



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 8 lipca 2019 r.

Poz. 5083

UCHWAŁA NR IX/148/19 RADY MIEJSKIEJ W PSZCZYNIE

z dnia 27 czerwca 2019 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Gminy Pszczyna

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r., poz. 506) oraz art. 9 ust. 3, w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a, art. 11, art. 12 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 2016, z późn. zm.)

Rada Miejska w Pszczynie uchwala, co następuje:

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

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Pszczyny.

§ 3. Traci moc Uchwała Nr XLV/520/18 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 15 marca 2018 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Gminy Pszczyna (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2018 r. poz. 1737).

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

Przewodniczący Rady

Leszek Szczotka

Załącznik do uchwały Nr IX/148/19
RADY MIEJSKIEJ W PSZCZYNI
z dnia 27 czerwca 2019 r.



**„PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY PSZCZYNA”**

zaktualizowany

MAJ 2019 r.

SPIS TREŚCI:**I. CZĘŚĆ TEKSTOWA**

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla gminy Pszczyna.....	4
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	8
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	9
4. Charakterystyka gminy Pszczyna	13
4.1. Transport publiczny i jego problemy	13
4.2. Położenie geograficzne	14
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	16
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	19
4.5. Struktura demograficzna	20
4.6. Komunikacja indywidualna	23
4.7. Komunikacja publiczna	24
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	25
4.7.2. Infrastruktura drogowa	26
4.7.2.1. Dworce autobusowe	26
4.7.2.2. Przystanki autobusowe z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych	26
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	39
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	44
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	44
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	47
5.3. Plan zagospodarowania gminy Pszczyna.....	51
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	51
6.1. Analiza danych przekazanych przez jednostki oświatowe	52
6.2. Analiza danych przekazanych przez podmioty wykonujące regularny zarobkowy przewóz osób na terenie gminy Pszczyna.....	58
6.3. Analiza zachowań i preferencji pasażerów na podstawie badań ankietowych mieszkańców gminy Pszczyna.....	61
6.4. Prognozy potrzeb przewozowych	72
7. Sieć komunikacyjna gminy Pszczyna	77
7.1. Linia nr U241005/1 Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Wielką	79
7.2. Linia nr U241005/4 Pszczyna – Studzienice przez Jankowice	81
7.3. Linia nr U241005/5 Pszczyna – Ćwiklice przez Rudołtowiec	82

7.4. Linia nr U241005/7 Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek	84
7.5. Linia nr U241005/8 Pszczyna – Pszczyna przez Studzienice, Piasek.....	85
7.6. Linia nr U241005/9 Pszczyna – Pszczyna	87
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	88
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	92
10. Zasady organizacji rynku przewozów	94
11. Standardy usług przewozowych	97
12. System informacji dla pasażerów	98
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	103
14. Podsumowanie	107

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Pszczyna.....	110
---	-----

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie gminy Pszczyna został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 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. z 2011 r. 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 organizowania i rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jest to bardzo istotne, gdyż to właśnie między innymi jakością 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 gminy, które zostało

określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji na terenie gminy. Gminne 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 gminie Pszczyna była w do stycznia 2017 r. 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.

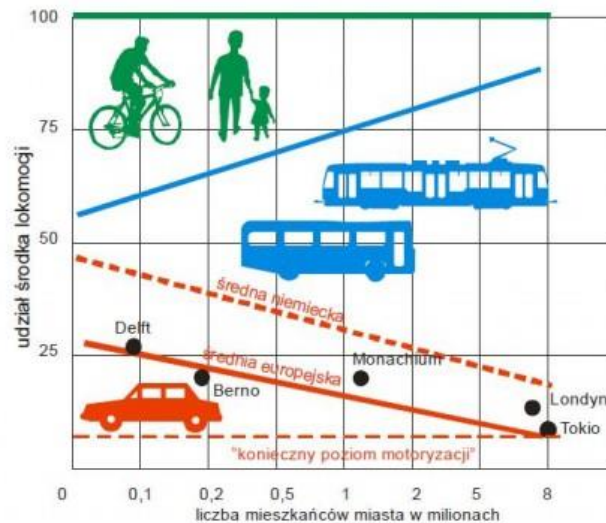
Taką politykę prowadził między innymi największy przewoźnik na rynku przewozów w gminie - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Pszczynie Sp. z o.o. Obecnie przewoźnik ten wykonuje niewielką ilość kursów związaną głównie z dowozem dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych na terenie gminy oraz pracowników do okolicznych zakładów pracy. Pozostałe przewozy regularne obejmujące swym zasięgiem także miejscowości gminy Pszczyna były obsługiwane przez kilku przewoźników, w przeważającej większości taboru typu „bus” należącym do małych, kilkuosobowych firm prywatnych. Należy podkreślić, że od 1 stycznia 2017 r. uruchomiona została pierwsza linia użyteczności publicznej na terenie powiatu pszczyńskiego, dla której organizatorem został Starosta Pszczyński. Drugą linię powiatową uruchomiono z dniem 1 stycznia 2019 r. Natomiast od 1 września 2018 r. Gmina Pszczyna przystąpiła do realizacji pierwszego etapu uruchomienia gminnej komunikacji publicznej. Wyłoniono operatora, który rozpoczął wykonywanie przewozów w komunikacji publicznej na trzech liniach autobusowych w obszarze gminy Pszczyna

Głównym zadaniem organizatora – Burmistrza Pszczyny - jest odbudowa zaufania do transportu zbiorowego, co będzie w głównej mierze zależec od przejrzystej i sprawnej realizacji tych zadań przez samorząd gminy.

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.

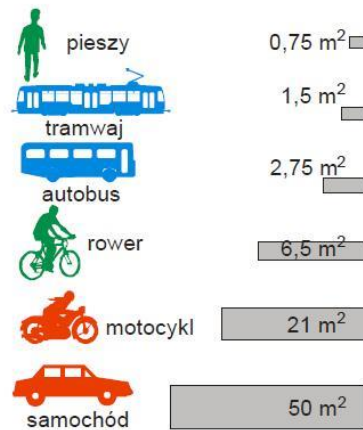
Analizując wyżej wymienione cele należy wspomnieć, iż spadek poziomu motoryzacji, a zwłaszcza zmiana zachowań komunikacyjnych wyrażana odsetkiem podróży dokonywanych środkiem lokomocji (ang. *modal share*) w Europie Zachodniej był możliwy dzięki systemowi transportu publicznego wysokiej jakości.



Liczba mieszkańców miasta w milionach, a podział zadań transportowych.

źródło: Collin, H. J. (1990): „*Integration des ruhenden Verkehrs in die Verkehrsentwicklungsplanung*”

Zmiana zachowań transportowych stanowi zamierzony cel polityki transportowej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Jej cele współbrzmia z innymi politykami sektorowymi. Z polityką zdrowotną wspólnym mianownikiem jest, zwiększenie wysiłku fizycznego, choćby związanego z koniecznością przejścia stu metrów na przystanek, dzięki któremu podnosi się sprawność fizyczną, a także wzrasta odporność na choroby. Z polityką ochrony środowiska łączy się kwestia redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Z polityką ochrony zabytków powiązana jest poprzez wprowadzanie nowej jakości przestrzeni obszarów śródmiejskich. Z polityką przestrzenną łączy ją wzrost wartości nieruchomości na obszarach, które uzyskują szybkie połączenie komunikacją publiczną, czy też poprzez efektywniejsze wykorzystanie ograniczonego dobra, jakim jest przestrzeń miejska. Na politykę rozwoju lokalnego transportu publicznego wpływa poprzez możliwość optymalizacji kosztów ponoszonych przez gminy – zapewnia się mobilność mieszkańcom w zdecydowanie tańszy sposób, niż poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej.



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

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

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

Plan winien określać:

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

Przy jego opracowywaniu należy przede wszystkim uwzględnić:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz powiatu w zakresie linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

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

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie gminnym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze gminy Pszczyna wykonywać ma **Burmistrz Pszczyny**.

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 powinna objąć połączenia komunikacji gminnej w obszarze następujących miejscowości gminy Pszczyna, przy uwzględnieniu sieci komunikacyjnych organizatorów wyższego rzędu:

- Pszczyna,
- Czarków,
- Piasek,
- Brzeźce,
- Poręba,
- Jankowice,
- Studzienice,
- Ćwiklice,
- Rudółtowice,

- Łąka,
- Wisła Wielka,
- Wisła Mała,
- Studzionka.

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze miejscowości objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Pszczyna, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów. Ponadto planowane jest zapewnienie sprawnej komunikacji pomiędzy osiedlami w obszarze miasta Pszczyna.

Plan sieci komunikacyjnej w przewozach gminnych został przedstawiony w dalszej części niniejszego opracowania. Sieć ta ma zapewnić połączenia komunikacyjne w ramach linii gminnych z uwzględnieniem następujących zadań:

- dostępność do usług transportu publicznego, pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy i miastem Pszczyna oraz w mieście Pszczyna, 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 na wizerunek gminy;
- 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 gminnych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszone plany transportowe wyższych szczebli tj. Marszałka Województwa Śląskiego i Starosty Pszczyńskiego dotyczące obszaru gminy Pszczyna.

Podstawowym działaniem podejmowanym przez organizatora komunikacji wojewódzkiej - Województwo Śląskie w okresie lat 2014 – 2020 będzie stabilizacja oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich. W latach, kiedy przewozy kolejowe realizowała Spółka Przewozy Regionalne oferta przewozowa była zmieniana, często co kilka miesięcy, dało się zauważyć poważny spadek zaufania do kolei, jako stabilnego środka transportu. Brak pewności co do utrzymania takiej samej oferty przez dłuższy czas spowodował, że podróżni, nie mogąc np. zaplanować zakupu biletów okresowych, wybierali inne środki transportu (zbiorowego lub indywidualnego). Podstawą przywrócenia zaufania do kolei, a tym samym powrotu podróżnych do pociągów (przede wszystkim osób regularnie odbywających podróże, np. do szkoły,

pracy) było ustabilizowanie oferty, co zapoczątkowane zostało poprzez powierzenie w 2011 r. przewozów kolejowych w obszarze całego województwa spółce należącej do samorządu „Kolejom Śląskim”. Oferta samorządowej Spółki pozwoliła na stopniową odbudowę kolejowych przewozów pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii) nie tylko zahamowały odpływ pasażerów, ale spowodowały stopniowe przyciąganie podróżujących dotychczas korzystających z innych środków transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania odpowiednich zachęt taryfowych, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych, nawet bez zwiększania ilości połączeń systematycznie rośnie. Jest to niezbędny element działań na rzecz zatrzymania negatywnych tendencji w transporcie kolejowym. Stabilizacja oferty przewozowej przy jednoczesnym podejmowaniu działań na rzecz modernizacji taboru lub jego wymiany pozwoliło na stopniowe podnoszenie standardu oferowanych usług.

Innymi działaniami wspierającymi utrzymanie i zwiększenie roli transportu kolejowego jest organizacja i budowa w ramach narzędzia ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych 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 wykonywanych w obszarze województwa śląskiego dla których organizatorem przewozów jest samorząd wojewódzki i obejmujących obszar gminy Pszczyna przedstawia się następująco:

LP. Nazwa linii

1. Częstochowa - Katowice - Tychy - Pszczyna - Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała - Żywiec -Zwardoń
2. Pszczyna - Skoczów - Ustroń Zdrój - Wisła Uzdrowisko - Wisła Głębce,
3. Pszczyna - Żory – Rybnik – Racibórz,
4. Katowice - Tychy - Pszczyna – Goczałkowice-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn.



Mapa sieci połączeń kolejowych Kolej Śląskich źródło: www.pl.wikipedia.org

Należy podkreślić, iż plan transportowy województwa śląskiego nie przewiduje tworzenia głównego węzła przesiadkowego w gminie Pszczyna.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego” obejmuje 5 linii tworzących sieć komunikacyjną obejmującą połączenia miasta Pszczyna – siedziby powiatu z miejscowościami będącymi siedzibami wszystkich gmin tworzących powiat pszczyński. Z uwagi na fakt, iż wszystkie linie powiatowych przewozów użyteczności publicznej rozpoczynają swój bieg w Pszczynie, część sieci obejmuje także obszar gminy Pszczyna. W wyniku szczegółowej analizy przebiegu poszczególnych linii

stwierdzono, iż obejmują one swoim przebiegiem także miejscowości tworzące gminę Pszczyna zapewniając połączenia komunikacyjne w kierunku Pszczyny.

- Linia U/2410/1 relacji Pszczyna - Pawłowice przez Porębę, Brzeźce i Studzionkę przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej w relacjach: Studzionka, Brzeźce, Poręba – Pszczyna.
- Linia U2410/2 relacji Pszczyna – Suszec - Żory przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej dla osiedla Stara Wieś.
- Linia U2410/3 relacji Pszczyna – Miedźna - Wola (Jawiszowice) przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej w relacji: Ćwiklice – Pszczyna.
- Linia U2410/5 relacji Pszczyna – Kobiór przy zapewnieniu właściwej częstotliwości połączeń może realizować także zadania komunikacji wewnątrz gminnej w relacji: Piasek – Pszczyna.

Przebieg linii tworzących sieć komunikacji powiatowej jest ściśle związany z koniecznością wyprowadzenia tych linii do gmin sąsiadujących z gminą Pszczyna. Linie te rozchodzą się promieniście od centrum Pszczyny w kierunku wszystkich pięciu gmin ościennych obejmując swym zasięgiem osiedla leżące wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz miejscowości gminy Pszczyna leżące przy trasach prowadzących do poszczególnych gmin.

Analizując kształt sieci komunikacyjnej powiatowych linii użyteczności publicznej należy podkreślić, iż organizacja komunikacji proponowana przez Starostę Pszczyńskiego częściowo będzie także realizować zadania komunikacji gminnej, jednak nie zapewni kompleksowej realizacji tego zadania dla całej gminy Pszczyna. W związku z powyższym niniejszy plan powinien uzupełniać sieć połączeń proponowaną w planach transportowych wyższych szczebli tak, aby w pełni zaspokoić potrzeby przewozowe ogółu mieszkańców gminy Pszczyna.

Transport publiczny wykonywany na terenie gminy Pszczyna w ramach komunikacji gminnej powinien być traktowany jako uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej w ramach komunikacji powiatowej. Z uwagi na fakt, iż gmina zobowiązana jest do finansowania komunikacji zbiorowej użyteczności publicznej na swoim terenie proponuje się zawarcie właściwego porozumienia z jednostką powiatową dotyczącego współfinansowania realizacji przewozów gminnych w ramach linii powiatowych. Działanie takie pozwoli na uniknięcie konieczności uruchamiania dodatkowej komunikacji gminnej dublującej się na terenie gminy z komunikacją powiatową.

4. Charakterystyka gminy Pszczyna

4.1. Transport publiczny i jego problemy

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

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

Prawidłowo funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego powinien spełniać następujące wymagania:

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

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

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

Gmina Pszczyna, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprosta potrzebom przewozowym mieszkańców wszystkich miejscowości gminy w ramach połączeń gminnych, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu gminy 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

Gmina Pszczyna zajmująca powierzchnię 174 km² położona jest w województwie Śląskim, w obrębie makroregionu Kotliny Oświęcimskiej i mezoregionu Równiny Pszczyńskiej. Równina Pszczyńska to część Kotliny Oświęcimskiej usytuowana pomiędzy Doliną Górnej Wisły i Wyżyną Katowicką. Jest to równina piaszczysta zajęta w znacznej części przez bór sosnowy (Lasy Pszczyńskie). Obszar gminy zlokalizowany jest w obrębie Doliny Wisły w powiecie pszczyńskim, do którego należą także gminy: Goczałkowice – Zdrój (graniczy z gminą Pszczyna od południa), Kobiór (od północy), Miedźna (od wschodu), Pawłowice (od zachodu) oraz gmina Suszec (od północnego – zachodu). Gminę Pszczyna tworzą miasto Pszczyna oraz sołectwa: Brzeźce, Czarków, Ćwiklice, Jankowice, Łąka, Poręba, Piasek, Rudołtowice, Studzienice, Studzionka, Wisła Mała i Wisła Wielka. Przez gminę przebiegają południkowo ważne szlaki komunikacyjne tj. linia kolejowa (relacji Warszawa – Katowice – Bielsko–Biała oraz połączenie z Żorami i Rybnikiem) oraz droga szybkiego ruchu DK1. Obecność drogi krajowej nr 1 zapewnia Pszczynie połączenie z autostradą A4. Drogi wojewódzkie nr 931, 933 i 935 zapewniają połączenie z autostradą A1, która jest głównym ciągiem komunikacyjnym północ – południe (Gdańsk – Warszawa – Katowice – Rybnik – granica państwa w Gorzycach).

Obszar zamieszkiwany jest przez 51.654 mieszkańców (gęstość zaludnienia wynosi 297 osób/km²). - stan na marzec 2019 r.



Gmina Pszczyna na tle powiatu pszczyńskiego



Podział administracyjny gminy Pszczyna

Gmina Pszczyna posiada sprzyjające warunki dla rozwoju gospodarczego. Jej atutami są przede wszystkim: położenie geograficzne i dostępność komunikacyjna, walory przyrodnicze oraz duża ilość terenów przystosowanych do rozwijania różnych typów działalności: handlowej, wypoczynkowo-rekreacyjnej, uzdrowskiej, przemysłowej i transportu. Stolicą gminy, 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 drogi krajowej nr 1, wyróżnia gminę na tle całego regionu pszczyńskiego, jako miejsce atrakcyjne dla inwestycji. Główną rolę w gospodarce gminy odgrywa rolnictwo (56 % powierzchni gminy stanowią użytki rolne) oraz handel i usługi.

Położenie geograficzne gminy oraz poszczególnych jej miejscowości oraz poszczególnych dzielnic miasta Pszczyna ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Gmina Pszczyna, 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 gminie Pszczyna największe znaczenie komunikacyjne mają następujące drogi:

- krajowa: DK 1,
- wojewódzkie:

Lp.	Numer drogi	Relacja drogi	Droga / odcinek
1.	DW 931	Bieruń Stary - Pszczyna	od DK 1 do granicy gminy Pszczyna w kierunku Bierunia
2.	DW 933	Chrzanów - Rzuchów	od granicy gminy z gminą Pawłowice do granicy gminy z gminą Miedzna
3.	DW 935	Pszczyna - Racibórz	od granicy z gminą Suszec do DK1
4.	DW 939	Pszczyna - Strumień	od skrzyżowania z DW 933 w Pszczynie do granicy powiatu

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

Wykaz dróg powiatowych gminy Pszczyna:

1. S4127 tj. ul. Św. Jana Pawła II w Jankowicach i Studzienicach;
2. S4132 tj. ul. Kombatantów w Ćwiklicach;
3. S4123 tj. ul. Słowackiego i Dworcowa w Piasku;
4. S4130 tj. ul. Złote Łany, Kasztanowa w Jankowicach;
5. S4131 tj. ul. Złote Łany, Zacisze i Grzybowa w Jankowicach i Ćwiklicach;
6. S4124 tj. ul. Studzienicka i Kosów w Piasku i Studzienicach;
7. S4118 tj. ul. Spokojna w Ćwiklicach;
8. S4145 tj. ul. Brzozowa w Rudolłowicach;
9. S4143 tj. ul. Tetmajera, Goli i Łącka Grobla w Łące;
10. S4142 tj. ul. Gerberów i Wiejska w Pszczynie i Łące;
11. S4129 tj. ul. Gen. Hallera w Pszczynie;
12. S4110 tj. ul. Łączna w Brzeźcach;
13. S4149 tj. ul. Szkolna w Porębie;
14. S4109 tj. ul. Hodowców i Pokoju w Wiśle Wielkiej i Brzeźcach;
15. S4126 – S4125 tj. ul. Katowicka w Piasku i Pszczynie;
16. S4122 tj. ul. Powstańców Śląskich w Czarkowie;
17. S4128 tj. ul. Zawadzkiego w Ćwiklicach i Rudolłowicach;
18. S4112 tj. ul. Zdrojowa w Pszczynie;
19. S4119 tj. ul. Szymanowskiego, Chopina i Bieruńska w Pszczynie;
20. S4111 tj. ul. Kopernika i Sznelowiec w Pszczynie;
21. S4120 tj. ul. Staromiejska w Pszczynie;

22. S4103 tj. ul. Pawia i Jedności w Wiśle Małej i Studzionce;
23. S4121 tj. ul. Żorska, Batalionów Chłopskich w Pszczynie i Czarkowie;
24. S4104 tj. ul. Powstańców Śląskich w Studzionce;
25. S4139 tj. ul. Czarne Doły i Brzozowa w Studzionce i Wiśle Wielkiej;
26. S4141 tj. ul. Stenclówka w Studzionce.

