

**UCHWAŁA NR XXV/254/16
RADY MIEJSKIEJ WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO**

z dnia 7 grudnia 2016 r.

w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Wodzisław Śląski"

Na podstawie art. 18 ust. 1 oraz art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.)

**Rada Miejska Wodzisławia Śląskiego
uchwala, co następuje:**

§ 1.

Uchwala się "Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Wodzisław Śląski", którego treść stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie powierza się Prezydentowi Miasta Wodzisławia Śląskiego.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej Wodzisławia
Śląskiego

Jan Grabowiecki

Załącznik do Uchwały Nr XXV/254/16
Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego
z dnia 7 grudnia 2016 r.



Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Wodzisław Śląski

Warszawa – Wodzisław Śląski, grudzień 2016 r.

Opracowanie pt.: „**Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Wodzisław Śląski**”
zostało przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2
tel. +48 22 323 77 44 do 46
fax +48 22 468 17 73
www.zgdtor.pl zgdtor@zgdtor.net.pl
NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:
Emilia Frąckiewicz
Damian Kosiński
Paweł Rydzyński – kierownik projektu
Piotr Rydzyński

Wodzisław Śląski, grudzień 2016 r.

Spis treści

Objaśnienia skrótów	4
Wstęp.....	5
1. Istota Planu Mobilności	8
1.1 Cele SMART Planu Mobilności	8
1.2 Cechy Planu Mobilności	8
1.3 Powiązanie Planu Mobilności z wybranymi dokumentami strategicznymi	9
1.3.1 Dokumenty Unii Europejskiej	9
1.3.2 Dokumenty Krajowe	12
1.3.3 Dokumenty Regionalne	14
2. Diagnoza obecnego stanu systemu transportowego w Wodzisławiu Śląskim	27
2.1 Transport drogowy	27
2.1.1 Infrastruktura drogowa	27
2.1.2 Motoryzacja indywidualna	29
2.1.3 Publiczny transport autobusowy	30
2.1.4 Infrastruktura parkingowa	38
2.2 Transport kolejowy	40
2.3 Transport rowerowy	44
2.3.1 Infrastruktura rowerowa	44
2.3.2 Znaczenie ruchu rowerowego	50
2.3.3 Warunki ruchu rowerowego	51
2.4 Transport pieszy	55
2.5 Kluczowe działania inwestycyjne	58
2.5.1 Infrastruktura transportu zmechanizowanego	58
2.5.2 Infrastruktura transportu niezmechanizowanego i komunikacji pieszej	58
3. Diagnoza problemów	59
3.1 Analiza SWOT obecnego systemu transportowego	61
4. Kierunki rozwoju systemu transportu	63
4.1 Rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej	63
4.2 Rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym	68
4.3 Modyfikacja oferty publicznego transportu zbiorowego	71
5. Działania wspierające rozwój zrównoważonej mobilności	77
6. Harmonogram rzeczowo-finansowy	79
6.1 Źródła finansowania	84
6.1.1 Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014 - 2020	84
6.1.2 Partnerstwo publiczno – prywatne	96
7. Wdrażanie i monitoring Planu Mobilności	97
7.1 Istota systemu monitorowania Planu Mobilności	97
7.2 Wskaźniki	98
7.3 Zarządzanie realizacją planu	105
8. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań	106
Spis tabel, wykresów, rysunków i fotografii	107

Objaśnienia skrótów

B&R - Bike and Ride
BRD - Bezpieczeństwo ruchu drogowego
CP - Centrum Przesiadkowe
D.A. - Dworzec autobusowy
DK - Droga krajowa
DW - Droga wojewódzka
EFRR - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EZT - Elektryczny zespół trakcyjny
FHU - Firma handlowo-usługowa
GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS - Główny Urząd Statystyczny
IC - InterCity
ITS - Inteligentne systemy transportowe
JST - Jednostka samorządu terytorialnego
KE - Komisja Europejska
KOP - Komitet Oceny Projektu
KŚ - Koleje Śląskie
KZK GOP - Komunalny Zakład Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego
LK - Linia kolejowa
MOSiR - Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji
MZK - Międzygminny Związek Komunikacyjny
P&R - Park and Ride
PGN - Plan gospodarki niskoemisyjnej
PKP - Polskie Koleje Państwowe
PKS - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej
PLK - Polskie Linie Kolejowe
POLiŚ - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PPP - Partnerstwo publiczno-prywatne
PRL - Polska Rzeczpospolita Ludowa
PTZ - Publiczny transport zbiorowy
PZD – Powiatowy Zarząd Dróg
RIT - Regionalne Inwestycje Terytorialne
RPO - Regionalny Program Operacyjny
SDRR - Średni dobowy ruch roczny
SMART - specific; measurable; achievable; realistic; time bound.
SPP - Strefa płatnego parkowania
SRK - Sterowanie ruchem kolejowym
SzOOP - Szczegółowy Opis Os Priorytetowych
SZT - Spalinowy zespół trakcyjny
TEN-T - Trans-European Transport Networks
UE - Unia Europejska
UM - Urząd Miasta
WPF – wieloletni Plan Finansowy
WPW - Wykaz Przedsięwzięć Wieloletnich
WSL - Województwo Śląskie

Wstęp

Mobilność mieszkańców jest jednym z istotnych elementów ogólnej jakości życia i do jej stałej poprawy należy przywiązywać jak największą wagę. Współcześnie można wyróżnić dwa podstawowe, ale zasadniczo różniące się sposoby zaspokajania takiej potrzeby:

- poruszanie się własnym pojazdem mechanicznym;
- korzystanie z publicznego transportu zbiorowego¹ lub korzystanie z transportu rowerowego² i komunikacji pieszej.

Podstawową zaletą motoryzacji indywidualnej i jedną z przyczyn jej dynamicznego rozwoju w ostatnich latach – oprócz prestiżu wynikającego z posiadania własnego samochodu – jest fakt, że samochody osobowe (a przy dobrej pogodzie – również motocykle i motorowery) dają możliwość swobodnego wyboru chwili rozpoczęcia i zakończenia podróży. Motoryzacja indywidualna eliminuje przesiadki, a także stwarza możliwość przemieszczania osób i bagażu „od drzwi do drzwi”, czego nie gwarantuje np. publiczny transport zbiorowy. Istnieją jednak, coraz wyraźniej dostrzegane i dotkliwe społecznie, niezbywalne wady takiego rodzaju transportu.

Ponieważ – przeciwnie niż w transporcie zbiorowym – jeden silnik trakcyjny (prawie zawsze spalinowy) napędza pojazd, którym statystycznie podróżuje przeciętnie mniej niż dwie osoby, to wobec swojej masowości motoryzacja indywidualna odpowiada za większość tzw. zewnętrznych, tj. obciążających ogół społeczeństwa, kosztów transportu. Są to takie koszty jak następstwa finansowe, śmierć albo zranienie ofiar wypadków komunikacyjnych, bezproduktywne wydłużenie czasu podróży spowodowanego kongestią lub poszukiwaniem miejsca do zaparkowania pojazdu, zdrowotne (i nie tylko) skutki szkodliwego oddziaływania hałasu i spalin czy wreszcie dewastacja środowiska i krajobrazu naturalnego.

W Europie prawie 28% emisji gazów cieplarnianych pochodzi ze środków transportu, głównie pojazdów motoryzacji indywidualnej. Znaczną część podróży stanowią dojazdy do/z pracy oraz podróże służbowe. Dojeżdżanie do pracy samochodem w znacznym stopniu wpływa na powstawanie zjawiska kongestii drogowej w godzinach szczytu. Samochodem jeździ się również w innych celach – po zakupy, w miejsca uprawiania sportu lub rekreacji czy aby odwiedzić dzieci do szkoły. W konsekwencji samochody zabierają coraz więcej przestrzeni miejskiej. Samo utrzymanie samochodów jest też znacznym obciążeniem dla budżetu domowego, a koszty dojazdów do pracy mogą stanowić nawet 30% takiego budżetu.

Tradycyjnym środkiem zaradczym jest w tym przypadku publiczny transport zbiorowy, pozwalający na masowe przemieszczanie osób przy wykorzystaniu nieznaczej liczby pojazdów o dużej zdolności przewozowej. Oznacza to podróżowanie w warunkach społecznie znacznie korzystniejszych niż samochodami osobowymi, ponieważ jeden pojazd drogowy przy wykorzystaniu jednego, lub jak w pojazdach szynowych, kilku silników trakcyjnych, przewozi

¹ Zgodnie z art. 9 ust 1. pkt 9 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., jest to *powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, linach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.*

² Lub pochodnych, np. hulajnogi.

dużą liczbę pasażerów. Dzieje się to przy stosunkowo niewielkim wykorzystaniu przestrzeni i, zazwyczaj, z niewielką szkodą dla środowiska naturalnego.

Towarzyszą temu z reguły przedsięwzięcia infrastrukturalne zwiększające bezpieczeństwo i punktualność transportu zbiorowego: wydzielone na wyłączność miejsca zatrzymania (zatoki przystankowe), „bus-pasy”, priorytety przy przejeździe przez skrzyżowania czy bezkolizyjne skrzyżowania.

Dodatkowo należałoby zwrócić uwagę na bardzo zapalną kwestię bezpieczeństwa. Kierowcy autobusów, a także pracownicy drużyn pociągowych są z reguły szkoleni pod kątem bezpieczeństwa. Prowadzenie pojazdów wykonują przy tym jako stały zawód, a nie zajęcie doraźnie. Daje to znaczące efekty w zakresie bezpieczeństwa: np. liczba ofiar wypadków w drogowym transporcie zbiorowym nie przekracza ok. 1,5% liczby w transporcie indywidualnym.

Ale także transport zbiorowy ma swoje słabe strony. Pozyskanie jego zasobów (budowa lub modernizacja dróg, dworców i przystanków, zakup i modernizacja pojazdów) to jedno z najdroższych inwestycji w przestrzeni publicznej. Transport zbiorowy nie może również – zgodnie z prawem – ani wymieniać pasażerów w dowolnym miejscu, ani kursować o dowolnych porach. Chcąc korzystać z jego zalet (dodatkowo można zauważyć, że pojazdy transportu zbiorowego najnowszej generacji komfortem niewiele ustępują samochodom osobowym a dla osób niepełnosprawnych są nawet wygodniejsze), pasażerowie muszą niestety dostosować się do pór kursowania i miejsc zatrzymywania środków transportu zbiorowego.

Powyższe mankamenty stara się łagodzić najnowsze podejście do przedmiotowej problematyki, polegające głównie na:

- zarządzaniu mobilnością za pomocą tzw. środków „miękkich”, czyli rozwiązań opartych bardziej na organizacji, koordynacji, motywacji, promocji i przekazywaniu informacji aniżeli na dużych inwestycjach w infrastrukturę; ich celem jest najczęściej poprawa skuteczności już posiadanych środków „twardych”;
- rozbudowie sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych, także dla osób poruszających się na hulajnogach, rolkach, w systemie „Nordic Walking” itp.: maksymalnie odseparowanych od ruchu pojazdów mechanicznych, odpowiednio oznakowanych, dostępnych przy umiarkowanych opadach oraz dodatnich temperaturach i dla osób o przeciętnej sprawności fizycznej. Transport niezmechanizowany i komunikacja piesza mają doskonały wpływ na zdrowie człowieka: trwający 30 minut codzienny spacer lub jazda na rowerze zmniejszają ryzyko powstania chorób układu sercowo-naczyniowego, cukrzycy i osteoporozy, depresji a nawet niektórych nowotworów;
- promowaniu tzw. systemu *carsharing/carpooling* - wspólnego użytkowania samochodów osobowych.

Tabela 1 „Miękkie” i „twarde” środki zarządzania mobilnością

Środki „miękkie”	Środki „twarde”
Organizacja, marketing, edukacja	Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej dla pojazdów mechanicznych
Czytelna i trwała informacja	Budowa trwałych dróg rowerowych i ciągów pieszych
Plan mobilności	Zakup pojazdów nowej generacji dla transportu zbiorowego, modernizacja istniejących
Małe wymogi inwestycyjne	Nowe systemy kierowania ruchem
Szybka realizacja, łatwa modyfikowalność	Czasochłonne i kosztowne przedsięwzięcia modernizacyjne, trudna modyfikowalność

Źródło: Opracowanie własne

Głównym celem zdefiniowanych powyżej przedsięwzięć jest zmiana nawyków w zakresie przemieszczania się, w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu w wyniku czego nastąpiłoby ograniczenie indywidualnej motoryzacji, szczególnie – zjawiska przemieszczania się samochodem w pojedynkę. W Europie zachodniej w ciągu ostatnich 10 lat udało się, przy minimalnych kosztach, zastąpić 7-10% wszystkich przejazdów środkami motoryzacji indywidualnej, przejazdami innymi środkami transportu.

1. Istota Planu Mobilności

1.1 Cele SMART Planu Mobilności

Cele stanowią najbardziej konkretną formę zaangażowania w Planie zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazują żądany stopień zmian w przewidzianym czasie. Jasno określone cele są potrzebne do oceny efektywności podejmowanych działań.

Zgodnie z wytycznymi, cele Planu zrównoważonej mobilności powinny być zgodne z koncepcją SMART, dzięki czemu możliwy będzie ich monitoring i ewaluacja, poprzez kontrolę wybranych wskaźników. Skrót SMART oznacza:

- skonkretyzowane (*specific*) – cele należy określać możliwie jednoznacznie;
- mierzalne (*measurable*) – cele muszą posiadać wskaźniki, służące ocenie stanu bieżącego;
- osiągalne (*achievable*) – cele muszą być realistyczne i możliwe w realizacji;
- realne (*realistic*) – posiadane zasoby muszą być wystarczające dla realizacji celu;
- terminowe (*time bound*) – cele powinny posiadać jasno zdefiniowany termin wykonania.

1.2 Cechy Planu Mobilności

Na podstawie *Koncepcji dotyczącej planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju*, opublikowanej przez Komisję Europejską w 2013 roku, można wyróżnić następujące cechy Planu Mobilności:

- dostępność i spełnianie podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników danego obszaru w zakresie mobilności;
- równoważenie i zaspokajanie różnego rodzaju potrzeb związanych z mobilnością i usługami transportowymi dla mieszkańców, przedsiębiorstw oraz sektora przemysłowego;
- wyznaczanie kierunków zrównoważonego rozwoju i lepszej integracji różnych podsystemów transportu funkcjonujących na danym obszarze;
- spełnianie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju (rentowność, sprawiedliwość społeczna, ochrona zdrowia i jakość środowiska);
- optymalizacja wydajności i opłacalności transportu; wskazanie kierunków lepszego zagospodarowania przestrzeni miejskiej oraz lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i usług;
- działania na rzecz zwiększenia atrakcyjności środowiska miejskiego i pozamiejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu;

- dążenie do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i hałasu, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- dążenie do poprawy funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

Zgodnie z ideą tworzenia planów mobilności – powinny one służyć zbilansowanemu i zintegrowanemu rozwojowi wszystkich dostępnych środków transportu, w tym ruchu pieszego oraz transportu rowerowego, często pomijanych w dotychczasowych dokumentach strategicznych. Priorytetem planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest niskoemisyjność i małe zapotrzebowanie na przestrzeń. Z tego powodu, plany mobilności dążą do utrzymania lub wręcz redukcji udziału podróży indywidualnym transportem samochodowym i przejęcia tych podróży przez inne, bardziej przyjazne formy podróżowania – w tym transport pieszey i rowerowy, szczególnie nieinwazyjne z punktu widzenia ochrony środowiska, charakteryzujące się małym zapotrzebowaniem na przestrzeń.

Wśród korzyści z tworzenia planów mobilności należy wymienić m.in. możliwość stworzenia wizji, która dzięki poprawie warunków korzystania z różnych podsystemów transportu publicznego przyczyni się do ograniczenia kosztów mobilności ponoszonych przez mieszkańców oraz władze. Docelowo, plan mobilności może przyczynić się do powstania nowej, zrównoważonej kultury mobilności, co przełoży się na poprawę jakości życia.

1.3 Powiązanie Planu Mobilności z wybranymi dokumentami strategicznymi

1.3.1 Dokumenty Unii Europejskiej

1.3.1.1 Wytyczne Komisji Europejskiej dla planów mobilności

Najbardziej miarodajnym dokumentem dla planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest obecnie „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”.³ Koncepcja jest załącznikiem do nw. „Komunikatu...” który nosi tytuł: *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach* i jest najkrótszym podsumowaniem istoty omawianych przedsięwzięć. Współczesne plany mobilności akcentują racjonalizację wykorzystania kosztownych zasobów transportu zbiorowego i traktowane dotychczas pobieżnie aspekty atrakcyjności alternatywnych rodzajów mobilności (niezmotoryzowanych pojazdów jednośladowych i komunikacji pieszej) – ich zasobooszczędność, minimalne albo pomijalne obciążenie dla środowiska oraz korzystny wpływ na zdrowie człowieka. Poniżej wskazane zostały praktyczne wytyczne Komisji Europejskiej odnośnie sporządzania takich planów, które, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, powinny zawierać:

- w zakresie transportu publicznego: strategię podwyższenia jakości, zwiększenia bezpieczeństwa i dostępności, uściślenie integracji infrastruktury, pojazdów i usług;

³ Załącznik 1 do „KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO – SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW”, COM (2013) 913 final, Bruksela, 17.12.2013, uzupełniony dokumentem pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej”, Bruksela, marzec 2014 r.

- w zakresie transportu niezmotoryzowanego i ruchu pieszego: przedsięwzięcia zapewniające zwiększenie atrakcyjności, bezpieczeństwa i zminimalizowanie uciążliwości poruszania się pieszo oraz rowerami i innymi pojazdami niezmotoryzowanymi: ocena i rozbudowa istniejącej infrastruktury z uwzględnieniem przemieszczania się środkami innymi niż pojazdy mechaniczne i ich oddzieleniem od ruchu pojazdów silnikowych; budowa nowej infrastruktury z równorzędnym uwzględnianiem zarówno potrzeb ruchu zmotoryzowanego i niezmotoryzowanego; uzupełnienie tradycyjnej infrastruktury o środki techniczne i „miękkie”;
- ściślejszą integrację w celu zwiększenia sprawności i multimodalności (ułatwienia w korzystaniu) różnych rodzajów transportu i ruchu pieszego;
- opis działań mających na celu ciągłe zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym analizę głównych problemów w tym zakresie i wskazanie stref ryzyka;
- opis przedsięwzięć mających na celu znaczne spowolnienie i zwiększenie płynności ruchu pojazdów silnikowych, w tym zoptymalizowanie wykorzystania istniejącej infrastruktury, poprawę sytuacji w obrębie stwierdzonych „białych plam” oraz zbadanie możliwości przekształcenia dróg dla transportu zmechanizowanego na drogi dla transportu niezmechanizowanego, ruchu pieszego jw. lub przeznaczenia tej przestrzeni do innych funkcji publicznych, niezwiązanych z mobilnością;
- opis środków mających na celu poprawę wydajności miejscowych systemów dostarczania towarów przy jednoczesnym ograniczeniu ich negatywnych efektów zewnętrznych takich jak emisja gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu.

1.3.1.2 Biała Księga transportowa⁴

W Białej Księdze założono osiągnięcie m.in. następujących celów:

- zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60 % w porównaniu z rokiem 1990;
- utworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej, ogólnounijnej i multimodalnej, transportowej „sieci bazowej” TEN-T;
- optymalizację skuteczności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez większe wykorzystanie energooszczędnych rodzajów transportu;
- przeniesienie, do 2030 r., 30% drogowego transportu towarów przewożonych na odległości powyżej 300 km na inne rodzaje transportu (do 2050 r. udział ten powinien zostać zwiększony do ponad 50%).

⁴ Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. COM (2011) 144 z dnia 28 marca 2011 r.

1.3.1.3 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013⁵

Jest to rozporządzenie opisujące ogólne uwarunkowania dystrybucji środków w okresie 2014 – 2020 i definiujące, w art. 9, jedenaście tzw. celów tematycznych (CT) które składają się dalej z Priorytetów Inwestycyjnych (PI) do których odwołują się bezpośrednio zapisy w poszczególnych Programach Operacyjnych – to do poszczególnych PI w ramach CT odwoływać się będą procesy wyboru projektów i pozyskania dofinansowania w krajach członkowskich UE.

Kwestie dotyczące transportu, a zwłaszcza zrównoważonej mobilności zostały wymienione w następujących celach tematycznych:

- w ramach CT 4 pt. *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*: PI nr 4.5 (promowanie strategii niskoemisyjnych w szczególności dla obszarów miejskich; wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu);
- w ramach CT 7 pt. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*: PI nr 7.3 (rozwój „cichych” i niskoemisyjnych systemów transportu).

1.3.1.4 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007⁶

To zasadniczy dokument, regulujący funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze UE, w większości transportowych usług publicznych zamawianych przez jednostki samorządu terytorialnego. Usługi takie dotowane są ze środków publicznych. Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego ale mając także na względzie szczególne znaczenie społeczne publicznego transportu zbiorowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe tego sektora nie jest traktowane jako pomoc publiczna, lecz jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług.

Zasady te zostały nazwane *konkurencją regulowaną* i na poziomie unijnym zostały sformułowane w przedmiotowym Rozporządzeniu. W szczególności zakłada się rozdzielenie funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych oraz stwierdza się, iż właściwe organy publiczne są uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze.

⁵ Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r., str. 374-469.

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.

1.3.2 Dokumenty Krajowe

1.3.2.1 *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*⁷

KPZK do 2030 r. definiuje politykę przestrzenną Polski i formułuje konkretne wnioski, mające na celu przywrócenie w naszym kraju ładu w zakresie: gospodarczym, demograficznym, klimatycznym czy infrastrukturalnym. Zostało to omówione w sześciu celach, a w szczególności (cel nr 3) w zakresie zrównoważonej mobilności zasygnalizowano konieczność:

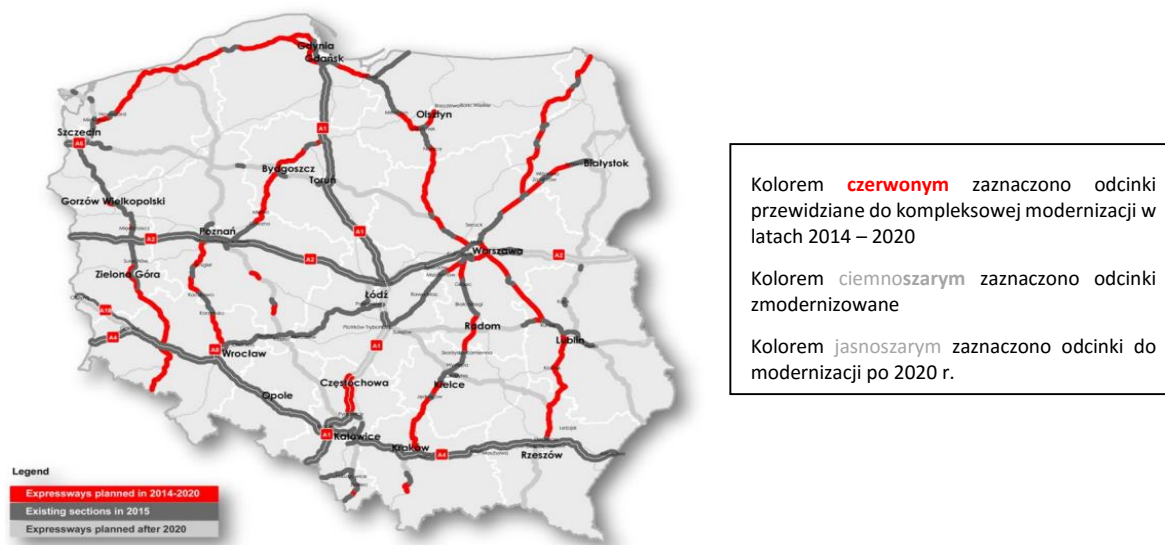
- Poprawy dostępności miast i regionów jako miejsc koncentracji usług publicznych oraz integracja rynków pracy większych ośrodków i otaczających je regionów w celu łagodzenia takich problemów społecznych jak bierność czy bezrobocie;
- Zmniejszenia zewnętrznych kosztów transportu (m.in. poprzez zachęcenie podróżnych do korzystania z komfortowych i bezpiecznych autobusów nowej generacji) oraz integrację PTZ, także organizacyjną, rozwój terminali przesiadkowych i systemów „Parkuj i Jedź” (ang. Park&Ride), a także działania w celu ograniczania drogowego transportu towarów – szczególnie w miastach o starej zabudowie, nieposiadających pełnowymiarowych obwodnic drogowych;
- Sukcesywnej modernizacji dróg krajowych oraz uzupełnienia pełnymi obwodnicami miejscowości, w których koncentruje się ruch drogowy z założeniem przekazania części z nich pod zarząd wojewódzki.

Celem tych przedsięwzięć powinno być m.in. uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, poprawa przepustowości głównych arterii i dostosowanie dróg krajowych do nacisku 115 kN/oś, odciążenie miast z ruchu tranzytowego oraz poprawa bezpieczeństwa jazdy. Ostatniej kwestii zostanie poświęcona szczególna uwaga⁸. Na rysunku poniżej pokazany jest wstępny plan najważniejszych w kraju inwestycji drogowych, zrealizowanych i planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 oraz współfinansowanych przez UE.

⁷ Przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 239 z dnia 13 grudnia 2011 roku.

⁸ W Polsce, z 8% procentami mieszkańców wśród krajów UE, ginie rocznie 14% zabitych w wypadkach drogowych na obszarze unijnym (!).

Rysunek 1 Kluczowe projekty w zakresie dróg kołowych w latach 2014-2020, współfinansowane przez UE



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Dokumentu Implementacyjnego” z października 2014 r. do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

1.3.2.2 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym⁹

Ustawa ta¹⁰ porządkuje kwestie związane z planowaniem, organizowaniem i finansowaniem ze środków publicznych funkcjonowania transportu publicznego. Zgodnie z jej zapisami „za organizację PTZ odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający jego funkcjonowanie” (art. 4 ust. 1 pkt 4).

Odpowiednie kompetencje organizatorów uzupełniają się zgodnie z hierarchią:

- Marszałek województwa – organizuje przewóz wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa;
- Zarząd związku powiatowo-gminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- Zarząd związku powiatów – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.

¹⁰ Art. 4.1. pkt. 11.

- Starostowie powiatów – linie przebiegające przynajmniej przez dwie gminy w jednym powiecie;
- Zarząd związku międzygminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- Wójtowie, Burmistrzowie i Prezydenci na terenie gminy lub miasta (też miasta na prawach powiatu)¹¹.

W szczególności, ustawa określa konieczność tworzenia kluczowych dla PTZ dokumentów – tzw. *Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, powiązanych z dokumentami strategicznymi określającymi politykę UE, państwa, regionu i poszczególnych gmin w zakresie: transportu (w tym tempa motoryzacji), planowania przestrzennego (w tym czynników determinujących rozwój gospodarczy), ochrony środowiska, rozwoju lokalnego (w tym demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia, itp.) oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. Celem planów transportowych powinno być wskazanie mechanizmów, które powinny być stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu.

Zgodnie z ustawą o PTZ obowiązek sporządzania planów transportowych ciąży na gminach mających więcej niż 50 tys. mieszkańców albo, gdy występuje porozumienie przekazujące do jednej z gmin zadanie organizacji PTZ a zainteresowane gminy mają razem więcej niż 80 tys. mieszkańców (odpowiednio dla powiatów, jest to 80 i 120 tys. mieszkańców). W związku z powyższym obowiązek opracowania takiego dokumentu nie jest obligatoryjny dla gminy Wodzisław Śląski, natomiast w przypadku powiatu wodzisławskiego jest on już obowiązkowy. Jednakże jednostki samorządowe, które nie spełniają obowiązku posiadania planu transportowego, mogą także podjąć decyzję o jego sporządzeniu.

1.3.3 Dokumenty Regionalne

1.3.3.1 Strategia Rozwoju Miasta Wodzisław Śląski na lata 2014-2020¹²

Jest to miejski dokument strategiczny, wskazujący kierunki zarządzania rozwojem miasta pod kątem społeczno-gospodarczym w perspektywie kilkunastu najbliższych lat. W zakresie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością zostało wskazane, iż brak wydzielonych pasów rowerowych na drogach lokalnych może być jednym z czynników utrudniających pożądany rozwój miasta.

¹¹ Ustawa PTZ przewiduje odstępstwa od tych reguł. Sąsiadujące ze sobą gminy, powiaty bądź województwa mogą zawrzeć porozumienie, na mocy którego jedna JST przekazuje drugiej JST (tego samego szczebla) zadania w zakresie organizacji PTZ. Wówczas, jeśli porozumienie takie dotyczy np. dwóch gmin (a więc przewóz de facto ma charakter powiatowy, gdyż wykracza poza obszar dwóch gmin), to z prawnego punktu widzenia nadal jest to przewóz gminny. Samorząd wojewódzki jest również organizatorem przewozów międzywojewódzkich jeśli na jego terenie przebiega najdłuższy odcinek międzywojewódzkiej linii/sieci komunikacyjnej, jak również jest organizatorem przewozów o charakterze transgranicznym.

¹² Przyjęty uchwałą nr L/459/2014 przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim w dniu 26 września 2014 r.

Wyzwaniem w zakresie rozwoju komunikacji na terenie miasta jest: „Wykorzystanie położenia komunikacyjnego i geograficznego miasta oraz komunikacyjna integracja w skali regionalnej i ponadregionalnej”.

Na podstawie analizy stanu obecnego miasta i wyzwań w zakresie rozwoju zostały przyjęte następujące cele strategiczne:

- Cel 1 - „Wzmacnianie konkurencyjności miasta”
- Cel 2 - „Kreowanie nowych funkcji gospodarczych i społecznych”
- Cel 3 - „Tworzenie korzystnych warunków pracy i zamieszkania”
- Cel 4 - „Podnoszenie jakości zarządzania miastem”

Zapisy dotyczące kwestii związanych z transportem zostały zawarte w celach 1 i 3. Realizacja celów strategicznych będzie możliwa dzięki podjęciu szeregu działań opisanych w następujących celach szczegółowych:

- Cel szczegółowy 1.1 - „Wzmacnianie atrakcyjności miasta w oparciu o rozwój lokalnej przedsiębiorczości, przyciąganie inwestorów, współpracę przedsiębiorców i samorządu lokalnego oraz wykorzystywanie lokalnych potencjałów rozwojowych”: podnoszenie dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych;
- Cel szczegółowy 1.3 - „Wzmacnianie atrakcyjności miasta dla potencjalnych mieszkańców i osób odwiedzających”: zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta;
- Cel szczegółowy 1.4 - „Wodzisław Śląski miastem inicjującym ponadlokalne procesy rozwojowe oraz liderem projektów podejmowanych w jego obszarze funkcjonalnym”: rozwijanie zrównoważonego transportu intermodalnego z uwzględnieniem transportu drogowego, rowerowego, pasażerów dla pieszych oraz komunikacji publicznej;
- Cel szczegółowy 3.1 - „Pozytywnie postrzegane przez mieszkańców warunki życia w mieście kształtowane na poziomie zapobiegającym negatywnym zjawiskom migracji”: rozwój infrastruktury transportu zrównoważonego, w tym bezpiecznych ścieżek rowerowych i pieszych w ramach miasta oraz w połączeniu z obszarem funkcjonalnym.

1.3.3.2 Program Rewitalizacji Wodzisławia Śląskiego na lata 2015 – 2020¹³

Jest to długofalowy, zintegrowany program operacyjny o charakterze interdyscyplinarnym, bazujący na współpracy różnych podmiotów podczas przygotowywania, opracowywania i realizacji przyjętych założeń.

