



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 4 listopada 2013 r.

Poz. 6338

**UCHWAŁA NR 3/VI/2013
ZGROMADZENIA MIĘDZYGMINNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO W JASTRZĘBIU-
ZDROJU**

z dnia 10 października 2013 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju”**

Na podstawie art. 13 ust. 3 w zw. Z art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011r. Nr 5, poz. 13)

**Zgromadzenie Związku
uchwała :**

- § 1. Przyjąć „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierzyć Przewodniczącemu Zgromadzenia Związku.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie 14 dni po ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący
Zgromadzenia MZK

mgr Zbigniew Podleśny



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
MIĘDZYGMINNEGO ZWIĄZKU
KOMUNIKACYJNEGO Z SIEDZIBĄ
W JASTRZĘBIU-ZDROJU**

Projekt po konsultacjach społecznych

Jastrzębie-Zdrój, 15.07.2013r.



Spis treści

I. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju	4
II. Rys historyczny i aktualna działalność Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju	8
III. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem transportowym	13
IV. Sieć komunikacyjna.....	25
V. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	43
VI. Finansowanie usług przewozowych.....	68
VII. Taryfa przewozowa	73
VIII. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	81
IX. Zasady organizacji rynku przewozów	89
X. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	101
XI. Przewidywana organizacja systemu informacji dla pasażera.....	110
XII Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	113
XIII Weryfikacja i aktualizacja planu transportowego.....	121
Spis rysunków.....	123
Spis tabel.....	125

Autorami niniejszego planu transportowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl



Strona | 4

I. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

I.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju (dalej: planu transportowego MZK) jest zaplanowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, tak aby rozwój tych przewozów przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. W procesie rozwoju transportu uwzględniane będą oczekiwania społeczne mieszkańców obszaru objętego planem transportowym MZK, promowane będą rozwiązania przyjazne dla środowiska naturalnego, jak również wdrażane nowoczesne rozwiązania zachęcające i ułatwiające podróż komunikacją zbiorową.

Misją Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju (dalej: MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju) jest służba na rzecz społeczności lokalnych. Misja ta realizowana jest poprzez organizację sprawnej, punktualnej i możliwie taniej komunikacji. Mając na uwadze konieczność poprawy efektywności lokalnego transportu zbiorowego, MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przyjął strategię działania zmierzającą do aktywnej rywalizacji komunikacji zbiorowej z motoryzacją indywidualną, tak aby publiczny transport zbiorowy były realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy obszaru MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jak również środowisko naturalne.

I.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W Ustawie z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym zostały wskazane zadania, które należą do zadań własnych gmin. Jednym z takich zadań są sprawy lokalnego transportu zbiorowego. Zgodnie z zapisami powyżej wskazanej Ustawy, istnieje możliwość wspólnego realizowania przez gminy zadań publicznych. Jedną z form wspólnej realizacji zadań publicznych jest tworzenie związków międzygminnych.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek gminny. Jako związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80000 mieszkańców oraz planowo organizujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej jest zobowiązany przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r. (dalej: Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu transportowego MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25.05.2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, Urzędów Miast oraz Gmin, Urzędów Pracy, Głównego Urzędu Statystycznego, z pism branżowych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, jak również informacje pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z transportem zbiorowym użyteczności publicznej.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego MZK nie zostały ogłoszone i uchwalone plany transportowe wyższego rzędu.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy MZK, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym. Celem tych konsultacji było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego MZK oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego MZK została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju rozpatrzyło uwagi zebrane w czasie konsultacji społecznych, uzasadnione zostały uwzględnione w projekcie.



Strona | 8

II. Rys historyczny i aktualna działalność Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

II.1 Historia MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Do końca lat 80. XX wieku jedynym organizatorem komunikacji miejskiej oraz przewoźnikiem na terenie całej Polski były Wojewódzkie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne (WPK). Firmy te we własnym zakresie opracowywały koncepcję obsługi przewozowej całego obszaru województwa, sporządzały rozkłady jazdy oraz zajmowały się dystrybucją biletów. Na obszarze województwa śląskiego takim przedsiębiorstwem było WPK Katowice. WPK Katowice posiadało wielozakładową strukturę organizacyjną (kilkanaście zakładów komunikacyjnych, posiadających swoje siedziby w większych miastach całego województwa) o scentralizowanej formie zarządzania. W takiej strukturze funkcjonował m.in. Zakład Komunikacyjny nr 9 w Jastrzębiu-Zdroju, posiadający zajezdnie autobusowe w Jastrzębiu-Zdroju, Wodzisławiu Śląskim, Rybniku i Raciborzu. W 1991 roku przedsiębiorstwa te zostały podzielone i utworzono z nich Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. W rejonie aglomeracji ROW (Rybnicki Okręg Węglowy) powstało wówczas PKM w Jastrzębiu-Zdroju, które w dalszym ciągu pełniło rolę organizatora i przewoźnika komunikacji miejskiej. Zachodzące zmiany w gospodarce polskiej, w tym reforma samorządowa oraz zmiany własności i zasad funkcjonowania przedsiębiorstw zapoczątkowały zmiany komunikacji miejskiej w Polsce. W roku 1991 w Polsce weszła w życie Ustawa o samorządzie terytorialnym z dnia 8 marca 1990 roku. Ustawa ta jako jedno z tzw. zadań własnych nałożyła na gminy zadanie organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Miasta województwa śląskiego miały do wyboru jedną z dwóch dróg dla realizacji tego ustawowego zapisu: stworzenie własnej jednostki do obsługi pasażerów w postaci Zarządu Komunikacji, bądź też utworzenie związków międzygminnych, skupujących kilka sąsiadujących gmin i miast. Wyżej wymienione przepisy prawne przekazały gminom odpowiedzialność za zapewnienie komunikacji miejskiej na swoim terenie oraz mienie służące temu celowi. Jednocześnie na gminy przeszła gestia ustalania cen za przejazdy oraz obowiązek zapewnienia dotacji.

W świetle przedstawionych powyżej faktów, gminy Rybnickiego Okręgu Przemysłowego doszły do wniosku, że nałożone na nie dodatkowe obowiązki będą realizowały wspólnie w ramach związku komunalnego.

Wtedy to, na inauguracyjnym posiedzeniu Zgromadzenia Związku w dniu 4 kwietnia 1991 roku, dziewięć gmin okręgu utworzyło Międzygminny Związek Komunikacyjny (MZK). Na siedzibę Związku wybrano miasto Jastrzębie-Zdrój. W 1992 roku na mocy decyzji wojewody katowickiego, majątek PKM w Jastrzębiu-Zdroju został skomunalizowany na rzecz MZK. Od 1993 roku po przejęciu zadań planowania, organizacji, nadzoru, kontroli i dystrybucji biletów, MZK stał się organizatorem komunikacji miejskiej na terenie gmin tworzących Związek. Natomiast Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej stało się przewoźnikiem realizującym przewozy na zlecenie Związku.

Celem powołania MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju było:

- komunalizacja PKM w Jastrzębiu - Zdroju na rzecz MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
- integracja w sferze organizowania i zarządzania komunikacją miejską na obszarze gmin tworzących Związek zgodnie z potrzebami gmin, przy uwzględnieniu maksymalizacji efektywności wykorzystania środków finansowych
- urynkowanie komunikacji miejskiej na obszarze Rybnickiego Okręgu Węglowego

Na inauguracyjnym posiedzeniu Zgromadzenia Związku przedstawiciele 9-ciu gmin Rybnickiego Okręgu Węglowego przyjęły wspólny statut i utworzyły MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Były to następujące gminy:

- Gaszowice
- Czerwionka-Leszczyny
- Mszana
- Rybnik
- Suszec
- Świerklany
- Wodzisław Śląski
- Zebrzydowice
- Żory

Z biegiem czasu do Związku przystąpiły inne gminy, takie jak:

- Jastrzębie-Zdrój
- Pawłowice
- Rydułtowy (w 1992 r.)
- Jejkowice (w 1993 r.)
- Markłowice
- Pszów (w 1995 r.)

W 1994 roku ze Związku wystąpiła gmina Gaszowice. Na podstawie odrębnych umów o charakterze gospodarczym, Związek rozszerzył zasięg przestrzenny organizowania komunikacji miejskiej na sąsiednie gminy:

- Gorzyce
- Lubomia
- Ornontowice
- Orzesze

Do końca 1995 roku MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju organizował komunikację na terenie 18 gmin. Zamieszkała ludność na tym terenie to około 560 tys. osób. Przewozy wykonywało 8 przewoźników o różnej formie własności (komunalnej, państwowej i prywatnej), przewożąc około 5 mln pasażerów miesięcznie na 88 liniach, przejeżdżając około 1 miliona kilometrów.

Z dniem 1 stycznia 1996 roku, ze Związku wystąpiły kolejne dwie gminy: Rybnik i Jejkowice. Rolę organizatora na terenie tych gmin przyjęło miasto Rybnik. W 1997 roku do związku przystąpiła nowopowstała gmina Radlin. Dwa lata później ze Związku wystąpiła gmina Zebrzydowice. Od dnia 1 stycznia 2013 roku ze struktur MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju wystąpiło Miasto Wodzisław Śląski.

II.2 Aktualna działalność MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Aktualnie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju zapewnia sprawną integrację w sferze zarządzania komunikacją miejską na obszarze gmin tworzących Związek. Komunikacja organizowana jest zgodnie z potrzebami gmin, uwzględnia potrzeby społeczności lokalnej oraz wzrost wykorzystania środków finansowych.

Wykwalifikowani pracownicy Związku zajmują się badaniem stanu usług i projektowaniem rozwoju układu komunikacyjnego, organizacją przewozów, prowadzeniem gospodarki finansowej oraz promocją i reklamą komunikacji miejskiej.

Obecnie w Międzygminnym Związku Komunikacyjnym zrzeszonych jest 11 gmin:





III. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem transportowym

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

III.1 Charakterystyka gmin członkowskich

Gmina Czerwionka-Leszczyny



Gmina miejsko - wiejska, położona w południowo zachodniej części województwa śląskiego, w powiecie rybnickim. Należy do jednych z największych terytorialnie gmin w tej części województwa. Obejmuje swym zasięgiem sześć sołectw, tj.: Bełk, Książenice, Przegędź, Palowice, Stanowice, Szczekowice. Gęstość zaludnienia w gminie jest zróżnicowana - największa występuje w Leszczynach i Czerwionce, w których dominuje zabudowa blokowa. Zdecydowanie dużo mniejsza gęstość zaludnienia występuje w pozostałych dzielnicach i sołectwach, w których przeważa zabudowa jednorodzinna. Przez teren gminy przechodzą dwie trasy kolejowe: Katowice - Rybik - Racibórz oraz Rybnik - Pszczyna.

Gmina Jastrzębie Zdrój



Gmina miejska, położona na Górnym Śląsku, w południowej części województwa śląskiego, przy granicy Polski z Czechami. Podzielona jest na 21 jednostek pomocniczych: 6 sołectw, tj.: Borynia, Bzie, Moszczenica, Ruptawa, Skrzeczkowice, Szeroka oraz 15 osiedli. Przez teren miasta przepływa pięć rzek: Pszczynka, Jastrzębianka, Szotkówka, Ruptawka i Gmyrdek.

Gmina Marklowice



Gmina wiejska, położona w południowej części województwa śląskiego, w powiecie wodzisławskim. Obejmuje miejscowość Marklowice, w skład której wchodzi 6 dzielnic, tj.: Marklowice Dolne, Marklowice Górne, Chałupki, Praga, Wilczek i Grodzisko. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 932 łącząca Żory z Wodzisławem Śląskim.

Gmina Mszana



Gmina wiejska, położona w południowo zachodniej części województwa śląskiego, w powiecie wodzisławskim, niedaleko drogowego przejścia granicznego z Czechami w Chałupkach, Gołkowicach i Markłowicach Zebrzydowickich. Obejmuje swym zasięgiem 3 sołectwa: Mszanę, Połomię i Gogołowę. Przez obszar gminy przepływa rzeka Szczotkówka oraz potoki: Kościelnik, Kolejówka i Mszanka.

Gmina Pawłowice



Gmina wiejska położona w południowej części Górnego Śląska, w województwie śląskim, w powiecie pszczyńskim. Obejmuje swym zasięgiem siedem sołectw: Golasowice, Jarząbkowice, Krzyżowice, Pawłowice, Pielgrzymowice, Pniówek i Warszowice. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa DK-81 łącząca Katowice z Wisłą oraz DK-938 prowadząca na terytorium Republiki Czeskiej.

Gmina Pszów



Gmina miejska położona w południowo - zachodniej części województwa śląskiego, w powiecie wodzisławskim, niedaleko drogowego przejścia granicznego z Czechami w Chałupkach. Obejmuje miejscowość Pszów, w obrębie której została wydzielona jedna dzielnica Krzyżkowice.

Gmina Radlin



Gmina miejska, położona w województwie śląskim, w powiecie wodzisławskim. W gminie Radlin nie występuje podział na dzielnice. Wyróżnia się 4 obszary pretendujące do dzielnic, które funkcjonują jako umowne dzielnice. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 78 (Chatupki - Wodzisław Śląski - Radlin - Rybnik - Gliwice - Tarnowskie Góry - Jędrzejów) oraz linia kolejowa Chatupki - Rybnik Towarowy.

Gmina Rydułtowy



Gmina miejska, położona w południowo zachodniej części województwa śląskiego, w powiecie wodzisławskim, w strefie nadgranicznej Czech. Miasto leży na ciągu komunikacyjnym Rybnik - Racibórz stanowiącym część drogi wojewódzkiej nr 935 Pszczyna - Opole.

Gmina Suszec



Gmina wiejska, położona w południowo wschodniej części województwa śląskiego, w powiecie pszczyńskim. Obejmuje swym zasięgiem 6 sołectw: Suszec, Radostowice, Kryry, Mizerów, Kobielice, Rudziczka. Przez obszar gminy przebiega trasa kolejowa Pszczyna - Żory - Rybnik.

Gmina Świerklany



Gmina wiejska, położona w województwie śląskim, w powiecie rybnickim, w środkowo zachodniej części Górnośląskiego Zagłębia Węglowego. Obejmuje swym zasięgiem 3 sołectwa: Jankowice, Świerklany Dolne i Świerklany Górne. Przez obszar gminy przebiega autostrada A1 oraz trzy drogi krajowe: 929, 930 i 932, którymi można dojechać do Rybnika, Żor, Jastrzębia - Zdroju i Wodzisławia Śląskiego.

Gmina Żory



Gmina miejska, położona w południowej części województwa śląskiego, nieopodal granicy z Czechami i Słowacją. Miasto podzielone jest na 15 dzielnic. Przez miasto przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie, m.in. droga krajowa nr 81 (Katowice-Mikołów - Łaziska Górne - Żory - Skoczów - Harbutowice), droga wojewódzka nr 938 (Racibórz - Rybnik - Żory - Pszczyna), droga wojewódzka nr 932 (Wodzisław Śląski - Świerklany - Żory). Przez teren Miasta Żory przebiegają dwie linie kolejowe relacji Pszczyna-Rybnik (nr 148) i Orzesze-Wodzisław Śląski (nr 159).

III.2 Transport zbiorowy

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest tylko jednym z elementów systemu transportowego obszaru objętego planem transportowym MZK. Pozostałym składowymi tego systemu transportowego są w szczególności:

- układ drogowy
- zaplecze parkingowe
- układ ścieżek rowerowych
- główne ciągi ruchu pieszego
- transport zbiorowy inny niż organizowany przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
- polityka transportowa i zarządzanie ruchem

Na jakość i efektywność usług publicznego transportu zbiorowego wpływa stan całego systemu transportowego oraz wszystkich jego poszczególnych podsystemów.

W celu pokazania pełnej oferty przewozowej dostępnej na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, w niniejszym planie transportowym zostały wskazane również główne potoki pasażerskie, na których organizatorem przewozów nie jest MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

III.2.1 Transport drogowy

Przez obszar działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przebiegają następujące linie komunikacyjne będące przewozami o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez innych niż MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju organizatorów:

- Linia 1 (Rybnik - Niewiadom-Radlin) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 2 (Rybnik - Marklowice) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 3 (Rybnik - Niedobczyce - Radlin) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 6 (Rybnik - Jankowice - Grabownia) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 8 (Rybnik - Radlin - Rydułtowy) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 10 (Rybnik - Pszów) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 13 (Rybnik - Jankowice - Grabownia) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 14 (Racibórz- Pszów-Rydułtowy) organizowana przez Przedsiębiorstwo Komunalne miasta Racibórz
- Linia 17 (Rybnik - Leszczyny) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 18 (Rybnik - Leszczyny) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 19 (Rybnik - Leszczyny) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 23 (Rybnik - Radziejów - Rydułtowy) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 28 (Rybnik - Zebrzydowice - Rydułtowy) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 29 (Rybnik - Radziejów - Rydułtowy) organizowana przez ZTZ Rybnik

- Linia 30 (Rybnik - Jankowice) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 31 (Rybnik - Jankowice - Boguszowice) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 32 (Grabownie - Jankowice - Boguszowice) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 52 (Żory-Rybnik) organizowana przez ZTZ Rybnik
- Linia 69 (Żory - Mikołów) organizowana przez MZK Tychy
- Linia 194 (Gliwice- Leszczyny Czereśniowa) organizowana przez KZK GOP
- Linia C Wodzisław Śląski- Pszów organizowane przez Miejską Komunikację UM Wodzisław Śląski
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski-Jastrzębie - Zdrój przez Czyżowice, Gorzyce, Łaziska, Godów, Gólkowice, Skrzeńsko obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski-Jastrzębie-Zdrój przez Czyżowice, Skrzyszów, Godów, Gólkowice, Skrzeńsko obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski- Jastrzębie Szotkowice przez Podbucze, Skrzyszów obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Racibórz- Wodzisław Śląski przez Pszów, Syrynię, Lubomię obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski- Chatupki przez Uchylsko, Olzę, Odrę obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski- Chatupki przez Turzę, Gorzyce, Odrę obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski- Buków przez Gorzyce, Bluszczów, Rogów, Gorzyce obsługiwane przez PKS Racibórz
- Połączenie na trasie Wodzisław Śląski- Gorzyce DPS przez Czyżowice, Gorzyce, Łaziska, Godów, Gólkowice obsługiwane przez PKS Racibórz

Ponadto, na obszarze działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju funkcjonują przewoźnicy komercyjni, działający na podstawie wydanych zezwoleń na przewóz regularny osób, wykonujący przewozy w następujących relacjach:

- Linia R-BUS na trasie Jastrzębie-Zdrój -Świerklany- Rybnik obsługiwana przez firmę Jurob

- Linia Z-11 na trasie Jastrzębie-Zdrój - Żory obsługiwana przez Ekspres Bus Żory
- Linia 516 na trasie Wodzisław Śląski-Radlin-Niedobczyce-Rybnik obsługiwana przez PPUH „Kłosok”
- Połączenie na trasie Jastrzębie-Zdrój-Żory-Katowice obsługiwane przez firmę Drabas
- Połączenie na trasie Katowice-Żory-Cieszyn obsługiwane przez firmę Bus Brothers
- Połączenie na trasie Żory-Suszec-Pszczyna obsługiwane przez firmę Disco Life Zbigniew Czech
- Połączenie na trasie Żory- Gliwice obsługiwane przez firmę Zenon Stuchlik
- Połączenie Jastrzębie- Zebrzydowice- Cieszyn obsługiwane przez firmę Linea Trans
- KWK „Pniówek”- Pawłowice- Pszczyna obsługiwane przez UTPO Józef Bednarek
- KWK „Pniówek”- Pawłowice- Pszczyna obsługiwane przez PKS Pszczyna
- Racibórz- Kraków przez Jastrzębie, Pawłowice obsługiwane przez Travel Bus Bogdan Gawliczek

Obszar działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest dobrze skomunikowany komunikacją regionalną oraz dalekobieżną autobusową z najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi województwa śląskiego oraz ośrodkami znajdującymi się poza granicami województwa. Utrzymywane są regularne połączenia z wieloma miastami, w tym między innymi z:

- Cieszyńem
- Częstochową
- Gliwicami
- Katowicami
- Krakowem
- Krynica Morską (w okresie letnim)
- Mrzeżynem (w okresie letnim)
- Raciborzem

- Rybnikiem
- Wisłą
- Wodzisławiem Śląskim
- Wałbrzychem
- Wrocławiem
- Zakopanym

III.2.2 Transport kolejowy

Transport kolejowy jest dostępny w następujących gminach należących do MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju:

- Czerwionka- Leszczyny
- Radlin
- Rydułtowy
- Suszec
- Żory

Głównym przewoźnikiem kolejowym obsługującym obszar MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są Koleje Śląskie sp. z o.o., których właścicielem jest Województwo Śląskie. Siatka połączeń umożliwia podróże, zarówno między ośrodkami należącymi do Związku, jak i połączenia z najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi Województwa Śląskiego. W głównych stacjach węzłowych, do których prowadzą linie obsługiwane przez Koleje Śląskie, może odbyć się przesiadka w celu kontynuacji podróży pociągami obsługującymi relacje międzywojewódzkie lub międzynarodowe.

