URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
20. 11. 2026
nr koresp. .....
ilość załączników .....

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

BR.0003.23.2026

Szanowni Panowie
Krzysztof Kazek, Damian Twardawa

2026-254864

Rybnik, dnia 20 listopada 2026 r.

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację w sprawie działań Miasta Rybnika dotyczących rozbudowy linii kolejowej nr 140 Katowice–Rybnik poprzez budowę drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny oraz poprawy dostępności kolejowej miasta

Szanowni Panowie Radni,

w odpowiedzi na interpelację z dnia 6 listopada 2026 r. przedstawiam informacje dotyczące działań podejmowanych przez Miasto Rybnik w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej, w szczególności linii kolejowej nr 140 Katowice–Rybnik, poprawy regionalnej i dalekobieżnej oferty przewozowej oraz zwiększenia dostępności transportowej miasta.

Odpowiedź została przygotowana na podstawie dokumentacji obejmującej korespondencję Miasta z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Ministerstwem Infrastruktury, Centralnym Portem Komunikacyjnym, Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, dokumenty dotyczące rozwoju połączeń kolejowych, wcześniejsze odpowiedzi na interpelacje, a także dokumentację projektu budowy centrum przesiadkowego wraz z parkingiem Park & Ride w Rybniku. Uwzględniono również dostępne informacje publiczne dotyczące planów inwestycyjnych w regionie.

Na wstępie należy zaznaczyć, że Miasto Rybnik nie jest zarządcą infrastruktury kolejowej. Kompetencje w zakresie planowania, utrzymania, modernizacji

i rozbudowy linii kolejowych należą przede wszystkim do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Organizacja regionalnych przewozów kolejowych należy natomiast do samorządu województwa, a przewozów dalekobieżnych – do właściwych przewoźników i organizatorów. Rola Miasta polega przede wszystkim na przedstawianiu postulatów, inicjowaniu współpracy, uczestniczeniu w konsultacjach oraz zabieganiu o uwzględnianie potrzeb mieszkańców Rybnika w planach właściwych podmiotów.

Powyższe ograniczenia kompetencyjne nie oznaczają jednak braku zaangażowania Miasta. W latach 2018–2026 Miasto wielokrotnie podejmowało działania na rzecz poprawy dostępności kolejowej Rybnika, w tym przepustowości linii nr 140, rozwoju połączeń regionalnych i dalekobieżnych oraz zapewnienia właściwej obsługi kolejowej całej aglomeracji rybnickiej.

1. Jakie konkretne działania podjęło Miasto Rybnik od 1 stycznia 2018 r. do 3 listopada 2026 r. w celu doprowadzenia do realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny, w ramach linii kolejowej nr 140 Katowice–Rybnik?

Miasto Rybnik podejmowało działania na rzecz rozbudowy i poprawy funkcjonowania linii kolejowej nr 140, w tym działania obejmujące postulat dobudowy drugiego toru na odcinku Katowice Ligota–Leszczyny.

Należy przy tym rozróżnić dwa zagadnienia: wielokrotnie wyrażane przez Miasto poparcie dla rozbudowy linii nr 140 do układu dwutorowego na odcinku Katowice Ligota–Leszczyny oraz odrębny, szczegółowy wniosek inwestycyjny dotyczący wyłącznie odcinka Orzesze Jaśkowice–Leszczyny.

Najważniejsze udokumentowane działania przedstawiają się następująco:

17 lipca 2018 r. – pismo Prezydenta Miasta do Dyrektora Biura Strategii i Rozwoju PKP PLK S.A., znak Km-III.7241.2.2018

Prezydent Miasta odniósł się do zagadnień związanych ze skróceniem czasu jazdy pomiędzy Rybnikiem a Katowicami oraz planowanymi pracami na linii nr 140. W piśmie wskazano, że poprawa parametrów infrastruktury, w tym podwyższenie prędkości na odcinku pomiędzy Mikołowem Jamną a Katowicami Ligotą, mogłaby zwiększyć przepustowość i skrócić czas przejazdu.

Jednocześnie Miasto wyraziło poparcie dla rozbudowy infrastruktury linii nr 140 do parametrów linii dwutorowej na odcinku Katowice Ligota–Leszczyny. Wskazano na duże obciążenie ruchem, konieczność oczekiwania pociągów na stacjach i mijankach oraz znaczenie połączenia Rybnika z Katowicami dla mieszkańców, gospodarki i działalności logistycznej regionu.

Czerwiec 2018 r. – stanowisko PKP PLK S.A. dotyczące linii nr 140, znak ISR4-0702-13/18

PKP PLK S.A. poinformowało o prowadzonych pracach planistycznych związanych z przygotowaniem nowej perspektywy finansowej na lata 2021–2027. Wśród analizowanych przedsięwzięć znajdowała się linia nr 140 oraz stacja Katowice Ligota.

Zarządca infrastruktury wskazał, że dobudowa drugiego toru na odcinku Katowice Ligota–Leszczyny może stanowić potencjalny projekt inwestycyjny. Jednocześnie zastrzegł, że ostateczna lista przedsięwzięć będzie uzależniona od dostępności środków finansowych.

Pismo to potwierdza, że postulat rozbudowy linii do układu dwutorowego był przedmiotem korespondencji i znajdował się wśród zadań analizowanych przez PKP PLK S.A. Nie stanowi ono jednak decyzji o realizacji inwestycji ani gwarancji jej finansowania.

18 stycznia 2019 r. – pismo Zastępcy Prezydenta Miasta do Dyrektora Śląskiego Związku Gmin i Powiatów, znak Km-III.7241.2.2019

Dokument ten należy uznać za jedno z najważniejszych stanowisk Miasta w sprawie rozbudowy linii nr 140.

Pismo zostało skierowane w związku z planowanym spotkaniem z PKP PLK S.A. Zastępca Prezydenta przedstawił w nim stanowisko Rybnika jako centrum Subregionu Zachodniego.

Wskazano, że jednotorowy charakter linii nr 140 na odcinku do stacji Leszczyny powoduje ograniczenia w planowaniu i prowadzeniu ruchu kolejowego. Opisano konsekwencje opóźnień jednego pociągu, konieczność oczekiwania pociągów przeciwnych kierunków na mijankach oraz wpływ ograniczeń infrastrukturalnych na możliwość prowadzenia ruchu.

W piśmie jednoznacznie wskazano na potrzebę dobudowy drugiego toru pomiędzy stacjami Katowice Ligota i Leszczyny. Podkreślono również, że postulat „drugiego toru do Rybnika" powinien być obecny w świadomości decydentów kolejowych, władz regionu oraz administracji rządowej odpowiedzialnej za transport.

W dokumencie przedstawiono ponadto postulaty dotyczące przebudowy węzła orzeskiego, rozwoju połączeń regionalnych, utworzenia multimodalnego węzła przesiadkowego w oparciu o stację Rybnik Towarowy, połączenia stacji Rybnik z torami kopalnianymi w dzielnicy Chwałowice, rewitalizacji odcinka Rybnik Towarowy–Sumina oraz budowy przystanków osobowych w ciągu linii nr 173.

3 kwietnia 2019 r. – pismo Pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. Inwestycji i Gospodarki Przestrzennej do PKP PLK S.A., znak Km-III.7242.3.2019

Miasto zwróciło się do PKP PLK S.A. z postulatem przebudowy stacji kolejowej Czerwionka. W uzasadnieniu wskazano, że jednotorowy odcinek linii nr 140 stanowi ograniczenie w organizacji przewozów dla aglomeracji rybnickiej.

Opisano ograniczenia wynikające z układu torowego i peronowego stacji Czerwionka, które utrudniają jednoczesne wjazdy pociągów jadących w przeciwnych kierunkach i mogą powodować wydłużanie postojów. Miasto zaproponowało alternatywne rozwiązanie układu peronowego, mające umożliwić bardziej elastyczne prowadzenie ruchu.

Czerwiec 2019 r. – stanowisko PKP PLK S.A. dotyczące linii nr 140, znak IBZ2C-0702-53/19

PKP PLK S.A. przedstawiło informacje dotyczące czynnych szkód górniczych występujących w trzech lokalizacjach na linii nr 140. Wskazano, że eksploatacja górnicza może negatywnie oddziaływać na infrastrukturę kolejową i powodować konieczność wprowadzania ograniczeń prędkości.

Dokument wskazuje na istotne uwarunkowania techniczne i górnicze, które powinny być uwzględniane przy planowaniu rozbudowy linii.

24 maja 2019 r. – pismo Zastępcy Prezydenta Miasta do Prezesa CPK, znak Km-III.7241.4.2020

Przedstawiono problem szkód górniczych występujących na linii nr 140 Katowice Ligota – Nędza. Zwrócono uwagę, iż w związku z działaniami Spółki PKP związanymi

z poprawą parametrów ruchowych przedmiotowej linii, jak choćby odbudową mijanki Łaziska Górne Brada oraz pracami w okolicach przystanku Czerwionka Dębieńsko, prace górnicze mogą zniweczyć wysiłek PKP w tym zakresie.

17 lipca 2020 r. – pismo Zastępcy Prezydenta Miasta do Prezesa PKP PLK S.A., znak Km-III.7240.3.2020

Miasto zwróciło się o rozważenie wydłużenia terminu składania wniosków do programu Kolej Plus. Wskazano zainteresowanie Miasta dwoma przedsięwzięciami: połączeniem kolejowym Rybnika z Jastrzębiem-Zdrojem przez Boguszowice oraz poprawą dostępności kolejowej zachodniej części miasta.

Pismo to nie dotyczyło bezpośrednio budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny. Potwierdza jednak zaangażowanie Miasta w rozwój regionalnej infrastruktury kolejowej i podejmowanie działań w ramach dostępnych programów inwestycyjnych.

7 sierpnia 2020 r. – pismo Prezydenta Miasta do Ministra Infrastruktury, znak Km-III.7241.4.2020

Miasto zwróciło uwagę na stan techniczny zachodniego odcinka linii nr 140 pomiędzy Rybnik Towarowy a Suminą. Wskazano na zły stan techniczny torowiska, problemy z mocowaniem szyn i ograniczenia prędkości, które mogły negatywnie wpływać na ruch kolejowy w Subregionie Zachodnim.

Podkreślono, że układ mijanek i czasy jazdy na tym odcinku mają znaczenie dla możliwości planowania ruchu na całej linii nr 140, w tym dla krzyżowania pociągów w Orzeszu.

10 lipca 2020 r. – pismo Prezydenta Miasta do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, znak Km-III.7241.4.2020

Miasto przedstawiło propozycje rozwoju regionalnej sieci kolejowej, w tym połączeń Rybnik–Jastrzębie-Zdrój i Gliwice–Rybnik–Jastrzębie-Zdrój, a także poprawy dostępności kolejowej dzielnic Rybnika.

21 sierpnia 2020 r. – pismo Prezydenta Miasta do Prezesa CPK, znak Km-III.7241.5.2020

Miasto przedstawiło stanowisko miasta Rybnika w sprawie przebiegu linii kolejowej wysokich prędkości, planowanej do budowy w ramach komponentu kolejowego CPK.

Przedstawiono konieczność przeanalizowania nie tyle możliwych wariantów przebiegu kolei wysokich prędkości, tworzonej w ramach programu CPK a przeanalizowanie lokalizacji stacji obsługującej Rybnik wraz z całym Subregionem Zachodnim. Posłużono się przykładem Opoczna Południowego. Jako największe miasto Subregionu Miasto optowało za rozwiązaniami korzystnymi dla miasta i dla Subregionu.

11 września 2020 r. – pismo Zastępcy Prezydenta Miasta do Prezesa CPK, znak Km-III.7241.4.2020

Miasto przedstawiło propozycję przeanalizowania alternatywnego połączenia Rybnika z Jastrzębiem-Zdrojem z wykorzystaniem istniejących torowisk przemysłowych. Wskazano na znaczenie obsługi dzielnic Boguszowice, Chwałowice oraz obszarów Jastrzębia-Zdroju.

26 października 2020 r. – odpowiedź Centralnego Portu Komunikacyjnego na pisma Miasta, znak KRI/4270/2020/01/DM/NAB.3935.3676

CPK poinformował, że prawidłowe skomunikowanie Rybnika należy do istotnych celów projektu linii Katowice–Ostrawa. Wskazano ówczesne założenia dotyczące łącznicy łączącej nową linię ze stacją Rybnik oraz roboczą koncepcję stacji Rybnik/Żory.

4 listopada 2020 r. – pismo Prezydenta Miasta do Prezesa CPK, znak Km-III.7241.5.2020

Prezydent Miasta przedstawił zastrzeżenia dotyczące możliwości pogorszenia dostępności Rybnika do kolei dalekobieżnej, rozdzielenia oferty na dwa ciągi komunikacyjne oraz lokalizacji stacji pośredniej.

Miasto zwróciło uwagę na ryzyko przekierowania części pociągów dalekobieżnych poza Rybnik i na konsekwencje takiego rozwiązania dla mieszkańców miasta oraz okolicznych miejscowości. Ponowiono postulat analizy połączenia Rybnik–Chwałowice–Boguszowice–Szeroka–Jastrzębie-Zdrój.

28 grudnia 2020 r. – pismo Prezydenta Miasta do Prezesa CPK, znak Km-III.7241.5.2020

W piśmie przedstawiono dalsze uwagi dotyczące przebiegu łącznicy, lokalizacji stacji pośredniej dla aglomeracji rybnickiej, obsługi Rybnika i Żor, wykorzystania istniejącej

infrastruktury kolejowej oraz racjonalności planowanych relacji regionalnych i dalekobieżnych.

Powyższe dokumenty potwierdzają, że Miasto podejmowało działania na rzecz rozwoju linii nr 140 i poprawy dostępności kolejowej Rybnika. Nie wszystkie z nich dotyczyły jednak bezpośrednio budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny. W szczególności część korespondencji dotyczyła innych odcinków linii, stanu technicznego infrastruktury, rozwoju połączeń regionalnych lub projektu Katowice–Ostrawa.

17 stycznia 2022r. – pismo Prezydenta Miasta do Ministra Infrastruktury, znak Km-III.7241.4.2020

W piśmie przedstawiono uwagi dotyczące stanu technicznego linii kolejowej 140 Katowice Ligota – Nędza, gdzie poprawa jakościowa objęła jedynie fragment na zachód od stacji Rydułtowy. Zwrócono również uwagę aby roboty torowe między Rybnikiem Towarowym a Rydułtowami powinny objąć całość torowiska, którego stan techniczny ulega postępującej degradacji. Poruszono również kwestię zmodernizowania układów stacyjnych w Rybniku Niewiadomiu oraz Rydułtowach. Zwrócono również uwagę na aspekt związany z przebudową układu torowego stacji Czerwionka położonej na linii 140. Podkreślono, iż jest to jeden z najbardziej obciążonych ruchem odcinków jednotorowych na całej sieci kolejowej w Polsce, stąd każda poprawa warunków ruchowych jest niezmiernie wskazana.

17 października 2025r. – pismo do Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach, znak Km-III.7241.3.2025

W piśmie zwrócono uwagę na zwiększenie napełnienia pociągów mogących osługiwać linię S71 Katowice-Bohumin. Zawnioskowano o ekspediowanie większych jednostek do obsługi przedmiotowej linii.

2. Czy Miasto Rybnik otrzymało propozycję udziału lub partycypacji w projekcie Kolej Plus w zakresie przygotowania dokumentacji i/lub realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny?

W przekazanej dokumentacji nie ma propozycji skierowanej do Miasta Rybnik dotyczącej udziału finansowego lub organizacyjnego w przygotowaniu dokumentacji albo realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny w ramach programu Kolej Plus.

Pismo Km-III.7240.3.2020 Zastępcy Prezydenta Miasta z 17 lipca 2020 r. do PKP PLK S.A. dotyczyło dwóch innych przedsięwzięć rozważanych przez Miasto w ramach programu Kolej Plus: połączenia Rybnika z Jastrzębiem-Zdrojem oraz poprawy dostępności kolejowej zachodniej części miasta.

3. Czy Miasto Rybnik przekazywało do PKP PLK S.A. lub innych właściwych instytucji analizy, opracowania, koncepcje, stanowiska lub deklaracje dotyczące budowy drugiego toru na odcinku Leszczyny–Orzesze Jaśkowice?

Miasto przekazywało właściwym podmiotom stanowiska dotyczące potrzeby rozbudowy linii nr 140 do układu dwutorowego oraz poprawy jej przepustowości.

Najważniejsze dokumenty w tym zakresie to:

- pismo Prezydenta Miasta z 17 lipca 2018 r. do PKP PLK S.A, w którym wyrażono poparcie dla rozbudowy linii nr 140 do układu dwutorowego na odcinku Katowice Ligota–Leszczyny;
- pismo Zastępcy Prezydenta Miasta z 18 stycznia 2019 r. do Śląskiego Związku Gmin i Powiatów w którym jednoznacznie wskazano na potrzebę dobudowy drugiego toru pomiędzy Katowicami Ligotą a Leszczynami;
- pismo do PKP PLK S.A. z 3 kwietnia 2019 r. dotyczące przebudowy stacji Czerwionka;
- pisma do Ministra Infrastruktury dotyczące stanu technicznego i potrzeby modernizacji linii nr 140,
- pisma dotyczące rozwoju połączeń kolejowych i obsługi Rybnika w ramach projektu Katowice–Ostrawa.

Istotnym materiałem uzupełniającym jest pismo PKP PLK S.A. z 14 maja 2018 r. w którym zarządca infrastruktury przedstawił warianty przywrócenia ruchu pasażerskiego do Jastrzębia-Zdroju oraz wskazał na konieczność uwzględnienia wpływu nowych połączeń na przepustowość linii nr 140, 139 i 169.

Dokumenty Miasta potwierdzają przekazywanie stanowisk i postulatów dotyczących rozwoju linii kolejowej nr 140 oraz poprawy dostępności kolejowej Rybnika.

4. Czy Miasto Rybnik prowadziło rozmowy dotyczące współfinansowania inwestycji, udziału w przygotowaniu dokumentacji projektowej lub innych form

wsparcia realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny?

W przekazanej dokumentacji potwierdzono prowadzenie korespondencji i działań dotyczących potrzeby rozbudowy linii nr 140. Nie ma natomiast potwierdzenia zawarcia uzgodnień lub prowadzenia negocjacji dotyczących współfinansowania konkretnej inwestycji polegającej na budowie drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny.

W pismach kierowanych do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego i PKP PLK S.A. Miasto wskazywało na potrzebę współpracy przy rozwoju regionalnej oferty kolejowej i realizacji przedsięwzięć dotyczących połączeń regionalnych. Nie ma podstaw do wskazania konkretnych kwot, deklaracji finansowych ani uzgodnionego udziału Miasta w kosztach tej inwestycji. W przekazanej dokumentacji nie ma również porozumienia, na podstawie którego Miasto zobowiązałoby się do przygotowania dokumentacji projektowej lub współfinansowania wskazanego zadania.

5. Czy Miasto Rybnik dysponuje analizami, opiniami lub stanowiskami PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A., Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego lub Ministerstwa Infrastruktury dotyczącymi wpływu pozostawienia odcinka Orzesze Jaśkowice–Leszczyny jako jednotorowego na przyszłą liczbę połączeń regionalnych i dalekobieżnych obsługujących Rybnik?

Miasto dysponuje stanowiskami PKP PLK S.A. dotyczącymi linii nr 140, odnoszącymi się do jej przepustowości, planowania inwestycji oraz uwarunkowań technicznych.

W szczególności:

- w piśmie z 27 czerwca 2018 r. PKP PLK S.A. wskazało, że dobudowa drugiego toru na odcinku Katowice Ligota–Leszczyny była rozważana jako potencjalne zadanie inwestycyjne, przy czym jego realizacja była uzależniona od dostępności środków finansowych;
- w piśmie z 28 czerwca 2019 r. PKP PLK S.A. przedstawiło informacje dotyczące szkód górniczych na linii nr 140;

- w piśmie z 14 maja 2018 r. PKP PLK S.A. wskazało, że jednotorowy charakter części linii nr 140 i linii sąsiednich może ograniczać możliwość zwiększania oferty przewozowej przy realizacji nowych połączeń;
- w piśmie z dnia 15 listopada 2019 r. Koleje Śląskie potwierdziły, iż mają świadomość przepełnienia oraz częstych opóźnień pociągów linii S7 oraz S71. Linia kolejowa nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Rybnik charakteryzuje się niską przepustowością z uwagi na długi odcinek jednotorowy przy niewielkiej liczbie tzw. Mijanek. Uzyskano informację, iż jest w planach dalszy rozwój parku taborowego. Poinformowano, że pociągi kursujące na najbardziej problematycznym odcinku Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice będą miały wydłużone rezerwy czasu jazdy ale ten zabieg pozwoli na zniwelowanie sytuacji, w której pociąg nie zdąża na planowaną mijankę przez co musi odstać kilkanaście minut oczekując na zwolnienie szlaku.
- pismem z 29 listopada 2021r. Ministerstwo Infrastruktury potwierdziło, iż znany jest stan techniczny linii kolejowej nr 140 oraz związane z tym ograniczenia prędkościowe. Dodatkowo poinformowano, że rewitalizacja linii krajowej nr 140 na odcinku Rybnik Towarowy – Rydułtowy rozważana jest do realizacji w ramach Krajowego Programu Odbudowy. Nie mniej ostateczne decyzje w tym zakresie nie zostały jeszcze podjęte i będą zależeć m.in. od wielkości środków dostępnych dla transportu kolejowego w ramach Programu.
- w dokumentach Miasta z lat 2019–2020 przedstawiono stanowiska dotyczące ograniczeń przepustowości i stanu technicznego linii nr 140.

Uzupełniająco należy wskazać na odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury z 12 sierpnia 2026 r. na interpelację poselską nr 18640. Ministerstwo poinformowało, że PKP PLK S.A. nie prowadzi obecnie działań inwestycyjnych dotyczących budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny.

Ministerstwo wskazało jednocześnie, że jeden z wariantów Horyzontalnego Rozkładu Jazdy dla perspektywy 2034/2035 zakłada prowadzenie połączeń dalekobieżnych przez Mikołów, Rybnik i Wodzisław Śląski przy założeniu rozbudowy linii nr 140 do układu dwutorowego.

Ujęcie takiego założenia w wariancie rozkładowym nie oznacza jednak podjęcia decyzji inwestycyjnej ani potwierdzenia terminu budowy drugiego toru.

W przekazanej dokumentacji nie ma kompletnej analizy prognostycznej, która określałaby, o ile konkretnie zmieniłaby się liczba połączeń regionalnych i dalekobieżnych po dobudowie drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny. Nie ma również odrębnej, szczegółowej prognozy przewoźnika PKP Intercity dotyczącej wpływu pozostawienia tego odcinka jako jednotorowego na przyszłą liczbę pociągów obsługujących Rybnik.

6. Czy Miasto Rybnik posiada własne analizy lub opracowania dotyczące wpływu braku budowy drugiego toru na rozwój gospodarczy miasta, jego dostępność komunikacyjną, atrakcyjność inwestycyjną oraz możliwość utrzymania i rozwoju połączeń dalekobieżnych, w tym połączeń PKP Intercity?

Miasto przedstawiało stanowiska wskazujące na znaczenie rozwoju linii nr 140 dla dostępności komunikacyjnej i rozwoju gospodarczego Rybnika oraz Subregionu Zachodniego.

W piśmie z 18 stycznia 2019 r. do Śląskiego Związku Gmin i Powiatów wskazano, że jednotorowy odcinek linii nr 140 powoduje ograniczenia w planowaniu i prowadzeniu ruchu kolejowego, a opóźnienia jednego pociągu mogą powodować dalsze utrudnienia w ruchu pociągów przeciwnych kierunków.

W piśmie z 4 listopada 2020 r. do CPK Miasto przedstawiło argumenty dotyczące ryzyka pogorszenia dostępności Rybnika do kolei dalekobieżnej w przypadku rozdzielenia obsługi aglomeracji pomiędzy dwie lokalizacje.

W piśmie z 3 kwietnia 2019 r. do PKP przedstawiono analizę ograniczeń wynikających z układu torowego i peronowego stacji Czerwionka, wraz z propozycją przebudowy umożliwiającej sprawniejsze prowadzenie ruchu.

W przekazanej dokumentacji nie ma odrębnej, kompleksowej analizy ekonomicznej lub transportowej, która wyliczałaby wpływ braku drugiego toru na rozwój gospodarczy miasta, atrakcyjność inwestycyjną i przyszłą liczbę połączeń dalekobieżnych, w tym połączeń PKP Intercity.

7. Czy Miasto Rybnik angażowało się dotychczas w prace projektowe, koncepcyjne lub konsultacyjne dotyczące planowanej linii Kolei Dużych Prędkości w korytarzu Katowice–Ostrawa, realizowanej w ramach przedsięwzięć Port Polska (wcześniej CPK)?

Dokumentacja potwierdza, że Miasto angażowało się w prace koncepcyjne i konsultacyjne dotyczące projektu linii Katowice–Ostrawa.

W piśmie z 11 września 2020 r. do Prezesa CPK Miasto przedstawiło propozycję alternatywnego połączenia Rybnika z Jastrzębiem-Zdrojem z wykorzystaniem istniejących torowisk przemysłowych.

W odpowiedzi z 26 października 2020 r. CPK poinformował, że prawidłowe skomunikowanie Rybnika należy do ważniejszych celów projektu Katowice–Ostrawa. Wskazano również na ówczesne założenia budowy łącznicy łączącej nową linię ze stacją Rybnik oraz roboczą koncepcję stacji Rybnik/Żory.

W piśmie z 4 listopada 2020 r. Prezydent Miasta przedstawił szczegółowe zastrzeżenia dotyczące możliwości pogorszenia dostępności Rybnika do kolei dalekobieżnej, rozdzielenia oferty na dwa ciągi komunikacyjne oraz lokalizacji stacji pośredniej. Miasto wystąpiło również o przedstawienie planów dotyczących obsługi Subregionu Zachodniego oraz o udział przedstawicieli właściwych instytucji w dalszych pracach koncepcyjnych.

W piśmie z 28 grudnia 2020 r. do CPK przedstawiono dalsze uwagi dotyczące przebiegu łącznicy, lokalizacji stacji pośredniej dla aglomeracji rybnickiej, obsługi Rybnika i Żor, wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej oraz racjonalności planowanych relacji regionalnych i dalekobieżnych.

W piśmie z dnia 10 marca 2020r. Subregion Zachodni zwrócił się do Pełnomocnika Rządu ds. CPK z Uchwałą Zarządu Związku Gmin i powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku w sprawie przyjęcia stanowiska w zakresie planów budowy Kolei Dużych Prędkości w Subregionie Zachodnim województwa Śląskiego w ramach inwestycji CPK. Stanowisko Zarządu w sposób jednoznaczny określiło, iż obecna sieć kolejowa w regionie nie umożliwia efektywnego realizowania przewozów pasażerskich a także towarowych. Tylko pełny rozwój regionalnej sieci kolejowej da spójny i dynamiczny rozwój tej części województwa Śląskiego i kraju. Należy szczególnie uwzględnić zaplanowanie połączenia kolejowego Jastrzębie Zdrój z Katowicami i Subregionem. Wśród poruszanych w piśmie zagadnień jest przebudowa linii 140 między stacją Leszczyny a stacją Katowice Ligota do linii w pełni dwutorowej a także przebudowanie linii 159 na odcinku Orzesze – Żory. Pozwoli to na uruchomienie pociągów, które będą

skomunikowane na stacji Orzesze. Następnym aspektem jest rewitalizacja linii 140 między Rybnikiem Towarowym a stacją Sumina.

Pismem z dnia 10 kwietnia 2020 roku Prezydenta Miasta Rybnika do Pełnomocnika Rządu ds. CPK zwrócono uwagę na włączenie miasta Rybnika w zakres prowadzonych analiz. Obecny zasięg wyklucza Rybnik, podczas gdy równocześnie trzykrotnie mniejszy Wodzisław Śląski pozostaje w spektrum zainteresowania Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Zaapelowano aby na etapie wyznaczania zakresu przestrzennego z analiz nie wyłączać „z definicji" Rybnika jako największego miasta i stolicy Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego – dzięki temu możliwe będzie zweryfikowanie optymalności poszczególnych odnóg, służących włączeniu poszczególnych miast w siatkę połączeń realizowaną w oparciu o nowe linie. Zwrócono również uwagę w piśmie, iż miasto Rybnik aktywnie wspierało rozwój infrastruktury kolejowej. Lobbując skutecznie na rzecz odbudowy kluczowej mijanki Łaziska Górne Brada (LK-140) co doprowadziło do znacznej poprawy warunków planowania i prowadzenia ruchu kolejowego.

W piśmie z dnia 9 marca 2020r. Prezydenta Miasta Rybnika do Pełnomocnika Rządu ds. CPK wyrażono głębokie niezadowolenie i zaniepokojenie tym, że miasto Rybnik zostało pominięte na etapie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego dla osi transportowej nr 7. Analizując zakres obszaru, który ma być przedmiotem dalszych analiz i procedowania, wyraźnie widać wręcz nienaturalne „wcięcie" eliminujące największe miasto Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, naturalny węzeł transportowy dla całej aglomeracji rybnickiej. Równocześnie, mając na względzie interes nie tylko Rybnika ale harmonijnego dostępu do nowobudowanej infrastruktury dla całego Subregionu zwrócono się z prośbą o rozważenie możliwości obsługi subregionu korytarzem biegnącym po północnej stronie Jastrzębia Zdroju, tak by dojazd do kolei szybkiej z różnych miejscowości zachodniej części subregionu był wygodniejszy. Im bardziej na południe przebiegnie projektowana trasa, tym większy problem z dotarciem będą mieli mieszkańcy subregionu.

Jednocześnie Miasto skierowało pisma do Posłów na Sejm Bolesława Piechy, Marka Krząkały oraz Senatora RP Wojciecha Piechy z prośbą o wystosowanie pod adresem resortu infrastruktury interpelacji o rozszerzenie obszaru analiz w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym CPK dla korytarza siódmego komponentu kolejowego CPK o miasto Rybnik. Gdzie obszar zakreślony na potrzeby konsultacji społecznych w

sposób sztuczny wyłączył Rybnik, marginalizując nie tylko 130 tysięczne miasto ale także silnie zurbanizowane otoczenie dla którego Rybnik jest naturalnym ośrodkiem.

W piśmie (data wpływu do Urzędu; 08.04.2020) Pełnomocnik Rządu ds. CPK poinformował, iż stanowisko Miasta zostało włączone w proces ewaluacji i oceny w kontekście konsultacji dot. CPK i jako takie będzie podlegało analizom pod kątem realizacji celów programu CPK oraz znalezienia najoptymalniejszych rozwiązań dla Regionu. Obsługa Rybnika jest istotna i podlega pracom planistycznym w ramach realizacji projektu. Według wstępnych założeń, na końcowym odcinku może się ona odbywać poprzez wykorzystanie istniejących linii konwencjonalnych (poprzez łącznice projektowanej linii kolejowej z liniami 140, 148) co umożliwi wykorzystanie istniejącego dworca w centrum miasta. Poinformowano również, iż taki układ komunikacyjny umożliwiłby znaczne skrócenie czasów przejazdu na odcinku Katowice – Rybnik oraz uwolniłby przepustowość na najbardziej obciążonym odcinku linii nr 140.

Na podstawie powyższego można stwierdzić, że Miasto uczestniczyło w rozmowach i przekazywało szczegółowe stanowiska dotyczące obsługi kolejowej Rybnika.

Miasto będzie zainteresowane dalszym udziałem w konsultacjach i pracach dotyczących projektu, w szczególności w zakresie zapewnienia właściwego skomunikowania Rybnika oraz zachowania dostępności miasta dla regionalnych i dalekobieżnych przewozów kolejowych.

8. Jakie konkretne działania planuje podjąć Miasto Rybnik w latach 2026–2027, aby doprowadzić do uwzględnienia budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny w planach inwestycyjnych PKP PLK S.A. oraz krajowych i regionalnych programach rozwoju infrastruktury kolejowej?

Miasto podtrzymuje zasadność rozbudowy linii nr 140 do układu dwutorowego, w tym na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny.

W celu dalszego zabiegania o realizację tego przedsięwzięcia Miasto może podejmować działania w następujących obszarach:

1. Wystąpienie do PKP PLK S.A. o przedstawienie aktualnego stanowiska w sprawie możliwości budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny, w tym uwarunkowań technicznych, przewidywanego zakresu prac,

szacunkowych kosztów oraz możliwości ujęcia inwestycji w planach rozwoju sieci kolejowej.

2. Wystąpienie do Ministerstwa Infrastruktury o informację dotyczącą możliwości uwzględnienia inwestycji w krajowych dokumentach planistycznych i programach inwestycyjnych oraz o wskazanie przewidywanych kierunków rozwoju linii nr 140.
3. Przedstawienie stanowiska Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Śląskiego dotyczącego znaczenia dwutorowości linii nr 140 dla regionalnej oferty przewozowej, w szczególności dla połączeń Rybnika z Katowicami i pozostałymi ośrodkami regionu.
4. Monitorowanie prac nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy oraz innych dokumentów planistycznych dotyczących przyszłego ruchu na linii nr 140, ze szczególnym uwzględnieniem założeń dotyczących połączeń dalekobieżnych przez Rybnik.
5. Współpracę z sąsiednimi samorządami i organizatorem przewozów, w celu przedstawienia wspólnego stanowiska dotyczącego rozwoju linii nr 140 i poprawy przepustowości połączenia z Katowicami.
6. Wykorzystywanie dotychczasowej korespondencji i stanowisk Miasta jako uzasadnienia dla dalszych wystąpień do właściwych podmiotów, w szczególności w zakresie znaczenia linii nr 140 dla dostępności komunikacyjnej, gospodarki i spójności transportowej Subregionu Zachodniego.

Powyższe punkty określają kierunki działań, które Miasto może podejmować w celu dalszego reprezentowania interesu mieszkańców.

9. W jaki sposób planowana przebudowa centrum miasta oraz budowa centrum przesiadkowego z parkingiem Park & Ride w rejonie placu Armii Krajowej będą powiązane z rozwojem regionalnej infrastruktury kolejowej i poprawą oferty przewozowej?

Na etapie przygotowania projektu "Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem Park & Ride w Rybniku" dokonano analizy integralności i spójności systemu komunikacyjnego w naszym mieście. Jednym z kluczowych elementów tego

systemu jest infrastruktura kolejowa. Analizowano kilka lokalizacji, gdzie takie centrum przesiadkowe mogłoby powstać (szczegóły w studium wykonalności). Z analizowanych opcji, najkorzystniejsza okazała się lokalizacja u zbiegu ulic Jankowickiej, Reymonta i Młyńskiej. Docelowo przebudowany zostanie Plac Armii Krajowej (nie obejmuje tego realizowany projekt), w ramach którego priorytet komunikacyjny będzie miał ruch pieszy i rowerowy. W ten sposób zapewniony zostanie dogodny korytarz komunikacyjny pomiędzy budowanym centrum przesiadkowym, a głównym dworcem kolejowym w Rybniku.
Szczegółowe analizy, badania znajdują się w załączonym studium wykonalności.

Planowana przebudowa układu drogowego oraz budowa centrum przesiadkowego z parkingiem typu Park & Ride (P&R) i Bike & Ride (B&R) w rejonie placu Armii Krajowej stanowią bezpośrednią realizację strategicznych założeń przyjętych w „Planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika". W dokumencie tym wskazano scenariusz spójnej polityki mobilności, oparty na merytorycznej i czasowej koordynacji inwestycji infrastrukturalnych, ograniczaniu ruchu samochodowego w śródmieściu oraz integracji podsystemów transportowych. Powiązanie planowanego centrum przesiadkowego z infrastrukturą kolejową oraz zapewnienie sprawnych przesiadek opiera się na następujących założeniach:

- Integracja układu drogowego.

Przebudowa układu drogowego wokół budowanego centrum przesiadkowego zapewni sprawne powiązanie nowego węzła z DW 935 (Aleją ROW). Pozwoli to na wygodne przejęcie ruchu z dzielnic obrzeżnych oraz gmin sąsiednich, zwiększając zasięg oddziaływania węzła i ułatwiając dojazd do transportu zbiorowego bez konieczności wjazdu w ścisłe centrum miasta. Działanie to wpisuje się bezpośrednio w Projekt nr 1.5 Planu mobilności (Węzły przesiadkowe w rejonie stacji kolejowych i najważniejszych przystanków komunikacji zbiorowej wraz z parkingami typu „Parkuj i jedź" (Park&Ride), „Pocałuj i jedź" (Kiss&Ride) oraz „Zostaw rower i jedź" (Bike&Ride)).

- Uspokojony ciąg pieszy i rowerowy do stacji kolejowej Rybnik.

Odnosząc się do kwestii dojścia z rejonu placu Armii Krajowej do peronów stacji kolejowej Rybnik, kluczowym elementem inwestycji jest przebudowa placu Armii Krajowej. W Planie mobilności plac Armii Krajowej został zdiagnozowany jako

miejsce o przeskalowanym układzie drogowym, stanowiące barierę i wąskie gardło dla niechronionych uczestników ruchu. Jego przebudowa i wyłączenie z ruchu kołowego zlikwiduje bariery przestrzenne, tworząc bezpieczną, atrakcyjną i przyjazną przestrzeń pieszą bezpośrednio łączącą nowe centrum przesiadkowe z dworcem kolejowym. Rozwiązanie to realizuje cele PZMM D1 (ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w śródmieściu) oraz D3 (zwiększenie dostępności przestrzeni publicznej dla pieszych, w tym osób o ograniczonej mobilności).

- System zachęt parkingowych i obsługa rowerowa.

Zgodnie z warunkami dofinansowania projektu, budowany parking będzie umożliwiał bezpłatne parkowanie samochodów (Park & Ride) oraz rowerów (Bike & Ride) dla pasażerów kontynuujących podróż koleją lub komunikacją miejską. Stanowi to praktyczne wdrożenie zaleceń Planu mobilności dotyczących równoważenia ograniczanej liczby miejsc postojowych w ścisłym centrum poprzez budowę parkingów zbiorczych.

10. Czy Miasto Rybnik posiada informacje lub analizy dotyczące możliwości poprawy połączeń kolejowych z Rybnika do najważniejszych ośrodków regionu, w szczególności Katowic, oraz zapewnienia mieszkańcom dogodnego dostępu do krajowej sieci kolejowej? Czy Miasto podejmuje działania na rzecz zwiększenia częstotliwości połączeń, poprawy skomunikowania i atrakcyjności oferty przewozowej? Czy w tym kontekście analizowana jest również możliwość poprawy dostępności transportowej lotniska Katowice-Pyrzowice?

Miasto przedstawiało postulaty dotyczące rozwoju regionalnej sieci kolejowej i poprawy dostępności Rybnika do najważniejszych ośrodków regionu.

W piśmie z 18 stycznia 2019 r. do Śląskiego Związku Gmin i Powiatów przedstawiono propozycje rozwoju połączeń regionalnych, w tym w kierunku Jastrzębia-Zdroju, Gliwic i Katowic, a także potrzebę poprawy dostępności kolejowej dzielnic Rybnika.

W piśmie z 10 lipca 2020 r. do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego Miasto wskazało między innymi możliwość rozwoju relacji Gliwice–Knurów–Rybnik–Jastrzębie-Zdrój oraz uzupełnienia planowanego połączenia Katowice–Jastrzębie-Zdrój o odnogę do Rybnika.

W piśmie z 4 listopada 2020 r. do CPK Miasto zwróciło uwagę na konieczność zachowania spójnej obsługi aglomeracji rybnickiej i uniknięcia rozdzielenia oferty dalekobieżnej pomiędzy dwie lokalizacje.

W piśmie z 17 października 2025 r. Miasto wystąpiło do Urzędu Marszałkowskiego o zwiększenie udziału czteroczłonowych pojazdów Elf II na linii S71 Katowice–Bohumin, wskazując na duże zapełnienie wybranych pociągów. Wskazano w szczególności na potrzebę skierowania większych jednostek do obsługi pociągów nr 44807, 44868 i 44872.

Powyższe wystąpienie potwierdza, że Miasto podejmuje również działania dotyczące jakości i pojemności oferty przewozowej, a nie wyłącznie infrastruktury kolejowej.

W odpowiedzi Prezydenta Miasta z 11 marca 2025 r. na wcześniejszą interpelację radnego OU-BR.0003.37.2025 przedstawiono informacje dotyczące planowanych kierunków rozwoju połączeń dalekobieżnych, w tym wykorzystania Rybnika w przyszłych relacjach kolejowych. Należy jednak pamiętać, że założenia rozkładowe i warianty planistyczne nie są równoznaczne z gwarancją uruchomienia konkretnych pociągów.

Miasto może zgłaszać postulaty dotyczące częstotliwości, pojemności taboru, skomunikowania i dostępności połączeń. Organizatorem regionalnych przewozów kolejowych jest jednak samorząd województwa, a decyzje dotyczące rozkładów jazdy i przydziału taboru podejmują właściwi organizatorzy i przewoźnicy.

Dostępność lotniska Katowice-Pyrzowice

W przekazanej dokumentacji nie ma odrębnej analizy Miasta dotyczącej bezpośredniego połączenia kolejowego Rybnika z lotniskiem Katowice-Pyrzowice ani zatwierdzonego projektu takiego połączenia.

W studium wykonalności centrum przesiadkowego analizowano integrację miejskiego systemu transportowego, w tym transportu kolejowego, autobusowego, samochodowego i rowerowego. Dokument odnosi się również do dostępności komunikacyjnej regionu i dokumentów strategicznych województwa, w których wskazano znaczenie poprawy dostępności lotniska Katowice-Pyrzowice. Nie stanowi to jednak analizy konkretnego połączenia kolejowego Rybnika z lotniskiem.

Na obecnym etapie nie ma zatem podstaw do wskazania przyjętego przez Miasto harmonogramu działań w sprawie bezpośredniego połączenia kolejowego Rybnika z tym lotniskiem. Możliwość poprawy dostępności transportowej lotniska może być natomiast rozpatrywana w ramach szerszych analiz regionalnych połączeń kolejowych i autobusowych.

11. Czy Miasto analizowało możliwość wykorzystania rejonu przystanku kolejowego Rybnik Towarowy jako dodatkowego punktu przesiadkowego dla mieszkańców Rybnika i okolicznych miejscowości, w tym także budowy parkingu P&R?

Miasto Rybnik analizowało dotychczas możliwości zagospodarowania oraz skomunikowania terenów w sąsiedztwie stacji kolejowej Rybnik Towarowy, prowadzone prace koncentrowały się na wykorzystaniu tego obszaru pod transport towarowy i logistyczny (terminal multimodalny).

W przyjętym przez Radę Miasta Rybnika dokumencie Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika stacja Rybnik Towarowy została jednoznacznie zdefiniowana jako najważniejsza dla regionu stacja obsługująca transport ładunków (szczególnie węgla kamiennego oraz przewozów dla przemysłu ciężkiego i energetyki).

W listopadzie 2026 roku odbyło się spotkanie Prezydenta Miasta z przedstawicielami PKP gdzie poruszano kwestie związane z budową terminala przeładunkowego w okolicach Rybnika Towarowy. Rozmowy będą kontynuowane w grudniu tego roku, a sama kwestia budowy terminala przeładunkowego ponownie zostanie przeanalizowana.

W ramach Projektu nr 1.5 (Węzły przesiadkowe w rejonie stacji kolejowych i najważniejszych przystanków komunikacji zbiorowej wraz z parkingami typu „Parkuj i jedź" (Park&Ride), „Pocałuj i jedź" (Kiss&Ride) oraz „Zostaw rower i jedź" (Bike&Ride)) rejon przystanku Rybnik Towarowy nie został wskazany jako lokalizacja pasażerskiego węzła przesiadkowego - priorytetowo wyznaczono w tym zakresie stację kolejową Rybnik Paruszowiec gdzie węzeł taki już istnieje i główną stację Rybnik gdzie również istnieje infrastruktura przesiadkowa, która będzie uzupełniona wkrótce budowanym węzłem przesiadkowym przy ul. Reymonta/Plac Armii Krajowej. Biorąc pod uwagę powyższe ewentualne rozważania w kwestii budowy

P&R będą realizowane po ponownej analizie możliwości budowy terminala przeładunkowego.

12. Czy Miasto podejmowało działania dotyczące poprawy bezpieczeństwa i dostępności dojścia do przystanku Rybnik Towarowy, w szczególności w zakresie oświetlenia, chodnika, stanu dojść oraz organizacji parkowania?

Jak już wcześniej wspomniano w listopadzie 2026 roku odbyło się spotkanie Prezydenta Miasta z przedstawicielami PKP gdzie poruszano kwestie związane z budową terminala przeładunkowego w okolicach Rybnika Towarowy. Rozmowy, jakieś dalsze ustalenia będą kontynuowane w grudniu tego roku, a sama kwestia budowy terminala przeładunkowego ponownie zostanie przeanalizowana.

Ewentualne dalsze działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa i dostępności dojścia do przystanku zostaną przedyskutowane na późniejszym etapie.

Podsumowanie

Przedstawiona dokumentacja potwierdza, że Miasto Rybnik od 2018 r. podejmowało działania na rzecz rozwoju i poprawy funkcjonowania linii kolejowej nr 140 oraz zwiększenia dostępności kolejowej miasta.

Miasto Rybnik podtrzymuje zasadność rozwoju infrastruktury kolejowej, w tym rozbudowy linii nr 140 do układu dwutorowego. Będziemy nadal przedstawiać właściwym podmiotom argumenty przemawiające za poprawą przepustowości tej linii i uwzględnianiem potrzeb transportowych Rybnika w krajowych i regionalnych planach inwestycyjnych.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Arkadiusz Marcol
Zastępca Prezydenta

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 29 listopada 2021 r.

Znak sprawy: DTK-1.4602.42.2020DTK-1.4602.42.2020

Pan
Piotr Kuczera
Prezydent Miasta Rybnika

Szanowny Panie Burmistrzu,

W odpowiedzi na pismo Km-III.7241.4.2020, z dnia 7 sierpnia 2020 r., dotyczące stanu technicznego zachodniego odcinka linii kolejowej nr 140, pomiędzy stacjami Rybnik Towarowy i Sumina, przekazuję poniżej informacje w przedmiotowej sprawie.

Ministerstwu Infrastruktury znany jest stan techniczny linii kolejowej nr 140. Na odcinku Rybnik Towarowy - Sumina o długości 15,698 km maksymalna prędkość pociągów wynosi 80 km/h, przy czym obowiązują tam dwa ograniczenia prędkości do 50-60 km/h na łącznej długości 2,150 km, których przyczyną jest zły stan torów oraz szkody górnicze.

Z posiadanych przez Ministerstwo informacji wynika, że w obecnej perspektywie finansowej UE 2014-2020, na liście projektów rezerwowych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku znajduje się projekt pn.: „Rewitalizacja odcinka linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota - Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina". Z uwagi na fakt, że limit środków finansowych w perspektywie 2014–2020 w ramach RPO Województwa Śląskiego został wyczerpany, realizacja tego projektu w obecnej perspektywie stała się nie możliwa.

Aktualnie w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzone są prace planistyczne dotyczące inwestycji kolejowych na nową perspektywę finansową 2021–2027. Należy jednak zaznaczyć, że ostateczna lista przyszłych projektów kolejowych będzie uwarunkowana wielkością dostępnych środków finansowych oraz decyzjami na szczeblu rządowym i regionalnym. Na dzień dzisiejszy nie znane są jeszcze zasady korzystania z instrumentów finansowych UE, jak również potencjalna wielkość alokacji dla przyszłej perspektywy, w tym dla programów regionalnych.

W chwili obecnej, na odcinku linii Rybnik Towarowy - Sumina zrealizowane zostało zadanie inwestycyjne ze środków krajowych pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza tor nr 1 w km 51,135 - 57,764 wraz z robotami towarzyszącymi". W ramach tego zadania na odcinku od tunelu Rydułtowy do stacji Sumina wymieniono nawierzchnię torową wraz z siecią trakcyjną oraz nawierzchnią drogową na przejazdach, m.in. w miejscowości Łuków Śląski, Sumina Wieś i Sumina. Dodatkowo wymienione zostały urządzenia sterowania ruchem na przejazdach kolejowo-drogowych oraz wyremontowane zostały obiekty inżynieryjne. Efektem prac będzie podniesienie prędkości do 120 km/h od nowego rozkładu jazdy, tj. od 13.12.2021.

W ramach prac inwestycyjnych, dedykowanych linii kolejowej nr 140, rozstrzygnięto postępowanie przetargowe na modernizacje peronów Rybnik Niedobczyce i Rybnik Niewiadom w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025". W następnej kolejności przebudowany zostanie peron Rybnik Paruszowiec. Zakończenie przebudowy ww. peronów planowane jest na III kwartał 2022 roku.

Dodatkowo informujemy, że rewitalizacja linii kolejowej nr 140 na pozostałym odcinku, tj. Rybnik Towarowy – Rydułtowy rozważana jest do realizacji w ramach Krajowego Programu Odbudowy. Nie mniej, ostateczne decyzje w tym zakresie nie zostały jeszcze podjęte i będą zależeć m.in. od wielkości środków dostępnych dla transportu kolejowego w ramach Programu.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Tomasz Buczyński

Zastępca Prezydenta Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 104, f +48 32 42 24 124
zastepca.marcol@um.rybnik.pl

URZĄD MIASTA RYBNIKA (2)
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
20. 10. 2025
nr koresp.
ilość załączników

Szanowny Pan
Adam Gajda
Dyrektor Departamentu Transportu Publicznego
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO W KATOWICACH
Juliusza Ligonia 46
40-037 Katowice

Km-III.7241.3.2025

2025-227982

Rybnik, dnia 17 października 2025 r.

Szanowny Panie Dyrektorze

Z informacji, które opublikowały Koleje Śląskie, wynika, że od bieżącego miesiąca znacznemu zwiększeniu uległ zakres taboru, mogącego obsługiwać linię S71, Katowice – Bohumin. Obserwując stopień zapełnienia pociągów obsługujących Rybnik uprzejmie proszę o zapewnienie, aby regionalny operator przypisał w większym stopniu do obsługi tej trasy pojazdy Elf II w wariancie czteroczłonowym, a nie – trzyczłonowym, jak ma to miejsce obecnie. W szczególności zasadne jest ekspediowanie większych jednostek na pociągi 44807, 44868 i 44872. Jakkolwiek zdaję sobie sprawę, że podróż na stojąco w krótkich relacjach (np. Leszczyny – Rybnik) powinny być akceptowalne, jednak bezwzględna liczba osób podróżujących wskazanymi pociągami sprawia, że jest po prostu ciasno. Liczę na interwencję organizatora przewozów w przedmiotowej sprawie i dokonanie takich zmian w obiegach taboru Kolei Śląskich, które wyjdą naprzeciw zapotrzebowaniu pasażerów na przewozy i komfort podróży.

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Arkadiusz Marcol

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo.

NACZELNIK
WYDZIAŁU KOMUNIKACJI

ESOD: 2025-227982
Przyg.: Bartosz Mazur

URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
13. 03. 2025
nr korespondencji
ilość załączników

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 005, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

OU-BR.0003.37.2025

Szanowny Pan
Sebastian Śmieja
Radny Miasta Rybnika

Rybnik, dnia 11 marca 2025 r.

Szanowny Panie Radny,

Na wstępie należy zaznaczyć, że rola samorządu miejskiego w kwestii realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową, a także planowania organizacji ruchu pociągów, jest wręcz śladowa. Procesy te pozostają domeną podmiotów trzecich, przede wszystkim zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego poszczególnych szczebli. Miasto może próbować wpływać na decyzje tych podmiotów, jednak oddziaływanie Miasta jest z natury rzeczy ograniczone.

Mimo obiektywnych ograniczeń, o których wspomniałem wyżej, Miasto Rybnik niejednokrotnie angażowało się bardzo aktywnie w działania, których celem była poprawa skomunikowania kolejowego, dla zapewnienia lepszej oferty dla mieszkańców. Najbardziej widocznym tego przykładem jest zapewnienie dostępności peronów głównej stacji pasażerskiej w Rybniku, w postaci zabudowy wind na peronach: pierwszym i drugim, oraz platformy przyschodowej na peronie trzecim. Z uwagi na fakt, że stacja była poddana przebudowie w ramach projektu „Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/Turze", który był nakierowany na poprawę warunku ruchu pociągów towarowych, pierwotnie nie zakładano prac związanych z dostępnością peronów. Zostało to skorygowane po osobistej interwencji ś.p. Wojciecha Studenta, Pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. Inwestycji i Gospodarki.

Miasto Rybnik podjęło także aktywne działania na rzecz poprawy warunków planowania i prowadzenia ruchu na najważniejszej dla miasta trasie, tj. w kierunku Katowic. Występowaliśmy skutecznie o odbudowę mijanki Łaziska Górne Brada, co zostało zrealizowane ze środków własnych PKP PLK SA, ponadto proponowaliśmy (pismo pozostało bez odpowiedzi) przebudowę stacji Czerwionka, tak aby umożliwić jednoczesność wjazdów, obecnie niemożliwą z uwagi na układ peronów (wskazywaliśmy potrzebę relokacji drugiego peronu na północną stronę, tak aby dostęp do niego nie wiązał się z przekraczaniem torowiska w jednym poziomie).

