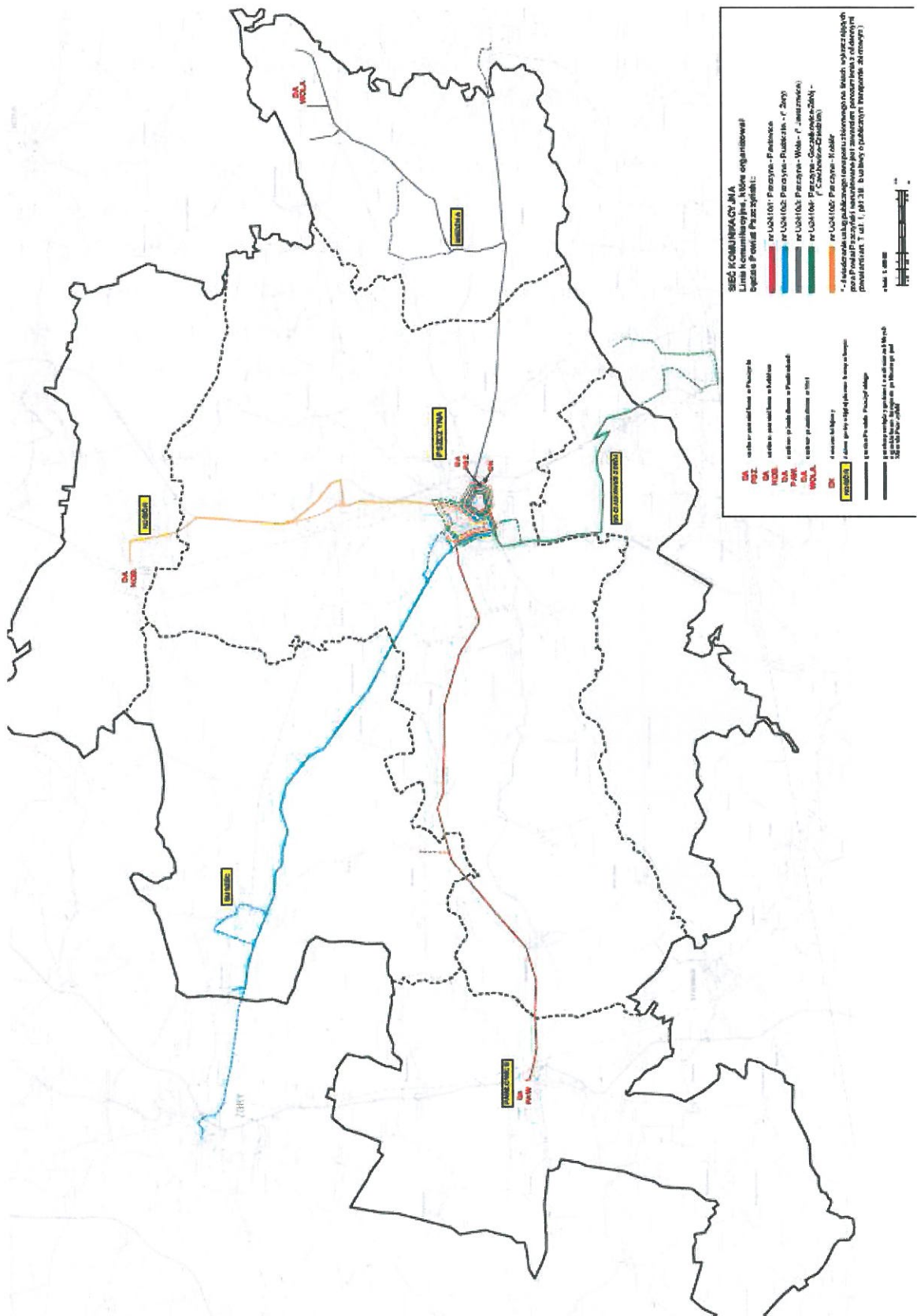


II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

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

Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 117, poz. 684) plan transportowy winien składać się z części tekstowej i części graficznej. Część graficzna powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Bazując na ujętych w części tekstowej niniejszego planu propozycjach ukształtowania sieci komunikacyjnej, poniżej przedstawiono rysunek sieci komunikacyjnej, na której będą prowadzone powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Pszczyński.



Uzasadnienie

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1638 oraz Dz.U. z 2014 r., poz. 423 i 915 zwanej dalej „ustawą o transporcie publicznym”) powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 8 pkt 1 ustawy o transporcie publicznym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu. Sposób i formę planowania rozwoju transportu określa rozdział 2 ustawy o transporcie publicznym stanowiąc warunki i tryb uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (zwanego dalej „Planem transportowym”). Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3 opracowanie planu transportowego jest zadaniem powiatu, natomiast zgodnie z art. 9 ust. 3 tej ustawy plan transportowy stanowi akt prawa miejscowego. Szczegółowe warunki, jakim powinien odpowiadać plan transportowy zostały określone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684).

Ponadto w Planie transportowym wzięto pod uwagę akty prawne wyższych szczebli, tj. plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu oraz plan transportowy opracowany i ogłoszony przez Marszałka Województwa Śląskiego dnia 14 września 2015r.r (Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego z 2015 r., poz. 4654 – Uchwała nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego ws. uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego).

Plan transportowy został opracowany dla terenu Powiatu Pszczyńskiego. Przy jego opracowaniu uwzględnione zostały takie czynniki, jak:

- obszar, powierzchnia i demografia terytorium Powiatu z podziałem na gminy,
- potrzeby edukacyjne i w zakresie ochrony zdrowia,
- lokalizacja obiektów użyteczności publicznej,
- natężenie ruchu i liczba samochodów osobowych,
- istniejące sieci komunikacyjne,
- ochrona środowiska.

Podstawowym celem sporządzenia planu transportowego jest poprawa, jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Usprawnienie komunikacji na terenie Powiatu Pszczyńskiego wydatnie wpłynie na podniesienie poziomu życia jego mieszkańców. Biorąc pod uwagę znaczną powierzchnię Powiatu, racjonalne zaplanowanie linii komunikacyjnych umożliwi szybsze i wydajniejsze przemieszczanie się ludności na jego obszarze. W dłuższej perspektywie plan transportowy pozytywnie wpłynie również na rozwój lokalnej i ponadlokalnej przedsiębiorczości, a także na ruch pracowników. Plan transportowy pozwoli na wprowadzenie spójnych rozwiązań w zakresie godzin kursowania, punktualności i zasięgu połączeń dzięki całościowej i kompletnej charakterystyce analizowanego obszaru. Realizacja planu pozwoli na lepszą integrację sieci komunikacyjnej oraz bardziej dogodne zaplanowanie istniejących kursów z punktu widzenia mieszkańców. Należy też podkreślić, że w przypadku wystąpienia zmian w stanie faktycznym istnieje możliwość zmiany planu, co zapewni elastyczność działań podejmowanych na jego podstawie. Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego poddany został konsultacjom społecznym. Ponadto art. 13 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie drogowym stanowi, że Rada powiatu uchwała plan transportowy uzgodniony i zaopiniowany ze starostą sąsiedniego powiatu w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Mając powyższe na uwadze, podjęcie niniejszej uchwały jest niezbędne.

STAROSTA

Paweł Sadza