III.2.3 Transport lotniczy

Na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie znajduje się lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Najbliżej położone lotnisko znajduje się w Rybniku: Rybnik-Gotartowice, które obecnie służy jako lotnisko sportowe. Najbliższy międzynarodowy port lotniczy obsługujący loty handlowe znajduje się w Ostrawie, zaś najbliższy na terenie Polski to Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach oraz Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice.



IV. Sieć komunikacyjna

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

IV.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Na chwilę obecną (tj. według stanu na dzień 01.06.2013r.) przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju wykonywane są na 57 dziennych autobusowych liniach komunikacyjnych. Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są te przewozy podzielona jest na trzy główne rejony: Jastrzębie i okolice, powiat wodzisławski, Żory i okolice. Ze względu na rejon obsługi, liczebność linii kształtuje się następująco:

- Rejon Jastrzębia-Zdroju: 32 linie (numer linii rozpoczyna się cyfrą „1”)
- Powiat wodzisławski: 9 linii (numer linii rozpoczyna się cyfrą „2”)
- Rejon Żor: 15 linii (numer linii rozpoczyna się cyfrą „3”)
- Linie ekspresowe: 1 linia (oznaczenie literowe rozpoczyna się literą „E”)

Część linii komunikacyjnych obsługuje tylko jedną gminę i podróże realizowane za pomocą tych linii mają charakter podróży wewnętrznych w obrębie jednego ośrodka miejskiego. Znaczna większość linii komunikacyjnych obsługuje dwie lub więcej gmin. Umożliwiają dzięki temu (poza podróżami odbywanymi w obrębie jednej gminy), realizację podróży między gminami, w szczególności spełniają funkcję dowozowo-odwozową z mniejszych ośrodków do ośrodków większych.

Trasy linii komunikacji miejskiej są wyznaczone z uwzględnieniem kwestii społecznych, wielkości popytu na usługi komunikacji publicznej oraz z uwagi na historyczne ukształtowanie sieci komunikacyjnej na obszarze działalności MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Obecnie linie mają następujący przebieg - wykazany poniżej w tabelach.

■ Rejon Jastrzębia - Zdroju

Tabela 1. Linie komunikacyjne organizowane przez MKK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w rejonie Jastrzębia-Zdroju

Nr linii	Relacja		Warianty trasy (zmiany w obrębie wybranych kursów)
	Początek	Koniec	
101	Jastrzębie Arki Bożka	Żory PKP	kurs skrócony do Żory Dw. Autobusowy
	Żory PKP	Jastrzębie Arki Bożka	kurs skrócony do Cieszyńska Os. Tuwima
102	Jastrzębie Dw. Główny	Żory Dw. Autobusowy	- kurs przez Świerklany Sklep - kurs z Jastrzębie A. Brożka do Żory PKP
	Żory Dw. Autobusowy	Jastrzębie Dw. Główny	- kurs przez Świerklany Sklep - kurs do Jastrzębie Arki Bożka
103	Os. Bogoczowiec	Połomia Dolanek Szyb	kurs przez Jastrzębie "Zdrój" do: Os. Bogoczowiec
	Połomia Dolanek Szyb	Jastrzębie Arki Bożka	- kurs przez „Graniczną” - kurs przez „Łowicką”
103 A	Os. Bogoczowiec	Os. Bogoczowiec	
104	Jastrzębie "Zdrój"	Jastrzębie "Zdrój"	
105	KWK Moszczenica	Żory Dw. PKP	- kurs do Żory Dw. Autobusowy - kurs przez Żory Dw. Autobusowy
	Żory PKP	KWK Moszczenica	kurs do Jastrzębia-Zdroju
106	Jagielły Pętla	KWK Moszczenica	
	KWK Moszczenica	Jagielły Pętla	kurs przez Pszczyńska Szkoła
107	Jastrzębie Arki Bożka	Szotkowice Pętla	

	Szotkowice Pętla	Jastrzębie Arki Bożka	• kurs do KWK Moszczenica
108	Jastrzębie Arki Bożka	Moszczenica Piaski	
	Moszczenica Piaski	Jastrzębie Arki Bożka	
109	Jastrzębie "Zdrój"	Dubielec	
	Dubielec	Jastrzębie "Zdrój"	
110	Bzie Szkoła	Jastrzębie Arki Bożka	• kurs przez: Zebrzydowice Skrzyżowanie
	Jastrzębie Arki Bożka	Bzie Szkoła	• kurs przez: Bzie I, Zebrzydowice Skrzyżowanie
111	Jastrzębie Arki Bożka	KWK Jas-Mos	• kurs przez: Bzie I
	KWK Jas-Mos	Jastrzębie Arki Bożka	• kurs przez: Zebrzydowice Skrzyżowanie
112	KWK Borynia	KWK Moszczenica	• kurs przez: Zebrzydowice Skrzyżowanie, Bzie I
	KWK Moszczenica	KWK Borynia	
113	KWK Borynia	KWK Moszczenica	• kurs do Zdrojowa „ZOZ”
	KWK Moszczenica	KWK Borynia	• kurs przez KWK Jas-Mos
114	Jastrzębie "Zdrój"	Jastrzębie "Zdrój"	• kurs przez KWK Jas-Mos do Zdrojowa „ZOZ”
	Jastrzębie "Zdrój"	Jastrzębie "Zdrój"	• kurs przez KWK Jas-Mos
115	Jagielty Pętla	KWK Jas-Mos	• kurs do Jastrzębie „Zdrój”
	KWK Jas-Mos	Jagielty Pętla	• kurs do Jastrzębie „Zdrój”

116	Jagiella Pęta	KWK Jas-Mos	• kurs przez Dolne GS Sklep, Wodzisławska I
	KWK Jas-Mos	Jagiella Pęta	
117	Jastrębie Arki Bożka	Szpital Wojewódzki	• kurs przez Kusocińskiego OS VI do Jagiella Pęta • kurs od Jagiella Pęta do Szpital Wojewódzki
118	KWK Moszczenica	Pawłowice Pęta	• kurs do Pawłowice Młeczarnia • kurs do KWK Pniówek
	Pawłowice Pęta	KWK Moszczenica	• kurs przez KWK Jas-Mos • kurs do Karola Miarki
119	Jagiella Pęta	KWK Jas-Mos	• kurs przez Wodzisławska I
	KWK Jas-Mos	Jagiella Pęta	• kurs przez Wodzisławska I
120	Jagiella Pęta	Zebrzydowice PKP	• kurs do Ruptawa Szkoła • kurs do Zebrzydowice Skrzyżowanie
	Zebrzydowice PKP	Jagiella Pęta	• kurs od Ruptawa Szkoła • kurs do Jastrębie Arki Bożka
121	KWK Pniówek	KWK Pniówek	• kurs przez Krzyżowice Kościół
122	Golasowice Pęta	Jastrębie "Zdrój"	• kurs do Jastrębie Dw. Główny
	Jastrębie "Zdrój"	Zebrzydowice Kisielów	• kurs od Jastrębie Arki Bożka • kurs do Bzie I • kurs przez Pielgrzymowice Caritas do Golasowice Pęta
123	Jastrębie Arki Bożka	KWK Jas-Mos	• kurs przez Wodzisławska I
	KWK Jas-Mos	Jastrębie Arki Bożka	• kurs przez Wodzisławska I
124	Jastrębie Arki Bożka	KWK Moszczenica	
	KWK Moszczenica	Jastrębie Arki Bożka	

125	Jastrzębie Arki Bożka	KWK Jas-Mos	• kurs przez Wodzisławska I
	KWK Jas-Mos	Jastrzębie Arki Bożka	• kurs do Zdrojowa "ZOZ"
126	Jagielły Pętla	Jagielły Pętla	• kurs przez Ruptawa Chlebowa
	Ruptawa Cmentarz Komunalny	KWK Jas-Mos	
127	KWK Moszczenica	Pawłowice Pętla	• kurs przez KWK Jas-Mos • kurs do Pawłowice Młeczarnia
	Pawłowice Pętla	KWK Moszczenica	• kurs przez KWK Jas-Mos
128	Jastrzębie Arki Bożka	Zebrzydowice Kisielów Pętla	• kurs do Pawłowice Młeczarnia • kurs do Pawłowice Pętla • kurs do Golasowice Pętla • kurs przez Jarząbkowice • kurs przez KWK Jas-Mos
	Zebrzydowice Kisielów Pętla	Jastrzębie Arki Bożka	• kurs przez Jarząbkowice • kurs do Cieszyńska Os. Tuwima
	KWK Pniówek	Golasowice Skrzyżowanie	
129	Jastrzębie "Zdrój"	Opolska OPS	
	Opolska OPS	Jastrzębie "Zdrój"	
130	Jastrzębie "Zdrój"	Wodzisław DW. Aut.	
	Wodzisław DW. Aut.	Jastrzębie "Zdrój"	
132	Jastrzębie Arki Bożka	Wodzisław DW. Aut.	
	Wodzisław DW. Aut.	Jastrzębie Arki Bożka	

■ Powiat wodzisławski

Tabela 2. Linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w powiecie wodzisławskim

Nr linii	Relacja		Warianty trasy (zmiany w obrębie wybranych kursów)
	Początek	Koniec	
218	Radlin KWK Marcel	Wodzisław Dw. Autobusowy	• kurs z Markłowice Mokra Skrzyżowanie
	Wodzisław Dw. Autobusowy	Radlin KWK Marcel	• kurs do Markłowice Mokra Skrzyżowanie • kurs do Markłowice Górka
221	Krzyżkowice Działki	Wodzisław Dw. Autobusowy	• kurs przez Pszów Staffa
	Wodzisław Dw. Autobusowy	Pszów Dw. Autobusowy	• kurs do Pszów Staffa • kurs do Krzyżkowice Działki
222	Pszów Dw. Autobusowy	Wodzisław Dw. Autobusowy	• kurs przez Rydułtowy KWK • kurs przez Rydułtowy KWK do Radlin Piekarnia
	Wodzisław Dw. Autobusowy	Pszów Dw. Autobusowy	• kurs przez Rydułtowy KWK • kurs z Radlin Piekarnia
223	Wodzisław Dw. Autobusowy	Wodzisław Dw. Autobusowy	• kurs do Głożyny Skrzyżowanie • kurs przez Rydułtowy KWK
	Wodzisław Dw. Autobusowy	Wodzisław Dw. Autobusowy	• kurs do Rydułtowy Mańczyk Pętla
224	Rydułtowy Bednorz Pętla	Wodzisław Dw. Autobusowy	• kurs do Rydułtowy Mańczyk Pętla
	Wodzisław Dw. Autobusowy	Rydułtowy Bednorz Pętla	• kurs przez Rydułtowy Ośr. Zdrowia • kurs do Rydułtowy Rynek
225	Radlin KWK Marcel	Wodzisław Dw. Autobusowy	

	Wodzisław Dw. Autobusowy	Radlin KWK Marcel	• kurs z Pszowska Stawki
226	Pszów Dw. Autobusowy	Pszów Dw. Autobusowy	• kurs przez Rydułtowy Stadion
227	Wodzisław Dw. Autobusowy	Wodzisław Dw. Autobusowy.	• kurs przez Radlin Boisko • kurs z Bierutów Skrzyż.
228	Wodzisław Dw. Autobusowy	Żory PKP	• kurs do Świerklany Szyb • kurs do Żory Dw. Autobusowy.
	Żory PKP	Wodzisław Dw. Autobusowy.	• kurs do Świerklany Szyb • kurs z Żory Dw. Autobusowy.

■ Rejon Żory

Tabela 3. Linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w rejonie Żor

Nr linii	Relacja		Warianty trasy (zmiany w obrebie wybranych kursów)
	Początek	Koniec	
301	Świerklany Szyb	Żory Zajezdnia	• kurs z U.G. Świerklany przez Świerklany Piekarnia • kurs z KWK Jankowice do Wodzisławska Szkoła • kurs do Żory Dw. Autobusowy
	Żory Zajezdnia	Świerklany Szyb	• kurs do KWK Jankowice • kurs do Osiedle Gwarków • kurs do Świerklany Remiza • kurs do Świerklany U.G.
302	Żory Zajezdnia	Żory Zajezdnia	• kurs do Kleszczówka Boczna • kurs przez Kleszczówka Stadion

303	Krzyżowice Bajka	Krzyżowice Bajka	• kurs do Osiny Pętla • kurs do Żory Zajeżdźnia • kurs do Kleszczówka Boczna • kurs przez Kleszczówka Stadion
304	Żory Zajeżdźnia	Żory Zajeżdźnia	
305	Żory Zajeżdźnia	Żory Zajeżdźnia	
306	KWK Pniówek	Żory Zajeżdźnia	• kurs do Żory Dw. Autobusowy • kurs przez Warszawice "LAKMA" Strefa do Żory Dw. Autobusowy • kurs przez Baranowice Klub do Żory Dw. Autobusowy. • kurs przez Warszawice "LAKMA" Strefa
	Żory Zajeżdźnia	KWK Pniówek	• kurs przez Warszawice "LAKMA" Strefa do Baranowice Pętla • kurs do Baranowice Pętla
307	KWK Pniówek	Żory Zajeżdźnia	• kurs przez Warszawice "LAKMA" Strefa • kurs przez: Żory PKP
	Żory Zajeżdźnia	KWK Pniówek	• kurs przez Warszawice "LAKMA" Strefa
308	Suszec Osiedle	Żory Zajeżdźnia	• kurs przez Rudziczka Szkoła • kurs przez Suszec Stary • kurs do Żory Dw. Autobusowy

	Żory Zajezdnia	Żory Zajezdnia	• kurs do Suszec Osiedle • kurs przez Rudziczka Szkoła • kurs do Kleszczów Targowisko • kurs przez Rudziczka Szkoła do Mizerów PGR • kurs do Mizerów PGR • kurs do Suszec KWK Krupiński
309	Leszczyny Czereśniowa	Ornontowice Centrum	• kurs do KWK Budryk • kurs przez KWK Dębieńsko do KWK Budryk • kurs przez KWK Dębieńsko do: Ornontowice Centrum • kurs do: Dębieńsko Las
	Ornontowice Centrum	Leszczyny Czereśniowa	• kurs do Rybnik PKP
310	Dębieńsko Las	Orzesze Apteka	• kurs do KWK Dębieńsko • kurs do Bełk Szpital • kurs do Dębieńsko Centrum • kurs do Bełk Pętla
	Orzesze Apteka	Dębieńsko Las	• kurs do Dębieńsko Leśniczówka • kurs do Dębieńsko Koksownia • kurs do Dębieńsko Centrum • kurs do KWK Dębieńsko
311A	KWK Dębieńsko	Orzepowice Liceum	• kurs do Rybnik DKM
	Orzepowice Liceum	KWK Dębieńsko	

311B	Ornontowice Centrum	Orzepowice Liceum	• kurs do Rybnik DKM • kurs do Koksownia Dębieńsko I • kurs do Czerwionka Centrum • kurs do Przegędza Skrzyżowanie
	Orzepowice Liceum	Ornontowice Centrum	• kurs przez Czerwionka Park • kurs do Dębieńsko Leśniczówka • kurs do Dębieńsko Las
311C	Orzepowice Liceum	Szczygłowiec KWK	• kurs przez Stanowice Szkoła, Stanowice Skrzyżowanie, Stanowice Leszczyńska
	Szczygłowiec KWK	Orzepowice Liceum	• kurs przez Bełk Pętla • kurs przez Bełk do Rybnik DKM
312	KWK Dębieńsko	Żory Zajezdnia	• kurs do Żory Dw. Autobusowy • kurs do Palowice Centrum • kurs do Szczekowice Centrum
	Żory Zajezdnia	KWK Dębieńsko	• kurs do Czerwionka Pawilon • kurs do Palowice Centrum
313	KWK Dębieńsko	Leszczyny Czereśniowa	• kurs do Leszczyny Osiedle
	Leszczyny Czereśniowa	KWK Dębieńsko	• kurs do Czerwionka Pawilon

■ Linie ekspresowe

Tabela 4. Ekspresowe linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Nr linii	Relacja		Warianty trasy (zmiany w obrębie wybranych kursów)
	Początek	Koniec	
E-3	Jastrzębie Arki Bożka	Rybnik 3-Maja	-
	Rybnik 3-Maja	Jastrzębie Arki Bożka	-

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej różnią się w zależności od rodzaju dnia tygodnia, w wielu przypadkach także z rozróżnieniem dnia roboczego i dnia wolnego oraz dnia nauki szkolnej i dnia wolnego od nauki szkolnej. Rozkłady jazdy linii komunikacyjnych są opracowywane dla następujących rodzajów dni tygodnia:

Tabela 5. Rodzaje dni rozróżniane w rozkładzie jazdy

Rodzaj dni w rozkładzie jazdy
• dni robocze • dni robocze w dni nauki szkolnej • dni robocze w dni wolne od nauki szkolnej • soboty • niedziele • święta* • dni robocze w sezonie** • dni robocze poza sezonem*** • soboty w sezonie ** • soboty poza sezonem *** • niedziele w sezonie ** • niedziele poza sezonem ***

* święta: 25 grudnia, Nowy Rok, Wielkanoc, pozostałe np.: 1 i 3 maja, 15 sierpnia itd. traktowane są jako niedziele.

** sezon: 01.04- 31.10

*** poza sezonem: 01.11- 31.03

Podział w rozkładzie jazdy na różne rodzaje dni tygodnia, a w następstwie inny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i ilości kursów) jest uzasadniony różnym popytem na usługi komunikacji zbiorowej związanej z dominacją innych motywów podróży w każdy z rodzajów dnia. W rozkładach jazdy opracowywanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju występuje 11 różnych typów rozkładów jazdy związanych z różnymi typami dni występującymi w tych rozkładach. Planuje się podjęcie działań mających na celu ujednolicenie rozkładów jazdy poszczególnych linii poprzez rezygnację z wybranych typów podziału na rodzaje dni tygodnia.

IV.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do jak najpełniejszego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców, w tym także do prowadzenia przewozów na liniach komunikacyjnych o jak najoptymalniejszym przebiegu. W celu poznania aktualnych potrzeb przewozowych mieszkańców, MZK regularnie przeprowadza badania nappełnień oraz badania marketingowe mieszkańców w zakresie

komunikacji publicznej. Za projektowanie tras oraz linii odpowiedzialny jest Referat Planowania i Organizacji Komunikacji, będący częścią Biura Związku.