Miasto proponowało także utworzenie węzła przesiadkowego w oparciu o stację Rybnik Towarowy. Proponowane rozwiązanie zakładało bezkolizyjną dostępność dla samochodów z obu stron ul. Wodzisławskiej, a także przystanki autobusowe zlokalizowane bezpośrednio nad peronami kolejowymi, inspirowane rozwiązaniami z Krakowa i Bydgoszczy.

Miasto proponowało także kilkukrotnie podjęcie starań na rzecz wykorzystywania dla ruchu pasażerskiego kolei przemysłowych, przede wszystkim w zakresie połączenia z Jastrzębiem-Zdrojem. W tym aspekcie wskazywaliśmy także na możliwość utworzenia w okolicach styku Boguszowic i żorskiej dzielnicy Rój węzła przesiadkowego, zapewniającego najlepszą możliwą dostępność linii wysokich prędkości.

Równocześnie pragnę zauważyć, że podstawowym problemem, dla którego trasa przez Rybnik jest dla pociągów międzynarodowych relatywnie mniej korzystna, leży poza możliwością oddziaływania miasta. Jest to bowiem konieczność zmiany kierunku ruchu w stacji Bogumin w Republice Czeskiej. Natomiast z obecnie dostępnych materiałów Horyzontalnego Rozkładu Jazdy wynika, że część pociągów będzie trasowana przez Rybnik, z wykorzystaniem układu łącznic do trasy CPK.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych informacji.

B.Maz

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kuczera

NACZELNIK WYDZIAŁU KOMUNIKACJI

Hanna Loch

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Arkadiusz Marcol

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo.

Podlega w całości publikacji w BIP

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

URZĄD MIASTA RYBNIKA (5)
KANCELARIA
24. 01. 2022
nr koresp.
ilość załączników

Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Km-III.7241.4.2020

2022-6911

Rybnik, dnia 17 stycznia 2022 r.

Szanowny Panie Ministrze,

Uprzejmie dziękuję za przesłane stanowisko w sprawie DTK-1.4602.42.2020, obejmujące różne zagadnienia związane z funkcjonowaniem i rozwojem transportu kolejowego w Rybniku, obejmujące swoim zakresem także stan w gminach ościennych. Zainteresowanie resortu sprawami kolei w Rybniku pozwala mieć nadzieję na racjonalne działania rozwojowe, stąd też chciałbym zwrócić uwagę na szereg kwestii szczegółowych, bardzo istotnych z punktu widzenia mieszkańców.

W przedmiocie stanu technicznego linii kolejowej 140 Katowice Ligota – Nędza istotna poprawa jakościowa objęła jedynie fragment na zachód od stacji Rydułtowy. Przeprowadzone prace pozwoliły na podwyższenie prędkości drogowej aż do stacji Sumina. Aby jednak zapewnić poprawę pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego niezbędne są dalsze prace, obejmujące odcinek od Rybnika Towarowego do stacji Rydułtowy, wraz z modernizacją tej ostatniej. Chciałbym wyrazić pełne poparcie dla idei modernizacji wskazanego odcinka w ramach Krajowego Planu Odbudowy, a w razie braku możliwości – w ramach innych środków finansowych.

Roboty torowe między Rybnikiem Towarowym a Rydułtowami powinny objąć całość torowiska, którego stan techniczny ulega postępującej degradacji. Ważne jest też zmodernizowanie układów stacyjnych w Rybniku-Niewiadomiu oraz w Rydułtowach. W trosce o spójność terytorialno-społeczną całego Subregionu

Zachodniego Województwa Śląskiego zwracam uwagę na konieczność przebudowy stacji Rydułtowy, ponieważ wjazd pociągów odbywa się wyłącznie z prędkością nie przekraczającą 40 km/h. Uciążliwość ta w większym stopniu dotyka pociągów parzystych – jako że semafor wjazdowy od strony Suminy dla stacji Rydułtowy zlokalizowany jest przed wjazdem do tunelu, przeto pociągi jadące od tej strony jadą przez całą długość tunelu z prędkością 40 km/h. Jest to swoistym paradoksem, zważywszy na fakt, że pociągi nieparzyste pokonują tunel z większą prędkością, determinowaną wyłącznie stanem torowiska.

Korzystając ze sposobności chciałbym przypomnieć, że jako miasto występowaliśmy ponadto z propozycją przebudowy układu torowego stacji Czerwionka, położonej na linii 140 (pismo Km-III.7242.3.2019 z dn. 03.04.2019, kierowane do PKP Polskie Linie Kolejowe SA, w odpisie do p. ministra Andrzeja Adamczyka). Obecny układ torów i peronów uniemożliwia jednoczesność wjazdów, utrudniając planowanie i prowadzenie ruchu na tym odcinku. Nadmieniam, że jest to jeden z najbardziej obciążonych ruchem odcinków jednotorowych na całej sieci kolejowej w Polsce, stąd każda poprawa warunków ruchowych jest niezmiernie wskazana.

Rozpatrując układ linii kolejowych całościowo, jako narzędzie kreowania spójności województwa i subregionu, zwracam także uwagę na zasadność podjęcia prac na trasie między stacjami Rybnik Towarowy i Wodzisław Śląski. Jako że odcinek stanowi alternatywną trasę dla szybkich pociągów obsługujących Centralny Port Komunikacyjny, skrócenie czasu przejazdu, wynikające z podniesienia prędkości szlakowej wpłynie korzystnie na możliwość korzystania z kolei przez mieszkańców nie tylko Rybnika i Wodzisławia Śląskiego, ale także gmin ościennych, skomunikowanych ze stosownymi dworcami za pomocą komunikacji autobusowej.

Odnosząc się natomiast do planowanych inwestycji przystankowych chciałbym wystąpić z apelem o zachowanie zieleni w przestrzeni peronów. Z ubolewaniem przyglądam się modernizacjom peronów, podczas których znikają zielone „wyspy" czy nawet zwykłe klomby. Nawierzchnia peronów staje się pozbawiona elementów zielonych, przyjaznych człowiekowi, wpływających korzystnie na ekologię – poprzez natlenianie, obniżanie temperatury, a także korzystne właściwości w zakresie zapobiegania szybkiemu spływowi wody deszczowej. Chciałbym uniknąć tego typu sytuacji w Rybniku.

Obecnie na peronie przystanku osobowego Rybnik Paruszowiec znajdują się wydzielone krawężnikami sektory zieleni z rosnącymi trawami i kwiatami, zaś peron stacji Rybnik Niewiadom jest otoczony żywopłotem. Uważam, że na etapie przygotowania inwestycji we wszystkich przypadkach należy chronić i zachować drobną infrastrukturę zieloną w przestrzeni peronów, a tam, gdzie zachowanie w obecnym kształcie nie jest możliwe – wykonanie nowych elementów infrastruktury zielonej w obrębie peronów.

Liczę, że powyższe stanowisko zostanie przyjęte w duchu troski o dobro wspólne i promocję ekologicznego sposobu poruszania się, jakim jest kolej.

Z wyrazami szacunku,

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Janusz Koper

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kuczera

Do wiadomości:

- Pan Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP PLK SA sekretariat.iif@plk-sa.pl
- Biuro Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej PKP PLK SA ies@plk-sa.pl
- Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach iz.tarnowskiegory@plk-sa.pl
- Pan Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, ul. Juliusza Ligonia 46, 40-037 Katowice
- Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, ul. Rudzka 13C, 44-200 Rybnik
- Pan Marcin Połomski, Burmistrz Miasta Rydułtowy um@rydultowy.pl

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

Korespondencja zostanie nadana w następnym dniu roboczym.

URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
28-12-2020
nr koresp.
ilość załączników

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan
Mikołaj Wild
Prezes Zarządu
Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
Aleje Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

Km-III.7241.5.2020

2020-163290

Rybnik, dnia 28 grudnia 2020 r.

Szanowny Panie Prezesie,

Uprzejmie dziękuję za możliwość wysłuchania Państwa stanowiska w zakresie obsługi Rybnika podczas spotkania wirtualnego przez przedstawicieli naszego miasta, w zakresie dedykowanym miastu, a także obrazującym warianty przebiegu na całym ciągu od Katowic po Ostrawę. Przekazane treści wychodzą naprzeciw licznym postulatom, kierowanym pod adresem Centralnego Portu Komunikacyjnego. Równocześnie skierowane pod adresem miasta pytania o możliwe i racjonalne relacje pociągów, które w najpełniejszym stopniu mogłyby zapewnić spójną obsługę całej aglomeracji rybnickiej świadczy o dużej otwartości na wnioski zewnętrzne. Mam nadzieję, że stanowisko takie pozwoli wypracować optymalne rozwiązania, zwłaszcza wobec faktu, że mamy do czynienia z inwestycją, która ma w założeniach stanowić fundament rozwojowy Polski i narzędzie kreowania jej spójności terytorialno-gospodarczej. Wobec szerokiego spektrum tematycznego w odniesieniu do każdego elementu uwagi zostały wyszczególnione w punktach.

1. **Łącznica z linii 170 na linię 148 w ciągu (Warszawa – CPK -) Katowice – Rybnik (- Wodzisław Śląski / Racibórz)**

Przyjmuję przedstawione przez Państwa wyjaśnienie, że brak wskazanej łącznicy na poglądowych mapach, stanowiących bazę konceptualizacji przebiegu linii kolejowej przez teren aglomeracji rybnickiej wynika z faktu, że dokładnie nie wiadomo, jak łącznica owa będzie przebiegała, jednakowoż jej powstanie jest pewne. Rad byłbym

ujrzeć tę łącznicę wrysowaną w plany, bowiem to właśnie jej wrysowanie powoduje dyskusje na tym, czy łuk powinien być łagodniejszy i ile minut można zyskać tak właśnie projektując linię. W tym przypadku mamy do czynienia z w zasadzie linearną zależnością pomiędzy z jednej strony ingerencją w las stanowiący element Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich, a z drugiej strony – prędkością możliwą do osiągania na wskazanym łuku, determinowaną jego promieniem. Mając na uwadze wyzwania środowiskowe, jakie stoją w zasadzie przed całą planetą, zasadne jest w tym miejscu dokładne oszacowanie szkód środowiskowych, związanych z pracami budowlanymi na terenie chronionym, tak aby poszukać odpowiedzi, w jakim stopniu ingerować w naturę i jakie korzyści przyniosą różne warianty trasowania łącznika. Proszę równocześnie, aby uwagi dotyczące konieczności wnikliwej weryfikacji wpływu na środowisko leśne zostały potraktowane jako element trwających do końca 2020 roku konsultacji społecznych w zakresie oddziaływania środowiskowego konceptualizowanej inwestycji. Konieczne jest, aby odpowiedzieć na powiązane ze sobą na zasadzie kaskadowej pytania:

- czy konieczne jest (duże) ingerowanie w środowisko?
- w jaki sposób zminimalizować ingerowanie w środowisko?
- jakie przedsięwziąć kroki, aby rekompensować szkody środowiskowe?
- w jakim stopniu szkody środowiskowe mogą być ograniczone, w jakim stopniu ograniczenie szkód środowiskowych pogorszy funkcjonalność konceptualizowanej infrastruktury?

Bez dogłębnego rozpoznania tematu możliwe jest przyjęcie rozwiązania, które w nadmierny sposób oddziaływałoby na przyrodę, toteż wnioskuję o szczegółową weryfikację różnych zakresów, a także analizę dostępnych technologii w takim kierunku, aby zastosować tę, która w najmniejszym stopniu zaingeruje w walory przyrodnicze parku krajobrazowego.

Nadto chciałbym zastrzec, że jednym z zamierzeń miasta jest stworzenie wygodnej drogi rowerowej w śladzie starotorza linii kolejowej od trójkąta torowego w Boguszowicach (rejon dzielnicy Kłokocin) aż za ulicę Mikołowską (skomunikowanie dzielnic Rybnicka Kuźnia i Grabownia), dlatego też – niezależnie od przyjętego wariantu łącznicy – niezbędne jest zapewnienie wygodnego, wielopoziomowego skrzyżowania tych szlaków komunikacyjnych. Nie powinno dojść do sytuacji, w której trasowanie łącznicy spowoduje konieczność tyczenia szlaku rowerowego innym śladem względnie jego zakrzywiania.

2. Lokalizacja stacji pośredniej na linii 170

Rozważając temat stacji / przystanków pośrednich na linii 170 na odcinku pomiędzy Ostrawą a Katowicami wydaje się, że można mówić o co najwyżej jednym przystanku. Zbyt niskie odległości międzyprzystankowe mogą doprowadzić do szeregu negatywnych reperkusji, pośród których wskazać należy:

- ryzyko rozbicia oferty na większą liczbę przystanków (jeden pociąg zatrzymuje się w Wodzisławiu Śląskim Wilchwach, inny – w stacji „Rybnik/Żory"),
- ryzyko przetrasowania niewspółmiernie dużej liczby pociągów lokalnych na nową linię, co z kolei doprowadzi do pogorszenia oferty na wykształconych w świadomości mieszkańców ciągach.

Konsekwencje narastają kaskadowo, ponieważ kolejnym etapem jest oddziaływanie ruchu lokalnego na dalekobieżny w stopniu, który przekłada się na budowę układów torowych pozwalających na wyprzedzanie składów lokalnych przez szybkie. To z kolei wydłuży czas jazdy o konieczność oczekiwania, w efekcie utracone zostaną korzyści z wykorzystania trasy szybkiej.

Powyższe prowadzi do wniosku, że istotnie jeśli mówimy o aglomeracji rybnickiej i Subregionie Zachodnim Województwa Śląskiego jedna, centralna stacja przelotowa na konceptualizowanej linii 170 wydaje się być rozwiązaniem optymalnym.

Dla wskazania najkorzystniejszej lokalizacji przeanalizowano następujące warianty wstępne:

- Wodzisław Śląski Wilchwy,
- Rybnik/Żory na północnym połączeniu linii 170 z łącznikiem wiodącym z linii 148,
- Rybnik/Żory na przecięciu z linią 148 (stacja dwupoziomowa wzorowana na Kępnie lub Kostrzynie).

Pierwsza z lokalizacji jawi się jako typowo przygraniczna stacja, jednakowoż pamiętać należy, że obecnie pociągi wysokich prędkości zazwyczaj w ogóle pomijają stacje graniczne. Kłania się w tym miejscu choćby linia z Amsterdamu do Brukseli, obsługiwana bezpostojowo od Rotterdamu do Antwerpii. Z perspektywy Rybnika, największego miasta Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, lokalizacja w Wilchwach jest skrajnie niekorzystna. Argumentem na rzecz takiej oceny jest po pierwsze bardzo duża odległość od miasta i jego dzielnic, po wtóre zaś – położenie po przeciwnej stronie względem głównego kierunku ciążeń. Położenie stacji poniżej

zjazdu z łącznicy wiodącej od Wodzisławia Śląskiego (a w perspektywie – od Wodzisławia Śląskiego Miasto) może dodatkowo kanibalizować centrum Wodzisławia Śląskiego w zakresie pociągów trasowanych ... *Katowice – linia 170 – łącznica 170>>>148 – linia 148 – Rybnik – linia 140 i następnie 158 – Wodzisław Śląski – łącznica Wodzisław Śląski >>> linia 170 – Wodzisław Śląski Wilchwy – granica państwa* ..., trudno bowiem oczekiwać, by pociągi te zatrzymywały się dwukrotnie w Wodzisławiu Śląskim, a zatrzymywanie części pociągów w Wilchwach (tych, co do których zachodzi chęć trasowania linią 170 na całej długości trasy) kusi, aby ujednolicić stację, na której zatrzymywać się będą pociągi międzynarodowe, dla uporządkowania oferty.

Podstawowym jednak mankamentem stacji Wodzisław Śląski Wilchwy jest położenie w kierunku przeciwnym w stosunku do głównego kierunku ciążeń. Uwaga ta dotyczy nie tylko największego miasta subregionu, jakim jest Rybnik, ale także innego dużego ośrodka, jakim są Żory. W przypadku obu tych miast chcąc skorzystać z szybkiej kolei w drodze do Warszawy (naturalnym jest, że silniejsze powiązania społeczno-gospodarcze występują z Polską, a nie z Czechami czy Austrią), pasażer zmuszony będzie dokonać znacznego cofnięcia, co w naturalny sposób przekłada się na pogorszenie atrakcyjności takiego połączenia poprzez niewspółmierne wydłużenie czasu podróży „od drzwi do drzwi".

Naprzeciw problemowi położenia stacji dla aglomeracji rybnickiej wychodzą dwie inne idee, związane z bliskim sąsiedztwem Rybnika i Żor. Jako pierwsza jawi się stacja położona u zbiegu linii 170 i łącznicy linii 170 i linii 148. Na rzecz takiej lokalizacji przemawia możliwość jej obsługi zarówno przez pociągi jadące linią 170, tranzytujące Subregion Zachodni Województwa Śląskiego, jak i przez pociągi zmierzające od strony Rybnika, czy to w segmencie szybkiej oferty regionalnej czy też w segmencie ekonomicznym przewozów dalekobieżnych, dla obsługi Żor. Korzyści te są jednak jedynie pozorne, w istocie bowiem stacja taka mogłaby być zlokalizowana mniej więcej na wysokości Szczejkowic, co sprawia, że nie tylko z Rybnika, ale także z Żor dojazd do takiej lokalizacji wcale nie byłby dobry. Wymagałby on od obu miast dużych nakładów na rozbudowę komunikacji autobusowej, która dodatkowo służyłaby wyłącznie obsłudze nowowygenerowanej lokalizacji dworcowej. Sama stacja byłaby położona w terenie leśnym, co najwyżej – wiejskim, ze słabym powiązaniem przestrzennym z którymkolwiek z miast. Także

zatrzymywanie tu innych pociągów niż tranzytujące aglomerację rybnicką stoi pod dużym znakiem zapytania, co zostało wykazane w dalszej części pisma.

Nieco bliżej względem miast pozostaje lokalizacja na przecięciu linii 170 i linii 148. Dodatkowo na rzecz takiej lokalizacji przemawia możliwość szybkiego dowozu pociągiem z obu miast, zwłaszcza w kontekście faktu, że linia 148 została zrewitalizowana, a obecnie pokonanie odległości między Żorami a Rybnikiem zajmuje mniej niż kwadrans. Istotnym minusem tej lokalizacji jest jednak także jej położenie w obszarze niezurbanizowanym. Tak położona stacja stałaby się „wyspą" na leśnej połaci, ewentualna droga czy komunikacja autobusowa byłyby dedykowane wyłącznie do tej stacji, w śladowym stopniu obsługując inne generatory ruchu. Trudno też w chwili obecnej wyrokować, w jakim stopniu ruch pociągów dalekobieżnych najwyższego segmentu wymagałby ingerencji w ruch lokalny pociągów Rybnik – Żory – Pszczyna – Bielsko Biała, tak aby koordynując połączenia nie naruszyć dowozu, który jest obecnie zapewniany (jakkolwiek obecna oferta jest wyjątkowo skromna).

Mając na uwadze powyższe mankamenty każdej z lokalizacji proponuję, aby rozważyć lokalizację stacji przelotowej na linii 170, dedykowanej obsłudze miast aglomeracji rybnickiej, na granicy Rybnika i Żor, w rejonie rybnickiej dzielnicy Boguszowice Osiedle. Ten pozornie dziwny z punktu widzenia kolejowego pomysł jest związany z następującą argumentacją.

Po pierwsze, lokalizacja ta pozostaje stosunkowo blisko geograficznego środka całej aglomeracji, co sprawia, że żadne miasto nie powinno się czuć „pokrzywdzone". Relatywnie bliski dojazd jest możliwy z każdego z dużych miast: z Rybnika, z Jastrzębia Zdroju, z Żor oraz z Wodzisławia Śląskiego.

Po wtóre, lokalizacja taka cechuje się największą bliskością terenów zurbanizowanych. Jeśli prześledzimy granicę miast: Rybnik i Żory, to właśnie w okolicy ul. Rajskiej (Rybnik) i wiaduktu ul. Boguszowickiej (Żory) nad autostradą A1 następuje największe zbliżenie terenów zagospodarowanych w sposób cechujący obszary miejskie. Z jednej strony mamy osiedle mieszkaniowe południowej części Boguszowic, z drugiej natomiast żorską dzielnicę Rój z osiedlem Gwarków. Takie położenie stacji przelotowej na linii 170 dobrze kierunkuje rozwój urbanistyczny całej aglomeracji rybnickiej, a równocześnie na etapie wdrożeniowym wymaga stosunkowo niewielkich inwestycji w układ drogowy, a także pozwala na sprawną obsługę transportem zbiorowym poprzez jedynie nieznaczne wydłużenie obecnych

tras. Niebagatelne znaczenie ma także ten aspekt, że transportem zbiorowym obsługuje się wówczas także liczne inne generatory ruchu. Bliskość osiedli mieszkaniowych sprawia, że lokalizacja ta nabywa potencjału usługowego w zakresie także niezwiązanym z transportem. Można przywołać dworzec w Legionowie, w gmachu którego znajduje się nowoczesna biblioteka, jednak to tak naprawdę tylko jeden z możliwych kierunków aranżacji. Bliskość siedzib ludzkich sprawia, że miejsce to może zacząć żyć w kategoriach tzw. „piętnastominutowego sąsiedztwa".

Po trzecie, niebagatelne znaczenie (wbrew dotychczasowym tezom) ma pobliskie przecięcie z linią kolejową zarządzaną przez dwa podmioty prywatne: InfraSilesia i Jastrzębska Spółka Kolejowa (punkt styku zarządców infrastruktury znajduje się właśnie w pobliżu omawianej lokalizacji). Pierwszą kwestią, jaką należy w tym miejscu bardzo mocno zaznaczyć, jest możliwośc utworzenia przejścia torowego dla pociągów towarowych. Rybnik Towarowy to największa stacja ruchu towarowego w okolicy i w zasadzie pierwsza duża stacja towarowa od granicy czeskiej. Stworzenie połączenia torowego sprawi, że pociągi towarowe, zmierzające od strony granicy czeskiej nie będą musiały już w Wodzisławiu Śląskim zjeżdżać z linii 170, a tym samym ograniczać przepustowości linii kolejowej 158 i pogarszać warunków prowadzenia lokalnego ruchu pasażerskiego. Zważyć należy, że w planach Polskich Linii Kolejowych SA jest zorganizowanie terminalu intermodalnego w obrębie stacji Rybnik Towarowy, co może przynieść intensyfikację ruchu towarowego w przyszłości. W bezpośredniej bliskości pozostają tereny po Kopalni Żory oraz obszary inwestycyjne w Kłokocinie, co także ma znaczenie komercyjne w kontekście lokalizacji stacji przelotowej. Spośród wszystkich lokalizacji można powiedzieć, że to właśnie ta będzie w najmniejszym stopniu „w polu", a pamiętajmy, że bliskość przestrzenna jest zawsze atutem lokalizacyjnym, każdej inwestycji.

3. Wykorzystanie linii Rybnik Towarowy – Chwałowice – Boguszowice – Szeroka – Jastrzębie Zdrój

Nie jestem w stanie przyjąć argumentacji przedstawionej podczas spotkania, kiedy to Państwo apriorycznie wykluczyli możliwość realizacji przewozów tą linią. Podczas spotkania sami Państwo przyznali, że PKP Polskie Linie Kolejowe SA za pomocą specjalnych technologii doprowadził do znacznego podwyższenia prędkości na linii kolejowej nr 159 (Żory – Pawłowice Śląskie) w ramach projektu rewitalizacyjnego ciągów towarowych. Innymi słowy, istnieją technologie, które pozwalają na osiągnięcie dobrych parametrów linii, która w doskonały sposób komunikuje

ważne generatory ruchu, a ponadto zapewnia najkrótszą trasę pomiędzy dwoma największymi miastami aglomeracji rybnickiej. Nie wykluczam, że w wyniku analizy kosztów i korzyści może okazać się, że nakłady niezbędne do poniesienia w przypadku tego połączenia są na tyle wysokie, że istotnie nie przeważają korzyści uzyskanych dzięki trasowaniu pociągów najkrótszą możliwą trasą. Jednak stanowczo uważam, że należy to policzyć w sposób właściwy dla analizy wariantowej studium wykonalności, a nie apriorycznie odrzucać najkorzystniejszy przestrzennie wariant. Zwłaszcza wobec sytuacji, w której sami Państwo stwierdzają, że zastosowanie odpowiednich technologii umożliwia osiągnięcie pożądanego stanu.

4. **Racjonalność relacji łączących aglomerację rybnicką z Katowicami i Warszawą**

Układ połączeń regionalnych województwa śląskiego pozostaje w gestii Marszałka Województwa i to szczebel regionalny jest najbardziej władny do decydowania o kierunkach rozwoju sieci regionalnych połączeń kolejowych. W mojej opinii uwzględnienie interesu miasta Rybnika kieruje uwagę na funkcjonowanie połączeń zapewniających dobrą dostępność zewnętrzną miasta (osiąganie w konkurencyjnym czasie lokalizacji zewnętrznych: Katowice, Warszawa, Gliwice, CPK, Bielsko-Biała, Wrocław i Kraków). Równocześnie ważne jest funkcjonowanie siatki połączeń obsługujących Rybnik jako generator ruchu szczebla ponadlokalnego. Obecnie funkcjonująca siatka połączeń stanowi wyraz kompromisu różnych zależności, w tym także budżetowych. Cogodzinne połączenia z Katowicami w czasie nieznacznie poniżej jednej godziny przez większą część doby pozwalają na znośny dojazd do ośrodka wojewódzkiego, jedna para pociągów przyśpieszonych stanowi wzmocnienie szczytowe o wyraźnie krótszym czasie jazdy. Jednocześnie stacja Rybnik stanowi punkt węzłowy dla kierunku Wodzisław Śląski i Racibórz. Regułą jest komunikowanie pociągów w taki sposób, by pociągowi jadącemu z Katowic do Raciborza odpowiadało połączenie przesiadkowe do Wodzisławia Śląskiego, a pociągowi jadącemu z Katowic w kierunku Wodzisławia Śląskiego odpowiadało połączenie przesiadkowe do Raciborza. Taki sam mechanizm działa w przypadku podróży w kierunku Katowic, a każdorazowa przesiadka odbywa się w odstępie kilku minut, przez co nie naraża na duże straty czasowe.

Słabym punktem jest połączenie z Żorami i – dalej – z Bielskiem-Białą. Do Żor realizowane są zaledwie cztery pary połączeń w dobie, co jest ofertą co najwyżej socjalną. Dużym brakiem jest brak wygodnej komunikacji kolejowej

z Jastrzębiem-Zdrojem oraz z Gliwicami. Miasto Rybnik kierowało do władz województwa stanowisko dotyczące podjęcia starań, by utworzona została silna oferta biegnąca zachodnim korytarzem kolejowym na trasie Gliwice – Przyszowice – Knurów – Szczygłowice – Leszczyny – Rybnik – Boguszowice – Szeroka – Jastrzębie-Zdrój, z odpowiednimi skomunikowaniami (w Rybniku: kierunek Katowice, Racibórz, w Gliwicach: kierunek Zabrze, Bytom, Opole, Kędzierzyn-Koźle).

Rozpatrując możliwe układy torowe konceptualizowanej linii 170 w kontekście możliwych do wdrożenia połączeń regionalnych zasadne jest wprowadzenie możliwości zjazdu z linii 140 na wysokości (orientacyjnie) stacji Orzesze-Jaśkowice na linię 170, z równoczesnym zapewnieniem możliwości przesiadek na komunikację „metropolitalną" w kierunku Katowic przez Łaziska Górne i Mikołów. Pod pojęciem komunikacji metropolitalnej nie jestem władny rozstrzygać, w jaki sposób będzie ona realizowana od strony organizacyjnej, bardziej chodzi o funkcje, związane z obsługą obszaru o znacznie wyższym stopniu urbanizacji niż aglomeracja rybnicka.

Taki układ torowy spowoduje możliwość znacznego skrócenia czasu przejazdu z Rybnika i całej aglomeracji rybnickiej do Katowic, a równocześnie pozostawi możliwość realizacji przewozów w relacjach pośrednich (Rybnik – Mikołów, Łaziska Górne – Czerwionka-Leszczyny).

Jestem natomiast sceptycznie nastawiony do inicjatyw, w których jakieś pociągi obsługują nieliczne punkty handlowe na terenie Subregionu Zachodniego, by następnie, po pokonaniu znacznej odległości linią 170, wjechać mniej więcej na wysokości stacji Orzesze-Jaśkowice na linię 140 i zdążać do Katowic obsługując po drodze pośrednie stacje. Negatywna ocena takiego konceptu wynika z odmiennych charakterystyk poszczególnego rodzaju ruchu oraz odmiennego stopnia zurbanizowania poszczególnych obszarów.

Pociągi obsługujące trasy łączące aglomerację rybnicką z Katowicami powinny cechować się wyższym komfortem, nawet kosztem wydłużonej wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych. Jako pewien obraz przyjąć tu można jednostki 36WEa Impuls w kompletacji dla Województwa Świętokrzyskiego. Z jednej strony pociągi te posiadają dużą liczbę miejsc siedzących, ważną przy dłuższych przejazdach, komfort poprawiają uchylne fotele z możliwością częściowej regulacji kąta nachylenia oparcia. Duża liczba miejsc siedzących skutkuje jednak mniejszą liczbą drzwi, co może wydłużać wsiadanie i wysiadanie w przypadku ruchu masowego. Dlatego w ruchu miejskim czy też metropolitalnym stosuje się zupełnie

inne rozwiązania. Przejazdy są wyraźnie krótsze, toteż faktor komfortu ma mniejsze znaczenie. W jednostkach użytkowanych przez Szybką Kolej Miejską w Warszawie znaczna część przestrzeni jest zaaranżowana w układzie właściwym dla metra (ławy po bokach wagonów), aby umożliwić przewozy masowe, w eksploatacji pozostają też składy, w których wybrane człony wyposażone są nawet w trzy pary drzwi, dla szybkiej wymiany pasażerów na licznych przystankach pośrednich.

Mając na uwadze powyższe argumenty hipotetyczna relacja Jastrzębie-Zdrój (Zach.) – Rybnik/Żory (stacja przelotowa na linii 170) – Orzesze – Łaziska Górne Brada – Łaziska Górne – Mikołów – Mikołów Jamna – Katowice Piotrowice – Katowice Ligota – Katowice Brynów – Katowice każdorazowo napotka na logiczną sprzeczność w zakresie obsługi. Możliwe są bowiem następujące scenariusze:

- obsługa relacji taborem właściwym dla połączeń miejskich – wówczas na dłuższych dystansach oferowany jest relatywnie niższy komfort, dodatkowo duże, pojemne składy pozostawałyby na ponad połowie trasy niewykorzystane,
- obsługa relacji taborem właściwym dla połączeń regionalnych – wówczas czas wymiany na stacjach pośrednich w obrębie odcinka metropolitalnego znacznie wydłuży czas przejazdu,
- obsługa relacji z pominięciem wybranych postojów na odcinku metropolitalnym – wówczas ograniczona zostanie przepustowość linii poprzez funkcjonowanie pociągów o różnym czasie przejazdu, dodatkowo oferta będzie mniej czytelna.

Ponadto wydaje się, że ograniczenia budżetowe także skłaniają do oszczędnego gospodarowania i tworzenia relacji, które będą mogły zaspokajać różne potrzeby przewozowe w ramach jednego kursu. Ekonomiczniejsze jest zbudowane oferty, w której tym samym pociągiem dojeżdża się z Wodzisławia Śląskiego zarówno do Rybnika, jak i do Katowic. Sytuacja, w której dla osiągnięcia relatywnie niewielkich korzyści czasowych odrębne pociągi są ekspediowane z Katowic do Rybnika, Wodzisławia Śląskiego, Jastrzębia-Zdroju jest generowaniem niepotrzebnych kosztów, dodatkowo każdy z tych pociągów będzie wykorzystany w mniejszym stopniu. Taka „rozproszona oferta" obniża także spójność wewnętrzną aglomeracji rybnickiej, bowiem pociąg zmierzający bezpostojowo do Jastrzębia-Zdroju z Katowic nie umożliwia jazdy na trasach lokalnych.

Wydaje się, że optymalną obsługę zapewnić mogą połączenia, które w jakiś sposób podobne będą do układu linii kolejowych w okolicach Berlina. Przykładowo linia RE5

zmierzając od północy (z Rostoku i Stralsundu) „zbiera" pasażerów z terenów położonych dalej od stolicy Niemiec, by następnie niemal bezpostojowo dojechać do berlińskiego śródmieścia (szeroko rozumianego). Przesiadkę na relacje lokalne zapewnia Oranienburg – i taką funkcję w zarysowanym układzie pełniłaby stacje w Orzeszu-Jaśkowicach (z możliwością rozbudowy układu o kierunek tyski).
W zakresie połączeń dalekobieżnych podtrzymuję swoje dotychczasowe stanowisko – węzłowy charakter stacji Rybnik w najpełniejszym stopniu predestynuje ją do pełnienia funkcji subregionalnego zwornika dla relacji typowych dla ruchu dalekobieżnego, z dopuszczeniem ewentualnej obsługi najszybszych połączeń z użyciem stacji w rejonie dzielnicy Boguszowice. Pociągi dalekobieżne obsługujące Rybnik – inaczej niż ruch regionalny – powinny być trasowane do Katowic możliwie najszybszą trasą, z wykorzystaniem łącznicy z linii 170 na linię 148, tak aby nie ograniczać przepustowości linii 140 na odcinku między Leszczynami a Jaśkowicami.

Liczę, że powyższe stanowisko zostanie przyjęte w duchu konstruktywnej dyskusji nad kierunkami rozwoju sieci transportowej, stanowiącej spoiwo społeczno-gospodarcze Polski. Jako centrum Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego pragniemy zostać dostrzeżeni jako ważny obszar, generator ruchu oraz teren potencjalnego zainteresowania inwestorów. Dlatego też staramy się jak najpełniej argumentować na rzecz rozwiązań korzystnych dla miasta, aglomeracji i subregionu, wierząc głęboko, że są one także dobre dla Polski.

Z wyrazami szacunku,

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Janusz Koper

Do wiadomości:

- Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury
- Pan Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

WPŁYNĘŁO
05 -11- 2020
Ilość załączników

Szanowny Pan
Mikołaj Wild
Prezes Zarządu

Korespondencja zostanie nadana w następnym dniu roboczym.

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
Aleje Jerolimskie 134
02-305 Warszawa

Km-III.7241.5.2020

2020-138508

Rybnik, dnia 4 listopada 2020 r.

Szanowny Panie Prezesie,

Uprzejmie dziękuję za możliwość uczestnictwa przedstawicieli tutejszego samorządu w spotkaniu prezentującym kolejną iterację konceptualizowania nowego połączenia kolejowego, łączącego Katowice z Republiką Czeską. Choć spotkanie 28.10.br odbyło się wyłącznie w formule internetowej, to i tak uważam, że było potrzebne, z racji istotności poruszanych zagadnień. W kontekście przedstawionych treści chciałbym zwrócić uwagę na następujące zagadnienia.

Wszystkie warianty zakładają pomijanie Rybnika – największego miasta Subregionu Zachodniego. Niezależnie od tego, czy stworzony zostanie przystanek Wodzisław Śląski Wilchwy, Żory Zachód czy dowolny inny na którymkolwiek z wariantów, dla mieszkańców Rybnika oznacza to znaczące pogorszenie dostępności kolei dalekobieżnej, jako że spodziewać się należy przekierowania pociągów, które w chwili obecnej obsługują Rybnik, a poprzez istniejące skomunikowania – także takie miasta, jak Rydułtowy i Racibórz. Nadto wskazać należy na obsługę komunikacją miejską, która dociera z dworca kolejowego w Rybniku do wszystkich dzielnic naszego miasta, a także do kolejnych miejscowości: Radlina, Gaszowic, Pszowa. Usunięcie dalekobieżnej kolei z Rybnika sprawi, że dostęp do siatki połączeń krajowych i międzynarodowych pogorszy się dla kilkuset tysięcy Polaków. Proszę mieć na uwadze, że wskutek przesunięcia pociągów dalekobieżnych, łączących Katowice z Wrocławiem na trasę przez Strzelce Opolskie dla w zasadzie

całej Raciborszczyzny Rybnik stał się tym, czym przez długie lata był węzeł kędziersko-kozielski.

W kontekście wzmiankowanego w piśmie KRI/4270/2020/01/DM/NAB.3935.3676 sposobu obsługi Rybnika pojawiają się rozliczne wątpliwości, zarówno w obszarze dostępu do kolei dalekobieżnej, jak i sposobu realizacji usług regionalnych. Nie wiadomo, czy łącznica pomiędzy konceptualizowaną linią 170 a linią 148 w powiązaniu z budową dedykowanej stacji, w Państwa piśmie roboczo nazwanej „Rybnik/Żory" oznaczać będzie, że nasze miasto otrzyma zaledwie niewielką część tego, co dziś decyduje o bardzo dobrej dostępności kolejowej, zaś gros połączeń realizowanych będzie ze stacji, która będzie wymagać uciążliwego dojazdu. Zarówno podczas prezentacji webinaryjnej, jak i już podczas wcześniejszego spotkania w Katowicach wspominano o tym, że PKP Intercity posiada „jakiś" plan obsługi aglomeracji rybnickiej. Czy nie uważają Państwo, że należałoby ten plan przedstawić łącznie z wizją budowy takich czy innych układów torowych? W naszej opinii w spotkaniach powinni brać udział nie tylko przedstawiciele narodowego przewoźnika kolejowego, ale także organizatora przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Osoby, w kompetencjach których spoczywa odpowiedzialność za to, w jaki sposób kształtować się będzie siatka połączeń kolejowych mogłyby na bieżąco weryfikować zgłaszane postulaty czy naświetlać kwestie wątpliwe. Stąd pytanie o to, czy do Rybnika będzie zjeżdżał łącznicą jeden „zapomniany przez Boga i ludzi" pociąg, aby „jakoś to wyglądało" jest w pełni zasadne i nie należy się dziwić, że nurtuje ono przyzwyczajonych do dobrych połączeń kolejowych mieszkańców naszego miasta.

Niebezpiecznym kierunkiem rozwoju jest tworzenie warunków do rozbijania oferty na odmienne ciągi komunikacyjne oraz odmienne punkty handlowe. Korzyści kolei szybkiej, łączącej Katowice (Warszawę) z Republiką Czeską będą odczuwalne przede wszystkim przez duże ośrodki, w których kolej ta będzie się zatrzymywała. Nie bez znaczenia jest tu sformułowanie „w których" – wszak w przypadku Katowic zrezygnowano (?) z budowy węzła integrującego w okolicach Olkusza na rzecz pełnoprawnej obsługi Katowic wszystkimi pociągami. Jedną z podstawowych przesłanek na rzecz spójnej obsługi, rozumianej jako zapewnienie odjazdów wszystkich pociągów w pożądanym kierunku z jednej stacji. Chcąc ukazać praktyczne aspekty poruszanego tematu: wyobraźmy sobie podróżnego, który chcąc dostać się do Warszawy z rybnickiej dzielnicy Niewiadom wsiada w lokalny pociąg,

którym zmierza na przesiadkę w zamierzonym kierunku. W sytuacji opóźnienia, powodującego zerwanie skomunikowania, osoba taka może w najgorszym wypadku kontynuować podróż do Katowic, bo do Warszawy dostać się pociągiem zmierzającym od strony Gliwic czy Bielska Białej. W sytuacji, w której miejsce przesiadania („Rybnik/Żory") będzie pozostawać poza głównym ciągiem, podróżny taki skazany będzie na oczekiwanie na następny pociąg, jadący z Wiednia bądź Pragi. Alternatywna rzeczywistość, w której szybki pociąg regionalny zmierza od Rybnika właśnie przez stację „Rybnik/Żory" do Katowic oznacza albo gigantyczny wzrost wydatków na kolej po stronie marszałka województwa, albo też znaczące zredukowanie oferty dostępnej do mieszkańców gminy Czerwionka-Leszczyny. Ta druga wizja oznacza pogorszenie powiązań lokalnych i ograniczenie dostępnej oferty tym, którzy dojeżdżają np. do szkoły do Rybnika. Tym samym może się okazać, że projekt, który w założeniu miał poprawiać skomunikowanie miast okręgu rybnickiego okaże się przeciwskuteczny w osiąganiu celów.

Jeśli natomiast rzeczywiście będziemy dążyli do tego, aby rolę podstawowego przystanku dla aglomeracji rybnickiej przejęła lokalizacja pomiędzy Rybnikiem a Żorami, to proszę o kompleksową analizę skutków ekonomiczno-społecznych obrania takiego kierunku rozwoju. Jest logicznym, że nowa lokalizacja będzie z natury rzeczy musiała być wyposażona w obiekt kubaturowy, z pewnością w standardzie przewyższającym pamiętający XIX wiek dworzec w Rybniku (na marginesie – to kolejna przesłanka, którą przewoźnicy kolejowi mogą zostać zachęceni do porzucenia obsługi naszego miasta). Wobec faktu, że nie należy się spodziewać duplikacji środków na nakłady utrzymaniowe, istnieje ryzyko peryferyzacji Rybnika kosztem nowej lokalizacji. Peryferyzacja ta stanowić będzie swoiste sprzężenie zwrotne – pogarszanie standardu obiektu dworcowego w Rybniku będzie wypychało pociągi, a w konsekwencji podróżnych, na nową lokalizację, co z kolei może lec u podstaw kolejnego zmniejszania środków przeznaczonych na utrzymanie obiektu w centrum Rybnika.

Aby zobrazować problem odjazdów pociągów w jednym kierunku z różnych stacji można też posłużyć się konkretnym przykładem, jaki już funkcjonuje, tj. przykładem Włoszczowy. Połączenia tego miasta z Katowicami są realizowane przez pociągi zmierzające z Warszawy – odjazdy ze stacji Włoszczowa Północ, oraz przez pociągi zmierzające od strony Kielc i Lublina – odjazdy ze stacji Włoszczowa. Jeśli ktoś przyjedzie na stację samochodem, by następnie pojechać do Katowic, zmuszony jest

wrócić na tą samą stację, zatem ma znacznie mniejsze pole manewru. Może się tak wydarzyć, że będzie musiał przepuścić pociąg, którym dojechałby do swojej miejscowości, natomiast nie do tej stacji, przy której pozostawił samochód. Taka sama sytuacja może się powtórzyć w razie rozbicia oferty na dwa ciągi – ciąg obsługujący Rybnik, z skomunikowaniem w kierunku Rydułtów i Raciborza oraz ciąg przebiegający przez stację „Rybnik/Żory". Rozbicie oferty na dwa ciągi oznacza tak naprawdę pogorszenie oferty, należy o tym pamiętać opracowując różne propozycje obsługi dla poszczególnych gmin.

Nie rozumiemy także, ujętej w Państwa piśmie sugestii dotyczącej trasy przez Chwałowice, Boguszowice i Szeroką. Piszą Państwo, że „takie połączenie nie mogłoby być zrealizowane w charakterze linii dużej prędkości" – a równocześnie we wszystkich dotychczasowych prezentacjach w spektrum Państwa zainteresowań pozostaje linia z Wodzisławia Śląskiego do Godowa. Jest to przejaw bardzo daleko idącej niekonsekwencji, gdy w jednym przypadku wyrażają Państwo odnogą od głównej linii i nie przeszkadza to Państwu, że odnoga ta nie będzie realizować połączeń dużej prędkości, w drugim zaś argument o niespełnianiu założeń dużej prędkości jest przesłanką do braku zainteresowania włączeniem danego ciągu w spektrum analiz. Jako miasto bezpośrednio dotykane tą niekonsekwencją nie możemy się zgodzić na takie traktowanie. Nieustannie powtarzają Państwo potrzebę wariantowania, natomiast w zakresie zapewnienia spójności miast aglomeracji rybnickiej dogmatycznie przyjęto trasę przez Wodzisław Śląski jako jedyną możliwą do realizacji. Ponawiam zatem postulat, aby trasa Rybnik – Chwałowice – Boguszowice – Szeroka – Jastrzębie-Zdrój była rozpatrywana nie jako element trasy kolei szybkiej, lecz jako element uzupełniający, jako alternatywa do połączenia Rybnika z Jastrzębiem przez Wodzisław Śląski. Nie rozumiemy, dlaczego konwencjonalne poprzeczne połączenie uzupełniające Wodzisław Śląski – Jastrzębie Zdrój może „mieścić się w granicach realizowanego przez CPK Sp. z o.o. projektu budowy linii kolejowej Katowice – Ostrawa", natomiast dokładnie takie samo poprzeczne połączenie uzupełniające Rybnik – Jastrzębie Zdrój, przebiegające znacznie korzystniej z punktu widzenia osiedleńczego, z punktu widzenia generatorów ruchu, już „nie mieści się w granicach realizowanego przez CPK Sp. z o.o. projektu budowy linii kolejowej Katowice – Ostrawa". Choćby wskaźnik liczby mieszkańców na kilometr linii jednoznacznie przemawia za wariantem przez Boguszowice, natomiast ewentualne niższe prędkości zostaną

z naddatkiem skompensowane krótszą trasą pomiędzy miastami. Aprioryczne odrzucanie przez Państwa tego wariantu na rzecz przyjęcia trasy przez Wodzisław Śląski pozostaje całkowicie niezrozumiałe.

Warto w tym miejscu wskazać na jeszcze jedną korzyść, jaką daje połączenia Rybnika i Jastrzębia-Zdroju właśnie przez Szeroką i Boguszowice. Realizacja połączenia, które jest najkrótsze, sprawia także, że w celu obsługi obu miast wystarczy jedna stacja (na przecięciu konceptualizowanej linii 170 oraz połączenia lokalnego Rybnik – Jastrzębie-Zdrój), w miejsce obecnej sytuacji, gdzie jest mowa o dwóch odrębnych lokalizacjach, tj. Wodzisław Śląski Wilchwy dla obsługi Jastrzębia-Zdroju oraz Rybnik/Żory dla obsługi Rybnika. Trudno sobie wyobrazić sytuację, w której pociągi szybkie zatrzymują się co kilkanaście kilometrów, toteż stworzenie układu dwóch odrębnych stacji mogłoby co najwyżej oznaczać rozbicie oferty w taki sposób, że część pociągów zatrzymywałaby się na jednym przystanku, a część – na drugim. Skutkiem takiego stanu rzeczy jest słabość oferty dostępnej z obu lokalizacji, a także duplikowanie kosztów utrzymania infrastruktury – wszak to nie tylko kubatura dworca, ale przede wszystkim skomplikowane urządzenia sterowania ruchem kolejowym czy dodatkowe rozjazdy wraz z napędami.

Reasumując zwracam się z prośbą o:

- zapoznanie strony samorządowej z planami PKP Intercity oraz Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury dotyczącymi obsługi Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego oraz aktywny udział przedstawicieli obu tych instytucji w dalszych pracach koncepcyjnych, w tym w spotkaniach ze stroną samorządową,
- zapewnienie udziału przedstawicieli właściwego merytorycznie departamentu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, aby móc na bieżąco odnosić się do proponowanych możliwości prowadzenia obsługi w określony sposób,
- zapewnienie udziału przedstawiciela PKP Polskie Linie Kolejowe SA w spotkaniach, tak aby dzięki temu uzyskać synergię inwestycyjną, a finalnie – ruchową całej infrastruktury kolejowej, udostępnianej przewoźnikom kolejowym i operatorom publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych,

- włączenie trasy Rybnik – Chwałowice – Boguszowice – Szeroka – Jastrzębie-Zdrój w zakres analiz, w szczególności potraktowanie tej trasy jako wariant alternatywny wobec trasy Rybnik – Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój,
- konkretyzację lokalizacji przystanków kolejowych na konceptualizowanych liniach, tak aby móc przedstawić wizję ich obsługi lokalnej, określić zakres niezbędnych działań dostosowawczych (dostęp drogowy, chodniki, trasy rowerowe, komunikacja autobusowa).

Liczę na dalsze owocne prace nad tym ważnym dla rozwoju Polski i Europy projektem. Wierzę jednocześnie, że znaczący ośrodek miejski, jakim jest Rybnik, nie zostanie wskutek przedmiotowego projektu zepchnięty całkowicie na boczny tor, bowiem oznaczać to będzie także pogorszenie skomunikowania wszystkich tych miejscowości, dla których Rybnik – największe miasto aglomeracji – stanowi świadomościowo ukształtowany węzeł kolejowy.

Z wyrazami szacunku,

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Do wiadomości:

- Pan Marcin Horała, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pełnomocnik Rządu Rzeczypospolitej Polskiej ds. CPK dla RP
- Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pełnomocnik Rządu Rzeczypospolitej Polskiej ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu
- Pan Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

URZĄD MIASTA RYBNIKA (2)
KANCELARIA
14. 09. 2020
nr koresp.
ilość załączników

Korespondencja zostanie nadana w następnym dniu roboczym

Urząd Miasta Rybnika
Zastępca Prezydenta Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 104, f +48 32 42 24 124
zastepca1.pm@um.rybnik.pl

Szanowny Pan
Mikołaj Wild
Prezes Zarządu
Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
Aleje Jerolimskie 134
02-305 Warszawa

Km-III.7241.4.2020

2020-113725

Rybnik, dnia 11 września 2020 r.

Szanowny Panie Prezesie,

Obserwując rozwój dyskusji na temat różnych wariantów przebiegu poszczególnych odnóg linii kolejowych, komunikujących polskie regiony z Centralnym Portem Komunikacyjnym, chciałbym zwrócić uwagę na konieczność rozważenia alternatywnego połączenia Rybnika i Jastrzębia Zdroju. Moja propozycja ma na celu wybór znacznie korzystniejszego pod względem przebiegu wariantu, który skomunikuje dwa największe miasta aglomeracji rybnickiej w sposób optymalny pod względem obsługi transportowej.

Obecnie rozważany wariant, polegający na odtworzeniu linii kolejowej, łączącej Wodzisław Śląski z Jastrzębiem, nie komunikuje Rybnika w sposób optymalny. Jazda przez Wodzisław Śląski powoduje wydłużenie trasy, nadto nie skomunikuje znaczących potoków ruchu, generowanych przez rybnickie i jastrzębskie dzielnice. Wobec tego zwracam się z prośbą o dokonanie analizy, jakie korzyści przyniosłoby skomunikowanie Rybnika i Jastrzębia Zdroju z wykorzystaniem tzw. kolei przemysłowych, wykorzystywanych obecnie w ruchu towarowym, wraz z budową wpięcia linii nr 22 od strony Chwałowic bezpośrednio w stację Rybnik, dla uniknięcia konieczności manewrów w stacji Rybnik Towarowy.

Aby dostrzec korzyści związane z takim przebiegiem linii należy mieć na uwadze, że występuje duże zróżnicowanie w rozmieszczeniu ludności i generatorów ruchu na terenie poszczególnych miast. Linia kolejowa z Wodzisławia Śląskiego

do Jastrzębia Zdroju przebiega przez tereny wiejskie o słabszym zaludnieniu, podczas gdy omawiane rozwiązanie (ilustracja w załączeniu) w znakomity sposób komunikuje duże osiedla mieszkaniowe (Boguszowice Osiedle, Boguszowice Stare, Chwałowice oraz Szeroka w Jastrzębiu Zdroju), pozwala także wykorzystać w dużej mierze istniejące korytarze, co w tkance miejskiej oznacza znaczne zmniejszenie konfliktów społecznych, powodowanych wysiedleniami i transformacją przestrzeni.

Doceniam szerokie i kompleksowe podejście do rozwoju systemu transportowego Polski i dostrzegam duże otwarcie na merytoryczną dyskusję (czego koronnym dowodem jest rozszerzenie korytarza SSL o miasto Rybnik – największe miasto Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego). Z tego właśnie względu głęboko wierzę, że zaproponowany przebieg połączenia Jastrzębia Zdroju z Rybnikiem zostanie w ramach analizy wariantowej potraktowany równoprawnie względem połączenia przez Wodzisław Śląski i Godów, a względy czysto merytoryczne, takie jak choćby stopień zagospodarowania otoczenia, warunkujący liczbę mieszkańców, potencjalnie korzystających z połączeń kolejowych. Równoprawna analiza dwóch różnych wariantów przebiegu połączenia Jastrzębia Zdroju i Rybnika pozwoli na wybór rozwiązania optymalnego, w przeciwieństwie do apriorycznego zakładania jednego, konkretnego pomysłu na przebieg linii między dwoma największymi miastami Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

Z wyrazami szacunku,

Załączniki:

- Schematyczny przebieg połączenia Jastrzębia Zdroju i Rybnika

Do wiadomości:

- PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

KRI/4270/2020/01/DM/NAB.3935.3676

Warszawa, 26 października 2020 r.

Pan
Piotr Kuczera
Prezydent Miasta Rybnika
ul. Bolesława Chrobrego 2
44-200 Rybnik

Szanowny Panie Prezydencie,

W odpowiedzi na Państwa pisma o sygnaturach KM-III.7241.4.2020 oraz KM-III.7241.5.2020 Centralny Port Komunikacyjny informuje, że kwestia poprawnego skomunikowania Rybnika należy do ważniejszych celów do realizacji w ramach projektu linii Katowice – Ostrawa. Ze względu na to podjęliśmy decyzję o poszerzeniu korytarza w rezultacie konsultacji Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK. Nie da się ukryć, że ze względu na lokalne uwarunkowania (wysoka gęstość zaludnienia, wysoki stopień urbanizacji, obecność przemysłu, natężenie innej infrastruktury liniowej, czynne wydobycie węgla kamiennego) projekt ten należy do bardziej skomplikowanych spośród wszystkich projektów realizowanych przez CPK.

