

Projekt

z dnia 29 marca 2021 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA RYBNIKA**

z dnia 2021 r.

**w sprawie uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Rybnika
na lata 2021-2033**

Na podstawie:

- art. 18 ust. 1, art. 6 ust 1 i art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 594 ze zm.),
- art. 9 ust. 1 pkt 1 lit a i b i ust. 3 oraz art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

na wniosek Prezydenta Miasta po zaopiniowaniu przez Komisję Komunikacji i Transportu Zbiorowego,

**Rada Miasta Rybnika
uchwała:**

§ 1. Uchwalić Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2021-2033 w brzmieniu załącznika do niniejszej uchwały.

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

Załącznik do uchwały Nr
Rady Miasta Rybnika
z dnia 2021 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika

aktualizacja marzec 2021

wersja do konsultacji społecznych

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Uwarunkowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Rybnika	4
a. zapisy dokumentów planistyczno-strategicznych jednostek samorządu terytorialnego innych szczebli podziału administracyjnego kraju	4
Plan transportowy krajowy	4
Plan transportowy województwa śląskiego	5
Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2030” – Zielone Śląskie	6
Analiza kosztów i korzyści zastosowania napędów alternatywnych	7
b. stan zagospodarowania przestrzennego oraz dokumenty planistyczne w zakresie zagospodarowania przestrzennego	7
c. sytuacja społeczno-gospodarcza miasta	8
d. wpływ transportu na środowisko	10
e. potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	11
f. rentowność linii komunikacyjnych	11
3. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	12
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	13
a. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	15
Szkoły średnie	15
Szpitale	15
Placówki systemu ochrony zdrowia (przychodnie)	15
Duże zakłady przemysłowe	16
Baseny i kąpieliska	16
Tereny rekreacyjne	17
Placówki kultury	17
Inne	17
b. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym	18
c. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym do publicznego transportu zbiorowego	18
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	19
a. Źródła finansowania	19
b. Formy finansowania	20
6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu, w szczególności uwzględniając infrastrukturę na obszarze objętym planem transportowym	20

7. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora	20
8. Pożądany standard usług.....	21
a. w zakresie ochrony środowiska naturalnego	21
b. w zakresie dostępu osób o ograniczonej sprawności	21
c. w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	22
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	23
a. Informacja na temat godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu	23
b. Informacja o poziomie obowiązujących opłaty za przejazd	24
c. Informacja o zakresie obowiązujących ulg	24
d. Organizacja węzłów przesiadkowych oraz informacja dostępna w węzłach przesiadkowych	24
e. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu	25
f. Informacja na temat obowiązujących regulaminów przewozu osób.....	26
10. Obiekty infrastrukturalne związane z wdrażaniem elektromobilności i mobilności niskoemisyjnej	26
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	27

1. Wprowadzenie

Podstawowym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika jest umożliwienie organizatorowi sprawnego i efektywnego zarządzania komunikacją miejską. Instrumentarium, jakie zawiera plan w tym zakresie, obejmuje:

- Możliwość elastycznego kształtowania siatki połączeń, co pozwala na reagowanie na pojawiające się szanse otoczenia zewnętrznego (np. nowe generatory ruchu, zmiany uregulowań prawnych) i wewnętrznego (np. możliwość efektywniejszego wykorzystania zasobów dzięki inteligentnym obiegom autobusów),
- Możliwość kontraktowania usług przewozowych w różnym zakresie czasowym, co pozwala na unikanie nagromadzenia postępowań przetargowych i zwiększenie presji rynkowej po stronie wykonawców,
- Swobodę w zakresie korzystania z wsparcia zewnętrznego, w tym także możliwość – o ile byłoby to konieczne lub zasadne – powołania podmiotu wewnętrznego, świadczącego usługi na rzecz miasta,
- Wskazanie preferencji w zakresie oddziaływania na środowisko i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Treść planu umożliwia niezbędną elastyczność w bieżącym zarządzaniu usługami transportowymi, równocześnie wskazuje kierunkowo rozwój, uzależniając różne kroki od uwarunkowań otoczenia. Najważniejszą determinantą możliwości skorzystania z przewidzianych w planie opcji jest dostępność środków zewnętrznych, przede wszystkim unijnych. Realizacja planu pozostaje zatem zależna od warunków otoczenia, sam plan zaś ukształtowany został w taki sposób, by jego treść nie stanowiła blokady w takim kształtowaniu sieci połączeń i struktury organizacyjnej zarządzania transportem zbiorowym (model zarządzania), jaki będzie wymagany lub preferowany w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego lub innych dokumentach, precyzujących zasady dostępu do wsparcia finansowego, zwłaszcza bezzwrotnego (zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym).

2. Uwarunkowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Rybnika

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika pozostaje w gestii uwarunkowań otoczenia. Do uwarunkowań planu zaliczyć należy uwarunkowania o charakterze formalnym (plany transportowe wyższego rzędu, dokumenty strategiczne itp.) oraz uwarunkowania o charakterze faktycznym, rzeczowym (wzajemna lokalizacja generatorów ruchu, układ drogowy). W kolejnych podpunktach szczegółowo omówiono poszczególne uwarunkowania, wynikające z ustawy i rozporządzenia.

a. zapisy dokumentów planistyczno-strategicznych jednostek samorządu terytorialnego innych szczebli podziału administracyjnego kraju

Plan transportowy krajowy

Zgodnie z ustawą przewozy o zasięgu międzywojewódzkim oraz międzynarodowym są organizowane przez właściwego ministra, odpowiedzialnego za dziedzinę transportu. Aktem prawnym, który określa

sieć o charakterze międzywojewódzkim oraz międzynarodowym, jest rozporządzenie właściwego ministra, wydawane na mocy delegacji ustawowej¹.

Obecnie obowiązującym w tym zakresie dokumentem pozostaje plan transportowy, który wszedł w życie z dniem 23 grudnia 2020 roku².

Zgodnie z zapisami planu miasto Rybnik zalicza się do obszarów o średniej dostępności przestrzennej do punktów handlowych dla pociągów objętych planem – w przedziale tym znajduje się bardzo zróżnicowana grupa jednostek samorządu terytorialnego, gdzie obok powiatów ziemskich o różnym charakterze i położeniu (raciborski, legionowski, ropczycko-sędziszowski) występują duże miasta, jak Katowice, Kraków i Warszawa. W tej grupie, z miast porównywalnych z Rybnikiem, znalazły się Gliwice, Opole, Dąbrowa Górnicza i Bielsko-Biała³.

Rybnik został – zgodnie z zapisami planu – przewidziany do obsługi codziennej przez pociągi realizowane w oparciu o plan krajowy przez operatora realizującego zlecenie organizatora przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych⁴. Ponadto zaproponowano w planie transportowym szczebla ogólnopolskiego, aby relacja Rybnik – Kędzierzyn-Koźle była obsługiwana jako relacja przewozów wojewódzkich⁵.

W praktyce realizacji planu szczebla krajowego Rybnik pozostaje węzłem na sieci transportowej, w którym przecinają się relacje Katowice – Ostrawa i Bielsko-Biała – Wrocław. Faktyczne relacje pociągów uzależnione są w każdym roku od możliwości trasowania i obiegowania składów, zapewniając – według stanu na początek 2021 roku – połączenia z następującymi miastami (wymieniono najważniejsze): Katowice, Warszawa, Gdańsk, Gdynia, Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl, Opole, Wrocław, Poznań, Bydgoszcz, Piła, Koszalin, Słupsk, Bielsko-Biała, Zakopane⁶.

Plan transportowy województwa śląskiego

Bezpośrednio nadrzędnym planem transportowym pozostaje plan transportowy województwa śląskiego. Został on przyjęty uchwałą nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego dnia 31 sierpnia 2015 roku⁷. Najważniejszą funkcją, jaką spełnia plan transportowy szczebla wojewódzkiego jest sprecyzowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych – określenie to wyznacza dla organizatorów niższego szczebla ramy „dowiązania” transportu powiatowego, powiatowo-gminnego, metropolitalnego i gminnego (w tym: komunikacji miejskiej) do regionalnego „kręgosłupa” transportowego, tworzonego połączeniami kolejowymi. W przypadku Rybnika wyznaczony został jeden taki punkt węzłowy, tj. stacja kolejowa Rybnik⁸.

¹ W obecnym reżimie prawnym plan transportowy szczebla centralnego obejmuje także tzw. stykowe relacje wojewódzkie, co wobec położenia Rybnika nie ma dla miasta znaczenia.

² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Dz. U. 2020 poz. 2328

³ Tamże, s. 35

⁴ Tamże, s. 60

⁵ Tamże, s. 98

⁶ W oparciu o wyszukiwarkę połączeń PKP Polskie Linie Kolejowe SA, URL: <https://www.portalpasazera.pl> (data dostępu 18.03.2021)

⁷ Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego z 2015 roku, poz. 4654

⁸ Tamże, s. 78

Miasto Rybnik ze swojej strony zapewnia możliwość połączenia z wykorzystaniem przesiadki z pociągu na autobus i odwrotnie w ramach przystanków położonych w pobliżu dworca kolejowego, wskazanego jako punkt węzłowy w planie transportowym województwa śląskiego. Brak ujęcia wszystkich kursów w jednej lokalizacji wynika z układu ulic jednokierunkowych oraz zapewnianiem relacji średnicowych (tzw. przelotowych) przez centrum miasta. Skomunikowania z koleją realizowane są na następujących przystankach autobusowych:

- Rybnik Śródmieście Dworzec kolejowy,
- Rybnik Śródmieście Urszulanki,
- Rybnik Śródmieście Policja,
- Rybnik Meksyk Kamyczek.