Długości dróg gminnych w poszczególnych sołectwach (wartości przybliżone):

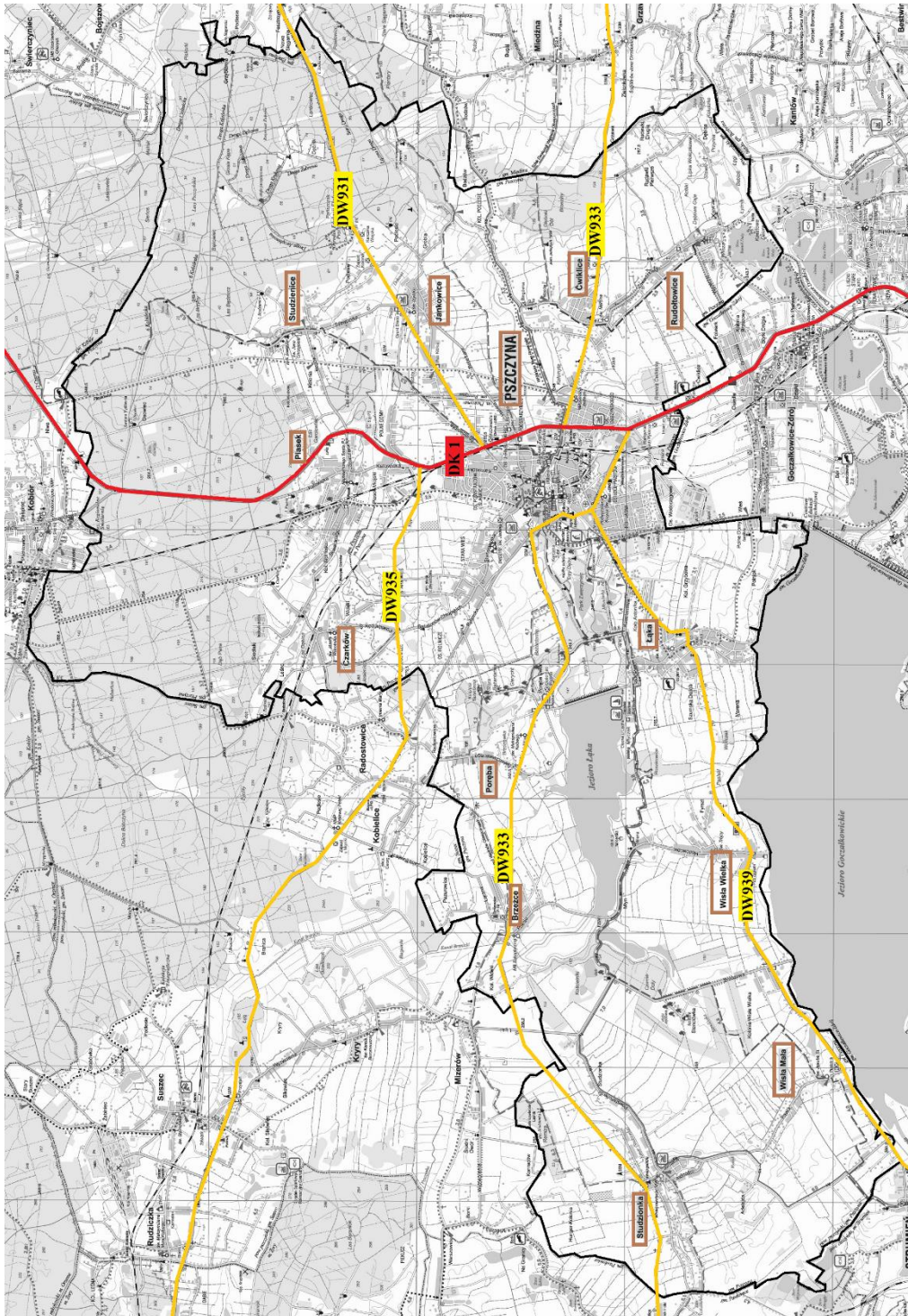
1. Czarków – 12,0 km;
2. Wisła Wielka – 11,5 km;
3. Wisła Mała – 9,6 km;
4. Jankowice – 14,4 km;
5. Studzienice – 9,9 km;
6. Piasek – 19,3 km;
7. Łąka – 24,7 km;
8. Poręba – 7,2 km;
9. Rudołtowice – 7,5 km;
10. Brzeźce – 7,7 km;
11. Ćwiklice – 15,3 km;
12. Studzionka – 21,2 km.

Drogi gminne i wewnętrzne na terenie miasta Pszczyna:

1. Osiedle Kępa – 2,3 km;
2. Osiedle Daszyńskiego – 12,5 km;
3. Osiedle Piłsudskiego – 3,5 km;
4. Osiedle Kolonia Jasna – 10,6 km;
5. Osiedle Podstarzyniec i Polne Domy – 12,4 km;
7. Osiedle Powstańców Śląskich – 12,6 km;
8. Śródmieście i Stare Miasto – 8,3 km;
9. Stara Wieś – 27,6 km;
10. Osiedle Piastów – 3,7 km;
11. Osiedle Siedlice – 1,7 km.

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

*Powiązania dróg komunikacyjnych w gminie Pszczyna
na tle powiatu pszczyńskiego*



4.4. Sytuacja społeczno–gospodarcza

Na terenie gminy Pszczyna tylko miasto Pszczyna jest lokalnym ośrodkiem gospodarczym i handlowym, posiadającym długoletnie tradycje w przemyśle maszynowym. Pozostała część gminy związana jest głównie z przetwórstwem rolno-spożywczym oraz turystyką i rekreacją wynikającą z położenia gminy nad Zalewem Goczałkowickim.

Według danych GUS (stan na 31.03.2019 r.) w gminie zarejestrowanych było 6745 jednostek gospodarczych, z czego sektor prywatny reprezentuje 6565 podmiotów, a sektor publiczny jedynie 114 podmiotów. Liczba podmiotów gospodarczych na terenie gminy Pszczyna stale rośnie. Wzrasta głównie ilość podmiotów w sektorze prywatnym, w sektorze publicznym zaobserwowano spadek ilości podmiotów. Podmioty działające w sektorze publicznym stanowią jedynie ok. 1,7 % ogólnej liczby podmiotów, a największe znaczenie odgrywają państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego. W sektorze prywatnym największą rolę odgrywają osoby fizyczne prowadzące własną działalność gospodarczą (4943), oraz spółki prawa handlowego (680). Zdecydowaną większość podmiotów gospodarczych stanowią jednak osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na dzień 31.03.2019 r. stanowiły one 73 % wszystkich podmiotów.

Na terenie gminy Pszczyna prowadzona jest działalność gospodarcza praktycznie we wszystkich istniejących branżach (wg sekcji PKD). Najwięcej podmiotów gospodarczych (1577) prowadzi działalność w obszarze sekcji G (Handel hurtowy i detaliczny). Znacząca ilość podmiotów gospodarczych (1284) prowadzi działalność w sekcji F (Budownictwo).

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (6390 podmiotów, co stanowi 95 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 299 podmiotów gospodarczych, co stanowi 4,4 %, 53 podmiotów zatrudniających od 50-249 pracowników (0,8 %) i 3 podmioty zatrudniające od 250 do 999 pracowników, brak podmiotów zatrudniających powyżej 1000 pracowników.

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu także przełożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców gminy Pszczyna. Problemy związane z upadkiem tradycyjnego przemysłu i obniżeniem pozycji miasta w województwie śląskiego generują negatywne procesy społeczne i gospodarcze. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie są w stanie zrekomensować utraty dotychczasowych miejsc pracy. Ponadlokalne funkcje miasta uległy znacznemu zredukowaniu. W oczach mieszkańców atrakcyjność Pszczyny w regionie w stosunku do atrakcyjności innych pobliskich ośrodków gospodarczych stale spada.

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 gminie Pszczyna na koniec lutego 2019 r. kształtował się na poziomie 829 osób (dane Powiatowego Urzędu Pracy w Pszczynie).

Na podstawie statystyk prowadzonych przez Powiatowy Urząd Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety (59 %),
- bezrobociem dotknięte są osoby młode w wieku nie przekraczającym 30 lat (a więc w okresie pełnej zdolności do pracy) oraz osoby w wieku powyżej 50 lat (łącznie 54 %).
- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią 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 gminy.

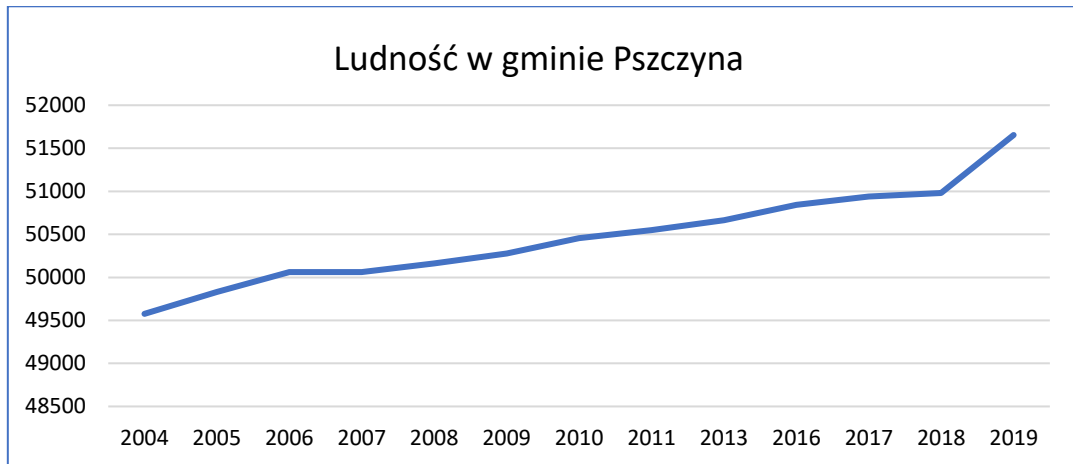
4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia gminy Pszczyna wynosi 174,14 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 51.654 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 297 osób/km².

Liczba ludności w gminie w latach 2004 – 2019 kształtowała się na następującym poziomie:

Ludność w gminie Pszczyna	
Lata	Liczba osób
2004	49576
2005	49831
2006	50060
2007	50062
2008	50161
2009	50277
2010	50457
2011	50547
2013	50665

2016	50842
2017	b.d.
2018	50980
2019 (03)	51654



Ludność z podziałem na grupy wiekowe (stan na 02.2019 r.):

Miejscowości	Grupy wiekowe				
	0 - 6	7 - 15	16 - 20	21 - 65	powyżej 65
Pszczyna	1604	2301	1074	15006	4855
<i>Stare Miasto</i>	57	97	47	695	255
<i>Kolonia Jasna</i>	246	316	142	2134	680
<i>Kępa</i>	35	56	27	317	79
<i>Stara Wieś</i>	262	451	222	2336	586
<i>Śródmieście</i>	118	143	68	1035	343
<i>Siedlice</i>	131	171	79	1252	617
<i>Piastów</i>	256	285	113	2333	712
<i>Daszyńskiego</i>	118	188	93	1297	478
<i>Powstańców Śląskich</i>	165	276	118	1649	564
<i>Piłsudskiego</i>	60	97	51	706	215
<i>Podstarzyniec</i>	75	96	50	561	156
<i>Polne Domy</i>	81	125	64	691	170
Czarków	188	267	119	1412	253
Piasek	321	404	194	2143	551
Brzeźce	107	159	73	690	158
Poreba	93	128	45	692	135
Jankowice	255	427	217	1854	405

Studzienice	160	262	112	1273	217
Ćwiklice	211	309	160	1857	418
Rudółtowiec	90	139	61	696	183
Łąka	241	390	167	2025	403
Wisła Wielka	211	229	134	1460	334
Wisła Mała	114	169	78	827	175
Studzionka	206	269	144	1455	345
Razem	3801	5453	2578	31390	8432

Osoby najczęściej korzystające z komunikacji publicznej to dzieci i młodzież w wieku od 7-15 lat oraz osoby starsze w wieku powyżej 65 lat. Na podstawie powyższych danych grupy te liczą odpowiednio 5453 oraz 8432 osób.

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.

Na terenie gminy Pszczyna gęstość zaludnienia kształtuje się na następującym poziomie:

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km²	Gęstość zaludnienia na 1 km²
Pszczyna	24840	22,26	1116
Czarków	2239	17,49	128
Piasek	3613	12,31	293
Brzeźce	1187	7,49	158
Poręba	1093	8,43	130
Jankowice	3158	24,65	128
Studzienice	2024	8,14	249
Ćwiklice	2955	14,37	206
Rudółtowiec	1169	7,27	161
Łąka	3226	11,79	264
Wisła Wielka	2368	9,21	274
Wisła Mała	1363	7,61	179
Studzionka	2419	23,12	105
Ogółem gmina	51.654	174,14	297

Na terenach wiejskich najmniejsze zagęszczenie ludności występuje w Studzionce, natomiast największe w miejscowości Piasek. Analizując natomiast obszar całej gminy największe zagęszczenie ludności notowane jest w mieście Pszczyzna.

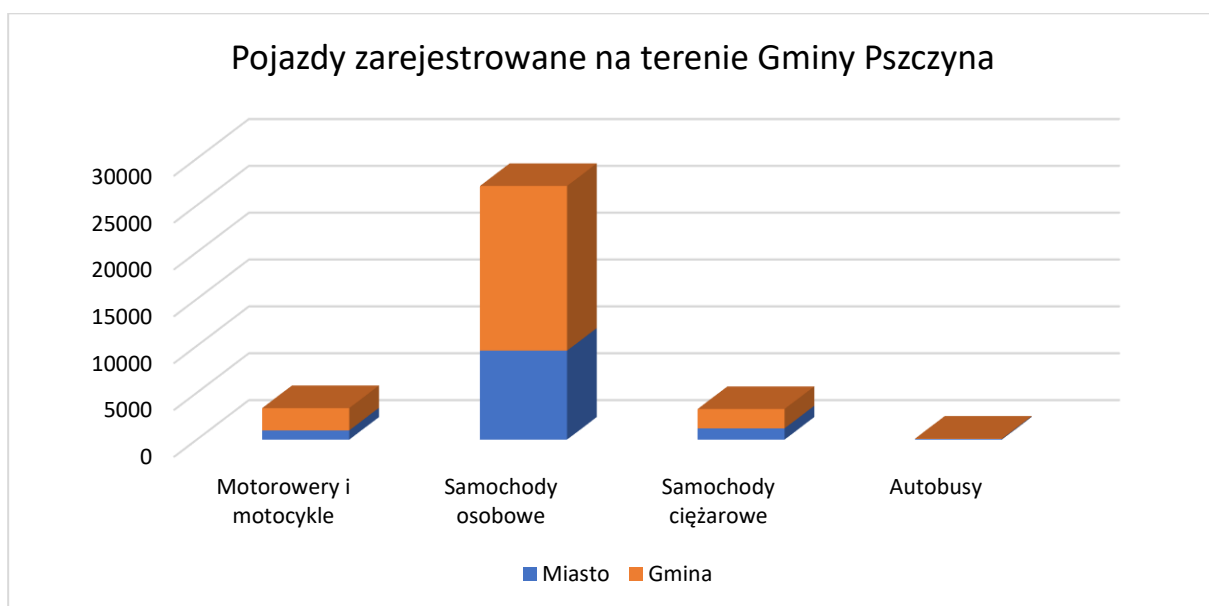
Gęstość zaludnienia powinna stanowić bardzo istotny czynnik zarówno przy doborze taboru autobusowego podczas ustalania sieci przewozowej, a także przy ustalaniu ilości przystanków autobusowych na danym obszarze. Im większa gęstość zaludnienia, tym ilość przystanków powinna być większa. Fakt ten zostanie wzięty pod uwagę podczas propozycji lokalizacji przystanków autobusowych w dalszej części opracowania.

4.6. Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w gminie Pszczyzna na dzień 31.12.2018 r. przedstawiał się następująco:

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

Lp.	Rodzaj pojazdu	Pszczyzna		
		Gmina	Miasto	Suma
1.	Motorowery	1489	519	2008
2.	Motocykle	888	468	1356
3.	Samochody osobowe	17575	9494	27069
4.	Samochody ciężarowe	2456	1352	3808
5.	w tym: DMC < 3500 kg	2067	1198	3265
6.	Autobusy	34	68	102



2. Liczba pojazdów przypadająca na 1000 mieszkańców kształtuje się następująco:

- motocykle i motorowery: 65 pojazdów / 1000 mieszkańców,
- samochody osobowe: 524 pojazdy / 1000 mieszkańców,
- autobusy: 2 pojazdy / 1000 mieszkańców.

Analizując dane dotyczące liczby pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców stwierdzono, iż wskaźnik motoryzacji kształtuje się na wysokim poziomie. Należy także zauważyć, iż stale rośnie liczba samochodów osobowych rejestrowanych w gminie Pszczyna. Wyraźnie daje się również zauważyć wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów. Trend ten pokazuje, iż mieszkańcy gminy 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 da gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy w gminie.

4.7. Komunikacja publiczna

Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w gminie Pszczyna możemy podzielić na:

- komunikację regionalną i międzyregionalną: połączenia gminy Pszczyna z miastami w województwie śląskim oraz z miastami spoza województwa śląskiego:
 - Rybnik – Zakopane - PKS Pszczyna Sp. z o.o.,
 - Nysa – Nowy Sącz - PKS Pasyk & Gawron Limanowa,
- komunikację lokalną: linie komunikacyjne w granicach gminy oraz wykraczające częściowo do gmin ościennych:

- komunikacja użyteczności publicznej

1. Organizator – Burmistrz Pszczyny:

- * linia B Pszczyna – Jankowice - Studzienice – operator PPUH Kłosok
- * linia C Pszczyna – Rudołtówice – Ćwiklice – operator PPUH Kłosok
- * linia D Pszczyna – Czarków – Piasek - Pszczyna – operator PPUH Kłosok

2. Organizator - Starosta Pszczyński:

- * linia U1 Pszczyna – Pawłowice – operator Przewóz Osób Zbigniew Czech
- * linia U2 Pszczyna – Żory – operator Przewóz Osób Zbigniew Czech

3. Organizator – ZTM Katowice

- * linia 181 Pszczyna – Bieruń – operator PKM Tychy

- komunikacja komercyjna:

- * linia: Pszczyna – Wola - A.K. TRANS s.c. Andrzej Pudełko;
- * linia: Pszczyna – Jawiszowice - G-Trans Bożena Smółka;
- * linia: Pszczyna – Strumień - Usługi Transportowe Zenon Samol;
- * linia: Pszczyna – Tychy - Usługi Transportowo-Przewozowe BOTRANS;
- * linia: Pszczyna – Czechowice-Dziedzice - Mar-Bus Marek Ogrodzki.

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

Ponadto podkreślić należy, iż przez kilka ostatnich lat komunikacja gminna związana była tylko i wyłącznie z dowozem dzieci do szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych, a więc kursy obejmowały tylko wybrane tereny gminy i wykonywane były wyłącznie w dni nauki szkolnej w odzinach porannych i popołudniowych. Sytuacja taka była niekomfortowa dla pasażerów, ponieważ nie zapewniała powszechnego, bieżącego oraz nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych ogółu mieszkańców gminy. Sytuacja ta została zmieniona 1 września 2018 r., kiedy to Gmina Pszczyna stała się organizatorem przewozów gminnych na trzech liniach komunikacyjnych, a tym samym na nowo stworzono warunki do powszechnego, bieżącego oraz nieprzerwanego dostępu do komunikacji autobusowej na dużym obszarze gminy.

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 Pragi, Wiednia, Ostrawy, Budapesztu, Warszawy, Bydgoszczy, Białegostoku, Gdyni, Bielska Białej i Żywca oraz wiele lokalnych połączeń kolejowych. W budynku zabytkowego dworca znajduje się poczekalnia z kasą biletową. Przeprowadzony remont dworca kolejowego polegał 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 dzięki ponownemu przywracaniu połączeń kolejowych trwa stopniowe przywracanie stanu technicznego tych obiektów do 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

Obecnie na terenie miasta Pszczyna trwa budowa centrum przesiadkowego przy ulicy Sokoła. Termin otwarcia i oddania do użytku tego obiektu wyznaczono na wrzesień 2019 r. Dawny dworzec autobusowy PKS został sprzedany prywatnemu inwestorowi. Obecnie na jego terenie znajduje się market handlowy. Sytuacja ta spowodowała, że przez ostatnie lata w Pszczynie nie było miejsca na obsługę pasażerów. Brakowało kas biletowych oraz pomieszczeń socjalnych dla pasażerów i kierowców. Brakowało także placu manewrowego oraz parkingu dla autobusów. Szansą na zmianę tego stanu rzeczy stał się fakt, iż samorzady przystąpiły 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.

W lipcu 2017 r. Zarząd Województwa Śląskiego ogłosił listę projektów, które otrzymały dofinansowanie na realizację zadań mających stworzyć warunki dla niskoemisyjnego transportu miejskiego. Jednym z projektów, który otrzymał największe dofinansowanie był wniosek powiatu pszczyńskiego pn. "Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Pszczynie wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą." Zadanie polegające na budowie zintegrowanego centrum przesiadkowego w Pszczynie oraz niezbędnej infrastruktury towarzyszącej przewidywało budowę obiektu przy ul. Sokoła w Pszczynie, który stanowić będzie miejsce obsługi podróżnych. Obiekt ten powinien zostać oddany do użytku we wrześniu 2019 r. Mieszkańcy powiatu oraz turyści będą mogli przesiadać się pomiędzy różnymi środkami komunikacji - samochodami, rowerami, autobusami czy pociągami.

4.7.2.2. Przystanki autobusowe w gminie Pszczyna 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 pełne 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 gminie Pszczyna można umownie podzielić tę infrastrukturę na cztery kategorie podziału 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.

Na obszarze gminy Pszczyna stosunkowo dużą liczbę przystanków można zaliczyć do kategorii I czyli niedostosowanej dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Najwięcej przystanków można skategoryzować do kategorii II i III, natomiast przystanki w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych stanowią niewielki procent ogólnej liczby przystanków. Priorytetem w obszarze gminy winna być jak najszybsza poprawa infrastruktury (lub nawet tworzenie jej na nowo). Pomimo, że w realiach gminy Pszczyna z komunikacji publicznej nie korzysta zbyt wiele osób o znacznym ograniczeniu sprawności

ruchowej na wózkach (choć nie wiadomo, czy jest to spowodowane tym, że nie mają oni takich potrzeb, czy też powodem jest właśnie stan infrastruktury), właściciele przystanków powinni jak najszybciej podjąć działania zmierzające do poprawy warunków na przystankach, gdzie zagrożenie jest największe (kategoria I) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II i III. Tym bardziej, że jak wspomniano już wyżej, przystanki zakwalifikowane do kategorii I stwarzają zagrożenie nawet dla ludzi pełnosprawnych.

Należy podkreślić, że obecnie dąży się do sytuacji, aby jak największa ilość połączeń była wykonywana autobusami przystosowanymi 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. Wobec powyższego niezbędne staje się dostosowywanie infrastruktury przystankowej do kategorii IV.