Na obecnym etapie prac, kształt łącznicy łączącej planowaną linię kolejową ze stacją Rybnik nie został jeszcze ustalony, jednak plan inwestycyjny budowy takiej łącznicy jest przesądzony. W układzie funkcjonalnym powinna ona zapewnić dobre parametry eksploatacyjne dla połączeń lokalnych z Rybnika i Wodzisławia Śląskiego do Katowic oraz umożliwiać przewoźnikom kierowanie niektórych pociągów dalekobieżnych przez Rybnik, Wodzisław Śląski i dalej do zasadniczej trasy. Równocześnie dla mieszkańców Rybnika oraz Żor zakładane jest zbudowanie stacji o roboczej nazwie Rybnik/Żory, zlokalizowanej w dobrze skomunikowanym miejscu, pomiędzy oboma miastami na głównej linii, dzięki czemu możliwe będzie wykorzystanie skumulowanych potencjałów pasażerskich obydwu miast.

Ponadto chcielibyśmy podkreślić, że kluczowymi czynnikami projektowymi dla przedmiotowego obszaru jest kwestia szkód górniczych i ich zasięgu oraz potencjalnego wpływu dla projektowanej infrastruktury. CPK jest w roboczym kontakcie z przedstawicielami spółek JSW S.A., PGG S.A., Spółki Restrukturyzacji Kopalń oraz WUG. Odnosimy się życzliwie do planów połączenia Jastrzębia-Zdroju i Rybnika od strony Chwałowic i przez Szeroką. Jednak bazując na zebranej przez Spółkę wiedzy, takie połączenie nie mogłoby być zrealizowane w charakterze linii dużej prędkości, a taki jest cel strategiczny leżący u podstaw projektu Katowice – Ostrawa. Wpływ na to mają szkody górnicze kopalni Jankowice (według najnowszych założeń wygaszania górnictwa będzie to najdłużej operująca kopalnia, wygaszana po 2040 roku) oraz analogicznie występujące szkody na północ od Jastrzębia – Zdroju. CPK dysponuje opinią JSW S.A. z negatywnym stanowiskiem wobec takiego przebiegu. Być może możliwe byłoby przeprowadzenie

Centralny Port Komunikacyjny spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie
Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, nr KRS 0000759991, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie,
XII Wydział Gospodarczy KRS, NIP 7010894497, REGON 381918620, kapitał zakładowy 160 000 000,00 zł.

linii, w omawianym przebiegu, ale bez możliwości poruszania się po niej pociągów w standardzie kolei dużych prędkości, dlatego wartym rozważania rozwiązaniem byłoby przeprowadzenie projektu w ramach programu Kolej+, do którego aplikowały władze Jastrzębia-Zdroju. Realizacja takiej inwestycji mogłaby okazać się wartościowym uzupełnieniem sieci kolejowej w województwie śląskim, jednak nie mieści się ona w granicach realizowanego przez CPK Sp. z o.o. projektu budowy linii kolejowej Katowice – Ostrawa, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej.

z poważaniem

Dyrektor Biura Realizacji Inwestycji Kolejowych

Dokument podpisany przez Sławomir Marcin Kanik
Data: 2020.10.27 08:12:05 CET

Do wiadomości:

1. Pan Marcin Horała, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa,
2. Pan Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego, ul. Juliusza Ligonia 46, 40-037 Katowice,
3. Pan Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.

Centralny Port Komunikacyjny spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie
Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, nr KRS 0000759991, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie,
XII Wydział Gospodarczy KRS, NIP 7010894497, REGON 381918620, kapitał zakładowy 160 000 000,00 zł.

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan
Mikołaj Wild
Prezes Zarządu
Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
Aleje Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

Km-III.7241.5.2020

2020-104938

URZĄD MIASTA RYBNIKA
24 -06- 2020

Rybnik, dnia 21 sierpnia 2020 r.

Szanowny Panie Prezesie,

W odpowiedzi na tezy prezentowane podczas spotkania konsultacyjnego w Katowicach, a także przekazane drogą elektroniczną zaproszenie do przestawiania uwag ze strony samorządów chciałbym przedstawić stanowisko miasta Rybnik w sprawie przebiegu linii kolejowej wysokich prędkości, planowanej do budowy w ramach komponentu kolejowego CPK.

Aby zapewnić wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy miasta i całej aglomeracji rybnickiej niezbędne jest takie poprowadzenie nowej infrastruktury, aby realizowane połączenia dalekobieżne pozostawały skomunikowane z transportem o charakterze miejscowym. Ogromny nacisk, jaki jest kładziony na prędkość projektową, w pewnym stopniu usuwa z pola widzenia szczegóły dotyczące sposobu obsługi poszczególnych obszarów. Dla zilustrowania tej kwestii najlepszym przykładem jest warszawski tunel średnicowy. Nikt o zdrowych zmysłach nie przewidziałby pociągów pomijających Warszawę i nawet jednostki o wyższych prędkościach przejeżdżają przez stolicę, zatrzymując się kolejno na dworcach: Zachodnim, Centralnym i Wschodnim. Nikt nie protestuje, że stołeczny odcinek jest pokonywany z mniejszą prędkością, nikt nie protestuje, że pociągi w kierunku Pomorza mają do pokonania

ostry łuk po opuszczeniu dworca wschodniego. Są to naturalne konsekwencje zagospodarowania terenu i chęci zapewnienia prawidłowej dostępności do usług dla mieszkańców Warszawy i Mazowsza. Podobnie w przypadku najsilniej zurbanizowanego obszaru kraju, tj. Województwa Śląskiego, należy mieć na uwadze absolutną konieczność zapewnienia optymalnej obsługi tego terenu, nawet jeśli miałoby się to odbywać kosztem odstępstwa od dyktatu prędkości dla pasażerów jadących na dłuższe odległości. Wymaga tego sposób zagospodarowania tej części kraju. Odpowiadając na pytanie o to, czy opłacalne jest wydłużyć o kilka minut czas przejazdu między Pragą czy Wiedniem a Warszawą, ale dzięki temu zyskać korzystniejsze warunki skomunikowania poszczególnych części kraju trzeba wziąć pod uwagę, że Rybnik wraz z okolicznymi miastami stanowi zwarty obszar zurbanizowany, zamieszkiwany łącznie przez kilkaset tysięcy obywateli. To także teren znacznego zainwestowania przemysłowego, generujący przewozy ładunków oraz szerokie kontakty gospodarcze.

Konieczne jest w tym momencie przeanalizowanie nie tyle możliwych wariantów przebiegu kolei wysokich prędkości, tworzonej w ramach programu CPK, a przeanalizowanie lokalizacji stacji obsługującej Rybnik wraz z całym Subregionem Zachodnim. Przykład Opoczna Południowego jest w tym miejscu niewyobrażalnie pouczający. Ten przystanek istotnie spełnia dobrą rolę dla mieszkańców Opoczna, którzy mogą dojechać doń samochodem (względnie rowerem), a następnie korzystać z połączeń, przede wszystkim do Warszawy. Natomiast biada temu, kto przyjedzie do Opoczna z Warszawy. Godzinny spacer leśnymi przesiekami obrazuje, że przystanek ten w istocie jest „nigdzie". Brak jest możliwości kontynuacji podróży, np. do nieodległego Tomaszowa Mazowieckiego. Nawet istniejące początkowo kursy komunikacji miejskiej zlikwidowano – z przystanku kolejowego Opoczno Południe korzysta po prostu wyłącznie społeczność lokalna, nie stanowi on atrakcyjnej oferty, by przyjechać do miasta. Podobnie zależy nam, by szybka kolej posiadała na terenie aglomeracji rybnickiej coś więcej niż rozwiązanie znane z Opoczna czy także Włoszczowy Północ. Zlokalizowany dworzec powinien być również „bramą do miasta" dla przyjeżdżających, a nie tylko „miejscem wsiadania do pociągu" dla wyjeżdżających.

Z powyższych względów wnoszę o przeanalizowanie kosztów i korzyści dla dwóch wariantów:

- wariantu minimalizującego czas przejazdu pociągów tranzytujących Subregion Zachodni Województwa Śląskiego, a równocześnie pogarszający dostępność dla mieszkańców Subregionu,
- wariantu zapewniającego lepszą dostępność do usług transportowych dla mieszkańców Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, osiąganą kosztem określonych strat czasowych dla pasażerów przejeżdżających przez Subregion tranzytowo.

Jest oczywistym, że jako największe miasto Subregionu optować będziemy za rozwiązaniami korzystnymi dla miasta i dla Subregionu – to nasi mieszkańcy są dla nas najważniejsi i zależy nam, by dostęp do wysokiej jakości usług transportu kolejowego nie wiązał się z nadmiernymi uciążliwościami, jak choćby oczekiwanie w niesprzyjającym otoczeniu czy dodatkowe względem stanu obecnego przesiadki. W podobnym duchu zależy nam na rozwoju gospodarczym miasta i Subregionu. Katalizatorem przyciągającym inwestorów nie będzie możliwość dojazdu w miejsce „w środku niczego" lecz jedynie takie rozwiązanie, w którym dostępność okolicy z pociągu jest bezproblemowa także dla osoby, która ma słabą orientację w terenie. Powyższe dotyczy również turystów, a trzeba wiedzieć, że Rybnik podejmuje aktywne starania na rzecz dużego wzmocnienia potencjału turystycznego.

Istotne jest także ścisłe skoordynowanie działań planistycznych, a następnie inwestycyjnych z krokami podejmowanymi przez innych interesariuszy w obszarze rozwoju kolei na terenie Subregionu Zachodniego. Przede wszystkim chodzi tu o inwestycje PKP PLK SA, które powinny być uwzględniane w wieloaspektowy sposób. Nie można pomijać bardzo ważnej roli samorządu Województwa Śląskiego – jako organizator publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie nie powinien on być dodatkowo obciążany tworzeniem zupełnie nowej oferty tylko po to, by skomunikować poszczególne miejscowości z nowymi lokalizacjami punktowymi na kolei szybkiej, tyczonymi po myśli przede wszystkim osób tranzytujących, a w mniejszym stopniu odpowiadających potrzebom lokalnym.

Głęboko wierzę, że polska racja stanu, jaką jest wspieranie przede wszystkim spójności terytorialnej kraju, doprowadzi do rewizji przygotowywanych planów w taki sposób, aby maksymalizować korzyści lokalne, tworzące sumarycznie dobrostan

Ojczyzny i jej mieszkańców. Liczę na zrozumienie i wprowadzenie takich rozwiązań, które nie skażą mieszkańców największego miasta Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na znaczne pogorszenie dostępności do usług kolejowych w przyszłości.

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kuczera

Do wiadomości:

- Pan Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
- Pan Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego, ul. Juliusza Ligonia 46, 40-037 Katowice
- Pan Marcin Horała, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pełnomocnik Rządu RP ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
- projekt.katowice-ostrava@cpk.pl

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
Ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Km-III.7241.4.2020

2020-98861

Rybnik, dnia 7 sierpnia 2020 r.

10 -09- 2020

Szanowny Panie Ministrze,

Z wielkim smutkiem obserwuję powolną degradację zachodniego odcinka linii kolejowej nr 140, pomiędzy stacjami Rybnik Towarowy i Sumina. Pociągi na tym odcinku kursują coraz wolniej, a stan infrastruktury wpływa na możliwości planowania i prowadzenia ruchu kolejowego. Zdarzają się sytuacje, w których szyny pozostają nieprzytwierdzone do podkładów z uwagi na duże luzy w śrubach mocujących, także połączenia szyn (zdjęcie w załączeniu) wskazują na daleko posuniętą dekapitalizację. Sytuacja taka grozi nawet wyłączeniem odcinka z ruchu kolejowego i całkowitym wstrzymaniem ruchu pociągów. Następstwem takiego kroku stanie się odcięcie od transportu kolejowego rybnickiej dzielnicy Niewiadom, a także pobliskiego miasta Rydułtowy. Byłaby to znaczna strata – obecnie mieszkańcy terenów położonych wzdłuż przedmiotowej linii kolejowej korzystają z dogodnych połączeń z Rybnikiem, a także z Raciborzem i Katowicami. W kontekście polityki przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu znaczące pogorszenie dostępności usług mobilnościowych dla znacznej grupy ludności poprzez sukcesywne pogarszanie się warunków ruchu na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina przez Rybnik Niewiadom, Rydułtowy, Suminę Wieś jest zaprzeczeniem przyjętych kierunków rozwoju systemu transportowego Polski.

Z tego względu zwracam się z gorącym apelem o objęcie przedmiotowego odcinka planami remontowymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Finansowanie rozwoju

infrastruktury kolejowej powinno być ważnym zadaniem Państwa Polskiego, dostęp do dobrej jakości połączeń kolejowych jest podstawą kreowania rozwoju społeczno-gospodarczego na szczeblu lokalnym. Swoją interwencję w sprawie opisywanego odcinka linii kolejowej nr 140 motywuję także tym, że ma ona duże znaczenie regionalne, a poprzez układ mijanek rzutuje na możliwość planowania i prowadzenia ruchu kolejowego na całej linii 140 (krzyżowanie pociągów w Orzeszu warunkowane czasem jazdy do stacji Rydułtowy), bardzo obciążonej ruchem, w tym także ruchem międzynarodowym (pociągi do Pragi, Wiednia i Budapesztu). W ten sposób pogarszająca się infrastruktura na odcinku przylegającym do trasy dalekobieżnej może rzutować na ruch kolejowy na niepośledniej części sieci kolejowej.

Pomny dotychczasowego pozytywnego nastawienia narodowego zarządcy infrastruktury do różnego rodzaju postulatów lokalnych głęboko wierzę, że możliwe będzie powstrzymanie dalszej degradacji tego kluczowego z punktu widzenia Subregionu Zachodniego odcinka kolei dzięki dokonaniu niezbędnych remontów, a następnie regularnym przeprowadzaniu zabiegów utrzymaniowych.

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA

Załączniki:

- Dokumentacja fotograficzna ze st. Rybnik Niewiadom

Do wiadomości:

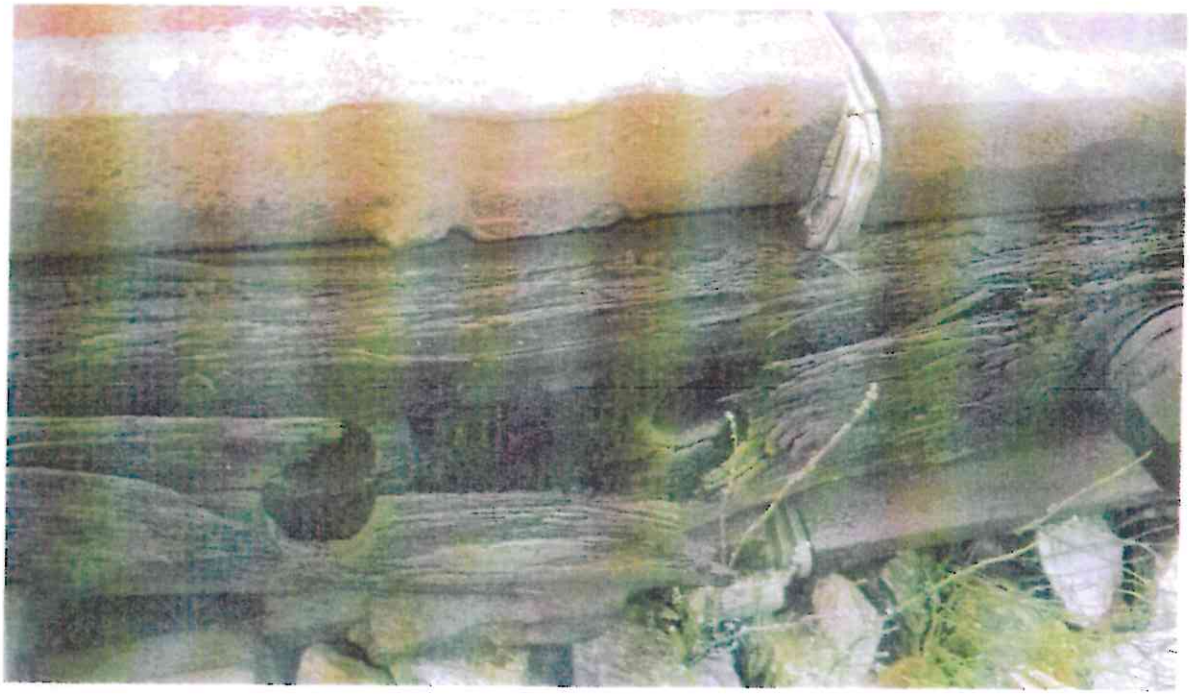
- Pan Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA,
- Pan Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego,
- Pan Marcin Połomski, Burmistrz Miasta Rydułtowy.

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

Załącznik nr 1

Łączenie szyn w torze głównym dodatkowym stacji Rybnik Niewiadom





Korespondencja zostanie nadana w najbliższym dniu roboczym.
URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
17. 07. 2020

Urząd Miasta Rybnika
Zastępca Prezydenta Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 104, f +48 32 42 24 124
zastepca1.pm@um.rybnik.pl

Szanowny Pan
Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Km-III.7240.3.2020

2020-89540

Rybnik, dnia 17 lipca 2020 r.

Szanowny Panie Prezesie,

Stosownie do ogłoszonego naboru projektów do „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku" zwracam się z prośbą o rozważenie możliwości wydłużenia składania wniosków projektowych o okres dwóch miesięcy. Miasto Rybnik jest zainteresowane realizacją dwóch zadań inwestycyjnych w obszarze kolei, jednakże z racji okresu urlopowego oraz ogólnej stagnacji wywołanej epidemią koronawirusa dostrzegamy obiektywne trudności w skompletowaniu niezbędnej dokumentacji, zwłaszcza wobec konieczności ścisłej współpracy z organizatorem przewozów szczebla wojewódzkiego, tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, a także innymi interesariuszami przedmiotowych przedsięwzięć. Największą trudnością jest w tym momencie wprowadzenie stosownych pozycji finansowych do budżetu i WPF w okresie, podczas którego nie są przewidziane sesje organu stanowiącego.

Nadmieniam, że wstępny zarys jednego z projektów, tj. powiązania kolejowego Rybnika z Jastrzębiem-Zdrojem przez Boguszowice, z wykorzystaniem linii obecnie zarządzanych przez podmioty trzecie, został przychylnie oceniony przez Biuro Strategii PKP Polskich Linii Kolejowych SA (pismo ISR6bu-0702-008.1/20), zwłaszcza w kontekście multiplikacji korzyści spowodowanych współużytkowaniem części infrastruktury połączenia Jastrzębie-Zdrój – Katowice. Drugi z rozważanych projektów również ma bardzo istotne znaczenie, ponieważ udostępnia kolej dużym

osiedlom i terenom rozwijającego się zagospodarowania mieszkaniowego w zachodniej części Rybnika, co pozwala oczekiwać na zwiększenie wykorzystywania pociągów przez mieszkańców miasta.

Wszystko to napotyka jednak na barierę związaną z krótkim terminem składania wniosków. Współpraca z Urzędem Marszałkowskim jest tu konieczna, aby ustalić rozkład ciężarów finansowych przedsięwzięcia, tak na poziomie realizacji inwestycji, jak i późniejszych przewozów, będących warunkiem programowym uzyskania wsparcia. Stąd też zwracam się z prośbą o możliwość przesunięcia naboru tak, aby możliwe było należyte przygotowanie dokumentacji.

Z wyrazami szacunku,

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

15 -07- 2020
nr księgi
ilość załączników

Szanowny Pan
Janusz Berkowski
Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu
Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
ul. Ligonia 46
40-037 Katowice

Km-III.7241.4.2020

2020-86838

Rybnik, dnia 10 lipca 2020 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na pismo KT-OT.8060.20.2020.JJ chciałbym przedstawić swoje stanowisko.

Miasto Rybnik obecnie jest w bardzo trudnej sytuacji finansowej, nie pozwalającej na podejmowanie dodatkowych zobowiązań finansowych, związanych ze wsparciem funkcjonowania nowych połączeń kolejowych. Równocześnie jednak dostrzegamy potencjał kolei, jako środka transportu desygnowanego do obsługi przewozów o charakterze masowym. Nawet w mniejszych miastach kongestia drogowa sprawia, że korzystanie z samochodu robi się coraz bardziej męczące, wymagające dużego skupienia uwagi, a czas jazdy jest coraz mniej przewidywalny. Równocześnie problemy z parkowaniem sprawiają, że ludzie coraz częściej szukają alternatywy, która pozwoli uniknąć wszystkich tych nieprzyjemności, a jednocześnie otworzy nowe możliwości, jak np. przeglądanie poczty elektronicznej czy Internetu w trakcie podróży lub też tradycyjne czytanie książek. Uwarunkowania te sprawiają, że zainteresowanie koleją staje się coraz bardziej naturalnym obszarem aktywności samorządów lokalnych.

Miasto Rybnik ze swojej strony aktywnie konsultuje różnego rodzaju dokumenty planistyczno-strategiczne, starając się w jak najpełniejszym stopniu wpisać rozwój kolei w obsługę miasta. Wskazując możliwe alternatywy każdorazowo analizujemy różne argumenty i warianty, aby dzięki temu wybrać wariant najbardziej optymalny.

Niejednokrotnie pojawiają się alternatywy o charakterze wzajemnie wykluczającym, jak choćby większa gęstość przystanków, która z jednej strony poprawia dostęp do oferty, ale z drugiej wydłuża czas przejazdu podróżnych tranzytowych, stąd ważne jest dopracowanie wszystkich postulatów, gdyż inwestycje infrastrukturalne mają charakter długoterminowy.

W tym świetle chcielibyśmy wspomnieć o koncepcji uzupełnienia planowanego połączenia kolejowego z Katowic do Jastrzębia-Zdroju o odnogę do Rybnika, wiodącą przez dzielnice Szeroka, Boguszowice i Chwałowice, przedstawioną w piśmie Km-III.7241.1.202 z dnia 20 maja br., adresowanym do zarządcy infrastruktury PKP PLK SA, w odpisie także do Marszałka Województwa Śląskiego. Utworzenie połączenia kolejowego pomiędzy dwoma największymi miastami aglomeracji rybnickiej stanowi asumpt do rozważenia kursowania regionalnych pociągów pomiędzy Gliwicami a Jastrzębiem-Zdrojem (zamiast Bielskiem-Białą), przez Knurów i Rybnik. Tego rodzaju połączenie mogłoby wygenerować dodatkowy potok, z zachowaniem skomunikowań w kierunku Bielska-Białej w Rybniku, a także zapewnić równomierny rozwój całej siatki połączeń szczebla regionalnego. Wspominamy o tym przede wszystkim w kontekście uruchomienia „Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2028 roku", tak aby plany rozwoju siatki połączeń wykorzystać także do rozbudowy bazy infrastrukturalnej, np. w zakresie przebudowy stacji Czerwionka czy wydłużenia mijanki Mikołów Jamna aż do przystanku Katowice Piotrowice. W tym świetle alternatywą jest skierowanie gliwickich pociągów linią kolejową 173 w kierunku Suminy (i dalej Raciborza), w połączeniu z budową przystanków kolejowych w rybnickich dzielnicach Zebrzydowice oraz Maroko-Nowiny. Miasto rozważa udział w konkursie wniosków Programu Kolej+ właśnie w odniesieniu do tych lokalizacji, jednakże jest to uwarunkowane także planami rozwoju i funkcjonowania kolei na szczeblu regionu.

Niezbędnym warunkiem działań jest określenie przez władze szczebla regionalnego minimalnych standardów, jakie charakteryzują ofertę na poszczególnych fragmentach sieci transportowej. Mając jasno zdefiniowane, że miasta określonej wielkości czy też powiaty określonej wielkości są powiązane ze stolicą regionu określoną liczbą połączeń, samorządy lokalne są w stanie stwierdzić, że wielkość ta jest niesatysfakcjonująca i wspierać finansowo region w budowie oferty na wyższym poziomie. Obecnie niektóre równorzędne w siatce osadniczej regionu

miasta powiatowe są obsługiwane z różną intensywnością (liczący ponad 30 tysięcy mieszkańców Cieszyn posiada w dni robocze zaledwie 5 połączeń z Katowicami, a nieco nawet mniejszy Żywiec – aż 16, więcej nawet niż ponad pięćdziesięciotysięczny Racibórz), co utrudnia samorządom lokalnym rozeznanie swojej sytuacji strategicznej. Wydaje się, że tego typu standardy powinny zostać wypracowane w ramach strategii, o której wspominał pan Aleksander Drzewiecki, Prezes Kolei Śląskich, podczas konferencji w grudniu ub. roku.

Reasumując przychylamy się do wyrażonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA stanowiska, akcentującego potrzebę zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, jako naturalnego lidera procesów rozwojowych kolejnictwa, spotkania roboczego, zgodnie z końcowymi frazami pisma ISR6bu-0702-008.1/20 z dnia 29 czerwca br. Dopiero znając priorytety rozwojowe regionu miasto może powziąć decyzje na temat wpisania się w planowane działania, w tym także – w zakresie partycypacji finansowej. Naturalnym warunkiem finansowego udziału miasta w przyszłościowych przedsięwzięciach kolejowych jest interes jego mieszkańców, przejawiający się na przykład włączeniem kolejnych dzielnic w obsługę kolejową, zapewniającą wygodne skomunikowania z miastami regionu.

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kuczera

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Janusz Koper

Do wiadomości:

- Pani Anna Hetman, Prezydent Miasta Jastrzębie-Zdrój
- Pan Marek Kuśka, Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA, 41-200 Sosnowiec, ul. 3 maja 16
- Pan Krzysztof Szostek, p.o. Zastępca Dyrektora Biura Strategii, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

POLECONY

Korespondencja zostanie nadana w następnym dniu roboczym.

15 KWI. 2020

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Marcin Horała
Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

Km-III.7242.2.2020

2020-47911

Rybnik, dnia 10 kwietnia 2020 r.

Szanowny Panie Ministrze,

Uprzejmie dziękuję za przesłane stanowisko, ujęte w piśmie CPK.4736.112.2020 z dnia 31.03.2020 roku. Zdaję sobie sprawę z tego, że zaproponowane przebiegi na użytek Strategicznego Studium Lokalizacyjnego mają charakter orientacyjny, toteż właśnie z tego względu uczulam na włączenie miasta Rybnika w zakres prowadzonych analiz. Obecny zasięg wyklucza Rybnik, podczas gdy równocześnie trzykrotnie mniejszy Wodzisław Śląski pozostaje w spektrum zainteresowania Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Doceniam, że w ramach prac nad infrastrukturą kolejową dedykowaną Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu nie pomija się także istotnych potrzeb lokalnych, starając się zapewnić uzupełniające połączenia komunikacyjne poszczególnych miejscowości, zgodnie z lokalnymi i regionalnymi układami ciążeń. W tym większym stopniu apeluję, aby na etapie wyznaczania zakresu przestrzennego analiz nie wyłączać „z definicji" Rybnika jako największego miasta i stolicy Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego – dzięki temu możliwe będzie zweryfikowanie optymalności poszczególnych odnóg, służących włączeniu poszczególnych miast w siatkę połączeń realizowaną w oparciu o nowe linie.

Zdaję sobie sprawę, że stoimy wszyscy przed ogromnym zadaniem, niespotykanym w historii Polski, toteż konieczne jest zachowanie rozwagi i znalezienie kompromisów pomiędzy wszystkimi uwarunkowaniami zewnętrznymi. Uwzględnienie: ograniczania wpływu na otoczenie (wyburzenia, dewastacja środowiska przyrodniczego), zapewnienia konkurencyjnych parametrów przewozów (w tym towarowych), optymalizacji obsługi ośrodków miejskich, uwarunkowania związane z eksploatacją górniczą czy w końcu nakładów inwestycyjnych i późniejszych kosztów utrzymania infrastruktury. To kolejny argument, aby

Informacja na temat Administratora danych osobowych

rozważać możliwie szeroko dostępne opcje, przede wszystkim dlatego, by uniknąć niepotrzebnego dublowania infrastruktury w sytuacji, w której poprawa tego, co jest obecnie – znacznie tańsza, a przede wszystkim nie wymagająca wyburzeń i ingerencji przestrzennych – przyniesie równoważne korzyści. Przykładem może tu być towarowy korytarz z Rybnika do Gliwic, możliwy do wykorzystania w taki sposób, aby zwiększyć elastyczność przewozów, być może także uniknąć części nakładów, a tym samym móc je wykorzystać w większym stopniu tam, gdzie przyniosą one multiplikowany efekt.

Miasto Rybnik aktywnie wspierało rozwój infrastruktury kolejowej. Lobbując skutecznie na rzecz odbudowy kluczowej mijanki Łaziska Górne Brada (LK-140) doprowadziło do znacznej poprawy warunków planowania i prowadzenia ruchu kolejowego. W dokumentach strategicznych ujęte jest tworzenie nowych przystanków, dzięki czemu system transportu kolejowego zasilony zostanie kolejnymi pasażerami. Niepoślednie znaczenie ma także transport ładunków. Miasto podpisało list intencyjny w sprawie utworzenia terminala intermodalnego przyległego do stacji Rybnik Towarowy, stacja Rybnik także pełni istotne funkcje obsłudze ruchu towarowego.

Z tego względu uważam, że „wycinanie" miasta Rybnik z zakresu analiz może się odbić szkodliwie na późniejszej funkcjonalności układu kolejowego. Nie chodzi tu bowiem o zapewnienie „jakiejś" łącznicy do nowoprojektowanych linii kolejowych, lecz o rozwiązania w zakresie obsługi miasta. Takie podejście jest możliwe wyłącznie wówczas, gdy miasto objęte zostanie zakresem analizy w ramach Strategicznego Studium Lokalizacyjnego, kiedy to na drodze analitycznej stwierdzony zostanie optymalny dostęp miasta do linii CPK, być może – obukierunkowy, kiedy to zweryfikowane zostanie, w jaki sposób należy zrealizować połączenie dwóch największych miast Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, tj. Rybnika i Jastrzębia-Zdroju, a także szereg innych kwestii.

Mając na uwadze, że podobne stanowisko zostało poparte przez Zarząd Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, a także wyrażenie przez Pana Ministra nadziei na dalszy merytoryczny udział miasta w konsultacjach głęboko wierzę, że przestrzenny zakres Strategicznego Studium Lokalizacyjnego zostanie skorygowany w ten sposób, że miasto Rybnik znajdzie się w spektrum prowadzonych analiz.

Z wyrazami szacunku,

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Janusz Koper

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl

PREZYDENT MIASTA

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

Marcin Horała

Znak sprawy: CPK.4736.112.2020

Piotr Kuczera
Warszawa, dnia

URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
2020 -04- 09
Nr koresp. P2020 . 7284
Ilość załączników

Pan
Piotr Kuczera
Prezydent Miasta Rybnika
ul. Bolesława Chrobrego 2
44-200 Rybnik

Szanowny Panie Prezydencie,

w odpowiedzi na pismo Prezydenta Miasta Rybnika nr Km-III.7242.2.2020 z dnia 9 marca 2020 roku w sprawie uwzględnienia Rybnika w analizach sieciowych prowadzonych w ramach konsultacji społecznych dokumentu Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) chciałbym podziękować za ważny głos w dyskusji o optymalnych rozwiązaniach komunikacyjnych planowanych w ramach programu Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Regionu. Pana głos wpisuje się w szereg postulatów zgłoszonych przez aktywne społecznie instytucje i organizacje Regionu takie jak np. Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku. Warto nadmienić, że w ramach konsultacji SSL podmiot odpowiedzialny tj. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. otrzymał znacznie ponad 33 tysiące uwag i komentarzy z całej Polski. Pana stanowisko zostało włączone w proces ewaluacji i oceny w kontekście konsultacji społecznych SSL i jako takie będzie podlegało analizom pod kątem realizacji celów programu CPK oraz znalezienia najoptymalniejszych rozwiązań dla Regionu. Z uwagi na przyjęty tryb postępowania wynik analiz zostanie opublikowany w raporcie z konsultacji społecznych SSL CPK, po którym – w drugiej połowie bieżącego roku nastąpi następny etap konsultacji społecznych planowany na poziomie zaangażowanych gmin.

W odniesieniu do Pana postulatów pragnę wskazać, że korytarze SSL z założenia obejmują tylko nowoprojektowane linie. Umieszczenie Rybnika poza korytarzem w żadnym przypadku nie powoduje, że potrzeby tego miasta zostaną pominięte na etapie analiz studium wykonalności. Wręcz przeciwnie, analizy sieciowe będą wykonywane dla całego obszaru funkcjonalnego, z uwzględnieniem jego potrzeb komunikacyjnych – zapewnienia szybkich połączeń ze stolicą województwa oraz zapewnienia połączeń pomiędzy poszczególnymi miastami Rybnickiego Okręgu Węglowego. Pragnę równocześnie podkreślić, że prezentowane w SSL warianty przebiegów korytarzy są orientacyjne i – jak już wspomniałem - będą poddane dalszym konsultacjom oraz pogłębionym analizom technicznym. Obsługa Rybnika jest istotna i podlega pracom planistycznym w ramach realizacji projektu. Według wstępnych założeń, na końcowym odcinku może się ona odbywać poprzez wykorzystanie istniejących linii konwencjonalnych (poprzez łącznice projektowanej linii kolejowej z liniami 140, 148), co umożliwi wykorzystanie istniejącego dworca w centrum miasta, zamiast znacznie mniej korzystnego rozwiązania, jakim jest powstanie stacji na przedmieściu, w oddaleniu od centrum. Taki układ komunikacyjny umożliwiłby znaczne skrócenie czasów przejazdu na odcinku Katowice – Rybnik oraz uwolniłby przepustowość na najbardziej obciążonym odcinku linii nr 140 przez Mikołów. Ponadto, bezpośrednie okolice Rybnika są obszarem silnie zurbanizowanym, wprowadzenie w ten obszar linii kolejowej o żądanych parametrach wiązałoby się z koniecznością licznych wyburzeń oraz znacznymi kosztami społecznymi. Modernizacja końcowego odcinka trasy (linii konwencjonalnej) może być przeprowadzona w ramach działań PKP PLK. Warto podkreślić, że jednym z celów projektu jest również

przywrócenie połączenia kolejowego z Wodzisławia Śląskiego (a tym samym również z Rybnika) do Jastrzębia-Zdroju oraz do planowanego w okolicach Jastrzębia-Zdroju nowego przejścia granicznego do Czech. Takie ukształtowanie umożliwiłoby, np. uruchamianie pociągów kategorii RegioEkspres (RE) na trasie Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój oraz Katowice – Żory – Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śląski – Rybnik. Ponadto umożliwi również trasowanie pociągów dalekobieżnych/międzynarodowych przez Rybnik, Wodzisław Śląski i dalej do Czech, o znacznie bardziej atrakcyjnych niż obecnie czasach przejazdu. Powyższe rozwiązania powinny spowodować znaczną poprawę jakości obsługi komunikacyjnej Rybnika i całego subregionu dzięki zdecydowanemu skróceniu czasów przejazdów i uwolnieniu przepustowości, a tym samym umożliwieniu dalszego wzrostu liczby połączeń.

Jeżeli chodzi o przebieg linii kolejowej w bezpośredniej okolicy miasta Jastrzębie-Zdrój, to kwestia ta nie została zamknięta. Jak już wspomniałem prezentowane w SSL warianty przebiegów korytarzy są orientacyjne i będą poddane dalszym konsultacjom oraz analizom technicznym. Aktualnie trwa opracowywanie studium wykonalności dla linii, dzięki któremu będzie dopiero możliwe określenie optymalnej formy inwestycji. Rozpatrywanych jest kilka wariantów. Obecnie trwa również analiza uwag zgłoszonych do Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK w ramach otwartych konsultacji społecznych. Na ich podstawie mogą zostać zdefiniowane nowe przebiegi linii. Ważnym czynnikiem mającym wpływ na powstanie optymalnego układu transportowego na obszarze Górnego Śląska jest kwestia szkód górniczych i eksploatacji złóż węgla. Ten czynnik powoduje, że optymalnie z punktu widzenia wszystkich kryteriów przeprowadzenie linii kolejowej nie zawsze jest możliwe. Jednym z głównych założeń planistycznych jest zapewnienie obsługi Jastrzębia-Zdroju, największego miasta w kraju pozbawionego transportu kolejowego. Rozważanych jest kilka wariantów przejścia przez miasto wraz z odgałęzieniem w kierunku Chybia.

Liczę na Pana aktywny udział w dalszych etapach konsultacji społecznych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała

więcej kolei | POLSKA STRATEGIA ROZWOJU NIEPODLEGŁOŚCI

Subregion Zachodni

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku

Rybnik, 10 marca 2020 r.

SZ.266.2020.MP

Szanowny Pan
Marcin Horała
Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego
Portu Komunikacyjnego

Szanowny Panie,

W załączeniu przekazuję Uchwałę nr 37/2020 z dnia 9 marca 2020 r. Zarządu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku **w sprawie przyjęcia stanowiska w zakresie planów budowy Kolei Dużych Prędkości w Subregionie Zachodnim Województwa Śląskiego** w ramach inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Jednocześnie bardzo proszę o ustosunkowanie się do poniższego zapytania.

W związku z licznymi pytaniami kierowanymi przez mieszkańców miast i gmin dotyczących powodu nie analizowania wariantu budowy szybkiej kolei wzdłuż istniejącej linii kolejowej Katowice - Rybnik - Wodzisław Śl - Chałupki (linia kolejowa 158) prosimy o informację czy taki wariant trasy był kiedykolwiek analizowany, jeżeli tak, to co spowodowało że nie został uwzględniony w konsultacjach społecznych, jeżeli nie, to czy inwestor skłonny jest do dokonania analizy zasadności inwestycji w tym zakresie?

Z poważaniem,

ul. Rudzka 13C, 44-200 Rybnik 32 42 22 446 www.subregion.pl, biuro@subregion.pl

UCHWAŁA NR 37/2020

Zarządu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku z dnia 9 marca 2020 r.

w sprawie: przyjęcia stanowiska w zakresie planów budowy Kolei Dużych Prędkości w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego w ramach inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego

Na podstawie § 22 ust. 2, w związku z § 5 ust. 1 pkt. a) i m) Statutu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku

Zarząd Związku uchwala, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się stanowisko w sprawie planów budowy Kolei Dużych Prędkości w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego w ramach inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgodnie z brzmieniem załącznika nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2

Stanowisko, o którym mowa w § 1 przekazuje się do Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o., Ministra Infrastruktury, Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej, Marszałka Województwa Śląskiego oraz Prezesa PKP PLK S.A.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu
Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku

Mieczysław Kieca

Subregion Zachodni

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku

Załącznik nr 1 do Uchwały nr 37/2020 Zarządu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku z dnia 9 marca 2020 r.

STANOWISKO ZARZĄDU ZWIĄZKU GMIN I POWIATÓW SUBREGIONU ZACHODNIEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO Z SIEDZIBĄ W RYBNIKU

w sprawie planów budowy Kolei Dużych Prędkości w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego w ramach inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego

W ramach prowadzonych konsultacji Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego Zarząd Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku wyraża poparcie dla planów budowy Kolei Dużych Prędkości przebiegającej przez Subregion Zachodni Województwa Śląskiego.

Obecna sieć kolejowa w regionie nie umożliwia efektywnego realizowania przewozów pasażerskich, a także towarowych. Tylko pełny rozwój regionalnej sieci kolejowej da spójny i dynamiczny rozwój tej części województwa śląskiego i kraju. Z tego względu koniecznością jest lokalizacja co najmniej jednego przystanku kolejowego KDP na terenie Subregionu Zachodniego.

Odnosząc się do propozycji wariantów przebiegu KDP, przedstawionych w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym, Zarząd Związku Subregionu Zachodniego wyraża opinię, iż w obecnej formie są one do zaakceptowania jedynie na pewnych odcinkach i wymagają zmiany. Należy przy tym szczególnie uwzględnić zaplanowanie połączenia kolejowego Jastrzębia-Zdroju z Katowicami i Subregionem.

W ocenie Zarządu Związku nakreślone warianty doprowadzą do rozcięcia wielu miejscowości w obszarach rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, rekreacyjnej i przemysłowej oraz wiążą się z koniecznością poniesienia ogromnych kosztów ekonomiczno-społecznych związanych z przebudową istniejącej infrastruktury, która w ostatnich latach w głównej mierze finansowana była ze środków unijnych i środków własnych samorządów.

Zarząd Związku zwraca również uwagę, że spójna wiązka wzajemnie komplementarnych projektów kolejowych została już przedstawiona jako stanowisko samorządów Subregionu Zachodniego (pismo o sygnaturze SZ.634.2018.AG z dnia 20 grudnia 2018 r. do Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka w związku z uchwałą Zarządu Związku nr 86/2018) i obejmuje ona:

- budowę łuku pozwalającego na bezpośrednie połączenie linii kolejowej 22 od dzielnicy Chwałowice do stacji Rybnik, z pominięciem konieczności zmiany czoła w Rybniku Towarowym, co pozwoli na uruchamianie pociągów między Rybnikiem a Jastrzębiem-Zdrojem przez mocno zaludnione i uprzemysłowione dzielnice Chwałowice i Boguszowice;

budowę peronów przystankowych na linii 173, tak aby zapewnić dogodny dostęp do kolei mieszkańcom dużych osiedli rybnickich (Maroko-Nowiny, Smolna), dzielnicy Żebrzydowice oraz gminy Jejkowice;
- przebudowę linii 140 między stacją Leszczyny a stacją Katowice Ligota do linii w pełni dwutorowej;
- przebudowę w rejonie stacji Orzesze, tak aby odbudowywana linia 159 (na odcinku Orzesze – Żory) nie krzyżowała się z linią 169 pod kątem prostym, lecz w sposób umożliwiający jazdę we wszystkich kierunkach (od strony Rybnika na Katowice i Tychy oraz od strony Żor na Katowice i Tychy). Pozwoli to na uruchamianie pociągów, które będą skomunikowane na stacji Orzesze;
- rewitalizację odcinka linii 140 między Rybnikiem Towarowym a stacją Sumina.

Zarząd Związku wyraża jednocześnie opinię, iż zasadne jest rozszerzenie obszaru analiz projektowanych rozwiązań poprzez rozszerzenie korytarza kolejowego nr 7 uwzględniając w analizach miasto Rybnik, a także uwzględniając istniejące korytarze infrastruktury liniowej.

Przewodniczący Zarządu
Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku

Mieczysław Kieca

Wpłynęło dnia 31.03.2020
Podpis ...

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Pełnomocnik Rządu
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego
Marcin Horała

Znak sprawy: CPK.4736.45.2020

Warszawa, 25 marca 2020 dnia

Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego
z siedzibą w Rybniku,
ul. Rudzka 13C
44-200 Rybnik

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo nr SZ.266.2020.MP z dnia 10 marca 2020 roku (przekazane do wiadomości Ministra Infrastruktury pismem z dnia 12 marca 2020 roku o nr SZ.271.2020.MP) w sprawie stanowiska Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku w sprawie przyjęcia stanowiska w zakresie planów budowy Kolei Dużych Prędkości w Subregionie Zachodnim Województwa Śląskiego chciałbym podziękować za ważny głos w dyskusji o optymalnych rozwiązaniach komunikacyjnych planowanych w ramach programu Centralnego Portu Komunikacyjnego dla regionu. Warto nadmienić, że w ramach konsultacji dokumentu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) podmiot odpowiedzialny tj. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. otrzymał ponad 33 tysiące uwag i komentarzy z całej Polski. Państwa stanowisko zostało włączone w proces ewaluacji i oceny w kontekście konsultacji społecznych SSL i jako takie będzie podlegało analizom pod kątem realizacji celów programu CPK oraz znalezienia najoptymalniejszych rozwiązań dla regionu. Z uwagi na przyjęty tryb postępowania wynik analiz zostanie opublikowany w raporcie z konsultacji społecznych SSL CPK, po którym – w drugiej połowie bieżącego roku nastąpi następny etap konsultacji społecznych planowany na poziomie zaangażowanych gmin.

Pragnę równocześnie podkreślić, że prezentowane w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Centralnego Portu Komunikacyjnego warianty przebiegów korytarzy są orientacyjne i - jak już wspomniałem - będą poddane dalszym konsultacjom oraz pogłębionym analizom technicznym. W odniesieniu do przywołanej w Państwa piśmie linii kolejowej aktualnie trwa opracowywanie studium wykonalności, dzięki któremu będzie dopiero możliwe określenie optymalnej formy inwestycji. Rozpatrywanych jest kilka wariantów. Istotnym czynnikiem ograniczającym powstanie optymalnego układu transportowego na obszarze Górnego Śląska jest kwestia szkód górniczych i eksploatacji złóż węgla. Ten parametr powoduje, że optymalne z punktu widzenia wszystkich kryteriów przeprowadzenie linii kolejowej nie zawsze jest możliwe. Na podstawie trwających analiz uwag zgłoszonych do Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK, w ramach konsultacji publicznych mogą zostać zdefiniowane nowe przebiegi linii, w tym również wariant przebiegający w pobliżu

lub przez wymienione miasta (Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki). Niemniej jednak poprowadzenie linii przez Rybnik, Wodzisław Śląski oraz Chałupki nie rozwiązuje podstawowego problemu transportowego regionu, jakim jest brak połączenia kolejowego przez Jastrzębie-Zdrój – największego miasta kraju pozbawionego dostępu do transportu kolejowego.

Liczę na Państwa równie aktywny udział w dalszych etapach konsultacji społecznych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała

Korespondencja zostanie nadana w następnym dniu roboczym.

URZĄD MIASTA RYBNIKA (10)
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
09 MAR. 2020
nr koresp. .....
ilość załączników .....

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

PRIORYTET
PRIORITAIRE
POLECONY

Szanowny Pan

Marcin Horała
Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Km-III.7242.2.2020

2020-34714

Rybnik, dnia 9 marca 2020 r.

Szanowny Panie Ministrze,

Na wstępie chciałbym wyrazić głęboką radość z powodu aktywnych działań na rzecz utworzenia nowych, wysokosprawnych korytarzy transportu kolejowego. Tylko w ten sposób możliwe jest sprawienie, by kolej na powrót była atrakcyjna, by była realną alternatywą dla motoryzacji indywidualnej oraz dla rozwoju ciężkiego transportu samochodowego. Komponent kolejowy CPK wychodzi naprzeciw wyzwaniom przyszłości związanym z ochroną środowiska, zapewnieniem mobilności i spójnego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Równocześnie zmuszony jestem wyrazić głębokie niezadowolenie i zaniepokojenie tym, że miasto Rybnik zostało pominięte na etapie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego dla osi transportowej nr 7. Analizując zakres obszaru, który ma być przedmiotem dalszych analiz i procedowania, wyraźnie widać wręcz nienaturalne „wcięcie" eliminujące największe miasto Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, naturalny węzeł transportowy dla całej aglomeracji rybnickiej.

Niepodobna pominąć dynamicznego wzrostu obsługi Rybnika przez ruch dalekobieżny. W zasadzie przez dziesięciolecia jedyne dalekobieżne połączenia Rybnika stanowił pociąg Szyndzielnia, łączący Wrocław i Bielsko-Białą, obsługujący Subregion Zachodni Województwa Śląskiego także poprzez postoje w Żorach i Kuźni Raciborskiej. Uzupełnieniem oferty pozostawały nocne połączenia sezonowe, uruchamiane w wakacje.

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta

Jednak w ostatnim czasie daje się zauważyć sukcesywny rozwój połączeń dalekobieżnych z wykorzystaniem trasy przez Rybnik. Ciągłej poprawie ulega oferta pociągów do Warszawy. Początkowo funkcjonował tylko jeden pociąg w środku dnia (w „martwej porze"), natomiast przełomowym momentem stało się przetrasowanie przez Rybnik pociągów łączących Warszawę z Republiką Czeską. Stabilna, rozbudowana oferta wywołała bardzo duży wzrost zainteresowania przejazdami dalekobieżnymi – a warto nadmienić, że Rybnik jest stacją węzłową dla całego Subregionu, toteż wśród korzystających z przedmiotowych połączeń są też mieszkańcy zmierzający na pociąg z przesiadki – pociągiem (z Rydułtów, z Raciborza) oraz autobusem komunikacji miejskiej (z licznych gmin w okolicy).

Rosnące zainteresowanie PKP Intercity SA obsługą Rybnika nie jest przypadkowe – kolejarze dostrzegają potencjał największego miasta w okolicy, kierując coraz to nowe pociągi właśnie z obsługą naszego miasta. Około 130 tysięcy mieszkańców samego miasta, ale także potencjał węzła komunikacyjnego to naturalne atuty Rybnika. Już dziś skłaniają one do działań zwiększających obsługę miasta ruchem dalekobieżnym – mam nadzieję, że staną się także wystarczającym argumentem na rzecz niepomijania Rybnika w dalszych analizach w ramach prac na Strategicznym Studium Lokalizacyjnym komponentu kolejowego CPK.

Głęboko wierzę, że powyższe argumenty pozwolą zracjonalizować zakres przestrzenny dalszych analiz i włączenie największego generatora ruchu w południowo-zachodniej części Górnego Śląska sprawi, że mieszkańcy naszego miasta nie będą się czuli wykluczeni i pomijani. Codzienne trudności, jakich doświadczają przemieszczając się do Katowic po najbardziej obciążonej ruchem jednotorowej linii kolejowej w kraju, wymagają w mojej opinii rewizji obszaru podlegającego analizom na etapie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Jakkolwiek CPK sam w sobie realizuje cele związane z poprawą spójności terytorialnej i gospodarczej kraju, to jednak skala przedsięwzięcia oraz należyta dbałość o maksymalizację efektów inwestycji publicznych nakazuje, by rozpatrywać całość działań w wymiarze sieciowym, wskazując także korzyści uboczne, możliwe do osiągnięcia w obszarach niezwiązanych bezpośrednio z CPK, ale również o dużym znaczeniu dla kraju, regionu i społeczności lokalnych.

Chciałbym zwrócić uwagę, że włączenie Rybnika w spektrum obszarowe Strategicznego Studium Lokalizacyjnego wydaje się naturalne gdy weźmie się pod uwagę zaproponowany układ łącznic w obszarze aglomeracji rybnickiej. Pomijanie Rybnika w analizach skutkuje tym, że na przykład kalkulując czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, analiza urywa się na rogatkach największego miasta w okolicy.

Równocześnie, mając na względzie interes nie tylko Rybnika, ale harmonijnego dostępu do nowobudowanej infrastruktury dla całego Subregionu Zachodniego Województwa

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl.

Śląskiego, zwracam się z prośbą o rozważenie możliwości obsługi subregionu korytarzem biegnącym po północnej stronie Jastrzębia-Zdroju, tak by dojazd do kolei szybkiej z różnych miejscowości zachodniej części subregionu był wygodniejszy. Im bardziej na południe przebiegnie projektowana trasa, tym większy problem z dotarciem będą mieli mieszkańcy rubieży subregionu, a przecież to ludzie wypełniają pociągi, to ludziom powinien służyć rozwój infrastruktury. Postulat ten w pełni wpisuje się w potrzebę uwzględnienia Rybnika w dalszych analizach poprzez poszerzenie korytarza nr 7, nakreślonego w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym w kierunku zachodnim.

Głęboko wierzę, że merytoryczne podejście do sprawy pozwoli na ujęcie miasta Rybnik w dalszych analizach Strategicznego Studium Lokalizacyjnego korytarza nr 7 na odcinku z Katowic do Ostrawy. Wówczas chętnie przedstawię sugestie, dotyczące możliwych sposobów obsługi omawianego obszaru oraz powiązania oferty kolei szybkich z ruchem regionalnym, tak aby zapewnić największe możliwe uzupełnianie się oferty i multiplikację korzyści wszystkich zainteresowanych stron.

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA
Piotr Kuczera

Do wiadomości:

- Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury
- Pan Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego
- Pan Paweł Olszewski, Przewodniczący Komisji Infrastruktury, Sejm RP
- Pan Jerzy Polaczek, Zastępca Przewodniczącego Komisji Infrastruktury, Sejm RP
- Pan Mariusz Trepka, Przewodniczący podkomisji stałej ds. transportu kolejowego, Sejm RP

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta

URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
09 MAR. 2020
nr koresp. .....
ilość załączników .....

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Bolesław Piecha
Poseł na Sejm RP
Sobieskiego 14a
44-200 Rybnik

Km-III.7242.2.2020

2020-34779

Rybnik, dnia 9 marca 2020 r.

Szanowny Panie Pośle,

W związku z ogłoszonym zakresem Strategicznego Studium Lokalizacyjnego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, który w swoim zakresie odnoszącym się do korytarza transportowego nr 7 pomija miasto Rybnik – największe miasto i stolicę Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, zwracam się z prośbą o wystosowanie pod adresem resortu infrastruktury interpelacji, której propozycję treści przekazuję w załączeniu. Będę także wdzięczny za każdą inną aktywność przeciwko marginalizacji naszego miasta na etapie strategicznych analiz na potrzeby wysokosprawnego połączenia kolejowego, przebiegającego przez nasz subregion, w tym złożenie stosownych uwag przez formularz internetowy na stronie internetowej CPK, dostępny pod adresem: https://cpk.pl/pl/inwestycja/ssl/formularz-kolej (proszę wybrać „ciąg nr 7, linia kolejowa 170" , a następnie wpisać arkusz nr 2).