Układ linii komunikacyjnych będzie ulegał modyfikacjom w wyniku dostosowania go do zmieniających się potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, np. w odpowiedzi na potrzebę objęcia komunikacją zbiorową nowopowstałych generatorów ruchu (przykładowo: nowych osiedli mieszkaniowych lub obiektów usługowo-handlowych).

Rozwój planowanej sieci komunikacyjnej oraz zmiany w parametrach istniejących tras i linii będą przebiegały przy uwzględnieniu nowopowstałych potrzeb transportowych, związanych w szczególności z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia
- zmianami społeczno-gospodarczymi

Należy mieć na uwadze, że parametry niektórych dróg leżących na obszarze funkcjonowania MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie pozwalają na wykorzystywanie ich przez komunikację zbiorową lub pozwalają na wykorzystywanie ich na potrzeby usług komunikacji zbiorowej realizowane taborami o określonej wielkości. Przeszkodą w realizacji usług komunikacyjnych jest także brak pętli autobusowych umożliwiających zawracanie taboru.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju dąży do tego, aby układ i przebieg linii komunikacyjnych miał stabilny charakter oraz był czytelny dla pasażerów, także tych korzystających z komunikacji zbiorowej sporadycznie. Nieuniknione są jednak zmiany w układzie linii komunikacyjnych mające charakter czasowy wynikające, np. z niemożności wykorzystywania przez komunikację zbiorową remontowanego przekroju infrastruktury drogowej.

Układ i przebieg linii komunikacyjnych oraz parametry ich obsługi muszą być spójne z wdrażaną polityką transportową prowadzoną na obszarze działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, przykładowo istnieniem stref płatnego parkowania mających na celu ograniczenie podróży do

stref centralnych większych ośrodków miejskich (Czerwionka-Leszczyny, Jastrzębie Zdrój, Rydułtowy, Żory) za pomocą transportu indywidualnego oraz sukcesywnym wprowadzaniu priorytetów dla komunikacji miejskiej w programie sygnalizacji świetlnej na wybranych skrzyżowaniach i wydzielaniem tzw. buspasów.

W celu zwiększenia popytu na usługi komunikacji zbiorowej, poprzez zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej, w zakresie organizacji i zarządzania siecią komunikacyjną planuje się podjąć następujące działania:

- zmniejszenie liczby wariantów wybranych tras w celu uproszczenia ofert przewozowej
- wprowadzenie częstości modułowej poprzedzone kategoryzacją linii komunikacyjnych, czyli podziałem linii na linie podstawowe, uzupełniające oraz marginalne; wpłynie to dodatnio na łatwość zapamiętywania przez podróżnych rozkładów jazdy
- synchronizacja i rytmizacja rozkładów jazdy linii komunikacyjnych kursujących wspólnie na głównych ciągach komunikacyjnych oraz synchronizacja i rytmizacja rozkładów jazdy linii komunikacyjnych w głównych miejscach przesiadek pasażerów (np. w miejscach krzyżowania się linii)

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, będą się odbywały na obszarze, na którym Związek jest organizatorem komunikacji zbiorowej oraz na obszarze gmin lub powiatów, których teren będą obejmowały stosowne porozumienia zawarte ze starostami poszczególnych powiatów lub też z Marszałkiem Województwa Śląskiego. Na tym obszarze będzie się znajdować sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku przystąpienia nowych gmin do Związku, sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą te przewozy zostanie rozszerzona i będzie się znajdować także na obszarze nowych członków.

IV.3 Przystanki komunikacyjne

Za zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie standardów dotyczących: przystanków komunikacyjnych oraz dworców, warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, a także funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, z których korzystają operatorzy realizujący usługi na zlecenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, odpowiadają gminy członkowskie.

Jedyną gminą członkowską, która pobiera w transporcie drogowym opłaty za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, jest gmina Żory. Możliwe, że w przyszłości pozostałe gminy członkowskie Związku, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, będą takie opłaty również pobierać.

Ilość przystanków obsługiwanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, z podziałem na poszczególne gminy, na terenie których realizowane są usługi, według stanu na dzień 15.02.2013r. kształtuje się następująco:

Tabela 6. Ilość przystanków obsługiwanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Gmina	Ilość przystanków
Gminy członkowskie	
Czerwionka - Leszczyny	74
Jastrzębie Zdrój	107
Marklowice	16
Mszana	19
Pawłowice	54
Pszów	16
Radlin	18
Rydułtowy	25
Suszec	21
Świerklany	13
Żory	68

Gminy nie będące członkami MZK	
Wodzisław Śląski	27
Rybnik	12
Zebrzydowice	7
Razem	477

Na podstawie wyników przeprowadzanych badań w zakresie średniej dobowej wymiany pasażerów na poszczególnych przystankach obsługiwanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju można zauważyć, że ilość pasażerów wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach różni się w sposób znaczący od siebie. Planuje się, że w miejscach, gdzie jest to zasadne, zostaną stworzone zintegrowane przystanki, zapewniających dogodnie przesiadki typu „drzwi w drzwi” oraz zintegrowane multimodalne węzły przesiadkowe.

Działania te wpłyną pozytywnie na wygodę pasażerów podczas przesiadek oraz integrację komunikacji miejskiej o charakterze użyteczności publicznej z innymi podsystemami transportu publicznego (między innymi z komunikacją o charakterze komercyjnym, komunikacją o charakterze ponadlokalnym oraz komunikacją kolejową). Dodatkowo planuje się lokalizację przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży (przy zachowaniu postulatów lokalizacji przystanków wynikających z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Wszystkie wymienione powyżej działania z zakresu standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych leżą w gestii gmin członkowskich zrzeszonych w MZK a nie bezpośrednio w gestii MZK jako organizatora publicznego transportu zbiorowego. Są to jednak działania wpływające w sposób znaczący na jakość usług świadczonych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Podczas analizy wyników badań w zakresie średniej dobowej wymiany pasażerów na poszczególnych przystankach obsługiwanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju zauważalna jest tendencja do niekorzystania przez pasażerów z niektórych przystanków (0 pasażerów wsiadających i wysiadających podczas całego dnia pomiarowego) lub na których następuje bardzo mała wymiana pasażerów. W związku z tym planuje się dokonanie analizy możliwości i zasadności oznaczenia w rozkładach jazdy tych przystanków jako przystanki „na żądanie”, czyli takich na których autobusy będą się zatrzymywać wyłącznie w momencie zgłoszenia przez pasażera chęci opuszczenia autobusu lub przez osobę oczekującą na przystanku konieczności zatrzymania się pojazdu.



V. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe mieszkańców obszaru MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są powodowane koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Potrzeby przewozowe są więc potrzebami wtórnymi, czyli potrzebami dzięki którym zaspokaja się potrzeby pierwotne.

Zapotrzebowanie na przemieszczanie się za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt na te usługi. Dzięki wiedzy o popycie na usługi przewozowe oraz jego rozkładzie w czasie i przestrzeni MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju ma możliwość optymalnego kształtowania podaży usług przewozowych oraz opracowywania atrakcyjnej oferty przewozowej.

V.1 Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

Jednym z czynników wpływających na potrzeby przewozowe są cechy demograficzne oraz rozmieszczenie mieszkańców na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Obszar, na którym MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest organizatorem transportu zbiorowego, ma łączną powierzchnię 531,7 km². Największą powierzchnię ma gmina Czerwonka-Leszczyny (115 km²), a najmniejszą Gmina Radlin (12,5 km²). Największą liczbą ludności zamieszkuje Gminę Jastrzębie - Zdrój (89 272), a najmniejsza Gminę Marklowice (5 433). Średnia gęstość zaludnienia obszaru to 561,7 os. /km². Gęstość zaludnienia na terenie działalności Związku rozkłada się nierównomiernie, znacznie większą gęstością zaludnienia cechują się obszary miejskie, natomiast mniejszą obszary wiejskie. Większa wartość tego parametru przekłada się na większą intensywność obsługi danych terenów. Największą gęstością zaludnienia cechuje Gmina Rydułtowy (1465,6 os. /km²), a najmniejszą Gmina Mszana (235,1 os. /km²).

Tabela 7. Powierzchnia i ludność gmin członkowskich

Gmina	Powierzchnia	Liczba ludności
	km ²	-
Czerwionka - Leszczyny	115,0	41 068
Jastrzębie Zdrój	85,4	89 272
Marklowice	13,8	5 433
Mszana	31,3	7 364
Pawłowice	75,0	17 755
Pszów	20,4	13 879
Radlin	12,5	18 186
Rydułtowy	15,0	22 081
Suszec	74,5	11 647
Świerklany	24,2	11 749
Żory	64,6	60 225
Razem	531,7	2989

V.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki czy sportu są popularnymi źródłami ruchu.

Poza osiedłami mieszkaniowymi, będącymi największymi generatorami ruchu, największymi źródłami ruchu na obszarze działalności MKZ z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, są:

- szkoły
- uczelnie wyższe
- strefy inwestycyjne
- duże zakłady pracy

- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne
- obiekty handlowo-usługowe
- instytucje publiczne
- inne generatory ruchu, np. obiekty związane z ochroną zdrowia, obiekty sakralne

Funkcje, jakie pełnią poszczególne obiekty wpływają na charakter realizowanych do nich podróży. Przykładowo, miejsca nauki oraz pracy są celami obligatoryjnych podróży. Podróże te odbywają się najczęściej regularnie w określonych porach i po określonej trasie. Natomiast podróże związane ze sprawami administracyjnymi, ochroną zdrowia, kulturą, życiem towarzyskim oraz zakupami, czyli podróże fakultatywne i incydentalne, cechują się najczęściej większą nieregularnością pod względem czasu realizacji i trasy przejazdu niż podróże wykonywane obligatoryjnie.

Z kolei uczniowie są grupą społeczną, która z racji zbyt młodego wieku, nie posiada jeszcze prawa jazdy. W przypadku, gdy szkoła do której uczęszczają znajduje się w odległości za dużej, aby ją pokonać pieszo, a przewozy regularne specjalne nie funkcjonują, w celu dojazdu i powrotu ze szkoły często wykorzystywany jest publiczny transport zbiorowy.

Na obszarze działalności MKZ z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju znajduje się następująca liczba szkół:

Tabela 8. Ilość szkół w gminach członkowskich

Gmina	Szkoły podstawowe	Gimnazja	Szkoły ponadgimnazjalne
Czerwionka - Leszczyny	7	2	5
Jastrzębie Zdrój	18	13	16
Marklowice	2	1	0
Mszana	2	2	1
Pawłowice	6	3	2
Pszów	3	1	1
Radlin	3	2	1
Rydułtowy	3	2	2

Suszec	6	3	0
Świerklany	3	2	0
Żory	13	9	8

Ponadto w Jastrzębiu-Zdroju znajdują się dwie uczelnie wyższe. Źródłami ruchu, mającymi wpływ na popyt na usługi organizowane przez MZK, są cztery uczelnie wyższe znajdujące się w Rybniku, czyli mieście nie należącym do MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, lecz przez teren którego przebiegają linie organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Podstawowymi źródłami ruchu na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, oprócz osiedli mieszkaniowych oraz placówek oświatowych, są Urzędy Miast i Gmin oraz inne instytucje państwowe. Kolejną grupą generatorów ruchu są strefy przemysłowe i duże zakłady pracy. Wśród stref przemysłowych wyróżnić można m.in. Jastrzębsko-Żorską Podstrefę Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Strefa Aktywności Gospodarczej w Markłowicach, Strefę Przemysłową w Warszowicach, Żorski Park Przemysłowy czy Rydułtowski Park Przedsiębiorczości.

Na terenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju dominuje branża górnicza reprezentowana m.in. przez: Jastrzębską Spółkę Węglową SA KWK „Borynia-Zofiówka-Jastrzębie” oraz przez Kompanię Węglową SA „Oddział KWK Marcel” i „Oddział KWK Rydułtowy-Anna”.

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają również obiekty sportowe (m.in. Miejskie Ośrodki Sportu i Rekreacji, Gminne Ośrodki Sportu, Wielofunkcyjny Obiekt Sportowy ze sztucznym lodowiskiem, boiska, stadiony i hale sportowe oraz baseny), obiekty kulturalne (m.in. Miejskie oraz Gminne Ośrodki Kultury, Biblioteki Publiczne, galerie sztuki). Dodatkowo elementami mającymi wpływ na mobilność mieszkańców, a występującymi na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, są kościoły wraz z cmentarzami, ośrodki zdrowia, szpitale oraz sklepy wielkopowierzchniowe (m.in. Euro Park dom handlowy w Pszowie oraz Centrum Budowlane Suszec).

V.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą:

- przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001r.)
- przewozów ogólnodostępnych, czyli transportu użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jak organizator publicznego transportu zbiorowego oraz gminy członkowskie dążą do tego, aby usługi przewozowe były w jak największym stopniu dostępne dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są uwzględniane już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz lokowaniu bądź zmianach lokalizacji istniejących przystanków planuje się dążyć do pełnej eliminacji barier poruszania się poprzez:

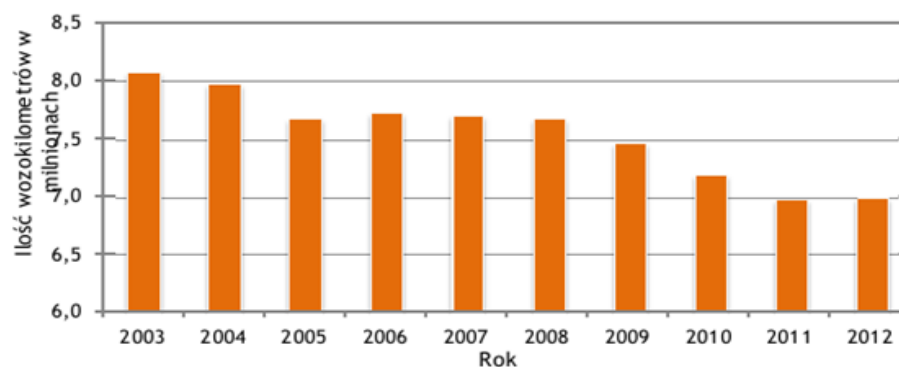
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych
- eliminację barier utrudniających dojście od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży
- lokalizację przystanków komunikacji zbiorowej połączoną z lokalizacją ciągów pieszych
- lokalizację przystanków możliwie blisko źródeł i celów podróży
- dostosowanie wysokości peronów do wysokości progów wejściowych taboru
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej

W pierwszej kolejności zapewniony będzie ułatwiony dostęp do przystanków komunikacyjnych, które są położone w pobliżu potencjalnych celów podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Są to w szczególności przystanki komunikacyjne położone w pobliżu takich ośrodków i instytucji jak: placówki służby zdrowia i instytucje publiczne, ośrodki rehabilitacji, szkoły integracyjne, itp.

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie usług przewozowych jest przedstawione szerzej w rozdziale X. *Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.*

V.4 Podaż usług przewozowych

Łączna ilość wykonanych na zlecenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju wozokilometrów w skali ostatnich 10 lat przedstawiona jest w poniższej tabeli.



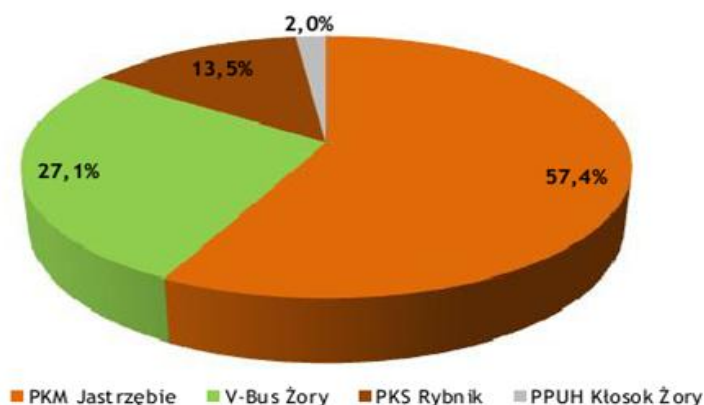
Rysunek 1. Ilość wozokilometrów wykonanych na zlecenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Na przestrzeni ostatnich 10 lat ilość wozokilometrów wykonywanych w skali roku na zlecenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju zmalała z 8078371,2 wozokilometrów wykonanych w 2003 roku do 7003415,6 wozokilometrów wykonanych w 2012 roku. Ilość wykonywanych rocznie wozokilometrów zmalała więc o 1074955,6, co w ujęciu procentowym odpowiada spadkowi o 13,3% w skali 10 lat. Największe spadki ilości wykonanych wozokilometrów miały miejsce w latach: 2005, 2010 oraz 2011 kiedy spadek ten wyniósł odpowiednio: 3,8%, 3,5% oraz 3% w stosunku do roku poprzedzającego. Latami, w których nieznacznie wzrosła ilość wykonywanych wozokilometrów były lata: 2006 oraz 2012, i wzrost ten wyniósł odpowiednio: 0,7% i 0,2% w stosunku do roku poprzedzającego.

Przyczyną spadku ilości wykonywanych wozokilometrów była między innymi redukcja kursów przewidzianych do realizacji w rozkładach jazdy, wynikająca z braku popytu na usługi komunikacyjne. W roku 2013 spadek ilości wozokilometrów będzie w dużej mierze następstwem wystąpienia ze Związku Gminy Wodzisław Śląski. W latach następnych możliwe jest dalsze zmniejszenie ilości wykonywanych wozokilometrów związane ze spadkiem popytu, a tym samym spadkiem rentowności organizowanych usług. Działania takie powinny dotyczyć jedynie kursów skrajnie nierentownych.

Należy mieć na uwadze, że ograniczenia oferty komunikacji zbiorowej, w szczególności ograniczenie częstotliwości kursowania oraz likwidacja linii wpływają na podwyższenie atrakcyjności transportu indywidualnego. Powoduje to wzrost ilości podróży odbywanych transportem indywidualnym przy jednoczesnym spadku ilości podróży odbywanych transportem zbiorowym. Następstwem tego jest pogorszenie efektywności komunikacji zbiorowej (pogorszenie jakości spowodowane wzrostem kongestii na drogach oraz spadek napętnień równoznaczny ze zmniejszeniem wpływów z biletów), które powodują kolejne ograniczenie oferty przewozowej.

Łącznie, w latach 2003-2012 zostało, na zlecenie MZK, wykonane 75.499.310,4 wozokilometrów. Udział procentowi poszczególnych operatorów (PKM Jastrzębie-Zdrój, V-Bus Żory, PKS Rybnik, PPUH Kłosok) przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 2. Procentowy zakres wykonanych wozokilometrów przez poszczególnych operatorów

Najwięcej, ponad połowa wozokilometrów zostało wykonane przez PKM Jastrzębie-Zdrój. Kolejno pod względem ilości wykonanych wozokilometrów plasują się V-Bus Żory, PKS Rybnik oraz PPUH Kłosok. Podział ten, jest uśrednieniem z 10 lat wykonywanej pracy przewozowej, struktura podziału tej pracy ze względu na operatorów w każdym z badanych lat wyglądała inaczej.

W latach następnych planowany podział pracy przewozowej pomiędzy operatorów, wraz ze zmianami ilości wozokilometrów zaplanowanych do wykonania oraz zmianami operatorów realizujących usługi, także będzie się zmieniał.