W odniesieniu do kwestii związanych z transportem w dokumencie zostało wskazane, iż obecnie istniejąca infrastruktura drogowa na terenie miasta jest w dobrym stanie. Jednakże narastające natężenie ruchu oraz ograniczona przepustowość sieci drogowej miasta, przyczynia się do stopniowego pogarszania się stanu technicznego tych dróg. W związku z tym

¹³ Przyjęty Uchwała Nr XXII/221/16 Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego z dnia 27.09.2016r. w sprawie przyjęcia „Programu Rewitalizacji Wodzisławia Śląskiego na lata 2015-2020”.

rekomendowane jest przeprowadzanie niezbędnych remontów oraz uzupełnienie poszczególnych odcinków dróg o ciągi piesze, tam gdzie jest to zasadne. Działanie to pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych. Poprawy w zakresie podniesienia stanu technicznego dróg wymaga również wymiana przestarzałego oświetlenia ulicznego, a tam gdzie nie ma go wcale – budowa nowych latarni. Innym problemem poruszonym w dokumencie jest kwestia parkowania. Ze względu na sporą liczbę znajdujących się instytucji publicznych i usług, na obszarze stanowiącym centrum miasta (tj. Stare i Nowe Miasto) brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.

Natomiast w zakresie transportu kolejowego autorzy dokumentu wskazali na kwestię związaną ze złym stanem technicznym dworca oraz koniecznością zagospodarowania przyległego obszaru.

Celem strategicznym dokumentu jest: „Poprawa spójności przestrzennej i ożywienie społeczno-gospodarcze miasta poprzez neutralizację kluczowych problemów zidentyfikowanych w obrębie obszaru rewitalizacji”. Na powyższy cel składają się trzy priorytety operacyjne. Kwestie związane z zrównoważoną mobilnością zostały uwzględnione w priorytecie pierwszym (PO-I) odnoszącym się do sfery przestrzennej: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej oraz poprawa warunków życia mieszkańców poprzez ożywienie obszaru rewitalizowanego w aspekcie infrastrukturalno-architektonicznym”. W ramach tego priorytetu zostały wyszczególnione kierunki działań, mające zapewnić osiągnięcie celu strategicznego dokumentu. Wśród nich możemy wyróżnić następujące działania związane z transportem:

- przebudowa i rozbudowa układu komunikacyjnego;
- rozbudowa i optymalizacja układu komunikacyjnego oraz infrastruktury technicznej miasta.

Do powyższych działań została przypisana budowa centrum przesiadkowego jako inwestycja mająca na celu poprawę stanu obecnego.

1.3.3.3 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Wodzisław Śląski¹⁴

Studium jako podstawowy dokument określa politykę przestrzenną danej gminy. Planowane zamiany w strukturze przestrzennej miasta mają za zadanie osiągnięcie zakładanych celów w zakresie rozwoju miasta, które zostały przedstawione w niniejszym dokumencie. Zasadniczym celem tego studium jest „Utworzenie nowych podstaw systemu gospodarczego miasta z wykorzystaniem jego szans rozwoju dla mieszkańców i inwestorów”. Wśród pięciu celów strategicznych pozwalających na osiągnięcie ww. celu, zawarty został także cel strategiczny (C5) poświęcony kwestii transportu: **„Rozwój i modernizacja układu komunikacji kołowej i systemów infrastruktury technicznej”**.

Zagadnienia dotyczące zrównoważonej mobilności zostały również przedstawione w rozdziale pt. „Kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej”. Pogrupowane

¹⁴ Przyjęte uchwałą nr XXIV/232/12 przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim w dniu 26 września 2012 r.

zostały one według następującej klasyfikacji: komunikacja rowerowa, komunikacja piesza, komunikacja kołowa, komunikacja kolejowa.

W zakresie komunikacji rowerowej, położony został nacisk na rozbudowę istniejącego układu sieci dróg rowerowych. Wśród proponowanych zamierzeń inwestycyjnych znalazło się utworzenie systemu komunikacji rowerowej w mieście, polegającego na powiązaniach komunikacyjnych różnych celów dojazdu oraz sieci tras rekreacyjnych. Ponadto w ramach rozbudowy transgranicznych połączeń rowerowych między sąsiednimi jednostkami administracyjnymi¹⁵ rekomenduje się realizację dwóch projektów: „Ścieżka szlakiem zabytków” oraz „Ścieżka rekreacyjna”. Z kolei układ komunikacji pieszej ma być kształtowany poprzez rozwój obszarów i stref ruchu pieszego, a także realizację ciągów pieszych łączących istotne punkty znajdujące się na terenie miasta.

Natomiast obszar działania w zakresie komunikacji drogowej został zorientowany na modernizację i rozbudowę istniejącego układu drogowego oraz pozostawienie w obecnej lokalizacji dworca autobusowego. W części tej uwzględnione zostały również kwestie związane z uciążliwościami wynikającymi z bliskiego sąsiedztwa dróg kołowych w pobliżu zabudowy. Problem ten dotyczy zwłaszcza dróg o wysokim natężeniu ruchu (tj. DK 78). W części poświęconej komunikacji kolejowej zostały wskazane te same kierunki działań co w przypadku realizacji ww. celu strategicznego tj. zachowanie możliwości funkcjonowania i modernizacja obecnego układu kolejowego oraz przywrócenie funkcjonowania nieczynnych linii górniczych, wykorzystanych do obsługi miasta transportem zbiorowym. Ponadto jak w przypadku komunikacji drogowej, poruszona została również kwestia uciążliwości infrastruktury kolejowej (zwłaszcza hałasu) na otaczające ją tereny.

1.3.3.4 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego¹⁶

Głównymi przesłankami do opracowania niniejszego dokumentu jest przede wszystkim poprawa jakości systemu transportowego oraz dalszy jego rozwój z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, a także wyznaczenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa do roku 2020.

W ramach ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko promowane są wszelkie działania (inwestycyjne, modernizacyjne, edukacyjne oraz organizacyjne), mające na celu podniesienie konkurencyjności innych środków transportu względem samochodów osobowych. Działania te mają zachęcić mieszkańców do zmiany obecnych zachowań komunikacyjnych (zwłaszcza rezygnacja korzystania z samochodu osobowego na rzecz środków transportu zbiorowego) oraz kształtować nowe zachowania komunikacyjne (tworzenie alternatywnych sposobów odbycia podróży (np. wykorzystanie samochodu jako jednego z środków podróży). W związku z powyższym rekomenduje się wszelkie projekty związane z m.in.:

¹⁵ W tym z gminą Petrovice w Republice Czeskiej.

¹⁶ Przyjęty uchwałą nr V/11/9/2015 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 31 sierpnia 2015 r.

- Systemami nawigacji satelitarnej wykorzystywanych do informacji pasażerskiej w transporcie zbiorowym;
- Systemami zarządzania flotą pojazdów;
- Rozbudową systemów typu P&R i B&R;
- Rozwojem infrastruktury rowerowej oraz promocją tego środka transportu;
- Zakupem niskoemisyjnych pojazdów publicznego transportu zbiorowego;
- Modernizacją taboru mającą na celu obniżenie emisyjności.

1.3.3.5 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wodzisławskiego¹⁷

Celem planu jest zapewnienie zrównoważonego, uwzględniającego oczekiwania mieszkańców procesu rozwoju i organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jakość systemu transportowego jest istotną kwestią, ponieważ decyduje ona o jakości życia mieszkańców oraz stwarza warunki do rozwoju gospodarczego powiatu wodzisławskiego.

Na podstawie przeprowadzonej analizy stanu obecnego systemu transportowego na obszarze powiatu, w planie zostały określone następujące cele szczegółowe odnoszące się do kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako narzędzia poprawy warunków życia i likwidowania barier rozwojowych;
- Integracja systemu transportowego;
- Zmniejszenie liczby wypadków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów w celu poprawy bezpieczeństwa;
- Ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

W zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, wskazane zostały również działania dotyczące zrównoważonej mobilności:

- Poprawa jakości informacji pasażerskiej;
- Poprawa bezpieczeństwa na przystankach;
- Wspieranie projektów dotyczących rozwiązań w zakresie wdrażania priorytetów dla pojazdów komunikacji publicznej;
- Zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
- Budowa i przebudowa wiat oraz zatok przystankowych;
- Wyrównywanie dysproporcji w zakresie obsługi komunikacją publiczną poszczególnych części powiatu;

¹⁷ Przyjęty uchwałą nr XLI/414/2014 przez Radę Powiatu Wodzisławskiego w dniu 27 marca 2014 r.

- Poprawa standardu świadczonych usług przewozowych;
- Ułatwienie dostępu do transportu zbiorowego osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.3.3.6 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”¹⁸

Dokument ten stanowi informację o prowadzonej polityce rozwoju zarówno dla mieszkańców regionu jak i dla innych partnerów: województw, administracji rządowej czy inwestorów chcących podjąć działania w regionie. W strategii została przyjęta następująca wizja województwa: „Województwo śląskie będzie regionem zrównoważonego i trwałego rozwoju, stwarzającym mieszkańcom korzystne warunki życia w oparciu o dostęp do usług publicznych o wysokim standardzie, o nowoczesnej i zaawansowanej technologicznie gospodarce oraz istotnym partnerem w procesie rozwoju Europy, wykorzystującym zróżnicowane potencjały terytorialne i synergii pomiędzy partnerami procesu rozwoju”.

Osiągnięcie powyższej wizji będzie możliwe dzięki realizacji następujących priorytetów:

- Nowoczesna gospodarka;
- Szanse rozwojowe mieszkańców;
- Przestrzeń;
- Relacje z otoczeniem.

Kwestie związane z transportem zostały szerzej omówione w priorytecie pt. „Relacje z otoczeniem”. Jednym z jego celów operacyjnych jest „Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych”, w ramach którego zdefiniowano szereg następujących działań:

- Rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu (w tym rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej);
- Włączenie w europejskie systemy transportowe¹⁹;
- Rozwój transportu multimodalnego (w tym centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym).

Powyższe działania mają za zadanie poprawić dostępność komunikacyjną w wymiarze krajowym i międzynarodowym, poprawić atrakcyjność inwestycyjną województwa oraz zwiększyć mobilność mieszkańców.

W strategii wskazano, że jednym z wyzwań subregionu zachodniego województwa, w skład którego wchodzi miasto Wodzisław Śląski są następujące kwestie:

- Rozwój zintegrowanego transportu i powiązań wewnętrznych w subregionie, w tym odbudowa powiązań transportu zbiorowego;

¹⁸ Przyjęta uchwałą nr IV/38/2/2013 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 1 lipca 2013 r.

¹⁹ Tzw. sieć TEN-T.

- Podniesienie jakości wewnętrznych połączeń drogowych i kolejowych na osi wschód-zachód.

Natomiast w zakresie potencjału wskazano, iż obszar tego subregionu posiada strukturę przestrzenną z układem skupionych miast i rozwiniętym układem dróg rowerowych oraz względnie dobry wewnętrzny układ komunikacyjny włączony w sieć powiązań krajowych i międzynarodowych.

1.3.3.7 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+²⁰

Uchwałą nr IV/43/3/2013 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 28 października 2013 r. została wszczęta procedura opracowania projektu nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa wraz z przeprowadzeniem etapu konsultacji społecznych i prognozy oddziaływania na środowisko. Dokument ten zastąpi obecnie istniejący plan, sporządzony jeszcze w poprzedniej dekadzie obecnego wieku. Zadaniem Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa jest sformułowanie polityki przestrzennej danej jednostki terytorialnej, określającej podstawowe elementy przestrzenne planu, ich zróżnicowanie oraz wzajemne relacje.

Wizja rozwoju przestrzennego województwa została określona na podstawie zapisów w innych dokumentach strategicznych.²¹ Jej treść brzmi następująco: „Województwo Śląskie będzie regionem o nowoczesnej gospodarce, wykorzystującym kreatywność jego mieszkańców i wzmacniającym istniejące potencjały gospodarcze i środowiskowe, zapewniającym równość życiowych i rozwojowych szans przy poszanowaniu zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju”.

Urzeczywistnienie powyższej wizji wiąże się z określeniem i realizacją następujących celów polityki przestrzennej województwa:

- Nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji;
- Szanse rozwojowe mieszkańców – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych;
- Przestrzeń – zrównoważone wykorzystywanie zasobów środowiska naturalnego i kulturowego;
- Relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązania regionu.

Kwestie związane z kierunkiem rozwoju i poszczególnymi działaniami w zakresie transportu zostały określone w celu pt. „Relacje z otoczeniem”. Jednym z kierunków polityki przestrzennej w zakresie realizacji ww. celu jest „Rozwój ponadregionalnej i międzynarodowej infrastruktury transportowej”. Na powyższy kierunek składa się szereg działań umożliwiających realizację przyjętych założeń w zakresie polityki przestrzennej województwa. W zakresie działań dotyczących kwestii zrównoważonej mobilności wskazano:

²⁰ Przyjęty uchwałą nr II/21/2/2004 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 21 czerwca 2004 r., z późn. zm. (uchwała nr III/56/1/2010 Sejmiku Województwa Śląskiego dnia 22 września 2010 r.).

²¹ Tj. Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020+” oraz Strategia Rozwoju dla Polski Południowej.

- Budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych wyprowadzających ruch tranzytowy z obszarów o gęstej zabudowie;
- Budowę i modernizację linii kolejowych istotnych z punktu widzenia przewozów pasażerskich i towarowych²²;
- Uwzględnienie budowy parkingów strategicznych w projektach budowy i przebudowy dróg.

1.3.3.8 Strategia Subregionu Zachodniego na lata 2014 – 2020²³

Strategia jest dokumentem, który powinien wspierać rozwój jednostek terytorialnych tworzących dany region, zwłaszcza tworzyć nowe możliwości działania dzięki współpracy oraz wspólnemu wykorzystywaniu posiadanych zasobów. Zgodnie z wizją mającą na celu rozwój subregionu, zostały wyszczególnione cztery priorytety strategiczne, uwzględniające lokalne strategie rozwoju poszczególnych jednostek terytorialnych, pozycję subregionu w województwie oraz zidentyfikowane uwarunkowania. Działania w zakresie transportu zostały uwzględnione w priorytecie trzecim – Priorytet 3 „Przestrzeń i środowisko” – wewnętrzne i zewnętrzne powiązania komunikacyjne.

W kwestii transportu w subregionie wskazano, iż na obszarze tym występują problemy komunikacyjne wynikające z niewystarczającej infrastruktury lub jej braku, a także z braku atrakcyjnej oferty przewozowej będącej alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego. Kolejnym problemem jest duża liczba przewoźników świadcząca swe usługi transportowe – powoduje to mnogość rozkładów jazdy oraz brak synchronizacji pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, co wprowadza chaos oraz zniechęca do podróżowania transportem zbiorowym w subregionie. W związku z powyższym obszar subregionu, której częścią jest Wodzisław Śląski, został zakwalifikowany jako peryferyjny komunikacyjnie.

Kolejnym zidentyfikowanym problemem uwzględnionym w priorytecie jest duże natężenie pojazdów na drogach prowadzących przez ścisłe centra miast, których przepustowość nieprzystosowana jest do obecnego ruchu pojazdów. Dotyczy to zwłaszcza DK 78 prowadzącej przez miasta takie jak: Wodzisław Śląski czy Rybnik. Drogi te stanowią często także bezpłatną alternatywę dla równoległej autostrady A1, na której w przyszłości będzie wprowadzony pobór opłat. W związku z tym postulowana jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej.

Na podstawie sformułowanych priorytetów oraz zidentyfikowanych uwarunkowań zostały wyznaczone następujące cele strategiczne i doprecyzowujące je cele szczegółowe. W przypadku kwestii związanych z transportem celem strategicznym (C3) jest: „Spójna, atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń warunkująca rozwój aktywności mieszkańców i stanowiąca wyróżnik subregionu w otoczeniu”. Cel ten składa się z sześciu podrzędnych celów szczegółowych, w ramach których możemy wyróżnić następujące cele szczegółowe związane z transportem, w tym ze zrównoważoną mobilnością:

²² Tzw. linie AGC – główne europejskie linie kolejowe, umożliwiające poruszanie się pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h oraz AGTC – ważniejsze linie transportu kombinowanego, umożliwiające poruszanie się pociągów towarowych z prędkością 120 km/h.

²³ Przyjęta uchwałą nr 13/2015 przez Zgromadzenie Ogólne Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku w dniu 4 marca 2015 r.

- Cel 3.3 – „Wewnętrzna spójność komunikacyjna gmin subregionu oraz całego subregionu opierająca się na zintegrowanej i nowoczesnej infrastrukturze komunikacyjnej oraz rozwiniętych formach zrównoważonego transportu, w tym na transporcie publicznym”. W skład tego celu wchodzi następujące kierunki działań: usuwanie barier i „wąskich gardeł” w połączeniach międzygminnych w subregionie, z uwzględnieniem połączeń łączących mniejsze, peryferyjne miejscowości z centrami subregionu; rozwój transportu zbiorowego umożliwiającego swobodny dostęp do rynku pracy i usług; rozwój inteligentnych systemów transportu na obszarze subregionu; rozwój dróg rowerowych i innych form alternatywnego transportu.
- Cel 3.5 – „Dobre skomunikowanie subregionu z sąsiednimi aglomeracjami (subregionami) w regionie i Republice Czeskiej”. W skład powyższego celu wchodzi następujące kierunki działań: włączenie istniejących i powstających dróg o znaczeniu ponadregionalnym w system transportowy subregionu; rozwój transportu zbiorowego łączącego główne ośrodki subregionu z sąsiednimi aglomeracjami.

1.3.3.9 Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Wodzisławia Śląskiego do roku 2020²⁴

Istotą tego dokumentu jest osiągnięcie korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Jest to możliwe dzięki wszelkim działaniom zmniejszającym emisję gazów cieplarnianych: m.in. poprzez wdrażanie innowacyjnych technologii, zmniejszenie energochłonności czy tworzenie nowych miejsc pracy. W konsekwencji działania te sprzyjają wzrostowi konkurencyjności gospodarki.

W planie wskazano, iż przeprowadzone do tej pory działania inwestycyjne w sektorze transportowym pozwoliły upłynnić ruch tranzytowy oraz lepiej skomunikować północne i dzielnice miasta z centrum, co w rezultacie wpłynęło na obniżenie emisji CO₂.

Na podstawie analizy stanu obecnego, zapisów prawa europejskiego w zakresie efektywności energetycznej oraz zapotrzebowania na energię przez miasto, został określony długoterminowy cel strategiczny do roku 2020: „Poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii poprzez wsparcie gospodarki niskoemisyjnej na terenie gminy miejskiej Wodzisław Śląski”.

Realizacja powyższego celu będzie możliwa dzięki wyznaczeniu celów szczegółowych. W zakresie transportu jest to cel szczegółowy III – „Redukcja zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu samochodowego”. W ramach tego celu przewidziano działania inwestycyjne związane z transportem niskoemisyjnym i infrastrukturą mu towarzyszącą:

- budowa centrum przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim;
- budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku Rydułtowy – Mszana.

²⁴ Przyjęty uchwałą nr IV/39/15 przez Radę Miejską w Wodzisławiu Śląskim w dniu 25 lutego 2015 r.

1.3.3.10 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego²⁵

Dokument ten ma przede wszystkim za zadanie umożliwić stworzenie efektywnego systemu transportu, umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług na obszarze całego województwa. Zapisy zawarte w strategii stanowią podstawę w procesie podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu. W dokumencie została określona następująca wizja: „Województwo Śląskie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym”.

Przyjmuje się, iż system transportowy na obszarze województwa do 2030 roku będzie uwzględniał następujące aspekty:

- Nowoczesność;
- Atrakcyjność;
- Konkurencyjność;
- Efektywność;
- Zintegrowanie;
- Spójność;
- Prośrodowiskowość (zrównoważony rozwój).

W dokumencie wyznaczono pięć obszarów priorytetowych (bezpieczeństwo, mobilność, innowacyjność, komplementarność, otwartość i spójność) na podstawie których określono następujące cele i związane z nimi kierunki działań w zakresie zrównoważonej mobilności:

- Cel 1: „Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi” – (wprowadzenie minimalnych standardów do obsługi obszarów wiejskich; adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne zabezpieczenie terenów pokolejowych);
- Cel 2: „Komplementarność systemu transportowego” – (tworzenie i rozwój węzłów przesiadkowych; poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa; wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu; współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów);
- Cel 3: „Efektywna mobilność” – (tworzenie centrów przesiadkowych; ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast²⁶ i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej; weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu; dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej; rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu; spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej; remont i zakup taboru komunikacji publicznej

²⁵ Przyjęta uchwałą nr IV/49/7/2014 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 7 kwietnia 2014 r.

²⁶ Tworzenie stref uspokojonego ruchu.

z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży; koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy);

- Cel 4: „Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego” – (rozwój monitoringu na terenie dworców, przystanków i w środkach transportu publicznego; promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu; projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa; poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnej);
- Cel 5: „Wysoka innowacyjność transportu” – (prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie; rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki; stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie, mającego za zadanie integrację istniejących podsystemów transportowych).

1.3.3.11 Program Ochrony powietrza dla terenu Województwa Śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji²⁷

Jest to dokument strategiczny województwa, istotny także z punktu widzenia mieszkańców, zakładający osiągnięcie pożądanego poziomu dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Nadrzędnym celem dokumentu jest: „Poprawa jakości życia mieszkańców województwa śląskiego, szczególnie ochrona ich zdrowia i życia poprzez wskazanie i wprowadzenie działań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na społeczność regionu”.

Na podstawie dokonanych pomiarów dotyczących jakości powietrza na terenie województwa, stwierdzono znaczne przekroczenie norm zawartości poszczególnych substancji szkodliwych w powietrzu. Na poziom emisji zanieczyszczeń składają się różne czynniki antropogeniczne, pochodzące zarówno ze źródeł lokalnych jak i z sąsiednich regionów²⁸. Jednym z czynników wpływających na jakość powietrza w województwie są zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł liniowych, generowanych zwłaszcza przez transport drogowy.

W związku z powyższym zakłada się realizację pewnych działań, które pozwolą na redukcję emisji zanieczyszczeń do zakładanego poziomu zarówno w dokumentach unijnych jak i krajowych w perspektywie czasowej do 2020 r. Proces ten przyczyni się do poprawy jakości powietrza, tym samym zwiększając jakość życia mieszkańców tego regionu. Jednym z kluczowych działań wskazanych w dokumencie jest rozwój sieci dróg, w tym budowa obwodnic miast, wprowadzenie systemów zarządzania ruchem, wprowadzenie stref o uspokojonym ruchu oraz stref wyłączonych z ruchu pojazdów mechanicznych.

Realizacja kluczowych odcinków dróg na terenie województwa pozwoli na wyprowadzenie znacznej ilości pojazdów mechanicznych z centrów miast oraz redukcję wytwarzanych przez

²⁷ Przyjęty uchwałą nr IV/57/3/2014 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 17 listopada 2014 r.

²⁸ Oraz z Republiki Czeskiej.

te pojazdy zanieczyszczeń, zwłaszcza dwutlenku azotu. Z kolei systemy zarządzania ruchem przyczynią się do zwiększenia płynności ruchu pojazdów, co również korzystnie wpłynie na poziom emisji zanieczyszczeń. Wskazanie w planach zagospodarowania przestrzennego lokalizacji pod centra logistyczne, zlokalizowanych na obrzeżach miasta, oraz wprowadzenie ograniczeń tonażowych na drogach w obszarze miast, przyczyni się do ograniczenia ruchu ciężkich pojazdów na terenie zurbanizowanym. Ważną kwestią jest także wprowadzanie coraz to surowszych norm emisji spalin²⁹ dla pojazdów mechanicznych. Powyższe działania w połączeniu z premiowaniem pojazdów bardziej przyjaznych środowisku tj. o napędzie elektrycznym, hybrydowym, bądź pojazdów nie zmechanizowanych, pozwolą na osiągnięcie pożądaných efektów w zakresie jakości powietrza.

Poprawa i rozwój komunikacji publicznej (drogowej oraz szynowej), w tym budowa parkingów typu Park&Ride, węzłów przesiadkowych, wymiana taboru spełniającego najnowsze normy emisji spalin, integracja transportu publicznego, modernizacja towarzyszącej jej infrastruktury oraz rozbudowa istniejącej sieci dróg rowerowych o znaczeniu komunikacyjnym³⁰, zostały wskazane jako działania mogące również wpłynąć na poziom emisji zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł liniowych, zwłaszcza dwutlenku azotu i pyłów.³¹

Z drugiej strony pojawiają się wątpliwości dotyczące osiągnięcia pożądaných efektów w zakresie redukcji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Wskazano, iż rozbudowa układu drogowego przyczyni się do zwiększenia liczby pojazdów, tym samym zmniejszając pożądanę efekty w zakresie redukcji emisji. Przeszkodą jest również brak odpowiednich zapisów prawnych umożliwiających wprowadzanie dodatkowych rozwiązań, stosowanych z powodzeniem w innych krajach: tj. strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej³², opłaty kongestyjne³³ czy elastyczne stawki za parkowanie.

W związku z powyższym postulowane jest wprowadzenie następujących zapisów w istniejących aktach prawnych w zakresie transportu:

- Umożliwienie wprowadzania przez radę gminy w dokumentach prawa miejscowego stref o ograniczonej emisji komunikacyjnej;
- Umożliwienie wprowadzenia opłaty kongestyjnej;
- Wprowadzenie możliwości elastycznych stawek za parkowanie - likwidacja lub podwyższenie ustawowego limitu za pierwszą godzinę parkowania tj. 3 zł oraz obowiązek podwyższania stawki za następne godziny;
- Umożliwienie wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zależności od spełniania bieżących wartości w zakresie emisji spalin.

Ponadto zaproponowane zostało wprowadzenie tzw. działań tymczasowych w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów, wspomagających osiągnięcie pożądaných efektów w zakresie jakości powietrza:

²⁹ Tzw. normy „EURO”.

³⁰ Np. dojazd do pracy lub szkoły.

³¹ PM 2,5 i PM 10.

³² Wjazd do wyznaczonych stref mają pojazdy spełniające odpowiednie standardy w zakresie emisji spalin.

³³ Opłata za wjazd do wyznaczonego obszaru miasta.

- Wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów o masie przekraczającej 3,5 t (oprócz pojazdów komunikacji publicznej);
- Apelowanie do mieszkańców do rezygnacji korzystania z samochodów osobowych na rzecz środków komunikacji publicznej;
- Prowadzenie kontroli przez odpowiednie organy tj. policję oraz inspektorat transportu drogowego w zakresie przestrzegania zakazu wjazdu pojazdów do wyznaczonych obszarów oraz spełniania przez pojazdy określonych norm emisji spalin;
- Wprowadzenie przez rady miejskie możliwości darmowego korzystania z środków publicznego transportu zbiorowego na podstawie posiadania dowodu rejestracyjnego pojazdu.

Przez Wodzisław Śląski przebiegają:

1. Droga krajowa nr 78 (Chałupki – Wodzisław Śląski – Rybnik – Gliwice – Zawiercie – Chmielnik).
2. Drogi wojewódzkie:
 - nr 932 (Wodzisław Śląski – Żory), stanowiąca m.in. połączenie centrum Wodzisławia Śl. z autostradą A1 (węzeł Świerklany);
 - nr 933 (Racibórz – Wodzisław Śląski – Jastrzębie Zdrój – Pszczyna – Chrzanów), również stanowiąca m.in. połączenie centrum Wodzisławia z autostradą A1 (węzeł Mszana);
 - nr 936 (Wodzisław Śląski – Krzyżanowice).
3. Drogi powiatowe oraz gminne zbiorcze, dojazdowe oraz lokalne (łąčna długość dróg gminnych w Wodzisławiu Śl. wynosi 125,7 km, w tym 49,8 km to drogi wewnętrzne). Stan techniczny dróg gminnych jest bardzo zróżnicowany. Zgodnie z danymi na sierpień 2016 r., 5,26% długości dróg znajduje się w stanie bardzo dobrym, 31,52% w stanie dobrym, 36,49% w stanie dostatecznym, 22,55% w stanie niedostatecznym i 4,78% w stanie niedostatecznym-awaryjnym.

Drogi wojewódzkie i krajowa a także sąsiedztwo autostrady A1 decyduje o wysokim poziomie skomunikowania Wodzisławia Śl. z otoczeniem bliższym i dalszym: zarówno ze stolicą województwa – Katowicami, jak i z innymi kluczowymi ośrodkami w regionie, a także – dzięki autostradzie (połączonej z kolei w Gliwicach Sośnicy z autostradą A4) – z obszarami położonymi w Republice Czeskiej, a także m.in. z Krakowem, Wrocławiem czy z Niemcami. Po zakończeniu budowy autostrady A1, znacząco poprawi się również dostępność drogowa Wodzisławia Śl. z punktu widzenia dojazdów z centralnej i północnej Polski.

Sieć dróg powiatowych i gminnych jest dostatecznie gęsta i daje możliwość rozwoju prawidłowych powiązań wewnątrz miasta oraz pomiędzy terenami sąsiednimi.

Natężenie ruchu

Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, przeciętne dobowe obciążenie ruchu na drogach w obszarze Wodzisławia Śl., na którym przeprowadzono GPR, jest zróżnicowane.

Wyniki pomiaru na poszczególnych odcinkach DK78 są następujące:

- Gorzyce (skrzyżowanie z ul. Raciborską) – Wodzisław Śl. (ul. Pszowska): 9 531 pojazdów na dobę;
- Wodzisław Śl. (ul. Pszowska) – Wodzisław Śl. (ul. Jastrzębska): 16 513 pojazdów;
- Wodzisław Śl. (ul. Jastrzębska) – Wodzisław Śl. (rondo/ul. Armii Krajowej): 14 981 pojazdów;
- Wodzisław Śl. (rondo/ul. Armii Krajowej) – Rybnik: 15 530 pojazdów.

Z kolei na autostradzie A1 w obszarze związanym z obsługą Wodzisławia Śl., w ramach GPR odnotowano następujące wskaźniki:

- Węzeł Rybnik – Węzeł Żory 30 967 pojazdów;

- Węzeł Żory – Węzeł Świerklany 19 442 pojazdów;
- Węzeł Świerklany – Węzeł Mszana 15 523 pojazdy;
- Węzeł Mszana – Węzeł Gorzyce 10 933 pojazdy.

Z powyższego zestawienia wynika, że znacznie większy ruch pojazdów odnotowywany jest na odcinkach dróg łączących obszar Wodzisławia Śl. z konurbacją górnośląską.

Przeciętne obciążenie na drogach w analizowanym obszarze jest w większości wypadków większe niż średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR) w 2015 roku na sieci dróg krajowych, który wynosił 11 178 poj./dobę i był o 13% większy niż SDRR w 2010 roku (wynosił wówczas 9 888 pojazdów). SDRR w woj. śląskim był natomiast znacznie wyższy niż SDRR na terenie całego kraju (20 017 pojazdów).

Z kolei na drogach wojewódzkich wychodzących z Wodzisławia Śl. również w 2015 r. przeprowadzono, na zlecenie ZDW Katowice, generalny pomiar ruchu. Jego wyniki są następujące:

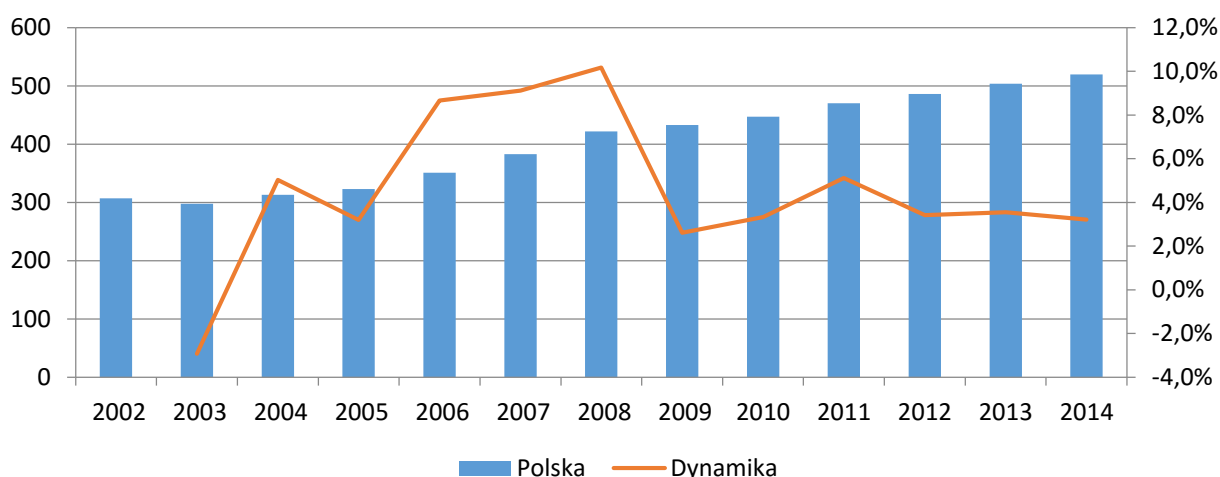
- DW 932: odcinek Wodzisław Śl. – Świerklany Dolne: 6 255 pojazdów.
- DW 933: odcinek Pszów – Wodzisław Śl. (Kokoszyce/skrzyżowanie z DW 936): 8 460 pojazdów; odcinek Kokoszyce/skrzyżowanie z DW 936 – skrzyżowanie z DK78: 14 250 pojazdów; odcinek skrzyżowanie z DK78 – skrzyżowanie z DW 932: 16 549 pojazdów; odcinek skrzyżowanie z DW 932 – skrzyżowanie z ul. Armii Ludowej: 16 405 pojazdów; odcinek skrzyżowanie z ul. Armii Ludowej – łącznica A1: 11 428 pojazdów.
- DW 936: 7 338 pojazdów.