Poniżej przedstawiono wykaz przystanków, które są zlokalizowane na obszarze gminy Pszczyna i będą wykorzystywane w realizacji publicznego transportu zbiorowego. Przystanki komunikacyjne zostały ustanowione uchwałami właściwych samorządów lokalnych:

- Uchwała nr XIX/153/16 Rady Powiatu Pszczyńskiego z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie powiatu pszczyńskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Pszczyński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

- Uchwała nr XXV/193/17 Rady Powiatu Pszczyńskiego z dnia 25 stycznia 2017 r. w sprawie zmiany uchwały nr XIX/153/16 Rady Powiatu Pszczyńskiego z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, na terenie powiatu pszczyńskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Pszczyński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

- Uchwała nr XLIV/335/18 Rady Powiatu Pszczyńskiego z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie zmiany uchwały nr XIX/153/16 Rady Powiatu Pszczyńskiego z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie powiatu pszczyńskiego, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Pszczyński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

- Uchwała nr XXIII/317/12 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 27 września 2012 r. w sprawie określenia wykazu przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

- Uchwała nr L/577/18 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 6 września 2018 r. w sprawie zmiany uchwały określającej wykaz przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Numer na mapie	Nazwa przystanku	Numer przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Uwagi
1.	Pszczyna, Sokoła	01	Sokoła	gminna	
2.	Pszczyna, Plac Targowy	02	Kopernika	powiatowa nr 4111 S	
3.	Pszczyna, Park	01	Katowicka	powiatowa nr 4125 S	
4.	Pszczyna, Park	02	Katowicka	powiatowa nr 4125 S	
5.	Pszczyna, Szkoła	03	Katowicka	powiatowa nr 4125 S	
6.	Pszczyna, Szkoła	04	Katowicka	powiatowa nr 4125 S	
7.	Pszczyna, Chopina Park	01	Chopina	powiatowa nr 4119 S	
8.	Pszczyna, Chopina Park	02	Chopina	powiatowa nr 4119 S	
9.	Pszczyna, Cieszyńska	xx	Cieszyńska/Zdrojowa	wojewódzka nr 939	
10.	Pszczyna, Odnowa	02	Zdrojowa	powiatowa nr 4112 S	
11.	Pszczyna, Zdrojowa	01	Zdrojowa	powiatowa nr 4112 S	
12.	Pszczyna, Korfantego	01	Korfantego	gminna	
13.	Pszczyna, Korfantego	02	Korfantego	gminna	
14.	Pszczyna, Dworcowa z zatoczce parkingowej	01	Dworcowa	gminna	
15.	Pszczyna, Dworcowa obok młyna	03	Dworcowa	gminna	
16.	Pszczyna, Żorska Park	xx	Żorska	wojewódzka nr 933	
17.	Pszczyna, Studzienicka	01	Studzienicka / Bieruńska	gminna	
18.	Pszczyna, Polne Domy	01	Polne Domy	gminna	
19.	Pszczyna, Bieruńska I	xx	Bieruńska	wojewódzka nr 931	

20.	Pszczyna, Bieruńska II	xx	Bieruńska	wojewódzka nr 931	
21.	Pszczyna, Bieruńska	01	Bieruńska	powiatowa nr 4119 S	
22.	Pszczyna, Bieruńska	02	Bieruńska	powiatowa nr 4119 S	
23.	Pszczyna, Szymanowskiego	01	Szymanowskiego	powiatowa nr 4119 S	
24.	Pszczyna, Szymanowskiego	02	Szymanowskiego	powiatowa nr 4119 S	
25.	Pszczyna, Staromiejska	01	Staromiejska	powiatowa nr 4120 S	
26.	Pszczyna, Staromiejska	02	Staromiejska	powiatowa nr 4120 S	
27.	Pszczyna, Stara Wieś szkoła	03	Staromiejska	powiatowa nr 4120 S	
28.	Pszczyna, Stara Wieś szkoła	04	Staromiejska	powiatowa nr 4120 S	
29.	Pszczyna, Skłodowskiej- Curie	01	Skłodowskiej-Curie	gminna	
30.	Pszczyna, Skłodowskiej- Curie	02	Skłodowskiej-Curie	gminna	
31.	Pszczyna, Plebiscytowa	01	Plebiscytowa	gminna	
32.	Pszczyna, Plebiscytowa	02	Plebiscytowa	gminna	
33.	Pszczyna, Strzelecka	01	Strzelecka	gminna	
34.	Pszczyna, Zbożowa	01	Zbożowa	gminna	
35.	Pszczyna, Kazimierza Wielkiego	01	Kazimierza Wielkiego	gminna	
36.	Pszczyna, Broniewskiego	01	Broniewskiego	gminna	
37.	Pszczyna, Kraśińskiego	01	Kraśińskiego	gminna	
38.	Pszczyna, Bielska	xx	Bielska	wojewódzka nr 933	
39.	Pszczyna, Bielska Wiadukt	xx	Bielska	wojewódzka nr 933	
40.	Pszczyna, Katowicka Rondo	03	Katowicka	powiatowa nr 4125 S	

41.	Pszczyna, Katowicka Rondo	04	Katowicka	powiatowa nr 4125 S	
42.	Pszczyna, Żorska Szkoła	02	Żorska	powiatowa nr 4120 S	
43.	Pszczyna, Żorska Stara Wieś	01	Żorska	powiatowa nr 4120 S	
44.	Pszczyna, Żorska Stara Wieś	04	Żorska	powiatowa nr 4120 S	
45.	Łąka, kolonia	xx	Turystyczna	wojewódzka nr 939	
46.	Łąka, Przepompownia	01	Tetmajera	powiatowa nr 4143 S	
47.	Łąka, Przepompownia	02	Tetmajera	powiatowa nr 4143 S	
48.	Łąka, gospoda	xx	Turystyczna 35	wojewódzka nr 939	
49.	Łąka, Madera	xx	Turystyczna 88	wojewódzka nr 939	
50.	Wisła Wielka, Brzozowa	01	Brzozowa	powiatowa nr 4139 S	
51.	Wisła Wielka, Brzozowa	02	Brzozowa	powiatowa nr 4139 S	
52.	Wisła Wielka II	xx	Cieszyńska	wojewódzka nr 939	
53.	Wisła Wielka, Żagle	xx	Cieszyńska	wojewódzka nr 939	
54.	Wisła Wielka I	xx	Cieszyńska	wojewódzka nr 939	
55.	Wisła Wielka, Leśna	01	Hodowców	powiatowa nr 4109 S	
56.	Wisła Wielka, Leśna	02	Hodowców	powiatowa nr 4109 S	
57.	Wisła Wielka, Osiedle	xx	Cieszyńska	wojewódzka nr 939	
58.	Wisła Wielka, Kolonia	xx	Cieszyńska	wojewódzka nr 939	
59.	Wisła Mała, Kolonia	xx	Nad Jeziorem / Borsuków	wojewódzka nr 939	
60.	Wisła Mała, skrzyżowanie	xx	Nad Jeziorem	wojewódzka nr 939	
61.	Wisła Mała, Kościół	01	Pawia	powiatowa nr 4103 S	

62.	Wisła Mała, Kościół	02	Pawia	powiatowa nr 4103 S	
63.	Wisła Mała, Pawia I	03	Pawia	powiatowa nr 4103 S	
64.	Wisła Mała, Pawia I	04	Pawia	powiatowa nr 4103 S	
65.	Wisła Mała, Pawia II	05	Pawia	powiatowa nr 4103 S	
66.	Wisła Mała, Pawia II	06	Pawia	powiatowa nr 4103 S	
67.	Studzionka, Czarne Doły	01	Czarne Doły	powiatowa nr 4139 S	
68.	Studzionka, Czarne Doły	02	Czarne Doły	powiatowa nr 4139 S	
69.	Studzionka, Leśniczówka	03	Czarne Doły	powiatowa nr 4139 S	
70.	Studzionka, Leśniczówka	04	Czarne Doły	powiatowa nr 4139 S	
71.	Studzionka, Stencłówka	05	Czarne Doły	powiatowa nr 4139 S	
72.	Studzionka, Stencłówka	06	Czarne Doły	powiatowa nr 4139 S	
73.	Studzionka, Cmentarz	03	Jedności	powiatowa nr 4103 S	
73a	Studzionka, Cmentarz	04	Jedności	powiatowa nr 4103 S	
74.	Studzionka, Robotnicza I	01	Robotnicza	gminna	
75.	Studzionka, Robotnicza I	02	Robotnicza	gminna	
76.	Studzionka, Robotnicza II	03	Robotnicza	gminna	
77.	Studzionka, Robotnicza II	04	Robotnicza	gminna	
78.	Studzionka, Robotnicza III	05	Robotnicza	gminna	
79.	Studzionka, Robotnicza III	06	Robotnicza	gminna	
80.	Studzionka, Jordana	01	Jordana	gminna	
81.	Brzeźce, Kościół	02	Pokoju	powiatowa nr 4109 S	

82.	Brzeźce, Kapliczka Krzyż	01	Pokoju	powiatowa nr 4109 S	
83.	Brzeźce, Kapliczka Krzyż	04	Pokoju	powiatowa nr 4109 S	
84.	Brzeźce, Pazurowice	01	Łączna	powiatowa nr 4110 S	
85.	Brzeźce, Pazurowice	02	Łączna	powiatowa nr 4110 S	
86.	Poręba, Żurawia	03	Szkolna	powiatowa nr 4149 S	
87.	Poręba, Żurawia	04	Szkolna	powiatowa nr 4149 S	
88.	Poręba, Szkoła	02	Szkolna	powiatowa nr 4149 S	
89.	Poręba, Szkoła	01	Szkolna	powiatowa nr 4149 S	
90.	Jankowice, kolonia	xx	Żubrów	wojewódzka nr 931	
91.	Jankowice, gospoda	xx	Żubrów	wojewódzka nr 931	
92.	Jankowice, Podlesie stolarnia	xx	Żubrów 133	wojewódzka nr 931	
93.	Studzienice, Kępa	01	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
94.	Studzienice, Kępa	02	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
95.	Studzienice, Szkoła	03	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
96.	Studzienice, Szkoła	04	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
97.	Studzienice, OSP	05	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
98.	Studzienice, OSP	06	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
99.	Studzienice, las	07	Świętego Jana Pawła II	powiatowa nr 4127 S	
100.	Studzienice, Kosów I	01	Kosów	powiatowa nr 4124 S	
101.	Studzienice, Kosów I	02	Kosów	powiatowa nr 4124 S	
102.	Studzienice, Kosów II	03	Kosów	powiatowa nr 4124 S	

103.	Studzienice, Kosów II	04	Kosów	powiatowa nr 4124 S	
104.	Czarków, skrzyżowanie	05	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	
105.	Czarków, skrzyżowanie	06	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	
106.	Czarków, Kościół	03	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	
107.	Czarków, Kościół	04	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	
108.	Czarków, obwodnica	01	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	
109.	Czarków, obwodnica	02	Powstańców Śląskich	powiatowa nr 4122 S	
110.	Pszczyna, Zamel	01	Batalionów Chłopskich	powiatowa nr 4121 S	
111.	Pszczyna, Zamel	02	Batalionów Chłopskich	powiatowa nr 4121 S	
112.	Piasek I	01	Katowicka	powiatowa nr 4126 S	
113.	Piasek I	02	Katowicka	powiatowa nr 4126 S	
114.	Piasek, szkoła	03	Katowicka	powiatowa nr 4126 S	
115.	Piasek, szkoła	04	Katowicka	powiatowa nr 4126 S	
116.	Piasek, PKP	02	Dworcowa	powiatowa nr 4123 S	
117.	Piasek, PKP	01	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	
118.	Piasek, Kochanowskiego	02	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	
119.	Piasek, Kochanowskiego	03	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	
120.	Piasek, Las	04	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	
121.	Piasek, Las	05	Słowackiego	powiatowa nr 4123 S	
122.	Piasek, Studzienicka	01	Studzienicka	powiatowa nr 4124 S	
123.	Piasek, Studzienicka	02	Studzienicka	powiatowa nr 4124 S	

124.	Ćwiklice, kolonia	xx	Męczenników Oświęcimskich 43	wojewódzka nr 933	
125.	Ćwiklice, skrzyżowanie	xx	Męczenników Oświęcimskich/ Zawadzkiego	wojewódzka nr 933	
126.	Ćwiklice, Podlesie	01	Kombatantów	powiatowa nr 4132 S	
127.	Ćwiklice, 11 listopada	01	11 Listopada	gminna	
128.	Ćwiklice, 11 listopada	02	11 Listopada	gminna	
129.	Rudawki, las	11	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
130.	Rudawki, las	12	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
131.	Rudawki, sklep	09	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
132.	Rudawki, sklep	10	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
133.	Rudołtowice, Dębina	07	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
134.	Rudołtowice, Dębina	08	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
135.	Rudołtowice, OSP	03	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
136.	Rudołtowice, OSP	04	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
137.	Rudołtowice, RSP	05	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
138.	Rudołtowice, RSP	06	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
139.	Rudołtowice I	01	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
140.	Rudołtowice I	02	Zawadzkiego	powiatowa nr 4128 S	
141.	Pszczyna, Złoty Kłós	xx	Złote Kłós	gminna	propozycja nowego przystanku
142.	Pszczyna, Gen Hallera / Zuchów	xx	Gen. Hallera	powiatowa nr 4129 S	propozycja nowego przystanku
143.	Pszczyna, Gen Hallera / Różana	xx	Gen. Hallera	powiatowa nr 4129 S	propozycja nowego przystanku
144.	Pszczyna, Słowackiego	xx	Słowackiego	gminna	propozycja nowego przystanku

145.	Pszczyna, Mickiewicza	xx	Mickiewicza	gminna	propozycja nowego przystanku
146.	Pszczyna, Morcinka	xx	Morcinka	gminna	propozycja nowego przystanku
147.	Pszczyna, Henryka Brodatego	xx	Henryka Brodatego	gminna	propozycja nowego przystanku
148.	Pszczyna, Księżycowa	xx	Księżycowa	gminna	propozycja nowego przystanku
149.	Pszczyna, Szelowiec / Cieszyńska	xx	Szelowiec	powiatowa nr 4111 S	propozycja nowego przystanku
150.	Pszczyna, Szelowiec Przychodnia	xx	Sznleowiec	powiatowa nr 4111 S	propozycja nowego przystanku
151.	Pszczyna, Kościuszki / Bogedaina	xx	Kościuszki	powiatowa nr 4111 S	propozycja nowego przystanku
152.	Pszczyna, Kopernika II	xx	Kopernika	powiatowa nr 4111 S	propozycja nowego przystanku
153.	Pszczyna, Doświadczalna	xx	Doświadczalna	gminna	
154.	Pszczyna, Rybnicka Cegielnia	xx	Rybnicka	wojewódzka nr 933	
155.	Pszczyna, Wodzisławska baza PKS	xx	Wodzisławska	wojewódzka nr 933	
156.	Pszczyna, Wodzisławska / Słowicza	xx	Wodzisławska	wojewódzka nr 933	
157.	Poręba, POM	xx	Wodzisławska	wojewódzka nr 933	
158.	Poręba, Poczta	xx	Wodzisławska	wojewódzka nr 933	
159.	Brzeźce, Kolonia	xx	Ofiar Faszyzmu	wojewódzka nr 933	
160.	Brzeźce, Szkoła	xx	Ofiar Faszyzmu	wojewódzka nr 933	
161.	Brzeźce, Wideki	xx	Ofiar Faszyzmu	wojewódzka nr 933	

4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)

Największymi generatorami ruchu podróźnych są obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, oświaty, szkolnictwa, 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 na terenie gminy generują szkoły szczebli: podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego.

Przedszkola Publiczne

1. Przedszkole Publiczne nr 2 im. Juliana Tuwima, 43-200 Pszczyna, ul. Zamenhofa 12,
2. Przedszkole Publiczne nr 4, 43-200 Pszczyna, ul. Narcyzów 30,
3. Przedszkole Publiczne nr 7, 43-200 Pszczyna, ul. Staromiejska 41,
4. Przedszkole Publiczne nr 8, 43-200 Pszczyna, ul. J. Kupca 1,
5. Przedszkole Publiczne nr 10, 43-229 Ćwiklice, ul. Zawadzkiego 5,
6. Przedszkole Publiczne nr 14, 43-245 Studzionka, ul. Jedności 7,
7. Przedszkole Publiczne nr 21 im. Misia Puchatka, 43-200 Pszczyna, ul. Księżycowa 27.

Zespoły Szkolno-Przedszkolne

1. Zespół Szkolno-Przedszkolny Szkoła Podstawowa Nr 6 im. Kornela Makuszyńskiego, 43-211 Czarków, ul. Powstańców Śl. 25,
2. Zespół Szkolno-Przedszkolny 43-241 Łąka, ul. Fitelberga 1,
3. Zespół Szkolno-Przedszkolny 43-211 Piasek, ul. Szkolna 4,
4. Zespół Szkolno-Przedszkolny 43-243 Wisła Wielka, ul. Hodowców 38,
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny 43-215 Studzienice, ul. Jana Pawła II 74,
6. Zespół Szkolno-Przedszkolny 43-215 Jankowice, ul. Baziowa 17.

Szkoły Podstawowe

1. Szkoła Podstawowa nr 1 im. Księżąt Pszczyńskich, 43-200 Pszczyna, ul. Bogedaina 1,
2. Szkoła Podstawowa nr 2 im. Jadwigi Śląskiej, 43-200 Pszczyna, ul. Katowicka 47,
3. Szkoła Podstawowa nr 3 im. Jana Pawła II, 43-200 Pszczyna, ul. Staromiejska 41,
4. Szkoła Podstawowa nr 4 im. Józefa Pukowca, 43-200 Pszczyna, ul. Konopnickiej 44,
5. Szkoła Podstawowa nr 7 im. Żołnierzy Września, 43-229 Ćwiklice, ul. Męczenników Oświęcimskich 71,
6. Szkoła Podstawowa nr 8 im. Józefa Wieszki, 43-229 Rudołtowice, ul. A. Krzywoń 5,
7. Szkoła Podstawowa nr 11, 43-200 Poręba, ul. Szkolna 8,
8. Szkoła Podstawowa nr 12, 43-245 Studzionka, ul. Jordana 3A,
9. Szkoła Podstawowa nr 13, 43-243 Wisła Mała, ul. Sokola 10,
10. Szkoła Podstawowa nr 18 z Oddziałami Integracyjnymi im. ks. Jana Twardowskiego, 43- 200 Pszczyna, ul. Księżycowa 25,
11. Szkoła Podstawowa nr 19, 43-200 Brzeźce, ul. Pokoju 2,
12. Szkoła Podstawowa Nr 5 w Zespole Szkół Br 1 43-200 Pszczyna ul. Kazimierza Wielkiego 5.

Zespoły szkół

1. Zespół Szkół nr 1, 43-200 Pszczyna, ul. K. Wielkiego 5.

Szkoły Średnie

1. Zespół Szkół Ogólnokształcących, 43-200 Pszczyna, ul. 3 Maja 7
2. III Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół Nr 1, 43-200 Pszczyna, ul. K. Wielkiego 5
3. Powiatowy Zespół Szkół nr 1 im. Generała Józefa Bema, 43-200 Pszczyna, ul. Poniatowskiego 2, 43-200 Pszczyna, ul. Poniatowskiego 2,
4. Powiatowy Zespół Szkół nr 2 im. Karola Miarki, 43-200 Pszczyna, ul. Szymanowskiego 12

Szkoły Specjalne

- Zespół Szkół Nr 3 Specjalnych im. Janusza Korczaka, 43-200 Pszczyna, ul. Zamenhofska 5

Zapewnienie dojazdu do szkół stanowi niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg gminnych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. Należy pamiętać, że uczniowie szkół podstawowych, ponadpodstawowych stanowią największą grupę pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, aby była najbardziej przyjazna uczniom. Dogodny dojazd jest bowiem jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły. 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 gminie.

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

Nazwa urzędu lub instytucji	Adres
Urząd Miejski w Pszczynie	Rynek 2 43-200 Pszczyna
Starostwo Powiatowe	ul. 3 Maja 10 43-200 Pszczyna
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Dworcowa 23 43-200 Pszczyna
Dom Pomocy Społecznej	Warowna 59, 43-200 Pszczyna
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Dworcowa 23 43-200 Pszczyna
Urząd Skarbowy	ul. 3-go Maja 4 43-200 Pszczyna
Sąd Rejonowy	ul. ks. bp. Bogedaina 14, 43-200 Pszczyna
Prokuratura Rejonowa	ul. 3-go Maja 1, 43-200 Pszczyna
Komenda Powiatowa Policji	ks. Biskupa Bogedaina 18, 43-200 Pszczyna

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze gminy. Najważniejsze z nich znajdują się w Pszczynie i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Ze względów społecznych mieszkańcom gminy Pszczyna należy zapewnić dojazd do w/w urzędów w ramach komunikacji gminnej.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – obecnie najważniejsze obiekty 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 służby zdrowia:

- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej, 43–200 Pszczyna, Antesa 4a,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Medyczne PANACEUM Sp. z o.o., 43–200 Pszczyna , Batorego 28,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, 43–200 Pszczyna , Bogedaina 43,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Medyczne PANACEUM Sp. z o.o., 43–200 Pszczyna , Dobrawy 7,
- NZOZ Centrum Gabinetów Specjalistycznych, 43–200 Pszczyna , Kilińskiego 3A,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "SANUS" sp. z o.o., 43–200 Pszczyna , Kościuszki 5,
- Ośrodek Symetria Sp. z o.o., 43–200 Pszczyna , Partyzantów 21,
- "Medica Centrum" sp. z o.o. , 43–200 Pszczyna , Słoneczna 4,
- Pszczyńska Spółka Lekarska MEDICES sp. z o.o., 43–200 Pszczyna , Sokoła 2,
- NZOZ Przychodnia Lekarska "ARS-MED" Sp. z o.o., 43–200 Pszczyna , Szelowiec 1,
- "CONFINIUM" sp. z o.o., 43–215 Jankowice , Żubrów 86,
- Lekarska Spółka Partnerska REMEDIUM, 43–245 Studzionka , Jedności 4,
- "CONFINIUM" sp. z o.o., 43–229 Ćwiklice , Strzelców Podhalańskich 28,
- PRO-MED Sp. z o.o., 43–211 Czarków , Powstańców Śląskich 23,
- Poradnia Lekarza Rodzinnego Zofia Wrona Sp. z o.o., 43–241 Łąka , Artura Grotgiera 15,
- "CONFINIUM" sp. z o.o., 43–211 Piasek , Katowicka 23,
- "Medica Centrum" sp. z o.o., 43–242 Wisła Wielka , Hodowców 34,
- NZOZ Gomed Sp. z o.o. 43-200 Pszczyna ul. Dworcowa 2,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medicapless” Sp. j. 43-200 Pszczyna, ul. K. Wielkiego 4,
- STIMED Przychodnia lekarska 43-200 Pszczyna ul. Katowicka 6,
- Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Hipokrates” 43-200 Pszczyna ul. Zdrojowa 65.