Lokalizacja pozostałych punktów handlowych na terenie objętym siatką połączeń komunikacyjnych została ujęta w części poświęconej możliwościom integracji różnych Śródków transportu.

Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2030” – Zielone Śląskie

Strategia „Śląskie 2030” została przyjęta w październiku 2020 roku uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr VI/24/1/2020. Wyznacza ona obszary funkcjonalne, skupione wokół aglomeracji miejskich. Na terenie Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego w oparciu o codzienne migracje zawodowe zdefiniowana została Aglomeracja Rybnicka⁹, której rdzeń tworzą następujące miasta:

- Rybnik,
- Jastrzębie-Zdrój,
- Żory,
- Wodzisław Śląski,
- Rydułtowy,
- Radlin.

Obszar bezpośrednio ciężący do aglomeracji (BOA – Bezpośrednie Otoczenie Aglomeracji) obejmuje gminy:

- Mszana,
- Godów,
- Marklowice,
- Świerklany,

⁹ Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2030” – Zielone Śląskie, URL: <https://slaskie.pl/download/content/101823> (data dostępu 05.03.2021)

- Jejkowice,
- Gaszowice,
- Czerwionka-Leszczyny,
- Pawłowice Śląskie,
- Suszec.

Omawiany obszar pozostaje opleciony siatką połączeń autobusowych różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego szczebla gminnego. Realny zasięg poszczególnych sieci nie pokrywa się w pełni z wyznaczonymi obszarami, co jest wyrazem woli gmin do kreowania określonych powiązań transportowych o charakterze regularnym. Wyrazem tego jest choćby objęcie siecią lokalnego transportu zbiorowego, organizowanego na szczeblu gminnym, miasta Pszów, pozostającego poza strukturami przestrzennymi, wskazanymi w odnośnym dokumencie.

Analiza kosztów i korzyści zastosowania napędów alternatywnych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje też uwzględnienie w planie transportowym wniosków z analizy kosztów i korzyści¹⁰, wykonanej jako obowiązkowy dokument, przewidziany ustawą o elektromobilności¹¹. Sporządzona analiza dla miasta Rybnika wskazuje preferencję dla napędów z wykorzystaniem gazu jako środka pędnego. Równocześnie trzeba mieć na uwadze, że kierunki rozwojowe w zakresie stosowanego napędu są determinowane zapisami dokumentów zewnętrznych. W razie dostępności wsparcia zewnętrznego (np. unijnego lub krajowego), w szczególności w formule bezzwrotnej, dla znaczącej, wprowadzonej w sposób skokowy poprawy wizerunku komunikacji miejskiej w Rybniku zasadne jest podjęcie starań na rzecz pozyskania wsparcia także dla tych rozwiązań, które są w analizie kosztów i korzyści w mniejszym stopniu rekomendowane.

b. stan zagospodarowania przestrzennego oraz dokumenty planistyczne w zakresie zagospodarowania przestrzennego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika przyjęte zostało w czerwcu 2016 roku uchwałą nr 370/XXIII/2016 przez Radę Miasta Rybnika¹². Studium, a następnie uszczegóławiające je miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, realizuje swoją funkcję poprzez wskazywanie funkcji przewidzianych na danym obszarze.

Rybnik w od wielu lat jest obszarem suburbanizacji wewnętrznej. Następuje migracja mieszkańców z dzielnic centralnych, przede wszystkim z wielkopłytowych osiedli, na tereny rezydencjalne, zlokalizowane na obrzeżach miasta. Równocześnie jednak widoczny jest trend bardziej intensywnego wykorzystania przestrzeni poprzez nowe budownictwo wielorodzinne lub przynajmniej szeregowe (Boguszowice Stare, Zamysłów, Piaski, Ligota Ligocka Kuźnia i inne).

¹⁰ Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Rybniku autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu. Grupa CDE Sp. z o.o., październik 2018 (opracowanie na zlecenie Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku)

¹¹ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 110

¹² URL: <https://bip.um.rybnik.eu/Download.ashx?id=1751336> (data dostępu: 05.03.2012)

Procesy suburbanizacji wewnętrznej mają swoje głębokie źródła w strukturze społecznej miasta. Duży odsetek mieszkańców pracujących od wielu lat w kopalniach przekładał się przez dziesięciolecia na dobrą sytuację majątkową, co pozwalało budować własne domy rodzinne. Sytuacja taka ugruntowała świadomościowo określony model mieszkania, określony model życia. Równocześnie duża dostępność terenów umożliwiającą migrację wewnętrzną, opisaną powyżej. W pewien sposób zmniejszyło to długoterminową dynamikę spadku liczby ludności Rybnika – część ludności zamiast wyprowadzać się poza miasto, do gmin ościennych, wybrała (i nadal wybiera) inwestycje w nieruchomości na terenie Rybnika.

W strukturze przestrzennej Rybnika można wskazać:

- Ukształtowaną historycznie zabudowę – Śródmieście (kamienice), Chwałowice, Ligota-Ligocka Kuźnia, Niedobczyce i Paruszowiec-Piaski (familoki),
- Ukształtowaną i rozwijającą się zabudowę wielorodzinną (skupiska bloków) – Śródmieście, Boguszowice Osiedle, Boguszowice Stare, Maroko-Nowiny, Meksyk, Rybnicka Kuźnia, Smolna, w mniejszym stopniu także Niewiadom i Rybnik-Północ,
- Wyraźną dominację budownictwa jednorodzinnego – wszystkie pozostałe dzielnice, z nielicznymi blokami (Kłokocin, Orzepowice),
- Lokalizacje silnie zindustrializowane – Boguszowice Osiedle, Chwałowice, Kłokocin, Paruszowiec-Piaski, Rybnicka Kuźnia.

W wielu miejscach poszczególne funkcje przeplatają się. Następuje swoiste uzupełnianie się poszczególnych funkcji, co może wpływać na redukcję ogólnego zapotrzebowania na usługi mobilności (mieszkanie blisko pracy, zaspokajanie potrzeb codziennych blisko miejsca zamieszkania).

c. sytuacja społeczno-gospodarcza miasta

Wieloaspektowa analiza sytuacji społeczno-gospodarczej pozostaje domeną dokumentów strategicznych. Także na potrzeby planu transportowego konieczne jest zdiagnozowanie uwarunkowań, w jakich znajduje się miasto, z koncentracją na tych aspektach, które rzutują na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

Podstawowym wyznacznikiem pozostaje tu czynnik demograficzny. To liczba ludności stanowi bazę popytu na przemieszczenia. W przypadku Rybnika liczba ludności w ostatnich latach kształtowała się zgodnie z poniższą tablicą.

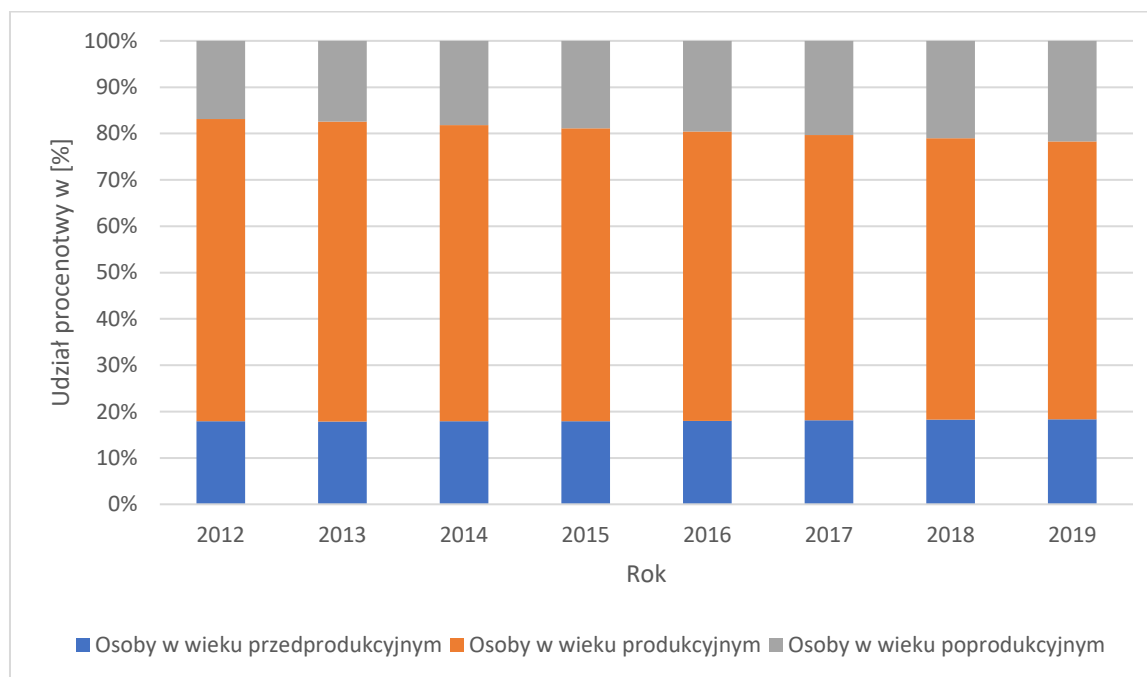
Tabl. 1. Ludność miasta Rybnika wg stanu na koniec roku

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Liczba mieszkańców	140789	140173	140052	139595	139252	139129	138696	138098

źródło: Bank Danych Lokalnych GUS (dane wg. stanu na 31.12.2019, URL: <https://bdl.stat.gov.pl> data dostępu: 22.03.2021)

Widać wyraźnie trend spadkowy, niemniej jest od mniej dynamiczny od innych miast regionu. Czynnikiem, który w pewnym stopniu hamuje spadek liczby ludności jest suburbanizacja wewnętrzna.