V.5 Pojemność taboru

Do obsługi sieci komunikacyjnej łącznie przez wszystkich operatorów, wykorzystywanych jest według stanu na dzień 15.02.2013r. 135 pojazdów (autobusów). Podział pod względem ilości taboru wykorzystywanego przez poszczególnych operatorów wygląda następująco:

Tabela 9. Ilość taboru wykorzystywanego przez operatorów

Operator	Pojemność taboru			Razem
	Powyżej 115 miejsc	Pomiędzy 80 a 115 miejsc	Pomiędzy 30 a 80 miejsc	
PKM Sp. z o.o. w Jastrzębiu - Zdroju	3	71	15	89
PPUH „Kłosok” Żory	1	8	1	10
Firma „ASKA” Żory	0	7	0	7
V-BUS Sp. z o.o. Żory	2	22	5	29
Razem	6	108	21	135

Podaż linii komunikacyjnych rozumiana jako liczba miejsc oferowanych w pojazdach na danej linii w badanym przedziale czasu. Jest zależna od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności. Konieczne jest więc prowadzenie optymalnej polityki zarządzania taborem, która oprócz możliwości sterowania podażą linii daje pozytywny aspekt biorąc pod uwagę ekonomikę transportu. Do obsługi kursów o mniejszych wypełnieniach kierowany jest tabor o mniejszej liczbie miejsc. Wraz ze wzrostem popytu powinna zwiększana być podaż miejsc, tak aby unikać przepełnień pojazdów. Obecnie, obsługa sieci komunikacyjnej odbywa się taborem o następującej ilości miejsc:

- tabor typu A -pojemność powyżej 115 miejsc
- tabor typu B- pojemność pomiędzy 80 a 115 miejsc
- tabor typu C- pojemność pomiędzy 30 a 80 miejsc

Planuje się rozważenie możliwości wprowadzenia do obsługi sieci komunikacyjnej, w szczególności kursów na których odnotowuje się najmniejsze napelnienia, taboru o pojemności poniżej 30 miejsc. Przydział taboru danego typu do obsługi poszczególnych linii obowiązujący od 01.01. 2013r. wygląda następująco:

Tabela 10. Przydział taboru w zależności od jego typu do obsługi poszczególnych linii

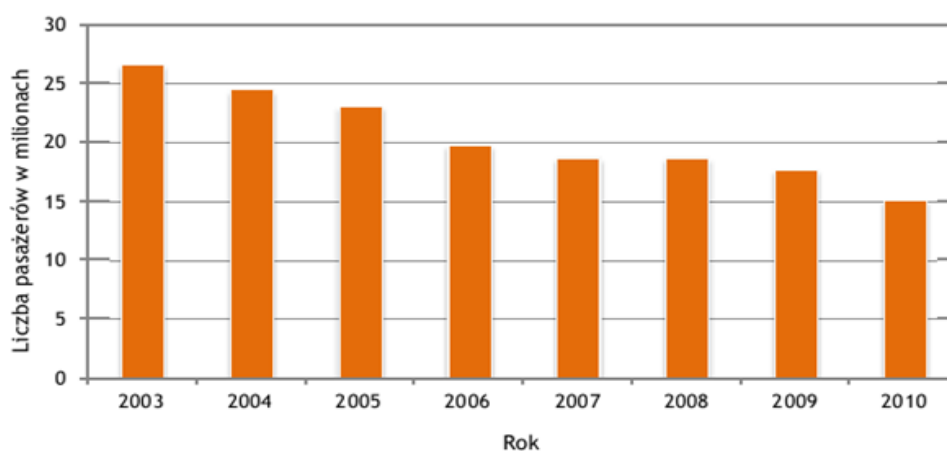
Typ taboru	Linie obsługiwane danym typem taboru
Tabor typu B	105, 109, 110, 118, 130, 132
Tabor typu C	102, 103, 103A, 104, 108, 114, 115, 116, 119, 121, 123, 124, 126, 129, 218, 226, 304, 305, 313
Tabor typu A i B	E-3, 311A, 311B, 311C
Tabor typu B i C	101, 106, 107, 111, 112, 113, 117, 120, 122, 125, 127, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 302, 303, 306, 308, 309, 310
Tabor typu A i B i C	128, 301, 307, 312

V.6 Popyt na usługi przewozowe

W ostatnich latach odnotowano spadek liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Mniejsza liczba osób podróżująca komunikacją zbiorową jest problemem większości organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Poniższy wykres przedstawia szacunkową ilość pasażerów przewiezionych liniami komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w latach 2003-2010. Należy mieć na uwadze, że na wykresie przedstawione są wyłącznie informacje na temat zmian popytu na usługi przewozowe i nie są uwzględnione zmiany podaży tych usług, więc bezwzględny spadek

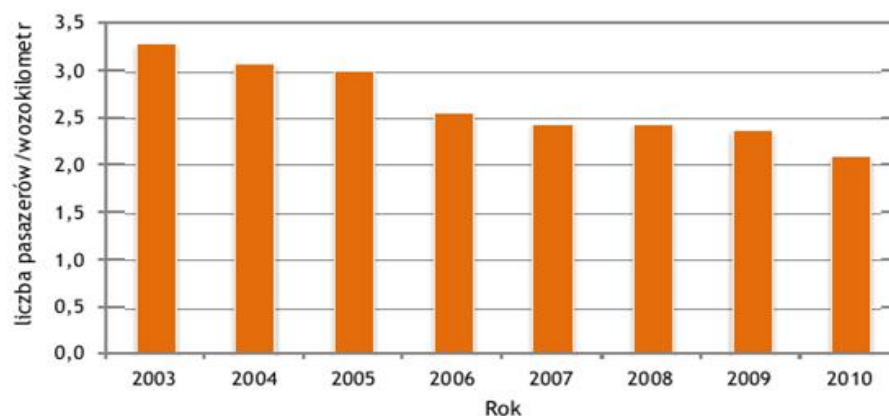
liczby pasażerów nie może być utożsamiany ze spadkiem liczby pasażerów na jeden wozokilometr.



Rysunek 3. Szacunkowa ilość przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach

W badanym okresie średni roczny spadek liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 7,6%. Największy spadek nastąpił w latach 2006 i 2009, kiedy odnotowano ponad 14% mniej pasażerów niż w roku poprzedzającym. Najmniejszy spadek odnotowano w roku 2008, gdy spadek liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 0,2% w stosunku do roku poprzedzającego.

Analizując średnią liczbę pasażerów podróżującą komunikacją publiczną przypadającą na jeden wykonany wozokilometr, także można zaobserwować tendencję spadkową, co obrazuje poniższy wykres.



Rysunek 4. Liczba przewiezionych pasażerów na jeden wozokilometr

Na przestrzeni lat 2003-2010 średnia ilość pasażerów przypadająca na jeden wykonany wozokilometr zmalała z 3,3 pasażerów w 2003 roku do 2,1 pasażerów w 2010 roku. Odnotowano więc spadek równy 1,2 pasażera na każdy wykonany wozokilometr, co w ujęciu procentowym odpowiada spadkowi o 36,3% w skali 8 lat. Spadek liczby pasażerów przypadających na jeden wozokilometr powoduje między innymi spadek efektywności finansowej realizowanych usług.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje podejmowanie działań mających na celu zatrzymanie spadku popytu na usługi przewozowe. Aby zapobiec dalszemu utrzymywaniu się tendencji spadkowej w ilości przewożonych pasażerów, przeprowadzona zostanie optymalizacja przebiegu sieci komunikacyjnej a standard oferowanych usług będzie systematycznie podnoszony. We współpracy z gminami członkowskimi podejmowane będą akcje mające na celu edukację społeczeństwa nt. konieczności realizacji polityki transportowej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju oraz akcje mające na celu promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Kompleksowe i efektywne podjęcie wskazanych powyżej działań pozwoli na zahamowanie spadku popytu na usługi przewozowe. W wariancie optymistycznym dzięki zamianie popytu potencjalnego na popyt efektywny, między innymi dzięki pozyskaniu nowych pasażerów wśród osób podróżujących obecnie komunikacją indywidualną, popyt na usługi przewozowe wzrośnie.

Popyt na usługi przewozowe będzie zależał także od czynników niezależnych od parametrów ilościowych i jakościowych oferty przewozowej, w tym sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru, w szczególności od:

- kierunków, planów i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego
- lokalizacji obiektów użyteczności publicznej
- liczby mieszkańców w tym gęstości zaludnienia
- struktury wiekowej mieszkańców
- struktury społeczno-zawodowej mieszkańców
- poziomu bezrobocia i jego struktury
- liczby osób kształcących się
- problemów społecznych
- dominujących branży gospodarki
- poziomu zamożności mieszkańców
- wydatków na transport przeznaczanych w gospodarstwie drogowym
- liczby zarejestrowanych samochodów osobowych

V.7 Napętnienie pojazdów na liniach komunikacyjnych

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju regularnie bada napętnienia pojazdów. Badania są przeprowadzane metodą wewnątrzpojazdową na wszystkich liniach we wszystkie rodzaje dni tygodnia. Wadą metodologii prowadzonych badań jest fakt, że pomiary nie odbywają się jednocześnie na całej sieci komunikacyjnej, tzn. w danym dniu badane są napętnienia tylko na wybranym wycinku sieci komunikacyjnej (na wybranych liniach komunikacyjnych).

Zbiornicze zestawienie wyników napełnień pochodzi więc z wielu niezależnie prowadzonych od siebie pomiarów, a więc pomiarów prowadzonych w różnych poza komunikacyjnych warunkach mogących wpływać na natężenie potoków pasażerskich. Ze względu na ograniczenia kadrowe w MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie jest jednak możliwe prowadzenie pomiarów jednocześnie na całej sieci komunikacyjnej. W niniejszym planie transportowym wykorzystane są wyniki pomiarów, które zostały przeprowadzone w 2012 roku.

Pomiary, których wyniki są wykorzystane w niniejszym planie transportowym MZK, były przeprowadzone w okresie, w którym gmina Wodzisław Śląski należała do MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Po wystąpieniu gminy Wodzisław Śląski ze Związku, sieć komunikacyjna (głównie w rejonie Wodzisławia Śląskiego) oraz parametry obsługi sieci komunikacyjnej uległy zmianom. Wyniki badań, które zostaną przeprowadzone w warunkach funkcjonowania zmienionego układu sieci komunikacyjnej, będą materiałem źródłowym dającym informacje o obecnych napełnieniach w rejonie Wodzisławia Śląskiego oraz wpływie wystąpienia tej gminy ze Związku na napełnienia zanotowane na poszczególnych liniach.

Poniższa tabela jest zbiorniczym zestawieniem wyników badań napełnień przeprowadzonych na sieci komunikacyjnej organizowanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Liczba wykonanych wozokilometrów jest sumą kilometrów wykonanych przez wszystkie pojazdy na badanych liniach w czasie pomiarów, a liczba przewiezionych pasażerów jest sumą wszystkich przewiezionych pasażerów na badanych liniach. Maksymalne napełnienie jest wartością maksymalną wszystkich odnotowanych w czasie pomiarów napełnień.

Tabela 11. Zestawienie zbiorcze wyników badań napętnień

Typ dnia	Rejon	Liczba linii	Liczba wykonanych wozokilometrów	Liczba przewiezionych pasażerów	Maksymalne napętnienie
Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Jastrzębie	34	12 993,3	28 825	116
	Wodzisław	18	6 833,8	15 169	92
	Żory	15	4 422,0	7 387	110
Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Jastrzębie	28	10 870,4	19 778	91
	Wodzisław	17	6 056,7	11 835	66
	Żory	15	2 411,5	4 064	48
Sobota	Jastrzębie	19	6 343,6	11 835	66
	Wodzisław	15	3 408,8	4 994	46
	Żory	13	1 977,4	2 616	114
Niedziela lub Święto	Jastrzębie	19	4 987,9	6 822	73
	Wodzisław	15	2 411,5	2 980	35
	Żory	10	1 269,4	1 520	48

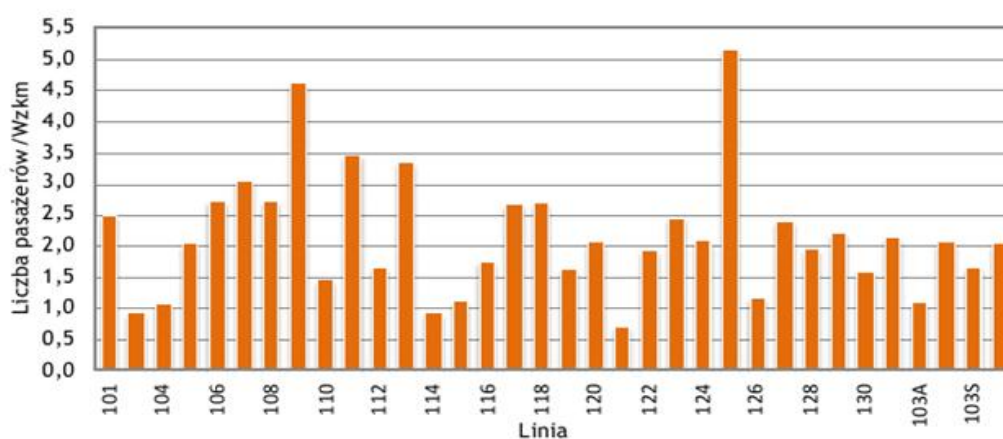
Maksymalne napętnienia odnotowane w czasie pomiarów w poszczególne rodzaje dni tygodnia na liniach w rejonie Jastrzębia-Zdroju były następujące:

Tabela 12. Maksymalne napętnienia na liniach w rejonie Jastrzębia-Zdroju

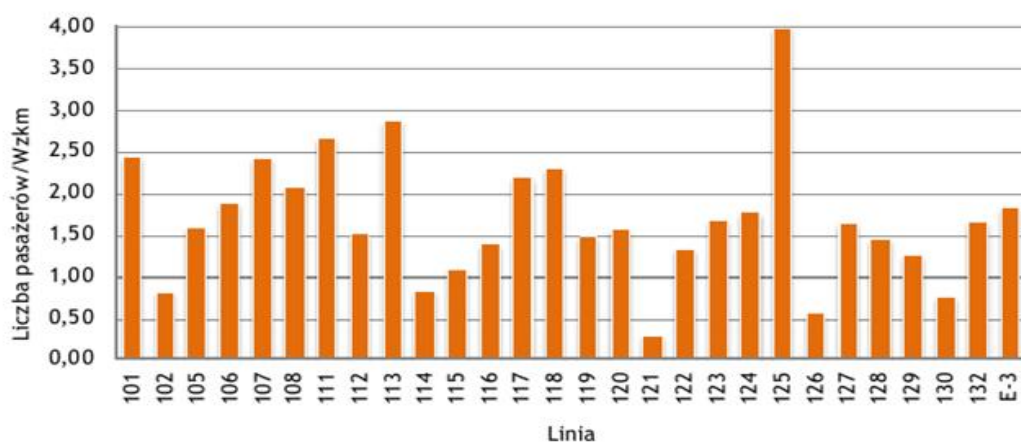
Linia	Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziela lub Święto
101	88	73	66	73
102	42	24	-	-
104	52		-	-
105	69	79	-	-
106	80	37	22	30
107	66	44	-	27
108	32	24	34	30
109	83	-	-	-
110	87	-	-	-
111	67	34	-	-

112	53	43	36	29
113	111	58	53	39
114	40	23	16	11
115	34	19	-	-
116	37	35	34	21
117	56	26	27	17
118	74	64	56	34
119	58	28	13	11
120	921	59	37	24
121	31	8	-	-
122	91	46	29	40
123	33	24	-	-
124	27	21	24	13
125	87	67	54	68
126	28	13	-	-
127	110	38	-	-
128	93	43	56	32
129	29	12	-	-
130	50	16	-	-
132	68	46	-	-
103A	22	-	-	-
103PS	40	-	28	17
103S	27	-	30	17
E-3	116	91	59	45

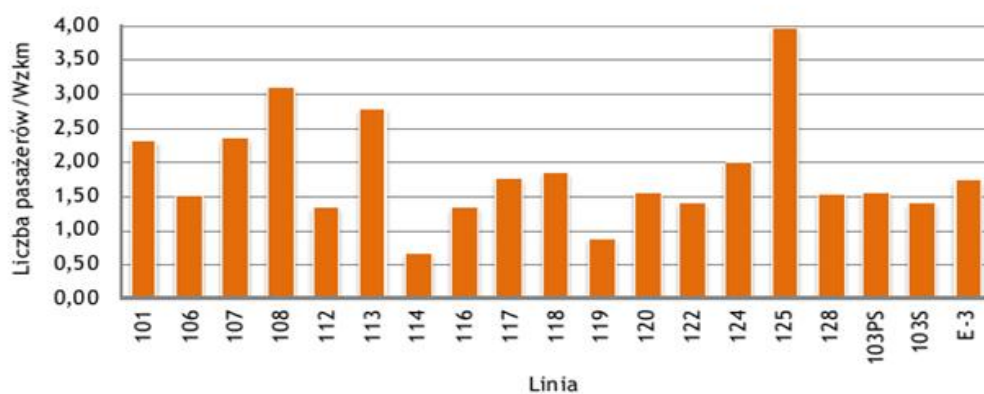
W związku z faktem, że na każdej z linii wykonywana jest różna liczba wozokilometrów, łączna liczba pasażerów w ciągu dnia nie jest obrazowym źródłem informacji o napelnieniach pojazdów. Poniżej przedstawiony jest (dla różnych rodzajów dnia tygodnia) wskaźnik odzwierciedlający liczbę pasażerów podróżujących daną linią w ciągu dnia pomiarowego przypadającą na jeden wozokilometr przejechany przez pojazdy danej linii. Wskaźnik ten nie obrazuje jednak liczby osób podróżujących pomiędzy konkretnymi przystankami, ani rozkładu liczby pasażerów w zależności od pory dnia, dlatego nie może być traktowany jako kompletne źródło informacji o napelnieniach na danej linii.