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA
Piotr Kuczera

Załączniki:

- propozycja treści interpelacji ws. Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta

Bolesław Piecha
Poseł na Sejm RP

Pan
Marcin Horała
Pełnomocnik Rządu ds. CPK
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W trybie interpelacji zwracam się z prośbą o rozszerzenie obszaru analiz w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym dla korytarza siódmego komponentu kolejowego CPK o miasto Rybnik. Obszar zakreślony na potrzeby konsultacji społecznych w sposób sztuczny wyłącza największe miasto i stolicę Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, marginalizując nie tylko 130 tysięczne miasto, ale także silnie zurbanizowane otoczenie, dla którego Rybnik jest naturalnym ośrodkiem ciążenia.

Pozostaje niezrozumiałym, dlaczego mimo wytyczenia w proponowanych wariantach różnego rodzaju łącznic, mogących służyć do obsługi Rybnika – samo miasto miałoby pozostać poza obszarem dalszego zainteresowania. Jest to zabieg szkodliwy nie tylko dla miasta, ale dla całego fragmentu Województwa Śląskiego. Faktycznie bowiem właśnie wyeliminowanie tak dużego skupiska ludności z obszaru zainteresowania może skutkować zmniejszeniem wagi budowy przystanku obsługującego okoliczne miasta na terenie aglomeracji rybnickiej i pojawieniem się tzw. „efektu tunelu" – pociągów przecinających nasz obszar, a równocześnie służących osobom tranzytującym, bez dostępu lub z bardzo ograniczonym dostępem dla społeczności lokalnej.

Osobiście korzystam z połączeń kolejowych i jako pasażer doświadczam niedogodności związanych z tym, że najważniejsza dla Rybnika linia kolejowa – będąca „oknem na świat" w kierunku Katowic i Warszawy, jest na przeważającej części swojej długości jednotorowa. Ewentualne opóźnienia pociągów skutkują wydłużonym czasem na mijankach – w efekcie opóźniają się kolejne pociągi. Niedostrzeganie tego, że Rybnik jest największym miastem Polski bez dostępu do sprawnej, dwutorowej linii kolejowej łączącej ze stolicą województwa jest poważnym uchybieniem – realizując słuszny i ambitny plan budowy spójności terytorialnej kraju za pomocą efektywnej sieci kolejowej nie zapominajmy o racjonalizacji nakładów, ponoszonych przez Państwo Polskie. Eliminowanie dużego miasta – stolicy całego subregionu i wiodącego ośrodka przemysłowego – już na etapie wstępnych analiz, nie przysłuży się do osiągnięcia efektu synergii, gdzie ponosząc nakłady określonej wysokości możliwe jest zintensyfikowanie osiąganych korzyści, w tym skierowanie ich także do społeczności lokalnych.

Jestem głęboko przekonany, że dalsze prace koncepcyjne odbywać się będą w zakresie, który nie eliminuje miasta Rybnika, jako dużego generatora ruchu, największego miasta i stolicy Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

Z poważaniem,

URZĄD MIASTA RYBNIKA (10)
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
09 MAR. 2020
nr koresp. .....
ilość załączników .....

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Marek Krząkała
Poseł na Sejm RP
Biuro Poselskie - Wysoka 15 lok. 17
44-200 Rybnik

Km-III.7242.2.2020

2020-34752

Rybnik, dnia 9 marca 2020 r.

Szanowny Panie Pośle,

W związku z ogłoszonym zakresem Strategicznego Studium Lokalizacyjnego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, który w swoim zakresie odnoszącym się do korytarza transportowego nr 7 pomija miasto Rybnik – największe miasto i stolicę Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, zwracam się z prośbą o wystosowanie pod adresem resortu infrastruktury interpelacji, której propozycję treści przekazuję w załączeniu. Będę także wdzięczny za każdą inną aktywność przeciwko marginalizacji naszego miasta na etapie strategicznych analiz na potrzeby wysokosprawnego połączenia kolejowego, przebiegającego przez nasz subregion, w tym złożenie stosownych uwag przez formularz internetowy na stronie internetowej CPK, dostępny pod adresem: https://cpk.pl/pl/inwestycja/ssl/formularz-kolej (proszę wybrać „ciąg nr 7, linia kolejowa 170", a następnie wpisać arkusz nr 2).

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA
Piotr Kuczera

Załączniki:

- propozycja interpelacji ws. Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl

Marek Krząkała
Poseł na Sejm RP

Pan
Marcin Horała
Pełnomocnik Rządu ds. CPK
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W trybie interpelacji zwracam się z prośbą o rozszerzenie obszaru analiz w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym dla korytarza siódmego komponentu kolejowego CPK o miasto Rybnik. Obszar zakreślony na potrzeby konsultacji społecznych w sposób sztuczny wyłącza największe miasto i stolicę Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, marginalizując nie tylko 130 tysięczne miasto, ale także silnie zurbanizowane otoczenie, dla którego Rybnik jest naturalnym ośrodkiem ciążenia.

Pozostaje niezrozumiałym, dlaczego mimo wytyczenia w proponowanych wariantach różnego rodzaju łącznic, mogących służyć do obsługi Rybnika – samo miasto miałoby pozostać poza obszarem dalszego zainteresowania. Jest to zabieg szkodliwy nie tylko dla miasta, ale dla całego fragmentu Województwa Śląskiego. Faktycznie bowiem właśnie wyeliminowanie tak dużego skupiska ludności z obszaru zainteresowania może skutkować zmniejszeniem wagi budowy przystanku obsługującego okoliczne miasta na terenie aglomeracji rybnickiej i pojawieniem się tzw. „efektu tunelu" – pociągów przecinających nasz obszar, a równocześnie służących osobom tranzytującym, bez dostępu lub z bardzo ograniczonym dostępem dla społeczności lokalnej.

Osobiście korzystam z połączeń kolejowych i jako pasażer doświadczam niedogodności związanych z tym, że najważniejsza dla Rybnika linia kolejowa – będąca „oknem na świat" w kierunku Katowic i Warszawy, jest na przeważającej części swojej długości jednotorowa. Ewentualne opóźnienia pociągów skutkują wydłużonym czasem na mijankach – w efekcie opóźniają się kolejne pociągi. Niedostrzeganie tego, że Rybnik jest największym miastem Polski bez dostępu do sprawnej, dwutorowej linii kolejowej łączącej ze stolicą województwa jest poważnym uchybieniem – realizując słuszny i ambitny plan budowy spójności terytorialnej kraju za pomocą efektywnej sieci kolejowej nie zapominajmy o racjonalizacji nakładów, ponoszonych przez Państwo Polskie. Eliminowanie dużego miasta – stolicy całego subregionu i wiodącego ośrodka przemysłowego – już na etapie wstępnych analiz, nie przysłuży się do osiągnięcia efektu synergii, gdzie ponosząc nakłady określonej wysokości możliwe jest zintensyfikowanie osiąganych korzyści, w tym skierowanie ich także do społeczności lokalnych.

Jestem głęboko przekonany, że dalsze prace koncepcyjne odbywać się będą w zakresie, który nie eliminuje miasta Rybnika, jako dużego generatora ruchu, największego miasta i stolicy Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

Z poważaniem,

URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
09 MAR. 2020
nr koresp. .....
ilość załączników .....

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Wojciech Piecha
Senator RP
Biuro Senatorskie
Sobieskiego 1
44-200 Rybnik

Km-III.7242.2.2020

2020-34785

Rybnik, dnia 9 marca 2020 r.

Szanowny Panie Senatorze,

W związku z ogłoszonym zakresem Strategicznego Studium Lokalizacyjnego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, który w swoim zakresie odnoszącym się do korytarza transportowego nr 7 pomija miasto Rybnik – największe miasto i stolicę Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, zwracam się z prośbą o wystosowanie pod adresem resortu infrastruktury interpelacji, której propozycję treści przekazuję w załączeniu. Będę także wdzięczny za każdą inną aktywność przeciwko marginalizacji naszego miasta na etapie strategicznych analiz na potrzeby wysokosprawnego połączenia kolejowego, przebiegającego przez nasz subregion, w tym złożenie stosownych uwag przez formularz internetowy na stronie internetowej CPK, dostępny pod adresem: https://cpk.pl/pl/inwestycja/ssl/formularz-kolej (proszę wybrać „ciąg nr 7, linia kolejowa 170" , a następnie wpisać arkusz nr 2).

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA
Piotr Kuczera

Załączniki:

- propozycja interpelacji ws. Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika https://bip.um.rybnik.eu/rodo. Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: iod@um.rybnik.pl

Wojciech Piecha
Senator RP

Pan
Marcin Horała
Pełnomocnik Rządu ds. CPK
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W trybie interpelacji zwracam się z prośbą o rozszerzenie obszaru analiz w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym dla korytarza siódmego komponentu kolejowego CPK o miasto Rybnik. Obszar zakreślony na potrzeby konsultacji społecznych w sposób sztuczny wyłącza największe miasto i stolicę Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, marginalizując nie tylko 130 tysięczne miasto, ale także silnie zurbanizowane otoczenie, dla którego Rybnik jest naturalnym ośrodkiem ciążenia.

Pozostaje niezrozumiałym, dlaczego mimo wytyczenia w proponowanych wariantach różnego rodzaju łącznic, mogących służyć do obsługi Rybnika – samo miasto miałoby pozostać poza obszarem dalszego zainteresowania. Jest to zabieg szkodliwy nie tylko dla miasta, ale dla całego fragmentu Województwa Śląskiego. Faktycznie bowiem właśnie wyeliminowanie tak dużego skupiska ludności z obszaru zainteresowania może skutkować zmniejszeniem wagi budowy przystanku obsługującego okoliczne miasta na terenie aglomeracji rybnickiej i pojawieniem się tzw. „efektu tunelu" – pociągów przecinających nasz obszar, a równocześnie służących osobom tranzytującym, bez dostępu lub z bardzo ograniczonym dostępem dla społeczności lokalnej.

Osobiście korzystam z połączeń kolejowych i jako pasażer doświadczam niedogodności związanych z tym, że najważniejsza dla Rybnika linia kolejowa – będąca „oknem na świat" w kierunku Katowic i Warszawy, jest na przeważającej części swojej długości jednotorowa. Ewentualne opóźnienia pociągów skutkują wydłużonym czasem na mijankach – w efekcie opóźniają się kolejne pociągi. Niedostrzeganie tego, że Rybnik jest największym miastem Polski bez dostępu do sprawnej, dwutorowej linii kolejowej łączącej ze stolicą województwa jest poważnym uchybieniem – realizując słuszny i ambitny plan budowy spójności terytorialnej kraju za pomocą efektywnej sieci kolejowej nie zapominajmy o racjonalizacji nakładów, ponoszonych przez Państwo Polskie. Eliminowanie dużego miasta – stolicy całego subregionu i wiodącego ośrodka przemysłowego – już na etapie wstępnych analiz, nie przysłuży się do osiągnięcia efektu synergii, gdzie ponosząc nakłady określonej wysokości możliwe jest zintensyfikowanie osiąganych korzyści, w tym skierowanie ich także do społeczności lokalnych.

Jestem głęboko przekonany, że dalsze prace koncepcyjne odbywać się będą w zakresie, który nie eliminuje miasta Rybnika, jako dużego generatora ruchu, największego miasta i stolicy Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

Z poważaniem,

Katowice, dn. 15.11.2019r.
KS.TD/ 0983 /11/2019

Koleje Śląskie

Urząd Miasta Rybnika
Zastępca Prezydenta Miasta Rybnika
Ul. Bolesława Chrobrego 2
44-200 Rybnik

Szanowny Pan
Janusz Koper
Wiceprezydent Miasta Rybnika

Szanowny Panie Prezydencie

na wstępie chcielibyśmy przeprosić mieszkańców Rybnika za niedogodności, których doświadczają w ostatnim czasie w trakcie korzystania z usług naszej Spółki. Pożar w nastawni w Leszczynach był zdarzeniem losowym, na które nie mieliśmy żadnego wpływu, a które w znacznym stopniu dezorganizuje prace Spółki, co niestety bardzo negatywnie odbija się na pasażerach.

Decyzją Zarządcy Infrastruktury PKP PLK S.A. ujęcie w rozkładzie jazdy zmiany organizacji ruchu było zadaniem nierealizowalnym z uwagi na kursowanie pociągów międzynarodowych. Konstrukcja rozkładu jazdy dla znacznych zmian w organizacji ruchu to proces, który trwa tygodniami i wymaga uzgodnień na szczeblu międzynarodowym. Od godzin popołudniowych 5 listopada część urządzeń sterowania ruchem kolejowym została przywrócona do użytku umożliwiając wyświetlanie na semaforach sygnałów zezwalających na jazdę (tzw. jazda na sygnały zastępcze) co wyeliminuje czasochłonne wydawanie rozkazów pisemnych, tym samym znacznie poprawiając punktualność pociągów.

Niezależnie od wypadku w Leszczynach, mamy świadomość przepełnień oraz częstych opóźnień pociągów linii S7 oraz S71 należy jednak wspomnieć, że Spółka działa w bardzo ograniczonych warunkach. Jak Pan słusznie wspomniał, linia kolejowa nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Rybnik charakteryzuje się niską przepustowością z uwagi na długi odcinek jednotorowy przy niewielkiej liczbie tzw. mijanek. Mamy w planach dalszy rozwój naszego parku taborowego. Jednak zaznaczamy, że nie wszystkie pojazdy z poprzedniego zamówienia już do nas dotarły.

Spółka podjęła działania, które mają na celu w dużym stopniu zredukować opisane przez Pana problemy jednak z uwagi na duży zakres zmian pierwsze efekty będą widoczne dopiero od wchodzącego w życie 15 grudnia br. nowego rozkładu jazdy. Informujemy, że pociągi kursujące na najbardziej problematycznym odcinku Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice będą miały wydłużone rezerwy czasu jazdy oraz czasy postoju na stacjach pośrednich. Wprawdzie rozkładowy czas jazdy wydłuży się tylko o kilka minut, ale ten zabieg pozwoli na zniwelowanie sytuacji, w której pociąg nie zdąża na planową mijankę przez co musi odstać kilkanaście minut oczekując na zwolnienie szlaku. Celem rozładowania tłoku pociągi 44850 dowożący na 9 do Katowic oraz 44011 odwożący po 15.30 będą obsługiwane przez tabor serii 22WEd (190 miejsc siedzących względem 150 w obecnie kursujących 21WEa). W miarę dostępności wszystkich pojazdów sześcioczłonowych pociąg 44752 dowożący do Katowic na godzinę 8 będzie obsługiwany przez pojazd serii 27WEb wyposażony w 292 miejsca siedzące, a po planowanym na luty przywróceniu do ruchu składu EN71AKŚ-101 z 256 siedzeniami EZT tej serii będą na stale przypisane do tego kursu. Ponadto żaden kurs z Rybnika do Katowic i odwrotnie nie będzie obsługiwany najkrótszym pojazdem serii 34WEa. Podkreślamy, że opisane tutaj zmiany będą miały charakter planowy i nie można wykluczyć sytuacji, gdy w sytuacji awarii planowego pojazdu na trasę wyjedzie mniej pojemny pojazd, tak jak to miało miejsce w przypadku opisanego przez Pana kursu pociągu 44754 z dnia 21.10.2019.

Z kolejarskim pozdrowieniem

WICEPREZES ZARZĄDU
Roman Szczygieł

PREZES ZARZĄDU
dr inż. Aleksander Drzewiecki

Sporządził: Tomasz Dołata tel. 727 030 527 tdolata@kolejeslaskie.com

Koleje Śląskie Sp. z o.o.
ul. Raciborska 58
40-074 Katowice

tel.: +48 727 030 000
sekretariat@kolejeslaskie.com
www.kolejeslaskie.com

NIP: 9542699716
REGON: 241592956
KRS: 0000357114, Sąd Rejonowy Katowice-Wschód
Wydział VIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Kapitał zakładowy: 103.605.000,00 zł
Rachunki bankowe:
Bank PEKAO S.A. 11 1240 6292 1111 0010 6690 0200
BGK 56 1130 1091 0003 9091 1720 0001

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Zarządu
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. + 48 22 473 2645
ibz@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

09-07-2019

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

URZĄD MIASTA RYBNIKA (6)
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
2019 -07- 05
2019/155230
nr koresp.
ilość załączników

IBZ2C-0702-53/19
Dot.: linii kolejowej nr 140

Warszawa, 18 czerwca 2019 r.

Pan Piotr Kuczera
Prezydent Miasta Rybnika

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na pismo nr Km-III.7242.4.2019 z dnia 24 maja 2019 r. dotyczące linii kolejowej nr 140 Biuro Zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „Spółka") informuje, iż przedmiotowa linia na odcinku Katowice – Nędza posiada czynne szkody górnicze w 3 lokalizacjach. W związku z powyższym negatywne opiniowanie planowanej eksploatacji górniczej nie jest zasadne.

Przedsiębiorca górniczy, który uzyska koncesje musi być świadomy, iż linia nr 140 jest objęta umową AGTC o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego, w związku z czym w trakcie eksploatacji górniczej musi zostać objęta szczególną ochroną, aby zminimalizować uciążliwości powodowane prowadzonymi robotami. Zgodnie z ustawą z dnia 9 czerwca 2011 r. „Prawo geologiczne i górnicze" (Dz. U. z 2019 r. poz. 868) oraz w celu uzgodnienia Planu Ruchu Zakładu Górniczego przed przystąpieniem do prac przedsiębiorca obowiązany będzie dokonać ekspertyz i analiz przeniesienia obciążeń od planowanych działań górniczych na obiekty infrastruktury kolejowej (tory, budynki, obiekty inżynieryjne) i w razie potrzeby dokonać niezbędnych zabezpieczeń przed podjęciem eksploatacji.

Prowadzona eksploatacja górnicza ma negatywny wpływ na infrastrukturę kolejową i prowadzi do ograniczeń prędkości, jednak odpowiednie działania podjęte profilaktycznie oraz w trakcie prowadzenia robót umożliwiają bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów.

Z poważaniem

Opracowała:
[redacted]
tel: 22 473 21 58

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Pan
Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Targowa 74
03-734 Warszawa

Km-III.7242.4.2019

2019-68963

Rybnik, dnia 24 maja 2019 r.

Szanowny Panie Prezesie,

Mając na uwadze znaczenie transportu kolejowego w obsłudze transportowej Rybnika i całego subregionu zachodniego, zarówno w zakresie transportu pasażerskiego, jak i transportu ładunków, chciałbym zwrócić uwagę na rozważaną budowę nowej kopalni na terenie Rybnika. Z racji wykorzystania złóż węgla kamiennego, położonych na terenie dzielnicy Paruszowiec, eksploatacja górnicza przełoży się na osiadanie torowiska linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza o około pół metra rocznie. Długość czasokresu planowanego wydobycia, ujęta w Raporcie Oddziaływania na Środowisko, przekłada się na łączny efekt osiadania na poziomie 15 metrów. Osiadanie dotyczy odcinka pomiędzy posterunkiem odstępowym Kamień a przystankiem osobowym Rybnik Paruszowiec. Wspomniany raport jest udostępniany w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, zaś uwagi w przedmiotowej sprawie można wnosić do 30 maja br.

W związku z działaniami Państwa Spółki, związanymi z sukcesywną poprawą parametrów ruchowych przedmiotowej linii, jak choćby odbudowa mijanki Łaziska Górne Brada oraz prace w okolicach przystanku Czerwionka Dębieńsko, prace górnicze mogą zniweczyć Państwa wysiłki w zakresie zapewniania sprawnego przejazdu pociągów na najważniejszej dla miasta i okolicznych miejscowości linii. Już dziś obserwuję rosnące znaczenie Rybnika na mapie kolejowej, czego przejawem jest nie tylko stopniowa poprawa komunikacji regionalnej, ale także ciągłe zwiększanie liczby połączeń dalekobieżnych,

w tym z europejskimi stolicami: Pragą, Wiedniem, Budapesztem i Bratysławą. Pogorszenie parametrów linii kolejowej 140 skazałoby nasze miasto na marginalizację, jednocześnie jednak oznaczałoby dla Państwa pogorszenie pozycji konkurencyjnej względem przewozów drogowych. To ostatnie jest niepokojące w świetle trendów europejskich, zorientowanych na przesuwanie mobilności w kierunku bardziej przyjaznych środowisku form przewozów.
Liczę na reakcję z Państwa strony, co leży w dobrze pojętym interesie miasta, ale też zarządcy infrastruktury kolejowej, dla którego warunki planowania i prowadzenia ruchu mogłyby uleć drastycznemu pogorszeniu.

Z wyrazami szacunku,

Do wiadomości:
- Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, ul. Nakielska 3, 42-600 Tarnowskie Góry

Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Inwestycji i Gospodarki Przestrzennej

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 439 21 05, f +48 32 42 24 124
pig@um.rybnik.pl

URZĄD MIASTA RYBNIKA (4)
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
05 -04- 2019
nr koresp. .....
ilość załączników .....

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Targowa 74
03-734 Warszawa

Korespondencja zostanie nadana następnym dniu roboczym.

Km-III.7242.3.2019

2019-44626

Rybnik, dnia 3 kwietnia 2019 r.

Szanowni Państwo,

W obliczu wyzwań, jakie stoją przed zarządcą infrastruktury kolejowej w czasie intensyfikacji prac inwestycyjnych mając na względzie dobro mieszkańców Rybnika, korzystających z komunikacji kolejowej, zwracam się z postulatem dokonania przebudowy stacji kolejowej Czerwionka, położonej na trasie łączącej Rybnik zarówno z Katowicami, jak i z Warszawą. Jednotorowy odcinek linii kolejowej nr 140 już dziś stanowi wąskie gardło w organizacji sprawnych przewozów dla ponad półmilionowej aglomeracji rybnickiej. Z uznaniem przyjmuję dotychczasowe działania na rzecz poprawy warunków planowania i prowadzenia ruchu, przede wszystkim – decyzję o odbudowie mijanki Łaziska Górne Brada, jednak wobec planów całkowitego zamknięcia LK-93 pomiędzy Zebrzydowicami a Zabrzegiem skokowo wzrośnie intensywność ruchu na LK-140. Tu bowiem przekierowane zostaną wszystkie połączenia międzynarodowe, obecnie przekraczające granicę państwa na przejściu granicznym Zebrzydowice – Petrovice u Karvine.

Traktowanie stacji Czerwionka jako wąskiego gardła wynika z układu torów i peronów na tej stacji. Umiejscowienie peronu drugiego na międzytorzu pomiędzy torem pierwszym a torem trzecim, wraz z umiejscowieniem dojścia na peron w połowie długości peronów sprawia, że pociąg wjeżdżający od strony Leszczyn na tor 1 (pod budynkiem dworca) przecina drogę pasażerów idących na peron drugi do wjeżdżającego na tor 3 pociągu w kierunku Rybnika. Układ stacji uniemożliwia jednoczesność wjazdów dla pociągów jadących w przeciwnych kierunkach, co skutkuje wydłużeniem sumarycznej długości postojów. Drugi pociąg może przyjechać do Czerwionki dopiero po 5 minutach od przyjazdu pierwszego, a odjazd pierwszego pociągu może nastąpić dopiero po 2 minutach od przyjazdu pociągu drugiego.

Jako że wystarczającym postojem na stacji Czerwionka jest 0,5 min., dla jednego z pociągów łączny czas postoju wydłuża się o 7 minut, do 7,5 minuty. W związku z licznymi uwarunkowaniami zewnętrznymi, związanymi z odcinkami jednotorowymi, koniecznością skomunikowań czy przepustowością stacji Katowice czy kluczowego odcinka p.o. Brynów – Katowice Ligota może się okazać, że zajdzie konieczność „wytracenia" czasu, tak aby uniknąć jednoczesnego wjazdu pociągów w stację Czerwionka, co przekłada się nawet na kilkunastominutową stratę czasu dla podróżnych.

Alternatywą jest przeniesienie peronu drugiego na drugą stronę toru trzeciego, wraz z likwidacją przejścia dla pieszych w połowie długości peronów. Dzięki takiemu rozwiązaniu pojawia się pełna elastyczność w zakresie wjazdów pociągów w stację Czerwionka, zaś jedynym ograniczeniem w konstrukcji rozkładu jazdy jest zasada wyjazdu dwie minuty po przyjeździe pociągu w kierunku przeciwnym. W praktyce oznacza to oszczędność czasu, ponieważ łączna suma postojów w stacji Czerwionka wyniesie wówczas 4 minuty. Mając na uwadze intensywność ruchu pociągów na linii 140, duże prawdopodobieństwo skierowania tą linią pociągów międzynarodowych o wysokim priorytecie, uważam, że zasadne jest podjęcie wszelkich kroków, aby zminimalizować uciążliwości dla osób korzystających codziennie z kolei. Przebudowa stacji w Czerwionce wpisuje się w obserwowany trend prac na linii 140 i ma duże znaczenie wobec perspektywy zamknięcia trasy przez Zebrzydowice. W razie niesprzyjającego układu pociągów oszczędność czasu może wynieść nawet niemal 10 minut dla każdej pary krzyżujących się w Czerwionce pociągów, co najlepiej obrazuje znaczenie tej przebudowy dla sprawnego przemieszczania ludzi i towarów.

Uprzejmie proszę, aby powyższe wystąpienie zostało przyjęte w duchu troski o jakość obsługi transportowej miasta Rybnik i całego Subregionu Zachodniego, a także w dobrze pojętym interesie całego sektora kolejowego.

Z wyrazami szacunku,

Do wiadomości:

- Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury
- Pan Michał Woś, Członek Zarządu Województwa Śląskiego
- Pan Wojciech Dinges, Prezes Zarządu Koleje Śląskie Sp. z o.o.

Urząd Miasta Rybnika
Zastępca Prezydenta Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 104, f +48 32 42 24 124
zastepca1.pm@um.rybnik.pl

Szanowny Pan

Ferdynand Morski
Dyrektor

Śląski Związek Gmin i Powiatów
Kościuszki 43/5
40-048 Katowice

Km-III.7241.2.2019

URZĄD MIASTA RYBNIKA (3)
2019 -01- 21
nr koresp. .....
ilość załączników .....

2019-8184

Rybnik, dnia 18 stycznia 2019 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na informację o planowanym spotkaniu z PKP Polskie Linie Kolejowe SA, do którego ma dojść w pierwszej połowie lutego, chciałbym przedstawić informacje istotne z punktu widzenia Rybnika jako centrum Subregionu Zachodniego.

Obecna sytuacja w zakresie dostępności i spójności transportowej Subregionu Zachodniego jest pod wieloma względami niezadowalająca. Inwestycje drogowe, zrealizowane i realizowane, wydatnie obniżają pozycję konkurencyjną kolei. Znaczenie kolei jest trudne do przecenienia z racji obecności dużych zakładów przemysłowych (przede wszystkim wydobywczych, lecz nie tylko) na terenie miast i gmin Subregionu Zachodniego.

Uruchomienie przewozów do Jastrzębia-Zdroju to wydatny impuls do zmian, które powinny objąć cały Subregion oraz jego zewnętrzne połączenia. W chwili obecnej wąskim gardłem jest linia 140, jednotorowa na odcinku od początku aż do stacji Leszczyny. Stan ten powoduje uciążliwe problemy na etapie planowania i później prowadzenia ruchu pociągów. Niejednokrotnie opóźnienie jednego pociągu skutkuje zwielokrotnionymi utrudnieniami, będącymi następstwem konieczności oczekiwania pociągów jadących z kierunku przeciwnego na mijankach czy też późniejszym zwalnianiem kolejnych odstępów. Z racji bardzo sztywnych uwarunkowań w planowaniu i prowadzeniu ruchu na wskazanym odcinku (trasy pociągów są zdeterminowane licznymi innymi uwarunkowaniami, jak jednotor Rybnik Towarowy – Sumina, jednotor Wodzisław Śląski – Chałupki, uwarunkowania wynikające z prowadzeniu ruchu międzynarodowego, potrzeba wielokierunkowych skomunikowań w stacji Rybnik, ograniczona przepustowość stacji Katowice i newralgicznego odcinka

Katowice – Katowice Ligota), potrzeba dobudowy drugiego toru pomiędzy stacjami Katowice Ligota i Leszczyny uwidacznia się w aż nadto jaskrawy sposób. Hasło „drugi tor do Rybnika" powinno zagościć w świadomości decydentów kolejowych każdego szczebla, jak również władz regionu i resortu odpowiedzialnego za transport. W istocie bowiem, tak jak Jastrzębie-Zdrój jest największym w Polsce miastem pozbawionym dostępu do kolei pasażerskiej, tak Rybnik jest największym w Polsce miastem, które ze stolicą województwa jest połączone archaiczną linią jednotorową. Potencjał połączenia Katowice – Rybnik (wraz z przyległościami) jest ogromny. Już dziś, bez żadnych inwestycji, widać jak na dłoni liczne samochody pozostawiane w Mikołowie, Orzeszu czy – zwłaszcza – Łaziskach Górnych, dobitnie obrazujące przekroczenie punktu krytycznego jeśli chodzi o natłok samochodów w miastach. Coraz więcej ludzi dostrzega problem korków i robi wszystko, by ich uniknąć.

Aby jednak mówić o budowie pozycji konkurencyjnej kolei konieczne jest działanie skierowane na to, by była nowoczesna, szybka i nade wszystko niezawodna. Linia jednotorowa nie pozwala spełnić zwłaszcza tego ostatniego postulatu.

Zasadne jest też, aby rozważyć przebudowę węzła orzeskiego przy okazji restytucji kolei pasażerskiej w Jastrzębiu-Zdroju. Wcześniejszy układ torowy, w którym linia 169 przecina się pod kątem prostym z linią Żory – Orzesze (dawny post. osłonny Olszynka), uniemożliwia komunikowanie pociągów na poszczególnych trasach. Gdyby w miejsce dwóch stacji: Orzesze i Orzesze Jaśkowice utworzyć jedną, właśnie w rejonie dawnego posterunku Olszynka, możliwe byłoby utworzenie takiego układu połączeń, w którym między Katowicami a Rybnikiem wprowadzony byłby ruch cykliczny co pół godziny: na przemian pociąg bezpośredni i połączenie przewidujące przesiadkę z pociągu Katowice – Jastrzębie-Zdrój do pociągu Tychy – Rybnik. Dzięki takiemu działaniu uporządkowaniu uległby też kolej w Orzeszu – obecna przeskalowana stacja jest wykorzystywana niemal w zerowym stopniu (jedynie dwa tory są używane), nadto stacja fizycznie zbliżyłaby się do centrum miasta.

Postulowany już we wcześniejszej korespondencji multimodalny węzeł przesiadkowy, który powinien powstać w oparciu o stację Rybnik Towarowy, w istotny sposób przyczyniłby się do możliwości realizacji podróży przesiadkowych. Z uwagi na dobrą dostępność drogową lokalizacja ta ma potencjał na przyciągnięcie tych, którzy kontynuowaliby podróż pociągiem zarówno do centrum Rybnika, jak i do Katowic.

Ważne jest też połączenie stacji Rybnik z torami kopalnianymi w dzielnicy Chwałowice. Linie pozostające pod zarządem InfraSilesia i JSK obecnie obciążone są względnie silnym ruchem towarowym, jednak postępująca transformacja energetyczna, konieczna w dobie pilnych działań na rzecz powstrzymania zmian klimatycznych, otworzy nowe możliwości kształtowania połączeń w ramach Subregionu Zachodniego. Bezpośrednie połączenie

Rybnika z Jastrzębiem mogłoby przyczynić się do zmiany modalnej i zwiększenia udziału kolei w ruchu pomiędzy oboma tymi miastami. Trzeba też mieć na uwadze, że takie połączenie byłoby konkurencyjne nawet dla przemieszczeń wewnętrznych Rybnika. Dla dzielnic Chwałowice, Boguszowice Stare i Boguszowice Osiedle pociąg wjeżdżający bezpośrednio do stacji Rybnik to oszczędność nawet kilkunastu minut względem połączenia autobusowego, dodatkowo większa pewność z racji omijania korków.

Wśród innych postulatów, związanych z funkcjonowaniem i rozwojem kolei w Subregionie Zachodnim, wskazać można pilną potrzebę rewitalizacji linii 140 między Rybnikiem Towarowym a Suminą (z racji ciągle postępującej degradacji stanu technicznego) oraz budowę przystanków osobowych na trasie przez Jejkowice (LK 173). Trzeba też z przykrością wspomnieć o takiej elementarnej kwestii, jak dbałość o wykorzystanie tego, co się instaluje. Nadal, mimo upływu ładnych kilku miesięcy, system informacji pasażerskiej rybnickiego dworca jest „w fazie testów", a podstawowym komunikatem dla pasażerów jest zachęta do słuchania zapowiedzi megafonowych. Ważne jest, aby obok inwestycji wielkoskalowych dobrą praktyką była także codzienna troska o jakość tego, co w najbardziej bezpośredni sposób dotyka pasażerów.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z poważaniem,

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Janusz Kuper

Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Szanowna Pani

Hanna Izdebska
Dyrektor Biura Strategii i Rozwoju
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Km-III.7241.2.2018

2018-78814

URZĄD MIASTA RYBNIKA
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
2018 -07- 20
nr koresp. .....
Ilość załączników .....

Rybnik, dnia 17 lipca 2018 r.

Szanowna Pani Dyrektor,

Uprzejmie dziękuję za przesłane stanowisko, dotyczące skrócenia czasu jazdy pomiędzy Rybnikiem a Katowicami. Głęboko wierzę, że zaplanowane do przeprowadzenia jesienią br. prace na sieci trakcyjnej na tym fragmencie LK-140, który jest położony na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu, przyczynią się do poprawy warunków planowania i prowadzenia ruchu pomiędzy Rybnikiem a Katowicami. Podwyższenie prędkości drogowej na odcinku pomiędzy mijanką Mikołów Jamna a Katowicami Ligotą (z wyłączeniem koniecznych ograniczeń związanych z jazdą na kierunek zwrotny, km 1,230 – 4,900) zwiększy przepustowość oraz skróci czas jazdy. Mam nadzieję, że przeprowadzenie wspomnianej w Pani piśmie procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem nastąpi możliwie szybko po oddaniu do użytku nowej sieci, co pozwoli jak najszybciej wykorzystywać poprawione parametry przez pociągi.

Rad jestem także z docenienia potrzeby większego zainteresowania rozbudową infrastruktury linii kolejowej nr 140 na odcinku pomiędzy Katowicami Ligotą a stacją Leszczyny do parametrów linii dwutorowej. Już obecnie duże obciążenie ruchem skutkuje koniecznością oczekiwania pociągów na stacjach i mijankach, co jest odbierane niekorzystnie przez klientów. A trzeba mieć świadomość, że odcinek Rybnik – Katowice stanowi połączenie stolicy regionu z kilkusettysięczną aglomeracją, z rozbudowanym przemysłem i rozbudowującą się sferą logistyczną. W tym sensie budowa drugiego toru jest działaniem na rzecz spójności transportowej regionu.

Nie czekając jednak na okres po 2023 roku doceniam wszelkie podejmowane prace, aby już dziś poprawić warunki przejazdu między Rybnikiem a Katowicami. Liczę, że przyśpieszenie

pociągów na kilkukilometrowym odcinku, podlegającym IZ Sosnowiec, rychło wpisze się w spektrum tego rodzaju działań.

Z poważaniem,

PREZYDENT MIASTA

Do wiadomości:

- Pan Wojciech Saługa, Marszałek Województwa Śląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, ul. Juliusza Ligonia 46, 40-037 Katowice

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Strategii i Rozwoju
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. (22) 473-26-14
e-mail: isr@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

URZĄD MIASTA RYBNIKA (6)
KANCELARIA OGÓLNA
WPŁYNĘŁO
2018 -07- 04
2018/134573
Nr komisji
Ilość załączników

ISR4-0702-13/18
Dot.: DTZ.7241.1.2018

Warszawa, 27 czerwca 2018 r.

2018 -07- 9

Pan Piotr Kuczera
Prezydent Miasta Rybnik
Ul. B. Chrobrego 2
44-200 Rybnik

Janusz Koper

Szanowny Panie Prezydencie,

W odpowiedzi na pismo DTZ.7241.1.2018 z dnia 24 maja 2018r. dotyczące linii 140 Katowice Ligota – Nędza, Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informuje, że podniesienie prędkości nastąpi po przebudowie sieci trakcyjnej, gdyż jej obecny stan pozwala jedynie na jazdę z obecną prędkością V=80 km/h. Przebudowa sieci pozwoli zwiększyć prędkość rozkładową do prędkości 110 – 120 km/h od km 1,230 do 4,900. Na wcześniejszym odcinku, od Stacji Katowice Ligota (0,000) do km 1,230 podniesienie prędkości powyżej 40 km/h nie jest obecnie możliwe ze względu na układ geometryczny wymuszający jazdę przez rozjazdy z prędkością 40 km/h (jazda na kierunek zwrotny).

Prace dotyczące poprawy stanu sieci trakcyjnej planowane są do realizacji w październiku tego roku. Termin podniesienia prędkości po przeprowadzonych robotach uzależnione będzie od przeprowadzenia procedury SMS „oceny znaczenia zmiany" i czasu jej trwania.

Obecnie w Spółce prowadzone są prace planistyczne związane z nową perspektywą finansową 2021 – 2027. Ich zakładanym efektem będzie lista projektów inwestycyjnych planowanych do realizacji w kolejnych latach. Po zakończeniu prac, wskazane zostaną te projekty, które na podstawie analiz najlepiej wpisują się w sieciowy charakter transportu kolejowego, a tym samym mogą istotnie przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów oraz ładunków. Wśród analizowanych zadań znajduje również linia 140 oraz stacja Katowice Ligota. W toku prac Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego zgłosił projekt budowy drugiego toru na odcinku Katowice Ligota – Leszczyny jako potencjalny projekt inwestycyjny. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że ostateczna lista projektów będzie również uwarunkowana dostępnością środków finansowych, których wielkość nie jest obecnie znana.

Z poważaniem

DYREKTOR
Biura Strategii i Rozwoju
Henryk Izdebski

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Strategii i Rozwoju
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. (22) 473-26-14
e-mail: ksr@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

2018/174573

ISR4-0702-13/18
Dot.: DTZ.7241.1.2018

Warszawa, 27 czerwca 2018 r.

Pan Piotr Kuczera
Prezydent Miasta Rybnik
Ul. B. Chrobrego 2
44-200 Rybnik

Szanowny Panie Prezydencie,

W odpowiedzi na pismo DTZ.7241.1.2018 z dnia 24 maja 2018r. dotyczące linii 140 Katowice Ligota – Nędza, Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informuje, że podniesienie prędkości nastąpi po przebudowie sieci trakcyjnej, gdyż jej obecny stan pozwala jedynie na jazdę z obecną prędkością V=80 km/h. Przebudowa sieci pozwoli zwiększyć prędkość rozkładową do prędkości 110 – 120 km/h od km 1,230 do 4,900. Na wcześniejszym odcinku, od Stacji Katowice Ligota (0,000) do km 1,230 podniesienie prędkości powyżej 40 km/h nie jest obecnie możliwe ze względu na układ geometryczny wymuszający jazdę przez rozjazdy z prędkością 40 km/h (jazda na kierunek zwrotny).

Prace dotyczące poprawy stanu sieci trakcyjnej planowane są do realizacji w październiku tego roku. Termin podniesienia prędkości po przeprowadzonych robotach uzależnione będzie od przeprowadzenia procedury SMS „oceny znaczenia zmiany" i czasu jej trwania.

Obecnie w Spółce prowadzone są prace planistyczne związane z nową perspektywą finansową 2021 – 2027. Ich zakładanym efektem będzie lista projektów inwestycyjnych planowanych do realizacji w kolejnych latach. Po zakończeniu prac, wskazane zostaną te projekty, które na podstawie analiz najlepiej wpisują się w sieciowy charakter transportu kolejowego, a tym samym mogą istotnie przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów oraz ładunków. Wśród analizowanych zadań znajduje również linia 140 oraz stacja Katowice Ligota. W toku prac Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego zgłosił projekt budowy drugiego toru na odcinku Katowice Ligota – Leszczyny jako potencjalny projekt inwestycyjny. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że ostateczna lista projektów będzie również uwarunkowana dostępnością środków finansowych, których wielkość nie jest obecnie znana.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Członek Zarządu
Dyrektor ds. rozwoju i przygotowania inwestycji
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. + 48 22 473 20 07
fax + 48 22 473 33 34
www.plk-sa.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Nr ISR11d-0703-05/2018

Warszawa, 14.05.2018 r.

dot.: możliwości przywrócenia ruchu pasażerskiego do Jastrzębia Zdroju

Pan
Artur Stroka
Prezes Zarządu

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
ul. Górnicza 1
44-330 Jastrzębie Zdrój

Szanowny Panie Prezesie,

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pragnie poinformować, że w związku z opracowaniem przez Miasto Jastrzębie Zdrój dokumentu pt. *„Analiza odtworzenia linii kolejowej w Jastrzębiu Zdroju w kontekście regionalnych i transgranicznych połączeń kolejowych"*, obecnie w Spółce rozważane są kwestie dotyczące możliwości przywrócenia kolejowego ruchu pasażerskiego do Jastrzębia Zdroju.

Według wstępnej oceny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wskazany w powyższym opracowaniu jako rekomendowany wariant II powinien stanowić punkt wyjścia do bardziej szczegółowych analiz. Wariant ten zakłada odtworzenie lub budowę nowej infrastruktury kolejowej na odcinku Pawłowice Śląskie – Jastrzębie Zdrój Centrum oraz budowę łącznicy Drogomyśl – Zabłocie Człuchów. Niemniej jednak na kompleksowe przeanalizowanie uwarunkowań przedmiotowego przedsięwzięcia, pogłębioną analizę jego zasadności i wykonalności, pozwoliłoby opracowanie studium wykonalności.

W związku z powyższym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziły z zainteresowanymi jednostkami samorządu terytorialnego konsultacje m.in. odnośnie potencjalnych opcji realizacji inwestycji, które powinny zostać uwzględnione w studium wykonalności w przypadku podjęcia prac nad jego opracowaniem. Zgodnie z przedstawionym stanowiskiem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (UMWŚ), będącego organizatorem publicznego transportu zbiorowego, analizą w ramach studium wykonalności mogłyby być objęte poniższe opcje:

a) opcja I zakładająca prowadzenie ruchu z wykorzystaniem poniższych linii kolejowych:
   - Jastrzębie Zdrój Centrum – Jastrzębie Zdrój Górne (budowa nowej linii kolejowej);
   - Jastrzębie Zdrój Górne – Pawłowice Śląskie – Żory (linia kolejowa 159);
   - Żory – Orzesze (odbudowa linii kolejowej 159);

b) opcja II zakładająca prowadzenie ruchu z wykorzystaniem poniższych linii kolejowych:
   - Jastrzębie Zdrój Centrum – Jastrzębie Zdrój Górne (budowa nowej linii kolejowej);
   - Jastrzębie Zdrój Górne – km ~30,8 (linia kolejowa 159);
   - linia kolejowa 159 – KWK Zofiówka na linii kolejowej 22 (budowa łącznicy o długości około 1 km);
   - Zofiówka – Borynia (linia kolejowa 22);
   - Borynia – Ciepłownia (km 15,777 linii 159) o długości około 9,5 km - budowa nowej linii kolejowej) z uwzględnieniem poniższych założeń:
     - wypięcie z linii kolejowej nr 22 bezpośrednio (przed kopalnią Borynia) i poprowadzenie nowego odcinka na północny wschód;
     - przebieg nowej linii kolejowej równolegle do ulicy Jana Pawła II w taki sposób, aby poprowadzić ślad wzdłuż ulicy Okrężnej w Żorach (południowym obrzeżem miasta zamiast północnym);
     - wpięcie do linii kolejowej nr 159 w km 15/16 w rejonie istniejącego podg Ciepłownia (w zależności od możliwości terenowych);
   - Żory – Orzesze (odbudowa linii kolejowe 159, w tym odbudowa mijanki w Palowicach w km 6,214);

c) opcja II rozszerzona - zakładająca zakres jak w opcji II z uwzględnieniem dodatkowych poniższych odcinków linii kolejowych:
   - Borynia - Boguszowice - Chwałowice (linia kolejowa 22);
   - budowę łącznicy omijającej stację Rybnik Towarowy umożliwiającej wjazd z linii kolejowej nr 22 do stacji Rybnik.

d) analizę wariantów przecięcia linii kolejowych 159 i 169 (budowa łącznic/posterunku odgałęźnego między linią kolejową 159 i 169 umożliwiających jazdę z kierunku Jastrzębia Zdroju na kierunek Tychy oraz możliwość jazdy z Orzesza Jaśkowic do Orzesza).

Ponadto pragniemy zauważyć, że w analizach ruchowo-eksploatacyjnych oraz analizach przewozowych, oprócz odcinków linii kolejowych wskazanych w powyższych opcjach, niezbędne będzie uwzględnienie odcinków linii kolejowych sąsiednich do nich, tj.:

- 140 i 139 na odcinku Rybnik Towarowy - Rybnik Katowice Ligota - Katowice;
- 169 i 139 Orzesze - Tychy - Katowice.

Mając na uwadze potencjalne połączenia proponowane przez UMWŚ w przypadku realizacji przedsięwzięcia:

- Rybnik - Orzesze - Mikołów - Katowice;
- Jastrzębie Zdrój - Szeroka - Żory - Orzesze - Mikołów - Katowice;
- Rybnik - Orzesze Miasto - Tychy - Katowice;
- Jastrzębie Zdrój - Szeroka - Rybnik przez Żory lub Boguszowice;

wyżej wymienione odcinki linii kolejowych 139, 140, 169 będą miały wpływ na ruch pociągów na obszarze objętym opcjami I i II. Ponadto odcinki Orzesze – Katowice Ligota lub Orzesze – Tychy, z uwagi na swój jednotorowy charakter, mogą stanowić istotne ograniczenie w utworzeniu oferty pociągów. Przeprowadzenie analiz dla powyższych odcinków, pozwoliłoby określić faktyczną skalę ewentualnych utrudnień oraz niezbędne środki zaradcze.

Mając na uwadze powyższe informacje oraz że proponowana opcja II i opcja II rozszerzona zakładałaby wykorzystanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o., prosimy o przedstawienie Państwa stanowiska odnośnie uwzględnienia w analizach studialnych przedmiotowych opcji oraz potencjalnych możliwości wykorzystania linii

kolejowej 22 do prowadzenia ruchu pasażerskiego przy jednoczesnym uwzględnieniu obecnego ruchu towarowego.

W celu szerszej prezentacji inicjatywy oraz wysłuchania stanowiska wszystkich zainteresowanych stron, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. proponuje zorganizowanie spotkania z udziałem Państwa oraz przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, jednostek samorządu terytorialnego oraz Ministerstwa Infrastruktury Departamentu Kolejnictwa.

Pragniemy przy tym zauważyć, że ewentualna realizacja opcji II i opcji II rozszerzonej, może przyczynić się do zwiększenia dostępności transportu kolejowego nie tylko dla społeczności lokalnej, ale także dla pracowników Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. i pracowników pobliskich kopalń.

z poważaniem

CZŁONEK ZARZĄDU

Wiesław Żmuda

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
2. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, ul. Ligonia 46, 40-037 Katowice
3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice
4. Starostwo Powiatowe w Pszczynie, ul. 3 Maja 10, 43-200 Pszczyna
5. Starostwo Powiatowe w Mikołowie, ul. Żwirki i Wigury 4a, 43-190 Miłków
6. Starostwo Powiatowe w Rybniku, ul. 3 Maja 311, 44-200 Rybnik
7. Urząd Miasta Żory, Al. Wojska Polskiego 25, 44-240 Żory
8. Urząd Miasta Orzesze, ul. Św. Wawrzyńca 21, 43-180 Orzesze
9. Urząd Miasta Jastrzębie Zdrój, al. Piłsudskiego 60, 44-335 Jastrzębie Zdrój
10. Urząd Miasta Rybnika, ul. Bolesława Chrobrego 2, 44-200 Rybnik
11. Urząd Miasta Mikołowa, Rynek 16, 43-190 Mikołów
12. Urząd Miasta Łaziska Górne, Plac Ratuszowy 1, 43-170 Łaziska Górne
13. Urząd Miasta Tychy, al. Niepodległości 49, 43-100 Tychy
14. Urząd Gminy Pawłowice, ul. Zjednoczenia 60, 43-250 Pawłowice
15. Urząd Gminy Czerwionka - Leszczyny, ul. Parkowa 9, 44-230 Czerwionka-Leszczyny
16. Urząd Gminy Wyry; ul. Główna 133, 43-175 Wyry

Opracowała:
[redacted]
tel. +48 22 473 23 29

[redacted] Elektronicznie podpisany przez [redacted] Data: 2025.06.11 11:29:03 +02'00'

STUDIUM WYKONALNOŚCI:

„Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku"

Załącznik nr 1

do Wniosku o dofinansowanie w ramach
Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
Priorytet FENX.03 Transport miejski
Działanie FENX.03.01 Transport miejski

Wnioskodawca	**Miasto Rybnik** **Ul. Bolesława Chrobrego 2** **44-200 Rybnik**

Rybnik

Opracował:	**VIA VISTULA Spółka z o. o.** **ul. Nowowiejska 35/530-052 Kraków**

VIA VISTULA

Kraków, czerwiec 2025



SPIS TREŚCI

1. Wnioski z przeprowadzonej analizy - podsumowanie 6
1.1. Podstawowe informacje o projekcie 6
1.2. Zakres projektu 7
1.3. Cele projektu 8
1.4. Wnioskodawca Projektu 9
1.5. Koszty i opłacalność projektu 10
2. Charakterystyka projektu 11
2.1. Definicja projektu 11
2.2. Podstawowe informacje o projekcie 12
2.2.1. Tytuł 12
2.2.2. Lokalizacja przedsięwzięcia 12
3. Odniesienie do strategii unijnych i krajowych 21
3.1. Ocena projektu z punktu widzenia celów Polityki UE 21
3.2. Zgodność projektu z krajowymi dokumentami strategicznymi 24
3.3. Zgodność projektu z wojewódzkimi dokumentami strategicznymi 27
3.4. Zgodność projektu z lokalnymi dokumentami strategicznymi 30
4. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego 39
4.1. Dane ogólne 39
4.1.1. Położenie i demografia 39
4.1.2. Rynek pracy 42
4.1.3. Gospodarka 44
4.1.4. Turystyka 46
4.2. Istniejący system transportowy w otoczeniu projektu 48
4.2.1. Transport drogowy 48
4.2.2. Transport kolejowy 52
4.2.3. Komunikacja miejska 53
4.2.4. Organizacja węzłów przesiadkowych 56
4.2.5. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu 57
4.2.6. Trasy rowerowe 59
4.2.7. Polityka parkingowa 61
5. Zidentyfikowane problemy 63
6. Logika interwencji 64
6.1. Oczekiwane rezultaty jako cele ogólne projektu ogólne 64
6.2. Oczekiwane wskaźniki realizacji projektu 65
6.3. Komplementarność z innymi działaniami 67

7. Analiza techniczna 72
7.1. Analiza strategiczna 72
7.2. Analiza opcji 75
7.3. Dane techniczne dotyczące obiektu 79
8. Analiza ruchu 88
8.1. Wprowadzenie 88
8.2. Model sieci w roku bazowym 89
8.2.1. Model popytu 90
8.2.2. Generacja ruchu 90
8.2.3. Rozkład przestrzenny 92
8.2.4. Podział zadań przewozowych 93
8.2.5. Rozkład ruchu na sieć 94
8.3. Założenia do prognoz ruchu 99
8.4. Wyniki prognozy ruchu dla inwestycji 107
9. Koszty realizacji inwestycji i sposób jej finansowania 115
9.1. Koszty realizacji inwestycji i sposób jej finansowania 115
9.2. Nakłady odtworzeniowe 121
9.3. Wartość rezydualna 121
9.4. Koszty operacyjne 121
10. Analiza finansowana 123
10.1. Metodyka analizy 123
10.2. Założenia 123
10.3. Przychody operacyjne 125
10.4. Podsumowanie analizy finansowej 125
10.5. Trwałość projektu 126
11. Analiza ekonomiczna 129
11.1. Metodyka i założenia analizy 129
11.2. Korekta przepływów finansowych 131
11.3. Kategorie kosztów i korzyści ekonomicznych 131
11.4. Analiza kosztów i korzyści ekonomicznych 138
11.5. Zestawienie kosztów i korzyści ekonomicznych 138
12. Analiza wrażliwości 140
12.1. Metodyka i założenia analizy 140
12.2. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności ekonomicznej 141
12.3. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności finansowej 143
13. Analiza ryzyka 146
13.1. Założenia analizy 146

13.2. Identyfikacja ryzyka 146
13.3. Analiza jakościowa ryzyka 150
13.4. Działania zaradcze i wskazania podmiotów odpowiedzialnych 152
13.5. Prezentacja wyników analizy ryzyka 153
14. Ocena wpływu na środowisko 176
14.1. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisk i założenia analizy 176
14.2. Wpływ projektu na obszary i obiekty chronione 176
14.3. Wpływ projektu na wody podziemne i powierzchniowe 178
16. Analiza instytucjonalna 192
17. Analiza prawna 200
18. Odniesienie do kryteriów wyboru projektów 205

WYKAZ SKRÓTÓW

AKK	*Analiza Kosztów i Korzyści*
Beneficjent / Wnioskodawca	*Miasto Rybnik*
B/C	*Wskaźnik kosztów do korzyści*
BDL	*Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego*
CUPT	*Centrum Unijnych Projektów Transportowych*
DCF	*Discounted Cash Flow* *Metoda zdyskontowanych przepływów pieniężnych*
DSRK	*Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*
DŚ	*Decyzja Środowiskowa*
EIRR	*Economic Internal Rate of Return* *Ekonomiczna Wewnętrzna Stopa Zwrotu*
ENPV	*Economic Net Present Values* *Ekonomiczna Zaktualizowana Wartość Netto.*
FIRR	*Financial Internal Rate of Return* *Finansowa Wewnętrzna Stopa Zwrotu*
FNPV	*Financial Net Present Values* *Finansowa Zaktualizowana Wartość Netto*
GUS	*Główny Urząd Statystyczny*
HGV	*Heavy Goods Vehicles* *Samochody ciężkie, masa całkowita > 3,5 tony*
LV	*Light Vehicles* *Samochody lekkie, masa całkowita < 3,5 tony*
OOŚ	*Ocena Oddziaływania na Środowisko*
P&R	*Park and ride*
SUMP	*Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*
Strategia ZIT	*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych*
VAT	*Podatek VAT*
UE	*Unia Europejska*
ZIM	*Zarząd Inwestycji Miejskich*
ZIT	*Zintegrowane Inwestycje Terytorialne*

1. Wnioski z przeprowadzonej analizy - podsumowanie

1.1. Podstawowe informacje o projekcie

Niniejsze studium wykonalności przedstawia analizę możliwości i zasadności realizacji projektu pod nazwą *„Budowa Centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku"* z punktu widzenia finansowego, społeczno-ekonomicznego, prawnego, technicznego.