Niepoślednie znaczenie ma także struktura wiekowa ludności. Rybnik – jak wiele miast w Polsce – cechuje się pogarszającą się strukturą demograficzną. Rośnie odsetek osób w wieku senioralnym, kosztem tych w wieku produkcyjnym. Stosunkowo korzystnym zjawiskiem jest utrzymujący się odsetek osób młodych. Szczegóły przedstawiono w poniższym wykresie.



Ryc. 1. Zmiany struktury demograficznej Rybnika w okresie 2012-2019

źródło danych: Bank Danych Lokalnych GUS (dane wg. stanu na 31.12.2019, URL: <https://bdl.stat.gov.pl> data dostępu: 22.03.2021)

Rosnący odsetek seniorów przekłada się w praktyce na większe znaczenie realizacji potrzeb o charakterze obligatoryjnym – choć nieregularnym – jak, np. zapewnienia dostępu do ośrodków zdrowia. Z drugiej strony osoby takie częściej korzystają z transportu publicznego w godzinach pozaszczytowych, realizując przemieszczenia fakultatywne. Utrzymujący się, a nawet nieznacznie rosnący odsetek osób młodych to dla odmiany transfery do placówek edukacyjnych, determinowane ścisłym reżimem czasowym.

Obrazu sytuacji gospodarczej miasta dostarcza liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej odniesiona do liczby ludności. W przypadku Rybnika rośnie liczba podmiotów na 10000 mieszkańców w wieku produkcyjnym, choć dotyczy to przede wszystkim mikroprzesiębiorstw, stanowiących około 95% wszystkich podmiotów. Trzeba jednak mieć na uwadze, że liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na 10000 mieszkańców w wieku produkcyjnym jest nieco niższa od średniej krajowej¹³. Można to tłumaczyć tym, że lokalne duże zakłady oferują na

¹³ Na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS (dane wg. stanu na 31.12.2019, URL: <https://bdl.stat.gov.pl> data dostępu: 22.03.2021)

tyłe dobre i stabilne warunki zatrudnienia (w tym warunki płacowe), że relatywnie mniej osób jest zainteresowane prowadzeniem własnej działalności gospodarczej.

Powyższe znajduje też odzwierciedlenie we wskaźnikach rynku pracy. Stopa bezrobocia jest probierzem informującym o potencjale ekonomicznym ludności. Utrzymująca się niska stopa bezrobocia (skokowy wzrost w 2020 roku przypisać należy pandemii) oznacza z jednej strony zapotrzebowanie na przewozy do zakładów pracy, z drugiej jednak – wzmocnienie siły nabywczej mieszkańców przekłada się na możliwości nabywania i utrzymywania własnych samochodów. Kształtowanie się stopy bezrobocia w Rybniku przedstawiono poniżej.

Tabl. 2. Stopa bezrobocia w Rybniku

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stopa bezrobocia	8,1	8,5	7,6	6,9	5,9	4,4	3,5	2,9	4,4

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS (dane wg. stanu na 31.12.2020, URL: <https://bdl.stat.gov.pl> data dostępu: 22.03.2021)

Ogólnie można uznać, że Rybnik jest miastem o pozytywnych tendencjach, zaś wyzwania strategiczne, związane choćby ze zmianami w sektorze energetycznym i wydobywczym, nie rzutują na perspektywę rozwoju transportu publicznego. Ważnym wyzwaniem jest utrzymanie usług przewozowych zapewniających dostęp do zakładów pracy, mimo zmniejszającego się rynku w tym zakresie. Aspekt ten ma też ważne znaczenie ekonomiczne, ponieważ pasażerowie uiszczający przewoźne w pełnej wysokości generują najwyższe wpływy taryfowe.

d. wpływ transportu na środowisko

Należy mieć na uwadze, że podstawowym źródłem odtransportowego oddziaływania na środowisko jest motoryzacja indywidualna. Z tego względu rozwój transportu publicznego, określany niniejszym planem, powinien w miarę możliwości wychodzić naprzeciw potrzebom i możliwościom substytuowania motoryzacji indywidualnej przez przewozy zbiorowe.

Czynnikiem niesprzyjającym jest w tym miejscu duże rozproszenie przestrzenne miasta, skutkujące relatywnym wydłużeniem pokonywanych odległości. To czynnik defaworyzujący zrównoważone formy przemieszczania się – im dłuższe dystanse są pokonywane w mieście, w tym gorszej sytuacji jest komunikacja autobusowa, przemieszczenia piesze oraz ruch rowerowy. Mimo to można i należy przedsięwziąć możliwie szeroki wachlarz działań, które nakierowane będą na zapewnienie atrakcyjnej oferty przewozowej, z uwzględnieniem ograniczeń budżetowych, wynikających z sytuacji finansowej miasta.

Niezależnie od potencjalnego ograniczania wpływu transportu na środowisko poprzez ograniczanie ruchu samochodowego, miasto dążyć będzie do tego, aby transport publiczny, organizowany w oparciu o niniejszy plan, sam w sobie też był możliwie przyjazny środowisku. Służyć temu mają następujące działania:

- uwzględnianie obligatoryjnego wymogu stosowania napędów alternatywnych w postępowaniach przetargowych na maksymalne okresy kontraktowe przewidziane prawem,

- uwzględnianie preferencji dla stosowania napędów alternatywnych w postępowaniach przetargowych na krótsze niż maksymalne okresy kontraktowe przewidziane prawem.

Rozwój technologiczny napędów autobusów jest obecnie tak dynamiczny, że nie jest możliwe określenie, jakiego rodzaju technologie stosowane będą już kilka lat po opracowaniu niniejszego planu. Z tego powodu zasadne jest odstąpienie od wskazywania na obecnym etapie konkretnej technologii i konkretnego źródła zasilania. Miasto będzie na bieżąco dostosowywać wymogi przetargowe, związane z kontraktowaniem usług, względnie nabywaniem taboru, do rozwoju technologicznego na danym etapie. W przypadku dostępności środków finansowych, które wspierać będą rozwiązania eksperymentalne i rozwojowe, możliwe będzie testowanie nowych napędów, pod warunkiem zachowania ciągłości świadczenia usług dla mieszkańców.

e. potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Pod pojęciem zrównoważonego rozwoju rozumie się taki rozwój, który nie zakłóca możliwości zaspokajania potrzeb przez przyszłe pokolenia, a także minimalizuje negatywny wpływ na środowisko. Ważną cechą rozwoju zrównoważonego jest też jego inkluzywność – dostępność dla każdego.

Transport publiczny w większym stopniu realizuje zasady zrównoważonego rozwoju niż motoryzacja indywidualna. Przemieszczanie zbiorowe ogranicza zużycie paliw i materiałów, jest też dostępne dla wszystkich, w tym dla tych, którzy z różnych względów nie mogą korzystać z indywidualnej motoryzacji. W ramach transportu publicznego zrównoważony rozwój należy rozpatrywać przede wszystkim w kontekście triady celów: społecznych, ekonomicznych i ekologicznych. Tym samym za zrównoważony można uznać taki rozwój publicznego transportu zbiorowego, który maksymalizuje korzyści społeczne i równocześnie minimalizuje ingerencję środowiskową w ramach funkcjonujących ograniczeń finansowych.

W przypadku Rybnika warto zwrócić uwagę na wspomnianą inkluzywność. Szeroki wachlarz klientów korzystających z komunikacji miejskiej, na który składają się osoby w różnym wieku i o różnym statusie zawodowym tworzy społeczny „zwornik”, w którym stykają się – nierzadko odmienne – interesy różnych grup społecznych. Pogodzenie postulatów tych grup stanowi wymiar harmonijnego rozwoju. W szczególności uwidacznia się odmienne spojrzenie seniorów i młodzieży, a także osób prywatnych korzystających z autobusów na co dzień w dojazdach do pracy. Odmienne potrzeby i postulaty tych grup to konieczność dialogu, wzajemnego zrozumienia, a nawet solidarności międzypokoleniowej.

f. rentowność linii komunikacyjnych.

Moment, w którym dochodzi do aktualizacji planu transportowego, jest ze wszech miar szczególny. Trwająca ogólnoswiatowa pandemia koronawirusa COVID-19 w wyjątkowo silny sposób wpłynęła negatywnie w sektor transportu publicznego, zmniejszając wpływy z tytułu przewoźnego i silnie obniżając równowagę finansową, osiąganą wcześniej na poziomie mniej więcej 30 % pokrycia kosztów wpływami taryfowymi. Mimo to ze względów społecznych ograniczenie kursowania autobusów objęło w zasadzie wyłącznie kursy adresowane dla osób uczących się, zaś pozostałą obsługę utrzymano na w miarę możliwości niezmiennym poziomie.

Opisane działanie jest przede wszystkim wyrazem świadomej polityki społecznej oraz racjonalnego kształtowania systemu transportowego. Nawet bowiem w sytuacji pandemii nie można eliminować

możliwości skorzystania z transportu publicznego. Równocześnie jednak należy mieć na uwadze konieczność dostosowania sfery kosztowej do ograniczonych wpływów. Jest to bardzo trudne z uwagi na wprowadzane ogólnie limity liczby przewożonych osób, co ogranicza możliwości na przykład dysponowania taboru o mniejszej pojemności w związku z ograniczeniem popytu.

W dłuższej perspektywie czasowej – której wystąpienie jest uzależnione od normalizacji sytuacji pandemicznej – istotnym zadaniem jest minimalizacja kosztów prowadzenia usług, tak aby poziom rentowności mógł pozostać jak najwyższy. Działania z tym związane to przede wszystkim:

- Unikanie jazdy autobusów z bardzo małymi odstępami pomiędzy poszczególnymi kursami (także różnych, ale odcinkowo współbieżnych linii),
- Dostosowywanie wielkości pojazdów do spodziewanego w danym oknie czasowym zapotrzebowania,
- Pakietyzacja zadań przewozowych w ramach procedur przetargowych, pozwalająca na osiągnięcie efektu skali – organizacyjnego i ekonomicznego,
- W miarę możliwości efektywne obiegi – całodienne i dzielone – optymalizujące czas pracy kierowców,
- Skuteczna kontrola biletowa poparta efektywną windykacją wraz z odpowiednią kampanią informacyjną (w celach prewencyjnych).

3. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Z uwagi na charakter przewozów, jakie są objęte niniejszym planem transportowym, na potrzeby zapewnienia elastyczności w kreowaniu rozwoju przyjmuje się obszarowe określenie zakresu sieci komunikacyjnej, na której planowane jest prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Pozostaje to zgodne z przepisami wydanego w delegacji ustawowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rozporządzenia precyzującego zakres planu transportowego¹⁴. Stosownie do przepisu §4 ust. 3 w przypadku komunikacji miejskiej możliwe jest odstąpienie od określania sieci komunikacyjnej poprzez wskazywanie linii komunikacyjnych, w miejsce czego możliwe jest określenie obszaru, na którym planowane jest realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Miasto Rybnik planuje realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następującym obszarze:

- Miasto Rybnik,
- Jednostki samorządu terytorialnego, które zawarły lub zawrą porozumienie międzygminne, w którym wskażą miasto Rybnik jako jednostkę samorządu terytorialnego, która realizować będzie zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego.

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684

W granicach miasta dążyć się będzie do opracowania oferty możliwie spójnej i zapewniającej dostęp do transportu publicznego adekwatnie do warunków lokalnych. W dzielnicach intensywnej zabudowy oferta powinna być bardziej rozbudowana, podczas gdy w suburbiach, gdzie zapotrzebowanie jest w naturalny sposób niższe, kursów będzie mniej niż na dużych osiedlach. Nie powinno się jednak żadnej dzielnicy pozostawiać bez obsługi komunikacyjnej – wszystkie dzielnice Rybnika będą obsługiwane połączeniami komunikacyjnymi co najmniej z obszarem Śródmieścia, realizowanymi we wszystkie dni tygodnia.

W przypadku obsługi terenów położonych poza granicami miasta Rybnika zakres obsługi jest i będzie każdorazowo ustalany w ścisłej współpracy z odpowiednimi jednostkami samorządu terytorialnego, w związku z faktem, że linie wybiegowe poza teren Rybnika wchodzi w ciężar finansowania jednostek obsługiwanych.

Rozwiązanie polegające na obszarowym określeniu zakresu obsługi komunikacyjnej o charakterze przewozów użyteczności publicznej podyktowane jest w pierwszym rzędzie chęcią zapewnienia możliwości elastycznego kształtowania tras linii autobusowych w oparciu o czynniki rynkowe i technologiczno-organizacyjne. Nadto ujęcie takie eliminuje konieczność przeprowadzania całej procedury aktualizowania dokumentu, ewentualnej sytuacji rozszerzenia bądź ograniczenia sieci komunikacyjnej wskutek zmian w porozumieniach międzygminnych.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

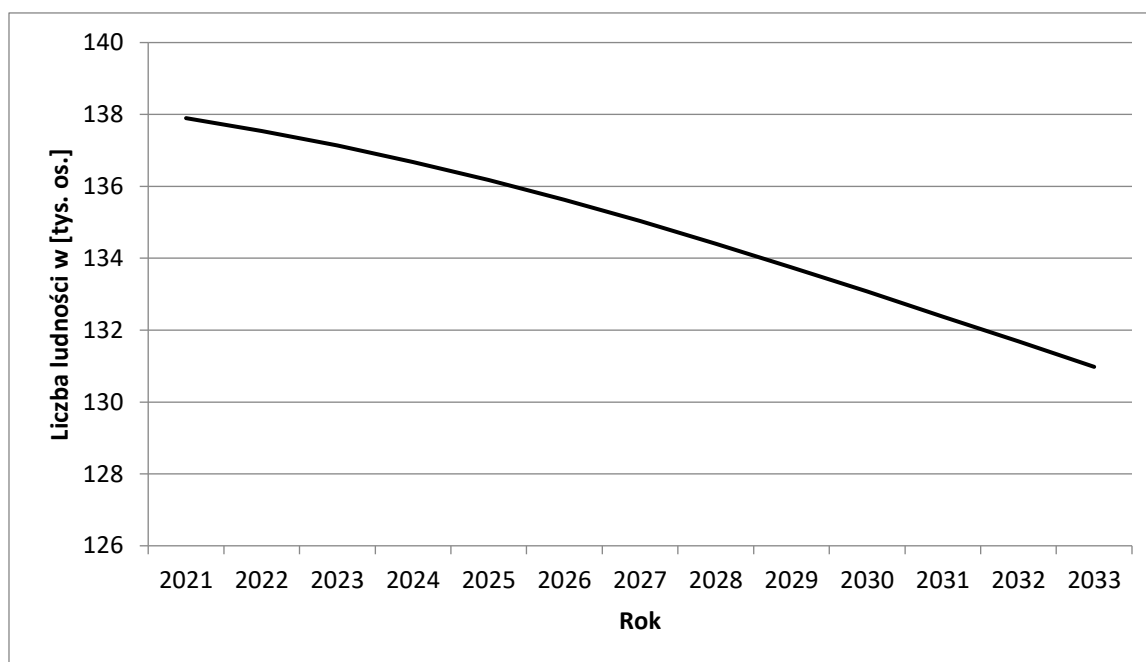
Dopasowanie oferty do zgłaszanego zapotrzebowania na przewozy musi bazować na rzetelnych danych. W przypadku komunikacji miejskiej miasta Rybnika w dużej mierze dane dotyczące obsługi miasta transportem zbiorowym są pozyskiwane dzięki wyposażeniu pojazdów w czytniki kart zbliżeniowych. Wprowadzenie biletów kodowanych na kartach miejskich w połączeniu z obowiązkiem rejestracji przejazdów także dla posiadaczy biletów okresowych generuje dane o przewozach, możliwe do analizowania w bardzo różnych przekrojach.

Podstawową zaletą takiego stanu rzeczy jest możliwość bieżącej, a także długoterminowej obserwacji kształtowania się potoków pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym. Największe przewozy, co nie dziwi, obejmują połączenia centrum i największych osiedli mieszkaniowych, przy czym w przypadku dzielnic bezpośrednio sąsiadujących ze Śródmieściem bywają one substytuowane przemieszczeniami pieszymi. Posiadanie takiego narzędzia gromadzenia danych, a następnie – analizowania, przede wszystkim dla wychwycenia tendencji – pozwoli w przyszłości na takie ułożenie układu tras i rozkładów jazdy, które będzie w najpełniejszym stopniu odpowiadać oczekiwaniom pasażerów.

Prognozowanie popytu na usługi transportu zbiorowego jest problematyką złożoną. Ze względu na dynamiczne zmiany gospodarcze oraz demograficzne, w przyszłości może ulec zmianie nie tylko wielkość wolumenu zgłaszanych potrzeb, ale także ich parametry jakościowe wyrażane w postulatach transportowych. W celu dokładniejszego zobrazowania przewidywanych zmian, właściwą prognozę popytu postanowiono poprzedzić prognozą liczby ludności i jej struktury wiekowej.

Prognoza liczby mieszkańców Rybnika w latach 2019-2033 została przeprowadzona w oparciu o dokument Głównego Urzędu Statystycznego pt. Prognoza dla powiatów i miast na prawach powiatu

na lata 2011-2035. Dane zobrazowane na rys nr 40 wskazują na utrzymanie się negatywnego trendu w zakresie liczby mieszkańców.



Ryc. 2. Prognoza liczby ludności dla miasta Rybnik

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Prognoza dla powiatów i miast na prawach powiatu na lata 2011 – 2035, GUS, Warszawa 2011 r.

Zgodnie z opracowaniem GUS, liczba mieszkańców zmniejszy się w analizowanym okresie z 138 tys. (2021 r.) do około 131 tys. (2033 r.), co stanowi spadek o ok. 5 %. Przewidywane zmiany demograficzne będą wywierać bezpośredni, negatywny wpływ na kształtowanie wielkości popytu na usługi transportu zbiorowego w Rybniku.

Tabl. 3. Wpływ zmian demograficznych na popyt na mobilność

Lata:	2021/2017	2025/2021	2029/2025	2033/2029	2033/2017
Wariant maksymalny	-1,18	-1,16	-1,21	-1,19	-4,65
Wariant minimalny	-1,43	-1,45	-1,44	-1,42	-5,63

Źródło: opracowanie własne na podstawie J. Burnewicz: Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu

W przyjętym horyzoncie czasu czyli do roku 2033 prognozuje się spadek liczby pasażerów w Polsce spadnie o ok. 5%. Należy jednak podkreślić, że z uwagi na trwającą pandemię/epidemię prognozy mogą nie być adekwatne do stanu rzeczywistego.

a. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Do głównych obiektów użyteczności publicznej, generujących zapotrzebowanie na przewozy, zaliczyć należy następujące grupy: placówki edukacyjne (nade wszystko szkoły średnie), placówki służby zdrowia, duże zakłady przemysłowe, obiekty i tereny rekreacyjno-sportowe oraz instytucje kulturalne. Niepomijalna jest też rola dużych centrów handlowych.