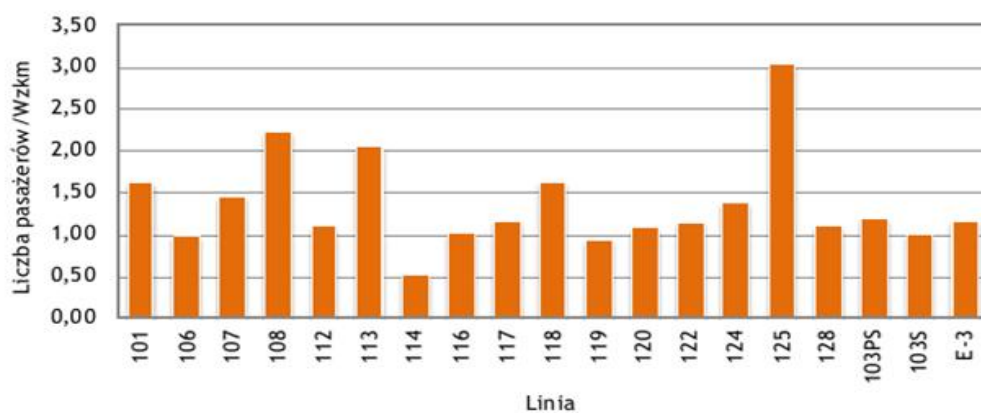
Rysunek 5. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej dla rejonu Jastrzębia-Zdroju



Rysunek 6. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej dla rejonu Jastrzębia-Zdroju



Rysunek 7. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w sobotę dla rejonu Jastrzębia-Zdroju



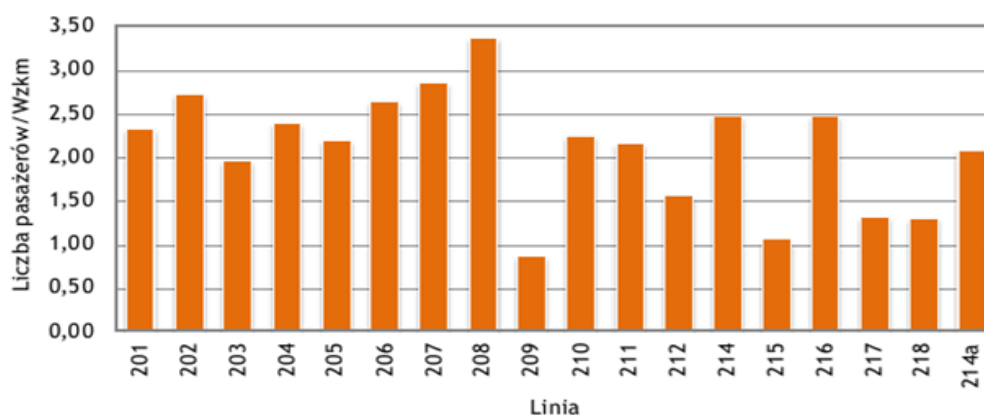
Rysunek 8. Ilość pasażerów przypadająca na jeden wozokilometr w niedzielę lub święto dla rejonu Jastrzębia-Zdroju

Maksymalne natężenia odnotowane w czasie pomiarów w poszczególne rodzaje dni tygodnia na liniach w rejonie Wodzisławia Śląskiego były następujące:

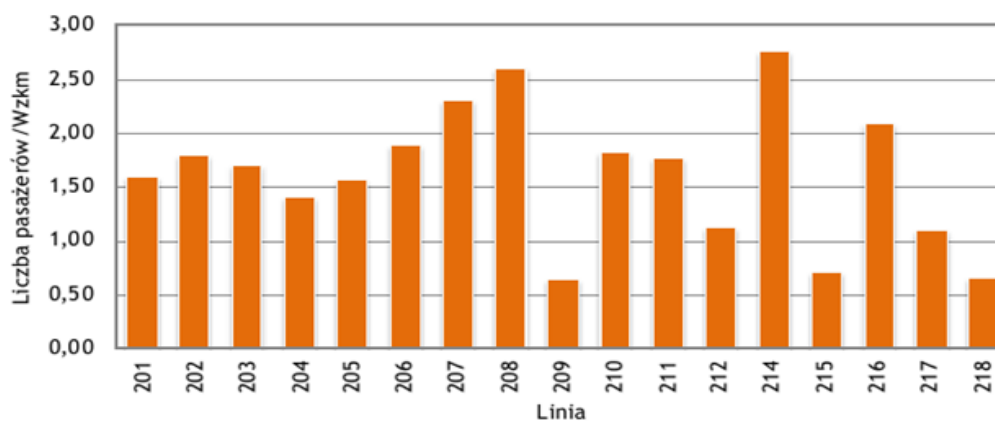
Tabela 13. Maksymalne natężenia na liniach w rejonie Wodzisławia-Śląskiego

Linia	Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziela lub Święto
201	87	42	20	20
202	90	42	24	31
203	79	39	26	24
204	92	33	40	-
205	81	37	29	21
206	80	52	33	26
207	82	42	46	24
208	73	38	31	34
209	24	11	7	13
210	52	27	21	27
211	62	39	27	11
212	85	41	19	35
214	46	49	19	15
215	27	15	-	26
216	57	45	46	23
217	23	17	17	17
218	29	14	-	-
214a	79	-	-	-

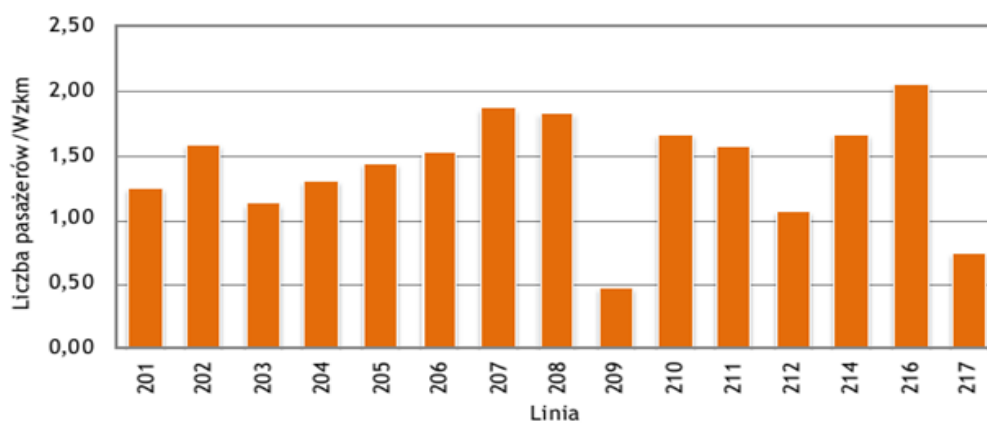
Poniżej przedstawiony jest (dla różnych rodzajów dnia tygodnia) wskaźnik odzwierciedlający liczbę pasażerów podróżujących daną linią w ciągu dnia pomiarowego przypadającą na jeden wozokilometr przejechany przez pojazdy danej linii.



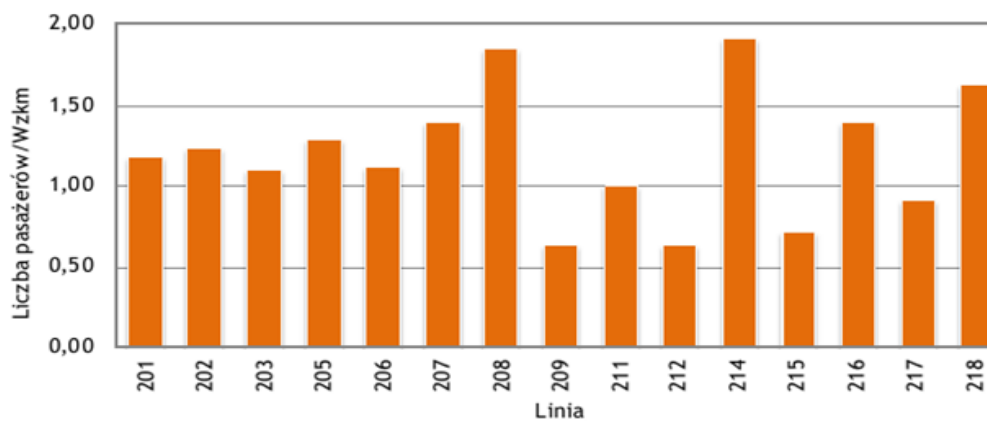
Rysunek 9. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej dla rejonu Wodzisławia-Śląskiego



Rysunek 10. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej dla rejonu Wodzisławia Śląskiego



Rysunek 11. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w sobotę dla rejonu Wodzisławia Śląskiego



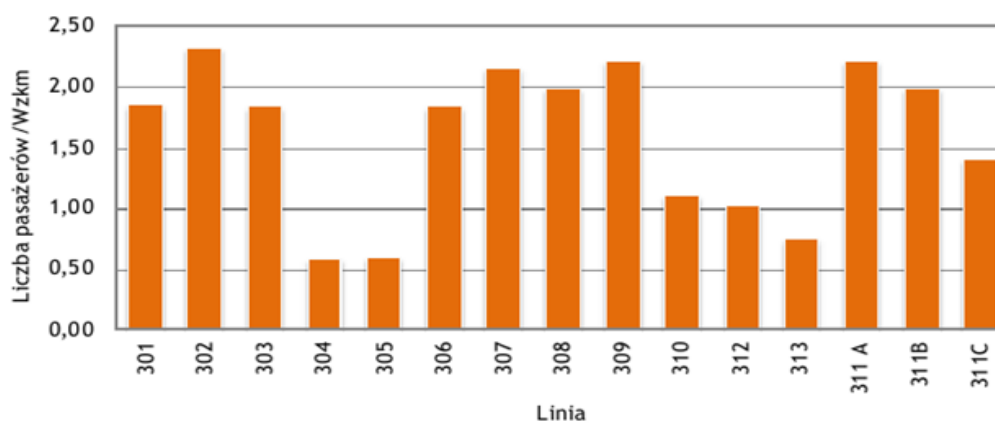
Rysunek 12. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w niedzielę lub święto dla rejonu Wodzisławia Śląskiego

Maksymalne natężenia odnotowane w czasie pomiarów w poszczególne rodzaje dni tygodnia na liniach w rejonie Żor były następujące:

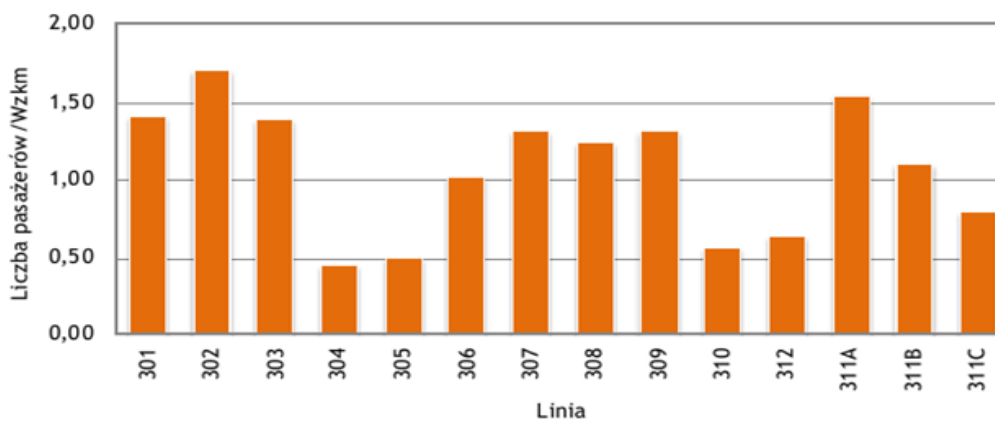
Tabela 14. Maksymalne natężenia na liniach w rejonie Żor

Linia	Dzień roboczy w dzień nauki szkolnej	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	Sobota	Niedziela lub Święto
301	77	40	69	30
302	36	13	17	-
303	41	21	17	15
304	14	8	10	4
305	17	12	6	8
306	63	22	8	-
307	110	33	36	16
308	105	45	36	25
309	77	29	21	21
310	33	12	19	23
312	54	28	20	-
313	21	-	-	-
311 A	60	37	114	48
311B	81	46	72	31
311C	91	48	-	-

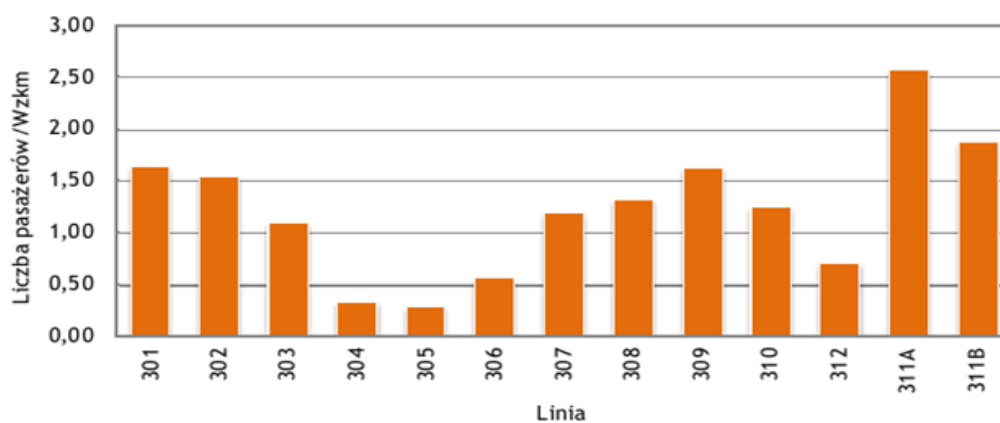
Poniżej przedstawiony jest (dla różnych rodzajów dnia tygodnia) wskaźnik odzwierciedlający liczbę pasażerów podróżujących daną linią w ciągu dnia pomiarowego przypadającą na jeden wozokilometr przejechany przez pojazdy danej linii.



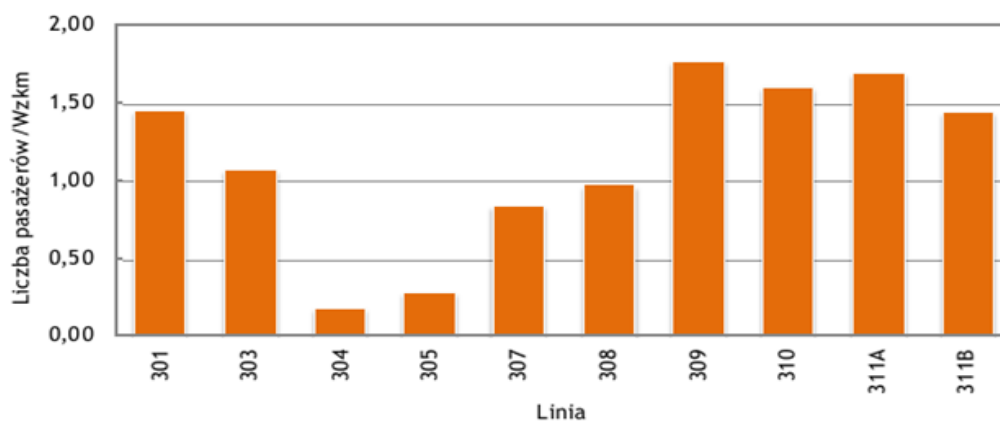
Rysunek 13. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej dla rejonu Żor



Rysunek 14. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej dla rejonu Żor



Rysunek 15. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w sobotę dla rejonu Żor



Rysunek 16. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w niedzielę lub święto dla rejonu Żor



VI. Finansowanie usług przewozowych

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

VI.1 Źródła i formy finansowania

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności środki własne jednostki samorządu terytorialnego oraz środki z budżetu państwa. Udział procentowy gmin członkowskich w finansowaniu usług komunikacji użyteczności publicznej organizowanych na terenie tych gmin nie jest stały. Przykładowo, udział gmin członkowskich Związku w finansowaniu przewozów o charakterze użyteczności w roku 2012 kształtował się na poziomie 55,65%. Planuje się, że w roku 2013 udział ten wyniesie 47,84%.

Do źródeł finansowania należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe.

Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji będą środki pochodzące z funduszy unijnych, przykładowo środki pozyskane na realizację projektu pod nazwą: *Wsparcie obsługi i bezpieczeństwa pasażerów MZK Jastrzębie-Zdrój innowacyjnymi systemami informatycznymi* w ramach Programu Operacyjnego: Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, działanie 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych.

Inwestycje w tabor należący do operatorów świadczących usługi na zlecenie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są finansowane ze środków własnych tych operatorów i mogą pochodzić ze źródeł własnych, takich jak odpisy amortyzacyjne, zysk oraz źródeł zewnętrznych, takich jak leasing czy kredyty.

VI.2 Rentowność linii komunikacyjnych

W celu obliczenia rentowności linii komunikacyjnych (bilansowania linii komunikacyjnych) organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju, w pierwszym etapie oblicza się wskaźnik dochodów z biletów w przeliczeniu na jednego pasażera, a w następnym etapie następuje wyliczenie koniecznej ilości pasażerów na odcinku jednego wozokilometra.

Wskaźnik dochodów z biletów w przeliczeniu na jednego pasażera Wd wylicza się na podstawie średniej ilości pasażerów rocznie IP oraz rocznego dochodu z biletów Db przy użyciu poniższego wzoru:

$$Wd = \frac{Db}{IP}$$

W oparciu o wyliczony wskaźnik Wd oraz koszty jednego wozokilometra, jakie muszą być pokryte z biletów oznaczone jako Db (uzyskane na podstawie różnicy średniej ceny wozokilometra i średniej dopłaty gmin członkowskich do ceny wozokilometra), przy użyciu poniższego wzoru, obliczenia się konieczną ilość pasażerów na odcinku jednego wozokilometra - WP .

$$WP = \frac{Db}{Wd}$$

Poniżej przedstawiono przykładowe obliczenia rentowności linii komunikacyjnych za rok 2012.

- Dochód z biletów w 2012 Db : 16 396 514,11
- Ilość pasażerów w 2012 IP : 14 264 210

Zatem:

$$Wd\ 2012 = \frac{16\ 396\ 514,11}{14\ 264\ 210} = 1,149$$

Przewidywane wykonanie w 2013 roku:

- wskaźnik na jednego pasażera Wd 2012: 1,149
- średnia cena wozokilometra dla MZK w 2012: 4,696 zł
- średnia dopłata gmin do wozokilometra w 2012r.: 3,018 zł
- średnie pokrycie z biletów kosztów jednego wozokilometra Db :

$$Db = 4,696 - 3,018 = 1,678$$

Zatem konieczna ilość pasażerów na jeden wozokilometr WP wynosi:

$$WP = \frac{1,678}{1,149} = 1,460$$

Wskaźnik koniecznej ilości pasażerów przyjmuje się jednakowo dla wszystkich linii na całym obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu -Zdroju. Dane o ilości pasażerów podróżujących konkretną linią komunikacyjną uzyskuje się na podstawie przeprowadzanych badań napętnień. Należy mieć na uwadze, że na potrzeby obliczania rentowności linii komunikacyjnych przyjmuje się uśrednione ceny wozokilometra oraz zakłada się równomierny rozkład przychodów z biletów na każdym kursie linii, a zatem na każdym wozokilometrze. W celu poznania rzeczywistej struktury biletów wśród pasażerów planuje się przeprowadzić badania w tym zakresie.

Planując sieć komunikacyjną, oprócz zaspokojenia potrzeb społecznych, pod uwagę brany jest także aspekt ekonomiczny związany z finansowaniem komunikacji miejskiej. Pomimo to, MZK z siedzibą w Jastrzębiu -Zdroju, jako organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców swojego obszaru prowadzi i będzie prowadził także przewozy na liniach nierentownych.



VII. Taryfa przewozowa

VII.1 Rodzaje biletów

Zmiany w taryfie (w cenach oraz rodzajach biletów) przewozu i bagażu obowiązującej w sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przyjmowane są na drodze Uchwały Zgromadzenia Związku.

Pasażerowie mogą odbywać podróż i przewozić bagaż na podstawie ważnych biletów emitowanych w formie papierowej (jednorazowych, miesięcznych, okresowych i dobowych) lub biletów jednorazowych emitowanych w formie elektronicznej, tj. zakupionych przy użyciu telefonu komórkowego.

Obecnie (wg stanu na dzień 15.02.2013r.) obowiązująca taryfa uwzględnia następujące rodzaje biletów jednorazowych:

Tabela 15. Rodzaje biletów jednorazowych

Rodzaj linii	Bilety sprzedawane w punktach stacjonarnych	Bilety sprzedawane przez kierowców
Linie zwykłe	do 10 minut	bez względu na trasę i czas przejazdu
	do 20 minut	
	powyżej 20 minut	
Linia E-3	w granicach 1 miasta	Jastrzębie - Wodzisław Wodzisław - Jastrzębie
	Jastrzębie - Wodzisław Wodzisław - Jastrzębie	
	Jastrzębie - Rybnik Rybnik - Jastrzębie	Jastrzębie - Rybnik Rybnik - Jastrzębie

Podstawowa oferta biletów jednorazowych uzupełniona jest o następujące rodzaje dodatkowych biletów jednorazowych:

Tabela 16. Dodatkowe rodzaje biletów jednorazowych

Rodzaj biletu	Opis biletu
Bilet dobowy	• bilety sprzedawane w punktach stacjonarnych
	• ważny na wszystkich liniach MZK przez 24 h od momentu skasowania
	• ważny na linii E-3 w granicach jednego miasta
Bilet weekendowy	• przejazd w soboty, niedziele i święta
	• obowiązuje wyłącznie w okresie wakacyjnym, tj. od 1 lipca do 31 sierpnia,
	• umożliwia przejazd dwóch osób na jednym skasowanym bilecie jednorazowym,
	• bilet jest ważny tylko w pojeździe, w którym je skasowano,
	• przy skorzystaniu z tego rodzaju przejazdu bilety ulgowe nie mają zastosowania.
Bilety uzupełniające	• inna cena za bilet ważny na linii zwykłe i na linii E-3
	• bilety sprzedawane w punktach stacjonarnych
	• umożliwiają wykorzystanie biletów o nieaktualnych nominałach, należy 'dokasować' je do wartości obowiązującej ceny biletu, zgodnie z trasą i czasem przejazdu.

Taryfa wyróżnia 11 różnych rodzajów biletów jednorazowych (nie uwzględniając dodatkowego podziału na bilety całe i ulgowe oraz bilety uzupełniające). Planuje się ujednolicenie rodzajów biletów sprzedawanych w punktach stacjonarnych i biletów sprzedawanych u kierowców. W długofalowej perspektywie planuje się dążyć do tego, aby pasażerowie mieli jak największą dostępność do biletów, np. poprzez umożliwienie zakupu biletu w biletomatach dostępnych na przystankach oraz w pojazdach.