2.1.2 Motoryzacja indywidualna

Wzrost zamożności społeczeństwa, powszechna dostępność do samochodów nowych i używanych oraz wygoda podróżowania przyczyniają się do stałego wzrostu liczby osób korzystających z samochodów osobowych. Liczba samochodów na drogach przekłada się bezpośrednio na komfort podróży, bezpieczeństwo oraz wymagane inwestycje w infrastrukturę drogową. Stan techniczny dróg (w ostatnich latach ulegający poprawie) oraz, równolegle, mało elastyczna oferta komunikacji zbiorowej powoduje wzrost zainteresowania motoryzacją indywidualną.

W Polsce liczba samochodów gwałtownie wzrastała po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej (w okresie 2004-2008 nawet do 10% w skali roku). Od czasu spowolnienia gospodarki ogólnokrajowej w 2008 roku następuje umiarkowany wzrost, średnio 3,5% rok do roku, liczby zarejestrowanych samochodów – co jednak do pewnego stopnia można również tłumaczyć stopniowym nasycaniem się rynku. W 2014 r. liczba samochodów osobowych w Polsce przekroczyła 20,0 mln – podczas gdy w 1980 r. wynosiła 2,4 mln, w 1989 r. – 4,8 mln, a w 2004 r. – 12,0 mln. Prognoza GDDKiA z 2005 r. zakłada, że w 2030 r. w Polsce będzie zarejestrowanych ok. 29,5 mln samochodów – przy czym rzeczywista liczba samochodów w 2012 r. (18,7 mln) już była na poziomie prognozy GDDKiA na rok 2015 – co oznacza, że rzeczywisty przyrost liczby samochodów jest szybszy niż prognozowany.

Wykres 1 Liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba samochodów na 1000 mieszkańców (określana mianem wskaźnika motoryzacji) jest wskaźnikiem ukazującym zróżnicowanie stopnia zmotoryzowania ludności ze względu na obszar i charakter regionu. Przyjmuje się, że wskaźnik ten w miastach, ze względu na rozbudowany system komunikacji publicznej, jest niższy niż na terenach wiejskich, gdzie posiadanie samochodu jest często koniecznością ze względu na niedostateczny rozwój oferty transportu publicznego (zwłaszcza w dni wolne od pracy i nauki szkolnej).

W województwie śląskim wskaźnik motoryzacji (508,1 na koniec 2014 r.) jest nieco niższy niż w całej Polsce (519,9). Natomiast na obszarze Powiatu Wodzisławskiego wskaźnik jest praktycznie identyczny jak wskaźnik ogólnokrajowy (520,4).

Wzrastająca liczba samochodów może, ale nie musi przekładać się na zwiększanie liczby podróży odbywanych prywatnymi samochodami. Działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest zwiększanie atrakcyjności innych gałęzi transportu, jak również inne działania związane z rozwojem szeroko pojętej mobilności, które zostaną opisane w dalszej części opracowania.

2.1.3 Publiczny transport autobusowy

Komunikacja miejska organizowana przez Wodzisław Śl.

Od 2013 r. Miasto Wodzisław Śląski jest samodzielnym organizatorem publicznego transportu zbiorowego; wcześniej, w latach 1991-2012 powierzało organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie Międzygminnemu Związкови Komunikacyjnego Jastrzębie-Zdrój.

Na lata 2014-18 zawarta jest umowa pomiędzy Miastem Wodzisław Śl. jako organizatorem publicznego (gminnego) transportu publicznego a operatorem – P.P.U.H „Kłosok”. Umowa zakłada realizację łącznie 2,5 mln wozokm, natomiast stawka rekompensaty dla operatora w latach 2014 i 2015 wynosiła 3,73 zł netto za wozokm, a od 2016 r. wynosi 3,70 zł (stawka ulega waloryzacji, zgodnie ze średniorocznym wzrostem wskaźnika cen i towarów, ogłaszany przez

GUS w Monitorze Polskim). Zgodnie z umową, praca eksploatacyjna wykonywana przez operatora na rzecz Miasta Wodzisławia Śl. wynosi przeciętnie 43-44 tys. wozokm miesięcznie (za wyjątkiem okresów wakacji, ferii zimowych etc.). Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej operatora w skali roku wyniosła:

- W 2013 r.: 491 766 wozokm;
- W 2014 r.: 497 520 wozokm;
- W 2015 r.: 502 037 wozokm.

Liczba pasażerów wodzisławskiej komunikacji miejskiej jest zmienna. Wyniosła 891 580 osób w 2014 r. i 1 003 443 w 2015 r., natomiast w 2016 r. obserwowany jest znaczący spadek liczby podróżnych: w I półroczu 2016 r. wyniosła ona 405 805 osób, podczas gdy w 2015 r. – 484 985 osób³⁵. Spadają obecnie łączne wpływy z biletów, jak i przychody w przeliczeniu na 1 wozokm. Dla przykładu, w II kwartale 2016 r. wpływy z biletów wyniosły 212,6 tys. zł, podczas gdy w II kwartale 2015 r. – 246,9 tys. zł, a w II kwartale 2014 r. – 254,3 tys. zł. Dochody z biletów w przeliczeniu na 1 wozokm wyniosły 1,84 zł w pierwszym półroczu 2016 r., co stanowiło niższy wskaźnik niż w 2015 r. (1,92 zł).

Zgodnie z umową, operator jest zobowiązany do użytkowania pojazdów, których wiek nie może przekraczać 8 lat (według stanu na 2016 r., za wyjątkiem pojazdu rezerwowego). Umowa wyznacza operatorowi następujące wymogi w zakresie posiadania następujących pojazdów:

- Minimum 4 autobusy wyprodukowane po 2007 r., o pojemności min. 90 miejsc, w tym co najmniej 30 miejsc siedzących;
- Minimum 2 autobusy wyprodukowane po 2007 r., o pojemności minimum 60 miejsc, w tym co najmniej 20 miejsc siedzących;
- Minimum 2 autobusy wyprodukowane po 2007 r., o pojemności minimum 30 miejsc, w tym co najmniej 15 miejsc siedzących;
- Minimum 1 autobus rezerwowo, wyprodukowany po 2004 r., o pojemności minimum 80 miejsc w tym co najmniej 30 miejsc siedzących.

Tabela 2 Tabor użytkowany przez P.P.U.H „Kłosok”

Lp	Typ pojazdu	Klasa taboru ³⁶	Rok produkcji	Liczba miejsc
1	MAZ 103 (pojazd rezerwowo)	B	2005	91
2	MAZ 203	B	2008	100
3	ZAZ	C	2012	61
4	MAZ 203	B	2009	93
5	Isuzu Citibus	C	2013	72
6	MAN A20 (pojazd rezerwowo)	B	2005	93

³⁵ Przyjmując, iż posiadacz biletu okresowego miesięcznego odbywa 44 przejazdy w miesiącu, biletu dwutygodniowego – 21 przejazdów, a biletu tygodniowego – 10 przejazdów.

³⁶ Klasa taboru B – autobusy o liczbie 100 miejsc i długości ok. 12 m; klasa taboru C – autobusy (midibusy) o liczbie min. 55 miejsc i długości ok. 8,5 m; klasa taboru M – autobusy (minibusy) o liczbie ok. 25-30 miejsc.

Lp	Typ pojazdu	Klasa taboru ³⁶	Rok produkcji	Liczba miejsc
7	Irisbus Citelis	B	2008	101
8	Irisbus Citelis	B	2008	101
9	Renault Coman Maxi Rider	M	2009	30
10	Mercedes Benz	M	2010	34

Źródło: Dane UM Wodzisław Śl.

P.P.U.H „Kłosok” jako operator lokalnego transportu zbiorowego w Wodzisławiu Śl. obsługuje 6 linii autobusowych, przy czym linie C1/C2 są liniami okólnymi, kursującymi po tej samej trasie w przeciwnych kierunkach. Z kolei linie D1 oraz D2 również są liniami okólnymi, które wykonują kursy na dwóch różnych okrężnych trasach, w przeciwnych kierunkach, z tym samym oznaczeniem. Poza obszarem Wodzisławia Śl. – operator obsługuje obszar Pszowa i Rydułtów (do tych miast dojeżdżają linie C1 i C2; samorządy tych miast nie partycypują w kosztach uruchamiania ww. linii).

Od 1 września 2016 r. nastąpiła korekta rozkładów jazdy autobusów wodzisławskiej komunikacji miejskiej. Była ona związana głównie z przesunięciami minutowymi, polegającymi na modyfikacji – w większości wypadków, na podstawie uwag zgłaszanych przez pasażerów – rozkładów poszczególnych kursów, zwłaszcza zapewniających dojazdy do pracy na godz. 6 i do szkoły na godz. 8. Poprawiono też skomunikowania pomiędzy kursami poszczególnych linii wodzisławskiej komunikacji miejskiej i linii E-3.

Tabela 3 Linie wodzisławskiej komunikacji miejskiej (stan na wrzesień 2016 r.)

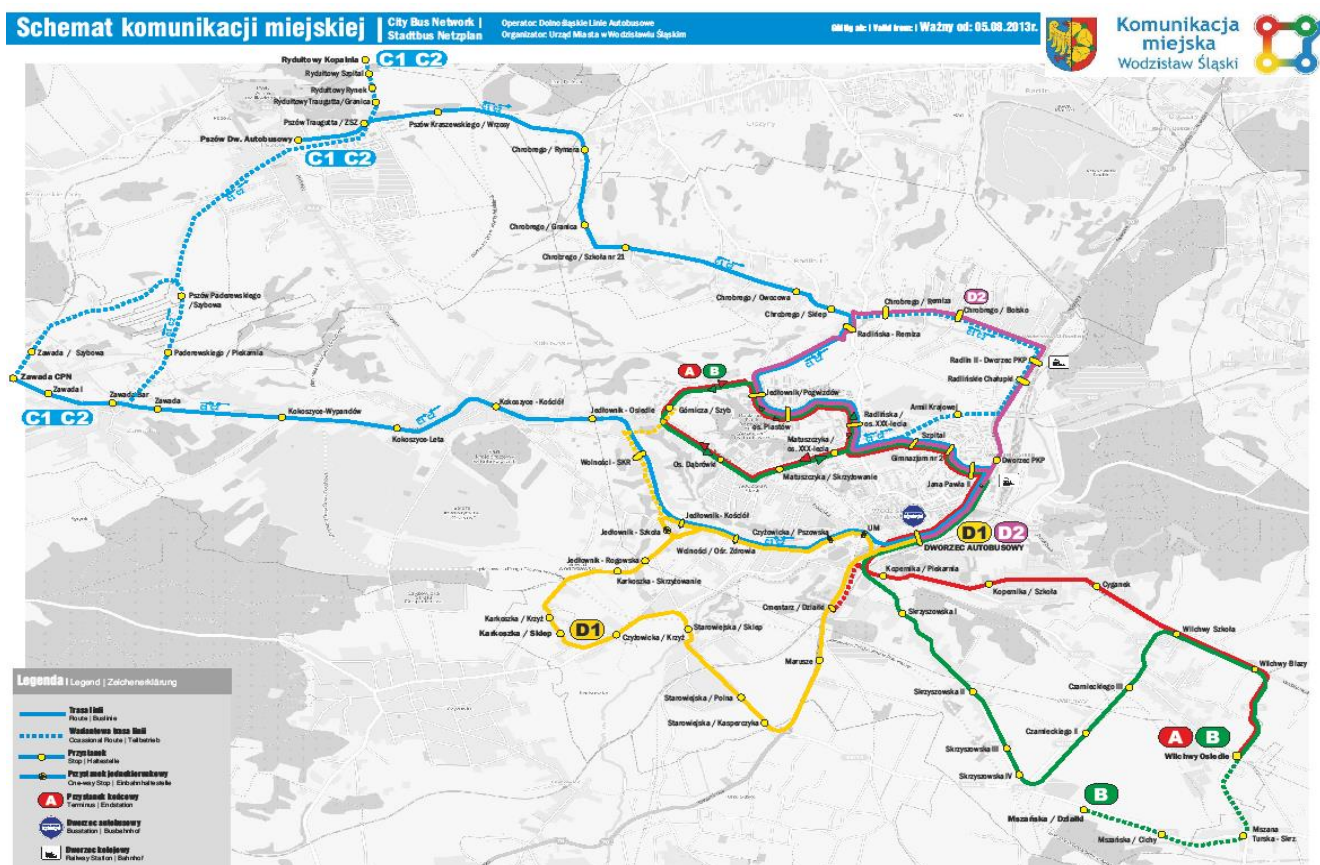
Nr	Trasa	Przeciętna częstotliwość kursowania ³⁷	Ramowe godziny kursowania
A	Wilchwy Osiedle – Kopernika – Dworzec Autobusowy – Osiedle Piastów – DA – Wilchwy Osiedle	Dni robocze: 60 min (90-120 min w porze wieczornej); dni wolne: 90-120 min	5-22
B	Wilchwy Osiedle – Skrzyszowska – Dworzec Autobusowy – Osiedle Piastów – DA – Wilchwy Osiedle	Dni robocze: 40-60 min (90-120 min w porze wieczornej); dni wolne: 120 min	5-21 (soboty: 5-20)
C1	Zawada – Dworzec Autobusowy – Pszów	Dni robocze: 60 min (120 min w porze porannej i wieczornej); dni wolne: 150-240 min	5-20
C2	Pszów – Dworzec Autobusowy – Zawada	Dni robocze: 40-60 min (120 min w porze wieczornej); dni wolne: 90-180 min	4.30-20.30

³⁷ Pod uwagę wzięto odcinek z największą liczbą kursów.

Nr	Trasa	Przeciętna częstotliwość kursowania ³⁷	Ramowe godziny kursowania
D1 (wariant 1)	Dworzec Autobusowy – Starowiejska – Wolności – Dworzec Autobusowy	Dni robocze (kursy tylko w porannym szczycie; godz. 5-10) 60 min, dni wolne: 1 kurs dziennie	
D1 (wariant 2)	Dworzec Autobusowy – Wolności – Starowiejska – Dworzec Autobusowy	Dni robocze: 60 min (kursy w godz. 11-15 + 1 kurs o godz. 8 i 1 kurs o godz. 18), dni wolne: 1 kurs dziennie	
D2 (wariant 1)	Dworzec Autobusowy – Chrobrego – Osiedle Piastów – Dworzec Autobusowy	Kursuje tylko w dni nauki szkolnej: 2 kursy w porannym szczycie	
D2 (wariant 2)	Dworzec Autobusowy – Osiedle Piastów – Chrobrego – Dworzec Autobusowy	Kursuje tylko w dni nauki szkolnej: 2 kursy w popołudniowym szczycie	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych P.P.U.H „Kłosok”

Rysunek 3 Układ linii komunikacji miejskiej w Wodzisławiu Śl.



Źródło: UM Wodzisław Śl.

Na terenie Wodzisławia Śl. znajdują się dwa zasadnicze punkty o charakterze przesiadkowym. Trasy wszystkich linii komunikacji wodzisławskiej (jak i innych przewoźników i operatorów – o

czym w dalszej części pkt. 2.1.3) przebiegają bądź rozpoczynają i kończą się na dworcu autobusowym, zlokalizowanym w centrum miasta, przy ul. Targowej, który pełni jednocześnie rolę regionalnego i dalekobieżnego dworca autobusowego. Dworzec ten – powstały w miejscu dawnego dworca PKS – został otwarty w 2013 r., a jego budowa była powiązana z powstaniem Galerii Karuzela. Poczekalnia (wyposażona w dostęp do bezprzewodowego Internetu Wi-Fi), w której znajduje się m.in. kasa biletowa i informacja, toalety, jest częścią budynku galerii.

Drugim istotnym punktem przesiadkowym są przystanki autobusowe w obrębie dworca kolejowego Wodzisław Śląski (tj. w obrębie Ronda Karviny – ul. Jana Pawła II, Rybnicka oraz Witosa), co ma związek z ew. dokonywaniem przesiadek pomiędzy komunikacją autobusową i kolejową. Rola tego obszaru jako punktu przesiadkowego znacząco wzrośnie po wybudowaniu w obrębie dworca kolejowego i terenu przydworcowego Centrum Przesiadkowego (zob. więcej w Rozdziale 4). Lokalizacja planowanego Centrum Przesiadkowego wraz z parkingiem typu P&R, wymuszona została zarówno względami logistycznymi – miejsce przebiegania wszystkich tras autobusowych komunikacji miejskiej, zwiększające wykorzystanie potencjału planowanego węzła oraz przestrzennymi – w sąsiedztwie przystanku kolejowego Wodzisław Śląski Radlin nie ma fizycznej możliwości budowy niezbędnej infrastruktury przystankowo-przesiadkowej, spełniającej elementarne kryteria przez węzeł przesiadkowy w zakresie funkcjonowania i obsługi podróżnych. Również mieszkańcy wskazują proponowaną w koncepcji,³⁸ lokalizację Centrum Przesiadkowego za bardziej atrakcyjną. Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, iż blisko 60% mieszkańców Wodzisławia Śląskiego uważa zlokalizowanie Centrum Przesiadkowego w pobliżu centrum miasta i osiedli mieszkaniowych o wysokiej gęstości zaludnienia za niezbędne do właściwego wykorzystania potencjału transportowego miasta, co w przypadku budowy węzła przesiadkowego w innej lokalizacji np. przy przystanku Wodzisław Śląski Radlin, byłoby nieefektywne.

Od 1 stycznia 2016 r. pojazdami wodzisławskiej komunikacji miejskiej można podróżować za darmo pomiędzy dworcem kolejowym i autobusowym. Bezpłatny przejazd jest możliwy pomiędzy przystankami Dworzec Autobusowy i Jana Pawła II lub Dworzec PKP (i odwrotnie).

Na terenie Wodzisławia Śl. funkcjonuje 105 przystanków komunikacji miejskiej. Wszystkie objęte są oświetleniem ulicznym. Ok. 90 przystanków wyposażonych jest w wiaty i zatoki przystankowe.

Bardzo istotnym atutem wodzisławskiej komunikacji miejskiej są przystępne cenowo bilety:

- 2,00 zł za bilet jednorazowy³⁹;
- 60,00 zł za bilet miesięczny/20,00 zł za bilet miesięczny „gimnazjalny”⁴⁰;
- 30,00 zł za bilet 2-tygodniowy/10,00 zł za bilet 2-tygodniowy „gimnazjalny”;
- 15,00 zł za bilet tygodniowy;
- 1,00 zł za bilet jednorazowy dla członków rodzin wielodzietnych (karta „3+”).

³⁸ Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego na terenie miasta Wodzisław Śląski, ZDG TOR, marzec 2016

³⁹ Ceny dotyczą biletów normalnych, chyba że w opisie wskazano inaczej.

⁴⁰ Zakupywany przez Miasto dla uczniów gimnazjów w ramach zapewniania dojazdów do szkół.

Inni przewoźnicy i operatorzy

Obszar Wodzisławia Śląskiego jest wciąż – mimo rezygnacji przez władze Wodzisławia Śl. z członkostwa w MZK Jastrzębie Zdrój – częściowo obsługiwany przez tego operatora. Wynika to m.in. z faktu, że członkami MZK pozostają 4 gminy sąsiadujące z Wodzisławiem Śl. – tj. gminy miejskie Pszów i Radlin (a także sąsiadująca z Pszowem gm. miejska Rydułtowy) oraz gminy wiejskie Marklowice i Mszana.

Z tego też względu, przez teren Wodzisławia Śl. przebiegają linie komunikacyjne stanowiące połączenie Wodzisławia Śl. z ww. gminami, jak również m.in. z samym Jastrzębiem. MZK udziela pomocy finansowej Miastu Rybnik (który posiada własny zarząd transportu) na realizację zadań komunikacyjnych na obszarze miasta Rybnika⁴¹.

Tabela 4 Linie MZK Jastrzębie na terenie Wodzisławia (stan na wrzesień 2016 r.)

Nr	Trasa	Przeciętna częstotliwość kursowania ⁴²	Ramowe godziny kursowania
130	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Marklowice – Jastrzębie Dworzec Zdrój	Kursuje tylko w dni robocze: 7 kursów w dni nauki szkolnej, 5 kursów w pozostałe dni	6-21
131	Jastrzębie Dworzec Arki Bożka – Mszana – Wodzisław Śl. – Radlin – Rybnik Śródmieście 3 Maja	Dni robocze: 40-60 min, dni wolne: 60-180 min	5-23 (dni wolne: 5-11, 16-23)
132	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Mszana – Jastrzębie Dworzec Arki Bożka	Kursuje tylko w dni robocze: 6 kursów (po 3 porannym i popołudniowym szczycie)	
218	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Marklowice Mokra skrzyżowanie ⁴³	Kursuje w dni robocze (godz. 5-17; dni nauki szkolnej: częstotliwość co 60 min; pozostałe dni: 6 kursów) oraz w niedziele (godz. 8-11; 3 kursy)	
221	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Radlin – Pszów – Radlin – Wodzisław D.A. (linia okólna)	Dni robocze: 60-90 min, soboty: 120-150 min, niedziele: 4 kursy dziennie	6-22 (dni wolne: 7-20)
222	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Radlin – Rydułtowy – Pszów	Dni robocze: 60 min, dni wolne: 90-120 min	6-22
223	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Rydułtowy –	Dni robocze: 40-120 min, soboty: 6 kursów, niedziele: 2 kursy	7-20 (niedziele: 17-20)

⁴¹ W 2016 r. wielkość dotacji, jaką otrzymało Miasto Rybnik od MZK Jastrzębie, 1,39 mln zł. Zob. Uchwała Zgromadzenia MZK Nr 23/VII/2015 z dn. 14.12.2015 w sprawie udzielenia pomocy finansowej Miastu Rybnik.

⁴² Pod uwagę wzięto odcinek z największą liczbą kursów.

⁴³ Wybrane kursy: wydłużone do Radlina.

Nr	Trasa	Przeciętna częstotliwość kursowania ⁴²	Ramowe godziny kursowania
	Wodzisław Śl. D.A. (linia okólna)		
224	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Pszów – Rydułtowy – Pszów – Wodzisław Śl. D. A.	Kursuje w dni robocze (godz. 6-21, częstotliwość 60-90 min) i w soboty (godz. 7-19, częstotliwość 90-120 min)	
225	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Pszów – Radlin Plac KWK Marcel	Dni robocze: 60-90 min (120-180 min w porze wieczornej), soboty: 5 kursów, niedziele: 3 kursy	6-22 (soboty: 9-22, niedziele: 14-19)
227	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Marklowice – Radlin – Marklowice – Wodzisław Śl. D.A.	Dni robocze: 60-120 min, soboty: 5 kursów, niedziele: 3 kursy	6-20 (soboty: 8-20, niedziele: 13-20)
228	Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Marklowice Granica – Świerklany Dolne Kościół	Dni robocze: 60 min (w porze międzyszczytowej: 150 min), soboty: 7 kursów, niedziele: 4 kursy	5-18 (soboty: 6-17, niedziele: 8-18)
E-3	Jastrzębie Dworzec Arki Bożka – Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Rybnik Śródmieście 3 Maja	Dni robocze: 60 min, dni wolne: 90-120 min	5-21 (dni wolne: 5-18)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK

Wszystkie linie MZK obsługujące Wodzisław Śl. zatrzymuje się na Dworcu Autobusowym. Z kolei rejon dworca PKP obsługuje 6 linii MZK: 131, 222, 223 i 224, 228 i E-3.

Operatorem na obszarze Wodzisławia Śląskiego jest również PKS Racibórz jako podmiot realizujący usługi przewozowe na zlecenie Powiatu Wodzisławskiego. W zakresie obsługi samego Wodzisławia Śl. – rola powiatowej sieci komunikacyjnej jest nieduża: oferta w powiatowych przewozach autobusowych koncentruje się na zapewnieniu podstawowych potrzeb przewozowych (dojazdy do pracy/szkoły) z miejscowości leżących na terenie powiatu do Wodzisławia Śl. (jak również siedzib sąsiednich powiatów – Raciborza i Jastrzębia-Zdroju).

Oferta połączeń wodzisławskiej komunikacji powiatowej, według stanu na wrzesień 2016 r., kształtuje się następująco:

- Linia 31, Wodzisław Śl. – Pszów – Syrynia – Lubomia: 7-8 kursów w dni robocze;
- Linia 31S, Wodzisław Śl. – Lubomia – Syrynia – Nieboczowy – Buków: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Linia 32, Wodzisław Śl. – Czyżowice – Gorzyce – Gorzyczki Kolonia Fryderyk – Uchylsko: 3 kursy w dni robocze;
- Linia 33, Wodzisław Śl. – Turza Śląska – Gorzyce – Odra: 6-8 kursów w dni robocze;

- Linia 34, Wodzisław Śl. – Gorzyce – Bluszczów – Rogów Rogowiec: 8-9 kursów w dni robocze, 4 kursy w soboty;
- Linia 35, Wodzisław Śl. – Rogów – Gorzyce – Gorzyczki Kolonia Fryderyk – Uchylsko – Gorzyczki: 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Linia 36, Wodzisław Śl. – Czyżowice – Gorzyce – Godów – Skrbeńsko – Jastrzębie-Zdrój: 3 kursy w dni nauki szkolnej;
- Linia 37, Wodzisław Śl. – Turza Śląska – Krostoszowice – Podbucze – Skrzyszów: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Linia 38, Wodzisław Śl. – Skrzyszów – Godów – Gołkowice: 7-8 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty;
- Linia 40, Wodzisław Śl. – Gorzyce – Bluszczów – Syrynia – Lubomia – Racibórz: 2 kursy w dni robocze;
- Linia 41, Wodzisław Śl. – Syrynia – Lubomia – Racibórz: 8-9 kursów w dni robocze, 5 kursów w soboty;

Wszystkie linie komunikacyjne w komunikacji powiatowej obsługują Dworzec Autobusowy; linie 31, 31S, 35, 36, 37 – również przystanki w rejonie dworca kolejowego.

Komersyjne przewozy autobusowe na obszarze planu mobilności realizują:

- P.P.U.H „Kłosok” obsługujący linię komercyjną 516, kursującą w relacji Wodzisław Śl. Dworzec Autobusowy – Rybnik Śródmieście (z zatrzymaniem na przystanku Wodzisław Śl. Dworzec PKP). Linia 516 kursuje w dni robocze, w godz. 5-19 (oraz kurs ok. godz. 21), z częstotliwością co ok. 40-60 min (w dni robocze wolne od nauki szkolnej – co 40-60 min w porze przedpołudniowej, a po południu co 60-120 min);
- PKS Racibórz. Oprócz połączeń realizowanych na zlecenie Powiatu Wodzisławskiego, przewoźnik ten realizuje przebiegające przez Wodzisław Śl. połączenia o charakterze ponadlokalnym: Racibórz – Kraków – Racibórz (3 kursy w piątki i soboty, w pozostałe dni 2 kursy) oraz Racibórz – Wiśła – Racibórz (1 kurs codziennie, 1 kurs od piątku do niedzieli);
- Tiger Express. Międzynarodowy przewoźnik autobusowy, zapewniający połączenia m.in. do Ostrawy (9 kursów w dobie), Ołomuńca i Wiednia (1 kurs), jak również do Katowic (6) i Krakowa (3), w tym – do portów lotniczych, odpowiednio, w Katowicach i Krakowie;
- Drabas. Przewoźnik oferuje połączenia w relacjach: Wodzisław Śl. – Katowice – Wodzisław Śl., 7 kursów dziennie (z Wodzisławia Śl.: w godz. 6-18, z Katowic w godz. 8-20); Wiśła/Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śl. – Gliwice i z powrotem (6 kursów dziennie, z czego 4 w skróconej relacji Jastrzębie-Zdrój – Gliwice); Wodzisław Śl. – Kraków – Wodzisław Śl. (3 kursy dziennie);
- Travel Bus. Przewoźnik oferuje połączenie Racibórz – Wodzisław Śl. – Kraków i z powrotem. 2 kursy w dni robocze, 3 kursy w dni wolne;

- Transbus Cieszyn, obsługujący dwie linie o charakterze ponadlokalnym: Cieszyn – Gliwice i Cieszyn – Wrocław. W obu przypadkach realizowane są po dwa kursy dziennie w każdą stronę;
- PKS Pasyk&Gawron. 1 kurs w relacji Nysa – Wodzisław Śl. – Nowy Sącz i z powrotem.

2.1.4 Infrastruktura parkingowa

Bezpośrednim skutkiem wzrostu liczby samochodów osobowych jest zwiększające się zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla samochodów. Infrastruktura parkingowa (jej obecność i stan) odgrywa kluczowe znaczenie przy wyborze celu podróży, a także wpływa na komfort i bezpieczeństwo. Co do zasady, lokalizacja parkingów musi odpowiadać lokalizacjom szeroko pojętych obiektów/punktów użyteczności publicznej, tj. zwłaszcza urzędów, ośrodków kultury, kościołów, cmentarzy, jednostek oświatowych/przedszkoli, szpitali/punktów opieki medycznej, dużych obiektów sportowych i rekreacyjnych, punktów handlowych.

Brak miejsca do zaparkowania w rejonie tego rodzaju miejsc może wpływać albo na zmianę celu podróży (np. inny sklep z własnym parkingiem), albo na zmianę sposobu dotarcia do celu. Modelowanie polityki mobilności i wpływanie na zmianę nawyków mieszkańców za pomocą zwiększania lub zmniejszania liczby miejsc parkingowych nie jest – w Polsce i na świecie – powszechną praktyką. Przebudowa infrastruktury parkingowej najczęściej jest realizowana reakcyjnie (w odpowiedzi na zaistniały problem) i rzadko kierowana jest według z góry zaplanowanej strategii rozwoju mobilności⁴⁴. Częstołą praktyką jest nie zauważanie problemu wystarczalności danego parkingu, dopóki jego wielkość i stan odpowiada zapotrzebowaniu na miejsca postojowe. Parking nie stanowi także zazwyczaj przedmiotu zainteresowania, dopóki jego funkcjonowanie i rozbudowa nie jest prowadzona kosztem innej infrastruktury lub sfery publicznej. Natomiast w momencie, gdy rozbudowa infrastruktury parkingowej następuje kosztem innej infrastruktury – może to wywoływać niezadowolenie społeczne.

Na terenie centrum Wodzisławia Śl. funkcjonuje strefa płatnego parkowania. SPP funkcjonuje od poniedziałku do piątku w godzinach 7-17. Obejmuje następujące drogi publiczne:

Strefę płatnego parkowania wyznacza się na obszarze obejmującym ulice: Wałową (od skrzyżowania z ul. Księżnej Konstancji do skrzyżowania z ul. Sądową oraz od posesji 44 do skrzyżowania z ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego), Sądową, Kościelną, Św. Jana, Marsz. Józefa Piłsudskiego, plac Gładbeck, Ks. Płk Wilhelma Kubsza, Zamkową, Księżnej Konstancji (od skrzyżowania z ul. Rynek do skrzyżowania z ul. Juliusza Słowackiego), Targową (od skrzyżowania z ul. Rynek do skrzyżowania z ul. dr Lucjana Mendego), Juliusza Słowackiego, dr Lucjana Mendego (od skrzyżowania z ul. Targową do skrzyżowania z ul. Pszowską), Zgody, Średnią, Krótką, Minorytów, Powstańców Śląskich, Władysława Opolskiego, Wincentego Styczyńskiego, Apteczną, Bartosza Głowackiego, Bogumińską (od skrzyżowania z ul. Pszowską do skrzyżowania z ul. dr Lucjana Mendego).