Szkoły średnie

W grupie szkół średnich na terenie Rybnika znajdują się następujące jednostki:

- Zespół Szkół Technicznych nr 1 im. Stanisława Staszica, ul. Kościuszki 5
- Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. Tadeusza Kościuszki, ul. Kościuszki 23
- Zespół Szkół Ekonomiczno-Usługowych, ul. Św. Józefa 30
- Zespół Szkół Budowlanych, ul. Świerkłańska 42
- V Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Integracyjnymi im. Jerzego Kukuczki, ul. Orzepowicka 15a
- II Liceum Ogólnokształcące im. Andrzeja Frycza-Modrzewskiego, ul. Mikołowska 19
- I Liceum Ogólnokształcące im. Powstańców Śląskich, ul. T. Kościuszki 41
- IV Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika, ul. 1 Maja 91a
- Technikum nr 5, ul. Rymera 24a
- Zespół Szkół nr 6, ul. Małachowskiego 145
- Zespół Szkół Urszulańskich, ul. 3 Maja 22
- Akademickie Liceum Ogólnokształcące Politechniki Śląskiej, ul. Rudzka 13

Większość szkół średnich znajduje się we wschodniej i północno-wschodniej części Śródmieścia (ZST, ZSME, I LO, II LO), inne – w bezpośrednim pobliżu (ZSEU). Pozostałe szkoły średnie zlokalizowane są w różnych dzielnicach – Maroko-Nowiny, Boguszowice Stare, Niedobczyce, Chwałowice i Meksyk.

Szpital

Na terenie Rybnika funkcjonują dwa szpitale: Wojewódzki Szpital Specjalistyczny nr 3 w Rybniku (w dzielnicy Orzepowice) oraz Państwowy Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych w Rybniku – zlokalizowany w dzielnicy Rybnik Północ.

Placówki systemu ochrony zdrowia (przychodnie)

Wśród przychodni lekarskich na terenie Rybnika wymienić można:

- NZOZ Rodzina, ul. Reymonta 60
- Centrum Medyczne, ul. Byłych Więźniów Politycznych 3
- NZOZ przy Elektrowni korporacji medycznej KMK, ul. Podmiejska

- NZOZ Medikol, ul. Parkowa 4a
- NZOZ Nowiny, ul. Orzepowicka 8d
- NZOZ Medicor, ul. Patriotów 11
- NZOZ Medyk, ul. Jastrzębska 12
- NZOZ Euro-Vita, ul. Śląska 1
- NZOZ ProVita, ul. Mikołowska 94
- NZOZ Sanus, ul. Komisji Edukacji Narodowej 27
- POZ Kamień, ul. Pojdy 28

Daje się zauważyć aktywność na rynku medycznym w bliskości dużych zakładów przemysłowych. Zapotrzebowanie na badania medycyny pracy sprawia, że to właśnie w tych rejonach występuje część ugruntowanych podmiotów medycznych.

Duże zakłady przemysłowe

Rybnik jest miastem o rozbudowanej strukturze przemysłowej. Wciąż ważną rolę odgrywają kopalnie. Spośród zakładów przemysłowych, generujących duże potrzeby przewozowe, wymienić należy przede wszystkim:

- KWK Jankowice – zlokalizowana w dzielnicy Boguszowice Osiedle
- KWK Chwałowice – zlokalizowana w dzielnicy Chwałowice
- Elektrownia – zlokalizowana w dzielnicy Rybnicka Kuźnia
- Tenneco – zlokalizowane w dzielnicy Paruszowiec-Piaski
- Rettig Heating (Purmo) – zlokalizowane w dzielnicy Paruszowiec-Piaski
- DB Schenker (zaplecze remontowe) – zlokalizowane w dzielnicy Kłokocin

Należy dążyć do racjonalnej obsługi tych zakładów, analizując godziny rozpoczynania i kończenia poszczególnych zmian, aktywnie współpracując w obszarze tworzenia obsługi komunikacyjnej i rozkładu jazdy.

Baseny i kąpieliska

Na terenie Rybnika zlokalizowane są następujące obiekty pływackie:

- Pływalnia kryta „Akwarium” w Boguszowicach, ul. Jastrzębska 3a
- Pływalnia kryta „Yntka”, ul. Powstańców Śląskich 40
- Kompleks Basenów Fundacji PGE Energia Ciepła, ul. Podmiejska 47
- Ośrodek rekreacyjno-sportowy Ruda, ul. Gliwicka 72

- Kąpielisko Chwałowice, ul. 1 maja 75
- Ośrodek w Rybnioku-Kamieniu, ul. Hotelowa 12
- Kąpielisko Pniowiec

Wykorzystanie tych lokalizacji jest różne w zależności od sezonu. W reżimie całorocznym pracują obiekty zamknięte (pływalnie kryte). W przypadku Pniowca, w okresie zimowym teren jest przygotowywany do uprawiania narciarstwa biegowego.

Tereny rekreacyjne

Do najważniejszych terenów rekreacyjnych należy zaliczyć:

- Zalew Rybnicki – dostęp z dzielnic: Stodoły, Orzepowice, Chwałęcice, Rybnicka Kuźnia
- Błonia – w dzielnicy Paruszowiec-Piaski
- Park nad Nacyną – w pobliżu Śródmieścia
- Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich – w północnej części miasta

Te i inne tereny rekreacyjne położone są w różnych częściach miasta, co pozwala na korzystanie z obiektów rekreacyjnych we względnej bliskości miejsc zamieszkania. W różnych częściach miasta funkcjonują ponadto różne obiekty zarządzane przez Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji: „orliki”, sale gimnastyczne i inne.

Placówki kultury

Miasto Rybnik dysponuje znaczną ofertą kulturalno-rozrywkową. Do najważniejszych miejsc tego typu zaliczyć można:

- Teatr Ziemi Rybnickiej, pl. Teatralny im. Kazimierza Kutza 1
- Zabytkowa Kopalnia Ignacy, ul. Mościckiego 3
- Muzeum im. o. Emila Drobrego, Rynek 18
- Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna im. Konstantego Prusa, ul. J. Szafranka 7
- Młodzieżowy Dom Kultury, ul. W. Broniewskiego 23

Ponadto domy kultury zlokalizowane są w poszczególnych dzielnicach miasta, podobnie jak biblioteczne filie. Tzw. życie nocne – pomijając kwestie związane z pandemią koronawirusa COVID-19 – toczy się przede wszystkim w Śródmieściu, gdzie w okolicy Rynku i deptaka znajduje się liczna i zróżnicowana gastronomia.

Inne

Wśród innych istotnych generatorów ruchu można wyróżnić cmentarze (w tym największą rybnicką nekropolię przy ul. Rudzkiej), strzelnicę sportową w dzielnicy Ochojec czy stadion żużlowy przy ulicy Gliwickiej, ściągający liczne tłumy na wszystkie zawody. Rybnik, będąc stolicą tzw.

„obwarzankowego” powiatu ziemskiego, jest też siedzibą starosty rybnickiego. Starostwo mieści się w Śródmieściu przy ul. 3 maja 31

b. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

Gęstość zaludnienia determinuje potencjał obszaru do generowania potrzeb przewozowych. Niższa gęstość zaludnienia oznacza rozproszenie źródeł ruchu, co utrudnia efektywną obsługę transportem zbiorowym.

Tabl. 3. Liczba ludności i gęstość zaludnienia obszaru objętego planem

Miasto / gmina	Przynależność powiatowa	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia [na km ²]
Rybnik	Miasto na prawach powiatu	138098	931
Czerwionka-Leszczyny	Powiat rybnicki	42121	367
w tym obszar miejski		28134	748
obszar wiejski		13987	182
Gaszowice	Powiat rybnicki	9798	494
Jejkowice	Powiat rybnicki	4154	547
Kuźnia Raciborska	Powiat raciborski	11768	93
w tym obszar wiejski		6463	68
Lyski	Powiat rybnicki	9654	168
Marklowice	Powiat wodzisławski	5405	395
Radlin	Powiat wodzisławski	17759	1417
Rydułtowy	Powiat wodzisławski	21514	1439
Świerklany	Powiat rybnicki	12486	517
Żory	Miasto na prawach powiatu	62472	931

Źródło: oprac. własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS (dane wg. stanu na 31.12.2019, URL: <https://bdl.stat.gov.pl> data dostępu: 05.03.2021)

W przypadku gminy miejsko-wiejskiej Czerwionka-Leszczyny autobusy rybnickiej komunikacji miejskiej obsługują fragmenty części miejskiej (dzielnica Leszczyny) oraz części wiejskiej (sołectwo Książenice), w przypadku gminy miejsko-wiejskiej Kuźnia Raciborska autobusy rybnickiej komunikacji miejskiej obsługują fragmenty części wiejskiej (sołectwo Rudy).

c. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym do publicznego transportu zbiorowego

W zakresie zapewnienia dostępności do transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych następujące działania są podejmowane bądź planowane do podjęcia

- Kontraktowanie do obsługi linii komunikacyjnych wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów dostępnych dla osób z niepełnosprawnością,
- Wyposażenie pojazdów w systemy informacji pasażerskiej, w zakresie:
 - wizyjnym – tablice o odpowiedniej kontrastowości i ostrości świecenia,
 - fonicznym – systemy zapowiedzi przystankowych,

- Wyposażanie taboru w uchwyty i poręcze, a także oznaczenie progów w jaskrawych barwach z myślą o osobach słabo widzących,
- Wyposażanie taboru w przyciski o odczuwalnym działaniu oraz w napisy wykonane w alfabecie Braille’a
- Działania w obszarze infrastruktury przystankowej – przede wszystkim w trakcie remontów – polegające m.in. na stosowaniu infrastruktury sensorycznej, np. fakturowanej kostki sygnalizującej osobom niewidomym i niedowidzącym bliskość krawędzi peronowej,
- W miarę dostępności środków finansowych podejmowane będą dodatkowe działania w obszarze dostosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Transport publiczny organizowany przez gminę może korzystać z dwóch podstawowych strumieni finansowania, tj. finansowanie taryfowe (pochodzące od pasażerów, nabywających różne rodzaje biletów) oraz finansowanie budżetowe (zasilenie ze środków publicznych).