Obiekty sportowe – najważniejsze obiekty sportowe w gminie Pszczyna, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza gminy, to:

Hale i ośrodki sportowe:

- Powiatowy Ośrodek Sportu i Rekreacji w Pszczynie, ul. Zamenhofa 5a;
- Miejski Ośrodek Rekreacji i Sportu w Pszczynie, ul. Basztowa 4.

Stadiony:

- Stadion Miejski im. Jana Larysza w Pszczynie , ul. Bogedeina 22;
- Stadion Leśny przy Hotelu Imperium w Pszczynie, ul. Bielska 54.

Ośrodki związane z rekreacją wodną:

- Centrum Windsurfingu w Porębie;
- Ośrodek Sportów Wodnych w Łące, ul. Piotra Skargi 44.

Baseny:

- Basen „Clara” w Porębie
- Basen w Hotelu Imperium w Pszczynie, ul. Bielska 54;
- Kryta pływalnia Powiatowy Zespół Szkół nr 2 w Pszczynie, ul. Szymanowskiego 12;
- Kryta pływalnia przy Szkole Podstawowej nr 4 w Pszczynie, ul. Konopnickiej;
- Kryta pływalnia przy Szkole Podstawowej nr 12 w Studzionce, ul. Jordana 3;
- Kryta pływalnia przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Jankowicach, ul. Baziowa.

Pole golfowe:

- Golf Club Pszczyna, ul. Szelowiec 30.

Korty tenisowe:

- Korty tenisowe przy Szkole Podstawowej nr 4 w Pszczynie, ul. Konopnickiej 44;
- Korty tenisowe w hali Hotelu Imperium, ul. Bielska 54;
- Korty Pszczyńskiego Centrum Rekreacji w Pszczynie, ul. Bednorza 1,
- Korty Tenisowe w Śląskim Centrum Tenisa w Pszczynie, ul. Bieruńska 78.

Oczywiście ruch generowany przez te obiekty nie jest znaczny. Wynika to głównie z faktu, iż z ich oferty korzysta się zazwyczaj w godzinach popołudniowych i 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 gminy 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.

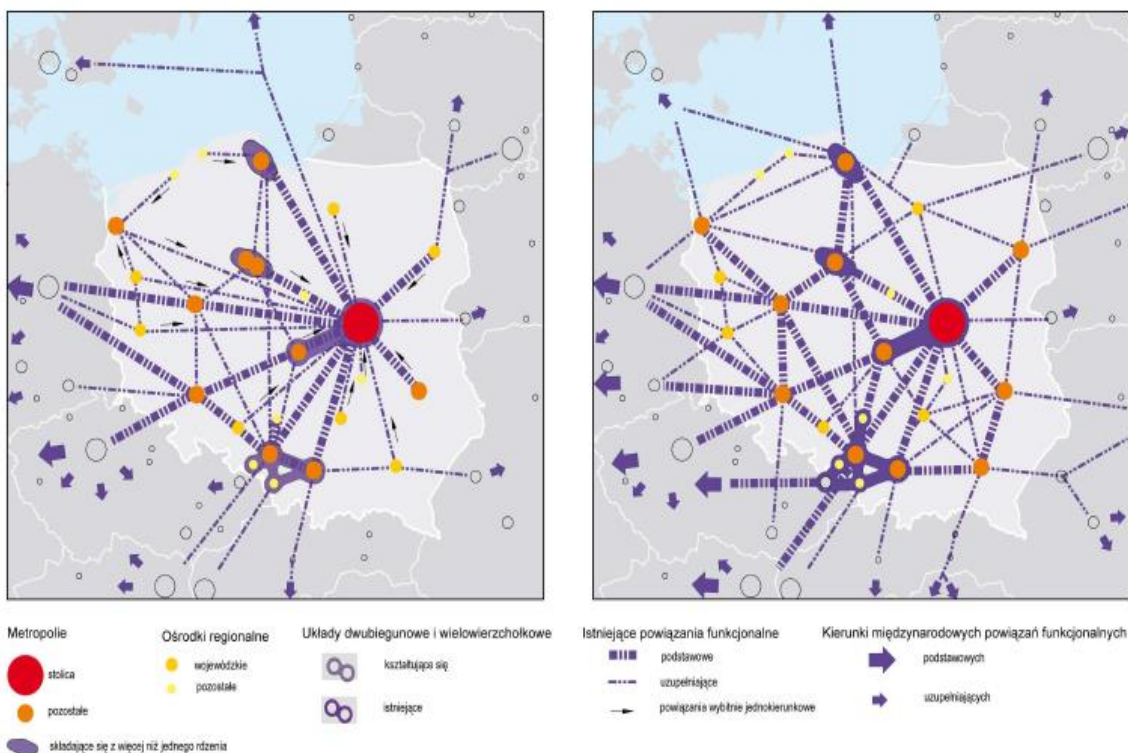
Dworce – w chwili obecnej opisana wcześniej infrastruktura dworcowa w Pszczynie nie stanowi istotnego generatora ruchu pasażerskiego. Sytuacja może ulec zmianie po uruchomieniu centrum przesiadkowego przy ulicy Sokoła, które będzie miejscem integracji komunikacji pociąg – autobus. Wtedy dworzec stanie się punktem integracji sieci transportu gminnego z powiatowym, regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym).

5. Stan zagospodarowania przestrzennego

5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. W pierwszej kolejności nastąpi przededefiniowanie hierarchii priorytetów inwestycyjnych w transporcie, które określone są w średniookresowych dokumentach strategicznych. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju, w tym zwłaszcza zapewnienie jak najlepszych połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitarnymi oraz w samym obrębie ich obszarów funkcjonalnych. W kontekście zapewniania spójności Polski duże 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 zachowują 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 pojawiają 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 następuje sukcesywnie, począwszy od 2011 roku. W ruchu pasażerskim są 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,

wzmacniania 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 obejmujący obszar województwa śląskiego przewiduje, iż miasto Pszczyna będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). 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 i rozwój ważniejszych węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego w Rybniku, Katowicach oraz Bielsku Białej. Natomiast większe inwestycje powiązane z transportem w związane częściowo z gminą Pszczyna będą dotyczyły następujących zagadnień:

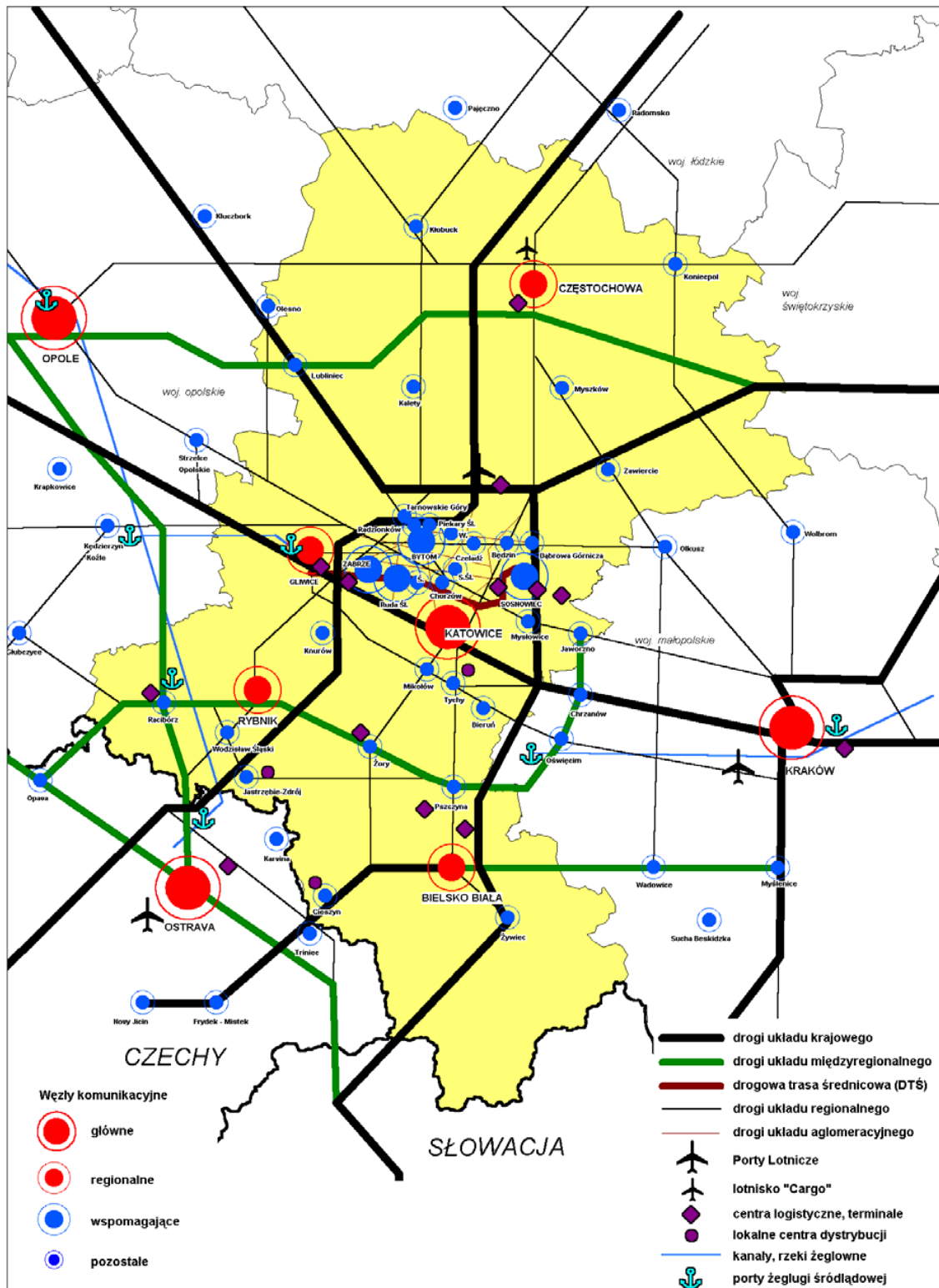
- kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych (w tym również w ciągach dróg o znaczeniu międzynarodowym dla powiązania województwa z krajami Europy i z ośrodkami krajowymi poprzez rozbudowę i modernizację drogi S1 Pyrzowice - Dąbrowa Górnicza – Bielsko-Biała - Cieszyn - granica państwa - /Brno/,
- wzmocnienie 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 wzmocnienie sieci powiązań wewnętrznych poprzez realizację połączeń zwiększających dostępność terenów Aglomeracji Rybnickiej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich: DW 935 Racibórz – Rybnik — Pszczyna (z możliwością kontynuacji nowego przebiegu w kierunku drogi S1 i Oświęcimia).

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

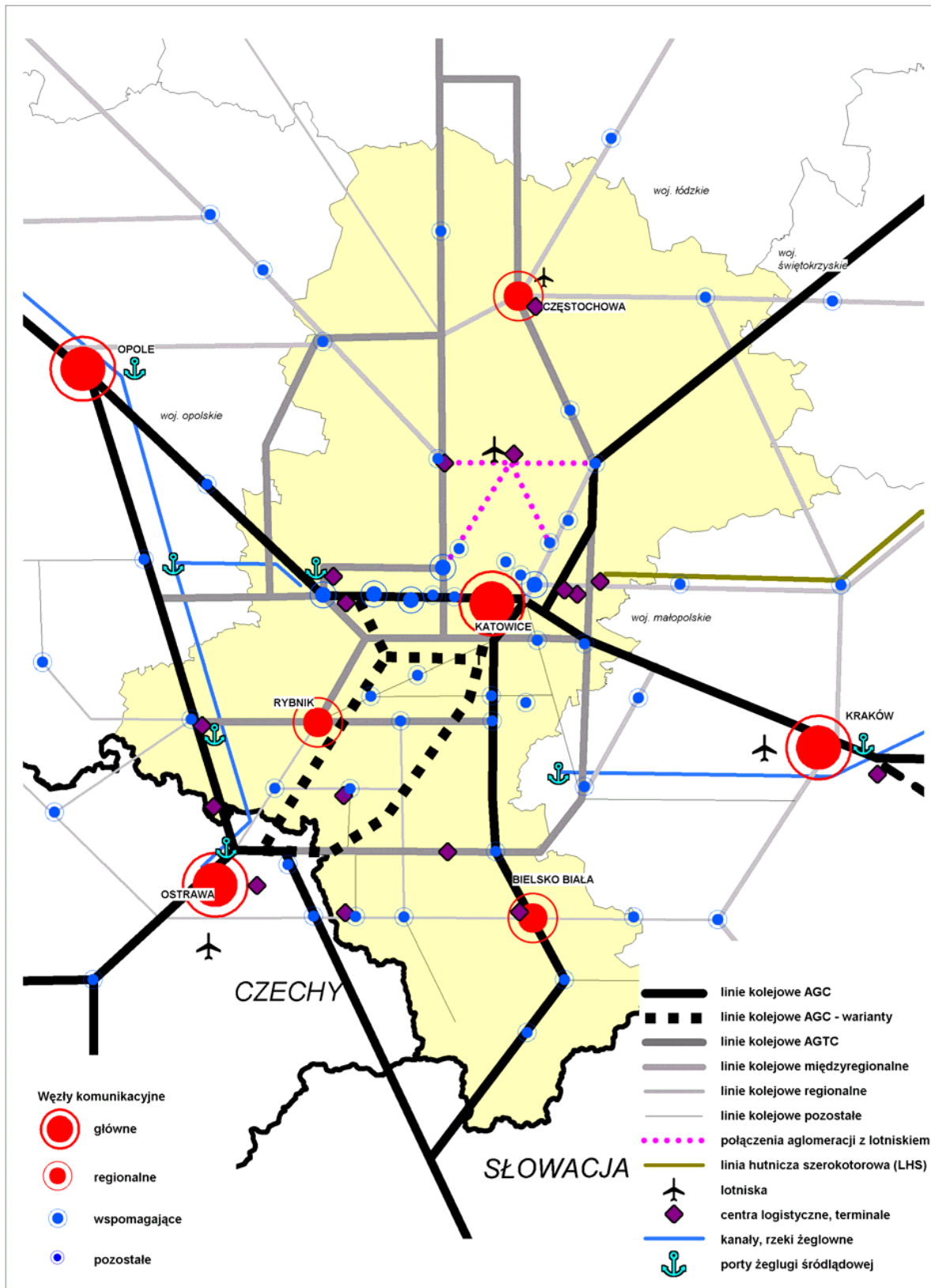
– Katowice - Pszczyna – Chybie - Zebrzydowice – granica państwa (wariantowo: Tarnowskie Góry - Bytom - Gliwice - Kędzierzyn Koźle - Rybnik – Pszczyna lub Gliwice - Rybnik – Pszczyna).

Szczególny nacisk położony zostanie na zapewnienie poprawy obsługi pasażerskiej na obszarach stykowych z innymi regionami (koleje regionalne), w tym wzmocnienie powiązań bipolarnego układu Euroregionu 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 Pszczyna

Pszczyna jest gminą o charakterze rolniczym. Budownictwo mieszkaniowe na terenie gminy Pszczyna ma charakter przede wszystkim indywidualny. Jest to związane z charakterem i specyfiką gminy. Budownictwo indywidualne jest lokowane głównie na terenach sołectw oraz na peryferiach miasta Pszczyna, poza ścisłym centrum oraz strefami ochrony wyznaczonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Nie przewiduje się szczególnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i osiedlowej. Na terenach niezurbanizowanych, w niektórych rejonach gminy, istnieje możliwość rozwoju zabudowy 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. Turystyka na terenie gminy wymuszać będzie rozwój niewykorzystanych dotąd możliwości. Szanse na rozwój daje m.in. rozwój sportów wodnych na terenie zbiorników Goczałkowickiego i Łąckiego oraz możliwość ekspozycji żubra na terenie gminy. Ze względów ekonomicznych, na obecnym etapie rozwoju turystyki, rozbudowa infrastruktury turystycznej powinna się skupiać na obszarze o największym potencjale turystycznym. Obszar taki powinien obejmować osiedla Stare Miasto i Śródmieście, Park Zwierzyniecki (od ul. Żorskiej do zbiornika Łąka) w Pszczynie oraz tereny wokół zbiornika Łąka oraz sąsiadujące ze zbiornikiem Goczałkowice (na terenie sołectw: Poręba, Brzeźce, Łąka, Wisła Wielka). Atutami tego obszaru są przede wszystkim: dobre połączenie komunikacyjne z resztą gminy oraz zewnętrznym układem komunikacyjnym, występowanie wszystkich najważniejszych funkcjonujących obecnie atrakcji turystycznych na terenie gminy, lokalizacja zdecydowanej większości obiektów wpisanych do rejestru zabytków na terenie gminy, lokalizacja dwóch dużych zbiorników wodnych umożliwiających rozwój sportów wodnych oraz rekreacji na bardzo dużą skalę, możliwości zagospodarowania turystycznego Parku Zwierzynieckiego. W zakresie zabudowy przemysłowej potencjalnie najważniejsze znaczenie ma planowane przedsięwzięcie pn. „Rozbudowa KWK „Pniówek” poprzez udostępnienie i przemysłowe zagospodarowanie zasobów w obrębie złoża „Pawłowice 1”. Zamierzenie to przewiduje uruchomienie eksploatacji węgla w obszarze sołectwa Studzionka.

Należy jednak podkreślić, iż przewidywany rozwój urbanistyczny na terenie gminy Pszczyna nie będzie miał znaczącego wpływu na zwiększenie natężenia przewozów podróży.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Ważnym elementem niniejszego planu transportowego jest określenie potrzeb przewozowych mieszkańców oraz ważniejszych instytucji publicznych w zakresie komunikacji gminnej. 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 opracowania planu transportowego polegała na zebraniu informacji w zakresie oceny obecnego stanu

transportu publicznego i wizji jego przyszłości na terenie gminy Pszczyna. Ocena stanu wyjściowego została przeprowadzona w latach 2013-2014 na podstawie danych przekazanych przez: Pszczyński Zarząd Edukacji, przewoźników wykonujących przewozy regularne na terenie gminy oraz na podstawie danych z badań ankietowych mieszkańców gminy Pszczyna. W niniejszym opracowaniu wykorzystano także informacje zawarte w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu pszczyńskiego” dotyczące komunikacji realizowanej między innymi na terenie gminy Pszczyna.

Ważniejsze informacje pozwalające określić potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pszczyna prezentują się następująco.

6.1. Analiza danych przekazanych przez jednostki oświatowe

* Jednostki powiatowe:

- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Pszczynie
- Powiatowy Zespół Szkół nr 1 Pszczyna
- Powiatowy Zespół Szkół nr 1 Pszczyna
- Zespół Szkół nr 3 Specjalnych Pszczyna

Dyrekcje jednostek postulowały o niedyskryminujący mieszkańców różnych części regionu pszczyńskiego dojazd uczniów do szkoły i powrót do domów. Godziny kursowania autobusów nie były w pełni dostosowane do potrzeb placówki. Także częstotliwość kursowania autobusów z poszczególnych miejscowości nie zawsze była zadowalająca. Jednostki wnioskowały o zwiększenie ilości połączeń w godzinach popołudniowych. Ponadto stosowane taryfy opłat za przejazdy w komunikacji zbiorowej powinny zostać dostosowane do realnych możliwości ekonomicznych mieszkańców.

Do Zespołu Szkół nr 3 uczęszczają uczniowie z orzeczeniem o potrzebie kształcenia specjalnego, w związku z czym ich dowóz gminy organizują indywidualnie.

* Jednostki gminne:

Wydział Oświaty Urzędu Miejskiego w Pszczynie przekazał poniżej prezentowane dane dotyczące planowanego zapotrzebowania na dojazdów do szkół w perspektywie roku szkolnego 2019/2020 r.