⁴⁴ Temat infrastruktury parkingowej rzadko pojawia się w dokumentach strategicznych, np. w PGN jednostek samorządowych.

SPP dzieli się na dwie podstrefy:

1) podstrefa A – czerwona, której obszar obejmuje ulice: Sądową, Minorytów, Ks. Konstancji (od skrzyżowania z ul. Rynek do # z ul. Juliusza Słowackiego), Średnią, Krótką, Powstańców Śląskich, Zgody (od skrzyżowania z ul. Zamkową do Rynku), Piłsudskiego (od # z ul. Św. Jana do Rynku), Ks. Płk Wilhelma Kubsza (od Rynku do ul. Św. Jana), Targową (od # z ul. Rynek do # z ul. Zamkową),

2) podstrefa B - zielona, obejmująca pozostałą część SPP.

W obrębie SPP A i B obowiązują różne wysokości opłat w zależności od sposobu poboru opłat: inkasenta lub parkomat.

Tabela 5 Wysokość opłat za parkowanie w Wodzisławiu Śl.

Pobór opłat	Parking	Liczba miejsc	Opłaty	Opłaty abonamentowe
Inkasent	przy ul. Mendego	86	– za 1. rozpoczętą godzinę parkowania 1,50 zł.	Miesięczna karta abonamentowa – 200 zł w Podstrefie A; 100 zł w Podstrefie B; Opłaty zryczałtowane (identyfikatory): 75 zł dla osoby zameldowanej w Wodzisławiu Śląskim na pobyt stały lub czasowy, 150 zł dla przedsiębiorcy mającego siedzibę firmy w granicach SPP.
	u zbiegu ulic Wałowej i Pośpiecha	49	– za 2. rozpoczętą godzinę parkowania 1,80 zł.	
	ul. Arendarska	80	– za 3. rozpoczętą godzinę parkowania 2,10 zł.	
	ul. 26 Marca k/ szpitala	100	– za 4. i każdą następną godzinę parkowania 1,50 zł.	
Parkomat	u zbiegu ul. Wałowej i Daszyńskiego	19	– za 20 minut parkowania – 0,50 zł.	
	ul. 26 Marca za WCK	27	– za 60 minut parkowania – 1,50 zł.	
	Rynek - górna pierzeja	21	– za 120 minut parkowania – 3,30 zł. – za 180 minut parkowania – 5,40 zł.	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Wodzisław Śl.

W strefie buforowej wokół SPP, na dwóch parkingach miejskich przy ul. Arendarskiej i Wałowej obowiązują preferencyjne stawki opłat zryczałtowanych dla mieszkańców zameldowanych i przedsiębiorców prowadzących działalność w SPP, w wysokości 20 zł miesięcznie, zachęcające do pozostawiania samochodów poza SPP, mające na celu rozładowanie SPP i zwiększenie dostępności miejsc parkingowych dla osób wjeżdżających do SPP z zewnątrz.

Elementem planowanego do realizacji Centrum Przesiadkowego ma być również utworzenie w jego rejonie rozbudowanej, częściowo płatnej infrastruktury parkingowej. W jego ramach ma powstać system parkingowy o charakterze Park&Ride.

2.2 Transport kolejowy

Przez teren Wodzisławia Śl. przebiega linia kolejowa nr 158 (Rybnik Towarowy – Chałupki), stanowiąca fragment ciągu komunikacyjnego łączącego Wodzisław Śl. nie tylko z Rybnikiem, ale m.in. również z Katowicami. Jest to linia zelektryfikowana, dwutorowa na odcinku Rybnik Towarowy – Wodzisław Śl. i jednotorowa na odcinku Wodzisław Śl. – Chałupki. Na terenie miasta znajdują się dwa punkty obsługi podróżnych:

- Stacja Wodzisław Śląski, posiadająca 2 perony (3 krawędzie peronowe) oraz budynek dworcowy, obecnie nieczynny;
- Przystanek Wodzisław Śląski Radlin, posiadający 2 perony (2 krawędzie peronowe).

W 2015 r. zakończyła się rewitalizacja linii nr 158, w wyniku której podniesiono prędkość do 80 km/godz. W ramach rewitalizacji, dokonano następujących działań:

- Wymiany w sumie 32 km torów i 22 km sieci trakcyjnej, remont 31 obiektów inżynierskich; Wymiany 39 rozjazdów, przebudowa 24 przejazdów;
- Przebudowa peronów (z dostosowaniem ich do potrzeb osób niepełnosprawnych) na stacjach Rybnik Towarowy, Wodzisław Śl., Olza i przystankach Rybnik Rymer, Radlin Obszary, Radlin, Czyżowice, Bełżnica, Rudyszwałd;
- Montaż nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk).

Dzięki przeprowadzonej rewitalizacji – w ruchu towarowym, linia 158, prowadząca do dawnego polsko-czeskiego przejścia granicznego Chałupki – Bohumin, ponownie stanowi obecnie ciąg alternatywny dla głównego ciągu międzynarodowego przebiegającego przez Polskę, tzn. trasy przez Zebrzydowice – Petrovice u Karvine (która należy do sieci TEN-T i wchodzi w skład międzynarodowego „Korytarza 5” Bałtyk – Adriatyk⁴⁵). Rewitalizacja skróciła również czas jazdy pociągów pasażerskich: przejazd pociągu osobowego (zatrzymującego się na wszystkich stacjach i przystankach) pomiędzy stacjami Wodzisław Śl. i Rybnik zajmuje obecnie ok. 16-17 min, a pomiędzy stacjami Wodzisław Śl. i Katowice ok. 80-85 min (ok. 70 min w przypadku pociągu przyspieszonego). Są to konkurencyjne czasy przejazdu wobec transportu drogowego (w tym – motoryzacji indywidualnej).

Ruch kolejowy regionalny obsługiwany jest przez spółkę Koleje Śląskie, której 100-procentowym udziałowcem jest samorząd wojewódzki i w związku z powyższym, jako podmiotowi wewnętrznemu, powierza spółce KŚ prowadzenie ruchu kolejowego w

⁴⁵ Zgodnie z „Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy”, utworzonych zostało 9 „korytarzy” dedykowanych międzynarodowym kolejowym przewozom towarowym (ich ideą jest m.in. priorytetowe traktowanie międzynarodowych przewozów towarowych przy konstruowaniu rozkładu jazdy). Dwa „korytarze” przebiegają przez teren Polski, jednym z nich jest „Korytarz 5 Bałtyk – Adriatyk” (Gdynia/Świnoujście – Triest/Koper).

województwie bezprzetargowo (zgodnie z art. 22 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Liczba pociągów KŚ obsługujących Wodzisław Śl. jest zbyt mała, by nawiązać konkurencję z transportem drogowym w przewozach o charakterze quasi-aglomeracyjnym, jakim są połączenia Wodzisławia Śl. z Rybnikiem. Również jako co najwyżej dostateczną należy określić liczbę połączeń kolejowych Wodzisławia Śl. z Katowicami, mających charakter mniej aglomeracyjny, a bardziej regionalny.

Tabela 6 Oferta Kolei Śląskich w rozkładzie jazdy 2015/2016

Relacja	Liczba pociągów w dni robocze	Liczba pociągów w soboty i niedziele
Wodzisław Śl. – Rybnik – Katowice	6 (w tym 1 z przesiadką w Rybniku)	5 (w tym 2 z przesiadką w Rybniku)
Katowice – Rybnik – Wodzisław Śl.	6	4
Wodzisław Śl. – Chałupki/Bohumin	6/2	5/2
Bohumin/Chałupki – Wodzisław Śl.	2/6	2/5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KŚ

Pożytywem jest zwiększenie przez Koleje Śląskie liczby kursów w planowanym nowym rocznym rozkładzie (od grudnia 2016 r.) o kolejne dwie pary połączeń, co świadczy o stopniowym zwiększaniu oferty przewozowej.

Koleje Śląskie posiadają duży odsetek nowego bądź zmodernizowanego taboru, jednak niemałą część parku taborowego stanowią również przestarzałe, często nawet ponad 40-letnie niezmmodernizowane pojazdy typu EN57. Najstarszy pojazd użytkowany przez Koleje Śląskie (EN57-022) został wyprodukowany w 1962 r.⁴⁶

Pojazdy serii EN57 zostały wyprodukowane w latach 60-90 XX w. Są to pojazdy 3-członowe, wysokopodłogowe (w składach EN57 przechodzących modernizację montowane są pochylnie dla wózków inwalidzkich), prędkość maksymalna do 100-110 km/godz. Część pojazdów EN57 którymi dysponuje KŚ – te, których właścicielem jest spółka KŚ bądź Województwo Śląskie – została poddana gruntownej modernizacji polegającej na wymianie silników na asynchroniczne, zapewniających lepsze przyśpieszenie i prędkość do 120 km/godz., estetyzacji czoła pojazdu oraz przebudowie wnętrza, w tym likwidacji części ścian działowych, montażu klimatyzacji, drzwi odskokowo – przesuwnych, oraz systemu monitoringu. Pozostałe pojazdy serii EN57 (wypożyczane przez KŚ od Przewozów Regionalnych) są niezmmodernizowane oraz cechują je liczne mankamenty (m.in. generowany hałas, niewygodne siedzenia, bardzo często niesprawne ogrzewanie elektryczne, powszechnie nieszczelne okna), które nie predysponują ich do miana nowoczesnego i komfortowego taboru.

⁴⁶ Jest to również w ogóle najstarszy czynny pojazd tej serii.

Z kolei nowy tabor, jakim dysponuje KŚ, to pociągi jednoprzestrzenne, klimatyzowane, dostosowane do potrzeb niepełnosprawnych, spełniające najnowsze wymogi w zakresie rozwiązań technicznych (napęd silnikami asynchronicznymi, prędkość maksymalna do 160 km/godz., przyspieszenie rozruchu do 40 km/godz. – ok. 1 m/s²) oraz komfortu podróży. Poniższa tabela obrazuje park taborowy KŚ, przy czym należy podkreślić, że na linii kolejowej 158 spółka użytkuje częściej tabor najstarszej generacji, tj. pojazdy EN57 (zarówno zmodernizowane, jak i niezmodernizowane).

Tabela 7 Pojazdy kolejowe będące w posiadaniu Kolei Śląskich

Rodzaj pojazdu	Liczba członów	Seria / typ	Rok produkcji albo kompleksowej modernizacji	Właściciel	Liczba szt.
EZT	3	EN57 / 5B+6B+5B	b.d.	Przewozy Regionalne (tabor wynajęty przez KŚ)	28
EZT	4	35WE „Impuls”	2012	Woj. Śląskie	1
EZT	3	EN63a / 36WEa „Impuls”	2014		3
EZT	4	EN75 / „FLIRT”	2008		4
EZT	4	EN76 / 22WE; 22WE „Elf”	2011		9
EZT	3	EN57AKŚ / 5B+6B+5B	2011		1
EZT	3	EN57KM / 5B+6B+5B	2011		2
SZT	2	SA109/ 212M	2004; 2012		2
EZT	6	27WEb („Elf”)	2013	PESA Bydgoszcz (leasing przez KŚ)	6
EZT	3	EN57 AKŚ / 5B+6B+5B	2011 – 2012	Koleje Śląskie	1
EZT	3	EN61 / 14WE	2005		2
SZT	3	SA138 / 221M	2010 – 2011		1
EZT	3	EN57AKŚ / 5B+6B+5B	2011 – 2012	ING Lease (leasing przez KŚ)	5
EZT	4	EN71AKŚ / 5B+6B+6B+5B	2012		2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KŚ

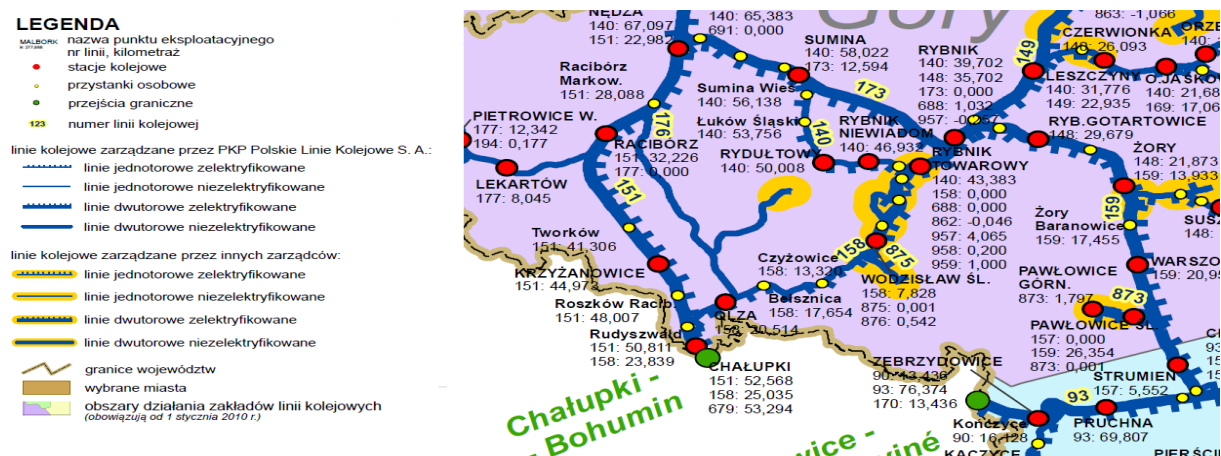
Od grudnia 2015 r., w Wodzisławiu Śląskim zatrzymują się również pociągi dalekobieżne. Od 13 grudnia 2015 r. 3 pary połączeń międzynarodowych spółki PKP Intercity (2 pary pociągów Warszawa – Praga i 1 para Warszawa – Ostrawa) kursuje trasą przez Rybnik, Wodzisław (w obu przypadkach – z postojem w tych miastach) i Chałupki do czeskiego

Bohumina. Pociągi te charakteryzują się bardzo atrakcyjnym czasem przejazdu: ok. 3 godz. 30 min – 3 godz. 40 min na trasie z Wodzisławia Śl. do Warszawy.

Linia kolejowa 158 jest jedyną linią kolejową przechodzącą przez Wodzisław Śl. wykorzystywaną w ruchu pasażerskim. Pozostałe linie kolejowe obsługują albo wyłącznie ruch towarowy (nie istnieją żadne plany związane z uruchomieniem na nich ruchu pasażerskiego), albo są całkowicie wyłączone z ruchu. Są to następujące linie:

- Dwie linie kolejowe będące w zarządzie Infra Silesia (spółka wchodząca w skład koncernu Deutsche Bahn) łączące stację Wodzisław Śl. z obszarem KWK Marcel;
- Linia kolejowa nr 192 (PKP PLK), Syrynia – Pszów, przebiegająca zachodnim skrajem miasta; obecnie nieczynna, wstępnie przeznaczona przez PKP PLK do fizycznej likwidacji; istnieją plany utworzenia na niej kolei turystycznej lub drezynowej.

Rysunek 4 Układ linii kolejowych w rejonie Wodzisławia Śląskiego



Źródło: PKP PLK SA

Budynek dworca kolejowego Wodzisław Śląski został w marcu 2015 r. kupiony przez Miasto Wodzisław Śl. od PKP SA. Cena 553 tys. zł objęła również służebność dróg umożliwiającą dotarcie do obiektu. Obecnie budynek dworca jest niezagospodarowany; zgodnie z planami władz Wodzisławia Śl., nowo zagospodarowany budynek dworca ma być kluczowym elementem planowanego Centrum Przesiadkowego (zob. więcej w Rozdziale 4).

Fotografia 1 Budynek dworca, stan obecny



Źródło: Własne

2.3 Transport rowerowy

2.3.1 Infrastruktura rowerowa

Obecny system ścieżek rowerowych w Wodzisławiu Śl. obejmuje tylko wybrane tereny miasta i nie pełni funkcji komunikacyjnych (są to ścieżki głównie o charakterze rekreacyjnym). W związku z powyższym, w świetle obecnych trendów (tj. popularyzacji transportu rowerowego) system ten jest niewystarczający i nie do końca odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

System dróg rowerowych powinien zapewniać bezpieczny, komfortowy i szybki dojazd mieszkańcom z obszarów peryferyjnych do centrum miasta, a także na obszarze samego centrum – tj. poprowadzenie drogi wokół centrum miasta oraz wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu „Tempo 30” na ulicach w obszarze samego centrum (więcej na ten temat – w rozdziale 4.2).

Na terenie Powiatu Wodzisławskiego sieć tras (szlaków) rowerowych jest rozbudowana, ale przebiega głównie poza granicami administracyjnymi miasta. W 2015 r. przeprowadzono akcję mającą na celu oznakowanie nowych lub wymianę oznakowania na istniejących trasach (szlakach) rowerowych. Na podstawie danych UM w Wodzisławiu Śląskim, przebieg tras, rozpoczynających się lub przebiegających przez miasto, jest następujący:

- Trasy nr 283 (obecnie o dł. 2,9 km na terenie Wodzisławia Śl.) i 314 (o dł. 2,6 km) – Na terenie Wodzisławia Śląskiego trasy te będą od granicy z miastem Radlin bocznymi ulicami przez Radlin Górny na skraj os. Piastów. Część przebiegu obu tras jest wspólna. Docelowo trasa nr 283 będzie przebiegać od Rud, następnie przez Gminę Lyski, Szczerbice, Radoszowy do miejscowości Głożyny w Gminie Radlin. Natomiast docelowy przebieg trasy nr 314 poprowadzony zostanie z Rud przez Górki, Suminę, Czernicę, Rydułtowy do miejscowości Głożyny w Gminie Radlin;
- Trasa nr 311 (o dł. 4 km) – Trasa będzie od granicy z miastem Radlin bocznymi ulicami przez Radlin Dolny i os. Przyjaźni, a następnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym

wzdłuż drogi krajowej nr 78 do dworca kolejowego. Docelowo trasa będzie prowadziła z centrum Rybnika, przez Niedobczyce aż do Radlina;

- Trasa nr 312 (o dł. 1,9 km) – Trasa rozpoczyna się przy przystanku kolejowym Wodzisław Śląski – Radlin i biegnie bocznymi drogami do Szusiciaka, prowadząc dalej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 932 do Dolanka na skraju gminy Marklowice. Docelowo przebieg trasy będzie prowadził przez Marklowice do Jankowic w Gminie Świerklany;
- Trasa nr 315 (o dł. 12,0 km) – Trasa biegnie drogami leśnymi do przystanku kolejowego Wodzisław Śląski – Radlin, następnie ul. Bolesława Chrobrego przez Radlin Dolny do Radlina Górnego, po czym bocznymi drogami skrajem Pszowa do Zawady. Docelowo przebieg trasy będzie prowadził od przystanku w Orzepowicach, będących częścią Rybnika przez Zebrzydowice, Niewiadom, Biertułowy (część Radlina) aż do Chałupek;
- Trasa nr 316 (o dł. 6,8 km) – Odcinki przebiegające przez teren Wodzisławia Śląskiego m.in. prowadzący przez Zawadę i od granicy z Turzą Śląską do stadionu MOSiR w Wodzisławiu Śląskim, lasem przez ośrodek rekreacyjny Balaton do Dolanka na skraju Marklowic, po czym do Szusiciaka razem z trasą nr 312 wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 932. Ostatni odcinek prowadzi bocznymi drogami do Chałupek na skraju Marklowic. Docelowo przebieg trasy będzie prowadził z Olzy przez Bluszczów, Buków i Lubomię obok grodziska, lasem przez Pszów, Zawadę, Czyżowice, Gorzyce i Turzę Śląską do stadionu MOSiR;
- Trasa nr 317 (o dł. 13,3 km) – Na terenie Wodzisławia Śląskiego biegnie bocznymi ulicami przez Zawadę – Szybik, Zawadzkie Kąty, Kokoszyce i Jedłownik do targu w pobliżu MOSiR, a następnie przez os. Kopernika i lasem do ośrodka rekreacyjnego Balaton. Docelowo trasa ma prowadzić z miejscowości Obora k. Raciborza, przez teren gmin Kornowac i Pszów, aż do granicy miasta w pobliżu Zawady;
- Trasa nr 324 (o dł. 4,7 km) – Początek trasy znajduje się przy stadionie MOSiR, która dalej przebiega wzdłuż ul. Skrzyszowskiej, przez Sowiniec aż do Osiedla 1 Maja. Docelowo trasa ma prowadzić spod stadionu MOSiR-u przez gminę Mszana i Gołkowice do granicy z Republiką Czeską.

Ponadto w ramach projektu polegającego na budowie Centrum Przesiadkowego znajdującego się obok dworca kolejowego⁴⁷ (zob. więcej w pkt. 4.1), planowana jest budowa infrastruktury rowerowej. Ma ona za zadanie umożliwić podróż rowerem pomiędzy planowanym centrum przesiadkowym a rynkiem Starego Miasta oraz osiedlami Piastów, Dąbrówki i XXX-lecia PRL, zlokalizowanymi w północnej części Wodzisławia Śląskiego. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w WPW⁴⁸ miasta, budowa/przebudowa wszystkich trzech odcinków infrastruktury rowerowej w ramach ww. projektu przewidziana jest na lata 2017-2018, a koszt ich realizacji wyniesie 5 981 100 zł.

W związku z tym, iż budowa dróg rowerowych o charakterze komunikacyjnym, łączących tereny mieszkaniowe z CP będzie prowadzona w ramach partnerstwa z sąsiednią Gminą

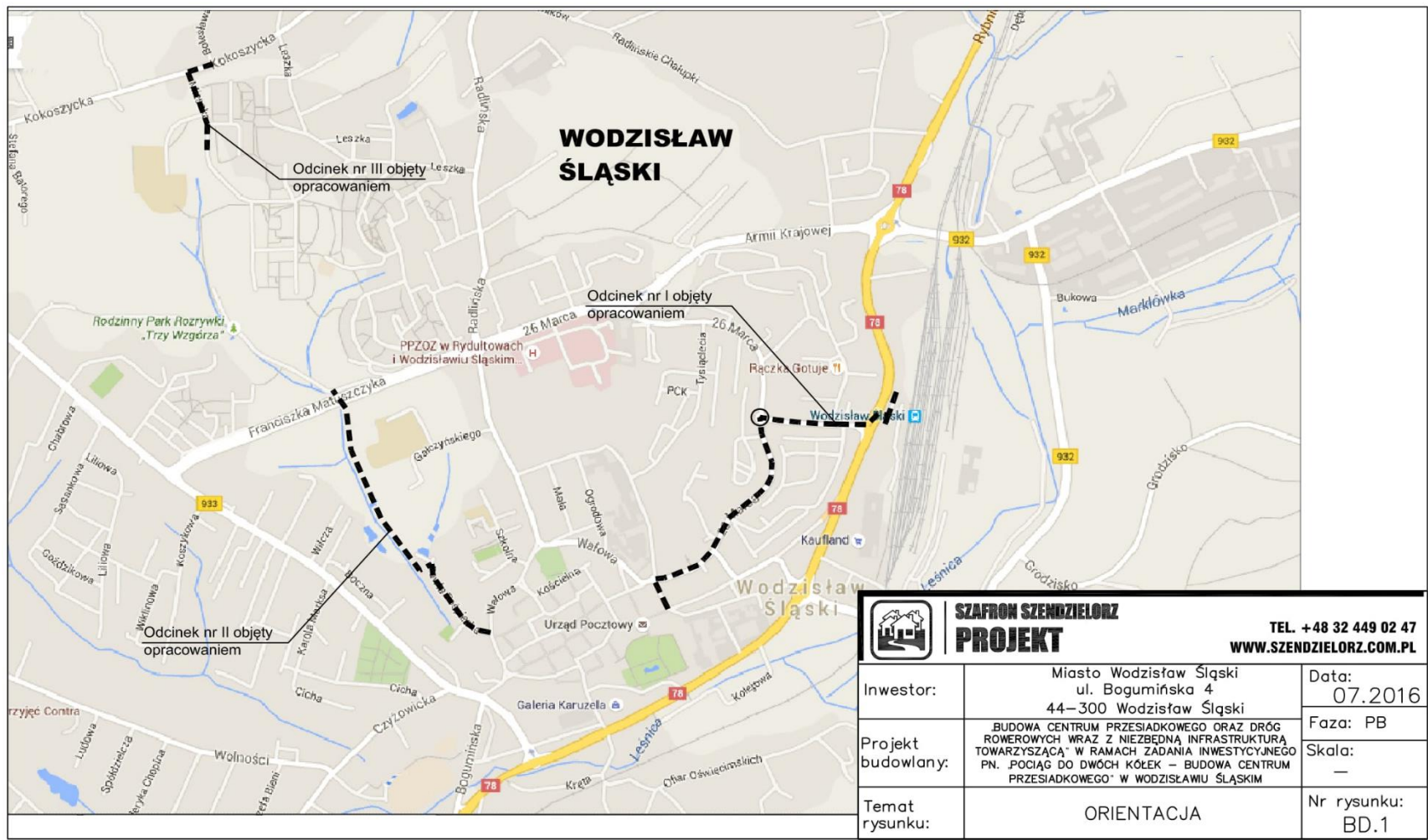
⁴⁷ Projekt obecnie pod nazwą „Pociąg do dwóch kółek – budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim”.

⁴⁸ Wykaz Przedsięwzięć Wieloletnich stanowiących Załącznik nr 8 do Uchwały nr XXIII/227/16 Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego w sprawie zmiany uchwały w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Wodzisławia Śląskiego na lata 2016 - 2032 z dnia 25 października 2016 r.

Radlin, przewiduje się również budowę niezbędnej infrastruktury na jej terenie (więcej w rozdz. 4.2). Zgodnie z zapisami w WPF gminy,⁴⁹ realizacja ww. infrastruktury będzie prowadzona w latach 2016 -2017. Całkowity koszt realizacji budowy dróg rowerowych w Radlinie ma wynieść 705 882 zł. Na poniższych rysunkach przedstawiona została lokalizacja odcinków na terenie Wodzisławia Śl. objętych realizacją oraz planowana docelowa sieć dróg rowerowych w Wodzisławiu Śląskim i Radlinie.

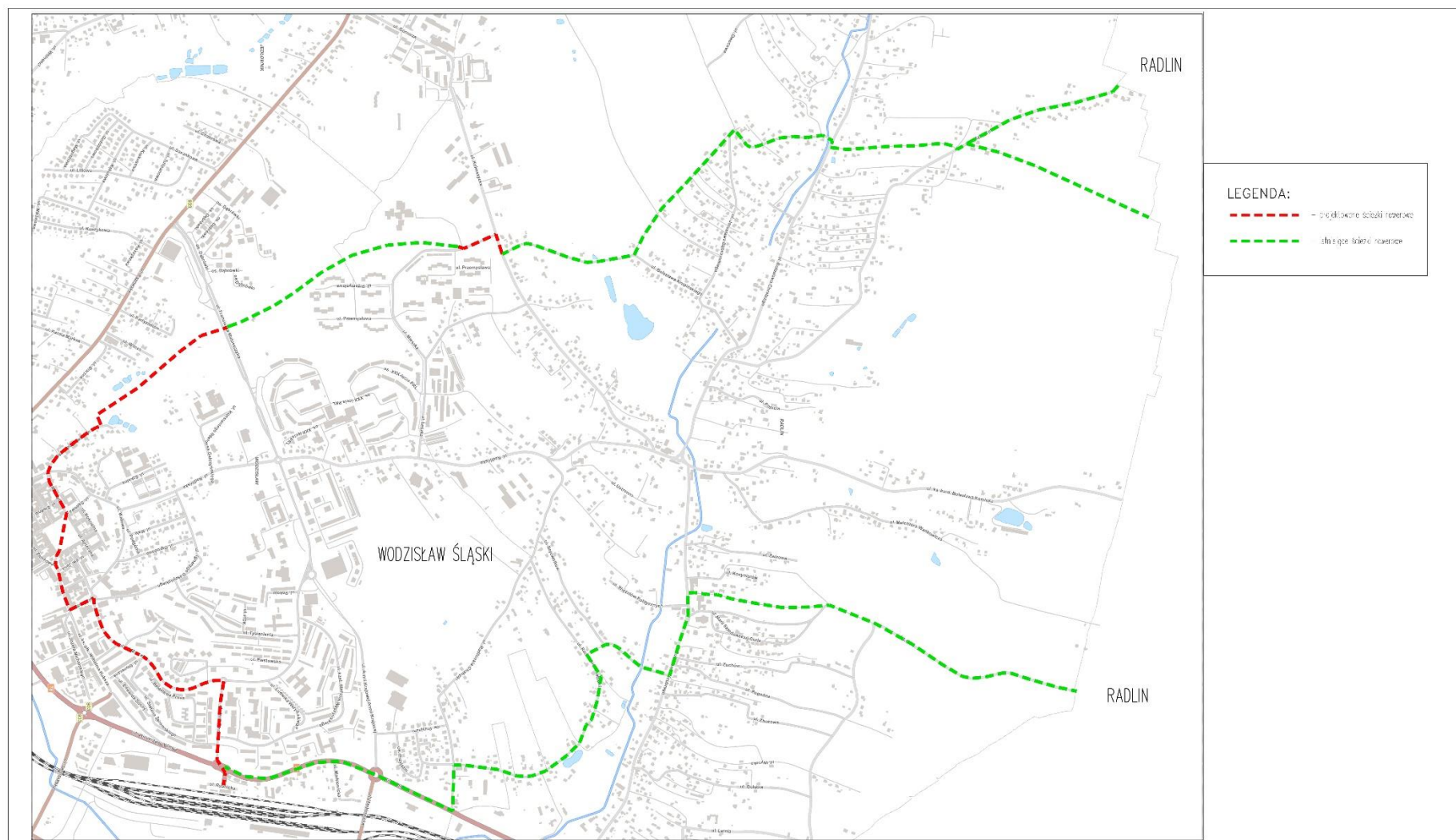
⁴⁹ Dokument przyjęty uchwałą nr S.0007.068.2016 przez Radę Miejską w Radlinie w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Radlin na lata 2016 – 2028 w dniu 27 września 2016 r.

Rysunek 5 Przebieg odcinków infrastruktury rowerowej planowanych do realizacji w ramach projektu pn. „Pociąg do dwóch kółek – budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim”



Źródło: UM Wodzisław Śląski

Rysunek 6 Docelowy kształt infrastruktury na terenie Wodzisławia Śl.



Źródło: UM Wodzisław Śl.

Rysunek 7 Docelowy kształt infrastruktury na terenie miasta Radlin



Źródło: Załącznik nr 6 do Studium Głównych Tras Rowerowych dla miasta Radlin, 2016.

2.3.2 Znaczenie ruchu rowerowego

Tendencja rozwojowa w zakresie ruchu rowerowego jest obecna w Polsce od kilkunastu lat i jest naturalnym następstwem nasilenia opisanych we wcześniejszej części opracowania problemów w ruchu drogowym. Zapoczątkowana w dużych miastach (przede wszystkim w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, i Wrocławiu) zmiana rozszerzyła się nie tylko na coraz mniejsze miasta, głównie ośrodki wojewódzkie i powiatowe, ale także na całe regiony. Stale prowadzone są inwestycje, w efekcie których coraz większa liczba osób rezygnuje z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz roweru, który staje się nie tylko sprzętem o charakterze rekreacyjnym, ale też komunikacyjnym.⁵⁰

Coraz większa liczba osób korzystająca z rowerów przekłada się również na wzrost liczby sprzedawanych rowerów w Polsce. Zgodnie z danymi posiadanymi przez Konfederację Europejskiego Przemysłu Rowerowego (CONEBI), w 2012 roku zostało sprzedanych w Polsce 992 tys. rowerów.⁵¹ W kolejnych latach (2013, 2014) wartość ta była jeszcze większa osiągając sprzedaż na poziomie odpowiednio 1,05 mln rowerów⁵² oraz 1,094 mln rowerów, co stanowi 5% całego rynku UE.⁵³

Działania te są w pewnym stopniu następstwem zapisów w dokumentach strategicznych⁵⁴ dotyczących zrównoważonej mobilności (zob. rozdział 1.2), w których wskazany został m.in. nacisk w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej. Realizacja przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu rowerowego, ma na celu zachęcenie mieszkańców do wyboru tego środka transportu w odbywaniu codziennych podróży, prowadząc tym do zmniejszenia ruchu samochodów osobowych na drogach oraz poprawy jakości powietrza, co w konsekwencji przyczyni się do poprawy jakości życia w mieście.