Studium opracowano w oparciu o aktualne dokumenty programowe, strategiczne, planistyczne, plany inwestycyjne Miasta Rybnika w zakresie rozwoju transportu publicznego.

Metodyka przeprowadzonych analiz wykonalności, finansowej, ekonomicznej i wrażliwości zgodna jest z instrukcjami i wytycznymi zawartymi w następujących dokumentach:

- Wytyczne dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, 5 marca 2023 r.
- Analiza ekonomiczna, Vademecum 2021-2027, Komisja Europejska, Bruksela 2021
- Przewodnik do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych
- „Niebieska Księga dla sektora transportu publicznego", Jaspers, 2023

Projekt jest zgodny z następującymi dokumentami:

1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności
2) Umowa partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce
3) Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027
4) Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
5) Zasady kwalifikowania wydatków w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Priorytet FENX.03 Transport miejski, Działanie FENX.03.01 Transport miejski
6) Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027
7) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2020/852 w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje (tzw. rozporządzenie ws. taksonomii UE).
8) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (ze zm.)

9) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

10) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (ze zm.).

1.2. Zakres projektu

Projekt *„Budowa Centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku"* obejmuje budowę centrum przesiadkowego w Rybniku, które ma pozwolić na integrację oferty transportu publicznego, obecnie rozproszonej po kilku lokalizacjach w centrum miasta.

W szczególności realizacja projektu pozwoli na integrację następujących środków transportu: kolej, komunikacja autobusowa miejska, komunikacja autobusowa międzynarodowa, samochód, rower.

Zarówno centrum przesiadkowe, jak i parking P&R zostaną skomunikowane z otoczeniem tworząc bezpieczną przestrzeń dla pasażerów poruszających się w kierunku dworca kolejowego przez planowany do przebudowy Plac Armii Krajowej.

Centrum przesiadkowe zlokalizowane zostanie poza obszarem śródmiejskim, pozwoli natomiast znacznie poprawić spójność miasta i okolic poprzez dogodne skomunikowanie poszczególnych obszarów, niepowiązanych połączeniami bezpośrednimi. W ramach centrum przesiadkowego powstanie parking P&R, który pozwoli na pozostawienie podróżującym samochodu i przesiadkę na publiczny środek transportu: autobus lub pociąg. Centrum przesiadkowe zaprojektowano w układzie pół-poziomowym z pochylniami prostymi.

Teren planowanej inwestycji położony jest w Rybniku w Dzielnicy Śródmieście w kwartale ulic: ul. Jankowicka, ul. W. Reymonta, ul. Młyńska.

Teren inwestycji jest położony pomiędzy drogami publicznymi - ul. Jankowicką, ul. W. Reymonta oraz ul. Młyńską – i jest z nimi skomunikowany przez istniejące zjazdy na istniejący parking z ul. Jankowickiej oraz ul. Młyńskiej.

Obecnie teren inwestycji jest wykorzystywany jako parking naziemny wraz z wewnętrznym układem komunikacyjnym i jest w większości utwardzony dla celów komunikacji kołowej.

We wniosku przewidziano następujące zadania:

Zadanie 1. Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim

Zadanie 2. Budowa Centrum Przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku (roboty budowlane)

Zadanie 3. Działania edukacyjne

Zadanie 4. Działania promocyjne.

1.3. Cele projektu

Celem projektu jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w kierunku miejskiej gospodarki zeroemisyjnej.

Projekt wpisuje się w Priorytet III Programu FEnIKS, a mianowicie w cel szczegółowy 2.8 tj. wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej i będzie polegał na kompleksowej poprawie transportu publicznego w Rybniku oraz jego otoczeniu.

Cele szczegółowe projektu to:

- rozwój społeczno – gospodarczy regionu i zwiększenie jego atrakcyjności m.in. dla potencjalnych inwestorów;
- stworzenie alternatywy dla komunikacji indywidualnej;
- skrócenie czasu przejazdu;
- wzrost liczby pasażerów;
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżujących;
- poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- wzrost poziomu niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w mieście;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego.

Planowane działania wpłyną na poprawę jakości i efektywności rybnickiego systemu transportu publicznego oraz lepsze dostosowanie go do potrzeb mieszkańców. Sprawnie działający system transportu publicznego stanowić będzie konkurencję dla transportu indywidualnego, co przyczyni się do wzrostu mobilności mieszkańców Rybnika., a dzięki temu do poprawy dostępu do miejsc pracy, edukacji i usług publicznych. Efektem wsparcia komunikacji miejskiej będzie wzrost liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, co wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i poprawę stanu środowiska naturalnego.

Wnioskodawca planuje stworzenie nowoczesnego centrum przesiadkowego, będącego miejscem integracji różnych środków transportu. Infrastruktura powinna umożliwiać łatwe i komfortowe przesiadanie się z samochodu/roweru na transport publiczny. W dłuższej perspektywie pozwoli to na zmniejszenie transportu indywidualnego.

Centrum przesiadkowe będzie integrować transport kolejowy, autobusowy i indywidualny. Dzięki korzystnej lokalizacji w układzie sieci drogowej centrum przesiadkowe pozwoli przejąć ruch samochodowy z południowej części miasta ograniczając równocześnie ruch w śródmieściu.

Projekt zakłada wprowadzenie rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności miejskiej, takie jak stacje ładowania pojazdów elektrycznych, B&R. Użytkownicy centrum przesiadkowego będą mogli w sposób łatwy i efektywny łączyć różne formy transportu.

Grupę docelową projektu stanowią użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury i środków publicznego transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

Realizacja działania przyczyni się do stworzenia na obszarze miasta Rybnika sprawnego i bezpiecznego systemu publicznego transportu zbiorowego, o wysokiej jakości świadczonych usług, spełniającego standardy unijne w zakresie ochrony środowiska, konkurencyjnego względem transportu indywidualnego.

Projekt wpisuje się również w dokumenty strategiczne i wyznaczane przez nie kierunki działań zarówno na poziomie europejskim, jak i krajowym, regionalnym oraz lokalnym., co zaprezentowano w kolejnych rozdziałach.

1.4. Wnioskodawca Projektu

Wnioskodawcą i Beneficjentem projektu będzie Miasto Rybnik.

Z realizację rzeczową inwestycji jako komórka wiodąca będzie odpowiadało Centrum Inwestycji Urzędu Miasta Rybnika, który wspomagać będą m.in. Wydział Zamówień Publicznych, Wydział Księgowości, Wydział Komunikacji oraz Wydział Rozwoju. Beneficjent posiada we wszystkich komórkach odpowiednie kadry oraz inne zasoby organizacyjne niezbędne do realizacji projektu.

Przygotowanie instytucjonalne i techniczne do realizacji projektu oraz doświadczenie kadry Wnioskodawcy potwierdzają zrealizowane z sukcesem liczne przedsięwzięcia, które również współfinansowane były ze środków zewnętrznych. Biorąc pod uwagę powyższe, projekt jest w pełni wykonalny pod względem instytucjonalnym.

Projekt planowany jest do realizacji w latach 2025-2027 i został wpisany na listę projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027.

Potrzeba realizacji projektu wynika ze zdiagnozowanych problemów/potrzeb/wyzwań Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

Projekt jest spójny ze wskazanym w dokumencie:

Celem operacyjnym: C1.7 Dogodne powiązania komunikacyjne i telekomunikacyjne w subregionie oraz między subregionem, a ośrodkami pracy i usług w regionie

Kierunek działań: K.25. Rozwój infrastruktury związanej z centrami przesiadkowymi oraz P&R.

Projekt realizowany będzie w województwie śląskim w Mieście Rybnik.

Inwestycja znajduje odzwierciedlenie w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego.

Miasto pozostanie właścicielem wytworzonej infrastruktury, która będzie utrzymywana w ramach działalności operacyjnej jednostki i budżetu Miasta, które corocznie przeznacza kwoty na utrzymanie całej miejskiej infrastruktury transportu publicznego.

Realizacja projektu jest przygotowana pod względem organizacyjnym, instytucjonalnym, prawnym i finansowym, a Beneficjent – Miasto Rybnik. jest gwarantem osiągnięcia zdefiniowanych celów i rezultatów, jak również trwałości projektu.

1.5. Koszty i opłacalność projektu

Wartość projektu: 83 191 125,35 zł netto (102 144 088,03 zł brutto).

Koszty kwalifikowane projektu są równe: 79 480 914,18 zł.

Dofinansowanie projektu jest równe: 67 558 777,04 zł (85,00%) i mieści się w wartości dofinansowania na zatwierdzonej Liście projektów zidentyfikowanych dla programu FEnIKS. (Załącznik nr 4 do Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027. Lista projektów strategicznych FEnIKS - projekty podstawowe).

Podatek VAT od całości nakładów inwestycyjnych projektu netto stanowi koszt niekwalifikowany.

Rozpoczęcie rzeczowej realizacji projektu zaplanowano na rok 2026 (rozpoczęcie robót budowlanych), natomiast zakończenie rzeczowej realizacji inwestycji zaplanowano na koniec roku 2028.

Projekt z punktu widzenia czysto finansowego nie jest opłacalny. Wskaźniki finansowe kształtują się poniżej wartości progowych, co świadczy o tym, że realizacja inwestycji jest nieopłacalna ze strony finansowej. Jest to bardzo częsta sytuacja w sektorze transportu zbiorowego, który jest generalnie deficytowy, a jego opłacalność ujawnia się po uwzględnieniu efektów społecznych.

Realizacja projektu jest uzasadniona interesem publicznym, a przyjęte rozwiązania techniczne przyczynią się do poprawy stanu środowiska w analizowanych rejonach.

Projekt jest w pełni wykonalny pod względem technicznym. Wszystkie materiały użyte podczas prac budowlanych oraz procedury tych prac pozostają w zgodzie z normami europejskimi i polskimi.

2. Charakterystyka projektu

2.1. Definicja projektu

Realizacja projektu jest odpowiedzią na rozwiązanie problemów z zakresu transportu zbiorowego.

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest inwestycja pn.: „Budowa Centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku" oraz ze stałym wyposażeniem użytkowym, z infrastrukturą drogową oraz infrastrukturą techniczną uzbrojenia terenu polegająca na budowie obiektu użyteczności publicznej przeznaczonego do obsługi pasażerów w transporcie drogowym wraz z budową otwartego parkingu wielopoziomowego oraz budową niezbędnej infrastruktury technicznej obejmującej zjazdy i infrastrukturę drogową oraz infrastruktury technicznej uzbrojenia terenu obejmującą budowę niezbędnych instalacji wewnętrznych i zewnętrznych, a także urządzenie terenu.

Do rozwiązania przedstawionych wyżej problemów przyczyni się realizacja przedmiotowego projektu, którego głównym celem jest zwiększenie wykorzystania przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Rybnika.

W szczególności realizacja projektu pozwoli na integrację następujących środków transportu: kolej, komunikacja autobusowa miejska, komunikacja autobusowa międzynarodowa, samochód, rower.

Centrum Przesiadkowe zlokalizowane zostanie poza ścisłym obszarem śródmiejskim, pozwoli natomiast znacznie poprawić spójność miasta i okolic poprzez dogodne skomunikowanie poszczególnych obszarów, niepowiązanych połączeniami bezpośrednimi. W ramach centrum przesiadkowego powstanie parking P&R, który pozwoli na pozostawienie podróżującym samochodu i przesiadkę na publiczny środek transportu: autobus lub pociąg.

Centrum przesiadkowe zaprojektowano w układzie pół-poziomowym z pochylniami prostymi.

Zarówno centrum przesiadkowe, jak i parking P&R zostaną skomunikowane z otoczeniem tworząc bezpieczną przestrzeń dla pasażerów poruszających się w kierunku dworca kolejowego przez planowany do przebudowy Plac Armii Krajowej.

Cele szczegółowe projektu to:

- rozwój społeczno – gospodarczy regionu i zwiększenie jego atrakcyjności m.in. dla potencjalnych inwestorów;
- stworzenie alternatywy dla komunikacji indywidualnej;
- skrócenie czasu przejazdu
- wzrost liczby pasażerów
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżujących;
- poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych.

- wzrost poziomu niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w mieście;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego.

W dalszej kolejności doprowadzi do osiągnięcia celów długookresowych:

- zwiększenie atrakcyjności i wizerunku komunikacji publicznej poprzez poprawę stanu infrastruktury i standardu usług przewozowych.
- zwiększenie mobilności mieszkańców oraz poprawa ich dostępu do rynku pracy i usług publicznych;
- rozwój społeczno-gospodarczy regionu i zwiększenie jego atrakcyjności m.in. dla potencjalnych inwestorów.

Grupę docelową projektu stanowią użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury i środków publicznego transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

2.2. Podstawowe informacje o projekcie

2.2.1. Tytuł

„Budowa Centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku"

2.2.2. Lokalizacja przedsięwzięcia

Teren planowanej inwestycji położony jest w Dzielnicy Śródmieście w kwartale ulic: ul. Jankowicka, ul. W. Reymonta, ul. Młyńska.

Działki objęte projektem: obręb: 2106/190, 16, 1985/102, 1292/102, 1972/102, 1289/101, 1290/101, 1291/101, 1970/100, 1971/100, 1691/100, 1963/100, 1962/100, 1687/100, 1868/173, 3697/13, 2131/1, 4058/13, 3811/14, 3668/13, 1964/100, obr. Rybnik.

Rybnik to Miasto położone jest w południowo-zachodniej części województwa śląskiego, w obrębie Kotliny Raciborsko - Oświęcimskiej na Płaskowyżu Rybnickim na wysokości 210-290 m. n.p.m. nad rzeką Nacyną (dopływ Rudy) i Rudą (dopływ Odry). Północną część miasta stanowi Wysoczyzna Golejowska. Miasto położone jest na południowy zachód od Katowic.

Rybnik graniczy:

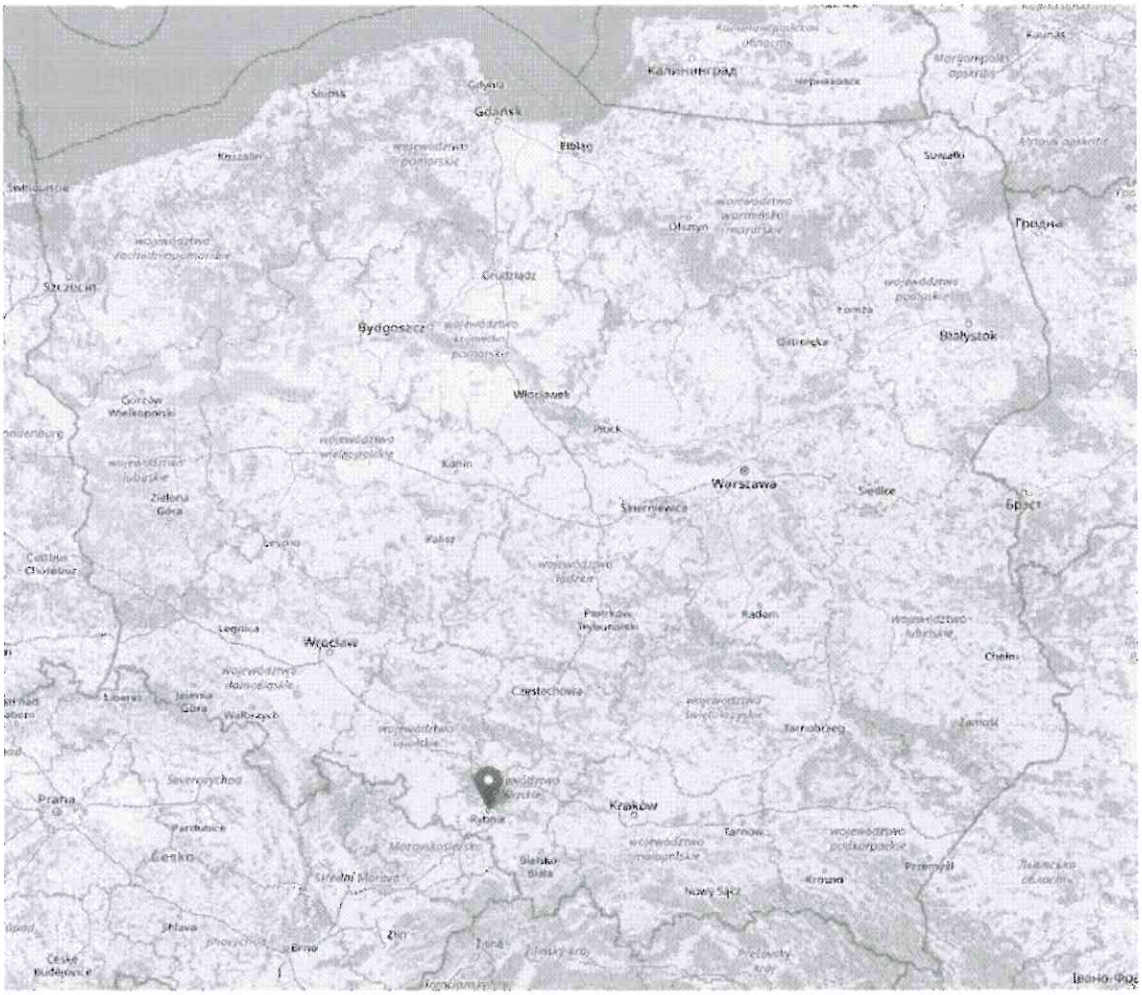
- na północy z Kuźnią Raciborską i Pilchowicami

- na wschodzie z Żorami i Czerwionką - Leszczynami

- na południu z Radlinem, Świerklanami i Marklowicami

- na zachodzie z Rydułtowami, Jejkowicami, Gaszowicami i Lyskami.

Mapa 1. Rybnik na mapie Polski



Źródło: Opracowanie własne

Rybnik należy do Subregionu Zachodniego.

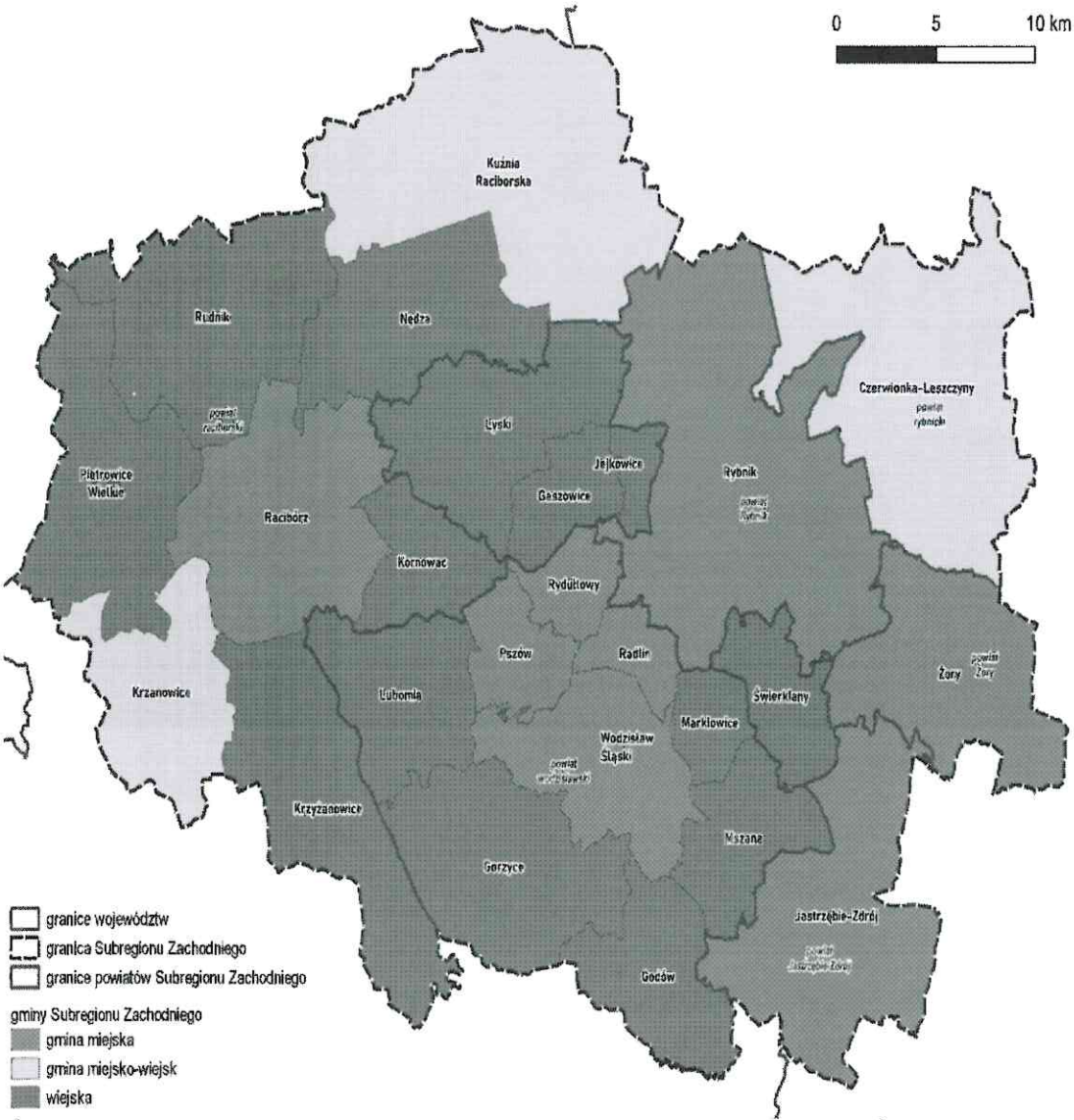
W skład Subregionu wchodzą następujące jednostki administracyjne:

- miasta na prawach powiatu: Jastrzębie-Zdrój, Rybnik i Żory
- powiaty: raciborski, rybnicki, wodzisławski
- gminy: Czerwionka-Leszczyny, Gaszowice, Gorzyce, Jejkowice, Kornowac, Krzanowice, Krzyżanowice, Kuźnia Raciborska, Lubomia, Lyski, Marklowice, Mszana, Pszów, Racibórz, Radlin, Rydułtowy, Godów, Nędza, Pietrowice Wielkie, Świerklany, Rudnik, Wodzisław Śląski.

Subregion Zachodni – oprócz Rybnika – posiada jeszcze cztery duże ośrodki rozwojowe: Jastrzębie-Zdrój, Racibórz, Wodzisław Śląski i Żory. Pozostałe gminy Subregionu są pod silnym wpływem ośrodków kluczowych. Specyfika głównych ośrodków wzrostu Subregionu Zachodniego ma charakter przemysłowo-usługowy (z wyjątkiem Wodzisławia Śląskiego, gdzie przeważa model usługowo-przemysłowy).

Obszar jest korzystnie zlokalizowany pod względem zasięgu oddziaływania autostrady A1 i pośrednio autostrady A4, które stwarzają dogodne warunki rozwoju społeczno-gospodarczego dla Subregionu.

Mapa 2. Podział administracyjny Subregionu Zachodniego



Źródło: Strategia Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027

Teren inwestycji jest położony pomiędzy drogami publicznymi - ul. Jankowicką, ul. W. Reymonta oraz ul. Młyńską – i jest z nimi skomunikowany przez istniejące zjazdy na istniejący parking z ul. Jankowickiej oraz ul. Młyńskiej.

W sąsiedztwie analizowanego obszaru znajdują się:

- od strony zachodniej – tereny zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności i jednorodzinnej oraz usług,
- od strony północnej – tereny usług publicznych (Urząd Skarbowy, ZUS) i komercyjnych,
- od strony wschodniej – tereny usługowe, Komenda Miejska Policji w Rybniku,
- od strony południowej – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz usługowej.

Sąsiedztwo urbanistyczne jest zróżnicowane zarówno pod względem kompozycyjnym jak i funkcjonalnym. Teren ten jest miejscem przejścia od strefy znaczących obiektów publicznych ZUS, Urzędu Skarbowego, Policji ku dzielnicy wielorodzinnych bloków oraz domów jednorodzinnych wzdłuż ulicy Młyńskiej oraz strefa przejściową ku dolinie rzeki Nacyny.

Teren, na którym zlokalizowana będzie inwestycja objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego zgodnie z Uchwała Nr 1072/LXII/2023 Rady Miasta Rybnika z dnia 23 lutego 2023 r. w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części miasta Rybnika obejmującej obszar Strefy Usług dla Biznesu w Rybniku (MPZP 54-34).

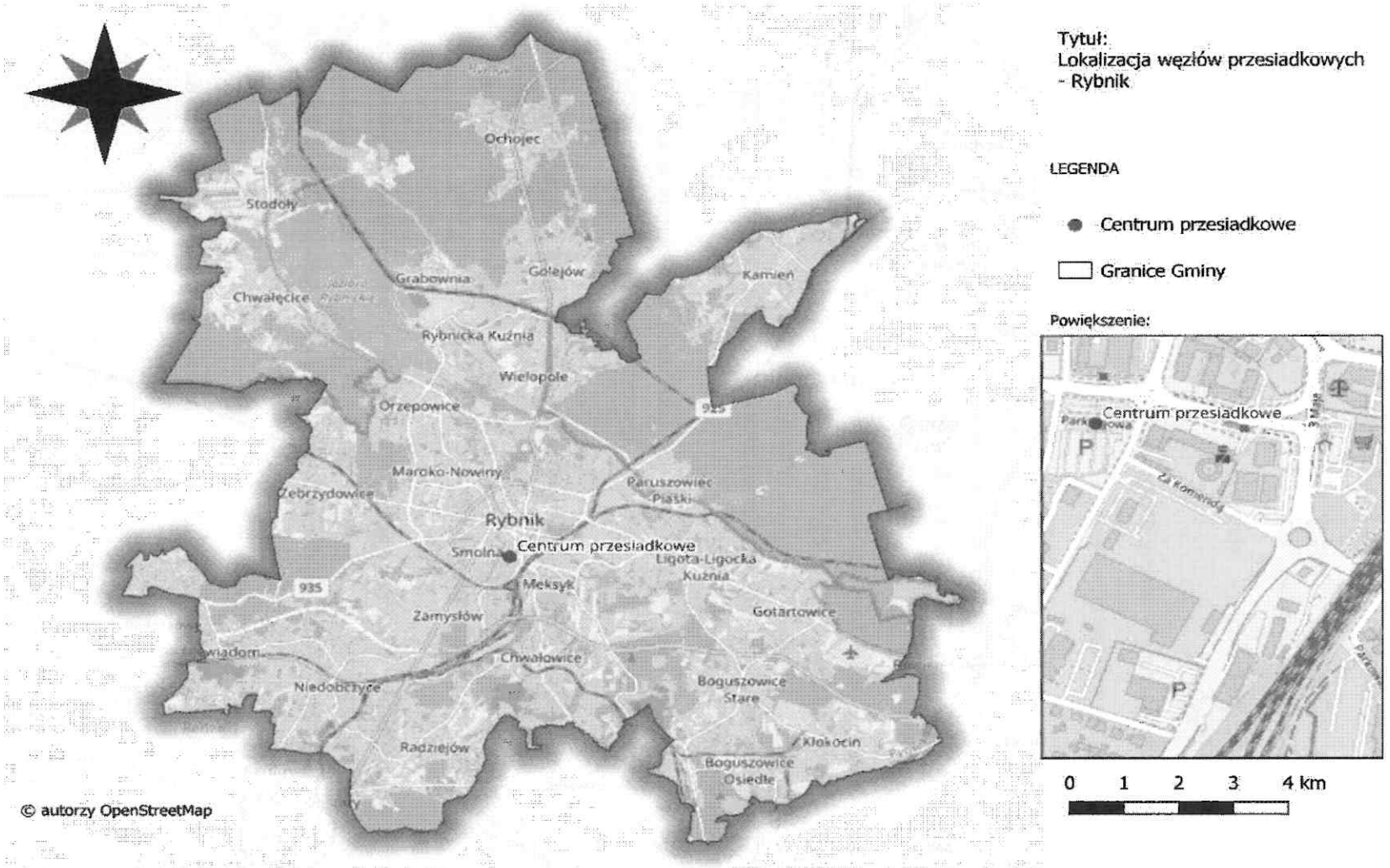
Obecnie teren inwestycji jest wykorzystywany jako parking naziemny wraz z wewnętrznym układem komunikacyjnym i jest w większości utwardzony dla celów komunikacji kołowej.

Centrum przesiadkowe będzie obsługiwać około 37 linii komunikacji miejskiej i podmiejskiej KM w Rybniku. Ponadto połączenia obsługiwane przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju (6 linii). Zakłada się także, że z nowego dworca korzystać będą przewoźnicy prywatni realizujący połączenia w kierunku m.in. Gliwic i Katowic.

Centrum przesiadkowe zlokalizowane zostanie poza obszarem śródmiejskim, co pozwoli znacznie poprawić spójność miasta i okolic poprzez dogodne skomunikowanie poszczególnych obszarów, niepowiązanych połączeniami bezpośrednimi. W ramach centrum przesiadkowego powstanie parking, który pozwoli na pozostawienie podróżującym samochodu i przesiadkę na publiczny środek transportu: autobus lub pociąg.

Położenie Centrum poza obszarem śródmiejskim zostało pokazane na Mapie nr 4.

Mapa 3. Mapa inwestycji



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 4. Lokalizacja inwestycji poza obszarem śródmiejskim



Źródło: Opracowanie własne

Wnioskodawca przygotowując dokumentację aplikacyjną kierował się zapisami m.in. kryteriów wyboru projektów dla działania 3.1, które były publicznie dostępne przed ogłoszeniem naboru. Zgodnie z tym dokumentem „za centra miast uznaje się obszary wskazane jako śródmiejskie/centralne w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania danej gminy/Planie ogólnym w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych ustaw".

Biorąc pod uwagę to, iż prace nad projektem studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika zostały rozpoczęte 2013 r., a samo uchwalenie przez Radę Miasta Rybnika miało miejsce w 2016 r (zmiana 2021 r. oraz 2023 r.), naturalne jest, że dokument ten uległ w niektórych fragmentach dezaktualizacji.

Jednakże granice obszarów wyznaczonych w studium uwarunkowań, w tym m.in obszaru wielofunkcyjnego centrum miasta (CUM) nie uległy dezaktualizacji.

Jak zaznaczono w studium, granice centrum, podobnie jak znaczna część innych jednostek funkcjonalno-przestrzennych, nie ma wyraźnych, jednoznacznych granic. Umownie można przyjąć, że aktualnie stanowi je obszar o nieregularnym kształcie, mieszczący się (w zarysie) pomiędzy rejonem dworca kolejowego, ul. Tadeusza Kościuszki - Byłych Więźniów Politycznych - Mikołowską - Na Górze - Gliwicką - ks. Brudnioka - Rybnickiego - Rudzką (rejon Kampusu) - Dworek (rejon CHR Plaza) - gen. Józefa Hallera - korytem Nacyny - Młyńską - Władysława Stanisława Reymonta - pl. Armii Krajowej - Józefa Piłsudskiego.

Centrum przesiadkowe wraz z parkingiem zlokalizowane jest w dzielnicy Śródmieście, lecz poza wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru wielofunkcyjnego centrum miasta – CUM.

W związku z tym projekt złożony przez Miasto Rybnik spełnia zapisy określone w kryteriach wyboru projektów, gdyż centrum przesiadkowe zlokalizowane jest poza wyznaczonym w SUiKZP obszarze wielofunkcyjnego centrum miasta. Obszar, w którym zlokalizowane jest centrum przesiadkowe charakteryzuje się mniejszym niż CUM poziomem zurbanizowania i innym charakterem zabudowy, w tym zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Ponadto zgodnie z SUiKZP obszar ten nie pełni funkcji śródmiejskich.

Jedynym formalnym obszarem określonym w SUiKZP jest obszar wielofunkcyjnego centrum miasta – CUM, którego granica na tym obszarze przebiega wzdłuż ulicy Reymonta. W związku z tym lokalizacja centrum przesiadkowego znajduje się poza obszarem określanym jako CUM, czyli obszaru wielofunkcyjnego centrum miasta. Zgodnie z SUiKZP całość CUM mieści się pomiędzy rejonem dworca kolejowego, ul. Tadeusza Kościuszki - Byłych Więźniów Politycznych - Mikołowską - Na Górze - Gliwicką - ks. Brudnioka - Rybnickiego - Rudzką (rejon Kampusu) - Dworek (rejon CHR Plaza) - gen. Józefa Hallera - korytem Nacyny - Młyńską - Władysława Stanisława Reymonta - pl. Armii Krajowej - Józefa Piłsudskiego.

Co więcej uchwałą nr 1291/LXXV/2024 z 22 lutego 2024 r. Rada Miasta Rybnika na terenie dzielnicy Śródmieście utworzyła Park Kulturowy, pod nazwą „Centrum Starego Rybnika". Uzasadnieniem powstania parku kulturowego na wskazanym obszarze był zachowany,

zabytkowy układ urbanistyczny centrum Rybnika posiadający średniowieczny rodowód. Mapa parku kulturowego dostępna jest pod linkiem: https://www.rybnik.eu/miasto/rybnik-2023/park-kulturowy?no_cache=1&type=1 . Centrum przesiadkowe zlokalizowane jest poza granicami ww. parku kulturowego.

Aktualnie trwają prace nad sporządzeniem projektu planu ogólnego gminy, które zostały rozpoczęte, w związku z podjęciem przez Radę Miasta Rybnika uchwały nr 87/VI/2024 w sprawie przystąpienia do sporządzania planu ogólnego miasta Rybnika. W projekcie planu ogólnego miasta Rybnika nie przewiduje się istotnych zmian przeznaczenia terenów znajdujących się w pobliżu planowanej lokalizacji centrum przesiadkowego oraz wyznaczenia na tym terenie obszaru strefy zabudowy śródmiejskiej, której definicja została określona w art. 2 pkt 23 ustawy o planowaniu i zagospodarowanie przestrzennym. Zgodnie z ustawą przez zabudowę śródmiejską rozumie się „położony w mieście obszar zwartej, intensywnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej". Należy założyć, że obszar zabudowy śródmiejskiej, w projekcie planu ogólnego, w tym terenie pokryje się w znacznym stopniu z CUM – obszarem wielofunkcyjnego centrum miasta wyznaczonym w obowiązującym studium uwarunkowań i zagospodarowanie przestrzennego oraz z granicą „Centrum" określonymi w rozdziale I.2.3.UKŁAD OSADNICZY, a także w załączniku do studium nr 1.1 MAPA I.1. Dotychczasowe zagospodarowanie i przeznaczenie terenów.

Wnioskodawca rozważał również umiejscowienie centrum przesiadkowego na działce położonej niedaleko dworca kolejowego. Jednakże po przeanalizowaniu wielkości działki, ma ona za małą powierzchnię biorąc pod uwagę:

- wymagania autobusów, w tym autobusów przegubowych pod kątem możliwości manewru,

- brak możliwości zlokalizowania nawet małego parkingu,

- ograniczoną liczbę linii autobusowych, która mogłaby być poprowadzona do centrum przesiadkowego oraz

- brak porozumienia w zakresie własności.

Ostatecznie podjęto decyzję o wyznaczeniu innej lokalizacji centrum przesiadkowego.

Centrum przesiadkowe jest przeznaczone wyłącznie dla użytkowników komunikacji publicznej, takich jak pasażerowie podróżujący pociągami, autobusami oraz rowerami oraz ma na celu ułatwienie przesiadania się między różnymi środkami transportu. Zlokalizowanie centrum przesiadkowego w pobliżu dworca kolejowego pozwoli na wygodne i sprawne przejścia między transportem publicznym minimalizując czas oczekiwania oraz poprawiając komfort podróży.

Powyższe potwierdzone zostało przez przeprowadzone badania ruchu, z których wynika, że planowana lokalizacja centrum przesiadkowego ma swoje uzasadnienie, ponieważ miejsce to będzie stanowiło miejsce przesiadek na dostępny transport publiczny (pociąg, autobus).

Dodatkowe wyjaśnienia odnośnie lokalizacji projektu

a) biorąc pod uwagę to, iż prace nad projektem Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika zostały rozpoczęte 2013 r., a samo uchwalenie przez Radę Miasta Rybnika miało miejsce w 2016 r (zmiana 2021 r. oraz 2023 r.), naturalne jest, że dokument ten uległ w niektórych fragmentach dezaktualizacji. Mimo iż część dokumentu mogła ulec dezaktualizacji, granice obszaru CUM są wciąż aktualne i nie zostały zmienione. Planowane centrum przesiadkowe mieści się poza obszarem wyznaczonym w SUiKZP jako obszar wielofunkcyjnego centrum miasta,

b) zasięg śródmieścia funkcjonalnego ma charakter umowny. Nie ma jednej, ściśle określonej definicji tego obszaru. W SUiKZP zdefiniowano granicę obszaru wielofunkcyjnego centrum miasta (CUM) - planowane centrum przesiadkowe znajduje się poza wskazanym obszarem,

c) jedyny formalny zapis w zakresie centrum miasta dotyczy obszaru wielofunkcyjnego centrum miasta i jest ściśle określony i zdefiniowany,

d) jednym z wariantów lokalizacji centrum przesiadkowego była działka położona niedaleko dworca kolejowego. Została ona odrzucona ze względu na niewielką powierzchnię uniemożliwiającą prawidłowe funkcjonowanie centrum przesiadkowego oraz brak porozumienia w sprawie własności działki,

e) użytkownikami parkingu P&R centrum przesiadkowego będą osoby posiadające się na transport autobusami lub kolejowy, co zostało potwierdzone w analizach ruchu,

f) trwają prace nad sporządzeniem projektu planu ogólnego gminy. W projekcie planu ogólnego miasta Rybnika nie przewiduje się istotnych zmian przeznaczenia terenów znajdujących się w pobliżu planowanej lokalizacji centrum przesiadkowego oraz wyznaczenia na tym terenie obszaru strefy zabudowy śródmiejskiej, Należy założyć, że obszar zabudowy śródmiejskiej, w projekcie planu ogólnego, w tym terenie pokryje się w znacznym stopniu z CUM – obszarem wielofunkcyjnego centrum miasta wyznaczonym w obowiązującym studium uwarunkowań i zagospodarowanie przestrzennego oraz z granicą „Centrum" określonymi w rozdziale I.2.3.UKŁAD OSADNICZY, a także w załączniku do studium nr 1.1 MAPA I.1. Dotychczasowe zagospodarowanie i przeznaczenie terenów.

3. Odniesienie do strategii unijnych i krajowych

3.1. Ocena projektu z punktu widzenia celów Polityki UE

Transport stanowi fundament europejskiego procesu integracji, ma on znaczący wpływ na zagwarantowanie trzech z czterech swobód stanowiących podstawy wspólnego rynku - swobody przepływu osób, towarów i usług. Dlatego też, w głównych dokumentach Unii Europejskiej znajdują się zapisy dotyczące tego zagadnienia.

Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską podpisany w Lizbonie dnia 13 grudnia 2007

Założenia i cele realizacji projektu znajdują swoje ogólne odzwierciedlenie w celach Traktatów z Lizbony. W dokumencie tym podkreślono rangę tego typu działań przypisując im decydujący wpływ na rozwój Europy. Tak ujęte cele UE stanowią więc punkt wyjścia do sformułowania wielu kierunków polityki Unii Europejskiej, w tym dotyczącej transportu.

Strategia Lizbońska

Zapisy dotyczące polityki transportowej znajdują się również w Strategii Lizbońskiej – planie działania przyjętego przez przywódców krajów Unii Europejskiej podczas szczytu Rady Europejskiej w Lizbonie w marcu 2000r. W odniesieniu do Polski za najważniejszą czynność prowadzącą do pomyślnego spełnienia zapisanych w tym dokumencie założeń dotyczących transportu uznano stworzenie nowoczesnego systemu transportowego i energetycznego stanowiącego spójny element europejskich sieci infrastrukturalnych.

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020

Podstawowym dokumentem na poziomie Unii Europejskiej, który opisuje plan rozwoju transportu we Wspólnocie jest „Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu – Europa 2020". Strategia ta wymienia 3 wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- Rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- Rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Strategia Europa 2020 stawia sobie za główny cel zrównoważenie rozwoju we wszystkich państwach członkowskich oraz sprzyjanie włączeniu społecznemu. Przedmiotowy projekt w całości wpisuje się w tak postawione zamierzenia. To właśnie dzięki równomiernej dostępności do najwyższej jakości transportu możliwy jest rozwój gospodarczy, który bezpośrednio odpowiedzialny jest za wzrost poziomu życia obywateli. Realizacja opisywanego projektu

doprowadzi do wyrównania szans rozwoju w województwie w porównaniu do innych regionów UE.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Kolejnym dokumentem istotnym dla przyszłości transportu europejskiego jest Biała Księga, która stanowi strategie rozwoju transportu w perspektywie do 2050 roku. Wychodzi ona od charakterystyki obecnej sieci transportowej UE oraz jej wpływu na rozwój gospodarczy. Według jej autorów transport europejski znajduje się obecnie na rozdrożu. Stare wyzwania stawiane przed branżą są nadal aktualne, a ponadto pojawiają się nowe. Przyszły dobrobyt kontynentu zależeć będzie od możliwości pełnej integracji jego wszystkich regionów w światowej gospodarce. Niezbędnych jest jeszcze wiele działań, aby stworzyć wewnętrzny rynek transportu, ponieważ istnieją znaczne „wąskie gardła" i inne bariery. Systemy transportowe Europy Wschodniej i Zachodniej wymagają ujednolicenia, aby mogły one w pełni odzwierciedlać potrzeby transportowe niemalże całego kontynentu i 500 mln obywateli. Unia Europejska, mając na celu ograniczenie wzrostu temperatury do maksymalnie 2°C i spowolnienie zmiany klimatu, wezwała do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych. Aby osiągnąć ten cel UE musi do 2050 r. ograniczyć emisje gazów cieplarnianych o 80-95% w porównaniu do poziomu z 1990 r. Z analizy Komisji wynika, że chociaż w innych sektorach gospodarki można uzyskać większe ograniczenia, to w sektorze transportu, stanowiącym duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych, niezbędne jest ograniczenie emisji tych gazów do 2050 r. o co najmniej 60% w porównaniu z poziomem z roku 1990. Do 2030 r. należy ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w tym sektorze o ok. 20% w porównaniu z poziomem z 2008 r.

Główne cele Strategii definiowane są przez następujące zagadnienia:

- Jednolity europejski obszar transportu;
- Innowacje na przyszłość – technologia i zachowanie;
- Nowoczesna infrastruktura, inteligentne opłaty i finansowanie;

W opisywanym dokumencie zauważa się, że pomimo rozszerzenia UE, między wschodem a zachodem Unii nadal występują różnice w zakresie infrastruktury transportowej. Należy więc zająć się tym problemem. Kontynent europejski musi zostać zjednoczony również pod względem infrastruktury. Tym samym projekt wpisuje się bezpośrednio w cele strategiczne omawianej Strategii. W szczególności jednak w cele należące do obszaru 3 – „Nowoczesna infrastruktura, inteligentne opłaty i finansowanie".

Niniejszy Projekt wpisuje się także w zapisy Komunikatu Komisji Europejskiej: *„Zrównoważona przyszłość transportu: W kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu"*. Komunikat ten stanowił punkt wyjścia do dyskusji nad kształtem Białej Księgi dla transportu w UE.

Do najważniejszych tendencji i wyzwań sektora transportu w Europie zaliczono w Komunikacie m.in.: starzenie się społeczeństwa, migrację i mobilność wewnątrz kraju,

wyzwania związane z ochroną środowiska, wzrastający niedobór paliw kopalnych oraz urbanizację.

Dokument wyznacza 7 ogólnych celów, do których zaliczono:

- stworzenie transportu wysokiej jakości zapewniającego ochronę i bezpieczeństwo,
- dobrze utrzymana i w pełni zintegrowana sieć,
- bardziej zrównoważony i ekologiczny system transportowy,
- utrzymanie UE w czołówce usług transportowych i technologii,
- ochrona i rozwój kapitału ludzkiego,
- inteligentne ceny, jako sygnał dla użytkowników,
- planowanie z myślą o transporcie: poprawa dostępności.

Opisywany projekt zgodny jest z powyższymi celami i wpisuje się bezpośrednio w ich realizację. Wykonanie przedmiotowej inwestycji wpłynie głównie na poprawę dostępności, ochrony i bezpieczeństwa w transporcie oraz zintegrowanie sieci.

Agenda 2030

Dokument Przekształcamy nasz świat: Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju *(Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development)* przyjęty przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ) to program działań o bezprecedensowym zakresie i znaczeniu, definiujący model zrównoważonego rozwoju na poziomie globalnym. Jego ramy wykraczają dalcko poza, realizowane do tej pory, Milenijne Cele Rozwoju przyjęte w 2000 r. Zgodnie z Agendą 2030 współczesny wysiłek modernizacyjny powinien koncentrować się na wyeliminowaniu ubóstwa we wszystkich jego przejawach, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych.

Nowe cele zrównoważonego rozwoju uzgodniono w ramach trwających blisko trzy lata wielostronnych negocjacji z udziałem rządów państw, sektora prywatnego, środowiska naukowego i społeczeństwa obywatelskiego. Do tego zadania powołano Otwartą Grupę Roboczą, która zdefiniowała 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju oraz powiązanych z nimi 169 zadań, które oddają trzy wymiary zrównoważonego rozwoju – gospodarczy, społeczny i środowiskowy. Założeniem jest, że działania na rzecz osiągania celów wymagają aktywności i osiągania postępów równocześnie na tych trzech płaszczyznach i w sposób zintegrowany.

Agenda 2030 została ostatecznie przyjęta przez 193 państwa członkowskie ONZ podczas Zgromadzenia Ogólnego ONZ w Nowym Jorku we wrześniu 2015 r. Agenda obejmuje również przyjętą podczas III Międzynarodowej Konferencji ws. Finansowania Rozwoju w lipcu 2015r. Agendę działań z Addis Ababa ONZ (Outcome document of the Third International Conference on Financing for Development: Addis Ababa Action Agenda), który określa środki finansowe konieczne do realizacji Agendy 2030, w tym środki krajowe, prywatne źródła finansowania i oficjalną pomoc rozwojową (ODA).

Nowa wizja rozwoju nakreślona w Agendzie koncentruje się na pięciu wielkich zmianach transformacyjnych określonych jako zasada 5P:

- Ludzie (People)
- Planeta (Planet)
- Dobrobyt (Prosperity)
- Pokój (Peace)
- Partnerstwo (Partnership).

3.2. Zgodność projektu z krajowymi dokumentami strategicznymi

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (DSRK)[1]

DSRK jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania Polski, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat. Dokument ten stanowi najszerszy i najbardziej ogólny element nowego systemu zarządzania rozwojem kraju.

Głównym celem dokumentu strategicznego jest poprawa jakości życia Polaków (wzrost PKB na mieszkańca w relacji do najbogatszego państwa UE i zwiększenie spójności społecznej) dzięki stabilnemu, wysokiemu wzrostowi gospodarczemu, co pozwoli na modernizację kraju. Cel ten zostanie osiągnięty dzięki podjęciu odpowiednich działań w trzech obszarach zadaniowych:

- konkurencyjności i innowacyjności (modernizacji);
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji);
- efektywności i sprawności państwa.

Przedmiotowy projekt wpisuje się w drugi obszar zadaniowy „Równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzja), Cel 9. „Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego".

Natomiast szczegółowym kierunkiem interwencji, któremu odpowiada przedmiotowy projekt jest „Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych".

Do realizacji tego celu przyczyniać się mają między innymi działania na rzecz: upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienia dogodnych przesiadek, lepszej koordynacji środków

[1] Dokument przyjęty Uchwałą nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności

transportu zbiorowego, integracji systemów taryfowych oraz podniesienia jakości oferty transportu publicznego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)[2]

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020. Jest obowiązującym, kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej. Strategia określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030. SOR przedstawia nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony. Kluczowe obszary działań zostały zawarte w trzech celach szczegółowych: - Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną - Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony - Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu Dla ich realizacji w Strategii wyszczególniono szereg programów i obszarów o kluczowym znaczeniu oraz instytucji i instrumentów przewidzianych do jej realizacji.

Przedmiotowy projekt ze swoimi celami i założeniami płynnie wpisuje się w dwa z trzech głównych obszarów strategicznych dokumentu. W obszarze: Konkurencyjna gospodarka realizacja projektu przyczyni się do realizacji następujących celów:

- Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko;
- Zwiększenie efektywności transportu.

Z kolei w obszarze: Spójność społeczna i terytorialna realizacja projektu wspomoże osiągnięcie następujących celów:

- Integracja społeczna;
- Zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych;
- Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych.

Poza wymienionymi priorytetami projekt w sposób pośredni odnosi się do wielu przedsięwzięć opisanych w dokumencie Strategia Rozwoju Kraju 2020.

[2] Dokument przyjęty Uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku[3]

Jest to średniookresowy dokument planistyczny, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Wskazano w nim cele oraz kierunki rozwoju transportu w taki sposób, aby etapowo (do 2030 r.) możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Transport stanowi bowiem jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Przedmiotowa inwestycja bezpośrednio wpisuje się we wszystkie cele Strategii Rozwoju Transportu do 2030 roku.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025[4]

Planowana inwestycja jest także spójna z podstawowym celem przyjętej w czerwcu 2005 r. Polityki transportowej na lata 2006-2025, jakim jest zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Dokument ten wyznacza m.in. priorytety dla polityki transportowej. Z punktu widzenia projektu kluczowe są zwłaszcza 3 priorytety:

[3] Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku"

[4] Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005, Uchwałą w sprawie przyjęcia: „Polityki transportowej państwa na lata 2006-2025"

- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach;
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych;
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitarnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury.

W dokumencie tym określono także kierunki rozwoju transportu w Polsce.

Jedną z założonych płaszczyzn jest rozwój transportu miejskiego, co jest zgodny z przedmiotowym projektem.

3.3. Zgodność projektu z wojewódzkimi dokumentami strategicznymi

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030" [5]

Strategia rozwoju województwa jest najważniejszym dokumentem samorządu województwa określającym wizję i cele polityki regionalnej w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym oraz działania niezbędne do ich osiągnięcia.

Zarysowane w dokumencie cele i kierunki wskazują drogę oraz narzędzia pozwalające na istotne zmiany gospodarcze prowadzące do pobudzenia tempa rozwoju gospodarczego regionu w oparciu o dynamicznie rozwijający się sektor przedsiębiorstw innowacyjnych. Strategia „Śląskie 2030" odpowiada również na wyzwania demograficzne stojące przed województwem śląskim. Dotyczą one w głównej mierze starzenia się społeczności regionu oraz malejącej liczby mieszkańców co jest wynikiem ujemnego przyrostu naturalnego oraz procesów migracyjnych

Projekt jest spójny z celem strategicznym CEL STRATEGICZNY C. Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni, Cel operacyjny: C.2. Efektywna infrastruktura, który obejmuje:

- Poprawę powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie, rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu, w tym w zakresie dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych oraz dróg rowerowych, a także wsparcie działań na rzecz wzrostu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

[55] Załącznik nr 1 do Uchwały Zarządu Nr 2594/184/VI/2020 z dnia 9.11.2020 r.