- Szkoła Podstawowa nr 2 - Pszczyna ul. Katowicka 47

planowane zapotrzebowanie na dowóz uczniów: 60 osób,
trasa: Osiedle Polne Domy – Osiedle Powstańców Śląskich,

- Szkoła Podstawowa nr 4 - Pszczyna ul. Konopnickiej 44

planowane zapotrzebowanie na dowóz uczniów: 78 osób,
trasa: Osiedle Podstarzyniec – Osiedle Daszyńskiego,
Ćwiklice – Osiedle Daszyńskiego,

- Szkoła Podstawowa nr 7 - Ćwiklice

planowane zapotrzebowanie na dowóz uczniów: b.d.

trasa: ul. Zawadzkiego, Kombatantów, 11 listopada – szkoła

- Szkoła Podstawowa nr 12 w Studzionce

planowane zapotrzebowanie na dowóz uczniów: 6

trasa: Stencłówka – Studzionka szkoła

- Szkoła Podstawowa – Wisła Mała

planowane zapotrzebowanie na dowóz uczniów: 11

trasa: Wisła Wielka Kolonia, Wisła Mała ul. Borsuków – szkoła

- Zespół Szkół nr 1 – Pszczyna

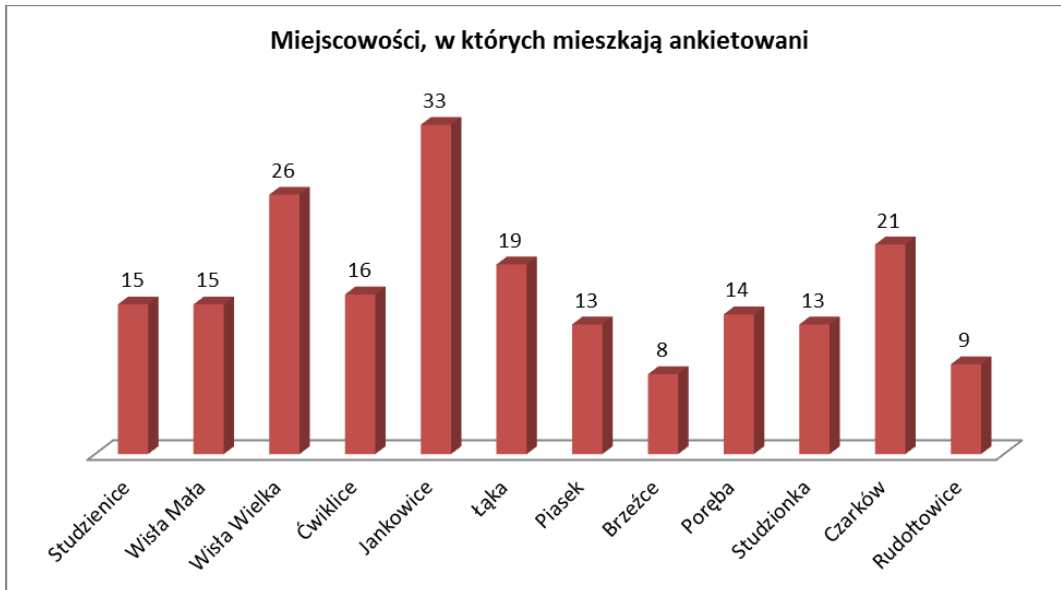
planowane zapotrzebowanie na dowóz uczniów: 200

trasa: miejscowości gminy Pszczyna - szkoła

W celu poznania zachowań komunikacyjnych oraz zadowolenia ze stanu transportu publicznego wśród uczniów uczęszczających do szkół średnich na terenie Pszczyny w roku szkolnym 2013/2014 przeprowadzono badania ankietowe. Analiza polegała na zebraniu informacji w zakresie oceny stanu transportu publicznego i wizji jego przyszłości na terenie gminy Pszczyna pod kątem dojazdów do szkół oraz powrotów do domu po zakończonych zajęciach. Ankietowanie zostało przeprowadzone wśród uczniów w Zespole Szkół Powiatowych nr 2 w Pszczynie. Zebrane ankietę poddano merytorycznej ocenie. Analiza uzyskanych wyników została przeprowadzona na podstawie 202 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych. Zakres badań obejmował 6 pytań, dla których wyniki zaprezentowano poniżej.

W badaniach uczestniczyli uczniowie następujących miejscowości:

Ilość ankietowanych wg miejscowości zamieszkania	
	Liczba uczniów
Studzienice	15
Wisła Mała	15
Wisła Wielka	26
Ćwiklice	16
Jankowice	33
Łąka	19
Piasek	13
Brzeźce	8
Poręba	14
Studzionka	13
Czarków	21
Rudołtowice	9



W badaniach ankietowych poddano ocenie następujące zagadnienia:

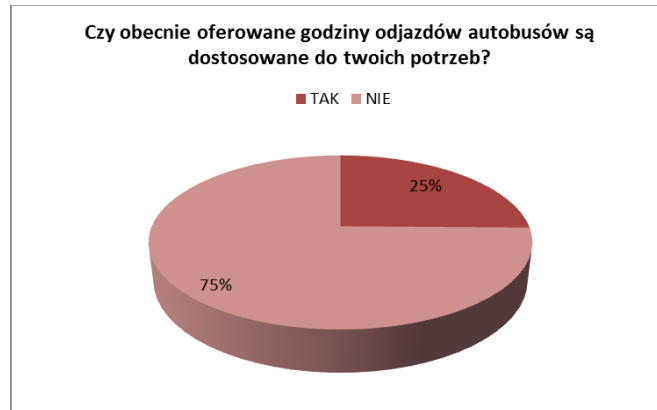
1. Czy masz zapewniony właściwy dojazd do szkoły i powrót do domu w ramach publicznej komunikacji autobusowej?

TAK	46%
NIE	54%



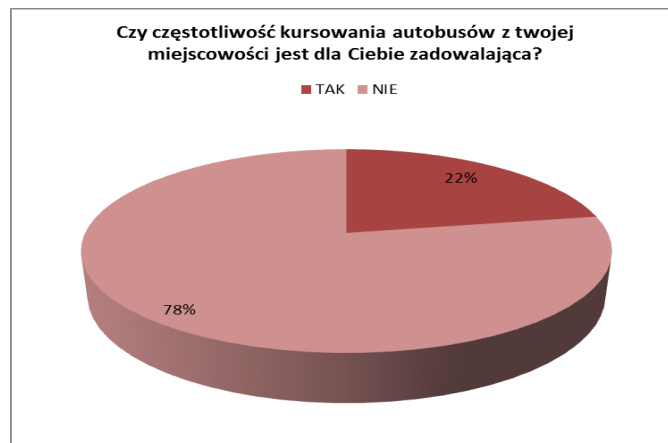
2. Czy obecnie oferowane godziny odjazdów autobusów są dostosowane do twoich potrzeb?

TAK	25%
NIE	75%



3. Czy częstotliwość kursowania autobusów z twojej miejscowości jest dla Ciebie zadowalająca?

TAK	22%
NIE	78%



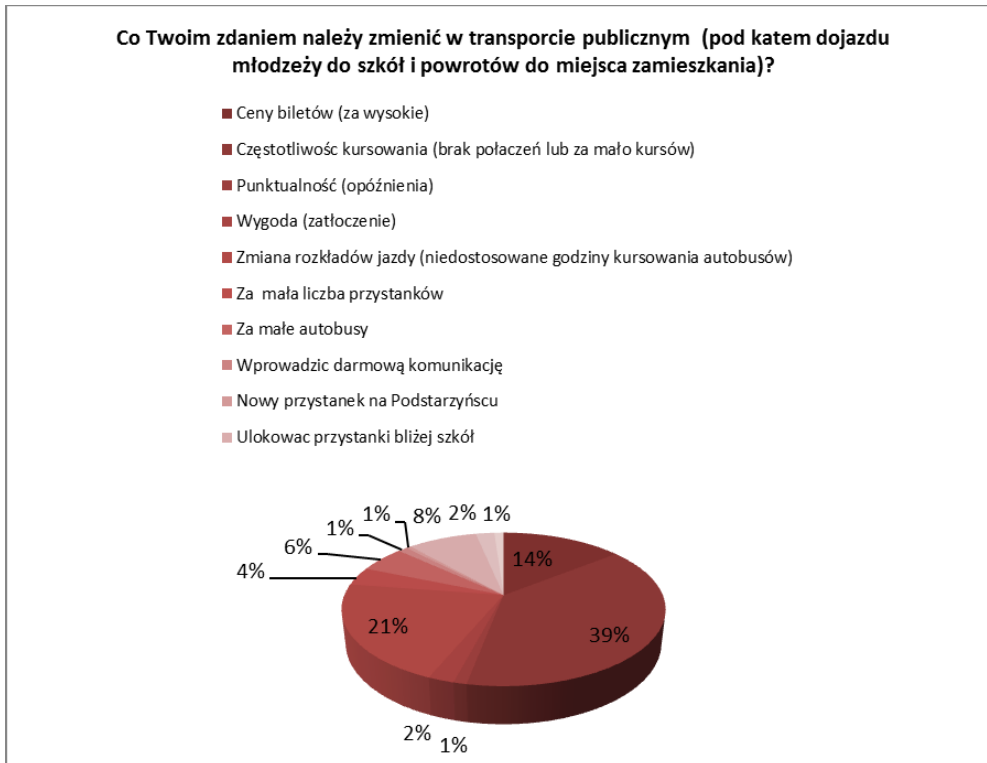
4. Czy liczba przystanków autobusowych i ich odległość od Twojego miejsca zamieszkania jest zadowalająca?

TAK	70%
NIE	30%



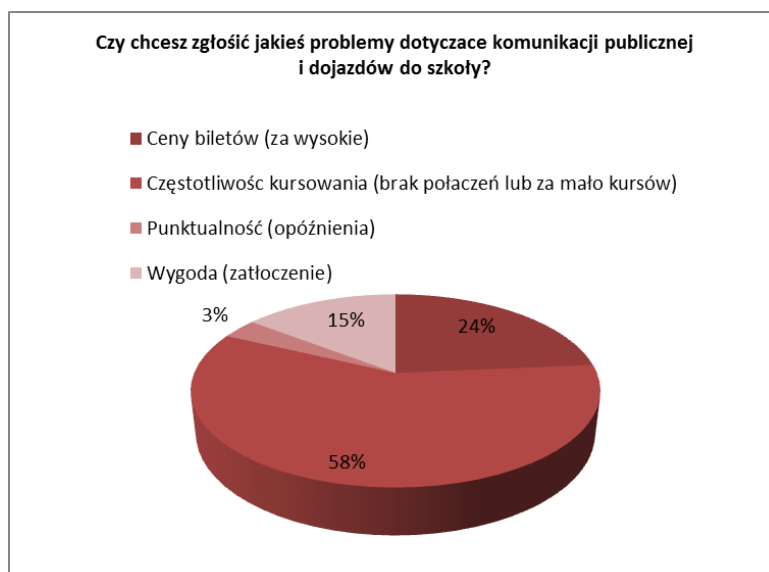
5. Co Twoim zdaniem należy zmienić w transporcie publicznym na terenie gminy (pod kątem dojazdu młodzieży do szkół i powrotów do miejsca zamieszkania)?

Ceny biletów (za wysokie)	14%
Częstotliwość kursowania (brak połączeń lub za mało kursów)	39%
Punktualność (opóźnienia)	1%
Wygoda (zatłoczenie)	2%
Zmiana rozkładów jazdy (niedostosowane godziny kursowania autobusów)	21%
Za małą liczbą przystanków	4%
Za małe autobusy	6%
Wprowadzić darmową komunikację	1%
Nowy przystanek na Podstarzynie	1%
Ulokować przystanki bliżej szkół	8%
Większa dostępność komunikacji	2%
Komunikacja po godzinie 18:00	1%



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

Ceny biletów (za wysokie)	24%
Częstotliwość kursowania (brak połączeń lub za mało kursów)	58%
Punktualność (opóźnienia)	3%
Wygoda (zatłoczenie)	15%



Udział w prezentowanych badaniach wzięli uczniowie zamieszkujący na terenie gminy Pszczyna. Na podstawie powyższych wyników stwierdzono, iż w latach 2013/2014 problemy z dojazdem do szkoły miało 54 % ankietowanych uczniów, przy czym 75 % ankietowanych podało, iż oferowane godziny kursowania autobusów komunikacji regularnej nie były dostosowane do potrzeb młodzieży szkolnej. Również oferowana częstotliwość kursowania nie była dostosowana do realnych potrzeb przewozowych. Uzyskane wyniki uwidaczniały realne problemy transportu publicznego na obszarze gminy Pszczyna. Oferowana w tym czasie komunikacja nie była dostosowana do potrzeb placówek oświatowych i nie spełniała 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 różnych szkół znacznie utrudniały korzystanie z komunikacji autobusowej. Pozytywnie należy ocenić wyniki dotyczące zadowolenia z liczby i rozlokowania przystanków autobusowych na terenie gminy. 70% 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 dotyczyły zwiększenia ilości połączeń (58% ankietowanych) oraz dostosowania taryf za przejazdy do realnych możliwości ekonomicznych mieszkańców gminy (24% ankietowanych). Ważnym zadaniem dla organizatora transportu publicznego jest niedopuszczanie do przepełnienia w pojazdach wykorzystywanych w komunikacji regularnej (15%) – dostosowanie wielkości taboru do potrzeb przewozowych.

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

6.2. Analiza przewozów wykonywanych przez podmioty wykonujące regularny zarobkowy przewóz osób na terenie gminy Pszczyna

W ramach prac związanych z analizą stanu komunikacji publicznej w rejonie pszczyńskim przeprowadzono analizę komunikacji regularnej obejmującą także teren gminy Pszczyna. Badania dotyczyło głównie wielkości pracy przewozowej oferowanej przez przewoźników oraz oceny zainteresowania komunikacją ze strony pasażerów.

Aktualnie na terenie gminy Pszczyna na podstawie zezwoleń:

- Burmistrza Pszczyny komunikację zbiorową realizują:
 - * A.K. TRANS Andrzej Pudełko,
 - * PKS w Pszczynie Sp. z o.o.,
- Starosty Pszczyńskiego komunikację zbiorową realizują:
 - * A.K. TRANS Andrzej Pudełko,

- * Usługi Transportowe Przewóz Osób Józef Bednarek,
- * Usługi Transportowe Zdzisław Lenart,
- * Przewóz osób Zbigniew Czech,
- Prezydenta Miasta Tychy komunikację zbiorową realizuje:
 - * B. Tworuszka - linia: Tychy – Kobiór – Pszczyna,
- Prezydenta Miasta Żory komunikację zbiorową realizuje:
 - * Z. Czech – linia: Żory – Suszec – Pszczyna,
- Marszałka Województwa Śląskiego komunikację zbiorową realizują:
 - * Z. Samol – linia: Pszczyna – Strumień,
- Marszałka Województwa Małopolskiego komunikację zbiorową realizuje:
 - * B. Smółka - linia: Jawiszowice – Pszczyna.

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

Operator /Przewoźnik	Organizator	Relacja linii komunikacyjnej	Liczba linii / kursy (tam – powrót)	
			poniedziałek – piątek	sobota/ niedziela
Przewóz Osób Zbigniew Czech	Starosta Pszczynski	U1 Pszczyna – Pawłowice	1/ 11-11	2-2 /brak
Przewóz Osób Zbigniew Czech	Starosta Pszczynski	U2 Pszczyna – Żory	1/ 9-9	5-5 /brak
PKM Tychy	MZK Tychy	181 Pszczyna – Bieruń	1/ 5-5	Brak
Mar-Bus Marek Ogródzki	komercyjna	Pszczyna – Czechowice Dziedzice	1/7-7	Brak
Usługi Transportowe- Przewozowe BOTRANS	komercyjna	Pszczyna - Tychy	1/7-8	Brak
A.K.TRANS	komercyjna	Pszczyna – Wola	1/ 10-12	5-5/3-3
Usługi Transportowe Zenon Samol	komercyjna	Pszczyna - Strumień	1/ 14-14	3-2 / brak
G-Trans Bożena Smółka	komercyjna	Pszczyna – Brzeszcze Jawiszowice	1/ 10-10	brak/brak

Z analizy komunikacji regularnej obejmującej teren gminy Pszczyna obsługiwanej w ramach linii gminnych, powiatowych i wojewódzkich wynika, że na terenie objętym niniejszym opracowaniem obsługiwanych jest 149

kursów w dni robocze (w dni nauki szkolnej), 29 kursów w soboty oraz 6 kursów w niedziele i święta. 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 obejmującą teren gminy Pszczyna 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.

Podsumowując analizę komunikacji komercyjnej na terenie gminy Pszczyna zauważa się duże różnice w dostępie do komunikacji mieszkańców poszczególnych miejscowości. Można powiedzieć o stosunkowo dobrym lub bardzo dobrym połączeniu z miejscowościami, które są objęte liniami realizowanymi w ramach komunikacji publicznej dla której organizatorami są samorzady. Na pozostałych liniach komunikacja realizowana jest na warunkach komercyjnych i ilość kursów oraz dni wykonywania dostosowane są do warunków ekonomicznych związanych z uzyskiwanymi przychodami.

Na podstawie analizy fluktuacji pasażerów na poszczególnych kierunkach i liniach można przedstawić następujące wnioski:

- w komunikacji regularnej na terenie gminy Pszczyna (linie łączące poszczególne miejscowości gminy) najliczniejszą grupę pasażerów stanowią uczniowie dojeżdżający do szkół wszystkich poziomów nauczania i powracający do domów po skończonych zajęciach. W tej grupie większość pasażerów posiada bilety miesięczne szkolne, pozostali dodatkowi pasażerowie korzystają z biletów jednorazowych,
- w dni wolne od nauki szkolnej komunikacja regularna obsługiwana z pominięciem kursów szkolnych, a frekwencja w autobusach spada o około 80%,
- w soboty z komunikacji autobusowej na terenie gminy korzysta niewielka ilość osób (średnie napełnienie na poziomie około 3-4 osób/kurs),
- w niedziele komunikacja autobusowej na terenie gminy obsługiwana jest bardzo znikomo,
- 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 90% pasażerów przypadających na cały dzień,
- w większości przypadków przewoźnicy prywatni obsługują komunikację regularną autobusami klasy mini tj. pojazdami o pojemności do 30 miejsc siedzących, za wyjątkiem komunikacji gminnej i powiatowej,
- wszyscy przewoźnicy stosują kasy fiskalne, przewoźnicy komercyjni nie posiadają stałych punktów obsługi pasażera.

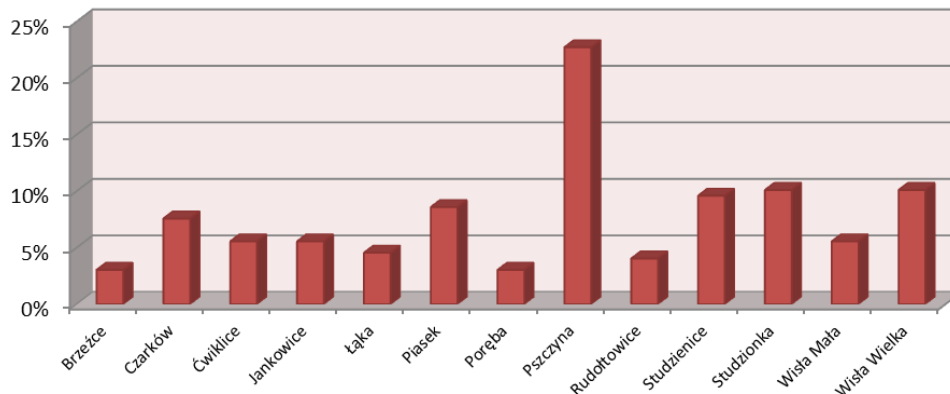
6.3. Analiza zachowań i preferencji pasażerów na podstawie badań ankietowych mieszkańców gminy Pszczyna

W ramach prac związanych z przygotowaniem planu transportowego dla gminy Pszczyna przeprowadzono badania ankietowe mieszkańców obszaru objętego planem. Badania dotyczyły głównie poznania zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy korzystających z komunikacji zbiorowej, 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 198 poprawnie wypełnionych formularzy ankietowych.

W badaniach uczestniczyli mieszkańcy następujących miejscowości:

Miejscowości, w których mieszkają ankietowani	
	Liczba osób
Brzeźce	6
Czarków	15
Ćwiklice	11
Jankowice	11
Łąka	9
Piasek	17
Poręba	6
Pszczyna	45
Rudołowice	8
Studzienice	19
Studzionka	20
Wisła Mała	11
Wisła Wielka	20

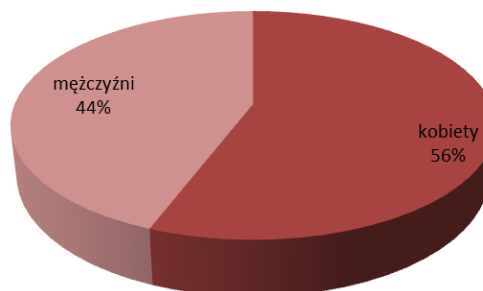
Miejscowości, w których mieszkają ankietowani



Ze względu na płeć podział grupy ankietowanych wyglądał następująco:

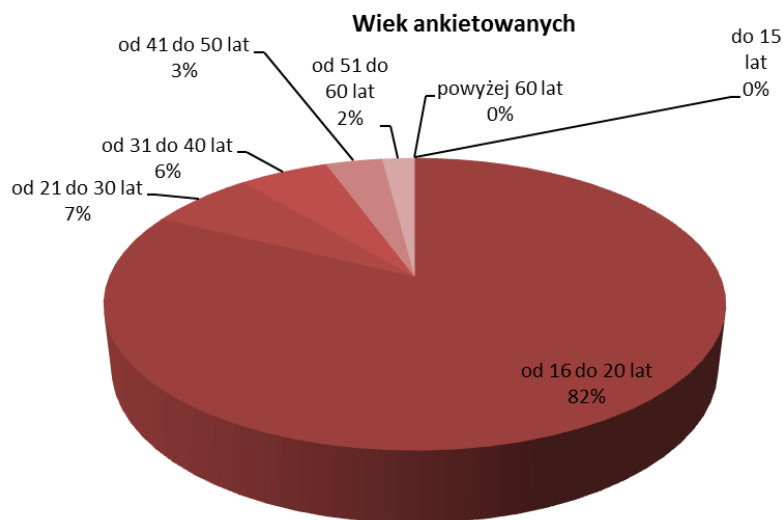
Płeć	
	Liczba osób
kobiety	110
mężczyźni	88

Płeć ankietowanych



Badania ankietowe przeprowadzono z zapewnieniem reprezentatywnego doboru respondentów z uwzględnieniem struktury wg kryterium płci. W badaniach mieszkańców większość stanowiły kobiety – 56%, a odsetek mężczyzn kształtował się na poziomie 44%. W zależności od przynależności do grup wiekowych podział grupy ankietowanych kształtował się następująco:

Wiek	Liczba osób
do 15 lat	0
od 16 do 20 lat	163
od 21 do 30 lat	13
od 31 do 40 lat	11
od 41 do 50 lat	7
od 51 do 60 lat	4
powyżej 60 lat	0



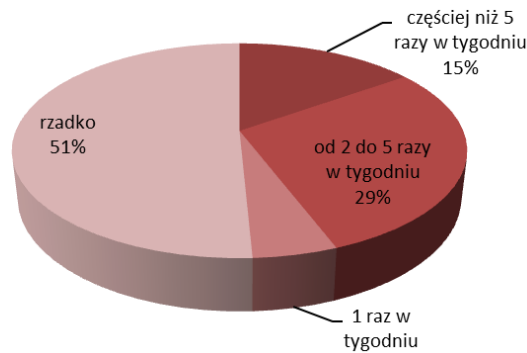
Największą grupą biorącą udział w badaniach są osoby w wieku 16-20 lat, czyli uczniowie szkół średnich i to oni charakteryzują się największą mobilnością. Następne grupy wiekowe tj. od 21-30 lat oraz od 31-40 lat są to grupy czynne zawodowo korzystające z komunikacji publicznej w celu dojazdów do pracy oraz w innych sprawach związanych z bieżącą aktywnością społeczno-ekonomiczną. Dodatkowo 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 na terenie gminy. Osoby te korzystają raczej z komunikacji ponadlokalnej poruszając się do regionalnych ośrodków przemysłowych oraz naukowych.