Doświadczenia innych miast i regionów, a także wiedza bazująca na długoletnich doświadczeniach krajów zachodnich w zakresie rozwoju transportu rowerowego, pozwalają na racjonalne wykorzystywanie środków przeznaczanych na rozwój tego transportu. Jednakże jak pokazały wyniki zrealizowanych w 2015 r. społecznych audytów infrastruktury rowerowej w 10 polskich miastach, zaledwie połowa tras głównych została uznana za przyjazną rowerzystom. Oznacza to, że wydzielanie w budżecie wysokich kwot na szeroko pojęty rozwój ruchu rowerowego nie jest warunkiem wystarczającym do zapewnienia tak zdefiniowanego celu.

⁵⁰ Np. W 2015 roku oddany został do użytku szlak rowerowy GreenVelo o długości ponad 2000 km wybudowany kosztem ponad 200 mln zł. Obecnie województwa małopolskie i zachodniopomorskie przygotowują inwestycje w szlaki i ścieżki rowerowe o wartości około 200 mln zł każdy.

⁵¹ European Bicycle Industry & Market Profile 2013 - źródło: <http://asociacionambe.es/wp-content/uploads/2014/12/European-Bicycle-Market-Industry-Profile-Edition-2013.pdf>.

⁵² European Bicycle Industry & Market Profile 2014 - źródło: <http://raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/2dcf4ea4-c647-4303-95a8-ac0045f8448b>.

⁵³ European Bicycle Industry & Market Profile 2015 - źródło: <https://www.raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/b251fb99-e623-4fa9-8040-386e874fffbf>.

⁵⁴ M.in.: „Strategia Rozwoju Miasta Wodzisław Śląski na lata 2014-2020”, „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta Wodzisław Śląski”, „Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego”.

2.3.3 Warunki ruchu rowerowego

Ostatnie dwie dekady były czasem gwałtownego rozwoju transportu samochodowego w Polsce. Coroczny kilkuprocentowy wzrost ruchu drogowego oraz stałe zwiększanie się liczby samochodów przy stosunkowo niewielkim przyroście przepustowości dróg spowodowały, że projektowana i budowana w większości wypadków w okresie PRL infrastruktura drogowa, podporządkowana ruchowi samochodowemu, osiąga kres swojej wydajności. Problem ten dotyczy również Wodzisławia Śląskiego (zob. pkt. 2.1.1, 2.1.2). Duże obciążenie dróg przez transport zmechanizowany (w tym – przez liczne, zwłaszcza na drogach krajowych pojazdy towarowe) oraz wspomniany niedostatek wystarczającej infrastruktury drogowej nie sprzyja naturalnie korzystaniu na tych ciągach z transportu rowerowego.

Standardy w zakresie rozwiązań technicznych budowy dróg rowerowych określa szereg przepisów prawa krajowego, jednak najważniejsze zasady wynikają z zapisów zawartych są w aktualnych wersjach następujących przepisów:

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Uwzględniając obowiązujące przepisy prawa oraz stosowane w innych miastach oraz krajach rozwiązania w zakresie infrastruktury rowerowej, wszystkie drogi rowerowe w granicach administracyjnych miasta powinny spełniać szereg następujących standardów, zapewniających właściwą jakość użytkowania:

- Nawierzchnia dróg rowerowych musi posiadać nawierzchnię asfaltową, zapewniającą niższe opory toczenia;
- Uprzywilejowanie dróg rowerowych z wyjazdami z posesji, poprzez brak niwelety i zachowanie ciągłości;
- Niweleta ścieżki musi być zgodna z warunkami Rozporządzenia – należy minimalizować różnice wysokościowe;
- Ze względów bezpieczeństwa rekomenduje się jak największe odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu pieszego;
- Niedopuszczalne jest omijanie przeszkód (np. latarni, drzew) poprzez zwężenia dróg dla rowerów;
- Bezwzględnie należy zapewniać dobrą widoczność na przejazdach dla rowerzystów;
- Na skrzyżowaniach o dużym natężeniu ruchu rowerowego można wyznaczać śluzy dla rowerów;
- Pożądane jest oznakowanie czerwoną farbą miejsc potencjalnie niebezpiecznych;
- Odpowiednie oznakowanie (znaki poziome i pionowe) dróg rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych oraz pasów i kontrapasów;

- Właściwa szerokość infrastruktury, zgodnie z przepisami zapewniająca bezpieczne i komfortowe poruszanie się.

Fotografia 2 Ciągłość drogi rowerowej przy skrzyżowaniach z wyjazdami z posesji



Źródło: rowerowytorun.com.pl

Właściwie zaprojektowana i wykonana infrastruktura rowerowa jest najlepszą formą popularyzacji komunikacji rowerowej. Fotografie poniżej przedstawiają wzorcowe rozwiązania w zakresie infrastruktury rowerowej na obszarze zurbanizowanym.

Fotografia 3 Dobre praktyki budowy infrastruktury rowerowej (Polska)⁵⁵

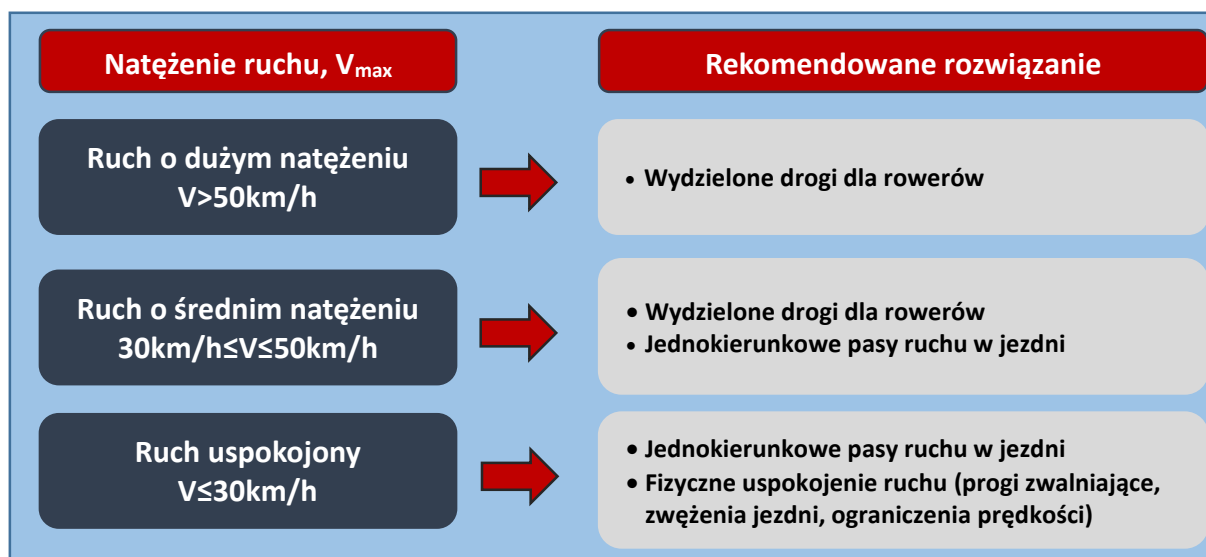


Źródło: Fot. własne.

Dobór właściwego rozwiązania drogi rowerowej na obszarze zurbanizowanym zależy przede wszystkim od dopuszczalnej prędkości drogi, przy której planowana jest droga rowerowa. Podstawowe wytyczne dla tras rowerowych są zawarte na kolejnym schemacie.

⁵⁵ Zdjęcia pochodzą z Warszawy (lewe i środkowe) oraz z Wałbrzycha (prawe).

Wykres 2 Ogólny schemat rozwiązania trasy rowerowej na obszarze zabudowanym



Źródło: Opracowanie własne.

Za wzór, jak powinny wyglądać rozwiązania w kwestii organizacji ruchu i infrastruktury rowerowej, służyć może Holandia. Na kolejnej fotografii zostały przedstawione trzy klasyczne holenderskie przykłady organizacji ruchu rowerowego na drogach lokalnych o niskim i średnim natężeniu ruchu w terenie zabudowanym. Z racji problemu, jakim w Holandii jest brak wolnej przestrzeni niezbędnej do budowy wydzielonej drogi rowerowej (brak wolnych gruntów, zabudowa bardzo blisko pasa drogowego), stosuje się często inne rozwiązania, pozwalające na rozbudowę nowoczesnej infrastruktury rowerowej. Istotną kwestią jest to, że wdrożenie poniższych rozwiązań nie jest zbyt kosztowne, a jednocześnie skutecznie podnosi bezpieczeństwo ruchu wszystkich użytkowników ruchu, a zwłaszcza rowerzystów.

Jednym z rozwiązań powszechnie stosowanych jest wyniesienie tarczy skrzyżowania równorzędnego (fot. po lewej). Wymusza to zwiększenie uwagi uczestników ruchu zbliżających się do skrzyżowania oraz zmniejszenia prędkości, co przekłada się na wzrost bezpieczeństwa, zwłaszcza rowerzystów i pieszych. W tym przypadku drogi rowerowe poprowadzone są przez skrzyżowanie w poziomie jezdni, znacząco zwiększając komfort podróżowania.

Kolejnym rozwiązaniem jest zmiana przebiegu osi drogi poprzez zastosowanie szykan (fot. środkowa). Pozwala to nie tylko obniżyć prędkość poruszających się pojazdów (a tym samym zwiększyć bezpieczeństwo ruchu), ale również wygospodarować miejsce na inne cele bez konieczności poszerzania pasa drogowego np. dodatkowe miejsca parkingowe.

Trzecim rozwiązaniem jest zastosowanie przewężenia wymuszającego zmniejszenie prędkości przez kierujących pojazdami zmechanizowanymi (fot. po prawej). Rozwiązanie to polega na odpowiednim ukształtowaniu osi drogi z wykorzystaniem elementów małej architektury lub roślinności, uniemożliwiającym swobodne minięcie się jednocześnie dwóch pojazdów. Szykanę może stanowić np. drzewo, wysepka z wysokim krawężnikiem lub słupek. Kwestia ta nie dotyczy jednak rowerzystów, którzy poruszają się bez przeszkód wytyczonymi pasami rowerowymi. Warto zaznaczyć, że w tym przypadku rozbudowa infrastruktury rowerowej nie odbyła się kosztem poszerzenia pasa drogowego.

Zgodnie z polskim prawem, przedstawione rozwiązania z Holandii mogą być bez przeszkód stosowane. Zarówno Ustawa Prawo o ruchu drogowym, jak i Rozporządzenie dotyczące warunków technicznych dróg publicznych i ich usytuowania, nie precyzują, jakie rozwiązania techniczne powinny być stosowane. Daje to możliwość przystosowania infrastruktury rowerowej do lokalnych uwarunkowań. W przedmiotowym rozporządzeniu podane zostały wyłącznie podstawowe wytyczne określające podstawowe parametry techniczne (m.in. minimalna szerokość) dróg/pasów rowerowych, natomiast w Ustawie znajdują się wyłącznie zapisy dotyczące zasad poruszania się wszystkich uczestników ruchu po drogach publicznych.

Fotografia 4 Dobre praktyki budowy infrastruktury rowerowej (zagranica)⁵⁶



Źródło: Google Maps

Dobrym rozwiązaniem w przypadku wytyczonych pasów rowerowych, zwiększającym bezpieczeństwo rowerzystów na drodze, jest śluza rowerowa.

Fotografia 5 Śluza rowerowa



Źródło: pl.wikipedia.org/wiki/Śluza_rowerowa

⁵⁶ Zdjęcia pochodzą z miejscowości Bennekom (lewe i prawe) oraz Wageningen (środkowe) w Holandii.

Jest to wydzielona kolorystycznie powierzchnia⁵⁷ o szerokości co najmniej jednego pasa ruchu, znajdująca się pomiędzy miejscem zatrzymania się innych pojazdów a skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną. Umożliwia to rowerzystom zajęcie pozycji przed samochodami podczas czerwonego światła. W związku z tym są oni lepiej widoczni dla pozostałych uczestników ruchu oraz mogą ruszyć z miejsca jako pierwsi czy też wykonać bezpieczny manewr skrętu w lewo.

Na infrastrukturę rowerową składają się także inne elementy. Jednym z nich są stojaki rowerowe, umożliwiające bezpieczne zostawienie pojazdu. Najlepszym typem konstrukcji, zapobiegającej kradzieżom pojazdów są tzw. stojaki U-kształtne. W celu zwiększenia komfortu użytkowania, powinny być one zadaszone. Lokalizacja stojaków powinna uwzględniać nie tylko węzły przesiadkowe czy przystankach komunikacji zbiorowej, ale również obiekty użyteczności publicznej tj. ośrodki zdrowia (szpitale, przychodnie), obiekty administracji publicznej, budynki oświaty, obiekty sportu i rekreacji oraz lokalne usługowe (m.in. sklepy spożywcze, banki, apteki).

Fotografia 6 Stojaki rowerowe (U-kształtne)



Źródło: Materiały własne

2.4 Transport pieszy

Transport pieszy jest podstawowym rodzajem transportu na obszarach zurbanizowanych. Każda bowiem podróż, nawet wykonywana samochodem, musi rozpocząć i zakończyć się fragmentem trasy pokonywanym pieszo. Przemieszczanie się pieszo towarzyszy zatem również innym rodzajom transportu i jest ponadto dostępne dla wszystkich osób, także nie posiadających prawa jazdy oraz nieumiejących jeździć na rowerze.

Przy deficycie miejsca na rozwój infrastruktury komunikacyjnej i ograniczonych środkach finansowych, kontrola dostępności wybranych obszarów poszczególnych miast i miejscowości dla samochodów prywatnych powinna wiązać się z równoległym tworzeniem dogodnych warunków ruchu pieszego i rowerowego, a także transportu zbiorowego.

Należy wyróżnić następujące funkcje ruchu pieszego:

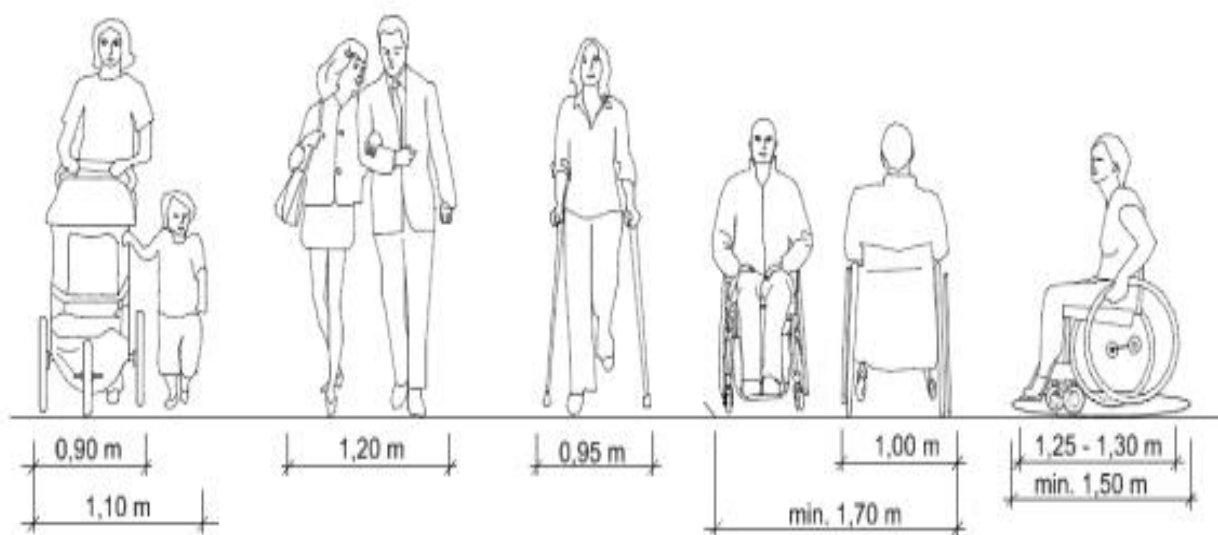
- Komunikacyjne: możliwość sprawnego przemieszczania się w sposób bezpieczny;

⁵⁷ W zależności od rozwiązań przyjętych w danym kraju jest to kolor czerwony, niebieski lub zielony.

- Integracyjne: dostępność dla wszystkich, w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- Społeczno-kulturowe: Stymulowanie aktywności i zachęcanie do przebywania w przestrzeni miejskiej, sprzyjanie integracji społecznej, kształtowaniu tożsamości miasta i jego mieszkańców;
- Techniczne: dostęp do różnych infrastruktury transportowej, w tym – do infrastruktury podziemnej i nadziemnej;
- Estetyczne: poprawa warunków estetyczno-wizualnych przestrzeni miejskich (ulic i placów).

Piesi są grupą zróżnicowaną pod względem możliwości poruszania się. Oprócz osób niemających problemów w korzystaniu z infrastruktury, równoległe w zbiorowości pieszych funkcjonują osoby z ograniczoną sprawnością ruchową (w tym osoby niepełnosprawne oraz osoby poruszające się z wózkami dziecięcymi) oraz osoby z ograniczoną percepcją (z zaburzeniami narządów wzroku i słuchu). Poszczególne grupy różnią się w istotny sposób zapotrzebowaniem, jeśli chodzi o zajmowaną przestrzeń.

Rysunek 8 Wymiary przestrzeni niezbędne dla różnych grup pieszych



Wymiary przestrzeni niezbędnej dla różnych grup pieszych.

Źródło: Poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (2013): Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich.

Działania związane z rozwojem ruchu pieszego powinny być oparte na następujących zasadach:

- **Bezpośredniość.** Infrastruktura ruchu pieszego powinna zapewniać powiązania pomiędzy źródłami i celami podróży. Oznacza to, że przebieg ciągu pieszego powinien zapewniać możliwie najkrótszą trasę przejścia.
- **Dostępność.** Ciągi piesze powinny być dostępne i czytelnie zorganizowane dla wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonych możliwościach poruszania

się. Istotne znaczenie odgrywają tu nie tylko konkretne rozwiązania infrastrukturalne, ale także wykorzystywane materiały budowlane oraz systemy informacji.

- **Bezpieczeństwo.** Infrastruktura dla ruchu pieszego powinna zapewniać bezpieczeństwo użytkownikom. Dotyczy to organizacji ciągów pieszych, punktów kolizji z ruchem samochodowym i rowerowym. Stosowane rozwiązania powinny być uniwersalne dla wszystkich grup użytkowników.
- **Komfort korzystania.** Ciągi piesze powinny zapewniać wygodne i szybkie przemieszczania się. Stąd, niezbędne jest eliminowanie utrudnień związanych z występowaniem różnic wysokości (połączenie ciągów na różnych poziomach, duże pochylenia niwelety), oraz uskoków nawierzchni i progów (np. krawężnik pomiędzy chodnikiem i jezdnią). Istotny jest także kształt otoczenia i dobre oświetlenie przestrzeni pieszej. Rodzaj zagospodarowania (odpowiednie estetycznie umiejscowienie w przestrzeni publicznej) wpływa na atrakcyjność ciągów pieszych i tym przez to zwiększa zainteresowanie użytkowników.
- **Atrakcyjność społeczno-kulturowa.** Poza funkcjami komunikacyjnymi, ulica powinna pełnić także funkcje społeczne i kulturowe. Przestrzeń ulicy powinna być tak zorganizowana i atrakcyjna, aby zachęcała do chodzenia pieszo. Społeczna i kulturowa funkcja ulicy może przyczyniać się do zwiększania poczucia tożsamości mieszkańców i związków z otoczeniem.

Należy zauważyć, że zróżnicowanie urbanistyczne Wodzisławia Śl. sprawia, że warunki ruchu pieszego na poszczególnych osiedlach także są mocno zróżnicowane. Na terenie miasta można wyróżnić obszary zabudowy jednorodzinnej, obszar z zabudową historyczną oraz osiedla z zabudową wielorodzinną (bloki mieszkalne). Zróżnicowana szerokość oraz nawierzchnia chodników, odległości pomiędzy przejściami dla pieszych czy też parkowanie samochodów na ciągach pieszych mają istotny, w większości negatywny wpływ na warunki poruszania się pieszych. Poszczególne obszary miasta mogą wymagać indywidualnych rozwiązań w celu poprawy warunków ruchu pieszego, uwzględniających rodzaj nawierzchni, szerokość ciągu pieszego, a także przylegających do chodnika budynków.

Jak w każdym mieście, także w Wodzisławiu Śl. ruch pieszy napotyka na liczne trudności, które związane są przede wszystkim z istniejącą infrastrukturą oraz jej stanem. Do głównych problemów pieszych w Wodzisławiu Śl. można zaliczyć:

- zły stan nawierzchni niektórych ciągów pieszych;
- bariery architektoniczne, w tym wysokie krawężniki, progi;
- miejscowe zwężenia ciągów pieszych;
- trudności w przekraczaniu głównych ciągów komunikacyjnych;
- samochody parkujące na chodnikach, bez zapewnienia odpowiednich warunków ruchu pieszego.

2.5 Kluczowe działania inwestycyjne

2.5.1 Infrastruktura transportu zmechanizowanego

Zasadnicze przedsięwzięcia inwestycyjne dla transportu zmechanizowanego w okresie prognozowania na terenie Wodzisławia Śl. ograniczają się do transportu drogowego oraz jego styku z transportem szynowym (planowane Centrum Przesiadkowe – zob. pkt. 4.1). Wynika to z faktu, że dla kluczowej (z punktu widzenia całości problematyki gospodarczo – społecznej przedmiotowego obszaru) linii kolejowej PKP PLK nr 158 Rybnik – Chałupki została już wykonana kompleksowa rewitalizacja (torowisko, sieć trakcyjna, perony, urządzenia sterowania ruchem pociągów).

2.5.2 Infrastruktura transportu niezmechanizowanego i komunikacji pieszej

Do działań inwestycyjnych w przedmiotowym zakresie należałoby zaliczyć następujące przedsięwzięcia:

- Budowę nowych albo modernizację istniejących dróg rowerowych, tj. dróg kołowych przeznaczonych dla rowerów i innych jednośladów z napędem innym niż mechaniczny oraz systemu „Nordic Walking”, dostępnych w czasie dodatnich temperatur, przy umiarkowanych opadach i dla osób o przeciętnej sprawności fizycznej, maksymalnie odseparowanych od ruchu pojazdów mechanicznych i pieszych;
- Wytyczanie ścieżek rowerowych rozumianych jako odpowiednio oznakowane miejsca po których mogą poruszać się zarówno piesi jak i pojazdy niezmechanizowane;
- Wytyczanie pasów rowerowych (rozumianych jako wyraźnie oznakowane miejsca na drogach kołowych, na których rowery i ich pochodne mają pierwszeństwo przed pojazdami mechanicznymi) wraz z budową odp. elementów uspokojenia ruchu;
- Budowę i modernizację chodników.

Planowane przez przedsięwzięcia w tym zakresie, podane są w tabeli poniżej.

Tabela 8 Ważniejsze przedsięwzięcia miasta Wodzisław Śl. w zakresie transportu niezmechanizowanego i komunikacji pieszej

Zadanie	Lokalizacja
Drogi i ścieżki rowerowe	
Realizacja w ramach projektu „Pociąg do dwóch kółek – budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim”	Dworzec kolejowy w Wodzisławiu Śl.
Ciągi samochodowe	
Plan Rozwoju Sieci Dróg Miejskich na lata 2016-18	Modernizacja i przebudowa sieci dróg miejskich na terenie całego miasta oraz budowa nowych dróg

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gminy Wodzisław Śl.

3. Diagnoza problemów

Na obszarze Wodzisławia Śl. można zaobserwować przede wszystkim następujące problemy komunikacyjne:

- wysokie natężenie ruchu drogowego;
- powstawanie zatorów w ruchu;
- problemy z parkowaniem;
- ograniczony dostęp do transportu kolejowego

Ponoszone są wysokie koszty finansowe i społeczne związane ze zniszczeniem infrastruktury drogowej, zanieczyszczeniem środowiska oraz wypadkami drogowymi.

W związku z powyższym, niezbędna jest zmiana nawyków komunikacyjnych użytkowników dróg, poprzez promowanie transportu publicznego oraz komunikacji rowerowej i pieszej. Mając na uwadze ograniczoną przepustowość dróg oraz ograniczoną powierzchnię przestrzeni (zwłaszcza w centrum miasta), zmiana *modal split* (podział modalny – udział poszczególnych podsystemów w obsłudze transportu) może w niektórych wypadkach wiązać się z pewnym pogorszeniem warunków dla indywidualnej komunikacji samochodowej.

W zakresie głównych problemów związanych z funkcjonowaniem transportu rowerowego, należy podkreślić, że **infrastruktura drogowa na obszarze Wodzisławia Śląskiego została zaprojektowana i jest eksploatowana w sposób faworyzujący ruch samochodowy. Stan dróg rowerowych w większości wypadków, w praktyce umożliwia tylko powolną jazdę podporządkowaną ruchowi pieszemu.**

Stosowane powszechnie rozwiązania w postaci ciągów, budowanych od razu z przeznaczeniem na ścieżki rowerowo – piesze albo wytyczanie improwizowanych pasów „rowerowych” na istniejących chodnikach, z nawierzchnią z kostki betonowej i nierówną niweletą, mają charakter półśrodków i nie tworzą warunków do wygodnego i bezpiecznego poruszania się rowerem.

Do głównych problemów związanych z ruchem pieszym należy zaliczyć:

- zły stan nawierzchni części ciągów pieszych;
- bariery architektoniczne, w tym wysokie krawężniki;
- miejscowe zwężenia ciągów pieszych;
- trudności w przekraczaniu głównych ciągów komunikacyjnych (zwłaszcza w centrum);
- samochody parkujące na chodnikach, bez zapewnienia warunków ruchu pieszego.

Główne problemy związane z publicznym transportem autobusowym:

- Brak węzła przesiadkowego w obrębie dworca kolejowego;
- Brak synchronizacji rozkładów jazdy pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym;
- Brak wspólnych rozwiązań taryfowych pomiędzy poszczególnymi operatorami autobusowymi, jak również pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym

(podejmowane są jednak działania mające zmienić ten stan rzeczy – zob. więcej w pkt. 4.3);

- Niewystarczająca infrastruktura części przystanków: brak zatok lub wiat, brak lub zdewastowane miejsca siedzące etc.; biorąc pod uwagę, że każda podróż transportem zbiorowym zaczyna się i kończy na przystanku/dworcu komunikacji publicznej, niezwykle istotne jest zapewnienie dogodnych warunków zarówno na drodze dojścia na przystanek/dworzec, jak i zapewnienie w miarę komfortowego oczekiwania oraz wsiadania do pojazdu („efekt pierwszego wrażenia”);
- Niejednolity system informacji pasażerskiej – uciążliwy dla pasażerów szczególnie w obrębie węzłów/ przystanków obsługiwanych przez różnych operatorów/ przewoźników.

W odniesieniu do transportu kolejowego należy zwrócić uwagę, że oferta operatorów kolejowych determinuje do wyciągnięcia dwóch zasadniczych wniosków:

- Obecna siatka połączeń (regionalnych i dalekobieżnych) posiada duży potencjał w zakresie podróży z i do Wodzisławia Śl. w relacjach regionalnych (Katowice), jak i międzyregionalnych-dalekobieżnych (Warszawa), które co do zasady wymagają mniejszej częstotliwości kursowania pociągów niż krótkie relacje;
- W zakresie podróży aglomeracyjnych (np. Wodzisław Śl. – Rybnik), kolej pełni stosunkowo niewielką rolę. Wpływ na ten stan rzeczy ma przede wszystkim niewielka liczba połączeń, mało konkurencyjna w stosunku np. do transportu samochodowego, jak również brak węzła przesiadkowego (infrastruktury przesiadkowej) w obrębie stacji Wodzisław Śl., oddalenie stacji Wodzisław Śl. od historycznego centrum miasta, oddalenie jednego z istniejących przystanków autobusowych od peronów, poza tym dworzec znajduje się w obniżeniu względem przebiegu ww. ronda, przez co przemieszczanie się do niego np. pieszo jest uciążliwe), a także brak infrastruktury parkingowej, powodują, że korzystanie z dworca kolejowego jest mało atrakcyjne dla pasażerów.

Zmiana znaczenia transportu kolejowego w obsłudze Wodzisławia Śl. ma szansę nastąpić po – planowanym wstępnie przez samorządy lokalne – uruchomieniu połączeń o charakterze aglomeracyjnym. Jest to działanie w dużej mierze komplementarne wobec planu budowy Centrum Przesiadkowego (więcej na ten temat – w Rozdziale 4).

3.1 Analiza SWOT obecnego systemu transportowego

Tabela 9 Analiza SWOT

Czynniki pozytywne	Czynniki negatywne
MOCNE STRONY – Połączenie Wodzisławia Śl. z innymi ośrodkami urbanistycznymi Województwa Śląskiego, jak również Kraju Morawskiego (Republika Czeska) oraz województw sąsiednich za pomocą gęstej i równomiernej sieci dróg kołowych; – Poprawa (w 2015 r.) oferty regionalnych – w tym transgranicznych – połączeń kolejowych, uruchomienie kolejowych połączeń dalekobieżnych; – Zrewitalizowana linia kolejowa nr 158; konkurencyjny czas przejazdu; – Wysoka jakość dworca autobusowego prowadzonego przez miasto; – Stosunkowo nowy tabor w posiadaniu operatora wodzisławskiej komunikacji miejskiej; – Bardzo preferencyjna taryfa biletowa wodzisławskiej komunikacji miejskiej;	SŁABE STRONY – Znaczna część dróg na terenie Wodzisławia Śl. w niezadowalającym stanie technicznym; – Zatłoczenie dróg w centrum miasta, problemy związane z kongestią drogową; – Niewielka rola transportu kolejowego w obsłudze podróży do/z Wodzisławia Śl.; – Brak przystanku kolejowego w centrum Wodzisławia Śl.; – Duża odległość pomiędzy dworcem kolejowym w Wodzisławiu Śl. a centrum; – Brak wspólnych rozwiązań taryfowych i synchronizacji rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami autobusowymi i koleją (oraz pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami autobusowymi); – Niedostateczna spójność i nierównomierna sieć dróg rowerowych; – Trudności przy przekraczaniu najbardziej ruchliwych dróg kołowych;
SZANSE – Dokumenty normatywne: unijne, krajowe, wojewódzkie i lokalne, wskazują na konieczność rozwijania publicznego transportu zbiorowego, drogowego i szynowego, a także innych, alternatywnych podsystemów transportu wobec motoryzacji indywidualnej;	ZAGROŻENIA – Brak dostatecznych środków finansowych na realizację wszystkich wskazań dokumentów normatywnych odnośnie potrzeby rozwijania alternatywnych podsystemów transportu względem motoryzacji indywidualnej;

– Planowane działania związane z poprawą oferty publicznego transportu zbiorowego: m.in. budowa Centrum Przesiadkowego, działania integrujące poszczególne podsystemy PTZ w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy i wspólnych rozwiązań taryfowych; – Zwiększenie liczby połączeń kolejowych, zwłaszcza pomiędzy Wodzisławiem Śl. i Rybnikiem (oraz, pośrednio, pomiędzy Wodzisławiem Śl. i Katowicami); – Planowana rozbudowa infrastruktury i popularyzacja dróg rowerowych (ciągów pieszo-rowerowych) jako środka regularnej komunikacji oraz poprawa warunków przemieszczania się i bezpieczeństwa pieszych; – Postulowana budowa przystanku kolejowego Wodzisław Śl. Centrum jako szansa na dalsze zwiększenie znaczenia obsługi Wodzisławia Śl. transportem kolejowym.	– Wodzisław znajduje się poza ścisłą konurbacją górnośląską, co (nawet pomimo poprawy dostępności transportem drogowym i kolejowym) zmniejsza zainteresowanie tym obszarem przez potencjalnych inwestorów; – Dalszy, gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej – zagrożenie sukcesywnym zmniejszeniem zainteresowania zwłaszcza transportem zbiorowym, ale również transportem rowerowym i pieszym; – Trudności w porozumieniu się poszczególnych organizatorów transportu i operatorów odnośnie wspólnych rozwiązań rozkładowych i taryfowych; – Bardzo wysokie koszty funkcjonowania komunikacji kolejowej: ryzyko finansowe barierą poprawy oferty podróżowania transportem kolejowym do/z Wodzisławia Śl.
---	---

Źródło: Opracowanie własne

4. Kierunki rozwoju systemu transportu

4.1 Rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej

Kwestią absolutnie kluczową związaną z rozwojem infrastruktury drogowej i parkingowej jest utworzenie Centrum Przesiadkowego w obrębie dworca kolejowego Wodzisław Śląski. Założenia do jego utworzenia zostały szczegółowo opisane w dokumencie pn. „Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego na terenie miasta Wodzisław Śląski”⁵⁸.