Takie rozwiązania wpłynęłyby między innymi na zmniejszenie ilości biletów sprzedawanych przez kierowców (lub całkowitą eliminację tego rodzaju dystrybucji biletów), co wpłynęłoby pozytywnie na zmniejszenie czasu postoju autobusów na przystankach.

Obecnie jedynym biletem jednorazowym dającym pasażerom możliwość przesiadania się jest bilet dobowy. Planuje się dokonanie analizy możliwości wprowadzenia biletów jednorazowych czasowych uprawniających do wielu przejazdów w krótkim okresie, w czasie którego można wykonać nieograniczoną liczbę przesiadek w obrębie wszystkich linii organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Podczas pierwszego przejazdu taki bilet powinien być skasowany bezzwłocznie po wejściu do pojazdu i od tego momentu bilet byłby ważny przez liczbę minut zgodną z nominałem biletu. Wymagałoby to wprowadzenia górnej granicy czasowej ważności biletu, np. zastąpienie biletu ważnego powyżej 20 minut, biletem ważnym do 30 minut oraz biletem ważnym do 60 minut.

Obecnie obowiązująca taryfa uwzględnia następujące rodzaje biletów miesięcznych i okresowych:

Tabela 17. Podział biletów miesięcznych i okresowych ze względu na rodzaj biletu

Rodzaj biletu	Opis biletu
Bilety sieciowe imienne	
S1	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie jednego wybranego miasta/gminy
S2	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie działania MZK. Za wyjątkiem linii E-3
E-3/1	Przejazdy linią E-3 na trasie Jastrzębie ↔ Rybnik
E-3/2	Przejazdy linią E-3 na trasie Jastrzębie ↔ Wodzisław lub Wodzisław ↔ Rybnik
SC	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie działania MZK
Bilety sieciowe na okaziciela	
SO	Przejazdy wszystkimi liniami na terenie działania MZK

Bilety dostępne są w następujących wariantach dotyczących okresu ważności biletu:

- bilet miesięczny - ważny w miesiącu, na który został zakupiony
- bilet okresowy - ważny przez 15 dni łącznie z dniem datowania
- bilet tygodniowy - ważny przez 7 dni łącznie z dniem datowania

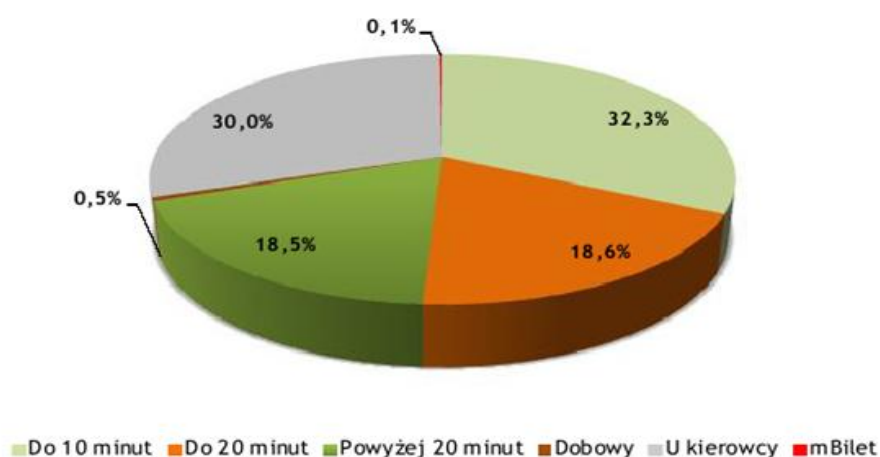
Nie wszystkie rodzaje biletów są dostępne we wszystkich wariantach czasowych. Przykładowo bilet SC (bilet uprawniający do przejazdów wszystkimi liniami organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju) nie jest dostępny jako bilet tygodniowy. Bilet SO (bilet uprawniający do przejazdów wszystkimi liniami organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju) jest dostępny wyłącznie jako bilet miesięczny normalny.

Planuje się zastąpienie biletu miesięcznego ważnego w miesiącu, w którym został zakupiony, biletem okresowym 30-dniowym. Pozwoli to na bardziej elastyczne dopasowanie tego samego okresu ważności biletu do indywidualnych potrzeb pasażerów. W celu promowania korzystania z biletów okresowych wprowadzone zostaną bilety ważne dłuższy okres niż miesiąc, przykładowo bilety 60-dniowe i 90-dniowe. Przy ustalaniu opłat za te bilety planuje się przestrzegać zasady, że cena tych biletów jest niższa niż cena biletów miesięcznych, które należały by kupić w analogicznym okresie.

VII.2 Struktura biletów

W 2012 roku sprzedano łącznie 5 700 863 biletów wszystkich rodzajów, a ich wartość była równa 16 383 301 złotych. Analizując ilość sprzedanych biletów, można wyciągnąć wniosek, że 98% całkowitej ilości sprzedanych biletów stanowiły bilety jednorazowe, a tylko 2% całkowitej ilości sprzedanych biletów stanowiły bilety miesięczne i okresowe. Natomiast analizując wartość sprzedanych biletów, można wyciągnąć wniosek, że 66% całkowitej wartości sprzedanych biletów stanowiły bilety jednorazowe, a 34% całkowitej wartości sprzedanych biletów stanowiły bilety miesięczne i okresowe.

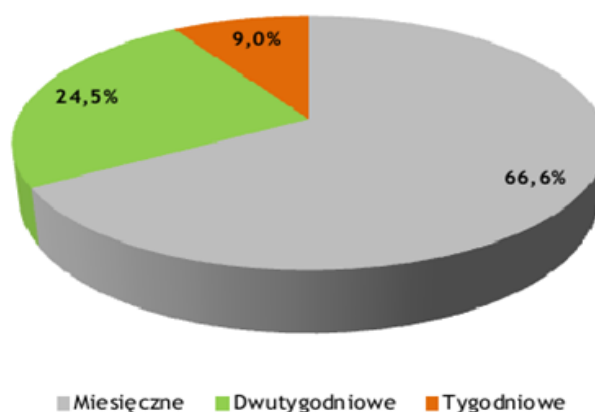
Procentowy rozkład ilości sprzedanych w 2012r. biletów jednorazowych kształtuje się następująco:



Rysunek 17. Procentowy udział poszczególnych typów biletów jednorazowych w całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych

Najpopularniejszy typ biletów jednorazowych, ponad 32% całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych, stanowiły bilety do 10 minut. Oznacza to, że bilety jednorazowe były najczęściej wykorzystywane do krótkich przejazdów na niewielkie odległości. Niewiele mniejszy udział w całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych, równy 30%, miały bilety kupione u kierowcy. Popularność tego typu biletu nie jest podyktowana względami ekonomicznymi, ponieważ ceny biletów zakupionych u kierowcy są równe cenom najdroższych biletów sprzedawanych w punktach stacjonarnych. Tak duża ilość biletów zakupionych u kierowcy wynika ze zbyt małej dostępności do biletów sprzedawanych w punktach stacjonarnych, tzn. punktów tych jest zbyt mało lub godziny otwarcia punktów istniejących nie odpowiadają realnym potrzebom mieszkańców. W związku z tym planuje się poprawienie dostępności mieszkańców do biletów.

Procentowy rozkład ilości sprzedanych w 2012r. biletów miesięcznych i okresowych kształtuje się następująco:



Rysunek 18. Procentowy udział poszczególnych typów biletów miesięcznych i okresowych w całkowitej ilości sprzedanych biletów miesięcznych i okresowych.

Najpopularniejszy typ biletów z grupy biletów miesięcznych i okresowych to bilet miesięczny. Bilety te cechują się najmniejszym stosunkiem ceny biletu i długości okresu obowiązywania, więc przyczyna popularności tych biletów może mieć źródło natury ekonomicznej. Kupno biletu okresowego lub miesięcznego nie jest możliwe we wszystkich punktach zakupu biletów, a więc wiąże się z pewną niedogodnością i czasochłonnością. Mając na uwadze, że bilety okresowe są pewnym źródłem finansowania usług komunikacyjnych, planuje się dążyć do jak największego wykorzystania tych biletów przez pasażerów wykonujących regularnie podróże komunikacją organizowaną przez MZK.

Na zmianę struktury biletów wpłynie planowane wprowadzenie e-biletu. System e-biletu jest w sposób dokładny opisany w rozdziale 8 *Kierunki rozwoju*.

W zakresie struktury wykorzystywanych przez pasażerów biletów planuje się, aby:

- po wprowadzeniu e-biletu ilość biletów papierowych systematycznie malała, a ilość biletów elektronicznych systematycznie rosła
- ilość biletów jednorazowych systematycznie malała, a ilość biletów okresowych systematycznie rosła

Aby działać stymulująco na zmiany struktury biletów spełnione będą następujące założenia:

- stosunek ekonomiczny kosztów regularnych przejazdów odbywanych na podstawie biletów jednorazowych do kosztów regularnych przejazdów odbywanych na podstawie biletów okresowych będzie promował odbywanie regularnych podróży na podstawie biletów okresowych
- stosunek ekonomiczny kosztów przejazdów odbywanych na podstawie jednorazowych biletów na e-karcie do kosztów przejazdów odbywanych na podstawie jednorazowych biletów papierowych będzie promował odbywanie podróży na podstawie biletów w wersji elektronicznej
- bilety okresowe będą dostępne wyłącznie w formie e-biletu



Strona | 81

VIII. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

VIII.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Przewozy pasażerskie na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju mogą być realizowane przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej bądź kolejowej. Transport kolejowy jest dostępny w następujących gminach:

- Czerwionka- Leszczyny
- Radlin
- Rydułtowy
- Suszec
- Żory

Głównym przewoźnikiem kolejowym obsługującym obszar MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju są Koleje Śląskie sp. z o.o., których właścicielem jest Województwo Śląskie. MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie jest więc organizatorem przewozów kolejowych i nie ma bezpośredniego wpływu na te przewozy. Na sieć komunikacyjną w przewozach kolejowych składają się następujące linie komunikacyjne:

- Linia S7 Katowice-Mikolów-Rybnik
- Linia S72 Rybnik-Żory-Pszczyna
- Linia S74 Rybnik-Radlin-Wodzisław Śląski
- Linia S75 Rybnik- Rydułtowy- Racibórz

W związku z tym, że transport kolejowy nie jest dostępny we wszystkich gminach członkowskich Związku a sieć komunikacyjna umożliwia odbywanie podróży wewnętrznych na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jedynie w nielicznych relacjach, transport kolejowy nie jest realną alternatywą dla publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Przewozy autobusowe będą pełniły funkcje komplementarną dla przewozów kolejowych umożliwiając dokonywanie podróży poza obszar działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju poprzez zapewnienie mieszkańcom możliwie szybkiego dojazdu do stacji i przystanków kolejowych.

VIII.2 Polityka zrównoważonego rozwoju transportu

Gminy członkowskie zrzeszone w MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, poprzez wdrażanie polityki transportowej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju, mogą wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór środka transportu jakim mieszkańcy będą odbywać podróże.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką prosamochodową, promującą transport indywidualny i jednocześnie transport zbiorowy, ograniczającą do realizacji funkcji socjalnej a ideą miasta bez samochodu wykluczającą transport indywidualny z ruchu miejskiego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy. W tym celu dokonuje się między innymi podziału miast na strefy, w których następuje różny podział podróży realizowanych poszczególnymi środkami transportu. Stosowany obecnie podział wyróżnia następujące strefy:

- **Strefa centralna** - strefa cechująca się dużą koncentracją zabudowy. Podstawową rolę odgrywa transport zbiorowy, którego oferta jest szeroka, a funkcjonowanie usprawnione dzięki zastosowanym priorytetom. Promowany jest także ruch piesz i rowerowy. Dostępność strefy dla transportu indywidualnego jest ograniczony, parkowanie także jest

ograniczone i jest płatne. Dodatkowo, w niektórych przypadkach, wewnątrz strefy centralnej wyodrębnia się strefę zamkniętą w której ruch samochodów jest ograniczony do wjazdu z zezwoleniem.

- **Strefa pośrednia** - strefa cechująca się średnią intensywnością zabudowy. Komunikacja zbiorowa jest preferowana na głównych ciągach komunikacyjnych, gdzie posiada priorytety. W stosunku dla transportu indywidualnego, mogą być zastosowane częściowe ograniczenia poprzez płatne (w niektórych przypadkach) parkowanie. Ruch pieszy ma priorytet w centrach dzielnic.
- **Strefa zewnętrzna** - strefa cechująca się słabym zagospodarowaniem i brakiem problemów z przepustowością układu drogowego. Transport indywidualny funkcjonuje na równi z transportem zbiorowym, który może mieć priorytety na głównych ciągach komunikacyjnych.

Wdrożenie w największych ośrodkach miejskich należących do MZK polityki transportowej zakładającej preferencje szybkiego i łatwo dostępnego transportu zbiorowego w strefach centralnych przy jednoczesnym pozostawieniu swobody dla transportu indywidualnego w dzielnicach peryferyjnych (w których oferta komunikacji zbiorowej także jest dostępna), wpłynie na wzrost ilości podróży odbywanych transportem zbiorowym.

Warunkiem zrównoważonego rozwoju transportu jest skracanie długości podróży i zmniejszanie ich liczby. Kluczowe jest zapobieganie, poprzez strategiczne planowanie kierunków rozwoju przestrzennego miast, procesowi niekontrolowanej tzw. ex-urbanizacji. Rozprzestrzenianie się miasta na tereny słabo zaludnione powoduje zapotrzebowanie na długie podróże odbywane komunikacją indywidualną.

W przypadku podróży międzygminnych zjawisko kongestii, czyli zatłoczenia sieci drogowej, jest mniej odczuwalne niż przy podróżach o charakterze miejskim. Nie oznacza to jednak, że publiczny transport zbiorowy kursujący w relacjach międzygminnych powinien być ograniczony jedynie do spełnienia podstawowych potrzeb socjalnych ludności, czyli do sytuacji, w której z transportu zbiorowego korzystają jedynie osoby niemające (z przyczyn wieku, finansowych

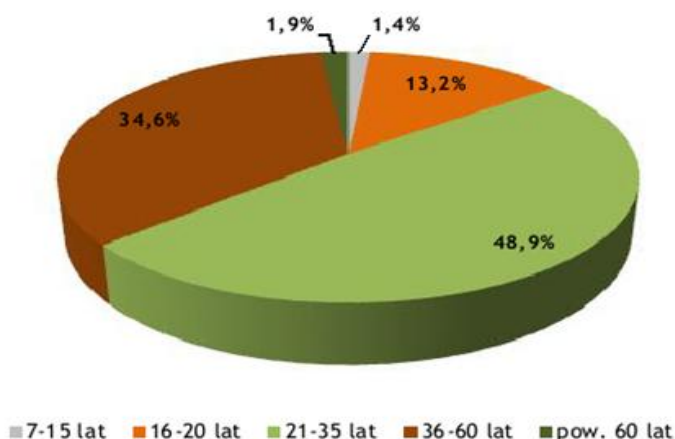
lub zdrowotnych) możliwości odbywania podróży transportem indywidualnym. W tym celu niezbędne jest zapewnienie oferty przewozowej o odpowiednio wysokiej jakości, wyrażonej poprzez realizację w możliwie wysokim stopniu postulatów przewozowych.

Jak pokazują doświadczenia zachodnioeuropejskie, działania opierające się jedynie na promocji transportu zbiorowego prowadzą w najlepszym wypadku do ograniczenia odpływu pasażerów z komunikacji zbiorowej na korzyść transportu indywidualnego. W celu pozyskania nowych pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej, niezbędne jest wprowadzenie ograniczeń w stosunku do transportu indywidualnego. Warunkiem koniecznym jest ukształtowanie takiej oferty przewozowej, która pod względem parametrów jakościowych i ilościowych będzie realną alternatywą dla samochodu osobowego oraz wysoki poziom świadomości ekologicznej społeczeństwa.

VIII.3 Preferowane przez mieszkańców cechy komunikacji zbiorowej

Badania marketingowe, których wyniki wykorzystano w niniejszym planie transportowym, zostały przeprowadzone w 2006 roku w formie ankiety wśród osób kupujących bilety okresowe.

Blisko 76% ankietowanych stanowiły kobiety, natomiast udział mężczyzn kształtował się na poziomie 23%. Pod względem wieku największą grupę ankietowanych, prawie 49%, stanowili pasażerowie w wieku 21-35 lat a najmniejszą, 1,4%, stanowili pasażerowie w wieku 7-15 lat. Podział ankietowanych ze względu na wiek w sposób szczegółowy przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 19. Struktura wiekowa pasażerów biorących udział w badaniach marketingowych

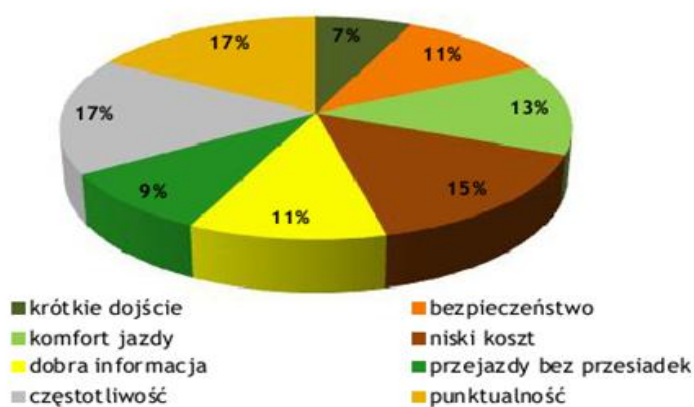
Pod względem uprawnień do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych dominowały osoby nie posiadające takich uprawnień (ok. 80% ankietowanych), natomiast żaden z respondentów nie wskazał na uprawnienia do korzystania z przejazdów bezpłatnych.

Pod względem częstotliwości korzystania z komunikacji zbiorowej dominowały osoby odbywające podróże kilka razy dziennie (blisko 80% ankietowanych), a najmniej liczną grupę osób (ok. 5%) stanowiły osoby korzystające z komunikacji raz dziennie. Pozostałe osoby (ok. 15%) zadeklarowało, że korzystają z komunikacji zbiorowej sporadycznie. Respondentami były głównie osoby korzystające z biletów miesięcznych i okresowych, wybieranych głównie przez pasażerów regularnie podróżujących komunikacją zbiorową.

W przeprowadzonym badaniu respondenci mieli między innymi wskazać postulat przewozowy, którego realizacja przez komunikację zbiorową jest najważniejsza. Badane były poniżej wykazane postulaty przewozowe.

- dostępność rozumiana jako krótkie dojeżdżenie do/z przystanku
- bezpieczeństwo
- wygoda rozumiana jako komfort jazdy
- cena rozumiana jako niski koszt
- dobra informacja
- bezpośredniość rozumiana jako przejazd bez przesiadek
- częstotliwość
- punktualność

Wyniki badań w tym zakresie obrazuje poniższy wykres:



Rysunek 20. Preferowane cechy transportu publicznego wskazane w badaniach marketingowych pasażerów

Za najważniejszą cechę przez respondentów została uznana częstotliwość, na którą wskazało 17,0% badanych osób. Na kolejnych miejscach uplasowały się: punktualność (16,8%) oraz niski koszt (15,1%). Tylko 10,9% badanych jako najważniejszą cechę wskazało bezpieczeństwo, 9,1% przejazdy bez przesiadek, a najmniej, 6,9% krótkie dojście.