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

1. Częstotliwość korzystania z autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?	
	Liczba głosów
częściej niż 5 razy w tygodniu	30
od 2 do 5 razy w tygodniu	57
1 raz w tygodniu	10
rzadko	100

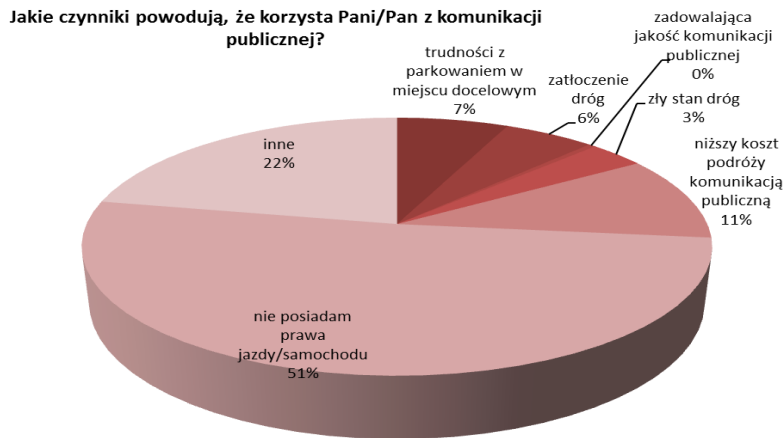
Jak często Pani/Pan korzysta z przewozów autobusowych?



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 (44%) 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 (51 % 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

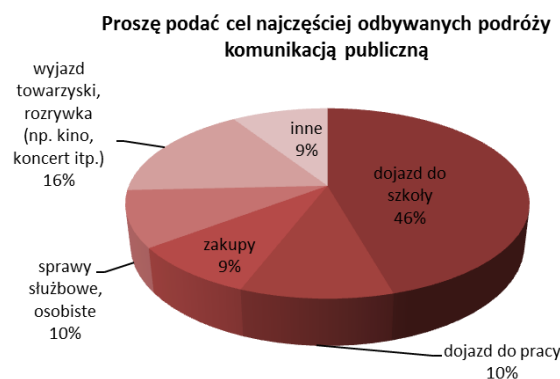
Jakie czynniki powodują, że korzysta Pani/Pan z komunikacji publicznej?	
	Liczba głosów
trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	16
zatłoczenie dróg	13
zadowalająca jakość komunikacji publicznej	1
zły stan dróg	8
niższy koszt podróży komunikacją publiczną	25
nie posiadam prawa jazdy/samochodu	121
inne	52



Do najważniejszych czynników przyczyniających się do korzystania z komunikacji publicznej jest brak prawa jazdy lub samochodu (51% 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. 11% ankietowanych wybiera komunikację publiczną, ponieważ jest konkurencyjna ekonomicznie w stosunku do alternatywnych form przemieszczania się.

3. Cel podróży autobusową komunikacją zbiorową

Proszę podać cel najczęściej odbywanych podróży komunikacją publiczną	
	Liczba głosów
dojazd do szkoły	124
dojazd do pracy	28
zakupy	24
sprawy służbowe, osobiste	26
wyjazd towarzyski, rozrywka (np. kino, koncert itp.)	45
inne	25

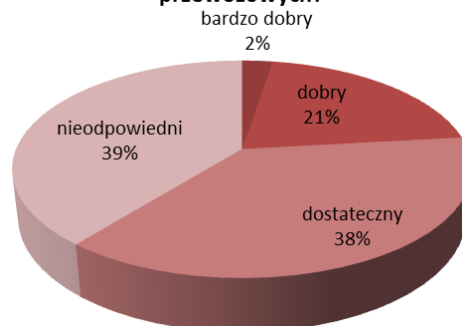


Analizując cele korzystania z komunikacji publicznej podkreślić należy, iż jest ona najważniejszym sposobem przemieszczania się dla uczniów. Dla 46% ankietowanych celem podróży jest dojazd do szkoły. Kolejną ważną grupą podróżujących są osoby, które przemieszczają się komunikacją publiczną w celu realizacji spraw osobistych, służbowych i dojazdu na zakupy (grupa ta stanowi łącznie 29 % ankietowanych). Pozostałe cele określone jako sporadyczne wyjazdy w celach towarzysko-rozrywkowych i innych zostały wskazane przez 25% ankietowanych. Na podstawie powyższych wyników należy zauważyć, iż komunikacja publiczna umożliwia przede wszystkim przemieszczanie się mieszkańców gminy 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

Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?	
	Liczba głosów
bardzo dobry	5
dobry	40
dostateczny	73
nieodpowiedni	76

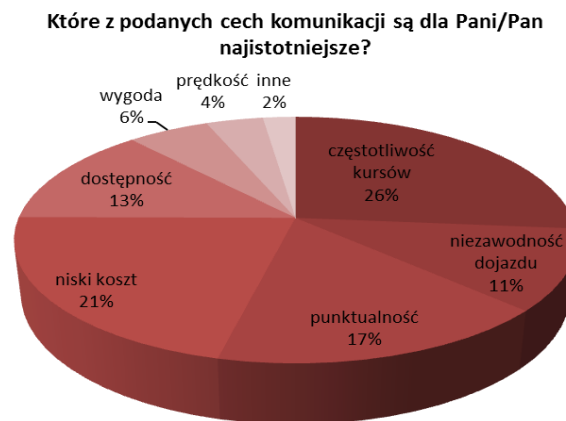
Jak ocenia Pani/Pan dostęp do usług świadczonych przewozowych?



Analizując dostęp do świadczonych usług przewozowych, stwierdzono, że 39% ankietowanych oceniła go jako nieodpowiedni, 38 % jako dostateczny, a tylko 23 % łącznie jako dobry i bardzo dobry. Powyższe wynika z bardzo zróżnicowanej obecnie dostępności do komunikacji na terenie gminy. 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

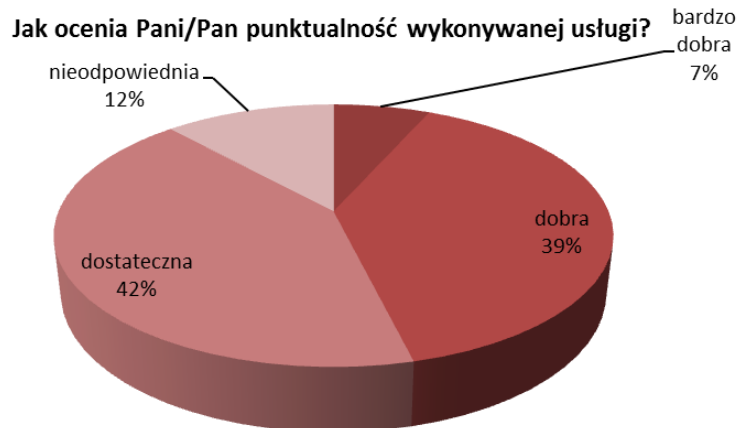
Które z podanych cech komunikacji są dla Pani/Pan najistotniejsze?	
	Liczba głosów
częstotliwość kursów	142
niezawodność dojazdu	57
punktualność	90
niski koszt	115
dostępność	71
wygoda	30
prędkość	21
inne	12



Wśród najistotniejszych dla mieszkańców gminy cech komunikacji publicznej wymienić należy częstotliwość kursowania autobusów. Dla 26 % ankietowanych jest to najważniejsza zaleta transportu publicznego. Istotne znaczenie ma również niski koszt przejazdu (21 % 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 rzetelną wykonywaną formą regularnego przemieszczania się na terenie gminy. Spełnienie powyższych warunków pozwoli na zapewnienie właściwej jakości usług transportowych.

6. Ocena punktualności autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak ocenia Pani/Pan punktualność wykonywanej usługi?	
	Liczba głosów
bardzo dobra	13
dobra	77
dostateczna	82
nieodpowiednia	23

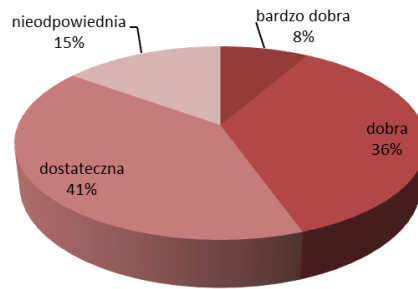


Znaczna część ankietowanych (46%) oceniła punktualność świadczonych na terenie gminy usług transportu publicznego jako bardzo dobrą lub dobrą, co świadczy o dość wysokim standardzie prowadzonej przez prywatne firmy działalności przewozowej. Tylko 12% ankietowanych oceniło punktualność przewozów jako niedostateczną.

7. Ocena niezawodności autobusowej komunikacji zbiorowej

Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?	
	Liczba głosów
bardzo dobra	16
dobra	70
dostateczna	78
nieodpowiednia	29

Jak ocenia Pani/Pan niezawodność wykonywanych usług przewozowych?

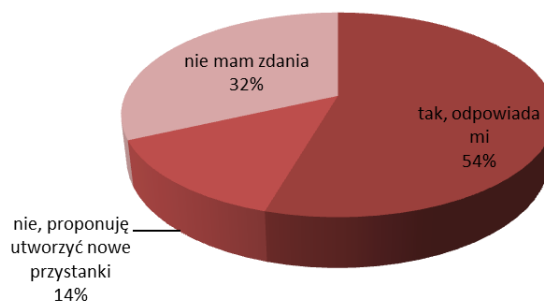


Analizując niezawodność świadczonych na terenie gminy usług transportu publicznego większość ankietowanych (77%) oceniła ją łącznie jako dobrą lub dostateczną, co świadczy o dość wysokim standardzie prowadzonej przez prywatne firmy działalności przewozowej. 15% ankietowanych oceniło niezawodność przewozów jako nieodpowiednią.

8. Ocena lokalizacji przystanków autobusowych

Czy Pana/Pani zdaniem lokalizacja przystanków autobusowych	jest właściwa?
	Liczba głosów
tak, odpowiada mi	108
nie, proponuję utworzyć nowe przystanki	27
nie mam zdania	63

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.

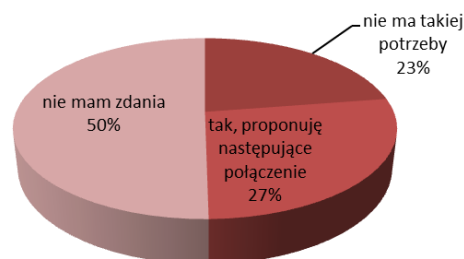
Propozycje te przedstawiono w poniższej tabeli:

Propozycje dotyczące utworzenia nowych przystanków	
	Liczba głosów
Pszczyna Polne Domy	1
Pszczyna w pobliżu szkół średnich	4
Studzienice ul. Kosów	1
Pszczyna Stara Wieś	2
Ćwiklice Osiedle	1
Łąka	1
Pszczyna Sznelowiec	1
Studzienice koło kapliczki	1
Studzienice koło dwupasmówki	1
Studzienice niedaleko Drabi	1
Pszczyna Szymanowskiego	3

9. Wnioski w zakresie nowych połączeń autobusowych

Czy Pani/Pana zdaniem należy utworzyć jakieś nowe połączenia bezpośrednie, nową linię komunikacji publicznej?	
	Liczba głosów
nie ma takiej potrzeby	44
tak, proponuję następujące połączenie	53
nie mam zdania	98

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



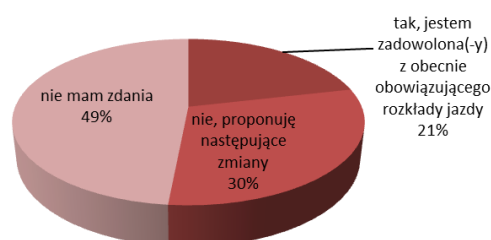
Analizując potrzeby przewozowe mieszkańców gminy należy zastanowić się nad ewentualnym wprowadzaniem nowych relacji lub dodatkowych kursów w porównaniu do obecnie istniejącej komunikacji publicznej. 27 % ankietowanych zaproponowało wprowadzenie zmian w komunikacji. Sugestie te dotyczą różnych kierunków i relacji, ale głównie obejmują połączenia Pszczyny z miejscowościami ościennymi leżącymi na terenie gminy. Sugestie dotyczyły również komunikacji ponadlokalnej (np. połączenia do Żor), jednak nie będą ujmowane w niniejszym planie. Poniższa tabela prezentuje sugerowane zmiany wraz z liczbą głosów popierających daną propozycję:

Propozycje dotyczące utworzenia nowych połączeń	
	Liczba głosów
Komunikacja autobusowa, jak w latach poprzednich w okolicach Pszczyny	1
Lepsze połączenie przy dojazdach do szkoły	2
Większa częstotliwość kursów w godzinach popołudniowych	1
Większa częstotliwość kursów	2
Połączenia relacji: Piasek - Pszczyna w weekendy	1
Komunikacja wewnątrz miasta (Kaufland - Lidl)	4
Połączenia relacji: Pszczyna - Łąka	4
Zorganizować dojazd do szkół wieczorowych	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Brzeźce	1
Połączenia relacji: Stara Wieś - Sznelowiec - Dworzec PKP	1
Połączenia relacji: Rudołtowice - Pszczyna	5
Połączenia relacji: Pszczyna - Studzienice bez gimnazjum	5
Pętla wokół Pszczyny	2
Połączenia relacji: Osiedle Stara Wieś - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Studzionka - Strumień	1
Uruchomić linię: Pszczyna - Brzeźce - Wisła Wielka - Pszczyna	1
Połączenia relacji: Pszczyna - Jankowice	5
Połączenia relacji: Piasek - Pszczyna 7:00 i 15:25	2

10. Ocena godzin kursowania autobusów na liniach regularnych

Czy obecnie obowiązujące godziny kursów na liniach, z których odpowiadają zapotrzebowaniu?	Pani/Pan korzysta
	Liczba głosów
tak, jestem zadowolona(-y) z obecnie obowiązującego rozkładu jazdy	42
nie, proponuję następujące zmiany	59
nie mam zdania	95

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



Analizując komunikację pod względem godzin kursowania, stwierdzono, że 30 % ankietowanych ma zastrzeżenia dotyczące obowiązujących rozkładów jazdy. 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
Częstsze kursy od 16:00 do 21:00	2
Kursy w weekendy	3
Kursy w godzinach nocnych	9
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
Przywrócić dawny rozkład jazdy	2
Połączenia Pszczyna - Poręba	1
Więcej kursów w godzinach popołudniowych	1
Częstsze połączenia Rudołtowice - Pszczyna	3
Kursy o 14:20 do Wisły Wielkiej	2
Kursy od 20:00 - 24:00 do Wisły Wielkiej	2
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
Uruchomić kursy wieczorne i weekendowe	5
Więcej kursów od 12:00 do 14:00	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
Rudołtowice - Pszczyna 6:50, 7:45, 8:35 w Pszczynie	1
Pszczyna - Rudołtowice 15:00	1
Brak możliwości dotarcia na 1 lekcję z Czarkowa	1

6.4. Prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Gmina Pszczyna nakierowane będą na zaspokajanie potrzeb mieszkańców całej gminy. Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno-demograficznej oraz analizy badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców gminy

można jednoznacznie stwierdzić, że proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna ma za zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół i zakładów pracy położonych w Pszczynie.

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu oraz danych z badania rynku przewozowego szacuje się, iż 60 % pasażerów, którzy będą korzystał z komunikacji autobusowej na terenie gminy to uczniowie i młodzież uczęszczająca do szkół ponadpodstawowych. Pozostałą grupę pasażerów stanowić będą osoby dorosłe dojeżdżające do pracy oraz osoby korzystające z autobusu doraźnie w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej w połączeniach z poszczególnymi miejscowościami gminy będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów winna obejmować miejscowości najliczniej zamieszkałe to jest: Pszczynę, Piasek, Czarków, Łąkę, Jankowice i Ćwiklice. W miejscowościach tych liczba mieszkańców przekracza 2500 osób. Sołectwa o mniejszej liczbie mieszkańców będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych). Do takich miejscowości należą Wisła Mała i Rudołowice. Należy wspomnieć, iż część miejscowości gminy Pszczyna zyska rozbudowany system połączeń komunikacji gminnej wynikający z sieci obejmującej sąsiednie sołectwa. Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół ponadpodstawowych w Pszczynie. Można uwzględnić także dojazdy do szkół podstawowych w Studzionce, Ćwiklicach, Rudołowicach oraz Wiśle Małej, w tym skomunikowanie z dojazdem do szkół znajdujących się poza obszarem gminy w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na różne godziny kończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczycie przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości. Częstotliwość kursów nie powinna przekraczać 30 – 60 minut w zależności od potrzeb przewozowych wynikających z gęstości zaludnienia. Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych oraz dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców gminy, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Pszczynie, ważniejsze wydziały jednostek samorządowych, placówki handlowe, czy targowisko. Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 90 – 120 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja 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.

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Pszczyna w ramach komunikacji gminnej 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 gminy oraz ilość uczniów w placówkach oświatowych po reformie oświaty szacuje się, iż w komunikacji gminnej z biletów szkolnych korzystać będzie około 500 uczniów szkół ponadpodstawowych, co da napełnienie na poziomie 20.000 pasażerów miesięcznie. Kolejną grupą będą mieszkańcy gminy 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 10.000 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą są korzystający z komunikacji gminnej 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 kilkunastu osób, co da napełnienie na poziomie do kilkuset 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 gminna będzie obsługiwać średnio 1000 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 obserwować będziemy gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45, przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:40 (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. W godzinach międzyszczytowych z usług przewozowych będzie szacunkowo korzystać około 30 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 100 pasażerów. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Szacuje się, iż w te dni z usług przewozowych może korzystać przeciętnie 10-15 pasażerów. Jeżeli założy się jej realizację będzie ona znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja gminna w soboty, niedziele i święta powinna być 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.

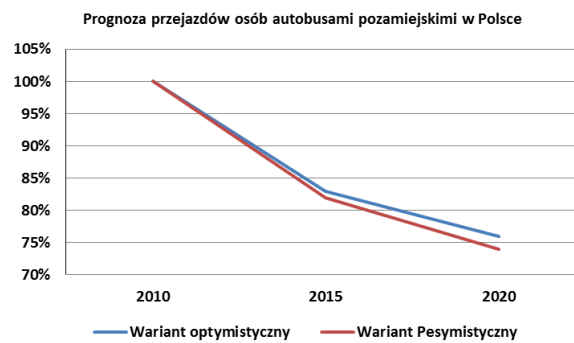
Frekwencja w autobusach jest ściśle związana z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych uczniów), okresem jesienno-zimowym (mieszkańcy w mniejszym stopniu korzystają z rowerów, motorowerów itp.) oraz małą ilością dni świątecznych w tych miesiącach. Szacuje się, iż w tym okresie napełnienie taboru może sięgać poziomu 30.000 osób. Najłagodniejszym 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 6000 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;
- liczba wozokilometrów;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu okresowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik motoryzacji;
- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji gminnej oszacowano na poziomie 280 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. 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 gminnej nie będą dublowane przewoźników prywatnych także mogą wykonywać przewozy komercyjne (obowiązujące zezwolenia oraz zgłoszenia 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 tym 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 gminy Pszczyna nie będzie znacząco odczuwalny. Wg danych liczba mieszkańców w grupie wiekowej obejmującej uczniów nie będzie miała tendencji spadkowej. Należy jednak zauważyć, iż postępujące starzenie się społeczeństwa i związane z tym wzrost liczby zachorowań na schorzenia narządów ruchu, spowoduje, że za parę lat osoby starsze oraz niepełnosprawne mogą stanowić znaczącą grupę pasażerów komunikacji zbiorowej.

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 gminy. 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 optymalizacji działań związanych z polityką transportową na terenie gminy Pszczyna władze gminy mogą przyjąć dwa warianty prowadzenia polityki transportowej: pasywny i aktywny.

W wariantcie polityki pasywnej założono podejmowanie przez władze gminy 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 przypadających na jeden 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 gminnych w zakresie kształtowania oferty przewozowej będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez właściwe

kształtowanie oferty przewozowej (optymalizacja). Działania takie można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego liczbę pasażerów przypadających na jeden wozokilometr.

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 Gminy Pszczyna 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 Gminę Pszczyna, 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 publicznej;
- 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 gminy;
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez gminę;
- 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 gminy Pszczyna

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 (Gmina Pszczyna),

- linie komunikacyjne – połączenia komunikacyjne na sieci dróg publicznych,
- przystanki komunikacyjne – miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania na danej linii komunikacyjnej.