Głównym założeniem Centrum Przesiadkowego jest połączenie środków transportu publicznego (kolej regionalna i dalekobieżna, miejska i regionalna komunikacja autobusowa) z indywidualnymi środkami transportu (samochody osobowe oraz rowery). Rozwiązanie to pozwoli na wygodniejszą przesiadkę pomiędzy ww. środkami, co z kolei zachęci mieszkańców Wodzisławia Śl. i sąsiednich gmin do zwiększonego korzystania z transportu publicznego jako środka podróży oraz szerszego korzystania z rowerów w dojazdach do CP. W związku z tym zmiana nawyków komunikacyjnych w znacznym stopniu, przyczyni się do zwiększenia mobilności miejskiej wśród mieszkańców Wodzisławia Śląskiego. Na podstawie przeprowadzonych badań szacuje się, iż realizacja Centrum Przesiadkowego w proponowanej formie powinna przyczynić się do wzrostu liczby pasażerów o ok. 10%. Oprócz samej realizacji CP, istotny wpływ na ten powyższy wskaźnik będą miały także ww. czynniki, tj. częstotliwość kursowania czy integracja taryfowa. Centrum Przesiadkowe zostanie zlokalizowane na obszarze wyłączonym z eksploatacji dworca kolejowego Wodzisław Śląski (położonym przy ul. Rybnickiej) oraz na terenie obejmującym cztery działki przyległe do budynku, pomiędzy dworcem i Rondem Karwiny, z którego miałyby następować wjazdy na teren CP.

Realizacja CP przyniesie także szereg korzyści ekologicznych. Zmniejszenie liczby osób korzystających z samochodów osobowych w codziennych dojazdach na rzecz innych środków transportu, w tym publicznego transportu zbiorowego, transportu rowerowego i pieszego, pozwoli na redukcję zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery przez transport zmechanizowany. Szacuje się, że wybudowanie CP pozwoli na obniżenie wskaźnika poziomu zanieczyszczeń, w tym zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych tj. CO₂ (dwutlenek węgla), CO (tlenek węgla), HC (węglowodory), NO_x (tlenki azotu), PM (cząstki stałe).

W celu obliczenia efektu ekologicznego parkingu P&R w Wodzisławiu Śląskim oszacowano popyt na miejsca parkingowe oraz określono pracę przewozową jaka będzie zastępowana przez środki transportu publicznego (transport szynowy). Założono, iż z CP będą korzystać osoby podróżujące w najbardziej obciążonym kierunku tj. na Katowice i Rybnik, który w godzinach szczytu (zwłaszcza porannego) jest notorycznie obciążony ponad limity przepustowości ciągów komunikacyjnych (np. DK78). Średnia długość trasy referencyjnej, pokonywanej w wariantach W0 samochodem wynosi średnio 130 km w dwie strony i nie obejmuje dojazdu do obiektu P&R na terenie miasta. Zakłada się, że użytkownik przesiądzie się na kursujące pociągi Kolei Śląskich, co pozwoli na szybszy i pewniejszy dojazd do miejsca pracy/nauki i takż powrót.

⁵⁸ ZDG TOR na zlecenie UM Wodzisław Śl.; marzec 2016 r.

W związku z faktem, iż już obecnie działają połączenia komunikacyjne z ww. miastami, dodatkowa grupa pasażerów nie spowoduje wzrostu emisji z transportu szynowego/kołowego. Tym samym efektem ekologicznym będzie zmniejszenie obciążenia środowiska. Poniższa tabela przedstawia efekt ekologiczny z podziałem na poszczególne zanieczyszczenia jaki zostanie osiągnięty po realizacji Centrum Przesiadkowego.

Tabela 10 Efekt ekologiczny z podziałem na poszczególne zanieczyszczenia jaki zostanie osiągnięty po realizacji parkingu typu P&R

Rodzaj	Znaczenie
CO ₂	1158,6 ton
CO	40,5 ton
HC, wg EURO4	0,48 ton
NO _x	8,30 ton
PM 2,5	1,24 ton
PM 10	1,24 ton
Oszczędność energii	16271,1 GJ/rok

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z UM Wodzisław Śl.

Drugim czynnikiem mającym bardzo duży wpływ na redukcję emisji zanieczyszczeń jest system parkingów typu B&R oraz sieć tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym. Z założenia ma on zastępować krótkie przejazdy miejskie własnym samochodem i uzupełniać sieć transportu zbiorowego (tak szynowego, jak i kołowego). Podróże rowerem miejskim z reguły obejmują dystanse do 6 km w jedną stronę, jednakże dopiero bardzo dobrze rozwinięta sieć wypożyczalni rowerów pozwala na szerokie korzystanie z tego środka transportu. W przypadku niniejszego projektu mamy do czynienia z 1 punktem Bike&Ride przy CP z 30 miejscami parkingowymi dla rowerów oraz 3 stacjami dokującymi roweru miejskiego w Wodzisławiu Śl. (Rodzinny Park Rozrywki w Wodzisławiu Śląskim, Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna w Wodzisławiu Śląskim, Centrum Przesiadkowe) i 1 stacją znajdującą się w Radlinie. Należy się spodziewać, że przy takim pokryciu gros podróży to przejazdy o charakterze lokalnym na dystansie do 5 km. Dopiero rozwinięcie sieci o kolejne punkty pozwoli na rozwinięcie tego typu podróży.

Tabela 11 Efekt ekologiczny z podziałem na poszczególne zanieczyszczenia jaki zostanie osiągnięty po realizacji parkingu typu B&R oraz budowie infrastruktury rowerowej o charakterze komunikacyjnym

Rodzaj	Wartość
CO ₂	0,30 ton
CO	0,01 ton
HC, wg EURO4	0,00 ton
NO _x	0,00 ton
PM 2,5	0,00 ton
PM 10	0,00 ton
Oszczędność energii	4,2 GJ/rok

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z UM Wodzisław Śl.

Poniższa tabela przedstawia zmiany wskaźników zanieczyszczenia powietrza dla całego projektu po jego realizacji.

Tabela 12 Efekt ekologiczny z podziałem na poszczególne zanieczyszczenia jaki zostanie osiągnięty dla całego projektu

Rodzaj	Wartość
CO ₂	1158,93 ton
CO	40,46 ton
HC, wg EURO4	0,48 ton
NO _x	8,30 ton
PM 2,5	1,24 ton
PM 10	1,24 ton
Oszczędność energii	16275,3 GJ/rok

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z UM Wodzisław Śl.

Ponadto zmiana nawyków transportowych wśród mieszkańców Wodzisławia Śląskiego i sąsiednich gmin, przyczyni się do zmniejszenia hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, podnosząc jakość życia w mieście.

Obszar CP ma łączyć w sobie funkcję komunikacyjną (m.in. postój TAXI; parking typu Park&Ride oferujący 53 miejsca postojowe, w tym 3 dla osób niepełnosprawnych przy budynku dworca kolejowego oraz 40 miejsc postojowych znajdujących się po przeciwnej stronie Ronda Karviny – wjazd od ul. Jana Pawła II; parking typu Kiss&Ride oraz parking typu Bike&Ride), jak i funkcję usługową w budynku dworca – zarówno komercyjną, jak i niekomercyjną. Istotną kwestią jest również fakt, iż na całym terenie wchodzącym w skład CP zostaną wprowadzone rozwiązania przyjazne osobom niepełnosprawnym, w tym niedosłyszącym i niedowidzącym – montaż uchwyty, montaż tablic świetlnych z rozkładem jazdy poszczególnych środków transportu publicznego czy prostych w odbiorze piktogramów ułatwiających poruszanie się osobom niedosłyszącym a także system nagłośnienia dla komunikatów dźwiękowych.

We wspomnianej wyżej „Koncepcji...” wskazano dwa możliwe warianty realizacji inwestycji: z przebudową Ronda Karviny (budowy nowego wjazdu na teren CP i przeznaczenia obecnej drogi wjazdowej na teren przeddworcowy jako ciągu wyjazdowego z terenu CP) oraz bez przebudowy ronda (z pozostawieniem obecnej drogi jako jedynego ciągu wjazdowego i wyjazdowego).

Pochylenia podłużne niwelety wjazdów na obszar CP wynosiłyby 5-9% w przypadku istniejącego wjazdu i 5-6% w przypadku proponowanego nowego wjazdu. W „Koncepcji...” zarekomendowano realizację Wariantu 2 – z dwoma wjazdami na teren CP.

Tabela 13 Warianty utworzenia Centrum Przesiadkowego Wodzisław Śląski

Kryterium	Wariant 1 (z jednym zjazdem)	Wariant 2 (z dwoma zjazdami)
Odległość do przystanku	20 m	25 m
Opóźnienie związane z zatrzymaniem na przystanku	110 s	90 s
Liczba miejsc parkingowych przed dworcem	48 (z rekomendowanym powiększeniem terenu CP o fragment działki 2681/134-dodatkowe 30 miejsc)	37 (z rekomendowanym powiększeniem terenu CP o fragment działki 2681/134-dodatkowe 30 miejsc)
Liczba miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych	3	3
Odległość Parkingu Kiss&Ride od wejścia do dworca	4 m	4 m

Kryterium	Wariant 1 (z jednym zjazdem)	Wariant 2 (z dwoma zjazdami)
Odległość stacji roweru miejskiego od wejścia do dworca	40 m	50 m
Odległość parkingu rowerowego od wejścia do dworca	30 m	50 m
Możliwości rozbudowy	▪ Parking na działce 1798/838 (około 300 miejsc parkingowych) ▪ Budowa drugiego poziomu parkingu na terenie przed dworcem (około 100 miejsc parkingowych)	
Informacje dodatkowe	▪ Istnieje ryzyko powstawania zatorów na zjeździe z Ronda Karviny	▪ Rozwiązanie wymaga uzgodnienia z zarządcą drogi – GDDKiA

Źródło: Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego Wodzisław Śląski (marzec 2016)

Ostatecznie, na etapie projektowania CP, zrezygnowano (z przyczyn obiektywnych: m.in. na brak możliwości zapewnienia – zdaniem projektanta – odpowiedniej ilości miejsc postojowych w przypadku konieczności utworzenia placu manewrowego dla autobusów oraz ze względu na duże różnice wysokości terenu, uniemożliwiające zaprojektowanie drugiego zjazdu z ronda do Centrum Przesiadkowego jako wjazdu dla autobusów bez konieczności projektowania placu do zawracania) z utworzenia w ramach CP pętli autobusowej. W zamian jednak, przystanek autobusowy „Jana Pawła II” został przesunięty bliżej Ronda Karviny. Przystanki autobusowe zlokalizowane w rejonie Ronda Karviny należy traktować jak integralną część Centrum Przesiadkowego.

W zakresie korzystania z miejsc parkingowych w ramach CP powinno się przeanalizować różne warianty – od bezpłatnych postojów, poprzez „płacenie” za miejsce postojowe w ramach zakupionego biletu na przejazd autobusem lub pociągiem po zastosowanie taryfy opłat funkcjonującej obecnie na terenie Wodzisławia Śląskiego.

Niezależnie od powyższego, miejska polityka parkingowa powinna rozwijać się w dwóch kierunkach:

- W centrum miasta, a zwłaszcza w okolicy rynku i sąsiednich ulic, powinna zostać ograniczona indywidualna motoryzacja, zarówno w zakresie ruchu samochodowego, jak i możliwości parkowania. Należy rozważyć podwyższenie stawek opłat za parkowanie (do wysokości stawek przewidzianych w Ustawie o drogach publicznych⁵⁹, a w przypadku, gdyby w przyszłości nastąpiło ustawowe podwyższenie/uwolnienie opłat za parkowanie – również skorzystanie z tej możliwości);

⁵⁹ Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm), maksymalna stawka opłat w strefie płatnego parkowania wynosi 3,00 zł za pierwszą godzinę, 3,60 zł za drugą godzinę, 4,32 zł za trzecią godzinę i 3,00 zł za każdą kolejną godzinę.

- W dzielnicach mieszkalnych, a w szczególności na osiedlach o gęstej zabudowie, należy dostosować liczbę miejsc parkingowych do liczby samochodów. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych będzie wymagało przebudowy ulic, stworzenia parkingów strzeżonych oraz narzucania na inwestorów nowobudowanych bloków mieszkalnych obowiązku zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych.

4.2 Rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym

Niniejsza koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Wodzisławia Śląskiego, została opracowana na podstawie przeprowadzonej analizy obszaru oraz rozwiązań w zakresie infrastruktury rowerowej, omówionych szerzej w punkcie 2.3.3. Jest to autorski pomysł, mający na celu popularyzację przyjaznego dla środowiska środka transportu, jakim jest rower. Według poniższej koncepcji, zaproponowano wytyczenie dróg rowerowych (lub pochodnych rozwiązań) o charakterze komunikacyjnym pomiędzy centrum miasta a osiedlami zlokalizowanymi na peryferiach. Docelowo sieć ta zostanie rozbudowana do zewnętrznych granic administracyjnych miasta. Działanie to jest jednak uzależnione od zainteresowania sąsiednich gmin odnośnie dalszego wytyczenia infrastruktury rowerowej na swoim terenie.

Wpływ na ostateczny kształt proponowanej koncepcji rozwoju infrastruktury rowerowej o charakterze komunikacyjnym na terenie Wodzisławia Śląskiego mają również plany sąsiedniej Gminy Radlin, która wraz z Wodzisławiem Śl. ubiega się o dofinansowanie, ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego, w ramach projektu pn. „Pociąg do dwóch kółek – budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim.”. Plany te zostały uwzględnione na podstawie zapisów, zawartych w dokumencie pn. „Studium Głównych Tras Rowerowych dla Miasta Radlin” oraz załącznika nr 6 pn. „Pierwszy etap realizacji koncepcji. Trasy rowerowe o funkcji komunikacyjnej”, stanowiącego integralną część tego dokumentu.⁶⁰

Przebieg tras rowerowych, wskazanych w ww. załączniku (m.in. w kierunku planowanego Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim) ma charakter wybitnie komunikacyjny (a nie rekreacyjny), tzn. rolą tras rowerowych łączących Radlin i Wodzisław Śl. byłoby wzajemne zwiększenie dostępności tych miast w zakresie codziennych podróży odbywanych transportem rowerowym.

Proponowane połączenie sieci dróg rowerowych obu jednostek terytorialnych infrastrukturą rowerową zostałyby poprowadzone następującymi ciągami ulic:

- Aleksandra Kostki-Napierskiego (o ruchu uspokojonym na terenie Gminy Radlin) do granicy administracyjnej z Wodzisławiem Śląskim, następnie ulicą Letnią w kierunku punktu przesiadkowego;
- Władysława Reymonta (o ruchu uspokojonym na terenie Gm. Radlin) oraz na dalszym odcinku budowa ciągu pieszo-rowerowego na terenie Gminy Radlin, prowadzącego dalej do ulicy Głóżyńskiej w Wodzisławiu Śląskim i dalej w kierunku punktu przesiadkowego.

⁶⁰ Dokument przyjęty przez Radę Miejską w Radlinie uchwałą nr S.0007.026.2016 w dniu 26 kwietnia 2016 r.

Istotą takiego a nie innego wytyczenia powyższych tras, łączącej obie JST, wynika z ich funkcji komunikacyjnej w zakresie połączenia Radlina z planowanym Centrum Przesiadkowym w Wodzisławiu Śląskim. Analiza w tym zakresie znajduje się na stronach 30 i 31 „Studium Głównych Tras Rowerowych dla Miasta Radlin”, gdzie wyraźnie wskazano, iż celem wytypowanego pierwszego etapu realizacji koncepcji tego dokumentu, jest połączenie wybranych generatorów ruchu rowerowego z planowanym węzłem przesiadkowym w Wodzisławiu Śląskim.

Realizacja pomysłów w zakresie rozwoju transportu rowerowego ma realną szansę na powodzenie, z racji wielkości obszaru objętego niniejszą koncepcją. Na podstawie przeprowadzonych badań w zakresie codziennych podróży rowerem, stwierdzono, iż odległość 6 km jest wartością akceptowalną dla osób o przeciętnej aktywności fizycznej. W związku z powyższym Wodzisław Śląski spełnia ten warunek. Odległość do centrum miasta z większości dzielnic, m.in. Wilchwy, Kokoszyce czy Radlin II wynosi mniej niż 6 km⁶¹, co pozwala na wykorzystanie roweru jako środka transportu do codziennego przemieszczania się. Jednakże trzeba podkreślić, iż ukształtowanie terenu miasta ma charakter pagórkowaty, co może być pewną niedogodnością, czynnikiem zniechęcającym dla niektórych osób (duże przewyższenia na krótkich odcinkach).

Reasumując – realizacja poniższych założeń powinna wpłynąć pozytywnie na wzrost wykorzystania środka transportu, jakim jest rower, w codziennych podróżach. Zgodnie z obowiązującą polityką UE, pozyskanie środków finansowych na realizację niniejszej koncepcji można również ubiegać się w ramach programów unijnych (zob. więcej w Rozdziale 6).

Założenia niniejszej koncepcji są następujące:

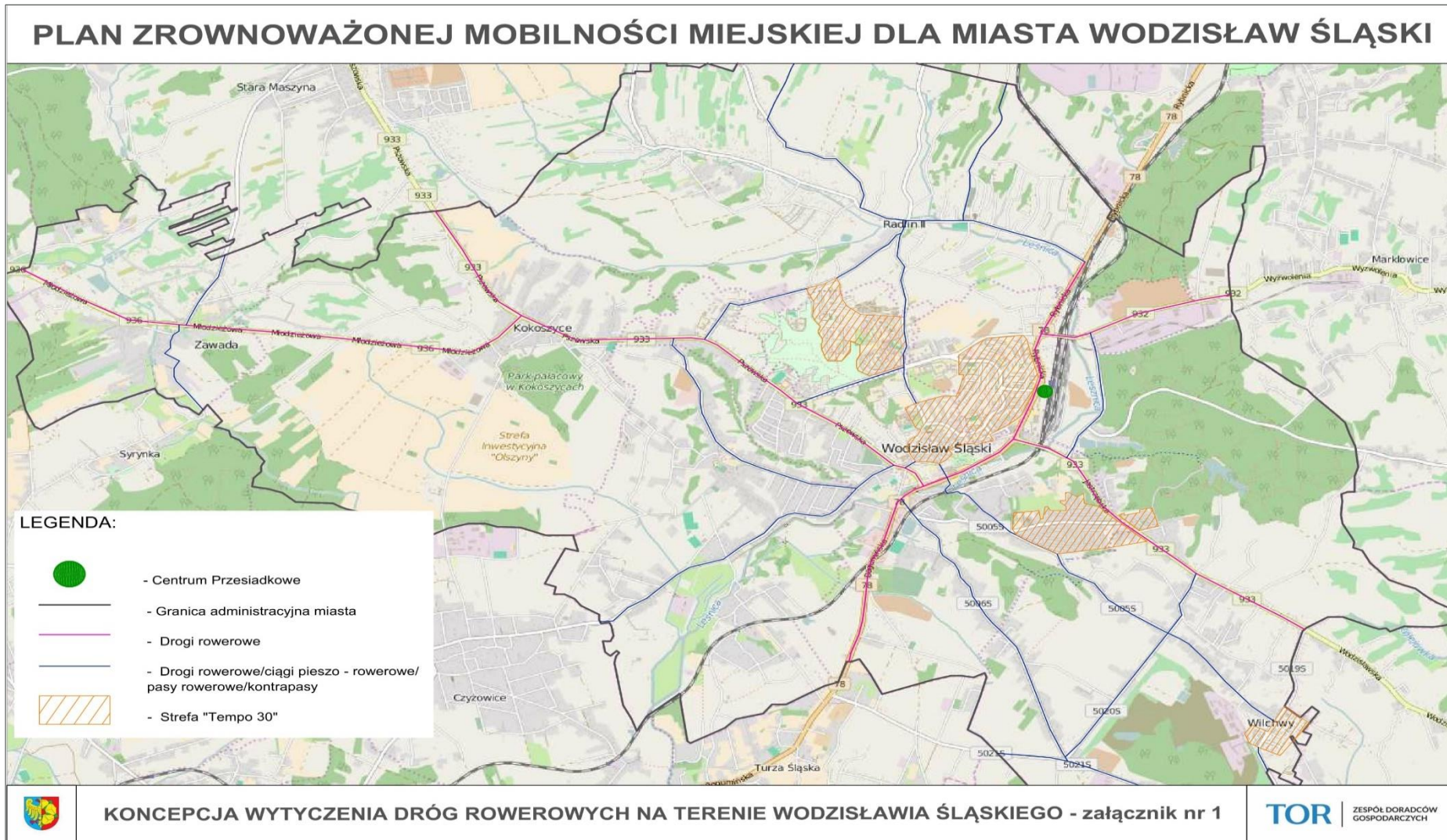
- Budowa wydzielonych dróg rowerowych wzdłuż DK 78 oraz dróg wojewódzkich, charakteryzujących się dużym natężeniem pojazdów;
- Budowa wydzielonych dróg rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, pasów rowerowych czy kontrapasów na pozostałych drogach;
- Wyznaczenie strefy „Tempo 30” na obszarze zwartej zabudowy (Stare Miasto) oraz na osiedlach mieszkaniowych o dużej liczbie ludności, charakteryzujących się wąskimi ulicami.

Wybór właściwego rozwiązania w zakresie infrastruktury rowerowej na drogach powiatowych i gminnych, uzależniona jest od kilku istotnych czynników: natężenia ruchu, dostępności terenu w pasie drogi oraz obowiązującej organizacji ruchu.

W zakresie rozwiązań w wyznaczonych strefach „Tempo 30” (Stare Miasto, Nowe Miasto, Wilchwy, Osiedle XXX-lecia PRL, Osiedle Mikołaja Kopernika) proponowane jest zastosowanie podobnych rozwiązań stosowanych w Holandii oraz wprowadzenie jak największej liczby skrzyżowań równorzędnych.

⁶¹ W przypadku Osiedla Zawady, odległość ta jest nieznacznie większa – ok. 7-8 km.

Rysunek 9 Koncepcja wytyczenia dróg rowerowych na terenie Wodzisławia Śląskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Openstreetmap.org

4.3 Modyfikacja oferty publicznego transportu zbiorowego

Działania związane z poprawą oferty publicznego transportu zbiorowego powinny być w dużej mierze powiązane z planami budowy Centrum Przesiadkowego. Należy podkreślić, że fakt, iż Wodzisław Śl. leży w obszarze quasi-aglomeracyjnym, jakim jest Rybnicki Obszar Węglowy, ułatwia organizację publicznego transportu zbiorowego. Determinuje bowiem konieczność funkcjonowania rozbudowanej oferty PTZ, a to z kolei pozwala na wprowadzenie działań pozwalających na ograniczenie roli motoryzacji indywidualnej.

Należy podkreślić, że powodzenie aglomeracyjnych projektów komunikacyjnych (czyli np. budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych czy tworzenie autobusowych linii „dowozowych” do tramwaju, metra czy kolei miejskiej) opierają się m.in. wysokiej częstotliwości kursowania. W tym kontekście, należy zauważyć, że dzięki przeprowadzonej rewitalizacji linii kolejowej nr 158, transport kolejowy w obszarze Wodzisławia Śl. jest pod wieloma względami perspektywiczny i może stanowić konkurencję wobec transportu drogowego (w zakresie podróży regionalnych i dalekobieżnych z i do Wodzisławia Śl.).

W związku z powyższym, poprawę oferty transportu publicznego na obszarze Wodzisławia Śl. należy w pierwszej kolejności rozpatrywać w następujących zasadniczych aspektach:

- 1. Modyfikacja tras i rozkładów jazdy połączeń kolejowych i autobusowych;**
- 2. Integracja taryfowo-biletowa;**
- 3. Utworzenie witryny internetowej informującej o rozkładach jazdy i taryfach na obszarze Wodzisławia Śl.;**
- 4. Poprawa jakości infrastruktury przystankowej;**

Ad. 1. Modyfikacja tras i rozkładów jazdy

W dokumencie pn. „Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego”⁶² wskazano, że działaniem komplementarnym wobec budowy CP powinno być zwiększenie liczby połączeń kolejowych pomiędzy Wodzisławiem Śl. i Rybnikiem. W tym celu, należałoby uzupełnić obecną ofertę połączeń Kolei Śląskich (Katowice – Wodzisław Śl. – Chałupki/Bohumin) o pociągi w relacji Rybnik – Wodzisław Śl. Godziny ich kursowania byłyby zsynchronizowane z godzinami kursowania pociągów KŚ pomiędzy Rybnikiem i Katowicami, tak aby oprócz zwiększenia roli kolei w obsłudze przewozów pomiędzy Wodzisławiem Śl. i Rybnikiem, poprawić również, poprzez utworzenie sprawnego systemu skomunikowań, dostępność transportem kolejowym Katowic z punktu widzenia mieszkańców Wodzisławia Śl.

Zaproponowany model (licząc łącznie obecną ofertę KŚ i pociągi rekomendowane do uruchomienia⁶³) zwiększyłby ofertę na ww. trasie z 6 do 18-19 pociągów (w każdym kierunku) w dni robocze oraz z 5 do 14 pociągów w dni wolne. Pozwoliłoby to na uzyskanie częstotliwości kursowania co 60 minut praktycznie przez cały dzień, a w dni robocze w godzinach szczytu – nawet na większą. Wskazaną powyżej liczbę pociągów na odcinku Wodzisław Śl. – Rybnik

⁶² Koncepcja utworzenia Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim (ZDG TOR dla UM Wodzisław Śl.; marzec 2016 r.)

⁶³ Uwzględniając również, zaproponowaną w „Koncepcji...”, propozycję wydłużenia relacji pociągu Rybnik – Kraków – Rybnik o odcinek Rybnik – Wodzisław Śl. – Rybnik.

należy traktować jako wariant maksymalny, uzależniony od możliwości finansowych samorządów lokalnych.

Istnieją dwie zasadnicze drogi działania w zakresie organizacji przez samorządy gminne transportu kolejowego na wskazanym terenie:

1. Przekazywanie wsparcia finansowego samorządowi wojewódzkiemu na uruchamianie pociągów Wodzisław Śl. – Rybnik (w formie dotacji celowej);
2. Organizowanie transportu kolejowego na szczeblu gminnym.

Ad. 1. Dofinansowanie przez samorząd danego szczebla innej kategorii przewozów pasażerskich (w tym przypadku: przewozów wojewódzkich przez samorząd gminny) jest dopuszczalne prawnie – wynika to wprost z Ustawy o samorządzie gminnym (art. 10)⁶⁴. Zgodnie z jej zapisami, gminy (jak również związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego) mogą wzajemnie – bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego – udzielać pomocy finansowej.

Ad. 2. Zainteresowane samorządy gminne mogą zawrzeć pomiędzy sobą porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z gmin określonych zadań publicznych. W takiej sytuacji, zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym (art. 74), gmina wykonująca zadania publiczne objęte ww. porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, a pozostałe gminy, powierzające jej te obowiązki mają obowiązek udziału w kosztach realizacji zadania. Uczestnikami takiego porozumienia muszą być wszystkie samorządy gminne, przez teren których przebiega dana linia komunikacyjna. Oznacza to, że w przypadku fragmentu linii kolejowej nr 158 pomiędzy Wodzisławiem Śl. i Rybnikiem, stronami porozumienia musiałyby być Gminy Wodzisław Śląski, Radlin i Rybnik. W Ustawie PTZ (art. 4) jasno jest stwierdzone, że gminne przewozy pasażerskie to „przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie”. Musi być zatem w przypadku takiego porozumienia zarówno spełniony warunek uczestniczenia w przedsięwzięciu wszystkich gmin, jak również partycypowania przez wszystkie gminy w kosztach organizacji transportu. Oznacza to, że organizatorem przedmiotowych przewozów kolejowych może być zarówno samorząd Wodzisławia Śl., jak i Radlina oraz Rybnika.

W „Koncepcji...” wskazano, że z prawnego punktu widzenia optymalną będzie sytuacja, w której organizatorem nowych połączeń kolejowych na odcinku Wodzisław Śl. – Rybnik będzie (tak jak obecnie w przypadku istniejących połączeń KŚ) Województwo Śląskie, a samorządy lokalne, przez teren których przebiegać będą nowo utworzone kursy, przekazywać będą na ten cel samorządowi wojewódzkiemu wsparcie finansowe (w formie dotacji celowej).

W „Koncepcji...” założono również konieczność modyfikacji sieci komunikacji miejskiej po otwarciu CP, poprzez dostosowanie sieci i rozkładów jazdy linii autobusowych wodzisławskiej komunikacji autobusowej do rozkładu jazdy pociągów. Wskazano następujące kierunki działań w tym względzie:

- Modyfikację rozkładów jazdy i – w razie potrzeby oraz możliwości – tras istniejących linii, tak aby dopasowywać je do godzin kursowania pociągów;

⁶⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym, Dz. U. 1990, nr 16 poz. 95, z późn. zm,

- Utworzenie autobusowych linii „dowozowych” do kolei, których rozkłady jazdy byłyby bezpośrednio skorelowane z rozkładami jazdy pociągów, a w razie potrzeby – autobusy linii „dowozowych” oczekiwałyby w obszarze Centrum Przesiadkowego na opóźnione pociągi.

Należy jednak podkreślić, że w związku z rezygnacją – w wyniku braku możliwości technicznych – z utworzenia pętli autobusowej na terenie CP⁶⁵ (ograniczenie inwestycji w infrastrukturę drogową na terenie CP do utworzenia miejsc parkingowo-postojowych dla samochodów), powyższe postulaty stają się trudniejsze do realizacji. Uwaga ta dotyczy zwłaszcza linii „dowozowych”, które musiałyby w związku z tym oczekiwać na pociągi na przystankach w rejonie Ronda Karviny, co utrudniałoby ruch w tym obszarze. Nie mniej jednak, docelowo należy dążyć również do tworzenia linii „dowozowych” do pociągów, uwzględniając jednak zarówno możliwości techniczne infrastruktury w rejonie CP, jak i możliwości finansowe samorządu w zakresie zwiększania pracy eksploatacyjnej w wyniku uruchomienia nowych linii.

Niezależnie od powyższego, zasadnym jest również nawiązanie współpracy pomiędzy poszczególnymi Miastem Wodzisław Śl. jako organizatorem transportu, a właścicielami największych zakładów pracy na obszarze miasta, w zakresie modyfikacji istniejących tras i rozkładów jazdy autobusów, ewentualnie również w zakresie uruchomienia nowych połączeń autobusowych, tak aby obsługiwały one dojazdy i powroty z pracy w tych zakładach. Działania te muszą być nie tylko podejmowane w ścisłej współpracy z kierownictwami zakładów pracy. Pożądane jest również partycypowanie tych zakładów w kosztach uruchamiania nowych połączeń (bądź istniejących połączeń w wydłużonych/zmienionych/wariantowych relacjach)⁶⁶.