Preferowane cechy komunikacji publicznej i ich ważność w odczuciu pasażerów są uwzględniane przy tworzeniu oferty przewozowej i sposobie funkcjonowania komunikacji. Należy zwrócić uwagę na fakt, że żadna z badanych cech nie została uznana za zdecydowanie najważniejszą, bądź zdecydowanie pomijalną w pierwszej kolejności do realizacji, dlatego planuje się dążyć do możliwie najpełniejszego spełniania przez publiczny transport zbiorowy wszystkich postulatów przewozowych.



IX. Zasady organizacji rynku przewozów

IX.1 **MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jako organizator komunikacji zbiorowej**

Związek międzygminny pod nazwą „*Międzygminny Związek Komunikacyjny*” został powołany celem wspólnego realizowania wybranych zadań o charakterze publicznym, tzn. zadań związanych ze sprawami lokalnego transportu zbiorowego, reprezentowania i obrony wspólnych interesów w tym zakresie oraz działając na podstawie postanowień art. 10 i rozdziału 7 Ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie terytorialnym /Dz.U.Nr 16, poz.95 z późniejszymi zmianami.

MZK z siedzibą w Jastrzębiu Zdroju został zarejestrowany w Rejestrze związków międzygminnych w dniu 6 czerwca 1991r. pod pozycją 13. Statut Związku został opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Katowickiego Nr 7 z dnia 29 czerwca 1991r., poz. 115 oraz w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego Nr 19 z dnia 8 lutego 2010r. poz. 318. Statut *Międzygminnego Związku Komunikacyjnego* z dnia 4 kwietnia 1991r. został przyjęty Uchwałą nr XIII/151/91 Rady Miasta Jastrzębie Zdrój z dnia 26 marca 1991 w sprawie przyjęcia Statutu Międzygminnego Związku Komunikacyjnego.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju jest organizatorem komunikacji zbiorowej właściwym ze względu na obszar działania na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

Przedmiotem działalności MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju jest:

- **Organizacja i realizacja komunikacji zbiorowej**
 - określenie potrzeb przewozowych
 - opracowanie rozkładów jazdy i ich publikacja
 - zawieranie umów z przewoźnikami (operatorami)
 - integracja systemu transportu

- **Prowadzenie gospodarki finansowej**
 - ustalenie systemu taryfowego
 - dystrybucja biletów
 - prowadzenie rozliczeń z gminami i przewoźnikami (operatorami)
- **Prowadzenie działalności kontrolnej**
 - prowadzenie realizacji zadań przewozowych
 - kontrola biletów
 - kontrola funkcjonowania jednostek organizacyjnych Związku
- **Utrzymanie i rozwój infrastruktury technicznej związku**
 - utrzymanie dworców i przystanków
 - utrzymanie i rozwój innego mienia Związku nie powierzonego przedsiębiorstwom

IX.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Poniższa tabela pokazuje za realizację których funkcji organizatorskich odpowiada MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, a za realizację których funkcji organizatorskich odpowiadają gminy członkowskie.

Tabela 18. Funkcje organizatorskie w podziale na podmioty realizujące te funkcje

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego	Gminy członkowskie
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – systemu informacji dla pasażera	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Gminy członkowskie
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

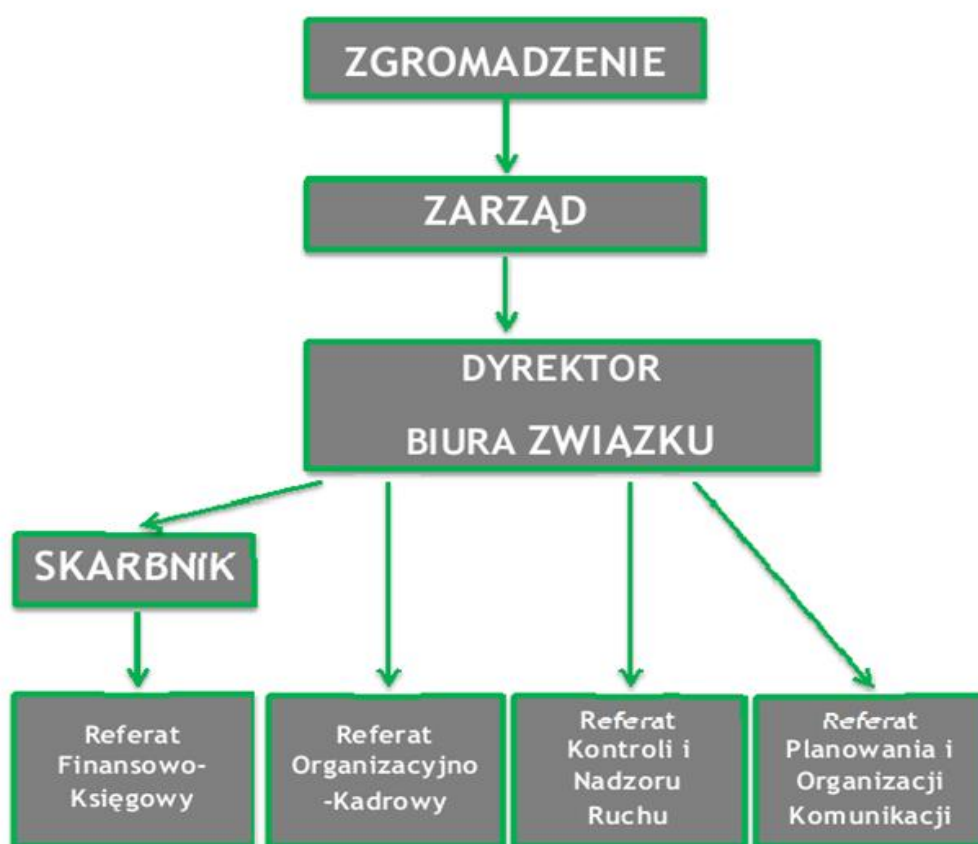
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Znaczna większość funkcji organizatorskich w zakresie komunikacji zbiorowej o użyteczności publicznej realizowana jest przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Dla zrównoważonego rozwoju systemu transportowego obszaru funkcjonowania MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju niezbędna jest współpraca Związku, gmin członkowskich, organizatorów publicznego transportu wyższego szczebla oraz przewoźników komercyjnych.

IX.1.2 Struktura organizacyjna

Struktura organizacyjna MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jest następująca:



Rysunek 21. Struktura organizacyjna Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu-Zdroju

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Organami Związku są Zgromadzenie Związku oraz Zarząd Związku. Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie Związku, a organem wykonawczym - Zarząd Związku. Za sferę regulacji komunikacji zbiorowej odpowiada Biuro Związku.

Zgromadzenie (strefa kształtowania polityki komunikacji) jako organ stanowiący i kontrolny

W skład Zgromadzenia wchodzi prezydenci i burmistrzowie (lub ich zastępcy) gmin będących członkami związku oraz po jednym przedstawicielu spośród radnych wybranych przez Radę Gminy.

Do kompetencji Zgromadzenia Związku należy:

- Ustalanie programów realizacji zadań Związku.
- Decydowanie w sprawach tworzenia, przekształcenia i likwidacji jednostek organizacyjnych Związku.
- Nadawanie tym jednostkom statutów lub regulaminów organizacyjnych.
- Realizowanie w ramach Związku kompetencji rady gminy w odniesieniu do zadań zleconych Związkowi.
- Decydowanie o przyjmowaniu i występowaniu członków ze Związku.
- Powoływanie i odwoływanie Zarządu Związku oraz kontrola i nadzór jego działalności.
- Decydowanie w sprawach płacowych członków Zarządu.
- Uchwalanie projektu zmian statutu Związku.
- Uchwalanie likwidacji Związku oraz podziału jego mienia na skutek likwidacji.

Zarząd (strefa kształtowania polityki komunikacji) jako organ wykonawczy

Zarząd Związku jest powoływany i odwoływany przez Zgromadzenie Związku. Jedna trzecia składu Zarządu może pochodzić spoza przedstawicieli członków Związku, pozostałe dwie trzecie składu Zarządu Zgromadzenie wybiera ze swojego składu. W skład Zarządu wchodzi: Przewodniczący Zarządu, Zastępca Przewodniczącego oraz trzech Członków Zarządu.

Do kompetencji Zarządu Związku należy:

- Realizacja zadań Związku.
- Wykonywanie uchwał Zgromadzenia Związku.
- Opracowywanie projektów budżetu Związku i jego realizowanie.
- Opracowywanie projektów struktury organizacyjnej jednostek Związku, projektów ich statutów lub regulaminów organizacyjnych, wyznaczanie tym jednostkom zadań do wykonania, a także nadzorowanie i kontrolowanie ich działalności.
- Podejmowanie uchwał w sprawie zatrudnienia i zwalniania kierowników jednostek organizacyjnych Związku.
- Decydowanie w sprawach niezastrzeżonych na rzecz Zgromadzenia Związku.

Biuro Związku (strefa regulacji systemu komunikacyjnego)

Do kompetencji Biura Związku należy:

- realizacja decyzji Zgromadzenia i Zarządu Związku
- pełnienie funkcji organizacyjnych, planistycznych i kontrolnych względem systemu komunikacyjnego

Biuro MZK jest podzielone na następujące Referaty: Referat Finansowo - Księgowy, Referat Planowania i Organizacji Komunikacji, Referat Kontroli i Nadzoru Ruchu, Referat Organizacyjno - Kadrowy. Zadania poszczególnych referatów są następujące:

- **Referat Finansowo - Księgowy**
 - dysponowanie środkami finansowymi ze sprzedaży biletów i egzekucji za przejazdy bez biletów
 - określenie wymaganego poziomu dotacji z budżetu gmin na realizację przewozów i dysponowanie tymi środkami

- określenie wymaganego poziomu dotacji z budżetu państwa do komunikacji międzygminnej i dysponowanie tymi środkami, finansowanie realizacji usług przewozowych zgodnie z zawartymi umowami
- **Referat Planowania i Organizacji Komunikacji:**
 - projektowanie tras, linii, przystanków, punktów przesiadkowych i opracowywanie rozkładów jazdy
 - przygotowanie i zawieranie umów na realizację usług przewozowych z przewoźnikami, wybranymi w trybie zamówień publicznych
 - kształtowanie systemów taryfowo-biletowych
 - utrzymanie infrastruktury związanej z informacją przystankową
 - badanie rynku usług transportowych
 - badanie potoków pasażerów
 - rozpatrywanie wniosków dotyczących układu linii komunikacyjnych, badanie efektywności ekonomicznej linii komunikacyjnych
- **Referat Kontroli i Nadzoru Ruchu:**
 - kontrola realizacji usług przewozowych
 - kontrola biletowa
 - windykacja należności za jazdę bez ważnego biletu, rozpatrywanie skarg, odwołań i wniosków dotyczących mandatów
- **Referat Organizacyjno-Kadrowy:**
 - prowadzenie rejestru skarg i wniosków oraz koordynacja przygotowywania odpowiedzi na skargi i wnioski przez poszczególne referaty i pracowników na samodzielnych stanowiskach
 - zapewnienie sprawnej organizacji urzędu
 - prowadzenie sekretariatu kierownictwa urzędu

IX.2 Charakterystyka operatorów

Poniżej przedstawiona jest podstawowa charakterystyka operatorów publicznego transportu zbiorowego (w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która definiuje operatora jako samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie) świadczących obecnie usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego dla MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

■ PKM Sp. z o.o.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jastrzębiu-Zdroju swoją działalność rozpoczęło w 1976 roku, powstając jako Zakład Komunikacyjny nr 9 WPK w Katowicach. W 1991 r. w wyniku podziału WPK Katowice powstało Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jastrzębiu - Zdroju. W roku 1993 PKM przekształcone zostało w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, której udziały są w posiadaniu MZK z siedzibą w Jastrzębiu - Zdroju. PKM pełni funkcję przewoźnika realizując przewozy pasażerskie w ramach komunikacji miejskiej w pełnym zakresie na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój oraz częściowo na terenie miast Wodzisław Śląski, Żory, Radlin, Rydułtowy i Pszów oraz w gminach Mszana, Pawłowice i Zebrzydowice. PKM prowadzi również działalność w zakresie badań technicznych pojazdów, wynajmu pomieszczeń biurowych, magazynowych i warsztatowych oraz ekspozycji reklam z wykorzystaniem własnych środków transportu. Przedsiębiorstwo posiada własne zaplecze techniczne i magazynowe, stację paliw oraz stację kontroli pojazdów. Firma jest w posiadaniu różnego typu autobusów, w 70% niskopodłogowych, które są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Posiadany tabor spełnia wszelkie wymogi bezpieczeństwa i ekologii.

■ V-BUS Sp. z o.o.

Firma powstała w 1993 roku. Zajmuje się przede wszystkim prowadzeniem usług komunikacyjnych głównie na terenie miast Żory, Czerwionka - Leszczyny, Wodzisław oraz ościennych gmin, pracując na zlecenie MZK Jastrzębie. Autobusy należące do V-BUS wyposażone są w silniki spełniające normy Euro2 i Euro3 odnośnie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach. Spółka prowadzi również działalność w zakresie sprzedaży autobusów oraz ekspozycji reklam z wykorzystaniem własnych środków transportu.

■ KONSORCJUM

KONSORCJUM powstało w 2012 roku na podstawie umowy zawartej pomiędzy trzema przewoźnikami: P.P.U.H „Kłosok”, ASKA Żory oraz PKM Sp. z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju. Jego celem jest realizacja zadań przewozowych na terenie powiatu wodzisławskiego.

IX.3 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Obecnie operatorzy świadczą usługi dla MZK na podstawie umów zawartych w wyniku przetargu nieograniczonego (PKM sp. z o.o. oraz Konsorcjum) lub na podstawie umowy bezprzetargowej (umowa z V-BUS sp. z o.o. z dnia 28.04.1995r.).

Planuje się, że po wygaśnięciu obecnie obowiązujących umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na liniach komunikacyjnych obecnie obsługiwanych przez V-BUS sp. z o.o. oraz Konsorcjum operatorzy zostaną wyłonieni w trybie przetargu nieograniczonego. Na liniach komunikacyjnych obecnie obsługiwanych przez PKM sp. z o.o., po wygaśnięciu obecnie obowiązującej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, operator zostanie wybrany w trybie przetargu nieograniczonego

lub świadczenie usług będzie wykonywane przez tzw. podmiot wewnętrzny - w rozumieniu zapisów Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowy zawarte z przedsiębiorcami wylonionymi w trybie przetargu nieograniczonego lub na drodze bezpośredniego powierzenia będą zawierane na czas oznaczony równy 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym muszą dysponować operatorzy, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami w tym zakresie i możliwościami finansowymi MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.



X. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

X.1 Realizacja postulatów przewozowych

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży, zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do tego aby standard usług przewozowych w przewozach o użyteczności publicznej w możliwie największym stopniu odpowiadał oczekiwaniom mieszkańców. Poniżej przedstawione są działania mające na celu podwyższenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez pełniejszą realizację postulatów przewozowych.

Tabela 19. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	■ Ciągłe monitorowanie potrzeb mieszkańców w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców połączeń bezpośrednich.
Częstotliwość	■ Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi. ■ W przypadku spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności dążenie do zmniejszenia wielkości taboru zamiast do obniżenia częstotliwości kursowania poprzez likwidację kursów.
Dostępność	• Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez optymalne usytuowanie i gęstość przystanków. • Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków. • Zapewnienie większej dostępności do biletów.
Niezawodność	• Wzrost wartości wskaźnika niezawodności.

Koszt	• Możliwie tani koszt biletów. • Wzrost udziału biletów miesięcznych i okresowych. • Wprowadzenie nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się na podstawie jednego biletu jednorazowego.
Prędkość	• Wzrost prędkości handlowej, np. poprzez wprowadzenie linii ekspresowych, przystanków na żądanie, w obszarach miejskich o dużym natężeniu ruchu i problemach z przepustowością • zastosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu ułatwiających funkcjonowanie komunikacji publicznej. • Podjęcie działań mających na celu zmniejszenie ilości biletów kupowanych u kierowcy.
Punktualność	• Wzrost punktualności kursowania. • Dążenie do eliminacji odjazdów przed czasem oraz do ograniczenia odjazdów po czasie.
Rytmiczność	• Wprowadzenie modułowości (rytmiczności) jako jednej z zasad konstrukcji rozkładów jazdy dla całej sieci komunikacyjnej.
Wygoda	• Dążenie do wzrostu wygody taboru używanego przez operatorów do obsługi sieci komunikacyjnej. • Dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. • Poprawa standardu infrastruktury przystankowej i zapewnienie warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach. • Wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych węzłach i przystankach.

X.2 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, w znaczący sposób negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne. Jest między innymi źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz emisji hałasu. Aby ograniczyć presję jaką transport drogowy, a więc także transport zbiorowy organizowany przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, wywiera na środowisko naturalne, wspierane są wszelkie rozwiązania z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska

i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000). Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska są działania mające na celu unowocześnianie taboru (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.

Dopuszczalną normę emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej regulują europejskie standardy emisji spalin (EURO). Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) i cząstek stałych. Problem dopuszczalnej emisji spalin jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają m.in. strefy, do których wjechać mogą wyłącznie autobusy posiadające wysoką normę EURO (5).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym daje możliwość - przy udzieleniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia - uwzględnienia norm jakości, w tym rozwiązań technicznych zastosowanych w środkach transportu służących zapewnieniu ochrony środowiska naturalnego.

Podział taboru, którym są realizowane usługi na zlecenie MKK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju ze względu na normę spalania EURO wygląda następująco:

Tabela 20. Podział taboru ze względu na normę spalania EURO

Operator	Ilość pojazdów według normy spalania EURO					Razem
	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	
PKM Sp. z o.o. w Jastrzębiu - Zdroju	8	56	16	6	3	89
PPUH „Kłosok” Żory	0	8	2	0	0	10
Firma „ASKA” Żory	0	7	0	0	0	7
V-BUS Sp. z o.o. Żory	3	25	1	0	0	29
Razem	11	96	19	6	3	135

Najliczniejszą grupę pojazdów, ponad 71%, stanowi tabor wyposażony w silniki spełniające normę EURO 2. Normy EURO 3 oraz EURO 4 spełnia odpowiednio 14,1% oraz 4,4% wszystkich pojazdów. Najwyższą obecnie obowiązującą normę, czyli EURO 5 spełnia 2,2% taboru. Tabor spełniający niskie normy EURO będzie sukcesywnie wyłaczany z eksploatacji i zastępowany nowszym, bardziej ekologicznym. Planuje się dążyć do tego, aby wykorzystywany przez operatorów tabor był możliwie przyjazny środowisku naturalnemu oraz spełniał jak najwyższe normy emisji spalin (5 i 6). Oprócz technicznego i technologicznego doskonalenia silników, proekologicznymi rozwiązaniami mającymi perspektywiczne zastosowanie w autobusach komunikacji miejskiej jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych oraz hybrydowych. Dlatego w przyszłości planuje się rozważyć możliwość obsługi wybranych linii komunikacji użyteczności publicznej, bądź całej sieci, autobusami o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne.

X.3 Uwzględnienie w standardzie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

W celu ułatwienia osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej dostępu do publicznego transportu zbiorowego oraz podniesienia komfortu podróżowania, należy sukcesywnie podejmować działania podnoszące standard podróżowania w tym zakresie. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym daje możliwość przy udzieleniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, uwzględnienia norm jakości, w tym rozwiązań technicznych zastosowanych w środkach transportu służących zapewnieniu dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto, wraz z postępującym procesem starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze, nie mogące z racji wieku i stanu zdrowia podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną. Na dostęp powyższych grup osób do komunikacji zbiorowej oraz jakość odbywania podróży ma wpływ oferowany standard w zakresie:

- infrastruktury transportowej, w szczególności infrastruktury punktowej
- taboru, którym obsługiwana jest sieć komunikacyjna
- dostępu do systemu informacji dla pasażera

Przy zakupie nowego bądź modernizacji eksploatowanego taboru brane jest pod uwagę, aby tabor było dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. preferowania taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego
- posiadania możliwości tzw. przykłąku
- wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego
- uwzględnienia miejsca na wózki inwalidzkie

- wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz lokalizacji tych urządzeń
- liczbę, minimalną szerokość oraz rozmieszczenie drzwi dla pasażerów

Tabor ułatwiający dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego będzie obsługiwać linie komunikacyjne, którymi ze względu na ich przebieg (obsługa takich miejsc jak szpitale, ośrodki zdrowia, przychodnie, urzędy) przewiduje się, że osoby należące do wyżej wymienionych grup będą szczególnie często podróżować.