W uchwalonym planie transportowym dla Gminy Pszczyna z 2014 r. gminne przewozy użyteczności publicznej zakładały realizację komunikacji na 7 liniach komunikacyjnych:

- linia nr U/241005/1 – Pszczyna – Studzionka przez Łąkę, Wisłę Małą,
- linia nr U/241005/2 – Studzionka – Studzionka przez Brzeźce, Wisłę Wielką,
- linia nr U/241005/3 – Studzionka – Studzionka przez Wisłę Wielką,
- linia nr U/241005/4 – Pszczyna – Studzienice przez Jankowice,
- linia nr U/241005/5 – Pszczyna – Ćwiklice przez Rudołtowiec,
- linia nr U/241005/6 – Pszczyna – Pszczyna przez Porębę,
- linia nr U/241005/7 – Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek.

Biorąc pod uwagę ogólnokrajowe zmiany w systemie oświaty – reforma oświaty wprowadzona z dniem 01.09.2017 r. - dokonano aktualizacji założonej sieci komunikacyjnej poprzez zaktualizowanie przebiegu wszystkich linii i dostosowanie sieci komunikacyjnej pod kątem zapewnienia optymalnej obsługi pasażerów na obszarze wszystkich miejscowości gminy objętych planem w celu umożliwienia dojazdu do najważniejszych generatorów ruchu, szczególnie szkół ponadgimnazjalnych w Pszczynie.

Zaktualizowane linie komunikacyjne obejmują tylko komunikację lokalną nie wykraczającą poza granice gminy, a ich przebieg ma za zadanie zapewnić także realizację komunikacji publicznej wewnątrz miasta Pszczyna.

Z uwagi na fakt, iż na obszarze gminy Pszczyna organizator komunikacji powiatowej – Starosta Pszczyński - wprowadził numerację swoich linii komunikacyjnych cyframi (tj. U1, U2) w celu odróżnienia komunikacji gminnej proponuje się literowe oznaczenie linii (np. A, B, C).

Z uwagi na fakt, że komunikacja organizowana przez Burmistrza Pszczyny ma charakter rozwojowy ponownie podaje się aktualizacji sieć komunikacyjną rozszerzając ją o dodatkową linię (F) mającą głównie zapewnić komunikację wewnątrz miasta Pszczyna pomiędzy poszczególnymi osiedlami.

Wobec powyższego zakłada się realizację gminnych przewozów użyteczności publicznej na sześciu następujących liniach komunikacyjnych:

- **linia nr U/241005/1 – „A” Pszczyna – Studzionka** przez Łąkę, Wisłę Małą,
- **linia nr U/241005/4 – „B” Pszczyna – Studzienice** przez Jankowice,
- **linia nr U/241005/5 – „C” Pszczyna – Ćwiklice** przez Rudołtowiec,
- **linia nr U/241005/7 – „D” Pszczyna – Pszczyna** przez Czarków, Piasek,
- **linia nr U/241005/8 – „E” Pszczyna – Pszczyna** przez Studzienice, Piasek.
- **linia nr U/241005/9 – „F” Pszczyna – Pszczyna.**

W sieci komunikacyjnej nie ujmowano linii zaproponowanych jako kierunki obsługiwane w ramach powiatowych linii użyteczności publicznej. Sieć komunikacyjna gminy Pszczyna może zostać skorygowana w przypadku realizacji przewozów użyteczności publicznej przez organizatorów wyższych rządów w zakresie linii komunikacyjnych pokrywających się z komunikacją gminną. Aktualizacja planu transportowego winna następować także każdorazowo w przypadku zaistnienia okoliczności mających wpływ na zasadność wykonywania przewozów na sieci komunikacyjnej ujętej w niniejszym opracowaniu lub w przypadku wystąpienia nowych potrzeb przewozowych o obszarze gminy Pszczyna.

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

Oznaczenie linii: A
Trasa linii: Pszczyna - Studzionka
Długość trasy: 31,0 km
Dworce i przystanki autobusowe
Pszczyna, Szymanowskiego
Pszczyna, Chopina Park
Pszczyna, Park
Pszczyna, Sokola
Pszczyna, Kościuszki / Bogedaina
Pszczyna, Plac Targowy
Pszczyna, Korfantego
Pszczyna, Bielska
Pszczyna, Henryka Brodatego
Pszczyna, Skłodowskiej-Curie
Pszczyna, Księżycowa
Pszczyna, Cieszyńska
Łąka, Kolonia
Łąka, Przepompownia
Łąka, Gospoda
Łąka, Madera
Wisła Wielka, Kolonia
Wisła Wielka, Leśna
Wisła Wielka, I
Wisła Wielka, Żagle
Wisła Wielka, II
Wisła Wielka, Osiedle
Wisła Mała, Skrzyżowanie
Wisła Mała, Kolonia
Wisła Mała, Kościół

<i>Wisła Mała, Pawia I</i>
<i>Wisła Mała, Pawia II</i>
<i>Studzionka, Cmentarz</i>
<i>Studzionka, Jordana</i>

Linia relacji: Pszczyna – Studzionka ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części 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 jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: 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. Szymanowskiego w pobliżu Powiatowego Zespołu Szkół nr 2, następnie linia powinna przebiegać ulicami Chopina, Katowicką oraz ul. Dworcową, gdzie linia powinna obejmować swoim przebiegiem centrum przesiadkowe przy ulicy Sokoła, które będzie głównym przystankiem autobusowym w Pszczynie. Następnie trasa prowadzi przez Plac Targowy w kierunku przystanku Pszczyna Korfantego. Zaproponowany przebieg linii na terenie Pszczyny pozwoli na realizację 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 gminy oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. Następnie trasa obejmuje przejazd ulicami Bielską, Henryka Brodatego, Marii Curie-Skłodowskiej, Księżycową i Zdrojową do ulicy Cieszyńskiej. Zaproponowany przebieg linii zapewni dostęp do komunikacji publicznej dla Osiedla Piastów oraz Osiedla Kolonia Jasna.

W dalszej części trasa linii biegnie ulicą Cieszyńską w kierunku miejscowości Łąka. Na terenie Łąki trasa prowadzi ul. Cieszyńską i obejmuje wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż tej ulicy. Trasa linii obejmuje przejazd ulicami Kasztanową, Goli i Tetmajera zapewniając obsługę przystanków usytuowanych wewnątrz wsi. Przebieg taki zapewni znacznie lepszy dostęp do komunikacji publicznej mieszkańcom zamieszkałym z dala od drogi wojewódzkiej 939. Z Łąki trasa prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej 939 do miejscowości Wisła Wielka obejmując wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż tej trasy. W Wiśle Wielkiej należy przywzględnie obsługę przystanków zlokalizowanych przy ulicy Hodowców. Z Wisły Wielkiej trasa prowadzi do sołectwa Wisła Mała, a następnie ulicą Pawią do Studzionki. W Wiśle Małej należy zapewnić obsługę przystanku Wisła Mała Kolonia. Dodatkowo komunikacja publiczna powinna obejmować także ulicę Borsuków znajdującą się na granicy gminy w kierunku Strumienia. Trasa linii kończy swój bieg w Studzionce, przy szkole.

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

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki traktowane jako odgałęzienia głównej trasy (np. na terenie miasta Pszczyna, w Łące, Wiśle Wielkiej czy Wiśle Małej). Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od

nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napelnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.2. Linia nr U/241005/4 – „B” Pszczyna – Studzienice przez Jankowice

<i>Oznaczenie linii: B</i>
<i>Trasa linii: Pszczyna - Studzienice</i>
<i>Długość trasy: 11,0 km</i>
<i>Dworce i przystanki autobusowe</i>
<i>Pszczyna, Sokoła</i>
<i>Pszczyna, Park</i>
<i>Pszczyna, Bieruńska</i>
<i>Pszczyna, Bieruńska I</i>
<i>Pszczyna, Bieruńska II</i>
<i>Jankowice, Kolonia</i>
<i>Jankowice, Gospoda</i>
<i>Jankowice, Podlesie</i>
<i>Studzienice, Kępa</i>
<i>Studzienice, Szkoła</i>
<i>Studzienice, OSP</i>
<i>Studzienice, Las</i>

Linia relacji: Pszczyna – Studzienice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców północno-wschodniej części 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 jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w centrum przesiadkowym przy ulicy Sokoła, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. W dalszej części trasa obejmuje przejazd ulicą Katowicką oraz Bieruńską w kierunku sołectw: Jankowice i Studzienice. Na terenie Jankowic trasa prowadzi ulicą Żubrów i wariantowo przywiduje dojazd do przystanku Jankowice Podlesie (niezbędne jest jednak zapewnienie miejsca do bezpiecznego nawrotu autobusu lub budowa pętli autobusowej w okolicach obecnego przystanku Jankowice Podlesie). Linia obejmuje swoim przebiegiem wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż trasy przy drodze wojewódzkiej 931. Z Jankowic trasa prowadzi do Studzienic, gdzie ulicą Św. Jana Pawła II biegnie pod las do końca sołectwa.

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

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień, można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii. Zaproponowany przebieg linii jest uzupełnieniem wariantu komunikacji objętego linią Pszczyna – Studzienice – Piasek - Pszczyna zaproponowanego w rozdziale nr 7.5.

7.3. Linia nr U/241005/5 – „C” Pszczyna – Ćwiklice przez Rudoltowice

Oznaczenie linii: C
Trasa linii: Pszczyna - Ćwiklice
Długość trasy: 25,5 km
Dworce i przystanki autobusowe
Pszczyna, Polne Domy
Pszczyna, Studzienicka
Pszczyna, Bieruńska
Pszczyna, Katowicka Rondo
Pszczyna, Szkoła
Pszczyna, Plebiscytowa
Pszczyna, Strzelecka
Pszczyna, Zbożowa
Pszczyna, Doświadczalna
Pszczyna, Stara Wieś Szkoła
Pszczyna, Staromiejska
Pszczyna, Szymanowskiego
Pszczyna, Żorska Park
Pszczyna, Korfantego
Pszczyna, Kościuszki / Bogedaina
Pszczyna, Plac Targowy
Pszczyna, Sokoła
Ćwiklice, Kolonia
Ćwiklice, skrzyżowanie
Rudoltowice, I
Rudoltowice, OSP
Rudoltowice, RSP
Rudoltowice, Dębina
Rudawki, Sklep
Rudawki, Las

Ćwiklice, 11 Listopada
Ćwiklice, Podlesie

Linia relacji: Pszczyna – Ćwiklice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części 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 jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. Trasa realizuje także zadanie komunikacji publicznej wewnątrz miasta Pszczyna.

W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na ulicy Polnych Domów następnie ulica Studzienicką prowadzić będzie do ulicy Bieruńskiej. W dalszej części trasa zapewni obsługę mieszkańców północnej części Pszczyny zamieszkałych w pobliżu ulic: Katowickiej, Plebiscytowej oraz Strzeleckiej. Następnie trasa została skierowana w ulicę Zbożową, Doświadczalną i Staromiejską zapewniając obsługę mieszkańców osiedla Stara Wieś. Ze Starej Wsi trasa linii prowadzi na ulicę Żorską w kierunku centrum miasta, a następnie ulicą Korfantego do centrum przesiadkowego przy ulicy Sokoła, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Taki przebieg na terenie Pszczyny pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół usytuowanych na terenie miasta przy ulicach: Katowickiej, Staromiejskiej, 3 Maja, Poniatowskiego oraz Szymanowskiego, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Antesa, co jest istotne dla starszych mieszkańców gminy oraz zapewni dojazd do marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny.

W dalszej części trasa linii prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej 933 ulicą Męczenników Oświęcimskich w kierunku sołectwa Ćwiklice. W Ćwiklicach trasa biegnie ulicą Zawadzkiego w kierunku Rudołtowic. W Rudołtowicach linie biegnie wzdłuż głównej ulicy Zawadzkiego do przysiółka Dębina, a następnie do Rudawek. Z Rudawek trasa biegnie z powrotem do Ćwiklic, gdzie ulicami 11 Listopada oraz Kombatantów prowadzi do przysiółka Podlesie. Przedstawiony przebieg linii zapewnia właściwy dostęp do komunikacji publicznej mieszkańcom Ćwiklic oraz Rudołtowic, Rudawek i Dębiny zamieszkałym z dala od drogi wojewódzkiej 933.

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

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki traktowane jako odgałęzienia głównej trasy (np. dojazd do przysiółka Podlesie w Ćwiklicach lub przejazd przez Rudawki i Rudołtowice). Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego

zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

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

Oznaczenie linii: D
Trasa linii: Pszczyna - Czarków - Piasek - Pszczyna
Długość trasy: 23,0 km
Dworce i przystanki autobusowe
Pszczyna, Korfantego
Pszczyna, Plac Targowy
Pszczyna, Kościuszki / Bogedaina
Pszczyna, Sokola
Pszczyna, Park
Pszczyna, Chopina Park
Pszczyna, Staromiejska
Pszczyna, Stara Wieś Szkoła
Czarków, Zamel
Czarków, Obwodnica
Czarków, Kościół
Czarków, Skrzyżowanie
Piasek, Las
Piasek, Kochanowskiego
Piasek, PKP
Piasek, Szkoła
Piasek, I
Pszczyna, Plebiscytowa
Pszczyna, Szkoła
Pszczyna, Katowicka Rondo
Pszczyna Chopina Park
Pszczyna Szymanowskiego
Pszczyna Żorska Park
Pszczyna Korfantego
Pszczyna, Kościuszki / Bogedaina
Pszczyna, Plac Targowy
Pszczyna, Sokola

Linia relacji: Pszczyna – Pszczyna przez Czarków, Piasek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców osiedla Stara Wieś oraz sołectw: Czarków i Piasek. Przebieg linii został dobrany w sposób

najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg na przystanku Pszczyna Korfantego, następnie trasa prowadzi do centrum przesiadkowego przy ulicy Sokoła, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. Przy obsłudze trasy w kierunku przeciwnym, ze względu na organizację ruchu w centrum Pszczyny, obsługiwany będzie dodatkowo przystanek Pszczyna Plac Targowy. W dalszej części trasa prowadzi ulicami: Katowicką, Chopina w kierunku dzielnicy Stara Wieś. W dzielnicy Stara Wieś linia obejmuje przejazd ulicą Staromiejską oraz Batalionów Chłopskich w kierunku Czarkowa. Linia zapewnia dojazdy uczniów do szkół na ulicy Staromiejskiej oraz dojazd w pobliżu Powiatowego Zespołu Szkół nr 2. W Czarkowie linia prowadzi ulicami: Powstańców Śląskich oraz Słowackiego zapewniając obsługę wszystkich przystanków autobusowych usytuowanych na terenie tej miejscowości. Z Czarkowa linia biegnie ulicą Słowackiego do Piasku, gdzie zapewniono obsługę wszystkich przystanków zlokalizowanych na ulicach: Słowackiego i Katowickiej. Z Piasku trasa linii obejmuje dojazd do Pszczyny i obsługę przystanków autobusowych przy ulicach: Katowickiej, Chopina, Szymanowskiego i Żorskiej. Następnie trasa prowadzi ulicą Korfantego w pobliżu szpitala do przystanku końcowego zlokalizowanego przy ulicy Sokoła w centrum przesiadkowym.

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

7.5. Linia nr U/241005/8 – „E” Pszczyna – Pszczyna przez Jankowice, Studzienice, Piasek

<i>Oznaczenie linii: E</i>
<i>Trasa linii: Pszczyna - Jankowice - Piasek - Pszczyna</i>
<i>Długość trasy: 19,5 km</i>
<i>Dworce i przystanki autobusowe</i>
<i>Pszczyna, Sokoła</i>
<i>Pszczyna, Park</i>
<i>Pszczyna, Bieruńska</i>
<i>Pszczyna, Bieruńska I</i>
<i>Pszczyna, Bieruńska II</i>
<i>Jankowice, Kolonia</i>
<i>Jankowice, Gospoda</i>
<i>Jankowice, Podlesie</i>
<i>Studzienice, Kępa</i>
<i>Studzienice, Szkoła</i>
<i>Studzienice, OSP</i>

<i>Studzienice, Las</i>
<i>Studzienice, OSP</i>
<i>Studzienice, Kosów I</i>
<i>Studzienice, Kosów II</i>
<i>Piasek, Studzienicka</i>
<i>Piasek, Szkoła</i>
<i>Piasek, I</i>
<i>Pszczyna, Plebiscytowa</i>
<i>Pszczyna, Szkoła</i>
<i>Pszczyna, Katowicka Rondo</i>
<i>Pszczyna, Park</i>
<i>Pszczyna, Sokoła</i>

Linia relacji: Pszczyna – Pszczyna przez Jankowice, Studzienice, Piasek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców północno-wschodniej części 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 jak najszerzej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w centrum przesiadkowym przy ulicy Sokoła, które będzie traktowane jako główny przystanek autobusowy w Pszczynie. W dalszej części trasa obejmuje przejazd ulicami Katowicką oraz Bieruńską w kierunku sołectw: Jankowice i Studzienice. Na terenie Jankowic trasa prowadzi ulicą Żubrów i wariantowo przywiduje dojazd do przystanku Jankowice Podlesie (niezbędne jest jednak zapewnienie miejsca do bezpiecznego nawrotu autobusu lub budowa pętli autobusowej w okolicach obecnego przystanku Jankowice Podlesie). Linia obejmuje swoim przebiegiem wszystkie przystanki zlokalizowane wzdłuż trasy przy drodze wojewódzkiej 931. Z Jankowic trasa prowadzi do Studzienic, gdzie ulicą Św. Jana Pawła II biegnie pod las do końca sołectwa. Następnie trasa prowadzi ulicą Kosów w Studzienicach do DK 1. W Piasku linia zapewnia obsługę ulicy Studzienickiej i Katowickiej. Z Piasku trasa linii obejmuje dojazd do Pszczyny i obsługę przystanków autobusowych przy ulicy Katowickiej. Linia kończy swój bieg na przystanku końcowym zlokalizowanym przy ulicy Sokoła w centrum przesiadkowym.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Zaproponowany przebieg linii jest uzupełnieniem wariantu komunikacji objętego linią Pszczyna – Studzienice zaproponowanego w rozdziale nr 7.2.

7.6. Linia nr U/241005/9 – „F” Pszczyna - Pszczyna

<i>Oznaczenie linii: F</i>	
<i>Trasa linii: Pszczyna - Pszczyna</i>	
<i>Długość trasy: 14,7 km</i>	
<i>Dworce i przystanki autobusowe</i>	
<i>pętla 1</i>	<i>pętla 2</i>
Pszczyna, Złoty Kłós	Pszczyna, Złoty Kłós
Pszczyna, Gen. Hallera / Zuchów	Pszczyna, Gen. Hallera / Zuchów
Pszczyna, Słowackiego	Pszczyna, Gen. Hallera / Różana
Pszczyna, Krasińskiego	Pszczyna, Park
Pszczyna, Mickiewicza	Pszczyna, Chopina Park
Pszczyna, Morcinka	Pszczyna, Szymanowskiego
Pszczyna, Bielska Wiadukt	Pszczyna, Żorska Park
Pszczyna, Henryka Brodatego	Pszczyna, Korfantego
Pszczyna, Skłodowskiej-Curie	Pszczyna Kościuszki / Bogedaina
Pszczyna, Księżycowa	Pszczyna, Sokoła
Pszczyna, Sznelowiec / Cieszyńska	Pszczyna, Plac Targowy
Pszczyna, Sznelowiec Przychodnia	Pszczyna Kopernika II
Pszczyna, Korfantego	Pszczyna, Sznelowiec Przychodnia
Pszczyna, Kościuszki / Bogedaina	Pszczyna, Sznelowiec / Cieszyńska
Pszczyna, Sokoła	Pszczyna, Księżycowa
Pszczyna, Plac Targowy	Pszczyna, Skłodowskiej-Curie
Pszczyna Kopernika II	Pszczyna, Henryka Brodatego
Pszczyna, Żorska Park	Pszczyna, Morcinka
Pszczyna, Szymanowskiego	Pszczyna, Mickiewicza
Pszczyna, Chopina Park	Pszczyna, Krasińskiego
Pszczyna, Park	Pszczyna, Słowackiego
Pszczyna, Gen. Hallera / Różana	Pszczyna, Gen. Hallera / Zuchów
Pszczyna, Gen. Hallera / Zuchów	Pszczyna, Złoty Kłós
Pszczyna, Złoty Kłós	

Proponowana linia komunikacji miejskiej ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców osiedli miasta Pszczyna. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby

zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych mających siedziby na terenie miasta Pszczyna, głównie w Śródmieściu. Trasa realizuje zadanie komunikacji publicznej wewnątrz miasta Pszczyna.

W Pszczynie trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg przy ulicy Złoty Kłos. Następnie ulicami Złote Łany oraz Generała Hallera (Os. Podstarzyniec) i Katowicką w Pszczynie trasa prowadzi do centrum miasta do centrum przesiadkowego umożliwiając skomunikowanie z innymi rodzajami komunikacji publicznej obejmującymi swym zasięgiem miasto Pszczyna. Dodatkowo warianty kursów w dni nauki szkolnej przewidują także przebieg trasy ulicami Chopina, Szymanowskiego oraz Żorską – dojazd do Zespołu Szkół przy ulicy Szymanowskiego. Z ulicy Sokoła trasa prowadzi ulicą Kopernika w kierunku ulicy Szelowiec przez teren dotychczas nie objęty żadnym rodzajem komunikacji publicznej. Przebieg taki jest istotny dla starszych mieszkańców gminy, ponieważ zapewni dojazd do urzędów, przychodni oraz marketów handlowych mających swoje siedziby w centrum Pszczyny. W dalszej części trasa obejmuje swym zasięgiem Osiedle Kolonia Jasna, Osiedle Daszyńskiego, Osiedle Podstarzyniec i kończy swój bieg w Pszczynie przy ulicy Złoty Kłos.

Linia powinna być obsługiwana jednocześnie w dwóch przeciwnych kierunkach przez dwie obsady, zapewni to właściwą realizację połączeń oraz należytą częstotliwość kursów z poszczególnych osiedli. Proponowany układ linii jako pętli przełoży się na bardzo szeroki dostęp do komunikacji mieszkańcom Pszczyny, a także zapewni bardzo krótkie czasy przejazdu do wybranych przystanków objętych trasą

Zwiększona liczba przystanków oraz ich rozlokowanie ma na celu zwiększenie dostępności mieszkańców do miejskiej komunikacji publicznej, co powinno przełożyć się na wzrost zainteresowania takim sposobem przemieszczania się w obszarze miasta Pszczyna.