a. Źródła finansowania

Przewiduje się następujące źródła finansowania:

- Środki finansowe od pasażerów
 - Pochodzące z zakupu biletów okresowych, uprawniających do nielimitowanej liczby przejazdów
 - Pochodzące z zakupu biletów jednorazowych, uprawniających do realizacji pojedynczych przejazdów
- Dofinansowanie publiczne
 - Środki z budżetu miasta Rybnika, przeznaczone na dofinansowanie realizacji pracy eksploatacyjnej w systemie komunikacji miejskiej, organizowanej przez miasto Rybnik,
 - Środki pochodzące z innych gmin, w oparciu o porozumienia międzygminne, służące dofinansowaniu przebiegu tych fragmentów tras, które obsługują poszczególne gminy,
 - Środki pochodzące z udostępnianych na zasadach ogólnych funduszy Unii Europejskiej w ramach programów wsparcia o różnym charakterze, przeznaczone na inwestycje i ewentualne inne działania, zgodnie z zapisami konkretnych programów wsparcia,
 - Inne środki, w zależności od dostępności, np. środki krajowe z budżetu państwa, środki funduszy celowych itp.

b. Formy finansowania

Przewiduje się model finansowania brutto. W modelu tym przychody rynkowe, pochodzące z przewoźnego oraz opłat dodatkowych, stanowią przychód organizatora. Rozliczenia pomiędzy organizatorem a operatorami bazują na ujednoliconej stawce za jednostkę pracy eksploatacyjnej. Formuła przetargowa pozwala na osiągnięcie najbardziej korzystnej relacji ceny i jakości – wyłanianie rynkowo operatorzy, zainteresowani pozyskaniem kontraktu, starają się przedstawić jak najkorzystniejszą ofertę dla organizatora (miasta Rybnik), skutkiem czego możliwe jest zakontraktowanie takiego operatora, który przedstawi ofertę, która w najpełniejszym stopniu wypełnia oczekiwania miasta.

Jeśliby doszło do sytuacji, w której następuje utworzenie podmiotu wewnętrznego oraz powierzenie mu w odpowiedniej formule prawnej świadczenie usług, co wzmiankowano w punkcie siódmym, kontynuowane będzie rozliczanie operatora względnie operatorów w formule brutto, tj. takiej, w której przychody biletowe pozostają w gestii organizatora. Rozwiązanie takie jednoznacznie przypisuje poszczególne kategorie ryzyk do odpowiednich stron kontraktu przewozowego: ryzyko handlowe pozostaje po stronie organizatora, natomiast ryzyko kosztowe (przemysłowe) – po stronie wykonawcy usług przewozowych. Pozwala to na koncentrację obu stron kontraktu przewozowego na kluczowych (dla nich) obszarach w zakresie maksymalizacji korzyści dla miasta.

W sytuacji, w której pozyskanie wsparcia zewnętrznego (lub określonego rodzaju wsparcia zewnętrznego) byłoby dostępne wyłącznie dla jednej strony kontraktu przewozowego względnie dla jednej strony będzie znacznie korzystniejsze finansowo, należy bieżąco dostosowywać działania podmiotów do zaistniałych warunków zewnętrznych.

6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu, w szczególności uwzględniając infrastrukturę na obszarze objętym planem transportowym

Niniejszy plan transportowy obejmuje wyłącznie przewozy autobusowe. W Rybniku nie występuje infrastruktura tramwajowa ani trolejbusowa, toteż brak jest przesłanek do określania preferencji dotyczących wyboru środka transportu. Wielkość pojazdów natomiast powinna być dostosowywana do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy, tak w ujęciu przestrzennym, jak i w ujęciu czasowym (np. desygnowanie mniejszych pojazdów do obsługi tras w godzinach wieczornych). W sytuacji wystąpienia przesłanek uzasadniających stworzenie na terenie Rybnika infrastruktury dedykowanej określonym środkom publicznego transportu zbiorowego, jak tramwaje czy trolejbusy, zmiana ta byłaby na tyle duża, że konieczne będzie dokonanie aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, właśnie pod kątem wyznaczenia preferencji dla poszczególnych środków transportu.

7. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora

W niniejszym planie transportowym przewiduje się wybór operatora w trybie rynkowym, tj. z zastosowaniem procedur przewidzianych ustawą prawo zamówień publicznych. Tego rodzaju tryb gwarantuje korzystanie przez miasta z korzyści związanych z wystąpieniem zjawiska konkurencji o

rynek – poszczególne podmioty, zainteresowane kontraktem, przedstawiać będą najbardziej korzystne oferty z punktu widzenia miasta.

Jakkolwiek występują ośrodki, w których wprowadzono model obsługi komunikacyjnej miasta (bądź miasta i jego obszaru funkcjonalnego) w oparciu o tabor, który nabył organizator i następnie powierzył obsługę prywatnemu operatorowi z wykorzystaniem tego właśnie taboru (Wałbrzych, Olkusz), to w sytuacji, w której z uwagi na uwarunkowania zewnętrzne konieczne lub zasadne będzie utworzenie operatora wewnętrznego, możliwe jest powołanie do życia podmiotu, który byłby kontrolowany przez miasto w sposób odpowiadający przepisom dotyczącym pomocy publicznej w obszarze publicznego transportu zbiorowego.

8. Pożądany standard usług

a. w zakresie ochrony środowiska naturalnego

Tabor autobusowy, który jest wykorzystywany do świadczenia usług spełniać powinien normy Euro-5 lub wyższe. Dążyć należy do stopniowego eliminowania najstarszych pojazdów poprzez sukcesywną wymianę taboru dzięki postępowaniom przetargowym oraz w wyniku inwestycji wspieranych zewnętrznymi źródłami finansowania.

Obecna sytuacja przedstawia się w ten sposób, że jedynie autobusy przegubowe, które są eksploatowane w sieci komunikacji miejskiej ZTZ Rybnik, cechują się gorszymi parametrami niż wskazane powyżej. Tego rodzaju działanie powinno być dopuszczane jedynie wówczas, gdy brak jest możliwości ekspediowania do ruchu pojazdów spełniających powyższe kryterium, a także z zachowaniem zasady minimalizacji ruchu tego typu pojazdów (np. poprzez niezwłoczną podmiianę, jak tylko zwolni się pojazd z innego zadania przewozowego).

Eliminacja uciążliwości związanych z szkodliwością dla środowiska powinna następować sukcesywnie, w miarę dostępnych środków finansowych oraz z możliwie dużym wykorzystaniem wsparcia zewnętrznego o charakterze inwestycyjnym. Kierunki rozwoju napędów ekologicznych w ramach sieci komunikacyjnej ZTZ Rybnik uzależnione są zatem od zapisów dokumentów programowych i strategicznych wyższego szczebla, jak np. dokumenty programów operacyjnych, implementujących wsparcie ze strony Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Równocześnie jednak należy dążyć do tego, aby zmniejszanie oddziaływania środowiskowego ze strony transportu zbiorowego postępowало także w ramach postępowań przetargowych, np. dzięki premiowaniu certyfikacji podmiotów w zakresie zarządzania środowiskiem (normy ISO:14001).

b. w zakresie dostępu osób o ograniczonej sprawności

Pożądany standard usług w zakresie zapewniania możliwości korzystania z autobusów przez osoby z niepełnosprawnościami obejmuje kontraktowanie realizacji usług wyłącznie przez pojazdy dostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami. Normatywy związane z dostosowaniem autobusów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami mają charakter zunifikowany i zostały zdefiniowane na poziomie unijnym¹⁵. Naturalnym jest stosowanie w postępowaniach przetargowych

¹⁵ Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M₂ lub M₃ w odniesieniu do ich budowy ogólnej [2015/992], Dz. Urz. UE ser. L poz. 153 z dn. 18.06.2015 ze zm.

względnie przy realizacji projektów inwestycyjnych, polegających na zakupie taboru wymogu zgodności z przytoczonym regulaminem.

Trzeba jednak mieć na uwadze, że przepisy te obowiązują dopiero od sześciu lat. Stąd też konieczne jest zdefiniowanie postępowania w sytuacji, w której do obsługi kierowane będą starsze pojazdy. Sytuacja taka może mieć miejsce na przykład w razie uruchomienia pojazdu rezerwowego, powierzenia bezpośredniego w sytuacji zagrożenia ciągłości świadczenia usług lub też kontraktu, którego czasokres trwania umowy determinować będzie brak ekonomicznej zasadności kontraktowania taboru o okresie amortyzacji przekraczającym czas trwania umowy. W sytuacjach takich, w szczególności zaś w odniesieniu do kontraktów przetargowych na krótkie okresy, zasadne jest wprowadzanie preferencji dla nowszych pojazdów, spełniających współczesne normy dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, na zasadach analogicznych jak preferowanie niskoemisyjnych napędów, wzmiankowane w sekcji 2.d dokumentu.

c. w zakresie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Sieć przystanków komunikacji miejskiej jest zdeterminowana gęstością zaludnienia. Opisany wcześniej problem suburbanizacji wewnętrznej Rybnika doprowadził do dużego rozproszenia zabudowy, co przekłada się na relatywnie dużą odległość ludności do przystanków. Jest to problem trudny do przewyciężenia na rozbudowanych przedmieściach, gdzie występuje splot niekorzystnych czynników, takich jak:

- Rozproszenie popytu, utrudniające efektywną obsługę transportem zbiorowym,
- Przekroje ulic nie zawierające chodników,
- Szerokość ulic nie pozwalająca na obsługę autobusami.