- Rozwój infrastruktury lotniczej i okołolotniczej o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym oraz poprawa jej dostępności w szczególności MPL „Katowice" w Pyrzowicach.
- Wsparcie rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym o wysokiej dostępności transportowej.
- Rozwój proekologicznej infrastruktury wytwarzania, magazynowania i przesyłu energii elektrycznej i ciepła, w tym rozwój OZE.
- Zapewnienie dostępu do sieci poprzez budowę i modernizację infrastruktury komunalnej

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego[6]

Regionalny Plan Transportowy (RPT) to jeden z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego. Wskazuje on na najważniejsze cele, działania oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do roku 2030 oraz 2055, tak aby możliwe było osiągniecie przyjętej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego "Śląskie 2030" wizji rozwoju regionu w obszarze transportu, a także celów klimatycznych UE.

Cel generalny programu to: Niskoemisyjny, niezawodny, nowoczesny, zrównoważony system transportowy województwa śląskiego zapewniający dobre skomunikowanie regionu w układzie powiązań europejskich i wewnętrznych, wysoką jakość życia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz odpowiadający na wyzwania i potrzeby zmieniającej się gospodarki regionu.

Przedmiotowy projekt wpisuje się w:

Cel strategiczny 2. Transport przyjazny mieszkańcom

Cel szczegółowy 2.1: Zwiększenie dostępności transportowej

Kierunek działań: Zwiększenie dostępności kolei, poprzez jej integrację z innymi środkami transportu (pieszo, rower, transport autobusowy, transport tramwajowy, samochód).

Integracja środków transportu jest ważnym działaniem zwiększającym dostępność. Nie do każdego obszaru możemy doprowadzić wszystkie środki transportu zwłaszcza transport kolejowy. Dlatego integracja da mieszkańcom obszarów nieobsługiwanych przez kolej, lepszą możliwość korzystania z tego środka.

Cel szczegółowy 2.3: Zwiększenie intermodalności systemów transportu osób

Kierunek działań: Zwiększenie dostępności kolei, poprzez jej integrację z innymi środkami transportu (pieszo, rower, transport autobusowy, transport tramwajowy, samochód).

Tworzenie i rozwój węzłów przesiadkowych o wysokim standardzie przesiadek

[6] Dokument przyjęty Uchwałą zarządu Województwa Śląskiego nr 209/484/VI/2024 z dnia 2024-01-30, w sprawie przyjęcia dokumentu pn.: Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wraz z podsumowaniem i uzasadnieniem

Podstawą intermodalności jest sprawna zmiana środka transportu występująca w węzłach przesiadkowych. Niedopuszczalne jest występowanie w ramach węzła przesiadkowego barier architektonicznych. Standard węzła powinien natomiast uwzględniać minimalizowanie odległości i wysiłku przy przejściach dla pieszych, wygodę, bezpieczeństwo przejść i oczekiwania, pełną informację, właściwe nakierowanie i łatwość zakupu biletów, realizację potrzeb podróżnych niezwiązanych z transportem. Zasadą budowy lub rozbudowy węzłów powinno być dopasowanie ich do różnych środków transportu, które można w ich ramach zmieniać, wraz z hierarchizacją powiązań. Przykładowo drogi dojścia przy przesiadkach w ramach transportu publicznego i na styku roweru i transportu publicznego, mogą być krótsze niż w przypadku przesiadki z samochodu na transport publiczny. W przypadku obsługi transportu indywidualnego należy zapewnić bezpieczne pozostawienie pojazdu (w tym rowerów).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ (Plan 2020+) +[7]

Celem opracowania Planu 2020+ jest wykreowanie polityki przestrzennej województwa w zakresie określenia podstawowych elementów układu przestrzennego, ich zróżnicowania i wzajemnych relacji.

Zasięg terytorialny prac nad Planem 2020+ obejmuje obszar województwa śląskiego w szerokim kontekście powiązań przestrzennych i funkcjonalnych z bliższym i dalszym otoczeniem, natomiast zakres terytorialny ustaleń Planu 2020+ stanowi obszar w granicach administracyjnych województwa śląskiego.

Lokalizacja projektu zawiera się na Miejskim obszarze funkcjonalnym ośrodka regionalnego - Aglomeracji Rybnickiej

W wyniku delimitacji do Aglomeracji Rybnickiej zakwalifikowane zostały gminy: Jastrzębie-Zdrój, Radlin, Rybnik, Rydułtowy, Wodzisław Śląski i Żory. W skład jej obszaru funkcjonalnego weszły gminy: Czerwionka- Leszczyny, Gaszowice, Godów, Jejkowice, Marklowice, Mszana, Pawłowice, Suszec i Świerklany.

Aglomeracja Rybnicka to obszar organizacji usług publicznych o znaczeniu krajowym. Aglomeracja posiada rozwinięty sektor gospodarki, w tym związany z przemysłem wydobywczym. Ośrodek ma duże znaczenie w zakresie zaspokojenia dostępu do usług publicznych wyższego rzędu w zachodniej części województwa.

Zauważa się silne procesy integracji Aglomeracji Rybnickiej z obszarem Metropolii Górnośląskiej, czego potwierdzeniem są powiązania gospodarczo-przestrzenne (dojazdy do pracy) i powiązania organizacyjne przedsiębiorstw.

Rozwój obszaru winien być ukierunkowany na wzmacnianie funkcji wielkomiejskich o znaczeniu krajowym i międzynarodowym – zgodnie z potencjałem, zahamowanie nadmiernej migracji ludzi wykształconych i przedsiębiorczych, zmniejszenie poziomu bezrobocia oraz poprawę jakości środowiska.

[7] Załącznik do uchwały nr V / 26 / 2 / 2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r

Projekt wpisuje się w:

Cel 1. NOWOCZESNA GOSPODARKA – PROMOCJA GOSPODARCZEGO WZROSTU I INNOWACJI

Kierunek 1.3:

Poprawa dostępności wewnętrznej regionu, w tym: tworzenie centrów przesiadkowych, w tym budowa systemów „Park and Ride", „Park and Bike" i „Park and Walk", w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych.

3.4. Zgodność projektu z lokalnymi dokumentami strategicznymi

Strategia Terytorialna Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027 [8]

Strategia obejmuje szeroki zakres problematyki rozwoju Subregionu; w strategii przyjęto zasady rozwoju zrównoważonego i zintegrowanego, czyli zmierzającego do synergicznego rozwoju sfery gospodarczej, społecznej, przyrodniczej i przestrzennej; stąd też, zakłada się, że realizacja strategii odbywać się winna w oparciu o partnerstwo podmiotów reprezentujących różne sektory z wiodącą rolą sektora samorządowego; zadaniem samorządów jest inicjowanie kluczowych (innowacyjnych) procesów rozwoju oraz tworzenie systemu wspierającego mechanizmy partycypacji w tych procesach, szerokiej grupy podmiotów.

Subregion Zachodni położony jest w południowo-zachodniej części województwa śląskiego.

W skład Subregionu wchodzą następujące jednostki administracyjne:

- miasta na prawach powiatu: Jastrzębie-Zdrój, Rybnik i Żory
- powiaty: raciborski, rybnicki, wodzisławski
- gminy: Czerwionka-Leszczyny, Gaszowice, Gorzyce, Jejkowice, Kornowac, Krzanowice, Krzyżanowice, Kuźnia Raciborska, Lubomia, Lyski, Marklowice, Mszana, Pszów, Racibórz, Radlin, Rydułtowy, Godów, Nędza, Pietrowice Wielkie, Świerklany, Rudnik, Wodzisław Śląski.

Subregion Zachodni jest silnie powiązany funkcjonalnie i przestrzennie z otoczeniem regionalnym i transgranicznym, ze względu na przecinającą go autostradę A1, znajduje się w obrębie VI transeuropejskiego korytarza transportowego. Sieć drogową stanowią również drogi krajowe, wojewódzkie oraz drogi powiatowe i gminne. Problemem tego obszaru jest brak jednolitego systemu komunikacji publicznej. Brak funkcjonowania jednolitego systemu przewozu pasażerskich w Subregionie powoduje również brak integracji taryf przewozowych czy jednolitych systemów informacji pasażerskiej

[8] Przyjęty Uchwałą 12/2024 Zgromadzenia Ogólnego Korespondencyjnego Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku z dnia 2 kwietnia 2024 r.

oraz systemu ITS poprawiającego sprawność układu drogowego. Na terenie Subregionu Zachodniego nie funkcjonuje zintegrowany system ITS, którego wdrożenie wpłynęłoby pozytywnie na poziom bezpieczeństwa ruchu oraz sprawność systemu komunikacyjnego.

Aby sprostać zagrożeniom związanym z dużym natężeniem ruchu zwłaszcza w centrach miast i wynikającą z tego emisją liniową, należy dążyć do ograniczenia ruchu samochodowego poprzez budowę centrów przesiadkowych, tras rowerowych, parkingów park&ride. Obecnie w praktyce infrastruktura przesiadkowa (dworce, autobusowe, centra przesiadkowe) oraz infrastruktura na poszczególnych odcinkach jest słabo rozwinięta.

Projekt wpisuje się w

Cel strategiczny C1. Obszar wysokiej jakości życia i szans rozwoju

C1.7 Dogodne powiązania komunikacyjne i telekomunikacyjne w subregionie oraz między subregionem, a ośrodkami pracy i usług w regionie

Kierunek działań: K.25. Rozwój infrastruktury związanej z centrami przesiadkowymi oraz P&R.

Przedmiotowy projekt: „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku" został wpisany w Załączniku nr 4 do Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027 na Lista projektów strategicznych FEnIKS - projekty podstawowe, pozycja nr 9.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego [9]

Podstawowym środkiem transportu dla mieszkańców Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego jest samochód osobowy, którego udział wynosi ponad 50%. Pewnym dobrym symptomem jest blisko 32% udział ruchu pieszego. Transport zbiorowy, jest wybierany natomiast jedynie w przypadku 11,6% odbywanych podróży. Udział ruchu rowerowego kształtuje się na poziomie 4,8%.

Jako podstawowe problemy stwierdzone w Subregionie Zachodnim wskazano:

- wysoki udział transportu indywidualnego w realizowanych podróżach,
- funkcjonowanie kilku niezależnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (realizujących przewozy także w tych samych korytarzach), przy jednoczesnym braku integracji taryf i rozkładów jazdy,
- brak Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride lub funkcjonujące „na dziko",
- brak atrakcyjnych powiązań transportem zbiorowym pomiędzy ośrodkami Subregionu Zachodniego

[9] Uchwała nr 1268/LXXII/2023Rady Miasta Rybnika z dnia 21 grudnia 2023 r. w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego oraz wyrażenia woli współdziałania z innymi samorządami w zakresie jego wdrożenia

- brak spójności infrastruktury rowerowej w miastach i na poziomie subregionalnym.

Przyjmuje się cele horyzontalne, które opracowano w nawiązaniu do wizji mobilności, a także w oparciu o diagnozę stanu istniejącego w zakresie mobilności w Subregionie i analizę potrzeb mieszkańców i użytkowników systemu transportowego, zdiagnozowaną na etapie prac nad dokumentem:



Przedmiotowy projekt wpisuje się w Cel. 1. „Atrakcyjny i konkurencyjny transport publiczny", którego realizacja przyczyni się do wykreowania spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego, który powinien być konkurencyjny względem samochodu osobowego. W Subregionie Zachodnim funkcjonowanie transportu publicznego jest niezwykle istotne z uwagi na podróże, które w dużej części są realizowane na duże odległości i mają charakter międzygminny. Również realizacja tego celu przezwycięży jedną z poważnych barier rozwoju atrakcyjnej komunikacji zbiorowej tj. brak integracji różnych środków transportu w skali Subregionu Zachodniego.

Projekt jest zgodny przede wszystkim z

Celem operacyjnym: Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego

Działanie 1.5 Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R

Strategii rozwoju miasta Rybnika "Rybnik 2030". Pierwszy krok transformacji [10]

Strategia określa kierunki rozwoju miasta i służy określeniu planów inwestycyjnych.

„Strategia Rozwoju Miasta Rybnika RYBNIK 2030 – Pierwszy krok transformacji" jest dokumentem, który odpowiada na potrzeby miasta i społeczności lokalnej oraz wyzwania i procesy wpływające na możliwości kształtowania rozwoju lokalnego.

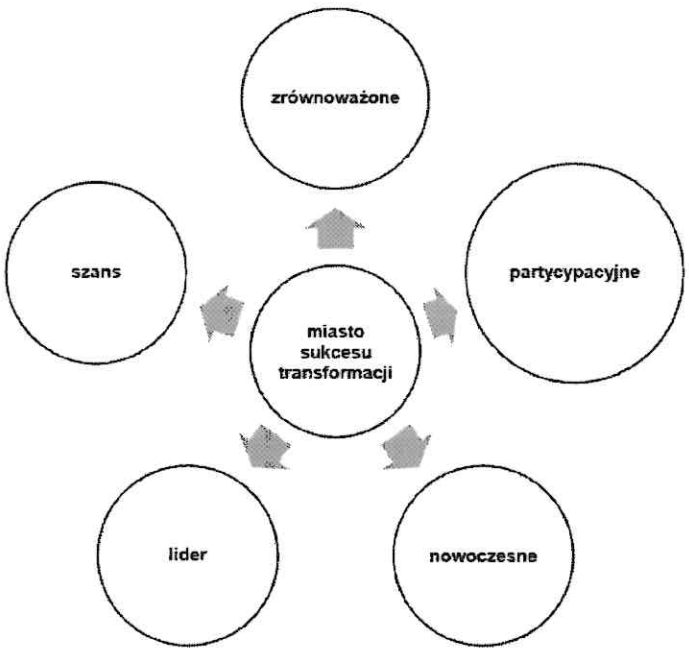
Wizja strategicznego rozwoju miasta Rybnik 2050:

[10] Załącznik do uchwały Nr 772/XLVI/2021 Rady Miasta Rybnika z dnia 16 grudnia 2021 r

Rybnik w roku 2050 to zielone miasto, będące liderem i wzorem efektywnej transformacji, wyróżniające się następującymi cechami:

- *Wysoka jakość usług i warunków życia satysfakcjonujące obecnych i przyciągające nowych mieszkańców*
- *Zintegrowana i aktywna społeczność lokalna:*
- *Nowoczesna gospodarka miasta – zdywersyfikowana i po dokonanej transformacji*
- *Rynek pracy atrakcyjny dla mieszkańców miasta oraz subregionu zachodniego*
- *Biegun rozwoju subregionu zachodniego i ważny ośrodek rozwoju województwa śląskiego*
- *Krajowy lider we wdrażaniu idei związanych z nowoczesnym miastem.*

Cele strategiczne rozwoju miasta Rybnika do 2030 roku



Przedmiotowy projekt wpisuje się w:

Cel strategiczny CS1. Miasto zrównoważone C1.1. Korzystne warunki zamieszkania oparte na czystym środowisku przyrodniczym, szczególnie wysokiej jakości powietrza

Cel operacyjny C1.2. Zrównoważony transport integrujący miasto i zapewniający dostępność do usług i udogodnień w otoczeniu

Kierunek działań:

K.1.2.3. Rozwój systemu infrastruktury transportu zrównoważonego i mobilności zeroemisyjnej – infrastruktura rowerowa, piesza, infrastruktura elektromobilności.

K.1.2.4. Optymalizacja i promocja systemu zrównoważonego transportu publicznego oraz modernizacja taboru transportu miejskiego.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rybnika[11]

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej jest narzędziem do prowadzenia polityki ekologicznej na szczeblu lokalnym, którego głównym założeniem jest ograniczenie niskiej emisji dwutlenku węgla do powietrza.

Jego celem jest określenie działań zmierzających do redukcji zużycia energii, zwiększenia wykorzystania źródeł odnawialnych oraz ograniczenia emisji dwutlenku węgla wraz z ekonomiczno-ekologiczną oceną ich efektywności.

Ponadto celem opracowania jest wyznaczenie działań strategicznych i szczegółowych, których realizacja przybliży Miasto Rybnik do osiągnięcia celów określonych w polityce klimatyczno-energetycznej, tj. redukcji zużycia energii finalnej, zwiększenia udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych oraz redukcji emisji dwutlenku węgla.

Istotnym uwarunkowaniem określającym poziom warunków życia ludności miasta Rybnika oraz funkcjonowania miasta jest transport. Prawidłowo ukształtowany system transportowy miasta umożliwia dogodne powiązania zewnętrzne z siecią krajową i europejską, jak również wysoki poziom obsługi miejską komunikacją wewnętrzną.

Przedmiotowy projekt, przyczyniając się do zmniejszenia ilości CO2, wpisuje się w założenia powyższego programu,

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika[12]

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika przyjęte zostało w czerwcu 2016 roku uchwałą nr 370/XXIII/2016 przez Radę Miasta Rybnika/ 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).

---

[11] „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rybnika do roku 2025 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030" przyjęto uchwałą Rady Miasta Rybnika Nr 892/LII/2022 z dnia 26 maja 2022 r.

[12] Dokument przyjęty w czerwcu 2016 roku uchwałą nr 370/XXIII/2016 przez Radę Miasta Rybnika

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części miasta Rybnika obejmującej obszar Strefy Usług dla Biznesu w Rybniku (MPZP 54-34)[13]

Niniejsze zamierzenie jest zgodne z przewidzianym w MPZP przeznaczeniem tego terenu. Projektowane obiekty są zgodne z wytycznymi przewidzianymi MPZP w zakresie ich przeznaczenia, formy oraz nie powodują wpływu na środowisko i istniejące stosunki wodne.

Niniejsze zamierzenie jest zgodne wytycznymi MPZP.

Centrum przesiadkowe uzupełnia i porządkuje strukturę urbanistyczną miejsca stając się integralną częścią jego przestrzeni publicznej. Równocześnie jest sprawnym i racjonalnym elementem miejskiej infrastruktury komunikacyjnej oraz uzupełnieniem infrastruktury zielono-niebieskiej.

Obszar objęty wnioskiem jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla części miasta Rybnika obejmującej obszar Strefy Usług dla Biznesu w Rybniku (MPZP 54-34) – uchwała Nr 1072/LXII/2023 Rady Miasta Rybnika z dnia 23 lutego 2023;

Obszar inwestycji jest położony w terenach dla których ustalono następujące zapisy przeznaczenia podstawowego:

- 3 U – tereny zabudowy usługowej;
- 1 KZ – tereny dróg publicznych klasy drogi zbiorczej;
- 2 KDL – teren dróg publicznych klasy drogi lokalnej

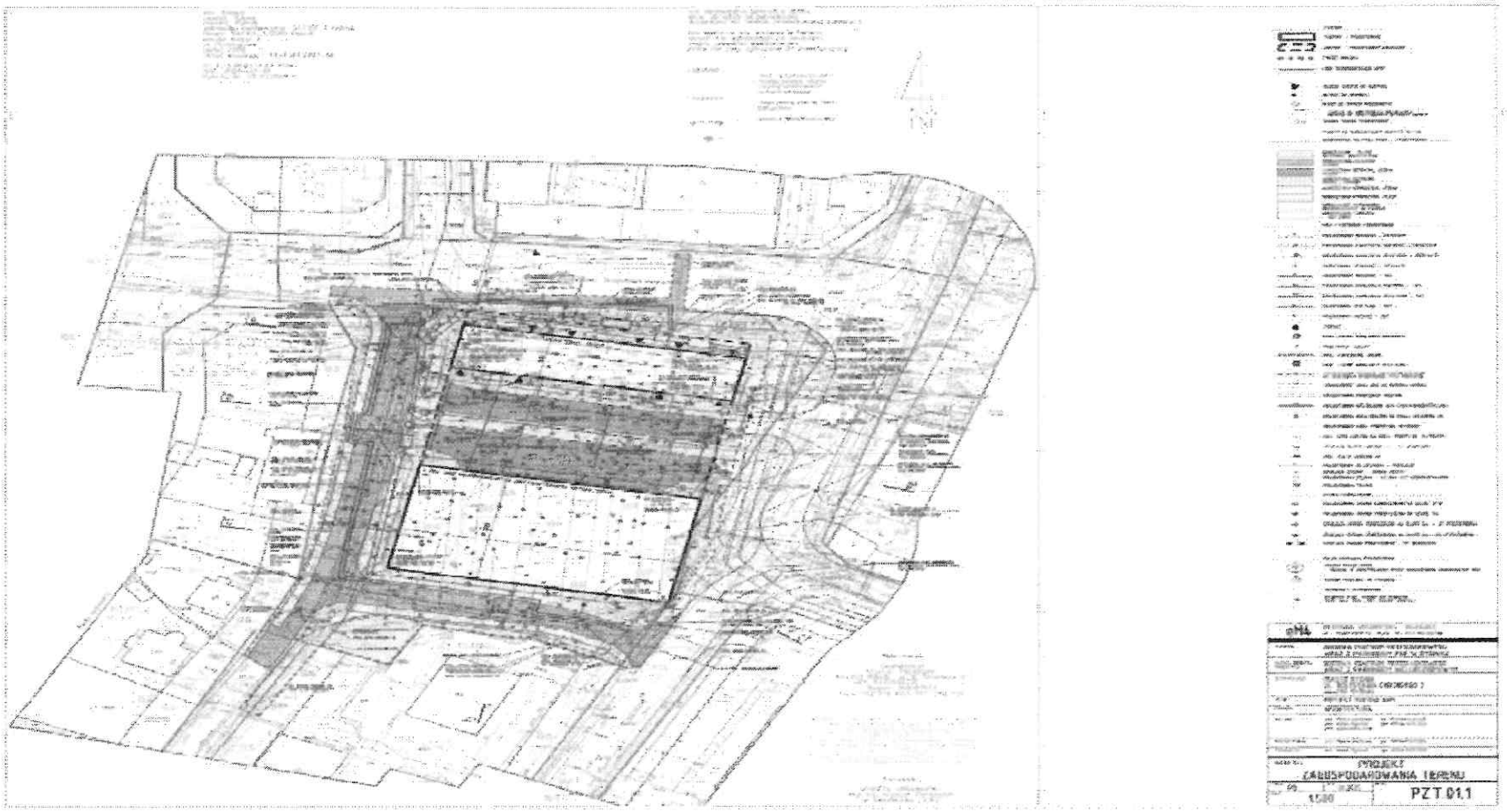
Przeznaczenie obiektu:

- wytyczna MPZP – podstawowe: zabudowa usługowa, z dopuszczeniem „obsługi komunikacji drogowej wyłącznie w zakresie parkingów wielopoziomowych i centrów przesiadkowych";
- przeznaczenie obiektu projektowanego – obsługi komunikacji drogowej w zakresie parkingów wielopoziomowych i centrów przesiadkowych; wniosek: warunek spełniony

Lokalizację terenu na tle miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przedstawiono na poniższym rysunku.

[13] Uchwała Nr 1072/LXII/2023 Rady Miasta Rybnika z dnia 23 lutego 2023

Mapa 5. Lokalizacja inwestycji na tle miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego



Źródło: Dane Wnioskodawcy

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2021-2033 [14]

Podstawowym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika jest umożliwienie organizatorowi sprawnego i efektywnego zarządzania komunikacją miejską.

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).

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

- Wzmacnianie linii średnicowych (tzw. przelotowych), przebiegających przez śródmieście tranzytem, a tym samym zwiększenie możliwości podróży bezpośrednich,
- W miarę możliwości wprowadzanie ruchu równoodstępowego na poszczególnych liniach i wiązkach linii, tak aby autobus odjeżdżał zawsze o tej samej końcówce minutowej,
- 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

Celem przedmiotowego projektu jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w kierunku miejskiej gospodarki zeroemisyjnej. W ramach projektu przewiduje się

[14] Uchwała nr 1310/LXXVI/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 21 marca 2024 r. w sprawie zmiany uchwały Nr 636/XXXVIII/2021 Rady Miasta Rybnika z dnia 27 maja 2021 r. w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Rybnika na lata 2021-2033

budowę Centrum Przesiadkowego, które ma pozwolić na integrację oferty transportu publicznego, obecnie rozproszonej po kilku lokalizacjach w centrum miasta Rybnika.

W szczególności realizacja projektu pozwoli na integrację następujących środków transportu: kolej, komunikacja autobusowa miejska, komunikacja autobusowa międzynarodowa, samochód, rower.

W związku z powyższym projekt wpisuje się w założenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika.

4. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego

4.1. Dane ogólne

4.1.1. Położenie i demografia

Miasto położone jest w południowo-zachodniej części województwa śląskiego, w obrębie Kotliny Raciborsko - Oświęcimskiej na Płaskowyżu Rybnickim na wysokości 210-290 m. n.p.m. nad rzeką Nacyną (dopływ Rudy) i Rudą (dopływ Odry). Północną część miasta stanowi Wysoczyzna Golejowska. Miasto położone jest na południowy zachód od Katowic.

Miasto Rybnik zajmuje powierzchnię 148,27 km^2. Jest największym miastem Aglomeracji Rybnickiej stanowiącej centralny ośrodek zachodniego obszaru funkcjonalnego województwa śląskiego zwanego Subregionem Zachodnim Województwa Śląskiego. Rybnik sąsiaduje z 11 gminami i miastami.

Mapa 6. Miasto Rybnik



Źródło: https://bip.um.rybnik.eu/

Miasto Rybnik to:

- ośrodek miejski o znaczeniu ponadlokalnym: centrum administracyjne, gospodarcze, handlowe, usługowe i kulturalne subregionu zachodniego województwa śląskiego,

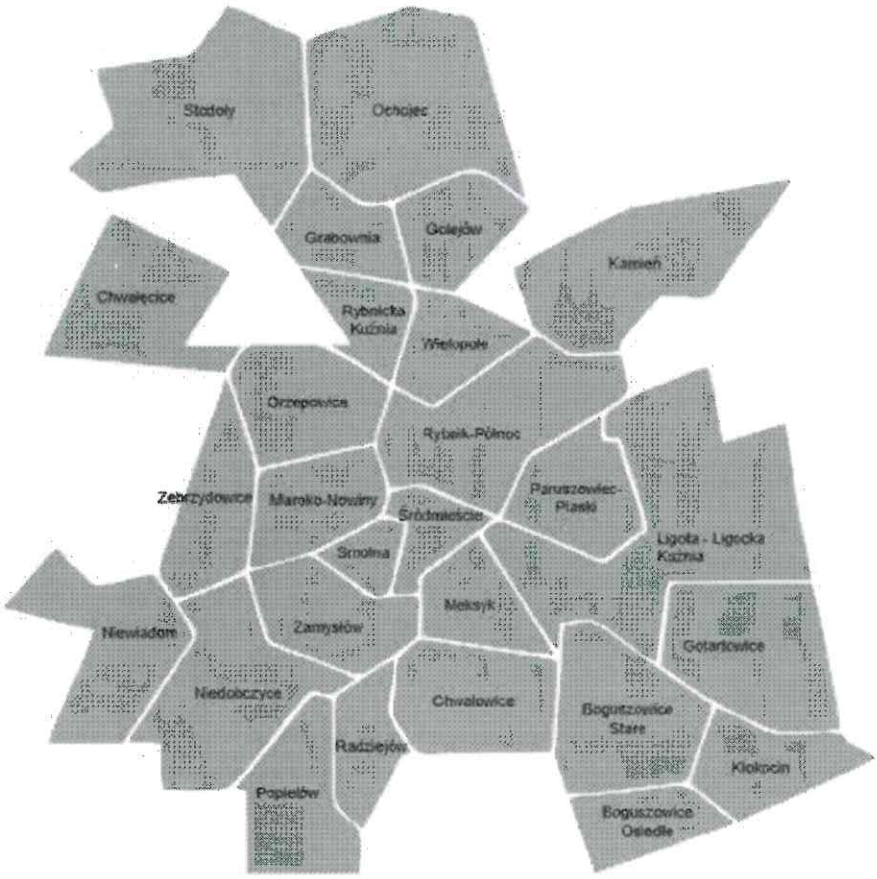
- znaczący ośrodek szkolnictwa ponadpodstawowego, pełniący również funkcje ośrodka akademickiego,
- ważny węzeł transportowy i organizator transportu publicznego,
- siedziba jednostek administracji zespolonej (PUP), służb, inspekcji i straży z zakresu zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli, ochrony przeciwpożarowej i administracji architektoniczno-budowlanej oraz powiatowego inspektora sanitarnego, obsługujących Rybnik i powiat rybnicki.

Rybnik graniczy:

- na północy z Kuźnią Raciborską i Pilchowicami
- na wschodzie z Żorami i Czerwionką - Leszczynami
- na południu z Radlinem, Świerklanami i Marklowicami
- na zachodzie z Rydułtowami, Jejkowicami, Gaszowicami i Lyskami.

Rybnik jest podzielony na 27 dzielnic stanowiących jednostki pomocnicze gminy.

Mapa 7. Dzielnice Miasta Rybnika

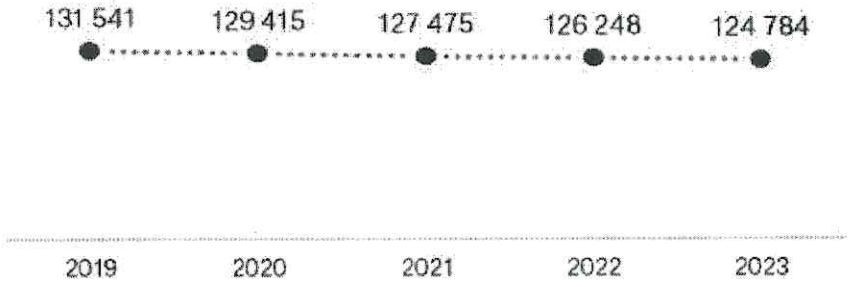


Źródło: Dane Wnioskodawcy

Łącznie, na koniec 2023 r. w Rybniku zameldowanych było 124 784 osób (osoby zameldowane na pobyt stały i czasowy).

Liczba ludności Rybnika w ostatnich latach maleje, z reguły o kilkaset osób rocznie (tendencja spadkowa jest charakterystyczna dla większości ośrodków miejskich w kraju, w tym większości dużych miast województwa śląskiego).

Wykres 1. Liczba zameldowanych w Rybniku w latach 2019 – 2023



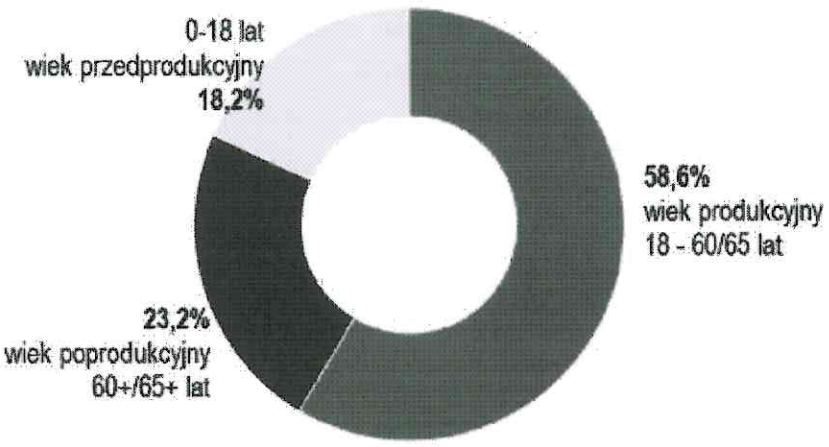
Źródło: Raport o stanie Miasta Rybnika za rok 2023

Czynnikiem, który w pewnym stopniu hamuje spadek liczby ludności jest suburbanizacja wewnętrzna.

Istotne znaczenie ma także struktura wiekowa ludności.

Strukturę demograficzną przedstawiono na poniższym wykresie

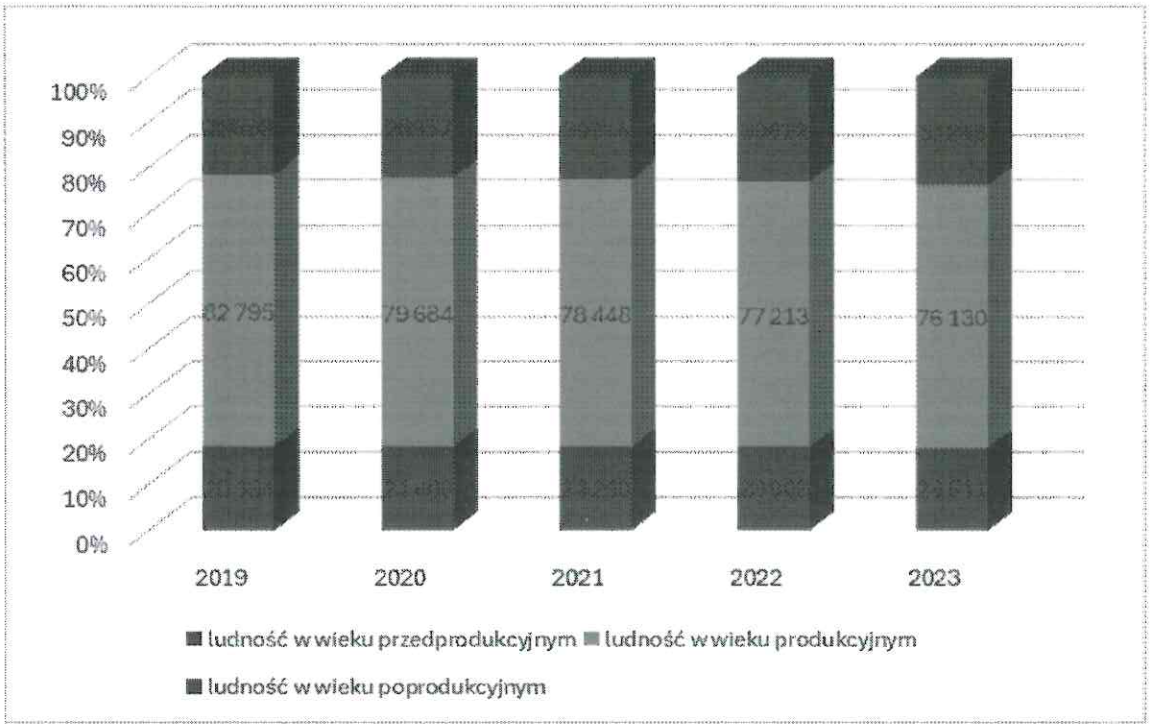
Wykres 2. Struktura demograficzna mieszkańców Rybnika według ekonomicznych grup wieku



Źródło: Raport o stanie Miasta Rybnika za rok 2023

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.

Wykres 3. Zmiany struktury demograficznej Rybnika w okresie 2019-2023



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

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 niezwiązane z pracą, edukacją lub inną aktywnością wymuszającą przejazdy na konkretną godzinę. Utrzymujący się, a nawet nieznacznie rosnący odsetek osób młodych to dla odmiany transfery do placówek edukacyjnych, determinowane ścisłym reżimem czasowym.

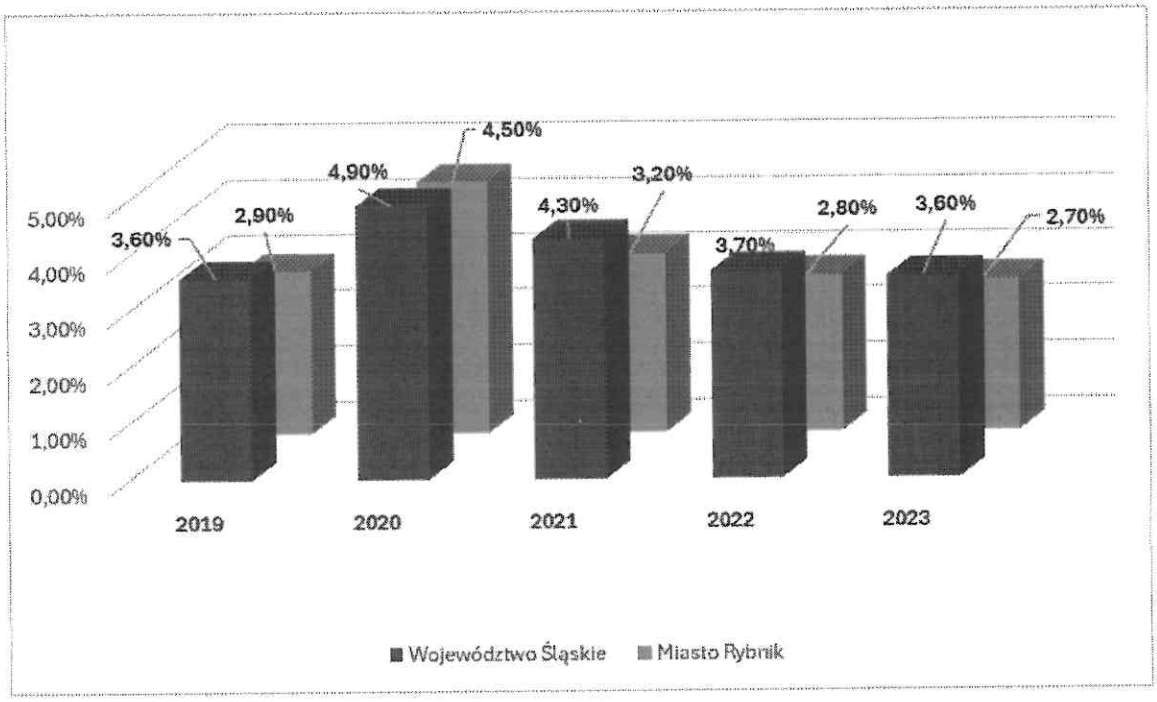
4.1.2. Rynek pracy

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 krajowej.. Można to tłumaczyć tym, że

lokalne duże zakłady oferują na tyle 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 przekłada się na informację 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.[15]

Wykres 4. Stopa bezrobocia w Rybniku i Województwie Śląskim



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Rybnicki rynek pracy w ostatnich latach rozpoczął transformację, która z początkiem 2021 r. nabrała rozpędu. Miasto niegdyś kojarzone z górnictwem i przemysłem ciężkim, dzisiaj zaczyna być postrzegane, jako miejsce sprzyjające nowoczesnym gałęziom biznesu i zaawansowanym technologicznie rozwiązaniom.

Powyższe stwierdzenie ma swoje odzwierciedlenie w poziomie bezrobocia, które od 2013 r. (8,3%) systematycznie spadało, by w 2023roku osiągnąć rekordowo niski poziom 2,7%.

[15] Na podstawie danych z dokumentu „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2021-2033"

Położenie miasta sprzyja dynamice rozwoju, a bliskość granicy z Czechami oraz większych ośrodków miejskich, gęsto zaludnionych i zurbanizowanych, wymusza konkurencyjność - rejon Katowic oraz Bielska-Białej, z rekordowo niskimi poziomami bezrobocia (kolejno 1,7% oraz 2,7% na koniec 2020 r.), stwarzają sytuację komfortową dla Rybnika. Duże zagęszczenie biznesu w powyższych lokalizacjach spowodowało spadek dostępnych pracowników również w najbliższych miastach i powiatach. Rybnik ze swoją dużą powierzchnią (16. miejsce w Polsce ze 148,36 km2), 140 tys. mieszkańców (25. miejsce w Polsce) oraz pobliskimi miejscowościami (Żory, Jastrzębie-Zdrój, Wodzisław Śląski, Racibórz, gdzie poziom bezrobocia jest wyższy), stał się naturalnym kierunkiem dla inwestorów oraz osób szukających pracy.

Tabela 1. Struktura wiekowa osób bezrobotnych

Wiek bezrobotnych	Bezrobotni ogółem	w tym bezrobotne kobiety
18-24	169	109
25-34	312	232
35-44	385	250
45-54	317	186
55 lat i więcej	210	71
Łączna liczba bezrobotnych	**1 393**	**848**

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Na dzień 31.12.2023 r. w łącznej liczbie zarejestrowanych 1 033 bezrobotnych (627 kobiet) znajdowało się w szczególnej sytuacji na rynku pracy.

4.1.3. Gospodarka

Rybnik w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030" zaliczony został do tzw. ośrodków wzrostu, tj. obszarów pełniących wiodące funkcje gospodarcze i społeczne. Ośrodki wzrostu w najwyższym stopniu przyczyniają się do rozwoju województwa oraz wpływają na jego pozycję w kraju i Europie.

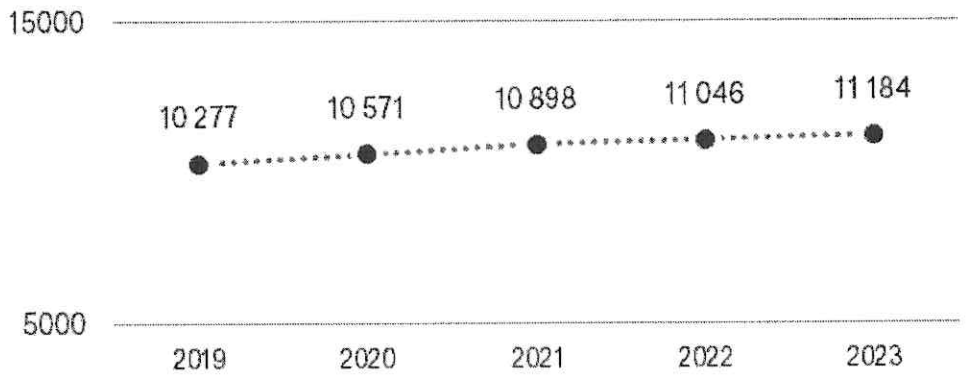
Bliskość jednego z największych w Europie węzłów autostradowych A1 i A4, rozwinięty układ drogowy, dobre połączenia komunikacyjne, szerokie możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu – to atuty Rybnika, które składają się na jego atrakcyjność i powodują, że jest miejscem sprzyjającym rozwojowi przedsiębiorczości.

Do Rybnika prowadzą bezpośrednie regularne połączenia kolejowe z największymi miastami w Polsce (m.in. Warszawa, Kraków, Wrocław, Gdańsk, Katowice, Bielsko-Biała), a także stolicami kilku państw w Europie (Wiedeń, Bratysława, Budapeszt, Praga). Bliskość autostrad, rozwinięty układ drogowy, dobre połączenia komunikacyjne, szerokie możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu – to atuty Rybnika, które składają się na jego atrakcyjność i powodują, że jest miejscem sprzyjającym rozwojowi przedsiębiorczości.

Świadectwem tego jest obecność w mieście rozpoznawalnych firm o zasięgu ogólnopolskim i międzynarodowym - jak chociażby Doosan Babcock Energy Polska S.A., Purmo Group Poland Sp. z o.o., TENNECO Automotive Polska Sp. z o.o. , DB Cargo Polska S.A., Eloros Sp. z o.o. (Grupa Messer), Tesko Steel Sp. z o.o., Grupa Marat Sp. z o.o., czy ICE Group Sp. z o.o. Istotnym elementem gospodarczego funkcjonowania miasta jest Elektrownia Rybnik, wchodząca w skład Polskiej Grupy Energetycznej.

Rybnik to również świetne miejsce dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Sektor ten pełni bardzo ważną rolę w procesie budowania nowoczesnej, opartej na wiedzy gospodarki. Coraz istotniejsze znaczenie dla funkcjonowania miasta ma rozwijająca się branża nowoczesnych technologii i firm IT. Należy tutaj wyróżnić przede wszystkim: notowaną na Giełdzie Papierów Wartościowych Digitree Group S.A. , Alan Systems , Biostat Sp. z o.o., FireUp Software Sp. z o.o., Hostersi Sp. z o.o., NoMonday Sp. z o.o., Nxt Agency czy mające swoje oddziały w Rybniku firmy BlueSoft Sp. z o.o. oraz Creativestyle Polska Sp. z o.o.

Wykres 5. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w Rybniku w latach 2019 – 2023



Źródło: Raport o stanie Miasta Rybnika za rok 2023

Rybnik to także silny ośrodek kulturalny i rekreacyjno-sportowy, który posiada wyjątkową na skalę Polski infrastrukturę rekreacyjną - w tym drogi rowerowe, przystań żeglarską, lotnisko sportowe, liczne siłownie, a także kryte i otwarte baseny. W promieniu 50 km od centrum Rybnika zamieszkuje ok. 4 mln osób (na terytorium Polski oraz Republiki Czeskiej).

Aglomeracja rybnicka oferuje ponad 220 tys. m^2 GLA nowoczesnej powierzchni handlowej, zlokalizowanej w 19 obiektach*[16]. W samym

Rybniku funkcjonuje 8 galerii handlowych o łącznej powierzchni ponad 87 tys. m^2 GLA, z których największymi są Focus Park i Rybnik Plaza zbudowane w 2007 roku.

Focus Park to centrum handlowo-rozrywkowe, o powierzchni najmu 17,9 tys. m^2, w którym działają m. in. Multikino, sklepy Media Expert, C&A, New Yorker, Sinsay, Bershka, Stradivarius, Medicine, 4F, Smyk, Empik a także restauracje KFC oraz Pizza Hut Express.

[16] Centralnie zarządzane nowoczesne obiekty handlowe o powierzchni powyżej 5 000 m^2 z co najmniej 10 punktami usługowo-handlowymi.

Rybnik Plaza w swojej ofercie ma m. in. supermarket Stokrotka, RTV Euro AGD, sklepy H&M, Reserved, Carry, CCC, Martes Sport a także kino Cinema City i kręgielnię PINK, na łącznej powierzchni 18 tys. m2.

W mieście obecni są wszyscy najwięksi operatorzy spożywczy obecni w Polsce, w tym Auchan, Carrefour, Kaufland, Lidl, Netto i Biedronka.

Działają tu także niewielkie centra, parki i domy handlowe o profilu zakupów codziennych, takie jak DH Domus, CH DL czy PH przy ul. Kotucza. Gastronomia i drobny handel miejski koncentrują się wokół rynku oraz wzdłuż ul. Jana III Sobieskiego i deptaka miejskiego

Powstańców Śląskich. Oferta handlowa aglomeracji rybnickiej, jest zrównoważona zarówno pod względem ilości jak i jakości, a łączna roczna siła nabywczej mieszkańców to 16 mld PLN.

4.1.4. Turystyka

Rybnik, dzięki swojemu położeniu wśród wód i lasów, zapewnia doskonałe warunki do wypoczynku, sprawiając, że każdy znajdzie tutaj coś dla siebie – zarówno miłośnik różnego rodzaju sportów, amator rowerowych wycieczek, energiczny piechur jak i spacerowicz.

Cały subregion Zachodni cechuje się wieloma walorami kulturowymi, przyrodniczymi i atrakcjami turystycznymi. Na obszarze Subregionu Zachodniego znajdują się 4 spośród 33 historycznych miast województwa śląskiego, których układy urbanistyczne wpisane są do rejestru zabytków, obiekty militarne, obiekty na Szlaku Zabytków Architektury Drewnianej Województwa Śląskiego, liczne obiekty poprzemysłowe, z których część stanowi Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego". Rejon zachodni, ze współczesnym centrum administracyjnym w Rybniku i historycznym – w Raciborzu, jest bodaj najbardziej zróżnicowany, jeśli chodzi o typ walorów. Obok dużych kompleksów leśnych, związanych z Parkiem Krajobrazowym „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich", występują tu obszary silnie przekształcone przez przemysł ciężki, a także zabytkowe układy urbanistyczne. Cechą wspólną całego rejonu jest natomiast stosunkowo niski poziom zagospodarowania turystycznego i ruchu turystycznego oraz silna tożsamość kulturowa. Zapoczątkowane pod koniec lat 90. działania w ramach projektu „Rowerem po Śląsku" doprowadziły do dynamicznego wzrostu sieci rekreacyjnych ścieżek rowerowych, aby docelowo objąć 500 km dróg o różnym stopniu trudności i długości. Należy uznać, że pod kątem turystyki rowerowej Subregion Zachodni jest bardzo dobrze przygotowany do przyjęcia turystów. Subregion pomimo znacznych walorów przyrodniczych i kulturowych cechuje się niskim nasyceniem infrastruktury noclegowej względem średniej w regionie. W Subregionie wykreowano markę turystyczną pn. Kraina Górnej Odry2. Prawie jedną trzecią powierzchni Krainy Górnej Odry stanowią lasy, a sporą część terenu obejmuje Park Krajobrazowy „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich" i przylegająca do niego otulina, zaś poza nim znajdują się tutaj też rezerwaty przyrody i obszar ochrony siedliskowej Natura 2000 – Graniczne Meandry Odry, Stawy Wielikąt i Las Tworkowski oraz Las koło Tworkowa.

Rysunek 1. Zalew Rybnicki



Źródło: https://www.rybnik.eu/czas-wolny/turystycznie/warto-zobaczyc

Miejsca najczęściej odwiedzane przez turystów zestawiono poniżej.

- Bazylika św. Antoniego
- Rynek
- Zabytkowa Kopalnia Ignacy
- Edukatorium Juliusz
- Zalew Rybnicki
- Budynek Starostwa Powiatowego
- Budynek Urzędu Miasta Rybnika (Magistrat)
- Drewniany kościół pw. św. Katarzyny Aleksandryjskiej i Matki Bożej Różańcowej (Rybnik-Wielopole)
- Drewniany kościół pw. św. Wawrzyńca (Rybnik- Ligota Ligocka Kuźnia)
- Figura św. Jana Nepomucena
- Kościółek Akademicki pw. Wniebowzięcia NMP
- Kościół ewangelicko – augsburski
- Kościół pw. Matki Bożej Bolesnej (tzw. "Stary Kościół")Stary Kościół
- Pocysterski dwór w Stodołach
- Dwór w Stodołach

- Sanktuarium św. Teresy w Rybniku-Chwałowicach
- Zespół szpitalny im. Juliusza Rogera

4.2. Istniejący system transportowy w otoczeniu projektu

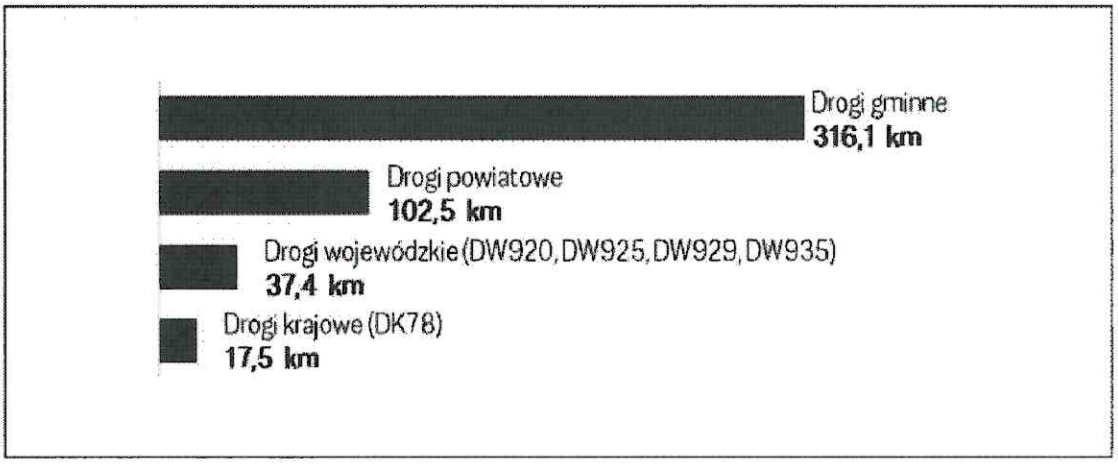
4.2.1. Transport drogowy

Układ komunikacyjny Rybnika stwarza wiele możliwości poruszania się, jednak nie są one w równomierny sposób wykorzystywane przez różne grupy społeczne.

Jak wynika z kompleksowych badań dla całej aglomeracji średnia dla tego obszaru wartość wskaźnika ruchliwości, który określa ilość podróży odbywanych w ciągu doby, wynosi 1,62. Najniższa wartość charakteryzuje grupę osób w wieku 60 lat i więcej (1,11), a najwyższa – ludzi w wieku 30–39 lat (1,95). [17]

Statystycznie dominującym środkiem transportu jest przy tym samochód, choć stosunkowo popularne jest również poruszanie się pieszo. Warto przy tym wspomnieć, że 91% wszystkich podróży odbywa się na trasie dom – miejsce pracy lub nauki.

Tabela 2. Struktura dróg publicznych na terenie Rybnika według kategorii.

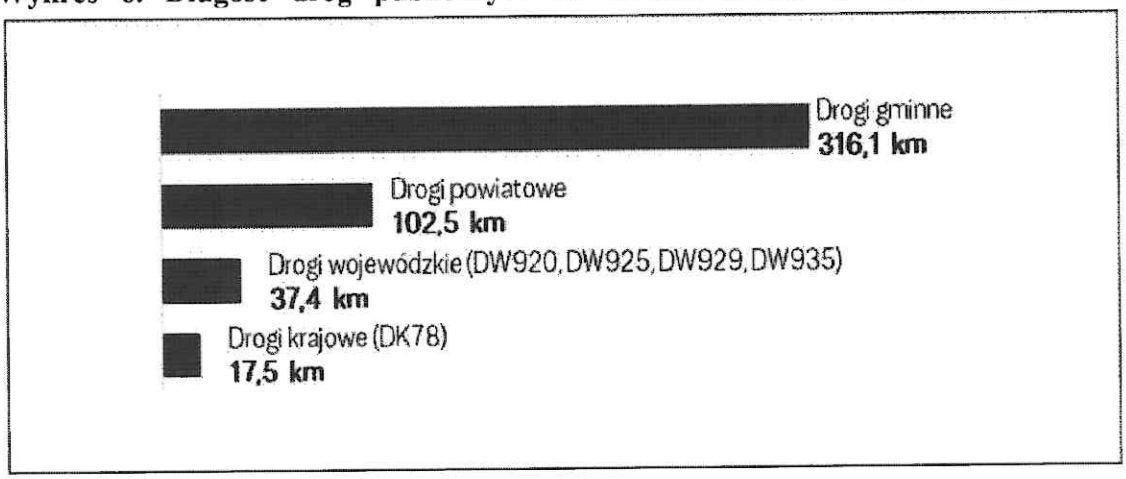


Źródło: Raport o stanie miasta za rok 2023

W ciągu dróg publicznych zlokalizowane były 53 obiekty mostowe, w tym 22 mosty, 28 wiaduktów oraz 3 kładki.