Ad. 2. Integracja biletowo-taryfowa transportu kolejowego z autobusowym

Działania wprowadzające zintegrowane rozwiązania biletowo-taryfowe, umożliwiające podróżowanie z jednym biletem różnymi podsystemami transportu, są nie mniej ważne dla rozwoju transportu publicznego niż np. atrakcyjny rozkład jazdy czy nowoczesny tabor.

Działaniami podjętymi na terenie Wodzisławia Śl. w zakresie integracji taryfowej, jest oferta P.P.U.H „Kłosok” odnośnie wspólnego biletu miesięcznego ważnego w wodzisławskiej komunikacji miejskiej i w autobusach komercyjnej linii 516 (cena takiego to 130 zł w przypadku biletu normalnego i 100 zł w przypadku biletu ulgowego/szkolnego – oszczędność wynosi, odpowiednio, 30 i 10 zł). Ponadto, we wrześniu 2016 r. wprowadzona została wspólna oferta Miasta Wodzisław Śl. i Powiatu Wodzisławskiego w zakresie wprowadzenia integrującego rozwiązania taryfowego. Pasażer kupujący jednocześnie bilet miesięczny w komunikacji miejskiej i powiatowej, może liczyć na rabat: 20 zł (po 10 zł z obu stron) w przypadku biletu normalnego i 10 zł (po 5 zł z obu stron) w przypadku biletu ulgowego. Projekt ten został wdrożony w pierwszej kolejności próbnie, do końca 2016 r. Pośrednio Wodzisław Śl. jest również uczestnikiem integracji taryfowej dzięki projektowi Bilet Śląski⁶⁷.

⁶⁵ W związku z decyzją o braku budowy pętli autobusowej w ramach CP, przystanek autobusowy „Jana Pawła II” został przesunięty bliżej Ronda Karviny. Przystanki autobusowe zlokalizowane w rejonie Ronda Karviny należy traktować jak integralną część Centrum Przesiadkowego.

⁶⁶ Jest to bardzo powszechna praktyka zwłaszcza w komunikacji miejskiej w dużych miastach, że wybrane kursy danej linii komunikacyjnej kursują w układzie wariantowym – zapewniając np. podjazdy do konkretnego zakładu pracy, którego kierownictwo partycypuje w kosztach uruchamiania takich wariantowych kursów.

⁶⁷ Bilet Śląski jest efektem współpracy pomiędzy Kolejami Śląskimi i Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP). Jest on dostępny wyłącznie w formie biletów okresowych

W przyszłości należy wdrożyć kolejne etapy integracji biletowo-taryfowej, takie jak:

- Wprowadzenie zintegrowanych biletów miesięcznych dla wszystkich grup pasażerów;
- Wprowadzenie innego rodzaju biletów zintegrowanych niż miesięczne (np. czasowych/kilkudziesięciominutowych, dobowych, weekendowych);
- Nawiązanie współpracy z innymi przewoźnikami/operatorami funkcjonującymi na terenie Wodzisławia Śl. w zakresie zaangażowania ich w proces integracji;
- Rozszerzenie współpracy o transport kolejowy (połączenia Kolei Śląskich). To z kolei powinno być powiązane z nawiązaniem współpracy z innymi komunalnymi organizacjami publicznego transportu zbiorowego (ZTZ Rybnik, KZK GOP) w zakresie utworzenia wspólnych rozwiązań taryfowych pozwalających na przejazd na jednym bilecie komunikacją miejską w Wodzisławiu Śl.⁶⁸, pociągiem KŚ oraz komunikacją ZTZ i/lub KZK GOP. Analogicznie, rozważyć należy wprowadzenie integracji taryfowej pomiędzy komunikacją autobusową w obszarze Wodzisławia Śl., kolejną w układzie transgranicznym (do Bohumina lub Ostrawy) i lokalnym transportem zbiorowym na przygranicznym obszarze w Czechach (Powiaty Ostrawa i Karwina).

Należy podkreślić, że w sytuacji, w której na obszarze Wodzisławia Śl. funkcjonuje duża liczba operatorów i przewoźników posiadających własne systemy taryfowe, często dostosowane do indywidualnych preferencji podróżnych – działania integrujące nie powinny likwidować biletów „własnych” poszczególnych przewoźników/operatorów/organizatorów PTZ, tylko tworzyć równolegle nowy system „integrujący”.

Innym mechanizmem potencjalnie zachęcającym do transportu publicznego (atrakcyjnym np. w zakresie wdrożenia mechanizmów zintegrowanych pomiędzy transportem na obszarze Wodzisławia Śl. i pociągami PKP Intercity) mogłoby być np. wprowadzenie procentowego upustu na bilety autobusowe wodzisławskiej komunikacji miejskiej dla osób posiadających bilety na przejazd pociągiem. W grę mogłoby wchodzić zarówno np. zastosowanie jednorazowego upustu dla posiadacza biletu jednorazowego na pociąg (tego samego dnia), jak i np. stosowania upustów dla posiadaczy biletów okresowych⁶⁹.

Ad. 3. Utworzenie witryny internetowej informującej o rozkładach i taryfach

Działaniem poprawiającym ofertę PTZ powinno być również utworzenie strony internetowej, na której publikowane byłyby, w sposób przejrzysty i ujednolicony wizualnie, rozkłady jazdy wszystkich przewoźników (także komercyjnych) i operatorów funkcjonujących na obszarze Wodzisławia Śl.

(30-dniowych lub miesięcznych). Jego posiadacz może podróżować pociągami KŚ na jednym, wybranym przez siebie odcinku oraz autobusami i tramwajami KZK GOP, również na wybranym obszarze – na obszarze jednej gminy obsługiwanej przez KZK GOP bądź dwóch i więcej gmin. Oszczędność w przypadku zakupu Biletu Śląskiego wynosi 25% w porównaniu z sytuacją gdyby trzeba byłoby kupować osobne bilety KŚ i KZK GOP.

⁶⁸ Bądź – w zależności od ustaleń pomiędzy zainteresowanymi JST i poszczególnymi przewoźnikami/operatorami – pojazdami wszystkich przewoźników/operatorów uczestniczących w integracji taryfowej w obszarze Wodzisławia Śl.

⁶⁹ Ten drugi mechanizm funkcjonuje np. w Legnicy: posiadacze okresowych biletów Kolei Dolnośląskich mogą kupić bilet miesięczny na legnicką komunikację miejską z upustem cenowym. Bilet zintegrowany ważny w pociągach można kupić na odległość do 200 km, co oznacza, że oferta ta obejmuje praktycznie całą sieć kolejową Dolnego Śląska.

Strona powinna umożliwiać sprawdzenie rozkładu jazdy, w intuicyjny sposób, zarówno poprzez wyszukanie godzin odjazdu z konkretnej stacji/przystanku, jak i poprzez wpisanie relacji. Poprzez stronę powinna istnieć możliwość zakupu biletów (przynajmniej: biletów zintegrowanych i biletów własnych przewoźników/operatorów na obszarze, którzy sprzedają bilety przez Internet). Powinna ona również informować o bieżących zmianach w rozkładach jazdy, jak również o innych istotnych kwestiach związanych z transportem publicznym, wskazanych w niniejszym dokumencie (np. o planowanych konsultacjach/badaniach podróży mających prowadzić docelowo do zmian w ofercie, czy też o zbliżających się działaniach promocyjnych).

Ad. 4. Poprawa jakości infrastruktury przystankowej

Wraz z systematyczną poprawą jakości taboru publicznego transportu zbiorowego, coraz większe znaczenie zaczyna również odgrywać odpowiednie wyposażenie przystanków, które mają kluczowe znaczenie w dostępności transportu zbiorowego.

Wraz z wprowadzaniem pojazdów przystosowanych do obsługi pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się (por. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 181/2011), infrastruktura przystankowa staje się kolejnym istotnym czynnikiem przy planowaniu dostępności transportu dla wszystkich użytkowników. Największe znaczenie określony kształt przystanku zyskuje w przypadku autobusów niskopodłogowych i niskowejściowych, jednak także w przypadku taboru wysokopodłogowego perony mogą ułatwiać lub utrudniać wymianę pasażerów. Odpowiednio zaprojektowane i utrzymane przystanki zachęcają pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego.

Do głównych problemów związanych z wyposażeniem przystanków na terenie Wodzisławia Śl. można zaliczyć:

- Przystanki bez utwardzonych peronów;
- Przystanki ze zbyt niskimi lub zbyt wąskimi peronami, w skrajnych przypadkach – nie posiadające peronów ponad poziomem jezdni (wsiadanie z poziomu gruntu);
- Przystanki nieposiadające wiat przystankowych;
- Przystanki bez zatok w przypadku głównych ciągów komunikacyjnych;
- Przystanki bez połączenia z utwardzonym ciągiem pieszym (chodnikiem);
- Przystanki z brakującą infrastrukturą pasażerską, np. brak miejsc siedzących lub rozkładu jazdy.

Docelowo należy dążyć do stanu, w którym przystanki autobusowe będą spełniały następujące warunki, uwzględniając jednak lokalne uwarunkowania np. wąski pas drogowy.

- Utwardzone perony o szerokości minimum 1,5 m;
- Perony wyposażone w wiaty lub posiadające rezerwę terenową na ich ustawienie;
- Wysokość peronu w zakresie 6-16 cm. Wyższe perony zwiększają bezpieczeństwo oczekujących oraz ułatwiają wymianę pasażerską;
- Perony w zatokach autobusowych w przypadku głównych ciągów komunikacyjnych;
- Oznaczenie krawędzi peronowej pasem płytek wyposażonych w guzki;

- Zapewniony sposób dotarcia na peron przystankowy, poprzez połączenie z najbliższym utwardzonym ciągiem pieszym lub wykonanie rampy do zjazdu na jezdnię; opcjonalnie: zastosowanie systemowych krawężników peronowych typu Kassel lub równoważnych, które ułatwiają dojazd autobusów do krawędzi peronu dzięki wyprofilowaniu dolnej części i zwiększonej wysokości;
- Wyposażenie w System Stałej Informacji Pasażerskiej w przypadku wszystkich przystanków oraz (opcjonalnie) tablice Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w przypadku głównych węzłów przesiadkowych.

Zaleca się, aby w skład Systemu Stałej Informacji Pasażerskiej wchodziły jednolite tablice z rozkładem jazdy oraz nazwą przystanku. Dodatkowymi elementami może być plan sytuacyjny najbliższej okolicy oraz tablice kierunkowe wskazujące ważne punkty w okolicy. W przypadku Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej tablice elektroniczne są istotnym uzupełnieniem danych o odjazdach dostępnych w formie elektronicznej, np. za pośrednictwem dedykowanej aplikacji mobilnej lub jednego z istniejących planerów podróży. Tablice powinny uwzględniać następujące informacje: aktualny czas, numer linii i kierunek, godzina odjazdu, ewentualnie trasa przejazdu, prognozowany czas odjazdu, uwzględniający ewentualne opóźnienia. Dla obszaru CP preferowane jest informowanie podróżnych także o godzinie odjazdu pociągów.

Pobyt podróżnego na przystanku autobusowym/przystanku lub stacji kolejowej etc. jest pierwszą stycznością z transportem publicznym. Efekt „pierwszego wrażenia” jest kluczowy dla całości postrzegania oferty transportu publicznego. Nawet zatem jeśli inne jego elementy (wysoki komfort taboru, atrakcyjny rozkład jazdy etc.) znajdują się na wysokim poziomie – to niedostateczna jakość infrastruktury przystankowej i pokrewnej może w istotny sposób wpływać na łączną negatywną ocenę transportu publicznego przez podróżnego.

Ważne jest również, by nowe przystanki w obrębie CP nosiły inną nazwę niż obecnie funkcjonujące przystanki. Proponuje się nazwę: „Dworzec Kolejowy – Centrum Przesiadkowe”.

Oprócz powyższego, należy podkreślić, że w ślad za zjawiskiem suburbanizacji (wyprowadzania się mieszkańców centrów miast na obrzeża) należy poprawiać ofertę obsługi obszarów peryferyjnych. W związku z powyższym sieć komunikacyjna powinna w kolejnych latach ulegać ewentualnym modyfikacjom, wychodzącym naprzeciw zmieniającym się realiom społeczno-demograficznym. Kształtowanie siatki połączeń ma się koncentrować w pierwszej kolejności na sukcesywnej poprawie obsługi obszarów charakteryzujących się największymi potokami podróżnych. Jednocześnie, należy rozwijać siatkę połączeń obsługujących obszary peryferyjne, aby minimalizować ryzyko wykluczenia ich mieszkańców.

Poza tym należy podkreślić, że rozkłady jazdy komunikacji miejskiej muszą być dostosowane do godzin pracy największych zakładów pracy na obszarze planu transportowego. Ewentualne zmiany w rozkładach jazdy linii obsługujących ww. zakłady powinny być konsultowane z kierownictwami ww. zakładów.

5. Działania wspierające rozwój zrównoważonej mobilności

Jednym z kluczowych zadań planów mobilności jest nie tylko wskazanie działań inwestycyjnych, które prowadzić będą do rozwoju alternatywnych podsystemów transportu, ale również wyznaczenie szeregu działań „miękkich”, mających na celu uwrażliwienie społeczeństwa na problematykę mobilności. Działania te można przypisać następującym celom:

- Uzyskanie lepszej wiedzy o problemach związanych z mobilnością mieszkańców;
- Promowanie pożądaných zachowań transportowych mieszkańców;
- Lepsza koordynacja działań w zakresie mobilności.

W poniższej tabeli zaprezentowane zostały proponowane działania wspierające rozwój zrównoważonej mobilności.

Tabela 14 Działania „miękkie” związane z rozwojem mobilności na obszarze Wodzisławia Śl.

Cel	Działanie	Znaczenie
1	Opracowanie ujednoliconego mechanizmu konsultacyjnego dla nowych inwestycji transportowych	Konsultacje społeczne dotyczące nowych inwestycji pozwolą na zwiększenie poziomu partycypacji społecznej i uwzględnienie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu
1	Opracowanie listy miejsc niebezpiecznych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD)	Wytypowanie i przebudowa miejsc niebezpiecznych pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu
2	Działania promocyjne dla szerszego wykorzystania transportu rowerowego w codziennych dojazdach	Aktywne formy promocji poruszania się rowerem, zwłaszcza w przypadku dojazdów do szkoły oraz do pracy pozwolą na zwiększenie udziału rowerzystów w podziale zadań przewozowych
2	Akcje promocyjne dla dojazdów transportem publicznym	Aktywne formy promocji korzystania z transportu zbiorowego pozwolą na zwiększenie udziału komunikacji publicznej w podziale zadań przewozowych
2	Akcje promocyjne dla wspólnych dojazdów samochodem	Promocja wspólnych dojazdów do pracy z wykorzystaniem aut prywatnych pozwoli na zmniejszenie potrzeb parkingowych i ograniczenie zjawiska kongestii

Cel	Działanie	Znaczenie
2	Stworzenie jednolitych materiałów informacyjnych dla transportu zbiorowego	Materiały informacyjne powinny zawierać informacje m.in. dotyczące godzin odjazdu, skomunikowań pociągów z autobusami oraz istniejących linii autobusowych. Powinny być dostępne w formie papierowej oraz elektronicznej (np. w wersji PDF do ściągnięcia ze strony internetowej, o której mowa w pkt. 4.3). Pozwoli to na lepszą orientację pasażerom w ofercie i łatwiejsze planowanie podróży.
3	Szkolenia dla pracowników JST	Działania mają umożliwić zapoznanie się z tematyką zrównoważonej mobilności oraz innowacyjnymi rozwiązaniami, które mogą być wdrażane na obszarze Wodzisławia Śląskiego.
3	Monitoring wdrażania zrównoważonej mobilności w odniesieniu do poszczególnych środków transportu	Monitoring powinien pozwolić na śledzenie na bieżąco realizacji celów oraz umożliwić wprowadzenie zmian w polityce mobilności.

Źródło: Opracowanie własne

6. Harmonogram rzeczowo-finansowy

W tym rozdziale wskazano szacunkowe koszty rekomendowanych przedsięwzięć oraz proponowane terminy ich realizacji. Należy jednak podkreślić, że szacunek kosztów na etapie koncepcji jest obarczony pewną niedokładnością, wynikającą z faktu, że cena wielu rozwiązań technicznych różni się w zależności od wybranego wariantu rozwiązania. Koszty ponoszone podczas fazy przygotowawczej mogą istotnie się zmieniać w zależności m.in. od uzgodnień i pozwoleń.

Ponadto nie oszacowano grupy kosztów, których wartość jest ściśle związana z rodzajem i wielkością wybranego rozwiązania i na tym etapie nie jest możliwa do dokładnego określenia. Są to przede wszystkim koszty związane z wprowadzeniem integracji biletowo-taryfowej.

Tabela 15 Harmonogram rzeczowo-finansowy Planu Mobilności dla Wodzisławia Śląskiego

Lp.	Działanie	Planowany efekt realizacji	Koszty	Okres realizacji	Źródło finansowania
1. DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI					
1.1	Działania promocyjne dla: •szerszego wykorzystania rowerów w codziennych dojazdach; •dojazdów transportem publicznym; •wspólnych dojazdów samochodem.	Zwiększenie udziału rowerzystów w podziale zadań przewozowych oraz udziału komunikacji publicznej w podziale zadań przewozowych. Zmniejszenie potrzeb parkingowych oraz ograniczenie zjawiska kongestii drogowej.	W zależności od skali prowadzonych działań	Na bieżąco	Środki własne UM
1.2	Szkolenia dla pracowników UM	Działania mają umożliwić zapoznanie się urzędników z tematyką zrównoważonej mobilności oraz innowacyjnymi rozwiązaniami, które mogą być wdrażane	Wg ilości uczestników szkoleń	Na bieżąco	Środki własne UM
1.3	Opracowanie listy miejsc niebezpiecznych pod względem działań oraz przeprowadzenie audytu BRD	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa	W ramach działań bieżących UM i SKM	2017 - 2018	Zarządcy dróg
1.4	Monitoring wdrażania zrównoważonej mobilności w odniesieniu do poszczególnych środków transportu	Monitoring powinien pozwolić na śledzenie na bieżąco realizacji obranych celów oraz umożliwić wprowadzenie zmian w polityce w przypadku stosownej potrzeby, wynikającej np. ze zbyt małej skali działań	Brak	Proces ciągły do 2022	Brak

2. DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I PARKINGOWEJ					
2.1	Budowa Centrum Przesiadkowego	Zmniejszenie udziału motoryzacji indywidualnej w podróżach poza Wodzisław Śl. – zwiększenie roli transportu publicznego (kolejowego)	Ok. 5 000 000,00 zł	2016 - 2018	RPO WSL 2014-2020; Środki własne UM
2.2	Budowa i modernizacja dróg	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, komfortu podróży, uspokojenie ruchu w centrum miasta	Zgodnie z wykazem zadań zawartych w Planie Rozwoju Sieci Dróg Miejskich Wodzisławia Śląskiego na lata 2016-18	Proces ciągły do 2022	Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019
2.3	Rozbudowa/budowa parkingów B&R	Zwiększenie udziału transportu rowerowego w podróżach odbywanych przez mieszkańców miasta	• Szacunkowy koszt stojaka rowerowego na 20 rowerów – ok. 4000,00 zł; • Szacunkowy koszt budowy zadaszenia – ok. 6 000,00 zł.	Proces ciągły do 2022	Środki własne UM

3. DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM INFRASTRUKTURY DEDYKOWANEJ ROWERZYSTOM I PIESZYM					
3.1	Prace budowlane związane z budową ścieżek rowerowych	Zwiększenie udziału transportu rowerowego w podróżach odbywanych przez mieszkańców miasta	Koszt budowy 1 km ścieżki rowerowej - ok. 0,5 mln zł	Do końca 2022	RPO WSL 2014-2020; Środki własne UM (m.in. w ramach budowy CP)
3.2	Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury pieszej i wytypowanie miejsc do przebudowy związanych z ruchem pieszym	Uzyskanie kompletnej wiedzy o potrzebach remontowych i inwestycyjnych na terenie miasta	Wykonanie przy pomocy oddelegowanych pracowników UM	Na bieżąco	Brak
3.3	Analiza danych dotyczących zdarzeń drogowych z udziałem pieszych	Uzyskanie kompletnej wiedzy o potrzebach remontowych i inwestycyjnych na terenie miasta	Wykonanie przy pomocy oddelegowanych pracowników UM oraz przy współpracy z policją	Na bieżąco	Brak
3.4	Rozpoczęcie działań interwencyjnych, na podstawie wyników inwentaryzacji oraz danych na temat zdarzeń drogowych	Udrożnienie ciągów pieszych, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego	Ok. 100 000,00 zł rocznie	Na bieżąco	Środki własne UM w ramach utrzymania bieżącego dróg miejskich

4. DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO					
4.1	Modyfikacja tras i rozkładów jazdy	Synchronizacja rozkładów jazdy pociągów z autobusami; modyfikacja tras i rozkładów istniejących połączeń, ew. utworzenie nowych kursów umożliwiających dojazdy do największych zakładów pracy; zwiększenie dostępności transportu publicznego prowadzące do wzrostu jego atrakcyjności	Brak danych	Do końca 2018	Środki własne UM; środki finansowe zakładów pracy (w zakresie utworzenia dojazdów do zakładów pracy)
4.2	Integracja taryfowo-biletowa	Spadek cen biletów w wyniku wprowadzenia wspólnych rozwiązań biletowo-taryfowych; wzrost atrakcyjności transportu publicznego	Brak danych	Na bieżąco, w ramach postępu ustaleń z poszczególnymi organizatorami transportu i przewoźnikami	Środki własne UM oraz innych JST
4.3	Stworzenie jednolitych materiałów informacyjnych dla transportu zbiorowego: witryna internetowa	Powstanie witryny internetowej, w której, w sposób ujednolicony wizualnie, prezentowane będą rozkłady jazdy wszystkich przewoźników funkcjonujących na terenie miasta oraz funkcjonowanie wyszukiwarki połączeń, uwzględniającej wszystkich przewoźników	W ramach środków własnych	Od stycznia 2018	Środki własne UM
4.4	Poprawa jakości infrastruktury przystankowej	Podniesienie jakości podróży transportem autobusowym	W ramach środków własnych	Na bieżąco, w ramach postępu ustaleń z poszczególnymi organizatorami transportu i przewoźnikami	Środki własne UM

Źródło: Opracowanie własne

6.1 Źródła finansowania

6.1.1 Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014 - 2020⁷⁰

Regionalne programy operacyjne są instrumentami zdecentralizowanego zarządzania procesami rozwojowymi. Celem działań podejmowanych w ramach tych programów jest przede wszystkim poprawa konkurencyjności regionu.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (zwany dalej RPO WSL 2014-2020) jest jedną z możliwości pozyskania dofinansowania z Unii Europejskiej na realizację zadań związanych z zrównoważoną mobilnością, wymienionych w harmonogramie rzeczowo-finansowym. Program ten jest jednym z najistotniejszych instrumentów polityki regionalnej, charakteryzujących się dwufunduszowością, tzn. inwestycje otrzymujące wsparcie finansowe w ramach programu są współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (zwany dalej EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego. W dokumencie zostało wyznaczonych trzynaście osi priorytetowych, które określają jakiego rodzaju projekty mogą otrzymać wsparcie finansowe na realizację w ramach RPO WSL 2014-2020.

Pozyskanie funduszy unijnych w ramach RPO WSL 2014-2020 na realizację wskazanych zadań w harmonogramie rzeczowo-finansowym, wpisuje się w następujące założenia:

- Oś Priorytetowa IV: „Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna”;
- Priorytet inwestycyjny 4e: „Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”.

Celem szczegółowym priorytetu inwestycyjnego 4e jest zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów. Co ważne, cel ten jest jednocześnie spójny z celem głównym i szczegółowym wskazanymi w Umowie Partnerstwa⁷¹ – „Zwiększenie konkurencyjności” oraz „Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich”.

Wsparcie infrastruktury transportu zbiorowego ma na celu promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach oraz wzrost zainteresowania mieszkańców regionu korzystaniem z środków transportu publicznego. W związku z powyższym, w ramach priorytetu inwestycyjnego 4e wspierane przez środki z RPO będą przedsięwzięcia, polegające na kompleksowej budowie, przebudowie liniowej i punktowej infrastruktury transportu

⁷⁰ Przyjęty uchwałą nr 139/VI/5/2014 przez Zarząd Województwa Śląskiego w dniu 1 lipca 2013 r.

⁷¹ Jest to dokument strategiczny, wskazujący kierunki wsparcia, jakie Polska będzie otrzymywać w ramach polityk unijnych: Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa w okresie 2014-2020, określający cele rozwojowe do 2020 r., wskaźniki monitorujące ich realizację oraz zakres proponowanych interwencji. Umowa Partnerska stanowi punkt wyjścia do sporządzenia programów operacyjnych (m.in. RPO, POIiŚ).

zbiorowego. Do tego rodzaju działań zalicza się przede wszystkim inwestycje polegające na m.in.: budowie parkingów typu P&R, B&R, zintegrowanych centrów przesiadkowych (w tym dworców autobusowych i kolejowych), buspasów czy dróg rowerowych.

Do promowanych przedsięwzięć wpisujących się w założenia powyższego priorytetu inwestycyjnego możemy zliczyć również zakup pojazdów przyjaznych środowisku wraz z budową niezbędnej infrastruktury. Kryterium to spełniają zarówno autobusy o napędzie tradycyjnym⁷², spełniające europejskie kryteria emisji spalin – co najmniej normę „EURO 6” – lub zasilane alternatywnymi formami: napęd elektryczny, hybrydowy, gazowy, wodorowy.

Wszelkie projekty inwestycyjne wpisujące się w założenia priorytetu inwestycyjnego 4e mają za zadanie osiągnięcie niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach. Oprócz tego wymagane jest, aby przedsięwzięcia te były zgodne z zapisami planów⁷³, odnoszących się do przechodzenia na bardziej przyjazne środowisku i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji, i w zależności od zdefiniowanych potrzeb uwzględniać kwestie takie jak: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, inteligentne systemy transportowe, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach czy promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Ponadto działania inwestycyjne w ramach priorytetu inwestycyjnego 4e powinny spełniać poniższe przesłanki:

- Być zgodne z celami i kierunkami działań zawartymi w „Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego” oraz „Programu ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mającego na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji”;
- Być komplementarne z inwestycjami realizowanymi w ramach właściwych krajowych programów operacyjnych;
- Inwestycje w drogi lokalne lub regionalne mogą być finansowane wyłącznie w przypadku, kiedy stanowią one element niezbędny, uzupełniający projekt dotyczący systemu zrównoważonej mobilności miejskiej;
- Zakup autobusów napędzanych alternatywnymi źródłami energii, ewentualnie autobusów z tradycyjnym napędem, spełniających co najmniej normy emisji spalin „EURO 6” wraz z niezbędną infrastrukturą potrzebną do ich właściwego funkcjonowania. Zakup ten powinien wynikać z przeprowadzonych szczegółowych analiz i diagnoz uwzględnionych w planach lub dokumentach strategicznych albo z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej.

⁷² Tj. zasilane olejem napędowym.

⁷³ Np. Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Plany Gospodarki Niskoemisyjnej, Plany Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego, strategie ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne)/RIT (Regionalne Inwestycje Terytorialne).

Osiągnięcie zakładanych rezultatów w zakresie zwiększenia wykorzystania transportu publicznego w odbywanych podróżach, pozwoli na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w tym CO₂, wpisując się tym samym w priorytety UE dotyczące transportu. Przyjęto, iż do roku 2023 wskaźnik, jakim jest liczba przewiezionych pasażerów środkami komunikacji miejskiej osiągnie wartość, którą wskazano w poniższej tabeli.

Tabela 16 Wskaźniki wzrostu liczby pasażerów komunikacji miejskiej

Lp	Wskaźnik	Jedn. pomiaru	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1	Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej	mln osób	Regiony słabiej rozwinięte	585,6	2012	822,35	GUS	roczna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie RPO WSL 2014-2020

Głównymi beneficjentami mogącymi ubiegać się o fundusze na realizację działań w zakresie przedsięwzięć dotyczących infrastruktury transportu zbiorowego są następujące podmioty:

- Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, których statutowym zadaniem jest wykonywanie ustawowych zadań jednostek samorządu terytorialnego w zakresie transportu publicznego;
- Podmioty działające na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego i ich związków, realizujące zadania z zakresu transportu publicznego, wybrane zgodnie z prawem zamówień publicznych;
- Podmioty, w których większość udziałów posiada jednostka samorządu terytorialnego lub związek JST, realizujące na podstawie statutu zadania publiczne z zakresu transportu publicznego;
- Porozumienia podmiotów wymienionych w pkt 1-3 reprezentowane przez lidera.

Szczegóły w zakresie poszczególnych przedsięwzięć w ramach priorytetu operacyjnego 4e zostały szerzej omówione w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych RPO WSL na lata 2014-2020, wersja 7⁷⁴ (zwanym dalej SzOOP). Wszelkie zadania związane ze zrównoważoną mobilnością wpisują się w następujące założenia:

⁷⁴ Przyjęty uchwałą nr 2051/147/V/2016 przez Zarząd Województwa Śląskiego w dniu 13 października 2016 r.

- Oś Priorytetowa IV „Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna”
- Działanie 4.5 „Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie”
- Poddziałanie 4.5.1 „Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie” - ZIT i 4.5.2 „Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie” - RIT, Typ projektu 1 „Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, budowa systemów miejskich wypożyczalni rowerów wraz z zakupem rowerów)”.

W ramach wskazanego powyżej typu projektu 1., będą kwalifikować się wyłącznie przedsięwzięcia związane z kompleksową budową i przebudową zintegrowanych centrów przesiadkowych w tym dworców autobusowych i kolejowych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą związaną z transportem zbiorowym (nie jest możliwa realizacja przedsięwzięć związanych z budową/przebudową pojedynczego obiektu infrastrukturalnego). Determinantą kwalifikowania inwestycji związanej z niskoemisyjnym transportem miejskim jest jego ścisłe powiązanie z węzłem przesiadkowym, w ramach którego będą prowadzone roboty związane z jego przebudową lub budową.

Droga rowerowa będąca elementem szerszego projektu kwalifikowalna jest w przypadku pełnienia funkcji komunikacyjnej. Długość drogi rowerowej kwalifikującej się do wsparcia wynosi w promieniu 7 km (oddzielnie dla każdego odcinka) od Centrum Przesiadkowego. Dopuszcza się możliwość wydłużenia promienia drogi rowerowej powyżej 7 km w miejscowościach, których dojazdy do najbliższego węzła przesiadkowego stwarzają duże zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu (budowa drogi rowerowej wzdłuż drogi krajowej lub o dużym natężeniu ruchu).

W ramach działania, wsparcie inwestycji związanych z budową parkingów Park&Ride w centrach miast uwzględniających charakter wszystkich powiązań komunikacyjnych w regionie/ subregionie i ich wpływu na redukcję zanieczyszczenia, będzie możliwy wyłącznie w przypadku wynikania takiej potrzeby z przeprowadzonej diagnozy zawartej w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej. Kwalifikowalność budowy tego typu parkingów w centrach miast, każdorazowo weryfikowana będzie przez ekspertów dokonujących oceny merytorycznej. Potrzeba takiej budowy musi wynikać z przeprowadzonej diagnozy zawartej w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej, Planie mobilności miejskiej lub innym strategicznym dokumencie.

Przebudowa/budowa infrastruktury drogowej pozwalającej na włączenie budowanego/ przebudowanego Centrum Przesiadkowego do istniejącej sieci ulicznej możliwa jest wyłącznie w niezbędnym zakresie. Prace w obszarze infrastruktury drogowej powinny służyć poprawie warunków ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej (np. budowa buspasów), a nie wszystkich pojazdów, w tym indywidualnych oraz powinny stanowić komponent uzupełniający i jednocześnie niezbędny do osiągnięcia celu i/lub prawidłowej realizacji projektu transportu miejskiego. Maksymalny poziom wydatków na infrastrukturę drogową, włączającą budowane/ przebudowywane Centrum Przesiadkowe (w zakresie niezwiązanym z bezpośrednią obsługą Centrum Przesiadkowego) do istniejącego układu ulicznego, nie może przekroczyć 20% całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu.