Dodatkowym czynnikiem, który ma wpływ na niskie zagęszczenie przystanków, jest duży udział lasów i terenów przemysłowych w powierzchni miasta. Z tego względu można spotkać nawet bardzo długie odcinki linii autobusowych bez przystanków pośrednich, jak np. między Golejowem a Ochojcem, między Paruszcówcem a Kamieniem oraz między Meksykiem a Boguszcovicami. We wszystkich tych przypadkach lokalizowanie przystanków na terenach zupełnie niezamieszkałych jest bezzasadne.

Z drugiej strony trzeba mieć na uwadze, że w obszarach intensywnej zabudowy czas dojścia do najbliższego przystanków może być nieakceptowalny. Czynniki, które kształtują taki stan rzeczy, są w większości przypadków:

- Koncentracja obsługi na głównym ciągu w danym obszarze,
- Dostosowanie lokalizacji przystanków do uwarunkowań infrastruktury drogowej,
- Układ sieci drogowej – przede wszystkim ulice jednokierunkowe w Śródmieściu.

Do narzędzi poprawy dostępności sieci przystanków, które powinny być wprowadzane w ramach niniejszego planu, zaliczyć należy:

- Dogęszczanie sieci przystanków na terenach wysoko zurbanizowanych,
- Relokacja przystanków w punkty o dogodniejszym dojściu,

- Aranżowanie otoczenia przystanków w taki sposób, by w miarę możliwości zapewnić dogodne dojście piesze (minimalizacja przekraczania jezdni, pokonywania różnic wysokości, możliwie prostolinijne dojście).

Kluczowe jest jednak wskazanie w kierunku dokumentów planistycznych, aby koncentrować rozwój na takich obszarach, na których względnie łatwo jest zapewnić obsługę transportem zbiorowym. Tam, gdzie już doszło do rozproszenia zabudowy możliwe będzie w dalszej perspektywie czasowej podjęcie próby zorganizowania transportu fakultatywnego („na żądanie”), na wzór krakowskiego telebusa¹⁶.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska jest kluczowym elementem funkcjonowania transportu publicznego. Bez informacji o tym, skąd i dokąd, a także o której godzinie kursują autobusy, nie byłoby możliwe z nich korzystać. Ciągłe podstawowym medium informacji pasażerskiej jest standardowa tabliczka rozkładowa z rozkładem jazdy w formie papierowej, niemniej rozpowszechnienie technologii informatycznych spowodowało, że rozkład jazdy w Internecie oraz na urządzeniach mobilnych jest dziś oczywistością.

a. Informacja na temat godzin przyjazdów i odjazdów środków transportu

Informacja o rozkładach jazdy dostępna jest na każdym przystanku autobusowym w zakresie linii autobusowych, które na danym przystanku się zatrzymują. Rozkłady jazdy podzielone są na poszczególne rodzaje dni (robocze, soboty oraz niedziele i święta), zaś poszczególne warianty tras lub wyłączeń kursowania (np. ograniczenia wakacyjne) oznaczane są symbolami literowymi, wyjaśnianymi w legendzie. Ogłoszenia rozkładowe zawierają nadto oznaczenie organizatora transportu zbiorowego, dane kontaktowe, okres ważności rozkładu jazdy oraz informację o przystankach na trasie (w wypadku wariantów mogą być podane przystanki na trasie podstawowej).

Oprócz rozkładów przystankowych funkcjonuje informacja w internecie. Na stronie internetowej Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku znajduje się informacja o rozkładach jazdy, podana w takiej formie, że należy wskazać linię, następnie kierunek oraz – finalnie – przystanek, by uzyskać informację o rozkładzie jazdy. Funkcjonuje też wyszukiwarka połączeń dostępna bezpośrednio ze strony internetowej organizatora.

Dla pasażerów dostępne są także dwie inne wyszukiwarki:

- myBus
- jakdojade.pl

Dodatkowe funkcjonalności, dostępne w ramach tych narzędzi, to np. lokalizacja pojazdów oraz wyszukiwanie multimodalne. Szeroka oferta różnych narzędzi, które są dostępne na rynku, umożliwia w przyszłości ewentualne zmiany w zakresie dostawców oprogramowania prezentującego rozkłady jazdy w internecie, np. Google Maps.

¹⁶ <https://www.mpk.krakow.pl/pl/tele-bus/> (data dostępu 22.03.2021)

Dodatkowo, znaczna część przystanków wyposażona jest w tablice elektroniczne, przeznaczone do prezentacji prognozy odjazdu autobusów w czasie rzeczywistym. Zużycie techniczne tego sprzętu może wymusić racjonalizację stopnia wyposażenia przystanków w tego typu urządzenia, np. w zakresie przystanków końcowych, gdzie tego typu prognoza nie znajduje szerokiego zastosowania.

b. Informacja o poziomie obowiązujących opłaty za przejazd

Informacja na temat wysokości przewoźnego dostępna jest w każdym pojeździe realizującym przewozy, a dodatkowo także w Internecie oraz w punktach obsługi, prowadzonych przez Zarząd Transportu Zbiorowego.

c. Informacja o zakresie obowiązujących ulg

Informacja na temat grup pasażerów uprawnionych do uiszczania przewoźnego w niepełnej wysokości dostępna jest w każdym pojeździe realizującym przewozy, a dodatkowo także w Internecie oraz w punktach obsługi, prowadzonych przez Zarząd Transportu Zbiorowego.

d. Organizacja węzłów przesiadkowych oraz informacja dostępna w węzłach przesiadkowych

Znaczenie węzłów przesiadkowych w organizacji publicznego transportu zbiorowego w Rybniku ma ograniczone znaczenie. Stan ten wynika z dużego stopnia bezpośredniości połączeń, ponadto korzystanie z komunikacji miejskiej, odmiennie niż np. z dalekobieżnej kolei, jest czynnością życia codziennego, którą każdy chce załatwić możliwie szybko, bez poświęcania czasu na zbyt długą przesiadkę. Z tego względu w miarę możliwości przesiadka powinna następować „drzwi-w-drzwi”, z jak najmniejszą liczbą „potykaczy”.

Historycznie ugruntowanym punktem przesiadkowym jest Śródmieście miasta, gdzie przez wiele lat Plac Wolności był centralnym punktem komunikacyjnym na mapie transportowej miasta. Obecnie część linii nie obsługuje Placu Wolności, zatrzymuje się natomiast na nieodległym przystanku Śródmieście Sąd. Te dwa punkty tworzą układ, który jest obsługiwany przez znaczną część rybnickich linii komunikacji miejskiej.

Główny dworzec komunikacji miejskiej zbudowany został nieco na uboczu, na granicy dzielnicy Maroko-Nowiny. Nie zapewnia skomunikowania z koleją i wymusza nieefektywne fragmenty tras między dworcem komunikacji miejskiej a Śródmieściem.

Kierunkiem rozwoju jest integracja komunikacji miejskiej jako elementu sieci regionalnej, gdzie kolej stanowiąc kręgosłup regionu jest zasilana lokalnymi przewozami w poszczególnych miastach i powiatach. Temu służy odpowiednie wyposażenie infrastrukturalne (parkingi park and ride, parkingi rowerowe bike and ride, przyjazne otoczenie piesze), wspierające kolej. Niemniej głównym przedmiotem niniejszego planu jest autobusowa komunikacja lokalna, w ramach której należy:

- Dbać o właściwe wyposażenie lokalizacji, w których następują częste przesiadki,
- Zapewnić właściwą ergonomię węzłów przesiadkowych,
- Integrować informację pasażerską.

Działania w zakresie integracji, węzłów zintegrowanych prowadzone są w trybie bieżącym. Trzeba jednak mieć na uwadze, że w dużej mierze jest to sfera zewnętrzna, sfera oddziaływań i kroki

podejmowane przez miasto Rybnik są i będą bardzo mocno osadzone w działaniach innych podmiotów, w szczególności organizatora i operatora transportu kolejowego obsługującego Rybnik.

e. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

Na terenie objętym planem transportowym potencjalnymi punktami koordynacji różnych rodzajów środków transportu pozostają jedynie stacje i przystanki kolejowe. Na omawianym terenie położone są stacje i przystanki kolejowe wymienione w tablicy nr 4.

Tabl. 4. Przystanki kolejowe na terenie Rybnika oraz styczne z liniami wybiegowymi.

Stacja/przystanek	Lokalizacja i uwagi dotyczące obsługi	Najbliższy przystanek autobusowy
Rybnik	Przejście podziemne z wyjściem na obie strony stacji, wokół ulice jednokierunkowe	Rybnik Śródmieście Dworzec kolejowy, Rybnik Śródmieście Urszulanki, Rybnik Śródmieście Policja, Rybnik Meksyk Kamyczek
Rybnik Gotartowice	Przystanek nieczynny w ruchu osobowym, miasto wystąpiło o jego uruchomienie w trybie „na żądanie”	Nie dotyczy
Rybnik Niedobczyce	W środkowej części Niedobczyc, a przez to w oddaleniu od Osiedla Korfantego	Rybnik Niedobczyce Stadion
Rybnik Niewiadom	W dolinie Nacyny, kwadrans od Osiedla Morcinka	Rybnik Niewiadom Dworzec kolejowy
Rybnik Paruszowiec	Przystanek na nasypie w pobliżu strefy przemysłowej, na styku dwóch dzielnic	Rybnik Paruszowiec-Piaski Huta Silesia
Rybnik Piaski	Dogodnie położony w pobliżu osiedla mieszkaniowego	Rybnik Paruszowiec-Piaski Wolna
Rybnik Rymer	Położony na skraju Niedobczyc, blisko dawnej kopalni Rymer	Rybnik Popielów Worcella
Rybnik Towarowy	Perony stacyjne pod wiaduktem ulicy Wodzisławskiej, potencjał Park&Ride	Rybnik Niedobczyce Paryż
Leszczyny	Na granicy rybnickiej dzielnicy Kamień i dużego osiedla mieszkaniowego w sąsiednich Leszczynach	Rybnik Kamień Rzędówka, Leszczyny Broniewskiego
Radlin Obszary	W pobliżu wiaduktu DK78, niedaleko kopalni i centrum miasta, ale z nieoczywistą drogą dojścia	Radlin Ujejskiego, Radlin Obszary Wiadukt
Rydułtowy	Około kilometr od centrum, w pobliżu osiedle mieszkaniowe Orłowiec	Rydułtowy Kopalnia
Łuków Śląski	Nieco na uboczu wsi, ale z w miarę bliskim dojściem	Łuków Śląski PKP
Sumina Wieś	W środkowej części wsi Sumina, około kwadrans od centralnej części siedziby gminy Lyski	Sumina Centrum
Żory	Stacja położona poza siecią autobusową ZTZ Rybnik	Nie dotyczy

źródło: opracowanie własne

Zwrócić też należy uwagę na transport publiczny, pozostający w gestii ościennych organizatorów, który pozostaje styczny z siecią transportową pozostającą w gestii ZTZ Rybnik. Linie te są wyrazem zapotrzebowania poszczególnych samorządowych organizatorów na przewozy.