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki traktowane jako odgałęzienia głównej trasy. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej.

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych powinno 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 ustalenie 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 gminy Pszczyna 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.

Gmina Pszczyzna, jako organizator gminnych przewozów użyteczności publicznej musi być świadoma, 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 gminy.

W niniejszym zaktualizowanym planie transportowym proponuje się, aby Burmistrz Pszczyzny został docelowo organizatorem komunikacji na 6 liniach komunikacyjnych. Proponuje się także by nowo tworzone linie komunikacyjne w przyszłości obsługiwały jak największy obszar gminy, nie objęty komunikacją organizatorów wyższych szczebli samorządowych. 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 własnego budżetu.

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

Należy podkreślić, iż 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 pozwoliły pokryć koszty usługi. Dlatego należy podjąć działania zmierzające do ujednoczenia i koordynacji godzin prowadzenia zajęć lekcyjnych w placówkach oświatowych na terenie całej gminy (głównie w szkołach średnich).

Zagrożeniem dla budżetu gminy 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 gminnych przewozów użyteczności publicznej na terenie gminy Pszczyna przez operatora finansowane będzie z głównie z przychodów ze sprzedaży biletów 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). Z uwagi na interpretację definicji dotyczącej przewozów gminnych w gminach miejsko-wiejskich pod kątem uznania ich za przewozy komunikacji miejskiej dopłaty budżetowe w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych nie będą możliwe do uzyskania.

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 po aktualizacji planu transportowego powinna wynosić około 730.000 wozokilometrów rocznie. Zakładając aktualnie pojawiające się w przetargach stawki wozokilometra na poziomie wartości rynkowej około 6,50 zł netto za autobus „duży” - 12 m, oraz uwzględniając szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów (założono średnią stawkę około 2,50 zł brutto za jeden przejazd przy około 280-300 tysięcy pasażerach/rok i przykładowej pracy przewozowej na poziomie około 730.000 wozokilometrów/rok wskaźnik rentowności powinien kształtować się na poziomie około 0,17-0,20. Będzie on ściśle uzależniony od oferowanej stawki za wozokilometry, od ilości wykonanej pracy przewozowej oraz od poziomu stosowanej taryfy. Należy podkreślić, iż przewozy gminne 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 2,50 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie około 70,00 zł (wartości rynkowe cen biletów stosowane w komunikacji miejskiej - gminnej), natomiast praca przewozowa będzie wykonywana na poziomie wskazanym wcześniej przy rynkowych stawkach wozokilometra, należy zabezpieczyć środki w budżecie gminy na rekompensatę na poziomie około 80-83 % wartości zamówionej pracy przewozowej.

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 na terenie gminy Pszczyna odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce gminy, 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.

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

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
- nadmierne obciążenie sieci drogowej i jej dewastacja (a także powstawanie korków w newralgicznych punktach gminy - szczególnie na terenie miasta Pszczyna),
- 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 poszczególnych miejscowości gminy Pszczyna, stan sieci dróg publicznych, 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 od 35 do 50 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, taboru o pojemności do 28 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 6 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 7 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących od 35 do 50, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO V;
- 11 pojazdów posiadających od 20 do 40 miejsc siedzących, spełniających, co najmniej normy spalin EURO V,

Wszystkie w/w pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Tabor wymagany do obsługi komunikacji w gminie Pszczyna powinien zaliczać się do kategorii autobusów niskopodłogowych lub co najmniej niskowejściowych – przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej. Proponuje się również wprowadzenie ograniczenia wiekowego taboru realizującego przewozy na rzecz Gminy Pszczyna, np. pojazdy nie mogą być starsze niż 5 lat.

Dodatkowo sprzęt ten powinien spełniać następujące wymagania techniczne:

- elektroniczne tablice kierunkowe, przednia, boczna i tylna

- właściwa wentylacja i czystość mające wpływ na wygodę podróży – obowiązkowy wymóg 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 V. W kolejnych latach normy te winny być zaostrzane.

Z uwagi na charakter przewozów Gmina Pszczyna, jako organizator komunikacji, powinna rozważyć dostosowanie floty pojazdów realizujących przewozy w obszarze gminy do zapisów art. 36 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Należy przeprowadzić analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem w komunikacji autobusów zeroemisyjnych. Jeżeli wyniki wskażą jednoznacznie na korzyści płynące z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych rozważyć należy zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (np. autobusów elektrycznych) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by odpowiednią wielkość przewozów realizował takim taborzem. Przewozy autobusami zeroemisyjnymi winny być realizowane priorytetowo na liniach, których przebieg obejmuje w głównej mierze obszar miasta Pszczyna (linia F). Rozwiązanie to zapewni korzyści nie tylko pasażerom i mieszkańcom miasta, ale i środowisku naturalnemu. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Należy podkreślić, że w/w pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Gminy Pszczyna, 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 gminny 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 zastrzone 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 przewoźów 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 gminy Pszczyna 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 pozostałych przedsiębiorców prowadzących obecnie działalność przewozową na terenie obejmującym także obszar gminy Pszczyna. 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 gminny. 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 szerokiego katalogu 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.

Podkreślić należy, iż powołanie do życia własnej jednostki transportowej, działającej w formie zakładu budżetowego jest obecnie ze względu na koszty nierealne i ekonomicznie nieuzasadnione. Należy jednak 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 gminne 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 5 lat). 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

Gminne 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 gminy Pszczyna.

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, hałas 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 związków ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego gminy Pszczyna, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze gminy, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania gminnych 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 powinien 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,
- zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w autobusach, np.: obniżanie autobusu przy wsiadaniu pasażerów tzw. „przyklęk”, rampy najazdowe przy wejściach do autobusów,
- wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

Ponadto organizator transportu winien dążyć, by projektowane stanowiska odjazdowe i przyjazdowe w centrum przesiadkowym, na przystankach 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 ww. infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego dla gminy Pszczyna 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 oraz docelowo każdy z ważniejszych przystanków komunikacji autobusowej na terenie gminy Pszczyna. Zintegrowany węzeł przesiadkowy winien być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów (kasy lub biletomaty) oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z ww. informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej (punkt informacyjny lub nowoczesny elektroniczny „Infokiosk”). W tym celu proponuje się stworzenie odpowiednich i dogodnie zlokalizowanych punktów informacyjnych – Punktów Obsługi Pasażera.



Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny źródło: www.sklepcyfrowy.pl

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

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

Nowoczesną formą Punktu Obsługi Pasażera mogą być coraz powszechniej stosowane „Infokioski”. Są to nieskomplikowane, tanie w utrzymaniu urządzenia stacjonarne zapewniające powszechny i kompleksowy dostęp do informacji pasażerskiej oraz pozwalające na zakup lub doładowanie biletów komunikacji autobusowej.



Infokiosk i biletomat model stacjonarny zewnętrzny źródło: www.gazetaecho.pl

Jeden główny 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 gminy Pszczyna będzie centrum przesiadkowe przy ulicy Sokoła w Pszczynie w pobliżu dworca kolejowego.



Punkt obsługi pasażerów źródło: www.commons.wikimedia.org

Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna będzie koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. W ostatnich latach koordynacja taka praktycznie nie istniała, gdyż przewoźnicy autobusowi działający na terenie gminy nie prowadzili takich działań, co niewątpliwie utrudniało podróże pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż przedsiębiorcy ci obsługiwali różne części gminy, co powodowało, że koordynacja taka była bardzo trudna do realizacji. Obecnie ze względu na prowadzone działania w zakresie uruchomienia transportu publicznego na obszarze całego powiatu pszczyńskiego przez lokalne samorządy koordynowanie i łączenie komunikacji różnych organizatorów staje się możliwe do zrealizowania. W chwili obecnej 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 obszarze gminy. Dodatkowo przez obszar gminy prowadzone są także przewozy kolejowe. Z uwagi na znacząco poprawę stabilności kolejowego rozkładu jazdy koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi staje się praktycznie możliwa i ekonomicznie uzasadniona. Po uruchomieniu centrum przesiadkowego przy ulicy Sokoła działania na rzecz koordynacji przewozów powinny zostać przez poszczególnych organizatorów transportu zintensyfikowane.

Biorąc pod uwagę ogrom problemów można stwierdzić, że przed organizatorami transportu stoją duże wyzwania. Niewątpliwie należy jednak priorytetowo podjąć działania, które pozwolą, na choć zadowalające zintegrowanie przewozów wykonywanych na obszarze gminy. 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 gminie Pszczyna występuje co najmniej kilku przewoźników transportu zbiorowego obsługujących linie komercyjne, władze gminy 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 oraz w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy.

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się także stworzenie zakładki informacyjnej dotyczącej komunikacji publicznej organizowanej przez gminę Pszczyna wyświetlanej na stronie internetowej www.pkg.pszczyna.pl oraz na stronie wybranego 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 podróży (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar gminy, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).



System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe źródło: www.pksmrangowo.pl oraz www.aplikacje.komorkomania.pl

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

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


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

System ten powinien głównie obejmować stworzone centrum przesiadkowe. 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,
- zegary.

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



PRZYSTANEK:

PSZCZYNA, DWORCOWA

Regulad ważny od 01.05.2014 r. do 31.12.2014 r.

TRASA LINII: PSZCZYNA → WISŁA MAŁA

KIERUNEK:	GODZINY ODJAZDÓW								
	DNIA ROBOCZE			SOBOTY			NIEDZIELE I ŚWIĘTA		
WISŁA MAŁA	06:10	08:10	07:10	06:10	09:10	12:10	08:10	11:10	13:10
	08:10	11:10	12:10	15:10	18:10	20:10	15:10	17:10	19:10
	13:10	14:10	15:10						
	16:10	18:10	19:10						
	20:10	22:10							

PRZYSTANEK	CIAS PRZEJAZDU	ODLEGŁOŚĆ
Pszczyzna, Dworcowa	0 MIN.	0,0 KM
Pszczyzna, Plac Targowy	2 MIN.	0,5 KM
Pszczyzna, Berek	4 MIN.	1,5 KM
Pszczyzna, Cieszyńska	6 MIN.	2,5 KM
Łęka, Kolonia	8 MIN.	3,5 KM
Łęka, Głazowa	10 MIN.	5,0 KM
Łęka, Maderna	12 MIN.	6,0 KM
Wiśła, Wielka, Kolonia	14 MIN.	8,0 KM
Wiśła, Wielka, I	16 MIN.	9,0 KM
Wiśła, Wielka, II	17 MIN.	11,0 KM
Wiśła, Wielka, Osiedle	21 MIN.	12,0 KM
Wiśła, Mała, skrzyżowanie	23 MIN.	13,0 KM
Wiśła, Mała, Kolonia	25 MIN.	15,0 KM

ORGANIZATOR KOMUNIKACJI:

GMINA PSZCZYNA
43-200 PSZCZYNA, RYNEK 2
tel. 32 448 3900

LINIĘ OBSŁUGUJE:



TARYFA OPŁAT ZA BILETY:

NORMALNY

BILET JEDNORAZOWY DO 5 KM 3,00 zł

BILET JEDNORAZOWY DO 6 KM DO 10 KM 5,00 zł

BILET JEDNORAZOWY POWYŻEJ 11 KM 6,00 zł

BILETY MIESIĘCZNE: NORMALNY SZKOLNY

- DO 5 KM 100,00 zł 51,00 zł

- DO 6 KM DO 10 KM 175,00 zł 89,25 zł

- POWYŻEJ 11 KM 210,00 zł 107,50 zł

HONORUJEMY ULGI USTAWOWE

BILETY DOKONYWA W BILETOMATACH ORAZ U KIEROWNICZKI

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 i miesięczne według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także schemat sieci komunikacyjnej, regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Gminę Pszczyna 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 gminnym regularnym przewozie osób (regulamin), który powinien zostać określony w drodze uchwały Rady Miejskiej.

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 dojazd 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 gminie Pszczyna to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku gminy;
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 gminy;
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 gminie 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 gminie;
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 wspomniano wcześniej w gminie Pszczyna funkcjonuje kilka jednostek wykonujących usługi przewozowe w komunikacji regularnej. 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 gminy niezależnie od tego, jaka jednostka jest organizatorem (przy zachowaniu odrębnych dla każdego organizatora cen biletów),
- obniżeniu kosztów komunikacji i utrzymaniu niskich cen biletów.



Elektroniczny bilet autobusowy źródło: www.mmbialystok.pl

Analizując zastosowanie nowatorskiego rozwiązania, jakim jest bilet elektroniczny, należy wspomnieć, iż dzięki stale rozszerzanemu katalogowi zastosowań kartą taką oprócz opłat za przejazdy komunikacją publiczną (elektroniczny bilet jednorazowy lub okresowy) można również płacić za szereg usług w mieście lub gminie np. za wstęp na basen, za parking lub dokonywać opłat miejskich lub gminnych (elektroniczna portmonetka). Elektroniczna karta może zostać wykorzystana także jako nośnik podpisu elektronicznego.

Do najważniejszych zastosowań elektronicznego biletu w komunikacji publicznej (na przykładzie E-karty stosowanej w Rybniku) należą:

- opłaty za pomocą jednej e-karty doładowanej biletami jednorazowymi przejazdów pojedynczych osób oraz np. całej rodziny lub poszczególnych jej członków;
- opłaty przy wykorzystaniu jednej e-karty doładowanej biletami jednorazowymi przejazdu kilku osób, niezależnie od rodzaju biletu - np. bilet normalny i ulgowy, z uwzględnieniem stref biletowych;
- możliwość optymalizacji rozkładu jazdy – dane zebrane za pomocą odczytów kart pozwalają na analizowanie potrzeb przewozowych i dostosowywanie ich do aktualnych potrzeb mieszkańców;
- realne śledzenie potoków pasażerskich - analiza obciążenia autobusów;
- kontrola realizacji umów z przewoźnikami;
- tworzenie statystyk i analiz biletowych - optymalizacja cennika przejazdów;
- „uszczelnienie” komunikacji miejskiej – eliminacja przejazdów bezbiletowych;

Bilety elektroniczne wykonywane są na ogół w formacie karty bankomatowej i łatwo mieszczą się w portfelu lub kieszeni.



Rybnicki bilet elektroniczny źródło: www.ekarta.rybnik.eu

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie gminy Pszczyna, 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, gminnych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie Gmina Pszczyna.

Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” powinien podlegać aktualizacji w przypadku:

- aktualizacji opublikowanego planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego,
- aktualizacji opublikowanego planu powiatowego opracowanego przez Starostę Pszczyńskiego,
- a także w wyniku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie gminnej 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. Podkreślić należy iż niniejsze opracowanie nie określa szczegółowego rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zawartych w planie transportowym, a tylko określa zasady funkcjonowania tej komunikacji.

Najważniejszym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest konieczność podjęcia i prowadzenia działań mających na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych tak, aby na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe wszystkich mieszkańców gminy Pszczyna.

Podstawowym kryterium osiągnięcia sukcesu przez transport publiczny jest zapewnienie pokrycia całego obszaru gminy Pszczyna, przy jednoczesnym zachowaniu właściwej frekwencji kursowania autobusów (taktu) przez cały dzień. Bardzo ważnym czynnikiem jest bliskość transportu publicznego – zgodnie z przyjmowanymi na zachodzie standardami (np. Związek Komunikacyjny Renu i Ujścia Menu - Rhein-Main-Verkehrsverbund) dojście do przystanków w przypadku komunikacji autobusowej nie powinno być dłuższe niż 300 m. Należy mieć świadomość, że samochód parkuje się zazwyczaj zdecydowanie bliżej (obok lub pod domem) i transport publiczny traci już na starcie. Bliskość przystanków jest też bardzo istotna w kontekście zachodzących zmian demograficznych. Kolejnym kryterium jest poczucie bezpieczeństwa, na które wpływa dobrze zaprojektowana infrastruktura przystankowa i drogi dojścia do niej oraz nowoczesny tabor. Nie mniej ważne jest, aby pasażer nie czuł konsekwencji coraz częściej nieuniknionych przesiadek. Zmiana środka lokomocji powinna się odbywać w miarę płynnie i nie być obciążeniem, nawet dla osób z dysfunkcją narządów ruchu, z zakupami, czy z wózkiem.

Najpilniejszym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków poprzez budowę zatok autobusowych oraz chodników 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 (budowa podjazdów dla wózków, dostosowanie zatok do obsługi autobusów niskopodłogowych). 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 obiekty handlowe, budynki biurowe, budynki mieszkalne, 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. W ramach tych działań przekształcenie przystanku Pszczyna Korfantego w dwukierunkowy pozwoliło na uproszczenie tras linii komunikacyjnych na terenie Pszczyny oraz zapewniło poprawę dostępności komunikacji dla pasażerów dojeżdżających do szpitala i przychodni lekarskich. Należy wskazać także konieczność budowy infrastruktury przystankowej w obszarze osiedli mieszkaniowych Pszczyny. W sieci komunikacyjnej zaproponowano kilka miejsc, w których należy stworzyć dostęp do komunikacji publicznej poprzez budowę nowych przystanków. Oczywiście przedstawione propozycje nie stanowią ograniczenia działań samorządu. W miarę rosnących potrzeb liczba przystanków oraz ich rozlokowanie na terenie gminy winny być na bieżąco aktualizowane.

Nowoczesne systemy transportowe, które osiągnęły sukces, odbiegają od polskich wyobrażeń, szczególnie w zakresie kształtowania taryf. W przeciwieństwie do tendencji obecnych w Polsce – komplikowanie taryf, na świecie dąży się do upraszczania oferty, tak, aby była zrozumiała dla klientów i nie prowadziła do sytuacji, w których okazywałoby się, że pasażer nie tak uiszczył opłatę jak powinien i jest za to karany.

W celu usprawnienia obsługi pasażerów należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd w postaci biletomatów oraz zastosować system SMS-owego zakupu biletu. W dalszej perspektywie 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. Należy także rozważyć możliwość wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Poprawiłaby ona sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

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.

Jednym z ważnych zadań wynikających z niniejszego planu jest konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich organizatorów oraz przewoźników prowadzących działalność przewozową obejmującą swym zasięgiem gminę Pszczyna. System taki zapoczątkowany został przez Powiat Pszczyński poprzez zebranie i prezentację rozkładów jazdy wszystkich przewoźników wykonujących przewozy w obszarze powiatu pszczyńskiego.

Z uwagi charakter przewozów Gmina Pszczyna, jako organizator komunikacji, powinna rozważyć dostosowanie floty pojazdów realizujących przewozy w obszarze gminy do zapisów art. 36 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Należy przeprowadzić analizę kosztów

i korzyści związanych z wykorzystaniem w komunikacji autobusów zeroemisyjnych. Jeżeli wyniki wskażą jednoznacznie na korzyści płynące z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych rozważyć należy zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (np. autobusów elektrycznych) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by odpowiednią wielkość przewozów realizował takim taborom. Przewozy autobusami zeroemisyjnymi winny być realizowane priorytetowo na liniach których trasa obejmuje w głównej mierze obszar miasta Pszczyna. Rozwiązanie to zapewni korzyści nie tylko pasażerom i mieszkańcom miasta, ale i środowisku naturalnemu. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Najsłabszą stroną transportu zbiorowego w gminie był brak dworca (węzła przesiadkowego) w Pszczynie. Komplikowało to sytuację nie tylko samym przewoźnikom, ale przede wszystkim pasażerom, którzy byli odprawiani w bardzo złych warunkach. Dzięki intensyfikacji działań samorządowych na obszarze działania organizatora we wrześniu 2019 r. planowane jest zakończenie budowy, uruchomienie i oddanie do użytku zintegrowanego węzła przesiadkowego usytuowanego w Pszczynie przy ulicy Sokoła, który stanowić będzie miejsce obsługi podróżnych oraz integracji wszystkich rodzajów komunikacji publicznej na terenie miasta Pszczyna. Mieszkańcy powiatu oraz turyści będą mogli przesiadać się pomiędzy różnymi środkami komunikacji - samochodami, rowerami, autobusami czy pociągami. Obiekt ten znacznie poprawi jakość obsługi podróżnych w obszarze gminy Pszczyna.

Wysoka częstotliwość, całodobowa oferta, dobra informacja, bliskość przystanków i dodatkowe przywileje będą pomocne w zapewnieniu konkurencyjności transportu publicznego nad samochodem. Wszystkie w/w cechy sprawiają, że transport publiczny w gminie Pszczyna będzie elastyczny, szybki i pewny podobnie jak prywatny samochód, a równocześnie dużo tańszy, zwłaszcza dla właścicieli biletów okresowych.

Jak więc widać przed Gminą Pszczyna, 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. Należy jednak podkreślić, iż obecnie zdecydowana większość programów odnowy lub rozwoju transportu publicznego wspierana jest ze środków Unii Europejskiej, zarówno rozdzielanych na poziomie regionalnym, jak i krajowym. Środki unijne praktycznie zastąpiły jakiekolwiek formy wsparcia transportu publicznego z budżetów własnych województw, czy budżetu centralnego. O ile na obecnym etapie, jest to sytuacja z wielu względów uzasadniona, to należy liczyć się z tym, że w kolejnych okresach programowania ilość pieniędzy będzie dużo mniejsza.

Pomocą w rozwoju gminnego publicznego transportu zbiorowego mogą być środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, utworzonego na mocy przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r.

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Pszczyna

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

Dodatkowo należy wyjaśnić, że na obszarze działania organizatora we wrześniu 2019 r. planowane jest zakończenie budowy, uruchomienie i oddanie do użytku zintegrowanego węzła przesiadkowego usytuowanego w Pszczynie przy ulicy Sokoła, który stanowić będzie miejsce obsługi podróżnych oraz integracji wszystkich rodzajów komunikacji publicznej na terenie miasta Pszczyna.