Miasto Wodzisław Śląski, wchodzące w skład Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, może również starać się o pozyskiwanie środków na realizację przedsięwzięć w zakresie transportu zbiorowego w ramach strategii RIT. Działanie to ma na celu zwiększenie efektywności i komplementarności wsparcia inwestycji transportu zbiorowego w ramach programu RPO WSL 2014-2020, dostosowując interwencje do specyficznych potencjałów i deficytów poszczególnych obszarów. Strategia RIT jest formą współpracy między poszczególnymi samorządami, współfinansowana ze środków europejskich. Miasta i gminy wchodzące w skład danego partnerstwa, wraz z władzami województwa wspólnie ustalają cele i wskazują inwestycje niezbędne do ich osiągnięcia. Takie rozwiązanie pozwala na wyjście poza określone granice administracyjne poszczególnych samorządów, przekładając się na większe oddziaływanie realizowanych wspólnie przedsięwzięć. Przykładem takiego przedsięwzięcia jest ubieganie się miasta Wodzisław Śląski wraz z miastem Radlin funduszy na realizację wspomnianego wcześniej projektu pn. „Pociąg do dwóch kółek – budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim”.

Tryb wyboru poszczególnych projektów inwestycyjnych dla poddziałań 4.5.1 i 4.5.2 w zakresie budowy, przebudowy liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, wpisujących się w założenia priorytetu inwestycyjnego 4e będzie odbywał się w formie konkursu.

Konkurs dla poddziałań 4.5.1. i 4.5.2 przebiega w 3 etapach:

- Nabór wniosków – wg informacji na stronie internetowej Serwisu Regionalnego Programu Województwa Śląskiego, planowany nabór wniosków dla poddziałania 4.5.2 (dla ośrodków zawierających się w obrębie Subregionu zachodniego Woj. Śląskiego, w obrębie którego znajduje się m.in. Wodzisław) trwa od 30 września do 29 grudnia 2016 r. Nabór będzie obejmował m.in. typ projektu 1 pn. „Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego”;
- Ocena formalna. Sprawdzenia wniosku pod względem formalnym dokonują przynajmniej dwie osoby w oparciu o listę sprawdzającą;
- Ocena merytoryczna. Przeprowadzana w formie niezależnej oceny dokonywanej w oparciu o listę sprawdzającą przez członków KOP lub wspólnej oceny przez panel członków KOP w celu porównania z innymi projektami. Projekt poddawany jest ocenie pod kątem spełnienia szeregu kryteriów:
 - ogólnych (wspólne dla wszystkich projektów, niezależne od ich typu);
 - specyficznych (dedykowane konkretnym działaniom/poddziałaniom/typom projektów, charakterystyczne i niezbędne dla oceny danego projektu, punktowane w zależności od stopnia ich wypełnienia);
 - dodatkowych (wspólne dla wszystkich projektów, niezależne od ich typu).

Wybór projektów, zgłoszonych do otrzymania dofinansowania w ramach RPO WSL 2014-2020, nastąpi w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Wybór poszczególnych kryteriów ma za zadanie zapewnić efektywną i prawidłową realizację celów określonych w osi priorytetowej IV. Kryteria te muszą spełniać szereg następujących wymagań. Muszą one być precyzyjne, mierzalne oraz obiektywne. Jedną z istotnych kwestii w zakresie kryteriów formalnych dotyczących wyboru zgłoszonych projektów ubiegających się o dofinansowanie jest stan gotowości projektu do realizacji. Z kolei kryteriom specyficznym została nadana odpowiednia punktacja wraz z

wagami punktowymi. Szczegółowy wykaz poszczególnych kryteriów specyficznych, dotyczących oceny zgłoszonych projektów został wyszczególniony w kolejnej tabeli, stanowiącej załącznik nr 3 do SZOOP RPO WSL 2014-2020.

Tabela 17 Kryteria specyficzne dotyczące oceny zgłoszonych projektów do RPO WSL

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap oceny kryterium	Waga
1	Projekt jest zgodny z programem ochrony powietrza. Projekt jest zgodny ze Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego	Projekt jest zgodny z Programem ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Projekt jest zgodny z celami i kierunkami działań Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.	merytoryczne	0/1	Ocena merytoryczna	n/d
2	Realizacja projektu wynika z dokumentu o charakterze planistycznym w zakresie planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach	Przedsięwzięcia związane z niskoemisyjnym transportem miejskim muszą wynikać z przygotowanych przez samorządy planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Funkcję takich dokumentów mogą pełnić plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej, plany mobilności miejskiej, plany rozwoju zrównoważonego transportu publicznego, studia transportowe, itp. Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym	merytoryczne	0/1	Ocena merytoryczna	n/d

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap oceny kryterium	Waga
		obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia do takich kwestii jak np.: zbiorowy transport pasażerski transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy). Przedmiotowe dokumenty powinny zawierać szczegółowe analizy i diagnozy, z których wynika uzasadnienie/ potrzeba planowanego do realizacji przedsięwzięcia. W przypadku budowy infrastruktury parkingowej typu P&R w centrum miasta potrzeba takiej budowy musi wynikać z przeprowadzonej rzetelnej diagnozy zawartej w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej/ Planie mobilności miejskiej lub innym strategicznym dokumencie.				

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap oceny kryterium	Waga
3	Dostosowanie projektu do osób niepełnosprawnych	Projekt jest przystosowany do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się (w tym także do osób niedosłyszących, niedowidzących, słabowidzących).	merytoryczne	0/1	Ocena merytoryczna	n/d
4	Poprawa bezpieczeństwa	Ocena rozwiązań w zakresie dostosowania powstałej infrastruktury pod względem bezpieczeństwa (np. monitoring)	merytoryczne	Punktowa: 0-4	Ocena merytoryczna	1
5	Kompleksowość projektu	Kryterium odpowiada na pytanie, na ile projekt obejmuje różnorodne tematycznie i gałęziowo elementy mobilności miejskiej (integracja środków transportu) oraz jakie znaczenie dla mobilności miejskiej odgrywa projekt). Pod pojęciem integracji należy rozumieć zlokalizowanie środków transportu w bezpośrednim sąsiedztwie. W miastach posiadających komunikację tramwajową brak integracji z tym środkiem transportu będzie skutkowało obniżeniem punktacji o 2 pkt.	merytoryczne	Punktowa: 0-4: 0 pkt - Projekt nie obejmuje jakiegokolwiek integracji 1 pkt - projekt integruje co najmniej dwa środki transportu (w tym ruch rowerowy) i odnosi się do co najmniej 10 % pracy eksploatacyjnej w danym systemie transportowym (miasta) 2 pkt - projekt integruje co najmniej dwa środki transportu (w tym ruch	Ocena merytoryczna	3

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap oceny kryterium	Waga
				rowerowy) i odnosi się do co najmniej 20 % pracy eksploatacyjnej w danym systemie transportowym (miasta) 3 pkt - projekt integruje co najmniej trzy środki transportu (w tym ruch rowerowy) i odnosi się do co najmniej 20 % pracy eksploatacyjnej w danym systemie transportowym (miasta) 4 pkt - projekt integruje co najmniej trzy środki transportu (w tym ruch rowerowy) i odnosi się do co najmniej 30 % pracy eksploatacyjnej w danym systemie transportowym (miasta).		
6	Wpływ projektu na zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego	Wzrost liczby osób korzystających z transportu publicznego w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego (odniesienie do całości systemu).	merytoryczne	Punktowa 0-4: 0 pkt - Brak wpływu na zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego	Ocena merytoryczna	3

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap oceny kryterium	Waga
				1 pkt – zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego poniżej 1 %. 2 pkt – zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego od 1 % do poniżej 3 %. 3 pkt – zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego od 3 % do 5 %. 4 pkt – zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego powyżej 5 %.		
7	Wpływ projektu na środowisko	Ocena rozwiązań w zakresie oddziaływania projektu pod względem minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko.	merytoryczne	Punktowa: 0-4: 0-2 Ocena rozwiązań w zakresie wpływu projektu na redukcję gazów cieplarnianych mierzonych ekwiwalentem CO₂ w stosunku do stanu istniejącego.	Ocena merytoryczna	3

Lp.	Kryterium	Definicja	Rodzaj kryterium	Sposób weryfikacji	Etap oceny kryterium	Waga
				0-2 Ocena wpływu realizacji projektu na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Dotyczy redukcji emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych: CO (tlenek węgla), HC (węglowodory), NOx (tlenki azotu), PM (cząstki stałe).		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie załącznika nr 3 do SZOOP RPO WSL 2014-2020. Kryteria specyficzne wyboru projektów dla poszczególnych osi priorytetowych, działań i poddziałań, październik 2016.

Ponadto podczas oceny merytorycznej projektu pod kątem spełniania kryteriów dodatkowych, niniejsze przedsięwzięcie jakim jest budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim może otrzymać dodatkowe 0,2 pkt za rozwój ruchu rowerowego na terenie miasta. W związku z tym otrzymanie dodatkowych punktów, będzie możliwe w przypadku gdy założenia danego przedsięwzięcia będą zawierały „elementy wpływające na zwiększenie udziału ruchu rowerowego w ogóle podróży, w tym zwłaszcza poprzez zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu.”⁷⁵

Przyjęte założenia w niniejszym dokumencie, a tym samym w przedsięwzięciu pn. „Pociąg do dwóch kółek – budowa Centrum Przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim”, wpisują się w powyższe kryteria specyficzne dotyczące projektów w ramach działania 4.5 „Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie”, poddziałanie 4.5.1 oraz 4.5.2, typ projektu 1.

6.1.2 Partnerstwo publiczno – prywatne

Innym, w pewnej mierze „alternatywnym” sposobem przeprowadzenia inwestycji dotyczących rozwoju mobilności na terenie miasta Wodzisław Śląski może być formuła partnerstwa publiczno-prywatnego. Partnerstwo prywatno-publiczne (PPP) zdefiniowane jest – w Wytycznych Komisji Europejskiej z 2003 r. dotyczących udanego partnerstwa prywatno-publicznego – jako „partnerstwo sektora publicznego i prywatnego mające na celu realizację przedsięwzięć lub świadczenie usług, tradycyjnie dostarczanych przez sektor publiczny”.

Partnerstwo publiczno-prywatne jest od wielu lat powszechnie stosowaną na świecie metodą współpracy administracji publicznej, zarówno centralnej, jak i samorządowej, z partnerami prywatnymi. W oparciu o umowę długoterminową zawartą pomiędzy podmiotem publicznym a podmiotem prywatnym, PPP jest przedsięwzięciem którego celem przede wszystkim jest stworzenie składników infrastruktury umożliwiającej świadczenie usług o charakterze publicznym. Polega więc ono na przekazaniu podmiotowi prywatnemu realizacji zadania o charakterze publicznym. Dzięki dodatkowym źródłom kapitału, dzieleniu ryzyka czy zaangażowaniu specjalistycznej wiedzy i doświadczenia uczestniczącego podmiotu prywatnego efektem takiej współpracy jest wzrost efektywności realizacji prowadzonych inwestycji.

W Polsce ramy prawne PPP wyznacza Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym.

⁷⁵ Regulamin konkursu nr RPSL.04.05.02-IZ.01-24-090/16 w ramach RPO WSL 2014-2020 dla poddziałania 4.5.2. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie (Typ: 1, 2, 3) – RIT Subregion Zachodni, sierpień 2016, s.46.

7. Wdrażanie i monitoring Planu Mobilności

Kolejnym etapem po przyjęciu przedmiotowego planu mobilności jest – niezwykle istotny – proces jego wdrożenia oraz monitorowania. Obejmuje on wszelkie czynności niezbędne dla rzeczywistego i skutecznego funkcjonowania niniejszego dokumentu. Zgodnie z wytycznymi KE⁷⁶, proces wdrożenia planu mobilności powinien zawierać czynności uwzględniające m.in.:

- komunikację i zaangażowanie mieszkańców;
- sprawdzenie postępów w świetle przyjętych celów;
- identyfikację nowych wyzwań dla kolejnych planów mobilności;
- ocenę sytuacji – rozumienie przyczyn sukcesów i porażek;
- regularną aktualizację działania.

Plan mobilności jako dokument strategiczny nie określa w sposób dokładny działań technicznych, a jedynie ogólnie wyznacza kierunki podjęcia działań zmierzających do osiągnięcia celów.

Wdrożenie planu mobilności przebiegało w kilku etapach. W etapie przypadającym na lata 2016 – 2022 planowane jest prowadzenie przez Urząd Miasta Wodzisławia Śląskiego i jednostki mu podległe działań związanych z monitorowaniem przedsięwzięć wskazanych w dokumencie. W skład tego etapu wchodzi również działanie polegające na prowadzeniu współpracy z interesariuszami planu mobilności (mające na celu udoskonalanie/ modyfikację przyjętych działań), a także sprawowanie zarządu nad planem działania. Ostatnim etapem, planowanym na 2023 rok (tj. po faktycznym zakończeniu unijnej perspektywy finansowej 2014-20, przypadającej de facto – biorąc pod uwagę ostateczny termin na zrealizowanie i rozliczenie projektów – na koniec 2022 roku), będzie sporządzenie końcowego raportu zawierającego ocenę funkcjonowania systemu transportowego w Wodzisławiu po wdrożeniu działań związanych z jego usprawnieniem, a także identyfikację nowych wyzwań, stojących przed tym systemem w kolejnych latach.

7.1 Istota systemu monitorowania Planu Mobilności

Określenie i przyjęcie zasad monitorowania oraz oceny poszczególnych działań jest istotną kwestią związaną z fazą funkcjonowania planu mobilności. Działania związane z procesem monitorowania stanowią istotny wkład podczas opracowywania końcowej oceny strategii oraz poprawy efektywności przyszłego projektu planu. Monitoring pozwala też stwierdzić, czy cele dotyczące planu działania są realizowane zgodnie z przyjętymi założeniami. Proces ten powinien być prowadzony regularnie, w założonych z góry przedziałach czasowych. Pozwoli to na systematyczną aktualizację działań, ocenę ich skuteczności oraz identyfikację nieprzewidzianych problemów. Ponadto monitoring może pomóc w znalezieniu i naprawieniu błędów lub występowania błędnych założeń dotyczących planu działania.

⁷⁶ Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, styczeń 2014.

7.2 Wskaźniki

Ocena skuteczności działań realizowanych w ramach założeń przyjętych w niniejszym planie mobilności, odbywać się powinno w odniesieniu do wskaźników przedstawiających zmianę zachowań komunikacyjnych, wpływ na infrastrukturę transportową czy wpływ na środowisko przyrodnicze. Wskaźniki te pozwolą określić, czy realizacja planu wpłynęła na zmianę wskazanych wartości, a zatem: czy zakładane cele zostały osiągnięte i czy projekt planu okazał się skuteczny. W tym celu porównywane są wartości poszczególnych wskaźników przed wdrożeniem planu, w trakcie jego obowiązywania oraz po jego realizacji.

Poszczególne wskaźniki przydzielono do jednej z kategorii związanych z: bezpieczeństwem w przemieszczaniu się; ekonomią i finansami; ochroną środowiska; polityką parkingową; transportem ładunków; transportem rowerowym; transportem samochodowym; transportem zbiorowym; zrównoważoną mobilnością.

Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację przyjętego dokumentu, uznaje się:

- liczbę ofiar wypadków z podziałem na poszczególne środki transportu, w tym osób niezmotoryzowanych;
- liczbę barier architektonicznych uniemożliwiających swobodne przemieszczanie się pieszo;
- stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu publicznego na obszarze planu mobilności.

Dane dotyczące wartości poszczególnych wskaźników zostaną zebrane trzykrotnie na potrzeby niniejszego opracowania. W pierwszej kolejności zostaną zebrane wszelkie niezbędne dane za rok 2016, w celu przedstawienia obecnej sytuacji i obszarów problemowych. Kolejne zbieranie danych nastąpi w 2019 roku, podczas opracowywania raportu średniookresowego. Z kolei dane zebrane w 2022 roku (na przełomie 2022 i 2023 roku) pozwolą na sporządzenie raportu podsumowującego działania ujęte w dokumencie, a zarazem pozwolą ocenić ich skuteczność.

Tabela 18 Wskaźniki monitorujące efekty realizacji założeń przyjętych w Planie Mobilności

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Jednostka miary	Wskaźnik	Sposób pomiaru/ źródło danych	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Bezpieczeństwo w przemieszczaniu się								
Długość dróg publicznych objętych strefą ruchu uspokojonego	2017, 2019, 2022 r.	Długość dróg	km (kilometr)	Wzrost długości dróg z ruchem uspokojonym	UM Wodzisław Śl.			
Liczba barier architektonicznych uniemożliwiająca swobodne przemieszczanie się pieszo	2017, 2019, 2022 r.	Liczba barier	szt.	Zmniejszenie liczby barier	UM Wodzisław Śl./ZDP			
Liczba ofiar wypadków z podziałem na różne środki transportu	2017, 2019, 2022 r.	Liczba ofiar na drogach (liczba rannych i zabitych)	osoba	Spadek liczby ofiar	Policja			
Liczba wypadków na drogach publicznych i linach kolejowych	2017, 2019, 2022 r.	Liczba wypadków	szt.	Spadek liczby wypadków	Policja			
Ekonomia i finanse								
Udział wydatków w budżecie miasta związanych		Procentowy udział w całkowitym		Wzrost procentowego udziału	UM Wodzisław Śl.			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Jednostka miary	Wskaźnik	Sposób pomiaru/ źródło danych	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
z utrzymaniem infrastruktury transportowej oraz jej funkcjonowaniem	2017, 2019, 2022 r.	budżecie jednostki administracyjnej	% (procent)					
Koszty związane z utrzymaniem nowej infrastruktury	2017, 2019, 2022 r.	Stosunek wydatków ponoszonych na utrzymanie nowej infrastruktury względem wielkości zainteresowania korzystania z niej	zł	Poprawa stosunku pomiędzy wydatkami na utrzymanie infrastruktury do liczby korzystających z niej	UM Wodzisław Śl./ Starostwo powiatowe w Wodzisławiu Śl.			
Ochrona środowiska								
Liczba pojazdów komunikacji publicznej spełniających najnowsze normy emisji spalin EURO 6	2017, 2019, 2022 r.	Liczba pojazdów komunikacji publicznej	szt.	Wzrost liczby pojazdów	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Poziom zanieczyszczeń powietrza	2017, 2019, 2022 r.	Średnioroczny poziom stężeń zanieczyszczeń powietrza	µg/m3	Spadek wartości emitowanych zanieczyszczeń	Inspektor ochrony środowiska			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Jednostka miary	Wskaźnik	Sposób pomiaru/ źródło danych	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Zasięg obszarów dotkniętych ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym	2017, 2019, 2022 r.	Obszar dotknięty hałasem komunikacyjnym powyżej 60 db w dzień oraz 50 db w nocy	m (metry) od osi drogi	Zmniejszanie zakresu występowania obszarów dotkniętych hałasem komunikacyjnym	UM Wodzisław Śl./Inspektor ochrony środowiska			
Polityka parkingowa								
Liczba miejsc parkingowych objętych strefą płatnego parkowania w pasie drogi publicznej	2017, 2019, 2022 r.	Liczba miejsc parkingowych	szt.	Wzrost liczby miejsc parkingowych	UM Wodzisław Śl.			
Liczba miejsc parkingowych przy punktach przesiadkowych	2017, 2019, 2022 r.	Liczba miejsc parkingowych	szt.	Wzrost liczby miejsc parkingowych	UM Wodzisław Śl.			
Transport rowerowy								
Długość ścieżek rowerowych i pasów rowerowych	2017, 2019, 2022 r.	Długość ścieżek rowerowych	km	Wzrost długości ścieżek rowerowych	UM Wodzisław Śl.			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Jednostka miary	Wskaźnik	Sposób pomiaru/ źródło danych	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Liczba miejsc rowerowych przy punktach przesiadkowych	2017, 2019, 2022 r.	Liczba miejsc rowerowych	szt.	Wzrost liczby miejsc rowerowych	UM Wodzisław Śl.			
Liczba miejsc rowerowych w przestrzeni publicznej	2017, 2019, 2022 r.	Liczba miejsc rowerowych	szt.	Wzrost liczby miejsc rowerowych	UM Wodzisław Śl.			
Transport samochodowy								
Ilość dróg publicznych i obiektów inżynierskich w dobrym stanie technicznym	2017, 2019, 2022 r.	Stan techniczny dróg	% (procent)	Poprawa stanu technicznego dróg publicznych	UM Wodzisław Śl./ PZD/GDDKiA			
Ilość samochodów osobowych	2017, 2019, 2022 r.	Wskaźnik motoryzacji indywidualnej	samochody os./1000 mieszk.	Spadek wskaźnika motoryzacji	GUS Katowice			
Transport zbiorowy								
Czas podróży różnymi środkami transportu pomiędzy poszczególnymi celami podróży	2017, 2019, 2022 r.	Czas podróży	min.	Spadek czasu podróży	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Jednostka miary	Wskaźnik	Sposób pomiaru/ źródło danych	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Punktualność środków transportu publicznego	2017, 2019, 2022 r.	Procentowy wskaźnik punktualności	% (procent)	Wzrost wskaźnika punktualności	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Liczba pasażerów korzystająca z środków komunikacji transportu publicznego	2017, 2019, 2022 r.	Liczba pasażerów	pasażer	Wzrost liczby pasażerów	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Liczba pojazdów komunikacji publicznej przyjaznej osobom niepełnosprawnym	2017, 2019, 2022 r.	Liczba pojazdów	szt.	Wzrost liczby pojazdów we flotach przewoźników	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania transportu publicznego	2017, 2019, 2022 r.	Procentowy wskaźnik zadowolenia mieszkańców	% (procent)	Wzrost wskaźnika zadowolenia	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Średnia prędkość komunikacyjna poszczególnych środków transportu publicznego	2017, 2019, 2022 r.	Średnia prędkość	km/h	Wzrost prędkości transportu publicznego	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Zrównoważona mobilność								
Poziom świadomości istnienia alternatywnych	2017, 2019, 2022 r.	Procentowy poziom świadomości	% (procent)	Wzrost poziomu świadomości	UM Wodzisław Śl.			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Jednostka miary	Wskaźnik	Sposób pomiaru/ źródło danych	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
środków transportu wśród interesariuszy								
Wykaz realizacji zatwierdzonych działań inwestycyjnych wpływających na poprawę funkcjonowania zrównoważonego transportu	2017, 2019, 2022 r.	Liczba działań inwestycyjnych	szt.	Wzrost liczby przeprowadzonych działań inwestycyjnych	UM Wodzisław Śl.			
Liczba podróży transportem niesamochodowym	2017, 2019, 2022 r.	Liczba podróży transportem niesamochodowym	szt.	Wzrost liczby podróży transportem niesamochodowym	Organizatorzy transportu i przewoźnicy			
Wykaz podjętych działań przez władze obszaru na rzecz promowania transportu zrównoważonego	2017, 2019, 2022 r.	Liczba działań	szt.	Wzrost liczby podjętych działań	UM Wodzisław Śl.			

Źródło: opracowanie własne

7.3 Zarządzanie realizacją planu

Realizacja ustaleń zapisanych w dokumencie wymusza podjęcie działań umożliwiających sprawne zarządzanie jego założeniami. Zarządzanie planem mobilności jest jednym z najbardziej efektywnych, a zarazem najmniej kosztownych procesów dotyczących tego dokumentu. Działania związane z zarządzaniem planem mobilności mają na celu podniesienie jakości i efektywności systemu transportowego, de facto bez ponoszenia nakładów finansowych na inwestycje związane z infrastrukturą transportową.

Kluczowym działaniem jest prowadzenie nadzoru nad wypełnianiem zadań przewidzianych w harmonogramie oraz ich finansowaniem. Ponadto proces zarządzania planem mobilności zakłada regularne prowadzenie opisanego wcześniej procesu monitoringu i związanych z nim działań umożliwiających osiągnięcie zakładanych celów. Istotną kwestią z punktu widzenia zarządzania planem jest również prowadzenie współpracy ze wszystkimi grupami interesu zaangażowanych w projekt. Ostatnią czynnością związaną z procesem zarządzania realizacją planu będzie sporządzenie raportu końcowego oceniającego całkowity proces realizacji dokumentu.

8. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Założenia przyjęte w niniejszym dokumencie są zbieżne z kierunkami rozwoju transportu, wskazanymi w dokumentach unijnych, krajowych, regionalnych i lokalnych. W planie mobilności wykazano zarówno konieczność intensywnego rozwoju bądź modernizacji sieci drogowej, jak i rozwoju alternatywnych form transportu – zarówno publicznego transportu zbiorowego, jak i transportu niezmechanizowanego: rowerowego (i pochodnych) oraz pieszego i w systemie „Nordic Walking”.

Postulowany w niniejszym dokumencie wzrost znaczenia transportu rowerowego i pieszego – najbardziej ekologicznych form przemieszczania się – wychodzi naprzeciw zarówno zapisom dokumentów strategicznych, jak i trendom i praktyce działań obserwowanych na obszarze UE.

Nie zmienia to jednak faktu, że rozwój motoryzacji indywidualnej i tak – nawet przy dynamicznym rozwoju innych form transportu – będzie następował. W tym kontekście należy podkreślić, iż nie ma żadnych wątpliwości, że niezbędnymi dla mieszkańców Wodzisławia i obszarów doń ciężących są planowane inwestycje drogowe, a także dalsza modernizacja istniejącej sieci, co również jest działaniem podnoszącym jej przepustowość. Doświadczenia praktycznie wszystkich miast na całym świecie są jednak takie, że poprawa warunków jazdy samochodem (choćby poprzez „wyprowadzenie” z centrum ruchu tranzytowego) powoduje, że część osób rezygnuje z komunikacji publicznej i przesiada się z powrotem do samochodu. Dodając do tego spodziewany dalszy gwałtowny wzrost liczby prywatnych samochodów w Polsce – należy spodziewać się, że nawet jeśli po zakończeniu poszczególnych inwestycji drogowych znikną niektóre problemy, to powrócą one w ciągu kilku - kilkunastu kolejnych lat.

Dlatego też tak ważnym jest, by rozwijać nie tylko komunikację kolejową czy autobusową (która również – choć naturalnie w znacznie mniejszym stopniu niż prywatne samochody – przyczynia się do zjawiska kongestii drogowej), ale także te elementy transportu, które drogi odciążają całkowicie – tj. transport rowerowy i pieszey.

Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową, wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem mobilności, jak i poza nim, a także zarekomendowane zostały działania służące integracji różnych form transportu w postaci budowy parkingów, integracji informacji o rozkładach jazdy oraz, w miarę możliwości, integracji taryfowej.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne będą osiągnęte poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego oraz rozwój niezmechanizowanych form transportu – tj. transportu rowerowego i pieszego. To powinno sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin.

Spis tabel, wykresów, rysunków i fotografii

TABELA 1 „MIĘKKIE” I „TWARDE” ŚRODKI ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ	7
TABELA 2 TABOR UŻYTKOWANY PRZEZ P.P.U.H „KŁOSOK”	31
TABELA 3 LINIE WODZISŁAWSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (STAN NA WRZESIEŃ 2016 R.).....	32
TABELA 4 LINIE MZK JASTRZĘBIE NA TERENIE WODZISŁAWIA (STAN NA WRZESIEŃ 2016 R.)	35
TABELA 5 WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA PARKOWANIE W WODZISŁAWIU ŚL.	39
TABELA 6 OFERTA KOLEI ŚLĄSKICH W ROZKŁADZIE JAZDY 2015/2016	41
TABELA 7 POJAZDY KOLEJOWE BĘDĄCE W POSIADANIU KOLEI ŚLĄSKICH	42
TABELA 8 WAŻNIEJSZE PRZEDSIĘWZIĘCIA MIASTA WODZISŁAW ŚL. W ZAKRESIE TRANSPORTU NIEZMECHANIZOWANEGO I KOMUNIKACJI PIESZEJ	58
TABELA 9 ANALIZA SWOT.....	61
TABELA 10 EFEKT EKOLOGICZNY Z PODZIAŁEM NA POSZCZEGÓLNE ZANIECZYSZCZENIA JAKI ZOSTANIE OSIĄGNIĘTY PO REALIZACJI PARKINGU TYPU P&R	64
TABELA 11 EFEKT EKOLOGICZNY Z PODZIAŁEM NA POSZCZEGÓLNE ZANIECZYSZCZENIA JAKI ZOSTANIE OSIĄGNIĘTY PO REALIZACJI PARKINGU TYPU B&R ORAZ BUDOWIE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ O CHARAKTERZE KOMUNIKACYJNYM	65
TABELA 12 EFEKT EKOLOGICZNY Z PODZIAŁEM NA POSZCZEGÓLNE ZANIECZYSZCZENIA JAKI ZOSTANIE OSIĄGNIĘTY DLA CAŁEGO PROJEKTU	65
TABELA 13 WARIANTY UTWORZENIA CENTRUM PRZESIADKOWEGO WODZISŁAW ŚLĄSKI.....	66
TABELA 14 DZIAŁANIA „MIĘKKIE” ZWIĄZANE Z ROZWOJEM MOBILNOŚCI NA OBSZARZE WODZISŁAWIA ŚL.	77
TABELA 15 HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY PLANU MOBILNOŚCI DLA WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO	80
TABELA 16 WSKAŹNIKI WZROSTU LICZBY PASAŻERÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.....	86
TABELA 17 KRYTERIA SPECYFICZNE DOTYCZĄCE OCENY ZGŁOSZONYCH PROJEKTÓW DO RPO WSL.....	90
TABELA 18 WSKAŹNIKI MONITORUJĄCE EFEKTY REALIZACJI ZAŁOŻEŃ PRZYJĘTYCH W PLANIE MOBILNOŚCI.....	99
WYKRES 1 LICZBA ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW NA 1000 MIESZKAŃCÓW	30
WYKRES 2 OGÓLNY SCHEMAT ROZWIĄZANIA TRASY ROWEROWEJ NA OBSZARZE ZABUDOWANYM	53
RYSUNEK 1 KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE DRÓG KOŁOWYCH W LATACH 2014-2020, WSPÓŁFINANSOWANE PRZEZ UE.....	13
RYSUNEK 2 UKŁAD GŁÓWNYCH DRÓG W OBSZARZE WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO	27
RYSUNEK 3 UKŁAD LINII KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WODZISŁAWIU ŚL.	33
RYSUNEK 4 UKŁAD LINII KOLEJOWYCH W REJONIE WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO	43
RYSUNEK 5 PRZEBIEG ODCINKÓW INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ PLANOWANYCH DO REALIZACJI W RAMACH PROJEKTU PN. „POCIĄG DO DWÓCH KÓŁEK – BUDOWA CENTRUM PRZESIADKOWEGO W WODZISŁAWIU ŚLĄSKIM”	47
RYSUNEK 6 DOCELOWY KSZTAŁT INFRASTRUKTURY NA TERENIE WODZISŁAWIA ŚL.	48
RYSUNEK 7 DOCELOWY KSZTAŁT INFRASTRUKTURY NA TERENIE MIASTA RADLIN.....	49
RYSUNEK 8 WYMIARY PRZESTRZENI NIEZBĘDNE DLA RÓŻNYCH GRUP PIESZYCH	56
RYSUNEK 9 KONCEPCJA WYTYCZENIA DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE WODZISŁAWIA ŚLĄSKIEGO	70
FOTOGRAFIA 1 BUDYNEK DWORCA, STAN OBECNY	44
FOTOGRAFIA 2 CIĄGŁOŚĆ DROGI ROWEROWEJ PRZY SKRZYŻOWANIACH Z WYJAZDAMI Z POSESJI	52

FOTOGRAFIA 3 DOBRE PRAKTYKI BUDOWY INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ (POLSKA).....	52
FOTOGRAFIA 4 DOBRE PRAKTYKI BUDOWY INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ (ZAGRANICA).....	54
FOTOGRAFIA 5 ŚLUZA ROWEROWA.....	54
FOTOGRAFIA 6 STOJAKI ROWEROWE (U-KSZTAŁTNE).....	55