Do najważniejszych punktów i obszarów stycznych z komunikacją autobusową, realizowaną w oparciu o działania innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, zaliczyć należy:

- Śródmieście Rybnika – obsługiwane przez linie MZK Jastrzębie-Zdrój,
- Rydułtowy Rynek – obsługiwane przez MZK Jastrzębie-Zdrój,
- Radlin Centrum – obsługiwane przez MZK Jastrzębie-Zdrój,
- Żory Dworzec Autobusowy – obsługiwane przez MZK Jastrzębie-Zdrój i ZTM Katowice,
- Pszów Dworzec Autobusowy – obsługa przez MZK Jastrzębie-Zdrój,
- Leszczyny – obsługa przez MZK Jastrzębie-Zdrój oraz ZTM Katowice,

Ponadto wskazać należy na punkty o mniejszym znaczeniu, umożliwiające przesiadki w skali lokalnej, tj.:

- Marklowice,
- Świerklany,
- Raszczyce / Racibórz Markowice,
- Rudy,
- Kamień,
- Niewiadom.

Możliwości przesiadek determinowane są poziomem oferty rozkładowej – w tym także oferty rozkładowej drugiej strony. W ograniczonym zakresie funkcjonują połączenia przesiadkowe pomiędzy organizatorami, zaś informacja o nich jest uwidocznioma w udostępnianych pasażerom rozkładach jazdy (np. przesiadki z linii 25, funkcjonującej w ramach komunikacji ZTZ Rybnik na linię 14 PK Racibórz¹⁷ lub przesiadki w Rudach na linię wewnętrzną Kuźni Raciborskiej).

f. Informacja na temat obowiązujących regulaminów przewozu osób

Informacja na temat obowiązujących regulaminów przewozu osób dostępna jest w każdym pojeździe realizującym przewozy, a dodatkowo także w Internecie oraz w punktach obsługi, prowadzonych przez Zarząd Transportu Zbiorowego.

10. Obiekty infrastrukturalne związane z wdrażaniem elektromobilności i mobilności niskoemisyjnej

Pojęcia elektromobilności i mobilności niskoemisyjnej są bardzo szerokie i zakresem swoim dalece wykraczają poza ściśle rozumiany transport publiczny. To także samochody elektryczne, rowery – także elektryczne, to wreszcie nawet podróże piesze. Na potrzeby niniejszego planu wprowadzenie

¹⁷ http://ztz.rybnik.pl/rj/index.php?id=przystanek&tab_id=1699&lin_id=283 (data dostępu 19.03.2021)

przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹⁸ obowiązku wskazania lokalizacji stacji ładowania pojazdów, przyłącza energetycznego czy analogicznych instalacji w zakresie tankowania gazu wymusza dookreślenie sposobów i miejsc tankowania pojazdów.

Wykonana na zlecenie Zarządu Transportu Zbiorowego analiza kosztów i korzyści nie wskazuje na zasadność wykorzystania napędu elektrycznego w autobusach komunikacji miejskiej, akcentując korzyści z zastosowania gazu jako paliwa napędzającego autobusy¹⁹. Niezależnie od tego, obserwując rozwój otoczenia, w tym przede wszystkim postępujące ograniczanie wsparcia zakupu pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w planie uwzględniono także ewentualne wykorzystanie autobusów elektrycznych.

Wyposażenie komunikacji miejskiej w autobusy napędzane gazem następować będzie w wyniku stosowania procedur przetargowych. Mając na uwadze cel, jakiemu służy zmiana paliwa na niskoemisyjne, w przypadku postępowań przewidujących wykorzystanie nie mniej niż dwudziestu pojazdów wyłonionemu w wolnokonkurencyjnym postępowaniu operatorowi postawiony będzie wymóg zorganizowania stacji tankowania gazem, zlokalizowanej na terenie obejmującym miasto Rybnik i pas terenu w odległości nie większej niż 10 km od jego granic. Ma to zapobiegać sytuacjom, w których efekt ekologiczny wprowadzenia taboru niskoemisyjnego jest niweczony przez paliwo spalane podczas dojazdów do stacji tankowania.

Przyszłościowe wykorzystanie autobusów elektrycznych nie definiuje na chwilę obecną sposobów zapewnienia energii trakcyjnej (ładowarki pantografowe, superkondensatory, ogniwo wodorowe itd.), toteż nie można jednoznacznie stwierdzić, jakiego rodzaju przyłącza będą niezbędne do zasilania pojazdów. W przypadku rozwoju technologii ładowania szybkiego i wykorzystania tej technologii na terenie Rybnika pierwszą lokalizacją, w której należy przewidzieć możliwość ładowania autobusów elektrycznych, jest pętla autobusowa w dzielnicy Boguszowice Osiedle. Dalsze punkty ładowania, uzależnione od rozwoju technologii, będą lokalizowane w oparciu o doświadczenia nabywane na bieżąco w trakcie eksploatacji autobusów elektrycznych w oparciu o pierwszą lokalizację.

Wobec zastosowania obszarowego kryterium określenia zakresu przestrzennego planu transportowego stwierdza się, że autobusy nisko- i zeroemisyjne będą mogły być wykorzystywane na całej sieci objętej planem. Dążyć należy do opracowania efektywnych obiegów, maksymalizujących wykorzystanie taboru zero- i niskoemisyjnego, tak aby dzięki temu maksymalizować osiągnany efekt ekologiczny i ekonomiczny.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Obecna sieć komunikacyjna w przewozach o charakterze użyteczności publicznej obejmuje 43 linie autobusowe, zapewniając komunikację każdej dzielnicy Rybnika, a także tych terenów w gminach ościennych, których obsługa została przewidziana w stosownych porozumieniach międzygminnych. Do podstawowych mankamentów sieci komunikacyjnej zaliczyć należy:

- skupienie bardzo dużej części linii na dworcu komunikacji miejskiej, skutkujące m.in.:

¹⁸ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności..., dz. cyt.

¹⁹ Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Rybniku autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu. Grupa CDE Sp. z o.o., październik 2018 (opracowanie na zlecenie Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku)

- słabym wykorzystaniem autobusów między dworcem komunikacji miejskiej a najbliższymi dzielnicami,
- niedoborem linii tranzytowych, łączących dzielnice leżące po dwóch stronach rybnickiego Śródmieścia;
- nieregularną obsługę (niski stopień wprowadzenia równoodstępowego rozkładu jazdy)
- duże spiętrzenia kursów na współbieżnych odcinkach (słaba koordynacja między liniami)

Duża liczba linii, w szczególności w powiązaniu z brakiem regularności, sprawia, że oferta jawi się jako nieatrakcyjna, nieintuicyjna. Praca eksploatacyjna, mocno rozdrobniona na wiele linii, prowadzi do sytuacji, w której oferta poszczególnych linii jest postrzegana jako mało atrakcyjna – rzadkie kursy o losowych godzinach. Dla sprawdzenia możliwości dojazdu konieczne jest sprawdzenie rozkładów większej liczby linii. Uproszczenie układu komunikacyjnego, z mniejszą liczbą linii, ale za to większej częstotliwości ruchu, uczyniłoby rozkład jazdy czytelniejszym, bardziej intuicyjnym. Obecnie nawet na najważniejszych ciągach oferta bywa rozbita na niewspółmiernie dużą liczbę linii.

Do podstawowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, ujętego w ramach niniejszego planu, zaliczyć należy:

- Wzmacnianie linii średnicowych (tzw. przelotowych), przebiegających przez śródmieście tranzytem,
- Stopniowe separowanie linii dedykowanych obsłudze miasta i linii dedykowanych obsłudze potoków podmiejskich, funkcjonujących w oparciu o porozumienia międzygminne,
- Wprowadzanie priorytetów w ruchu drogowym dla transportu publicznego,
- Stopniowe odchodzenie od niewspółmiernie dużej roli dworca autobusowego,
- Dogęszczanie sieci przystanków w obrębie intensywnie zagospodarowanych obszarów,
- Promowanie oferty przewozowej oraz pojazdów ekologicznych – zero- i niskoemisyjnych,

Wdrażanie niniejszego planu następować będzie w korelacji z innymi dokumentami, odpowiednimi dziedzinowo – z zakresu zagospodarowania przestrzennego, elektromobilności oraz mobilności zrównoważonej. Poszczególne dokumenty mają charakter synergiczny i kierunkowo wskazują rozwój systemu transportowego Rybnika.