[17] Studium Transportowe Aglomeracji Rybnickiej, oprac. International Management Services Sp. z o.o.

Wykres 6. Długość dróg publicznych na terenie miasta w latach 2019 – 2023



Źródło: Raport o stanie miasta za rok 2023

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 Środków transportu.

Przestrzeń Rybnika jest zróżnicowana: obok osiedli mieszkaniowych występują tereny zabudowy jednorodzinnej o znaczącej powierzchni i bardzo różnym układzie. Problemem jest duże i ciągle narastające rozproszenie miasta, co generuje dodatkowe potrzeby transportowe z obszarów peryferyjnych do śródmieścia i innych ważnych punktów jak miejsca pracy, zakupów i wypoczynku. Z drugiej strony, w niektórych dzielnicach, które przed wcieleniem do Rybnika były samodzielnymi gminami, wyposażonymi w niezbędne usługi, do dziś ważną rolę odgrywa ruch lokalny.

Do podstawowych generatorów ruchu zaliczyć należy:

- miejsca pracy – KWK ROW Ruch Chwałowice, Ruch Jankowice (Boguszowice–Osiedle), EDF Polska S.A. w Rybniku (Rybnicka Kuźnia),

- szpitale (Orzepowice oraz Rybnik Północ), zakłady zlokalizowane w strefie przemysłowej w dzielnicy Paruszowiec-Piaski,
- placówki edukacyjne – kampus uczelni wyższych w śródmieściu, szkoły średnie w centrum oraz w dzielnicach,
- obiekty usługowe – placówki administracji publicznej (Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Urząd Miasta, Urząd Skarbowy), centra handlowe (Rybnik Plaza, Focus Park oraz budynki przy ulicach: Żorskiej i Gliwickiej),
- tereny rekreacyjne – kąpielisko Ruda, Zalew Rybnicki, Industrialne Centrum Kultury w Niewiadomiu.

Przedmiotowy projekt stanowi element ciągu komunikacyjnego integrującego istotne dla miasta generatory ruchu.

W studium wykonalności uzupełniono informacje nt. najważniejszych generatorów ruchu.

W Rybniku najważniejszymi generatorami ruchu są:

1) Instytucje publiczne

Starostwo Powiatowe, ul. 3 Maja 31, 44-200 Rybnik

Urząd Miasta Rybnika, ul. Bolesława Chrobrego 2, 44-200 Rybnik

Sąd Rejonowy w Rybniku, plac Kopernika 2, 44-200 Rybnik

Urząd Skarbowy w Rybniku, plac Armii Krajowej 3, 44-200 Rybnik

ZUS Oddział w Rybniku, ul. Reymonta 2, 44-200 Rybnik

Komenda Miejska Policji w Rybniku, plac Armii Krajowej 5, 44-200 Rybnik

Powiatowy Urząd Pracy w Rybniku, ul. Jankowicka 1, 44-200 Rybnik

SP ZOZ Wojewódzki Szpital Specjalistyczny Nr 3 w Rybniku ul. Energetyków 46, 44-200 Rybnik

Kliniczny Szpital Psychiatryczny SPZOZ w Rybniku, ul. Gliwicka 33, 44-200 Rybnik

Dworzec PKP, ul. Dworcowa, 44-200 Rybnik

2) Obiekty kultury:

Zabytkowa Kopalnia Ignacy w Rybniku, ul. Ignacego Mościckiego 3 44-273

Teatr Ziemi Rybnickiej, plac Teatralny 1/1, 44-200 Rybnik

Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna im. Konstantego Prusa w Rybniku, ul. Józefa Szafranka 7, 44-200 Rybnik

Galeria Sztuki Rzeczna, Rybnickie Centrum Edukacji Artystycznej

ul. Rzeczna 1, Rybnik-Śródmieście

MOSIR-KAMIEŃ ul. Hotelowa 28, 44-274 Rybnik-Kamień

Stadion Miejski w Rybniku, ul. Gliwicka 72, 44-200 Rybnik

OSR Ruda ul. Gliwicka 72 44-200 Rybnik

Pływalnia kryta MOSiR w Rybniku, ul. Jastrzębska 3a, 44-253 Rybnik

Zalew Rybnicki

3) Obiekty handlowo-usługowe:

Targowisko Miejskie, ul. Generała Józefa Hallera, 44-200 Rybnik

Focus Park Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 1, 44-200 Rybnik

Rybnik Plaza, ul. Raciborska 16, 44-200 Rybnik

4) Duże firmy:

Purmo Group Poland Sp. z o. o., ul. Przemysłowa 11, 44-203 Rybnik

Tenneco Automotive Polska, ul. Przemysłowa 2c, 44-203 Rybnik

DB SCHENKER RAIL RYBNIK S.A., ul. Kłokocińska 51, 44-251 RYBNIK

Eloros Sp. z o.o. ul. Strefowa 22 44-207 Rybnik

Tesko Steel Sp. z o.o. ul. Brzezińska 8a; 44-203 Rybnik

PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna, Oddział Elektrownia Rybnik, Ul. Podmiejska, 44-207 Rybnik

KWK Chwałowice, ul. Zwycięstwa, 44-206 Rybnik

5) Szkoły (najważniejsze)

Zespół Szkół Wyższych, ul. Rudzka 13, 44-200 Rybnik

I Liceum Ogólnokształcące im. Powstańców Śląskich w Rybniku, ul. Tadeusza Kościuszki 41, 44-200 Rybnik

Akademickie Liceum Ogólnokształcące Politechniki Śląskiej, ul. Tadeusza Kościuszki 54, 44-200 Rybnik

Liceum ogólnokształcące - Zespół Szkół Urszulańskich w Rybniku, ul. 3 Maja 22, 44-200 Rybnik

Liceum Ogólnokształcące nr 5, Orzepowicka 15, 44-217 Rybnik

II Liceum Ogólnokształcące im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w Rybniku, Mikołowska 19, 44-200 Rybnik

IV Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika w Rybniku, ul. 1 Maja 91a, 44-206 Rybnik

Zespół Szkół Ekonomiczno-Usługowych, ul. św. Józefa 30, 44-217 Rybnik

Zespół Szkół Technicznych w Rybniku, ul. Tadeusza Kościuszki 5, 44-200 Rybnik

Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. Tadeusza Kościuszki w Rybniku, ul. Tadeusza Kościuszki 23, 44-200 Rybnik

4.2.2. Transport kolejowy

Z największego dworca kolejowego w analizowanym obszarze aglomeracji, tj. dworca w Rybniku, w przeważającej większości kursują pociągi przewoźnika Koleje Śląskie. Najwięcej bezpośrednich połączeń jest realizowanych w kierunku:

- Katowic (20 połączeń bezpośrednich realizowanych przez Koleje Śląskie, 2 połączenia KŚ z przesiadką, 5 połączeń bezpośrednich realizowanych przez InterCity, 1 połączenie bezpośrednie i 1 pośrednie realizowane przez TLK, 1 połączenie realizowane przez pośredników łączonych)
- Bielska Białej (Brak bezpośrednich połączeń realizowanych przez Koleje Śląskie, 4 bezpośrednie połączenia realizowane przez InterCity, 18 połączeń realizowanych przez przewoźników łączonych (KŚ, IC...) z 1 lub więcej przesiadkami)
- Raciborza (16 połączeń bezpośrednich realizowanych przez Koleje Śląskie, 1 połączenie bezpośrednie realizowane przez TLK, 1 połączenie pośrednie realizowane przez IC, 5 połączeń łączonych przewoźników)
- Wodzisławia Śląskiego (16 połączeń bezpośrednich realizowanych przez KŚ (5 połączeń bezpośrednich realizowanych przez IC, 5 połączeń realizowanych przez przewoźników łączonych)

Połączenia te są realizowane liniami S7 relacji Katowice – Racibórz, S72 relacji Rybnik – Bielsko Biała, linii S71 realizującej połączenia na linii Katowice – Bohumin.

Połączenia dalekobieżne krajowe i międzynarodowe są możliwe jedynie poprzez przesiadkę – głównie w Katowicach. Sporadycznie przez dworzec kolejowy Rybnik przejeżdżają również pociągi PKP Intercity oraz Przewozów Regionalnych w kierunku Krakowa, Olsztyna i Bielska Białej. Wśród pozostałych stacji kolejowych na terenie aglomeracji można wyróżnić stację kolejową w Żorach (punkt pośredni w relacji Racibórz-Rybnik-Żory-Bielsko Biała), Czerwionce (relacja Racibórz-Rybnik-Czerwionka-Katowice) oraz Wodzisławiu Śląskim (relacja Wodzisław Śląski-Rybnik-Katowice).

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.

4.2.3. Komunikacja miejska

Organizatorem komunikacji miejskiej w Rybniku jest Miasto Rybnik

Aktualnie Miasto Rybnik posiada podpisane umowy z 17 operatorami:

Kłosok sp. z o.o. s.k.

Kuśmirek Mariusz

SYLMAR

PKM Gliwic

Mikrus S.C.

Międzygminna K.A,

EKO-OKNA

SINDBAD

GTVBuS

VINI BUS

Witkowski M.

RAINBOW

Mokrzycki B.

KMR Sp. z o.o.

Dartour

ARGOS

DRABAS

Wskazani operatorzy obsługują połączenia międzynarodowe, krajowe, regionalne i lokalne.

W dniu 1 maja 2022 r. powierzone zostały spółce miejskiej Komunikacja Miejska Rybnik Sp. z o.o. zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego wykonywane do tej pory przez Zarząd Transportu Zbiorowego, m.in. administrowanie systemami rozkładu jazdy, informacji pasażerskiej, obsługi podróżnych, dystrybucji i kontroli biletów, promocji transportu.

Eksploatowane przez spółkę autobusy o napędzie zeroemisyjnym i niskoemisyjnym pomagają zmniejszyć negatywny wpływ transportu na środowisko.

Spółka eksploatuje autobusy z napędem hybrydowym oraz wodorowym.

Spółka dysponuje taborem w liczbie 33 sztuki.

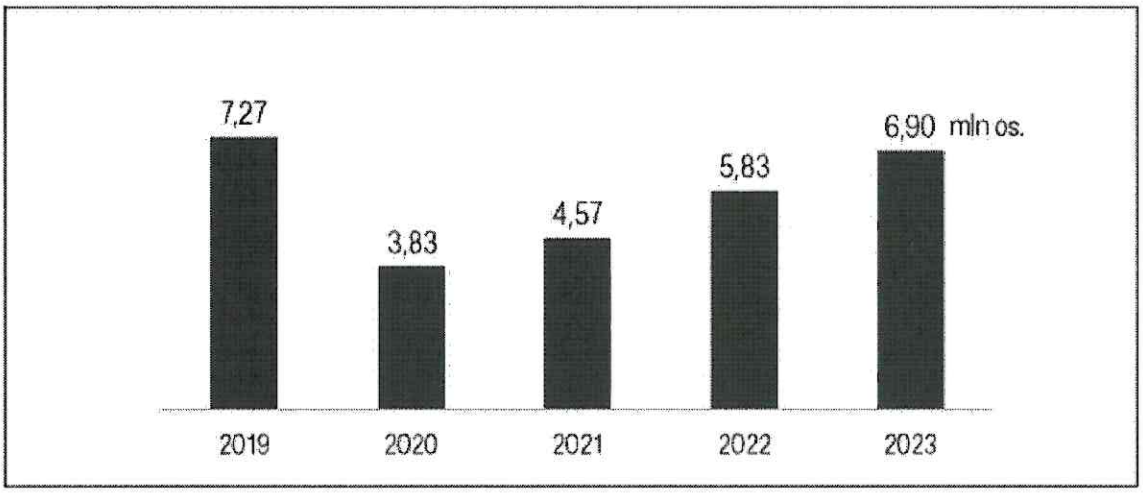
Tabela 3. Tabor będący w posiadaniu Komunikacji Miejskiej Rybnik Sp. z o.o.

Lp.	Nr boczny	Marka	Liczba	Rodzaj napędu	Rok produkcji	Długość w metrach
1	010 - 018	Solaris Urbino 12 IV Hybrid	9	Hybrydowy (olej napędowy + elektryczny)	2023	12
2	019 - 020	Solaris Urbino 12 IV Hybrid (2 drzwi)	2	Hybrydowy (olej napędowy + elektryczny)	2023	12
3	021	Solaris Urbino 12 III (2 drzwi)	1	Spalinowy (olej napędowy)	2016	12
4	022	Solaris Urbino 18 IV Hybrid	1	Hybrydowy (olej napędowy + elektryczny)	2017	18
5	023 - 042	NesoBus 12	20	Wodorowy elektryczny	2023	12
Razem:			33	-	-	-

Źródło: Dane Wnioskodawcy

Zmianę liczby pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej zarządzanej przez Miasto w ostatnich latach przedstawia Wykres poniżej.

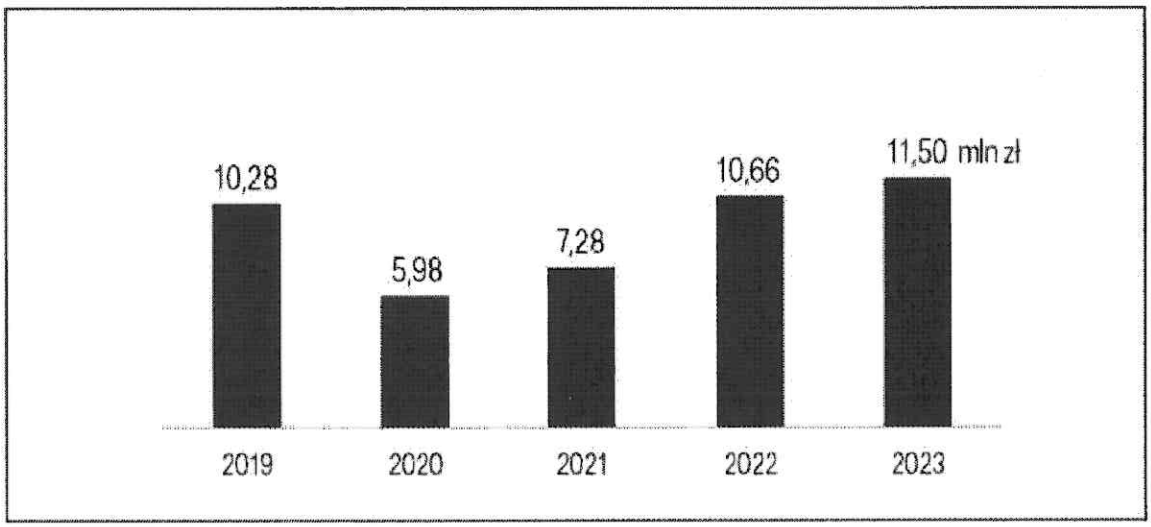
Wykres 7. Liczba osób, które skorzystały z usług transportu zbiorowego w Rybniku w latach 2019 – 2023



Źródło: Raport o stanie miasta za rok 2023

Natomiast Wykres poniżej przedstawia zmiany we wpływach ze sprzedaży biletów.

Wykres 8. Wpływy ze sprzedaży biletów w transporcie zbiorowym w latach 2019 – 2022



Źródło: Raport o stanie miasta za rok 2023

Polityka biletowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu dot. przede wszystkim samochodów osobowych.

Miasto Rybnik w zakresie polityki taryfowej zachęcającej do podróży transportem zbiorowym stosuje dwa narzędzia polegające na: prostej taryfie oraz atrakcyjnych cenach biletów. Taryfa w zakresie struktury obejmuje dwie strefy biletowe: „0" dla Miasta rybnika oraz „1" dla gmin ościennych. W ofercie znajdują się bilety jednorazowe, bilet umożliwiający przesiadkę, bilet do 3 przystanków, a także bilety okresowe: 24 godzinny, 7 dniowy, 14 dniowy oraz 30 dniowy. Dodatkowo dla Mieszkańców Rybnika możliwe jest podróżowanie na bilecie 90 i 180 dniowym. Placówki oświatowe mogą korzystać z biletów oświatowych. W porównaniu do sąsiednich organizatorów transportu bilety są najtańsze odpowiednik biletu na strefę „0" o wartości 84 zł, kosztuje: 140 zł (MZK Jastrzębie-Zdrój) i 119 zł (Metropolia ZTM). W przypadku biletów jednorazowych jest podobnie, a niezwykłym atutem jest bilet umożliwiający przesiadkę, gdzie pasażer płacąc 0,50 zł może kontynuować podróż innym autobusem.

Zachętą do korzystania z transportu zbiorowego jest również wysoka dostępność biletów w aplikacjach mobilnych oraz preferencyjne ich ceny. Ponadto w każdym autobusie istnieje możliwość płacenia karta płatniczą.

Ponadto Miasto Rybnik realizuje również działania promujące elektromobilność, również w zakresie transportu publicznego. Możliwość ładowania pojazdów elektrycznych transportu przyczyni się do rozwoju tego typu pojazdów w funkcjonującym taborze.

Korzystanie z pojazdów elektrycznych we flocie transportu publicznego wymaga przystosowanej do tego infrastruktury, ze względu na oferowane zasięgi pracy na pełnym cyklu akumulatora w pojeździe.

Miasto Rybnik konsekwentnie przez ostatnie lata realizowało politykę zwiększania jakości transportu zbiorowego, uwzględniając również aspekty ekologiczne.

Od 2022 roku rozpoczęto wprowadzanie pojazdów zeroemisyjnych. W taborze operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego na zlecenie Miasta Rybnika są 23 autobusy elektryczne (8, 12 i 18 metrowych) oraz 20 autobusów wodorowych (12 metrowych). Dodatkowo wprowadzono do ruchu 13 autobusów hybrydowych opartych o możliwość jazdy zeroemisyjnej o superkondensator (12 i 18 metrowych) oraz 1 autobus hybrydowy typu PLUG-IN (18 metrowy). Pojazdy zeroemisyjne stanowią prawie połowę taboru. Flota operatorów to pojazdy spełniające normy emisji spalin Euro VI. Taka struktura taboru pozwala na osiągnięcie efektów ekologicznych poprzez brak emisji w miejscu eksploatacji oraz zmniejszone zużycie paliwa, co również podnosi efekt ekologiczny.

4.2.4. Organizacja węzłów 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.

4.2.5. 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 poniższej tabel.

Tabela 4. Przystanki kolejowe na terenie Rybnika

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: Plan transportowy

Zwrócić też należy uwagę na transport publiczny, pozostający w gestii ościennych organizatorów, który pozostaje styczny z siecią transportową pozostającą w gestii Spółki Komunikacja Miejska.

Linie te są wyrazem zapotrzebowania poszczególnych samorządowych organizatorów na przewozy. W miarę możliwości rozkłady jazdy będą uwzględniały możliwość wzajemnych przesiadek, przy czym nie może się to odbywać kosztem pogorszenia standardu obsługi relacji wewnątrzmiejskich.

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 uwidoczniona 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).

4.2.6. Trasy rowerowe

Rybnik aspiruje do miana miasta rowerów. W mieście przybywa infrastruktury, budowane są nowe ścieżki, a na szlakach rowerowych poprawiana jest infrastruktura.

Długość dróg rowerowych w 2023 roku wynosiła 32,1 km (w tym nowe 2,5 km), długość szlaków rowerowych wynosiła 172,2 km.

Na poniższej mapie zestawiono trasy rowerowe w Rybniku.

Mapa 8. Mapa tras rowerowych



Źródło: https://www.rybnik.eu/file

4.2.7. Polityka parkingowa

W Rybniku na miejskie parkingi zostało zagospodarowane 19 lokalizacji.

1. ul. Powstańców Śląskich
2. ul. Tadeusza Kościuszki
3. ul. Jana Kotucza
4. ul. Rudzka (teren kampusu studenckiego)
5. ul. Gen. Józefa Hallera
6. ul. 3 Maja
7. ul. Marii Skłodowskiej Curie
8. ul. Ks. Franciszka Brudnioka
9. ul. Władysława Reymonta/Jankowicka
10. ul. Młyńska (Targowisko)
11. ul. Jankowicka (PUP)
12. ul. Rzeczna
13. ul. Młyńska (Klasztorna)
14. ul. Młyńska (Sąd)
15. ul. Wysoka
16. ul. Plac Teatralny im. Kaziemierza Kutza
17. ul. Józefa Szafranka
18. ul. Sławików
19. ul. Młyńska

Polityka parkingowa w Rybniku nie została przyjęta jako osobny dokument, jednak działania podejmowane przez miasto wskazują na konsekwentne i zrównoważone wprowadzanie zmian przestrzennych w zakresie miejsc postojowych w okolicach Śródmieścia. Działania te wpisują się w cele wprowadzania zielonej infrastruktury i tworzenia przestrzeni przyjaznej mieszkańcom. Zgodnie z zasadą stopniowego porządkowania przestrzeni bez nagłego zmniejszania liczby miejsc parkingowych prowadzono politykę regulacji i agregacji pojazdów w wyznaczonych miejscach z odzyskiwaniem przestrzeni na rzecz pieszych, rowerzystów i terenów zielonych.

Od 2017 roku podjęto następujące kroki

- Zlikwidowano parkingi w Strefie Płatnego Parkowania: przy ul. 3 Maja, Chrobrego (Park Biegeszowej), przy ul. Reymonta (ZUS), przy ul. Miejskiej, Wysokiej oraz na Placu Wolności, usuwając w sumie 67 miejsc parkingowych na rzecz drogi dla rowerów, pasów zieleni, ławek, a w jednym przypadku także przystanku komunikacji miejskiej.
- Wykorzystano przestrzeń wyłączoną z ruchu na jezdni, która służyła do dzikiego lub nielegalnego postoju pojazdów, i zabudowano tzw. parklety, na których mieszkańcy mogą odpocząć. Dodatkowo posadzono drzewa, które dają cień odpoczywającym.
- Przekształcono przeskalowane układy drogowe, przede wszystkim w obrębie skrzyżowań, na zieleńce. Zapobiegło to niebezpiecznemu i nielegalnemu procederowi parkowania pojazdów w tych miejscach z jednoczesną poprawą estetyki przestrzeni. Przykładem są działania na ul. Wysokiej.
- Odzyskano teren na zbiegu ul. 3go Maja i Placu Armii Krajowej który służył jako dziki parking – za pomocą elementów małej architektury zabezpieczono możliwość wjazdu na ten teren, zabudowano kosze na odpadki i ławki – dokonano również nasadzeń. Przestrzeń obecnie służy mieszkańcom do odpoczynku lub pasażerom pobliskiego przystanku do komfortowego oczekiwania na autobus.

W przygotowaniu są kolejne elementy związane z porządkowaniem pasa drogowego oraz odbetonowaniem przestrzeni miejskiej. Na przykład uporządkowanie parkowania w okolicach ul. Młyńskiej i Klasztornej – posiadamy projekt zakładający likwidację dzikich miejsc parkingowych, zabudowę zieleńca i ustawienie ławek.

Wraz z wprowadzeniem porządkowania parkowania w strefie miejskiej, miasto podejmuje starania związane z rozwojem alternatywnych form podróżowania (np. rower), w tym z możliwością parkowania tychże środków lokomocji. Przy węzłach przesiadkowych na ul. Budowlanych i Kościuszki ustawiono tzw. boksy rowerowe, które są bezpiecznym miejscem do krótko- i średniotrwałego (do kilkunastu godzin) przechowywania rowerów. Obecnie tworzony jest pierwszy w Polsce system „zintegrowanych parkingów rowerowych", który będzie platformą zarządczą i kontrolną oraz systemem rezerwacji miejsc parkingowych dla mieszkańców i turystów chcących z niego skorzystać. Wprowadzenie takiego systemu pozytywnie wpłynie na ład przestrzenny w takich aspektach jak zmniejszenie ruchu samochodowego na rzecz możliwości bezpiecznego pozostawienia swojego roweru w boksie oraz na odzyskiwanie przestrzeni która potencjalnie zajęta byłaby przez parkujące pojazdy.

Strefa Płatnego Parkowania nie będzie dotyczyła przedmiotowego projektu.

5. Zidentyfikowane problemy

Do podstawowych mankamentów sieci komunikacyjnej zaliczyć należy:

- skupienie bardzo dużej części linii na dworcu komunikacji miejskiej, skutkujące m.in.: o słabym wykorzystaniem autobusów między dworcem komunikacji miejskiej a najbliższymi dzielnicami, o 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.

Przedmiotowy projekt wynika ze Strategii ZIT dla Subregionu Zachodniego.

Podstawowym środkiem transportu dla mieszkańców Suregionu jest samochód osobowy, którego udział wynosi ponad 50%. Pewnym dobrym symptomem jest blisko 32% udział ruchu pieszego. Transport zbiorowy, jest wybierany natomiast jedynie w przypadku 11,6% odbywanych podróży. Udział ruchu rowerowego kształtuje się na poziomie 4,8%.

Jako podstawowe problemy stwierdzone w Subregionie Zachodnim wskazano:

- wysoki udział transportu indywidualnego w realizowanych podróżach,
- funkcjonowanie kilku niezależnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (realizujących przewozy także w tych samych korytarzach), przy jednoczesnym braku integracji taryf i rozkładów jazdy,
- brak Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride lub funkcjonujące „na dziko",
- brak atrakcyjnych powiązań transportem zbiorowym pomiędzy ośrodkami Subregionu Zachodniego
- brak spójności infrastruktury rowerowej w miastach i na poziomie subregionalnym.

Przedmiotowy projekt przyczyni się do wykreowania spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego, który powinien być konkurencyjny względem samochodu osobowego. W Subregionie Zachodnim funkcjonowanie transportu publicznego jest niezwykle istotne z uwagi na podróże, które w dużej części są realizowane na duże odległości i mają charakter międzygminny. Również realizacja tego celu przezwycięży jedną z poważnych barier rozwoju atrakcyjnej komunikacji zbiorowej tj. brak integracji różnych środków transportu w skali Subregionu Zachodniego.

6. Logika interwencji

6.1. Oczekiwane rezultaty jako cele ogólne projektu ogólne

Celem ogólnym Projektu jest rozwój zrównoważonego, sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego na terenie Miasta Rybnika, dostępnego dla wszystkich użytkowników.

Zrównoważony aspekt transportu publicznego należy rozpatrywać w kontekście ograniczenia negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko tj. zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza na skutek ograniczenia emisji CO2 pochodzącego z transportu samochodowego, czy też zmniejszenia emisji hałasu. Korzyści te zostały wykazane w analizie ekonomicznej w formie skwantyfikowanej jako oszczędności kosztów środowiskowych i oszczędności kosztów zmian klimatycznych.

Cele szczegółowe projektu to:

- integracja następujących środków transportu: kolej, komunikacja autobusowa miejska, komunikacja autobusowa międzynarodowa, samochód, rower
- stworzenie alternatywy dla komunikacji indywidualnej (możliwość pozostawienia samochodu na P&R i korzystanie z komunikacji)
- zwiększenie dostępności dla rowerów (Bike & Ride)
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżujących;
- poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych.
- wzrost poziomu niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w mieście;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego.

W dalszej kolejności doprowadzi do osiągnięcia celów długookresowych:

- zwiększenie atrakcyjności i wizerunku komunikacji publicznej poprzez poprawę stanu infrastruktury
- zwiększenie mobilności mieszkańców oraz poprawa ich dostępu do rynku pracy i usług publicznych;
- rozwój społeczno-gospodarczy regionu i zwiększenie jego atrakcyjności m.in. dla potencjalnych inwestorów

Wnioskodawca planuje stworzenie nowoczesnego centrum przesiadkowego, będącego miejscem integracji różnych środków transportu. Infrastruktura powinna umożliwiać łatwe i

komfortowe przesiadanie się z samochodu/roweru na transport publiczny. W dłuższej perspektywie pozwoli to na zmniejszenie transportu indywidualnego.

Centrum przesiadkowe będzie integrować transport kolejowy, autobusowy i indywidualny. Dzięki korzystnej lokalizacji w układzie sieci drogowej centrum przesiadkowe pozwoli przejąć ruch samochodowy z południowej części miasta ograniczając równocześnie ruch w śródmieściu.

Projekt zakłada wprowadzenie rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności miejskiej, takie jak stacje ładowania pojazdów elektrycznych, B&R. Użytkownicy centrum przesiadkowego będą mogli w sposób łatwy i efektywny łączyć różne formy transportu.

Projekt wpisuje się w Priorytet III Programu FENIKS, a mianowicie w cel szczegółowy 2.8 tj. wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej i będzie polegał na kompleksowej poprawie transportu publicznego w Rybniku oraz jego otoczeniu.

6.2. Oczekiwane wskaźniki realizacji projektu

Zgodnie z katalogiem wskaźników obowiązkowych dla Działania FENX3.1 Transport miejski wybrano następujące wskaźniki adekwatne do typów projektu i w największym stopniu obrazujące efekt rzeczowy Projektu.

Tabela 5. Wskaźniki produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość docelowa	Jednostka
1.	WLWK-PLRO091 - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź"	1	Szt.
2.	WLWK-PLRO094 - Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź"	18	Szt.
3.	WLWK-PLRO132 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)	2	Szt.
4.	WLWK-PLRO199 - Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)	1	Szt.
5.	WLWK-PLRO095 - Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride"	1	Szt.
6.	WLWK-PLRO096 - Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride"	60	Szt.

7.	WLWK-PLRO098 - Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1	Szt.

Źródło: Opracowanie własne

Rezultat można zdefiniować jako bezpośredni i natychmiastowy wpływ zrealizowanego projektu na otoczenie społeczno – ekonomiczne, uzyskany bezpośrednio po zakończeniu realizacji projektu.

Skwantyfikowane wskaźniki rezultatu zostały zaprezentowane poniżej w formie tabelarycznej.

Tabela 6. Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość docelowa	Jednostka
1.	WLWK-PLRR021 - Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź"	90 720	Szt.
2.	PROG-FENX.029.R - Emisja CO2 w transporcie pasażerskim	0,53	tona ekwiwalentu CO2/rok

Źródło: Opracowanie własne

Wskaźnik „Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź" obejmuje liczbę pojazdów korzystających z miejsce postojowych w ciągu roku.

Obliczenia:

- 450 - liczba miejsc parkingowych
- 252 - ilość dni roboczych w ciągu roku
- 80% - średnia zajętość miejsc parkingowych w dniach roboczych w ciągu roku

Wartość wskaźnika: 450 x 252 x 80% = 90 720 sztuk.

Wskaźnik „PROG-FENX.029.R - Emisja CO2 w transporcie pasażerskim" Wskaźnik obrazuje ilość CO2 emitowaną przez system transportu pasażerskiego (publicznego i prywatnego) na obszarze realizacji projektu. Wskaźnik został skalkulowany w prognozach ruchu.

6.3. Komplementarność z innymi działaniami

Beneficjent posiada doświadczenie w realizacji projektów o charakterze inwestycyjnym. Miasto Rybnik zrealizowało i skutecznie rozliczyło ponad 100 projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy zewnętrznych, w tym finansowanych z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Miasto Rybnik od wielu lat realizuje działania na rzecz rozwoju komunikacji publicznej oraz integracji systemów transportowych, tak aby stworzyć spójną zrównoważoną sieć transportu publicznego.

Wśród projektów komplementarnych wyróżnić można następujące inwestycje.

Tabela 7. Lista projektów komplementarnych (projekty z tej samej gałęzi transportu zrealizowane w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku)

Lp.	Tytuł projektu	Nazwa programu	Kwota dofinansowania	Opis projektu
1.	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz - Pszczyna - dokończenie budowy południowej obwodnicy Rybnika w ciągu DW 935	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - obwodnice drogi wojewódzkie (2021) Rządowy Fundusz Polski Ład edycja 2: Program Inwestycji Strategicznych Realizacja: 2016-2025	Kwota całkowita projektu 323 140 951,02 PLN, w tym dofinansowanie ze środków budżetu państwa 165 000 000,00 PLN	Przedmiotem inwestycji jest II etap budowy nowego śladu drogi wojewódzkiej nr 935 na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik, który jednocześnie będzie stanowił fragment południowej obwodnicy miasta. Etap ten zakłada budowę drogi dwujezdniowej długości 4.123 km, od węzła Wodzisławskiego na DK 78 do ronda na ul. Sportowej., w tym jednego bezkolizyjnego węzła. Zakres rzeczowy: - budowa drogi dwujezdniowej długości 4.123 km, - budowa 1 węzła drogowego, 3 przejazdów drogowych i jednego skrzyżowania typu rondo, - budowa dróg dojazdowych, - budowa ciągów pieszych i pieszo-rowerowych na drogach poprzecznych, - budowa zjazdów, - budowa elementów systemu odwodnienia, - budowa przepustów drogowych.
2.	Przebudowa ul. Komisji Edukacji Narodowej w Rybniku	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024). Realizacja projektu: 2021-2022	Kwota całkowita projektu 1 376 819,85 PLN, w tym środki z budżetu państwa 872 596,50 PLN	Przedmiotem inwestycji była „Przebudowa ul. Komisji Edukacji Narodowej w Rybniku" dofinansowana ze środków Państwowego Funduszu Celowego, Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Ulica Komisji Edukacji Narodowej jest drogą powiatową, która komunikuje dwie dzielnice Rybnika (Golejów i Grabownia) z drogą krajową nr 78.
3.	Budowa i rozbudowa ul.	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg -	Kwota całkowita projektu	Podstawowym celem inwestycji jest poprawa komfortu poruszania się pomiędzy

	Storczyków w Rybniku wraz z rozbudową skrzyżowania z ul. Energetyków (łącznik ul. Góreckiego - Energetyków)	drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024) Realizacja projektu: 2021-2022	15 785 574,00 PLN, w tym środki z budżetu państwa 6 370 909,50 PLN	ul. Góreckiego a ul. Energetyków. Jednym z ważnych aspektów planowanej inwestycji jest znacząca poprawa dojazdu do Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego nr 3 w Rybniku nie tylko dla mieszkańców dzielnic Rybnika, ale również dla mieszkańców sąsiednich gmin korzystających ze szpitala.
4.	Przebudowa ul. Niewiadomskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Raciborską (DW 935) do granicy miasta	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024) Realizacja projektu: 2021-2024	Kwota całkowita projektu 6 781 902,00 PLN, w tym środki z budżetu państwa 3 390 951,00 PLN	Podstawowym celem Inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa oraz komfortu poruszania się ul. Niewiadomską na terenie Rybnika ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu pieszych na przejściach dla pieszych poprzez budowę doświetlonego przejścia umiejscowionego w newralgicznym miejscu, przebudowę zatoki autobusowej, znaczącą poprawę i ujednolicenie nawierzchni jezdni oraz przebudowę 2 skrzyżowań.
5.	Rozbudowa ul. Sportowej w Rybniku na odcinku od przejazdu kolejowego do ul. Morcinka	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024) Realizacja projektu: 2023-2024	Kwota całkowita projektu 15 780 900,00 PLN, w tym środki z budżetu państwa 7 875 997,50 PLN	W ramach inwestycji zaplanowano rozbudowę ulicy Sportowej na odcinku 871 m (od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Morcinka). Oprócz nowej nawierzchni jezdni, dostosowanej do planowanego obciążenia ruchem, wzdłuż wschodniej krawędzi jezdni powstanie na całej długości chodnik o szerokości 1,5-2 m, zaś po przeciwnej stronie jezdni zostanie wykonany ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3 lub 4 m, przechodzący w chodnik o szerokości 2 m. Cały odcinek zyska również nowoczesne, energooszczędne oświetlenie typu LED oraz efektywne odwodnienie. Podstawowym celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa oraz komfortu poruszania się ul. Sportową na odcinku stanowiącym dojazd do terenów inwestycyjnych, przystanku kolejowego, osiedla mieszkaniowego oraz Zabytkowej Kopalni "Ignacy".
6.	Rozbudowa ul. Śniadeckiego w Rybniku	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024) Rządowy Fundusz Polski Ład – Program Inwestycji Strategicznych 6 PGR	Kwota całkowita projektu 3 100 000,00 PLN, w tym ze środków budżetu państw 2 792 182,50 PLN	Inwestycja obejmuje rozbudowę ul. Śniadeckiego na odcinku 264 m czyli na całym przebiegu drogi.
7.	Zakup 20 sztuk autobusów	Krajowy Plan Odbudowy /	wartość całkowita to 66	W ramach przedsięwzięcia, Miasto Rybnik zakupiło 20 autobusów o napędzie

	elektrycznych zasilanych wodorem"	NFOŚiGW – Zielony Transport Publiczny	149 680,00 zł, a dofinansowanie 34 957 147,97 zł (środki NFOŚiGW) oraz 5 378 022,76 zł (środki KPO)	wodorowym. Zakupione pojazdy o długości 12m są w 100% niskopodłogowe, dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Posiadają również 3 drzwi dla efektywnej wymiany pasażerów, monitoring, alkoblokadę oraz defibrylator. Planowany roczny przebieg zakupionych autobusów to co najmniej 10 000 km/rok. Ponadto, w ramach niniejszego projektu przeprowadzono szkolenia dla 39 osób (36 kierowców, 3 pracowników technicznych) i naukę obsługi pojazdu.
8.	Zakup taboru zeroemisyjnego w Rybniku	Krajowy Plan Odbudowy	wartość całkowita to 59 000 000,00 zł, a dofinansowanie 47 967 480,00 zł (KPO)	W ramach przedsięwzięcia, Miasto Rybnik zakupi 14 autobusów o napędzie wodorowym. Planowane do zakupu pojazdy o długości 11 sztuk 12-metrowych i 3 sztuki 18-metrowych będą w 100% niskopodłogowe, dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Będą posiadały również 3 drzwi(w przypadku autobusów 12 metrowych) dla efektywnej wymiany pasażerów a 18 metrowe 4 drzwi, monitoring, alkoblokadę oraz defibrylator. Szacuje się, że nowozakupiony tabor, w postaci 14 sztuk autobusów zasilanych z użyciem ogniwa wodorowego, będzie w stanie pokonać rocznie ok. 870 000 kilometrów, średnio każdy autobus 12 metrowy przejedzie 66 000 km rocznie a 18 metrowy 48 000.

Źródło: Dane Beneficjenta

Tabela 8. Lista projektów komplementarnych - projekty realizowane / zaakceptowane do realizacji

Lp.	Tytuł projektu	Nazwa programu	Kwota dofinansowania	Opis projektu
1.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 925 – ul. Mikołowska w Rybniku Projekt wybrany do realizacji	PROGRAM FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ŚLĄSKIEGO 2021-2027 Okres realizacji: 2023-2026	Wartość kosztów kwalifikowanych: 109 704 712,17 zł Dofinansowanie z EFRR: 93 249 005,34 zł (85% kosztów kwalifikowanych)	Przedmiotem projektu jest przebudowa ul. Mikołowskiej w Rybniku będącej ciągiem drogi wojewódzkiej nr 925. Do przebudowy zaplanowano odcinek o długości 3631 m od mostu na rzece Ruda do granicy Miasta Rybnika z Gminą Czerwionka-Leszczyny. Inwestycja została podzielona na 2 etapy: • etap I obejmujący przebudową 2 obiektów inżynieryjnych (mostu nad rzeką Ruda oraz wiaduktu nad nieczynną linią kolejową) • etap II obejmujący przebudowę drogi wraz z infrastruktura towarzyszącą, w tym m.in. budowa odwodnienia drogi, budowa infrastruktury rowerowej wzdłuż całego

				odcinka, przebudowa i budowa chodników, przebudowa i budowa oświetlenia, przebudowa przystanków komunikacji miejskiej, budowa i przebudowa sygnalizacji świetlnych na 2 skrzyżowaniach.
2.	System informatyczny transportu publicznego w Rybniku i subregionie zachodnim Projekt planowany do realizacji	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 Planowana realizacja: 2023-2027	Koszty kwalifikowane: 30 000 000,00 zł Dofinansowanie: 35 294 118,00 zł	Przedmiotem projektu "System informatyczny transportu publicznego w Rybniku" jest zakup kompleksowego systemu informatycznego publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika jako stolicy Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Zakres rzeczowy projektu będzie obejmował następujące składniki: - oprogramowanie do modelowania ruchu, - oprogramowanie do tworzenia rozkładów jazdy, - oprogramowanie do zarządzania czasem pracy kierowców, - dostawę autokomputerów do pojazdów oraz systemu dyspozytorskiego, - dostawę systemu biletowego (w tym: interfejsu do kształtowania taryf, urządzeń do sprzedaży biletów, urządzeń do kontrolowania biletów oraz kasowników), - dostawę 80 tablic w technologii tzw. e-papieru wraz z budową systemu. Planowany system posiada szereg funkcjonalności wspierających działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in.: - interfejs dyspozytorski, który pozwoli na efektywne zarządzanie wykonywaną pracą eksploatacyjną na poziomie operacyjnym poprzez dostarczanie informacji ułatwiających zarządzanie ruchem, przekazywanie i odbieranie informacji od prowadzących pojazdy oraz informowanie pasażerów o ewentualnych zakłóceniach w ruchu, - interfejs rozliczeń usług publicznych oraz rozliczeń z operatorami, który będzie gromadził w jednym miejscu wszelkie informacje związane z umowami Wnioskodawcy jako organizatora publicznego transportu zbiorowego z innymi jednostkami samorządu terytorialnymi oraz operatorami, system umożliwi także weryfikację wykonania zamówionej pracy

				eksploatacyjnej i jej rozliczenie w układzie z operatorami oraz pozostałymi gminami obsługiwanymi przez miasto Rybnik, - interfejs kształtowania taryf, umożliwiający m.in.: dowolne kształtowanie taryf z uwzględnieniem stref, czasy i odległości przejazdu (w tym także rozwiązań mieszanych). Powyższe rozwiązania usprawnią i zwiększą efektywność miasta Rybnik jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Źródło: Dane Beneficjenta

7. Analiza techniczna

7.1. Analiza strategiczna

Realizacja omawianego przedsięwzięcia zmierza do ograniczenia transportu indywidualnego w Rybniku poprzez promowanie i stwarzanie ułatwień dla systemu komunikacji publicznej. W tym celu konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na zmniejszenie ruchu samochodowego poprzez zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz zachęcanie mieszkańców miasta do wyboru tego środka komunikacji.

Generalnym założeniem inwestycji jest więc zwiększenie udziału komunikacji publicznej w przewozie osób oraz możliwe ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających do strefy śródmiejskiej Rybnika.

Realizacja projektu jest zgodna z następującymi dokumentami strategicznymi Miasta:

1) **Strategia Terytorialna Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027**

Strategia obejmuje szeroki zakres problematyki rozwoju Subregionu; w strategii przyjęto zasady rozwoju zrównoważonego i zintegrowanego, czyli zmierzającego do synergicznego rozwoju sfery gospodarczej, społecznej, przyrodniczej i przestrzennej; stąd też, zakłada się, że realizacja strategii odbywać się winna w oparciu o partnerstwo podmiotów reprezentujących różne sektory z wiodącą rolą sektora samorządowego; zadaniem samorządów jest inicjowanie kluczowych (innowacyjnych) procesów rozwoju oraz tworzenie systemu wspierającego mechanizmy partycypacji w tych procesach, szerokiej grupy podmiotów.

Projekt wpisuje się w

Cel strategiczny C1. Obszar wysokiej jakości życia i szans rozwoju

C1.7 Dogodne powiązania komunikacyjne i telekomunikacyjne w subregionie oraz między subregionem, a ośrodkami pracy i usług w regionie

Kierunek działań: K.25. Rozwój infrastruktury związanej z centrami przesiadkowymi oraz P&R.

Przedmiotowy projekt: „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku" został wpisany w Załączniku nr 4 do Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027 na Lista projektów strategicznych FEnIKS - projekty podstawowe, pozycja nr 6.

2) **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego**

Przedmiotowy projekt jest zgodny opracowanym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego (SUMP).

Podstawowym środkiem transportu dla mieszkańców Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego jest samochód osobowy, którego udział wynosi ponad 50%. Pewnym dobrym symptomem jest blisko 32% udział ruchu pieszego. Transport zbiorowy, jest wybierany natomiast jedynie w przypadku 11,6% odbywanych podróży. Udział ruchu rowerowego kształtuje się na poziomie 4,8%.

Jako podstawowe problemy stwierdzone w Subregionie Zachodnim wskazano:

- wysoki udział transportu indywidualnego w realizowanych podróżach,
- funkcjonowanie kilku niezależnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (realizujących przewozy także w tych samych korytarzach), przy jednoczesnym braku integracji taryf i rozkładów jazdy,
- brak Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride lub funkcjonujące „na dziko",
- brak atrakcyjnych powiązań transportem zbiorowym pomiędzy ośrodkami Subregionu Zachodniego
- brak spójności infrastruktury rowerowej w miastach i na poziomie subregionalnym.

Przedmiotowy projekt wpisuje się w Cel. 1. „Atrakcyjny i konkurencyjny transport publiczny", którego realizacja przyczyni się do wykreowania spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego, który powinien być konkurencyjny względem samochodu osobowego. W Subregionie Zachodnim funkcjonowanie transportu publicznego jest niezwykle istotne z uwagi na podróże, które w dużej części są realizowane na duże odległości i mają charakter międzygminny. Również realizacja tego celu przezwycięży jedną z poważnych barier rozwoju atrakcyjnej komunikacji zbiorowej tj. brak integracji różnych środków transportu w skali Subregionu Zachodniego.

Projekt jest zgodny przede wszystkim z

Celem operacyjnym: Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego

Działanie 1.5 Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R

3) Strategia rozwoju miasta Rybnika "Rybnik 2030". Pierwszy krok transformacji

Strategia określa kierunki rozwoju miasta i służy określeniu planów inwestycyjnych.

Przedmiotowy projekt wpisuje się w:

Cel strategiczny CS1. Miasto zrównoważone C1.1. Korzystne warunki zamieszkania oparte na czystym środowisku przyrodniczym, szczególnie wysokiej jakości powietrza

Cel operacyjny C1.2. Zrównoważony transport integrujący miasto i zapewniający dostępność do usług i udogodnień w otoczeniu

Kierunek działań:

K.1.2.3. Rozwój systemu infrastruktury transportu zrównoważonego i mobilności zeroemisyjnej – infrastruktura rowerowa, piesza, infrastruktura elektromobilności.

K.1.2.4. Optymalizacja i promocja systemu zrównoważonego transportu publicznego oraz modernizacja taboru transportu miejskiego.

4) **Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części miasta Rybnika obejmującej obszar Strefy Usług dla Biznesu w Rybniku (MPZP 54-34)**

Niniejsze zamierzenie jest zgodne z przewidzianym w MPZP przeznaczeniem tego terenu. Projektowane obiekty są zgodne z wytycznymi przewidzianymi MPZP w zakresie ich przeznaczenia, formy oraz nie powodują wpływu na środowisko i istniejące stosunki wodne.

Niniejsze zamierzenie jest zgodne wytycznymi MPZP.

Centrum przesiadkowe uzupełnia i porządkuje strukturę urbanistyczną miejsca stając się integralną częścią jego przestrzeni publicznej. Równocześnie jest sprawnym i racjonalnym elementem miejskiej infrastruktury komunikacyjnej oraz uzupełnieniem infrastruktury zielono-niebieskiej.

Obszar objęty wnioskiem jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla części miasta Rybnika obejmującej obszar Strefy Usług dla Biznesu w Rybniku (MPZP 54-34) – uchwała Nr 1072/LXII/2023 Rady Miasta Rybnika z dnia 23 lutego 2023;

5) **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2021-2033**

Podstawowym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika jest umożliwienie organizatorowi sprawnego i efektywnego zarządzania komunikacją miejską.

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

- Wzmacnianie linii średnicowych (tzw. przelotowych), przebiegających przez śródmieście tranzytem, a tym samym zwiększenie możliwości podróży bezpośrednich,
- W miarę możliwości wprowadzanie ruchu równoodstępowego na poszczególnych liniach i wiązkach linii, tak aby autobus odjeżdżał zawsze o tej samej końcówce minutowej,
- 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

Przedmiotowy projekt jest zgodny z powyższymi działaniami.

7.2. Analiza opcji

Lokalizacja centrum przesiadkowego

Kluczowym kryterium przy wyborze lokalizacji centrum było wybór miejsca, w którym spotyka się największa ilość różnego rodzaju środków komunikacji, integracja systemów transportowych, intermodalność oraz bliskość dworca kolejowego. Z uwagi na zapisy w planie zagospodarowania przestrzennego oraz aktualne miejsca przesiadkowe, miejsca krzyżowania się środków komunikacyjnych, pod uwagę do analizy wzięto następujące lokalizacje:

- dworzec komunikacji miejskiej przy ul. Budowlanych (I)

- Plac Wolności – lokalizacja kilku przystanków autobusowych (II)

- parking przy dworcu głównym PKP (III)

- parking przy skrzyżowaniu ulic Reymonta, Jankowicka, Młyńska (IV).

Wszystkie powyższe lokalizacje poddano szczegółowej analizie w zakresie przyjętych kryteriów i tak przedstawia się ich ocena:

- lokalizacja (I):

zalety – centrum komunikacji autobusowej, duża liczba linii komunikacji publicznej, autobusowej przechodzącej przez to miejsce, bezpośredni przebieg drogi rowerowej, teren ten znajduje się poza centrum miasta, sąsiedztwo największego osiedla mieszkaniowego w Rybniku, duża działka pod budowę centrum przesiadkowego

wady – brak dworca kolejowego,

- lokalizacja (II):

zalety - duża liczba linii komunikacji publicznej, autobusowej przechodzącej przez to miejsce, duża działka pod budowę centrum przesiadkowego, duża liczba budynków mieszkalnych znajdujących się w najbliższym otoczeniu

wady – brak dworca kolejowego, brak drogi rowerowej, lokalizacja w centrum miasta

- lokalizacja (III):

zalety – dworzec główny PKP, bezpośredni przebieg drogi rowerowej, teren ten znajduje się poza ścisłym centrum miasta, duża liczba podmiotów zlokalizowana w najbliższym otoczeniu (szkoły, instytucje publiczne – sąd, starostwo powiatowe), duża liczba budynków mieszkalnych znajdujących się w najbliższym otoczeniu

wady – brak własności terenu, mała działka pod budowę centrum przesiadkowego, tylko jedna droga doprowadzająca ruch do tej lokalizacji

- lokalizacja (IV):

zalety – stosunkowo blisko zlokalizowany dworzec główny PKP, duża liczba linii komunikacji publicznej, autobusowej przechodzącej przez to miejsce, planowany bezpośredni przebieg drogi rowerowej, teren ten znajduje się poza ścisłym centrum miasta, duża liczba podmiotów zlokalizowana w najbliższym otoczeniu (instytucje publiczne – policja, zus, urząd skarbowy), duża działka pod budowę centrum przesiadkowego będąca własnością miasta, dobry układ komunikacyjny w najbliższym otoczeniu

wady – brak

Biorąc pod uwagę powyższe zarekomendowano lokalizację centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R przy skrzyżowaniu ulic Reymonta, Jankowicka, Młyńska (wariant IV). Lokalizacja ta posiada bardzo wiele zalet (opisano powyżej) i praktycznie nie ma żadnych istotnych wad.

W wyborze wariantu danej lokalizacji znaczenie miała również dostępność transportowa (położenie niedaleko powstającej drogi regionalnej Pszczyna-Racibórz, położenie blisko dworca kolejowego) oraz analiza możliwości poprowadzenia linii autobusowych do danej lokalizacji.

<u>Wielkość centrum, liczba linii, wielkość parkingu P&R</u>

Planując budowę centrum przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Reymonta, Jankowicka, Młyńska celem określenia jego kubatury, liczby przystanków dla autobusów, wielkości parkingu P&R kierowano się następującymi danymi wyjściowymi:

- liczba linii komunikacji autobusowej przejeżdżających przez centrum przesiadkowe: 37 linii komunikacyjnych
- liczba pasażerów korzystających z komunikacji publicznej: 6,9 mln pasażerów
- liczba linii międzynarodowych korzystających z przystanków w centrum przesiadkowym
- liczba połączeń kolejowych na dobę do: Katowic, Warszawy, Wrocławia, Krakowa
- liczba, powierzchnia usługowa do obsługi centrum przesiadkowego.

Ponadto wielkość centrum przesiadkowego dostosowano do wielkości działki oraz zapisów planu zagospodarowania przestrzennego. Na tej podstawie przygotowano optymalny projekt budowlany, który spełnia wszystkie wymogi w zakresie przepisów prawa budowlanego oraz możliwości jakie daje plan zagospodarowania. Bryłę, wielkość obiektu dostosowano do tych wymogów.

Analiza technologiczna

Analiza technologiczna obejmowała następujące aspekty techniczne

1) Zadaszenie peronów w centrum przesiadkowym

Wariant 1. Perony zadaszone

Wariant 2. Perony bez zadaszenia.