Obecnie udział taboru niskopodłogowego w ogóle eksploatowanego przez operatorów taboru jest następujący:

Tabela 21. Podział taboru ze względu na posiadanie niskiej podłogi

Operator	Razem	Ilość autobusów niskopodłogowych
PKM Sp. z o.o. w Jastrzębiu - Zdroju	89	59
PPUH „Kłosok” Żory	10	9
Firma „ASKA” Żory	7	5
V-BUS Sp. z o.o. Żory	29	18
Razem	135	91

Autobusy niskopodłogowe stanowią 67,4% wszystkich pojazdów. Najmniejszy udział pojazdów niskopodłogowych, tylko 62,1% całkowitej ilości posiadanego taboru, jest wykorzystywany przez V-BUS Sp. z o.o. Żory, a najwięcej, 90% całkowitej ilości posiadanego taboru, jest wykorzystywany PPUH „Kłosok” Żory.

Ważnym aspektem standardu w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego jest standard systemu informacji dla pasażera. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii w tym zakresie osoby niepełnosprawne oraz o ograniczonej zdolności ruchowej mają ułatwiony dostęp do publicznego transportu zbiorowego.

W zakresie tego standardu planuje się dążyć do wykorzystywania:

- systemu informacji dźwiękowej pozwalającego osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować na przystanku kierunek jazdy autobusu
- systemu informacji dźwiękowej pozwalającego osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje
- systemu informacji wizualnej ułatwiającego podróż osobom niedosłyszącym

Wszystkie wymienione powyżej działania w zakresie poprawy dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego mają dodatni wpływ na ocenę standardu usług przewozowych przez wszystkich pasażerów.

X.4 Uwzględnienie w standardzie dostępu podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym. Pożądana maksymalna droga dojścia do przystanku powinna mieścić się w granicach od 300m dla stref centralnych ośrodków miejskich do 800m dla obszarów o małej gęstości zaludnienia, np. obszarów zabudowy jednorodzinnej.

Na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju nie były prowadzone badania dostępności do infrastruktury przystankowej. Badania tego typu są badaniami wymagającym zastosowania nowoczesnych narzędzi graficznych lub tzw. systemu informacji geograficznej (GIS).

W przypadku pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania planuje się przeprowadzenie tych badań. W wyniku przeprowadzonych badań powstanie mapa dostępności przestrzennej do sieci komunikacyjnej na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, podjęte zostaną ewentualne konieczne działania mające na celu poprawienie standardu w tym zakresie.



XI. Przewidywana organizacja systemu informacji dla pasażera

XI.1 Przewidywana organizacja systemu informacji dla pasażera

Obecny sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje dostęp do informacji w zakresie:

- godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu
- obowiązujących opłat za przejazd
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
- regulaminów przewozu osób

Pasażerowie (także potencjalni pasażerowie) mają dostęp do aktualnych informacji z zakresu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na każdym etapie podróży, poczynając od fazy planowania, poprzez oczekiwanie na przystanku aż do realizacji i zakończenia podróży.

W fazie planowania podróży obecnie istnieje możliwość skorzystania z następujących źródeł informacji dla pasażera:

- sprawdzenie na stronie internetowej MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju aktualnego rozkładu jazdy z podziałem na linie oraz informacji odnośnie regulaminu przewozu osób i bagażu i taryfy przewozowej
- w godzinach pracy biura MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju dostępna jest informacja telefoniczna o rozkładzie jazdy oraz zaistniałych opóźnieniach

Oczekując na przystanku pasażer ma możliwość skorzystania z informacji pasażerskiej w zakresie:

- wydruków rozkładów jazdy
- tablic kierunkowych umieszczonych na pojazdach

W chwili, gdy zostanie opracowany schemat sieci komunikacyjnej, schemat ten zostanie umieszczony na przystankach jako dodatkowe źródło informacji.

Na system informacji dla pasażerów pozytywnie wpłynie planowane wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych przystankach znajdujących się na terenie gmin członkowskich. Dzięki powiązaniu tego systemu z systemem zarządzania taborem, pasażerowie oczekujący na przystanku będą mieć dostęp do informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu. Za pomocą tablic informacyjnych, będących częścią systemu, będzie istniała również możliwość przekazania w formie graficznej lub tekstowej komunikatów ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa pasażerów.

W fazie odbywania podróży pasażer ma możliwość skorzystania z informacji pasażerskiej w zakresie:

- informacji o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów
- tablic kierunkowych umieszczonych wewnątrz pojazdów

Informacja pasażerska dostępna w czasie odbywania podróży zależy w dużej mierze od standardu i wyposażenia pojazdu, którym ta podróż się odbywa. Przy modernizacji obecnie używanego lub zakupie nowego taboru brany będzie pod uwagę także aspekt oferowanego wyposażenia z zakresu informacji pasażerskiej.

Jeśli na obszarze gmin członkowskich powstanie system węzłów przesiadkowych, zostaną one objęte systemem informacji pasażerskiej wykorzystującym nowoczesne rozwiązania technologiczne.

W momencie, gdy nastąpi koordynacja połączeń przewozów organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju z innymi środkami transportu, w szczególności z komunikacją kolejową, koordynacja ta również zostanie uwzględniona w systemie informacji pasażerskiej.



XII Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

XII.1 Rozwój sieci komunikacyjnej

MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie planował przebieg linii komunikacyjnych, tak aby były zaspokajane potrzeby mieszkańców związane ze sprawami lokalnego transportu zbiorowego. Stawiane przed nim cele będzie realizował między innymi dzięki ciągłemu badaniu usług i uwzględnianiu wyników tych badań przy projektowaniu linii komunikacyjnych. Dzięki informacjom i wnioskom pochodzącym z przeprowadzanych regularnie badań marketingowych mieszkańców dotyczących komunikacji zbiorowej oraz badań potoków i napleń pojazdów, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców. Optymalizacja oferty przewozowej MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju będzie miała na celu zwiększenie atrakcyjności organizowanych usług przy jednoczesnym wzroście efektywności transportu. Usprawnienia i zmiany oferty przewozowej będą miały na celu zwiększanie popytu na usługi przewozowe prowadzące do wzrostu udziału transportu zbiorowego w całości podróży odbywanych na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Rozwój sieci komunikacyjnej pod względem nowych kierunków obsługi będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z kierunków rozwoju przestrzennego gmin członkowskich oraz powstawaniem nowych generatorów ruchu na terenie tych gmin. Rozwój ten będzie się odbywał przy uwzględnieniu możliwości dostępu komunikacji zbiorowej do infrastruktury transportowej. Możliwość obsługi przez komunikację zbiorową nowopowstałych generatorów ruchu, przykładowo takich jak: osiedla mieszkaniowe, strefy przemysłowe, obiekty użyteczności publicznej, będzie uwzględniana na etapie projektowania tych generatorów.

Równolegle do zmian przestrzennych w obrębie sieci komunikacyjnej, następował będzie szeroko rozumiany wzrost standardu i jakości usług organizowanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, tak aby w możliwie pełny sposób spełnione były preferencje mieszkańców odnośnie realizacji postulatów przewozowych.

XII.2 Integracja usług transportu zbiorowego

Planuje się podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- Stworzenia sieci zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji miejskiej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji regionalnej autobusowej i kolejowej. Integracja w tych węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.
- Stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju usług publicznego transportu zbiorowego oraz usług komunikacji regionalnej na liniach wychodzących poza obszar Związku wykorzystywanych w celu odbywania codziennych podróży. Opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego będzie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, Kolei Śląskich, przewoźników komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.

Zgodnie z ustaleniami pomiędzy Przewodniczącym zgromadzenia MZK a Prezydentem Miasta Rybnika, wprowadzenie wspólnego biletu jest rozwiązaniem, do którego będą dążyć obydwie strony. Pozwoli to pasażerom MZK i ZTZ korzystać z oferty przewozowej obydwu organizatorów, bez konieczności posiadania odrębnych biletów. Integracja biletowa poszerzy ofertę przewozową oraz wpłynie korzystnie na rozwój transportu zbiorowego w aglomeracji Subregionu Zachodniego. Opracowanie wspólnych ram integracji umożliwi wprowadzenie

wspólnego biletu i korzystanie z dostępnych narzędzi poprawiających funkcjonowanie transportu, takich jak system dynamicznej informacji pasażerskiej.

XII.3 Innowacje w transporcie zbiorowym

Jednym z kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest wdrażanie w coraz szerszym wymiarze innowacyjnych rozwiązań.

Dnia 28 grudnia 2012 roku MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju podpisał umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie na realizację projektu pod nazwą: *Wsparcie obsługi i bezpieczeństwa pasażerów MZK Jastrzębie innowacyjnymi systemami informatycznymi* w ramach Programu Operacyjnego: Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, działanie 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych.

Przedmiotem projektu jest kompleksowy system wsparcia obsługi i podniesienia bezpieczeństwa pasażerów MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju poprzez wdrożenie współpracujących ze sobą i wymieniających dane, innowacyjnych systemów informatycznych.

Na rozwiązanie składają się następujące podsystemy:

- system e-biletu
- system zarządzania taborem autobusów
- system tablic informacyjnych (dynamicznej informacji pasażerskiej)
- system cyfrowego mobilnego nadzoru (monitoringu autobusów)
- strona internetowa stworzona na potrzeby systemu e-bilet

Dodatkowo planowane jest uruchomienie Punktu Obsługi Klienta odpowiedzialnego za rozpatrywanie skarg, wniosków i innych uwag użytkowników systemu e-biletu, Centrum Obsługi przetwarzające i zabezpieczające dane oraz serwerowni, która obsłuży wszystkie zainstalowane systemy.

XII.3.1 System e-biletu

Oprócz obecnie funkcjonującego papierowego nośnika biletów, wprowadzony zostanie nośnik elektroniczny funkcjonujący jako bilet jednorazowy oraz okresowy. Każdy pasażer wsiadający i wysiadający będzie zobowiązany do zbliżenia go do elektronicznego kasownika w celu odczytu karty e-biletu. Wprowadzenie e-biletu pozytywnie wpłynie na dostępność biletów i ułatwi pasażerom sposób ich zakupu.

System e-biletu będzie pozwalać w sposób elektroniczny:

- dystrybuować bilety przez punkty Sieć Punktów Dystrybucji i Doładowań MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju i przez kierowców autobusów
- kontrolować biletów i przekazywać wyniki kontroli do Centrum Obsługi
- rozliczać bilety w jednym Centrum Obsługi dla całej wskazanej przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju aglomeracji

Dodatkowo system będzie dla MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju, jako organizatora komunikacji zbiorowej, wszechstronnym źródłem informacji umożliwiających analizę ruchu pasażerskiego na sieci komunikacyjnej, między innymi w zakresie:

- napnień pojazdów na poszczególnych wykonywanych kursach
- struktury biletów używanych przez pasażerów na poszczególnych wykonywanych kursach

Wdrożenie systemu e-biletu przyczyni się także do redukcji kosztów drukowania oraz dystrybucji papierowych biletów.

XII.3.2 System zarządzania taborem

System ten zapewni bieżącą informację o aktualnym położeniu autobusów. Podstawą jego działania będą zamontowane w taborze urządzenia lokalizacyjne typu GPS, urządzenia nadawczo odbiorcze typu GPRS, czujniki i sondy ultradźwiękowe oraz komputery pokładowe rejestrujące i analizujące stan techniczny pojazdu, pozycję geograficzną i współpracę z serwerem w Centralnej Dyspozytorni.

System zarządzania taborem będzie pozwalał w szczególności:

- informować operatorów ruchu o stanie technicznym taboru
- informować w sposób wizualny dyspozytorów o aktualnym położeniu taboru
- natychmiast powiadamiać o niebezpieczeństwie za pomocą modułu Emergency Call znajdującym się w taborze
- komunikować się przy pomocy komunikatów tekstowych pomiędzy centralą i pojazdem
- kontrolować bytności pojazdu w zdefiniowanych punktach lub/i obszarach (np. przystanki, pętle)

System zarządzania taborem będzie powiązany z systemem dynamicznej informacji. Jest to niezbędne, ponieważ rzeczywiste określenie lokalizacji taboru będzie wykorzystywane do zapewnienia informacji o aktualnym czasie przyjazdu autobusu.

XII.3.3 System tablic informacyjnych

W ramach projektu zostanie uruchomiona sieć tablic informacyjnych, wyświetlających informacje o rzeczywistym rozkładzie jazdy oraz aktualne wiadomości związane z komunikacją miejską organizowaną przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju. System Tablic Informacyjnych zostanie zainstalowany na 100 przystankach położonych na terenie wszystkich 11 gmin członkowskich zrzeszonych w MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

System tablic informacyjnych będzie informował pasażerów oczekujących na przystanku:

- o rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do rozkładu jazdy,
- o bieżącym rozkładzie jazdy autobusu, o innych zdarzeniach w ruchu autobusów
- w zakresie innych komunikatów związanych z bezpieczeństwem pasażerów

System cyfrowego mobilnego nadzoru (monitoringu autobusów)

System składał się będzie z 4 kamer w każdym autobusie, których kąt widzenia pozwoli na obserwację praktycznie całego wnętrza autobusu. Kamery będą mogły pracować w dzień oraz przy złych warunkach oświetlenia i będą osłonięte osłoną, która zabezpieczy częściowo kamerę przed uszkodzeniami mechanicznymi (w tym próbami zniszczenia kamer). Autobusy wyposażone zostaną w urządzenia rejestrujące obraz z kamer - rejestratory. Wyposażenie taboru realizującego zadania Związku w system monitoringu w znaczący sposób zwiększy bezpieczeństwo pasażerów, tj. zabezpieczy pasażerów przed kradzieżami, a pojazdy przed aktami wandalizmu. Dodatkowo kierowca będzie miał możliwość powiadomienia odpowiednie służby

o zagrożeniu w autobusie i na zewnątrz pojazdu za pomocą dedykowanego do tego przycisku.

System cyfrowego mobilnego nadzoru będzie miał za zadanie:

- monitorowanie całego wnętrza autobusu
- monitorowanie zainstalowanych kasowników
- monitorowanie warunków drogowych przed autobusem
- nagrywanie obrazów z kamer na rejestrator w celu umożliwienia przeglądania obrazów w późniejszym czasie
- zgrywanie obrazów z rejestratorów na dyski twarde w celu archiwizacji i przechowywania

XII.3.4 Strona internetowa e-biletu

W ramach kompleksowego systemu „Wsparcia obsługi i bezpieczeństwa pasażerów MZK Jastrzębie innowacyjnymi systemami informatycznymi” zostanie stworzona strona www - Serwis Internetowy, służąca jako podstawowy kanał informacyjny pomiędzy użytkownikami systemu e-bilet (pasażerami), a Punktem Obsługi Klienta podsystemu e-bilet.

Działanie Serwisu Internetowego będzie wspierało i odciążało pracę Punktu Obsługi Klienta. Dostęp do systemu podzielony będzie na dwie strefy: publiczną i administracyjną z ograniczonym dostępem uzależnionym od uprawnień. Strefa administracyjna ma służyć zarządzaniu całością w zależności od posiadanych uprawnień.



Strona | 121

XIII Weryfikacja i aktualizacja planu transportowego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju

Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Zarząd MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji niniejszego planu transportowego.

Z uwagi jednak na teorię i praktykę planowania transportu, przyjmuje się, że w cyklach corocznych dokonywać się będzie weryfikacji zapisów planu transportowego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego MZK wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez Zarząd MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.

Spis rysunków

Rysunek 1. Ilość wozokilometrów wykonanych na zlecenie MKK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.....	49
Rysunek 2. Procentowy zakres wykonanych wozokilometrów przez poszczególnych operatorów	51
Rysunek 3. Szacunkowa ilość przewiezionych pasażerów w poszczególnych latach	54
Rysunek 4. Liczba przewiezionych pasażerów na jeden wozokilometr.....	55
Rysunek 5. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej dla rejonu Jastrzębia-Zdroju.....	60
Rysunek 6. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej dla rejonu Jastrzębia-Zdroju	60
Rysunek 7. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w sobotę dla rejonu Jastrzębia-Zdroju.....	61
Rysunek 8. Ilość pasażerów przypadająca na jeden wozokilometr w niedzielę lub święto dla rejonu Jastrzębia-Zdroju.....	61
Rysunek 9. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej dla rejonu Wodzisławia-Śląskiego.....	63
Rysunek 10. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej dla rejonu Wodzisławia Śląskiego.....	63
Rysunek 11. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w sobotę dla rejonu Wodzisławia Śląskiego	64
Rysunek 12. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w niedzielę lub święto dla rejonu Wodzisławia Śląskiego	64
Rysunek 13. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień nauki szkolnej dla rejonu Żor.....	66
Rysunek 14. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w dzień roboczy w dzień wolny od nauki szkolnej dla rejonu Żor	66
Rysunek 15. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w sobotę dla rejonu Żor	67

Rysunek 16. Ilość pasażerów przypadająca na jeden przejechany wozokilometr w niedzielę lub święto dla rejonu Żor	67
Rysunek 17. Procentowy udział poszczególnych typów biletów jednorazowych w całkowitej ilości sprzedanych biletów jednorazowych	78
Rysunek 18. Procentowy udział poszczególnych typów biletów miesięcznych i okresowych w całkowitej ilości sprzedanych biletów miesięcznych i okresowych.....	79
Rysunek 19. Struktura wiekowa pasażerów biorących udział w badaniach marketingowych.....	86
Rysunek 20. Preferowane cechy transportu publicznego wskazane w badaniach marketingowych pasażerów	87
Rysunek 21. Struktura organizacyjna Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju.....	94

Spis tabel

Tabela 1. Linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w rejonie Jastrzębia-Zdroju.....	27
Tabela 2. Linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w powiecie wodzisławskim	31
Tabela 3. Linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w rejonie Żor	32
Tabela 4. Ekspresowe linie komunikacyjne organizowane przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju.....	36
Tabela 5. Rodzaje dni rozróżniane w rozkładzie jazdy	36
Tabela 6. Ilość przystanków obsługiwanych przez MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju	40
Tabela 7. Powierzchnia i ludność gmin członkowskich.....	45
Tabela 8. Ilość szkół w gminach członkowskich.....	46
Tabela 9. Ilość taboru wykorzystywanego przez operatorów.....	52
Tabela 10. Przydział taboru w zależności od jego typu do obsługi poszczególnych linii	53
Tabela 11. Zestawienie zbiorcze wyników badań napętnień	58
Tabela 12. Maksymalne napętnienia na liniach w rejonie Jastrzębia-Zdroju	58
Tabela 13. Maksymalne napętnienia na liniach w rejonie Wodzisławia-Śląskiego	62
Tabela 14. Maksymalne napętnienia na liniach w rejonie Żor	65
Tabela 15. Rodzaje biletów jednorazowych.....	74
Tabela 16. Dodatkowe rodzaje biletów jednorazowych	75
Tabela 17. Podział biletów miesięcznych i okresowych ze względu na rodzaj biletu	76
Tabela 18. Funkcje organizatorskie w podziale na podmioty realizujące te funkcje.....	92
Tabela 19. Realizacja postulatów przewozowych.....	102

Tabela 20. Podział taboru ze względu na normę spalania EURO	105
Tabela 21. Podział taboru ze względu na posiadanie niskiej podłogi	107