W toku projektowania wzięto pod uwagę fakt, iż wody opadowe z powierzchni dróg i parkingów są wodami narażonymi na zanieczyszczenie substancjami, głównie ropopochodnymi, co może również mieć wpływa na środowisko. Natomiast wody opadowe z powierzchni dachów są wodami czystymi. Projektując zadaszenie nad peronami wzięto również pod uwagę komfort dla podróżnych oczekujących na peronach.

2) Liczba miejsc postojowych w części parkingowej

Wariant 1. Parking na 450 miejsc postojowych

Koszt inwestycji: 80,30 mln zł netto

Wariant 2. Parking na 200 miejsc postojowych

Koszt inwestycji: 75,00 mln zł netto

Wnioskodawca rozważał wariant alternatywny zakładający, że w tej samej lokalizacji powstanie centrum przesiadkowe z mniejszą częścią parkingową – na ok. 200 miejsc postojowych. Wstępna weryfikacja kosztów związanych z tym wariantem to ok 75 mln zł brutto. W związku z tym, że różnica w kosztach parkingu w stosunku do wariantu dot. 450 miejsc parkingowych mieści się w przedziale 25%, podjęto decyzję, że ze względu na cele projektu, miejsc postojowych powinno być więcej. Koszty związane z nabyciem i przygotowaniem terenu do inwestycji oraz budową części dotyczącej obsługi pasażerów są porównywalne dla poszczególnych wariantów. Wybrano wariant z 450 miejscami postojowymi, ponieważ koszt realizacji był optymalny w stosunku do przewidywanego zapotrzebowania i przeprowadzonych analiz w zakresie badania ruchu.

3) Liczba miejsc parkingowych Bike&Ride

Wariant 1. 20 miejsc B&R

Wariant 2. 40 miejsc B&R

Wariant 3. 60 miejsc B&R

W wyniku analizy wybrano wariant z 60 miejscami, jako najbardziej zrównoważony pod względem dostępności dla użytkowników rowerów. Miasto Rybnik od lat prowadzi działania wprowadzające udogodnienia dla rowerzystów (np. zakresie nowych dróg rowerowych) oraz rozwoju infrastruktury wspierającej rowerowy transport publiczny (np. system rezerwacji boksów rowerowych). W związku z tym, że przewidywana liczba rowerzystów, którzy będą korzystać z parkingów B&R, może się zwiększyć w przyszłości, a wybór 60 miejsc pozwala na

zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc do parkowania dla rosnącej liczby rowerzystów, odpowiadając na zmieniające się potrzeby oraz rosnącą świadomość ekologiczną mieszkańców.

4) Stacje ładowania pojazdów elektrycznych

Rozważano różne liczby stacji ładowania, od 5 do 10 punktów w następujących konfiguracjach:

Wariant 1. 6 ładowarek dla samochodów osobowych, 4 ładowarki dla autobusów,

Wariant 2. 4 ładowarki samochodowe i 3 dla autobusów

Wariant 3. 3 ładowarki dla samochód osobowych i 2 dla autobusów.

Ostatecznie zdecydowano się na 5 punktów (wariant c), uznając ten wariant za wystarczający w kontekście celowości centrum przesiadkowego, wielkości taboru autobusowego zasilanego elektrycznie oraz przyszłych kosztów utrzymania wskazanej infrastruktury, w tym serwisu.

Wariant wybrany do realizacji

Do realizacji został wybrany wariant o następujących parametrach:

- Lokalizacja centrum przy skrzyżowaniu ulic Reymonta, Jankowicka, Młyńska
- Ilości peronów: 2 perony po 2 stanowiska autobusowe – perony zadaszone
- Ilość miejsc parkingowych w nowym obiekcie: 450 w tym 18 miejsc dla osób z niepełnosprawnością
- Ilość miejsc B&R: 60
- Stacja ładowania dla samochodów osobowych z 3 ładowarkami, stacja ładowania dla autobusów z 2 ładowarkami.

Przesłanki decyzyjne wyboru docelowego rozwiązania:

- Dostępność lokalizacyjna: Wybór lokalizacji był podyktowany lepszą dostępnością do głównych szlaków komunikacyjnych
- Optymalizacja kosztów: Wariant z lokalizacją przy ul. Janowickiej na 450 miejsc parkingowych okazał się najbardziej zrównoważony, oferując odpowiednią liczbę miejsc parkingowych i stacji ładowania, przy zachowaniu umiarkowanych kosztów realizacji i utrzymania.
- Kwestie środowiskowe – zadaszenie peronów.
- Projektując zadaszenie nad peronami wzięto również pod uwagę komfort dla podróżnych oczekujących na peronach.

- Zwiększenie dostępności miejsc postojowych dla rowerów, co przyczyni się do zwiększenia ilości podróży tym środkiem transportu, a zmniejszeniem ilości podróży samochodem, co będzie miało istotny wpływ na zmniejszenie ilości CO2.
- Zwiększenie dostępności dla ładowania samochodów elektrycznych, co przyczyni się do zwiększenia udziału tych środków transportu.

7.3. Dane techniczne dotyczące obiektu

Stan obecny

Powiązania przestrzenno-komunikacyjne

Teren inwestycji jest położony pomiędzy drogami publicznymi - ul. Jankowicką, ul. W. Reymonta oraz ul. Młyńską – i jest z nimi skomunikowany przez istniejące zjazdy na istniejący parking z ul. Jankowickiej oraz ul. Młyńskiej.

Obecnie teren inwestycji jest wykorzystywany jako parking naziemny wraz z wewnętrznym układem komunikacyjnym i jest w większości utwardzony dla celów komunikacji kołowej.

Obecnie część terenu inwestycji, jest wykorzystywana jako parking ogólnodostępny miejski płatny, który służy przede wszystkim udającym się do pobliskich instytucji .

Aktualna ilość miejsc parkingowych to: 158 miejsc + 2 miejsca na samochody elektryczne. Zajętość miejsc (wg sprzedanych wjazdów): 59 146 rocznie (bilety wydane+wjazd z abonamentem) rocznie.

Aktualny parking jest parkingiem miejskim, ogólnodostępnym, czynnym całodobowo, płatnym (zgodnie z obowiązującymi stawkami opłat). Istniejący parking zostanie zlikwidowany, a w ramach centrum przesiadkowego zostaną wprowadzone nowe zasady dotyczące parkowania, ograniczone do osób korzystających z transportu publicznego.

Aktualna ilość miejsc parkingowych to: 158 miejsc + 2 miejsca na samochody elektryczne. Zajętość miejsc (wg wjazdów): 59 146 rocznie (bilety wydane+wjazd z abonamentem) rocznie.

Należy zaznaczyć iż jest to parking płatny (w przeciwieństwie do parkingu budowanego w ramach projektu).

W prognozie ruchu jest on uwzględniony w modelu czterostadiowym poprzez liczbę podróży realizowanych samochodem osobowym. Aktualny parking jest parkingiem miejskim, ogólnodostępnym, czynnym całodobowo, płatnym (zgodnie z obowiązującymi stawkami opłat). Istniejący parking zostanie zlikwidowany, a w ramach centrum przesiadkowego zostaną wprowadzone nowe zasady dotyczące parkowania, ograniczone do osób korzystających z transportu publicznego. W planowanym centrum przesiadkowym funkcja P&R zostanie zorganizowana wyłącznie dla osób przesiadających się na transport publiczny, czyli autobusowy lub kolejowy. Parkowanie w tym obszarze będzie możliwe wyłącznie dla osób

korzystających z opcji park and ride (P&R), czyli tych użytkowników przyjeżdżających samochodami, a następnie kontynuujących podróż transportem publicznym.

Warto zaznaczyć, że całkowita liczba miejsc postojowych w centrum przesiadkowym będzie ściśle związana z jego funkcjonalnością. Miejsce parkowania będzie dedykowane wyłącznie tym użytkownikom, którzy zdecydują się na kontynuowanie podróży transportem publicznym.

Centrum przesiadkowe będzie zlokalizowane w bliskiej odległości od dworca kolejowego, co umożliwi bezproblemową przesiadkę z samochodów na pociągi. Ponadto, zaplanowane rozwiązania umożliwią bezpośrednią komunikację pomiędzy nowym centrum przesiadkowym a dworcem kolejowym, zarówno poprzez dedykowane linie autobusowe, jak i piesze dojścia, zapewniając szybki i wygodny dostęp do pociągów.

Nawierzchnie - stan istniejący

Ze względu na jego obecne przeznaczenia jako parkingu teren jest prawie w całości utwardzony.

Nawierzchnie drogowe są zrealizowane z użyciem różnych warstw wykończeniowych jako warstw ścieralnych w tym: asfaltów, wielkowymiarowych płyt betonowych, ażurowych płyt betonowych i kostki betonowej. Nawierzchnie te są w średnim lub słabym stanie technicznym.

Ciągi piesze wzdłuż przyległych ulic są wykonane z kostki betonowej w średnim lub słabym stanie technicznym.

Infrastruktura techniczna - stan istniejący

W bezpośrednim sąsiedztwie działki znajduje się infrastruktura techniczna zapewniająca podłączenie planowanego obiektu do sieci (sieć energetyczna, wodociągowa, teletechniczna, kanalizacyjna), co pozwoli na jego prawidłowe funkcjonowanie.

Planowany obiekt koliduje z fragmentami istniejących linii uzbrojenia terenu wobec czego niezbędne jest usunięcie kolizji – co będzie przedmiotem i zakresem odrębnych opracowań na dalszych etapach projektu budowlanego i projektu technicznego.

Mała architektura- stan istniejący

Na terenie inwestycji znajdują się nieliczne obiekty małej architektury, w tym: niewielka wiata, elementy ogrodzeń ze słupków stalowych i łańcuchów, tablice informacyjne, betonowe kosze na śmieci, oraz elementy wyposażenia parkingu, w tym znaki, szlabany i automaty kasowe.

Zieleń - stan istniejący

Zgodnie z opracowaniem „Inwentaryzacja dendrologiczna" stanowiącym część materiałów konkursowych na terenie inwestycji oraz w bezpośrednim jej sąsiedztwie występują nieliczne elementy zieleni wysokiej – drzewa, w tym drzewo istniejące po stronie pn-wsch terenu opracowania, które nie koliduje z inwestycja i jest przewidziane do zachowania oraz drzewo (klon) po stronie pn-wsch, przy skrzyżowaniu ul. Reymonta oraz ul. Młyńskiej, które jest w

słabym stanie i jest przeznaczone do usunięcia. Dodatkowo na terenie inwestycji znajdują się także istniejące elementy zieleni niskiej od strony ul. Reymonta w postaci rabat.

Informacja obiektach przeznaczonych do rozbiórki

Na terenie inwestycji brak jest obiektów kubaturowych przeznaczonych do rozbiórki.

Na terenie inwestycji występują inne obiekty przeznaczone do rozbiórki, w tym drogi wewnętrzne oraz elementy infrastruktury technicznej podziemnej oraz nadziemnej, w tym latarnie oświetlenia

istniejącego parkingu.

Planuje się usuniecie wszystkich istniejących lecz nielicznych elementów małej architektury oraz wyposażenia parkingu (patrz wyżej).

Stan projektowany

Centrum przesiadkowe uzupełnia i porządkuje strukturę urbanistyczną miejsca stając się integralną częścią jego przestrzeni publicznej. Równocześnie jest sprawnym i racjonalnym elementem miejskiej infrastruktury komunikacyjnej oraz uzupełnieniem infrastruktury zielono-niebieskiej.

Przedmiotem inwestycji będzie budowa Centrum Przesiadkowego składające się z dwóch obiektów: budynku dworca oraz garażu otwartego wielokondygnacyjnego.

Parametry techniczne obiektu:

- Powierzchnia budynku dworca (obiekt I): 2 112,4m2
- Powierzchnia użytkowa parkingu (obiekt II): 12 679 m2
- Ilość miejsc parkingowych w nowym obiekcie: 450 w tym 18 miejsc dla osób z niepełnosprawnością
- Ilości peronów: 2 perony po 2 stanowiska autobusowe
  - Ilość miejsc postojowych dla autobusów (przy peronach i poza peronami): 4 Miejsca postojowe
  - Instalacja systemu monitoringu - jest zaplanowana w projekcie.
  - Ilość miejsc typu kiss&ride - BRAK
  - Ilość miejsc postojowych dla taksówek - BRAK

Planowane centrum przesiadkowe to obiekt znacznej wielkości. Sąsiedztwo urbanistyczne jest zróżnicowane zarówno pod względem kompozycyjnym jak i funkcjonalnym. Teren ten jest miejscem przejścia od strefy znaczących obiektów publicznych ZUS, Urzędu Skarbowego,

Policji ku dzielnicy wielorodzinnych bloków oraz domów jednorodzinnych wzdłuż ulicy Młyńskiej i rzeki Nacyny.

Nowy obiekt usytuowany w takim kontekście musi pełnić funkcje miastotwórcze.

Zdecydowano więc o kontynuacji pierzei ulicy głównej w nawiązaniu do fasady i podcieni obiektu ZUS.

W nawiązaniu do zasady kompozycyjnej dużych obiektów publicznych tego miejsca — ZUS, US, policja — obiekt zaprojektowano niezbędnej obszerny kubaturze i wysokości w strefie parkingu wielopoziomowego, natomiast stresie ulicy głównej zmniejszono jego skalę do trzech kondygnacji.

Powiązania funkcjonalne i kompozycyjne

W ramach projektu przewiduje się budowę Centrum Przesiadkowego, które ma pozwolić na integrację oferty transportu publicznego, obecnie rozproszonej po kilku lokalizacjach w centrum miasta Rybnika. Centrum Przesiadkowe zlokalizowane zostanie poza ścisłym obszarem śródmiejskim, pozwoli natomiast znacznie poprawić spójność miasta i okolic poprzez dogodne skomunikowanie poszczególnych obszarów, niepowiązanych połączeniami bezpośrednimi. W ramach centrum przesiadkowego powstanie parking P&R, który pozwoli na pozostawienie podróżującym samochodu i przesiadkę na publiczny środek transportu: autobus lub pociąg.

W ramach projektu planuje się dostosowanie otoczenia do zakresu projektu tj. przebudowę dróg, umożliwiających wjazd i wyjazd autobusów i samochodów. Zarówno centrum przesiadkowe, jak i parking P&R zostaną skomunikowane z otoczeniem tworząc bezpieczną przestrzeń dla pasażerów poruszających się w kierunku dworca kolejowego przez planowany do przebudowy Plac Armii Krajowej.

Celem projektu jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w kierunku miejskiej gospodarki zeroemisyjnej.

Podział funkcjonalny oraz forma obiektu

Przedmiotem inwestycji będzie Centrum Przesiadkowe składające się z dwóch obiektów: budynku dworca oraz garażu otwartego wielokondygnacyjnego. Kompozycja architektoniczna jest konsekwencją decyzji urbanistycznych oraz wymogów funkcjonalnych. Obiekt zbudowany jest zatem z dwóch brył różnej wysokości w spiętych dachem przerzuconym nad peronami i kontynuującym się ku zadaszenia placu wejściowego. Wyraz architektoniczny jest także konsekwencją przeznaczenia poszczególnych elementów oraz ich układu konstrukcyjnego. Parking wielopoziomowy czyli magazyn na samochody jest prostą Inżynierską konstrukcją, którą wykorzystano dla stworzenia aktywnej zielonej ściany, w postaci siatek stalowych pełniących funkcje trejaży dla roślin.

Mała architektura

Przestrzenie publiczne zrealizowane w ramach inwestycji będą dopełnieniem i przedłużeniem przestrzeni publicznych miasta. Zakłada się zastosowanie zróżnicowanych typów siedzisk dla umożliwienia korzystania przez pojedynczych użytkowników a także przez grupy różnej wielkości.

Przewiduje się indywidualne formy małej architektury, ale także częściowo formy katalogowe.

Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi

Przewiduje się realizację urządzeń budowlanych związanych z obiektami budowlanymi, w tym przyłączy i urządzeń instalacyjnych, w tym służących oczyszczeniu lub gromadzeniu ścieków, a także przejazdów (peronów) i placu postojowego autobusów w obrębie peronów.

Układ komunikacyjny i sposób dostępu do drogi publicznej

Przewidziano układ komunikacyjny zgodny z założeniami Zamawiającego.

Teren jest dostępny dla ruchu pojazdów komunikacji publicznej z drogi publicznej ul. Jankowickiej przez projektowany zjazd zlokalizowany w strefie planowanych peronów. Zjazd na perony dworcowe dla autobusów prowadzi od strony skrzyżowania (ronda) planowanego przy ulicy Reymonta. Perony dworcowe są przelotowe z wyjazdem w ulicę Młyńską i powrotem do ulicy Reymonta.

Zjazd na parking wielopoziomowy jest niezależny od zjazdu na perony i prowadzi od strony ulicy Młyńskiej. Przyjęty układ funkcjonalny i konstrukcyjny obiektu daje możliwość także innej organizacji ruchu.

Dodatkowo planowana jest budowa drogi łącznikowej pomiędzy ul. Jankowicką i ul. Młyńską od południowej strony Centrum Przesiadkowego

– wg odrębnej dokumentacji na dalszych etapach opracowania.

Układ komunikacyjny

Układ komunikacji kołowej wewnętrznej służy obsłudze ruchu autobusów na peronach Centrum Przesiadkowego i zawiera dwa pasy ruchu autobusów z dostępem dla pasażerów z wydzielonych peronów oraz pas postojowy dla autobusów przyległy do części garażowej Centrum.

W obrębie garażu wielopoziomowego ruch kołowy jest zorganizowany przez poprowadzenie pasów jezdnych pomiędzy dwustronnie rozmieszczonymi pasami miejsc postojowych oraz skomunikowanie półpoziomów garażu prostymi pochylniami wewnętrznymi przeznaczonymi dla ruchu kołowego.

Miejsca parkingowe

Jednym z podstawowych celów realizacji inwestycji jest zapewnienie miejsc parkingowych w ramach budowy jego części z przeznaczeniem na otwarty garaż wielopoziomowy. W obiekcie wyznaczone są miejsca dla samochodów osobowych (450 miejsc), w tym dla osób z niepełnosprawnościami (18 miejsc).

Na parterze zlokalizowano również parking dla rowerów (60 miejsc postojowych).

Komunikacja piesza – dojścia, wejścia i ciągi piesze

Centrum Przesiadkowe jest dostępne z wszystkich ulic sąsiadujących przy czym jako główny przyjęto dostęp od ulicy Reymonta poprzez plac wejściowy zintegrowany z przestrzeniami publicznymi miasta. Pasażerowie mogą dostać się na perony dworcowe przez hol dworcowy z poczekalnią lub bezpośrednio od strony ulicy Jankowickiej lub ulicy Młyńskiej.

Zapewniono także bezpieczne i zadaszone przejście z parkingu wielopoziomowego ku hali dworcowej i wyjściu w stronę miasta.

Komunikacja rowerowa.

Obiekt służy także wzmocnieniu komunikacji rowerowej w mieście.

W budynku otwartego parkingu wielopoziomowego (obiekt nr II) będzie zlokalizowany parking rowerowy typu „P&R" z 60 miejscami postojowymi.

Przewiduje się budowę nowych ścieżek rowerowych oraz zachowanie istniejących ścieżek.

Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Wszystkie obiekty centrum przesiadkowego są w pełni dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.

Wejścia na hol dworcowy prowadzą bezpośrednio z poziomu terenu. Wyższe poziomy są dostępny za pomocą windę. Toalety są dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami. Przewidziano pomieszczenia dla rodziców z dziećmi.

Parking wielopoziomowy przewiduje wydzielone miejsca dla osób z niepełnosprawnościami.

Trakty piesze zostaną wyposażone w ścieżki dla osób niewidomych i niedowidzących, System informacji wizualnej oraz oznakowania traktów będzie zrealizowany jako kontrastowy z poszanowaniem potrzeb osób niedowidzących. W przestrzeni centrum przesiadkowego przewidziano miejsca siedzące dla osób starszych.

Ukształtowanie terenu i układ zieleni

Obiekt ze względu na swoją wielkość i uwarunkowania planistyczne zajmuje większą część działki.

Z tego względu pozostała część jest przeznaczona dla rozwoju roślin i stanowi powierzchnię biologicznie czynną. Wyjątek stanowi niezbędny ze względów urbanistycznych plac wejściowy kształtowany jako zielona przestrzeń publiczna, która będzie mieć kontynuację w docelowym placu w rejonie obiektów urzędu skarbowego i policji. Niezbędne utwardzenia kompensowane są nasadzeniami zieleni wysokiej, drzew, krzewów, rabat oraz przez zastosowanie zielonej ściany parkingu, którą tworzyć będą pnącza na trejażu ściany osłonowej parkingu.

Ukształtowanie terenu

Przewiduje się zachowanie istniejącego ukształtowania terenu opadającego nieznacznie ku ul. Młyńskiej z niewielkimi korektami niezbędnymi dla wytworzenia spadków odpowiednich dla właściwego odprowadzenia wód deszczowych.

Kompozycja i układ zieleni

Zieleń wysoka

Na terenie oraz w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji występują nieliczne elementy zieleni wysokiej – drzewa, w tym drzewo istniejące po stronie pn-wsch terenu opracowania, które nie koliduje z inwestycja i jest przewidziane do zachowania oraz drzewo (klon) po stronie pn-wsch, przy skrzyżowaniu ul. Reymonta oraz ul. Młyńskiej, które jest w słabym stanie i jest przeznaczone do usunięcia.

Na terenie inwestycji planuje się rekompozycję istniejącego układu zieleni wysokiej. Istniejące przypadkowe pod względem kompozycyjnym szpalery utworzone przez niewielkie i młode drzewa ozdobne o niewielkiej wartości przyrodniczej zostaną usunięte. Działanie to zostanie zrekompensowane przez nasadzenia drzew w południowej części działki jako zieleni izolacyjnej od strony istniejących bloków mieszkalnych oraz przez nasadzenia wzdłuż ulic przyległych.

Zieleń niska

Zieleń niska będzie komponowana z wykorzystaniem krzewów, bylin i traw.

Zakłada się rekompozycję istniejącego urządzenia zieleni od strony ul. Reymonta w odniesieniu do kompozycji architektonicznej obiektu Centrum Przesiadkowego. Istniejące nasadzenia rabat będą usunięte, przy czym stosowanie do ich stanu może być możliwe ich przesadzenie, co będzie przedmiotem analizy na dalszych etapach opracowania dokumentacji projektowej.

Planowana zieleń niska będzie stanowić oprawę przestrzeni publicznych przylegających do Centrum Przesiadkowego i będzie ważnym czynnikiem wiążącym je z przestrzeniami publicznymi miasta. Będzie ona także pełnić rolę oprawy miejsc zatrzymania przechodniów i oczekiwania pasażerów. Dla podkreślenia ciągłości przestrzeni placu wejściowego od strony ul. Reymonta prowadzącego do hali poczekalni oraz dalej ku peronom i do wejść do parkingu wielopoziomowego, przewiduje się wprowadzenie zielni niskiej także w tych przestrzeniach.

Kluczowe dla kompozycji zieleni obiektu jest zastosowanie zielonej ściany parkingu, którą tworzyć będą pnącza na trejażu jego ażurowej ściany osłonowej.

Dach zielony

Przewiduje się zastosowanie technologii dachu zielonego z roślinnością ekstensywną na fragmencie dachu nad częścią zawierająca halę poczekalni i biura Centrum. Dach zielony jako widoczny z górnych kondygnacji parkingu będzie stanowił istotne dopełnienie zieleni, która jest komponowana także w płaszczyznach pionowych i nie jest ograniczona do standardowego zagospodarowania wyłącznie poziomu terenu. Dach zielony będzie stanowić także istotny czynnik retencyjny i pozwoli na racjonalne zagospodarowanie wód deszczowych. Dodatkowo

planuje się wzbogacenie kompozycji zieleni na dachu przez zastosowanie donic z krzewami i bylinami.

Obiekty oraz teren są w pełni dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.

Obiekt obsługi pasażerów (obiekt I)

Obiekt jest w pełni dostępny dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych

- hall oraz pomieszczenia parteru dostępne bez barier architektonicznych i innych bezpośrednio z terenu
- pozostałe poziomy dostępne przez windę osobową dostosowaną dla osób z niepełnosprawnościami;
- w obiekcie przewidziano toalety dostosowane dla osób niepełnosprawnych oraz pomieszczenie dla rodzica z dzieckiem;
- w obiekcie przewidziano miejsca do siedzenia dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami;
- w obiekcie przewiduje się poprowadzenie ścieżek dla osób niewidomych i niedowidzących;

Otwarty parking wielopoziomowy (obiekt II)

Obiekt jest w pełni dostępny dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych

- przestrzenie parteru dostępne bez barier architektonicznych i innych bezpośrednio z terenu
- miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami w większości zlokalizowane na łatwodostępnym
- z poziomu terenu parterze obiektu;
- pozostałe poziomy dostępne przez windę osobową dostosowaną dla osób z niepełnosprawnościami;
- toalety dostosowane dla osób niepełnosprawnych oraz pomieszczenie dla rodzica z dzieckiem
- przewidziano w powiązanym obiekcie obsługi pasażerów na jego łatwodostępnym parterze;
- w obiekcie przewiduje się poprowadzenie ścieżek dla osób niewidomych i niedowidzących;

Perony

Perony są w pełni dostępny dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych i dają możliwość obsługi tej grupy użytkowników:

- perony dostępne bez barier architektonicznych;

- przewidziano miejsca do siedzenia dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami;
- przewiduje się poprowadzenie ścieżek dla osób niewidomych i niedowidzących;

Teren będzie dostępny dla użytkowania przez różne grupy dzięki:

- odpowiedniej charakterystyce urządzeń oraz odpowiedniemu oznakowaniu;
- realizacji oświetlenia umożliwiającego bezpieczne korzystanie w godzinach wieczornych;
- zapewnieniu dostępności dla osób niepełnosprawnościami;
- przystosowaniu dla osób niewidomych i niedowidzących m.in.: zastosowanie faktury ostrzegawczej ciągów pieszych.

Centrum przesiadkowe będzie obsługiwać około 37 linii komunikacji miejskiej i podmiejskiej KM w Rybniku. Ponadto połączenia obsługiwane przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju (6 linii). Zakłada się także, że z nowego dworca korzystać będą przewoźnicy prywatni realizujący połączenia w kierunku m.in. Gliwic i Katowic.

Planuje się, iż przez centrum przesiadkowe będą przechodziły linie komunikacji międzynarodowej i krajowej.

8. Analiza ruchu

8.1. Wprowadzenie

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie prognoz ruchu dla potrzeb inwestycji w system transportowy miasta Rybnik zakładającej budowę centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P+R przy ul. Armii Krajowej w Rybniku.

Parametry systemu uzyskane w wyniku prognozowania ruchu mają posłużyć ocenie efektywności ekonomicznej podejmowanych inwestycji.

Symulacje zostały wykonane dla stanu 2022 (czyli okresu dla którego wykonany był model ruchu Subregionu Zachodniego na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego)[18] oraz horyzontów prognostycznych 2029, 2040, 2050, zaś okresem analiz była doba.

Rybnik to miasto na prawach powiatu położone na terenie województwa śląskiego, we wschodniej części Subregionu Zachodniego, którego stanowi najważniejszy ośrodek i rdzeń. Obecnie miasto zamieszkuje około 132 tysiące mieszkańców. Pod względem komunikacyjnym położone jest przy drodze krajowej nr 78 oraz drogach wojewódzkich: 925 i 935. Rybnik poprzez tzw. drogę regionalną posiada poprzez krótki odcinek w Żorach dostęp do autostrady A2.

Transport publiczny zapewniony jest przez liczne linie komunikacji miejskiej organizowane przez Miasto Rybnik, obsługiwane przez podmiot wewnętrzny Miasta, tj. spółkę Komunikacja Miejska Rybnik oraz podmioty prywatne, tj. firmę KŁOSOK oraz Mikrus. Niewielki udział transportu przypada na linie MZK z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju oraz od 1 września 2024 roku poprzez bezpłatną linię łączącej dzielnicę Boguszowice z Żorami, kursująca w ramach BKM.

Dostęp do pasażerskiego transportu kolejowego zapewniony jest poprzez pociągi regionalne i dalekobieżne zatrzymujące się na stacjach Rybnik, Rybnik Niewiadom, Rybnik Rymer, Rybnik Towarowy, Rybnik Paruszowiec, Rybnik Piaski.

Materiałami wejściowymi do pracy nad prognozami ruchu były:

- Modelu Ruchu Subregionu Zachodniego – wykonany w ramach SUMP Subregionu Zachodniego;
- Model Ruchu Województwa Śląskiego dla stanu istniejącego – wykonany w ramach Regionalnego Planu Transportowego Województwa Śląskiego (RPT WŚ)
- Zintegrowany Model Ruchu – opracowany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych A(na którym bazował Model Ruchu Województwa Śląskiego);

[18] Dla uproszczenia analizy kosztów i korzyści, przyjęto założenie, że w roku bazowym (2024) dane będą takie same jak w roku 2022.

- Poradnik użytkownika Zintegrowanego Modelu Ruchu – opracowany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
- badania ankietowe przeprowadzone w ramach wykonania RPT WŚ
- badania ankietowe i pomiary ruchu przeprowadzone w ramach opracowania SUMP Subregionu Zachodniego;
- baz danych z jednostek samorządu terytorialnego stosownie do ich jakości i możliwości zastosowania w modelu ruchu
- bazy danych Głównego Urzędu Statystycznego,
- Bazę Danych Obiektów Topograficznych BDOT10k
- Rejestr Placówek Oświatowych – dla pozyskania liczby miejsc w szkołach.

8.2. Model sieci w roku bazowym

W pracach nad prognozami ruchu wykorzystany został model ruchu wykonany w ramach SUMP Subregionu Zachodniego, bazujący z kolei na Modelu Transportowym Województwa Śląskiego, który był odpowiednio uszczegółowiony na potrzeby analiz Subregionu.

Model ruchu dla Subregionu Zachodniego został opracowany zgodnie z zasadami budowy modeli czterostadiowych i obejmuje następujące kroki:

- generacja ruchu,
- rozkład przestrzenny,
- podział zadań przewozowych (wtórny),
- rozkład ruchu na sieć.

W ramach opracowania bazowego Modelu Ruchu Subregionu Zachodniego dokonano:

- pozyskania modeli ruchu wyższego szczebla (krajowego i wojewódzkiego),
- analizy ankiet wykonanych w ramach KBR 2021 i CATI przeprowadzonych w ramach opracowania SUMP Subregionu Zachodniego,
- uszczegółowienia modelu podaży,
- uszczegółowienia modelu popytu,
- rozkładów ruchu na sieć i weryfikacji modelu ruchu z pomiarami wykonanymi w ramach opracowania SUMP Subregionu Zachodniego oraz Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021

W związku z jego dużą ogólnością w ramach niniejszego opracowania dokonano uszczegółowienia modelu dla Subregionu Zachodniego o:

- bardziej dokładny podział na rejony komunikacyjne w miastach: Rybnik, Racibórz, Żory, Jastrzębie-Zdrój;
- dokładne odwzorowanie przystanków i linii komunikacji miejskiej w ww. miastach.

Jednocześnie uproszczono model w zakresie obszaru znajdującego się poza Subregionem Zachodnim poprzez agregację rejonów komunikacyjnych i wartości macierzy obejmujących agregowane rejony komunikacyjne. Nie dokonano wydzielenia obszaru Subregionu Zachodniego do osobnego modelu, tj. w analizach przeliczano obszar modelu, terytorialnie obejmującego całość województwa śląskiego.

8.2.1. Model popytu

W ramach Modelu Transportowego Subregionu Zachodniego wyróżnione zostały następujące modele cząstkowe służące dokładniejszemu odwzorowaniu zachowań komunikacyjnych obszarów funkcjonalnych:

- SZ01 – model miasta Rybnika
- SZ02 – model miasta Żory
- SZ03 – model miasta Jastrzębie-Zdrój
- SZ04 – model miasta Wodzisław Śląski
- SZ05 – model miasta Racibórz
- SZ06 – model ruchu gmin powiatu rybnickiego
- SZ07 – model ruchu gmin powiatu raciborskiego
- SZ08 – model ruchu gmin powiatu wodzisławskiego
- M103 – model ruchu Subregionu Zachodniego

8.2.2. Generacja ruchu

Generacja ruchu stanowi pierwszy krok czterostadiowego modelu ruchu i nawiązuje do kroku podejmowania decyzji o wykonaniu podróży. W postaci liczbowej informuje o potencjale danego rejonu komunikacyjnego z podziałem na podróże rozpoczynane (produkcja ruchu) oraz kończone (atrakcja ruchu).

Generacja ruchu dla modeli cząstkowych w obszarach funkcjonalnych rozpatrzona została według następujących motywacji podróży:

- dom – praca
- praca – dom

- dom – szkoła
- szkoła – dom
- dom – inne
- inne – dom

Model cząstkowy odnoszący się do całego województwa śląskiego obejmował następujące motywacje podróży:

- dom – uczelnia
- uczelnia – dom
- dom – centrum handlowe
- centrum handlowe – dom
- niezwiązane z domem

Zmiennymi objaśniającymi służącymi do obliczeń w procedurach generacji ruchu są parametry charakteryzujące poszczególne rejony komunikacyjne:

- Z_L_MK – liczba mieszkańców
- Z_L_MK_PROD – liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym
- Z_L_IMIGRANCI – liczba imigrantów (tylko w największych ośrodkach miejskich)
- Z_L_M_PRACY – liczba miejsc pracy ogółem
- Z_L_M_PRACY_USŁUGI – liczba miejsc pracy w usługach
- Z_L_M_NAUKI_SZKOŁY – liczba uczniów w szkołach
- Z_L_M_NAUKI_SZKOŁY – liczba miejsc na uczelniach

Z uwagi na uszczegółowienie podziału na rejony komunikacyjne dokonano ponownego oszacowania wartości zmiennych objaśniających wykorzystując w tym celu dane z Bazy Danych Obiektów Topograficznych BDOT10k.

Parametry funkcji generacji ruchu dla Rybnika zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 9. Parametry generacji ruchu – Rybnik

MODEL	PRODUKCJA	ATRAKCJA
SZ01_01_D-P SZ01_01_dom-praca	([Z_L_IMIGRANCI]+[Z_L_MK])*0.4069	[Z_L_M_PRACY]*0.484
SZ01_02_P-D SZ01_02_praca-dom	[Z_L_M_PRACY]*0.446	([Z_L_IMIGRANCI]+[Z_L_MK])*0.4419
SZ01_03_D-S SZ01_03_dom-szkoła	[Z_L_MK]*0.0579	[Z_L_M_NAUKI_SZKOŁY]*0.448
SZ01_04_S-D SZ01_04_szkoła-dom	[Z_L_M_NAUKI_SZKOŁY]*0.412	[Z_L_MK]*0.0512
SZ01_05_D-I SZ01_07_dom-inne	([Z_L_IMIGRANCI]+[Z_L_MK])*0.3113	[Z_L_MK]*0.017+[Z_L_M_PRACY_USŁUGI]*0.442
SZ01_06_I-D SZ01_08_inne-dom	[Z_L_MK]*0.033+[Z_L_M_PRACY_USŁUGI]*0.433	([Z_L_IMIGRANCI]+[Z_L_MK])*0.2875

źródło: Opracowanie własne na podstawie Modelu Ruchu Woj. Śląskiego

8.2.3. Rozkład przestrzenny

W związku z brakiem szczegółowych danych, które umożliwiłyby estymację parametrów modelu rozkładu przestrzennego ruchu nie dokonywano zmian w formułach zaimplementowanych w Modelu Ruchu dla Województwa Śląskiego.

Funkcja rozkładu przestrzennego jest wyliczana zgodnie z modelem grawitacyjnym tj. z odzwierciedleniem wpływu zarówno wielkości produkcji i atrakcji, jak i odległości między parą rejonów komunikacyjnych. Wpływ odległości został zamodelowany poprzez funkcję oporu przestrzeni reprezentowanej przez ogólny wzór postaci:

$$f(U) = a * U^b * e^{c*U}$$

gdzie:

U – odległość między rejonami komunikacyjnymi [km]

a, b, c – parametry funkcji oporu charakterystyczne dla każdej motywacji podróży

Tabela 10. Parametry rozkładu przestrzennego - Rybnik

MODEL	a	b	c
SZ01_01_D-P SZ01_01_dom-praca	1	-0.11718467	-0.14716463
SZ01_02_P-D SZ01_02_praca-dom	1	-0.11718467	-0.14716463
SZ01_03_D-S SZ01_03_dom-szkoła	1	1.33854661	-0.62355718
SZ01_04_S-D SZ01_04_szkoła-dom	1	1.33854661	-0.62355718
SZ01_05_D-I SZ01_07_dom-inne	1	-0.40667527	-0.13341041
SZ01_06_I-D SZ01_08_inne-dom	1	-0.40667527	-0.13341041

źródło: na podstawie Modelu Ruchu Woj. Śląskiego

8.2.4. Podział zadań przewozowych

Podział zadań przewozowych został wykonany łącznie, w skali całego Subregionu Zachodniego – model M103, względem poszczególnych motywacji.

Prawdopodobieństwo wyboru danego środka transportu jest obliczane wg modelu logitowego wg użyteczności środków transportu:

$$p_{PrT} = \frac{e^{U_{PrT}}}{e^{U_{PrT}} + e^{U_{PuT}}}$$

$$p_{PuT} = \frac{e^{U_{PuT}}}{e^{U_{PrT}} + e^{U_{PuT}}}$$

$$U_{PrT} = -0{,}05 * a * TTC + b$$

$$U_{PuT} = -0{,}05 * c * JRT + d$$

gdzie:

p_{PrT} – prawdopodobieństwo wyboru transportu indywidualnego
p_{PuT} – prawdopodobieństwo wyboru transportu zbiorowego
U_{PrT} – użyteczność transportu indywidualnego
TTC – macierz czasu podróży samochodem osobowym w sieci obciążonej
U_{PuT} – użyteczność transportu zbiorowego
JRT – macierz czasu podróży transportem zbiorowym
a, b, c, d – parametry skalujące

Tabela 11. Funkcje użyteczności w podziale zadań przewozowych w modelu transportowym Subregionu Zachodniego

Warstwa popytu	Środek transportu	Użyteczność
M103_01_dom-praca	Transport publiczny	-0,05* JRT+15
	Samochód osobowy	-0,05* TTC
M103_02_praca-dom	Transport publiczny	-0,05* JRT+15
	Samochód osobowy	-0,05* TTC
M103_03_dom-szkoła	Transport publiczny	-0,05* JRT+30
	Samochód osobowy	-0,05* TTC*4
M103_04_szkoła-dom	Transport publiczny	-0,05* JRT+30
	Samochód osobowy	-0,05* TTC*4
M103_07_dom-inne	Transport publiczny	-0,05* JRT+20
	Samochód osobowy	-0,05* TTC
M103_08_inne-dom	Transport publiczny	-0,05* JRT+20
	Samochód osobowy	-0,05* TTC

Źródło: opracowanie własne na podstawie Modelu Ruchu Woj. Śląskiego

Model ruchu posiada zaimplementowany wtórny podział zadań przewozowych, który wyliczany jest na podstawie ilorazu uogólnionego kosztu podróży (związanego z czasem) transportem zbiorowym oraz indywidualnym po sieci obciążonej ruchem. Uzyskiwanie wynikowego podziału zadań przewozowych, a w konsekwencji ostatecznych macierzy służących rozkładowi ruchu na sieć ma charakter iteracyjny.

8.2.5. Rozkład ruchu na sieć

Ostatnim etapem symulacji jest rozkład ruchu na sieć. Dla transportu indywidualnego (tj. samochodów osobowych, pojazdów dostawczych, ciężarówek i ciężarówek z przyczepami) rozkład ruchu dokonywany jest w oparciu o model równoważenia „Equilibrium assignment", w którym osiągana jest równowaga sieci, a koszty podróży są optymalne w poszczególnych relacjach międzyrejonowych. Ma charakter iteracyjny. Wyniki każdej kolejnej iteracji wpływają na wartości macierzy TTC, a to zaś z kolei na wartości funkcji użyteczności służących do obliczeń podziału zadań przewozowych.

Rozkład ruchu w transporcie zbiorowym odbywa się w oparciu o procedurę częstotliwościową „Headway based assignment", opartą o przebiegi tras oraz średnią dobową częstotliwość kursowania.

Model ruchu towarowego

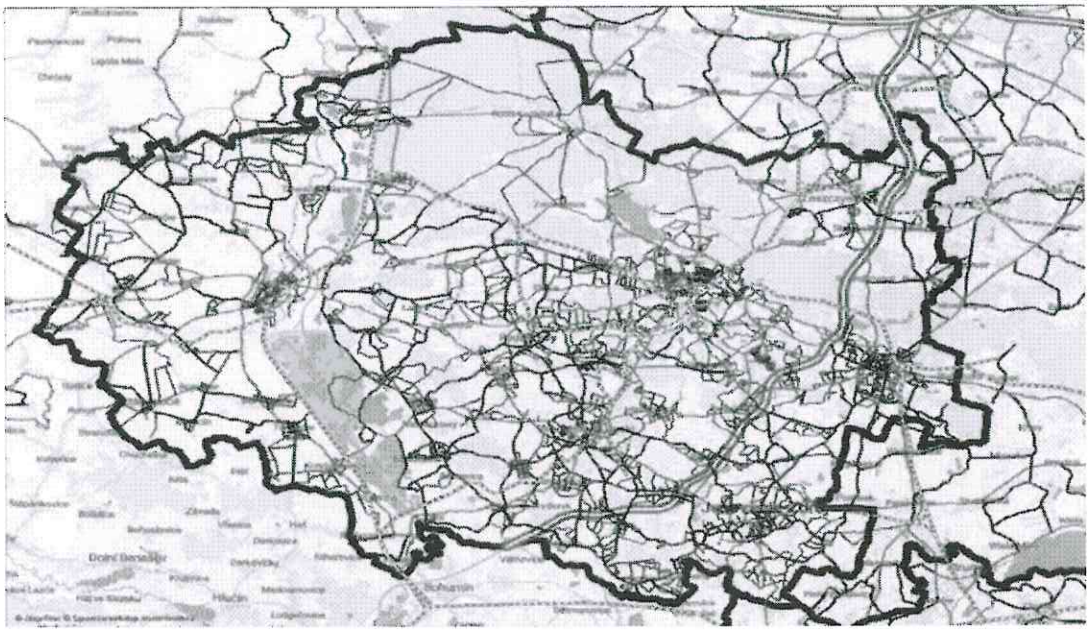
Model ruchu towarowego jest oparty o macierze stałe opracowane w ramach Modelu ruchu województwa śląskiego na podstawie Zintegrowanego Modelu Ruchu CUPT i reprezentują przejazdy wykonywane przez samochody: dostawcze, ciężarowe i ciężarowe z przyczepami w ruchu wewnętrznym, docelowo-źródłowym oraz tranzytowym.

Model sieci transportowej

Sieć drogowo-kolejowa

W modelu zdefiniowano podstawowe elementy opisujące infrastrukturę transportu drogowego (skrzyżowania, węzły początkowe i końcowe sieci, a także odcinki międzywęzłowe reprezentujące poszczególne ciągi drogowe i uliczne. Dodatkowo model został uszczegółowiony o odcinki dróg lokalnych i zbiorczych, które nie zostały uwzględnione (z uwagi na inny stopień ogólności) w bazowym modelu ruchu.

Rysunek 2. Sieć drogowa w Modelu Transportowym Subregionu Zachodniego



źródło: Opracowanie własne na podstawie Modelu Ruchu Woj. Śląskiego

Każdy odcinek jest scharakteryzowany przez dwa podstawowe parametry tj. przepustowość (Capacity) oraz prędkość w ruchu swobodnym (V0), zależne od wielkości przekroju drogowego, klasy drogi, kategorii drogi, czy jej lokalizacji względem zabudowy. Odzwierciedlono także organizację ruchu poprzez odwzorowanie odcinków jednokierunkowych.

W modelu sieci odwzorowane zostały także odcinki linii kolejowych wraz z parametrami charakteryzującymi średnią prędkość ruchu pociągów wg kategorii.

Rejony komunikacyjne

Obszar uszczegółowionego Modelu Ruchu Subregionu Zachodniego posiada 955 rejonów komunikacyjnych reprezentujących:

- rejony komunikacyjne w poszczególnych miastach i gminach Subregionu Zachodniego,
- rejony komunikacyjne reprezentujące pozostałe jednostki administracyjne województwa śląskiego (zagregowane do poziomu części powiatów lub części dzielnic dużych miast),
- rejony komunikacyjne reprezentujące wloty ruchu zewnętrznego do obszaru,

Rysunek 3. Podział Rybnika na rejony komunikacyjne



Źródło: Opracowanie własne

Miasto Rybnik zostało podzielone na 196 rejonów komunikacyjne, które następnie zostały podpięte do sieci za pomocą konektorów.

Rejony komunikacyjne zostały opisane poprzez szereg zmiennych objaśniających, służących obliczeniom symulacyjnym. Oszacowanie wartości zmiennych nastąpiło poprzez analizę Bazy Danych Obiektów Topograficznych BDOT10k. Kluczowymi z punktu widzenia generacji ruchu zmiennymi były: liczba mieszkańców oraz liczba miejsc pracy. Liczba mieszkańców została oszacowania na podstawie powierzchni użytkowej mieszkalnej, natomiast liczba miejsc pracy na podstawie powierzchni użytkowej poszczególnych przeznaczeń terenu z uwzględnieniem wag atrakcyjności opisanych w „Poradniku użytkownika Zintegrowanego Modelu Ruchu"[19].

Transport publiczny

W celu wierniejszego odwzorowania transportu publicznego w Rybniku model sieci został uszczegółowiony o wszystkie przystanki autobusowe zlokalizowane na terenie miasta. Ponadto uwzględniono także konkretny przebieg miejskich linii autobusowych kursujących po jego terenie (dotychczas reprezentowanym poprzez system wspomagający – AUX_GM). Liniom przypisano częstotliwości kursowania wynikające z dobowej liczby kursów.

[19] str. 25-26, dostęp online: https://www.cupt.gov.pl/wp-content/uploads/2023/12/poradnik-uzytkownika-zmr_617.pdf

Rysunek 4. Sieć miejskiego transportu publicznego uwzględniona w modelu ruchu



Źródło: opracowanie własne

W zakresie linii autobusowych uwzględniono także:

- linie komunikacji międzygminnej obsługiwanej przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju
- autobusy prywatnych przewoźników

Model uwzględnia także stacje kolejowe: Rybnik, Rybnik Niewiadom, Rybnik Rymer, Rybnik Towarowy, Rybnik Paruszowiec, Rybnik Piaski wraz z obsługującymi je połączeniami kolejowymi.

8.3. Założenia do prognoz ruchu

Na podstawie modelu ruchu dla stanu istniejącego przygotowane zostały modele dla wariantów prognostycznych. W modelach wykorzystane zostały także dane z modelu ruchu opracowanego w ramach Regionalnego Planu Transportowego Województwa Śląskiego oraz bazowego dla niego Zintegrowanego Modelu Ruchu CUPT.

Przygotowane zostały modele ruchu dla horyzontów prognostycznych: 2029, 2040 oraz 2050. Każdemu z nich przypisany został zestaw zmiennych objaśniających.

Kluczowymi z punktu widzenia obliczeń dla horyzontów prognostycznych były wartości dotyczące przewidywanego rozwoju obszaru analiz. W związku z tym, na podstawie prognoz GUS w szczególności dot. liczby ludności, przygotowane zostały wartości zmiennych objaśniających w poszczególnych horyzontach prognostycznych.

Tabela 12. Wartości zmiennych objaśniających dla gmin Subregionu Zachodniego - horyzont 2029

	Liczba mieszkańców	Liczba miejsc w szkołach	Liczba miejsc pracy (ogółem)	Liczba miejsc pracy (usługi)	Liczba miejsc pracy (pozostałe)	Liczba studentów
Czerwionka-Leszczyny	38133	3501	8543	3051	5493	0
Gaszowice	9650	907	2124	447	1678	0
Godów	13177	1106	3092	842	2249	0
Gorzyce	20456	2092	5383	1973	3412	0
Jastrzębie-Zdrój	76553	7490	32992	12678	20316	0
Jejkowice	4095	0	1160	274	887	0
Kornowac	4937	360	1038	512	527	0
Krzanowice	5058	39	756	433	322	0
Krzyżanowice	10085	549	2226	1235	990	0
Kuźnia Raciborska	10476	815	2314	883	1430	0
Lubomia	7038	635	1755	627	1131	0
Lyski	9212	483	2686	517	2168	0
Marklowice	5099	469	1126	340	787	0

	Liczba mieszkańców	Liczba miejsc w szkołach	Liczba miejsc pracy (ogółem)	Liczba miejsc pracy (usługi)	Liczba miejsc pracy (pozostałe)	Liczba studentów
Mszana	7182	777	1525	889	640	0
Nędza	6937	102	1004	361	643	0
Pietrowice Wielkie	6153	161	4796	405	4390	0
Pszów	12254	602	2416	1094	1323	0
Racibórz	47964	5149	21095	11600	9495	1248
Radlin	15857	1695	8289	2031	6257	0
Rudnik	4731	235	2916	186	2729	0
Rybnik	122434	12121	57612	26146	31471	161
Rydułtowy	18952	2440	7299	2430	4869	0
Świerklany	12073	834	3398	1423	1974	0
Wodzisław Śląski	41750	6654	15610	7968	7646	0
Żory	57562	6932	22960	9027	13938	0
Suma	**566883**	**56148**	**214115**	**87372**	**126765**	**1409**

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 13. Wartości zmiennych objaśniających dla gmin Subregionu Zachodniego - horyzont 2040

	Liczba mieszkańców	Liczba miejsc w szkołach	Liczba miejsc pracy (ogółem)	Liczba miejsc pracy (usługi)	Liczba miejsc pracy (pozostałe)	Liczba studentów
Czerwionka-Leszczyny	38123	3501	8523	3037	5485	0
Gaszowice	9723	907	2477	540	1936	0
Godów	12970	1106	3255	910	2345	0
Gorzyce	20132	2092	5714	2151	3562	0
Jastrzębie-Zdrój	67823	7490	32910	12624	20291	0
Jejkowice	4110	0	1354	331	1023	0
Kornowac	4597	360	1247	630	617	0
Krzanowice	4728	39	670	384	286	0
Krzyżanowice	9472	549	1976	1096	878	0
Kuźnia Raciborska	9823	815	2054	784	1269	0
Lubomia	6952	635	1862	684	1180	0
Lyski	9343	483	3127	627	2502	0

Marklowice	5015	469	1193	371	823	0
Mszana	7054	777	1636	968	668	0
Nędza	6503	102	892	321	570	0
Pietrowice Wielkie	5780	161	4254	359	3895	0
Pszów	11536	602	2572	1192	1382	0
Racibórz	44981	5149	21309	11702	9609	1248
Radlin	14900	1695	8751	2216	6535	0
Rudnik	4431	235	2587	166	2421	0
Rybnik	114741	12121	54033	24482	29553	161
Rydułtowy	17862	2440	6709	2231	4480	0
Świerklany	12137	834	4001	1723	2278	0
Wodzisław Śląski	39398	6654	14362	7322	7046	0
Żory	57514	6932	22906	8989	13922	0
Suma	**534312**	**56148**	**210374**	**85840**	**124556**	**1409**

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 14. Wartości zmiennych objaśniających dla gmin Subregionu Zachodniego - horyzont 2050

	Liczba mieszkańców	Liczba miejsc w szkołach	Liczba miejsc pracy (ogółem)	Liczba miejsc pracy (usługi)	Liczba miejsc pracy (pozostałe)	Liczba studentów
Czerwionka-Leszczyny	38110	3501	8501	3024	5478	0
Gaszowice	9796	907	2828	635	2193	0
Godów	12764	1106	3418	976	2440	0
Gorzyce	19807	2092	6043	2330	3713	0
Jastrzębie-Zdrój	59097	7490	32827	12567	20264	0
Jejkowice	4125	0	1548	388	1160	0
Kornowac	4257	360	1456	749	708	0
Krzanowice	4399	39	586	335	249	0
Krzyżanowice	8859	549	1724	957	767	0
Kuźnia Raciborska	9171	815	1791	685	1108	0
Lubomia	6867	635	1969	740	1230	0
Lyski	9474	483	3569	735	2835	0
Marklowice	4930	469	1257	401	857	0
Mszana	6924	777	1746	1049	696	0

Nędza	6070	102	778	281	497	0
Pietrowice Wielkie	5407	161	3713	314	3400	0
Pszów	10819	602	2728	1289	1440	0
Racibórz	41996	5149	21522	11803	9721	1248
Radlin	13940	1695	9212	2399	6812	0
Rudnik	4133	235	2258	145	2115	0
Rybnik	107052	12121	50458	22821	27637	161
Rydułtowy	16770	2440	6121	2030	4090	0
Świerklany	12205	834	4604	2024	2580	0
Wodzisław Śląski	37046	6654	13116	6673	6447	0
Żory	59217	6932	22847	8945	13903	0
Suma	**501746**	**56148**	**206620**	**84295**	**122340**	**1409**

Źródło: Prognozy ruchu

Inwestycje prognostyczne

W modelu ruchu uwzględnione zostały kluczowe z punktu widzenia regionu inwestycje, do których należą:

- uruchomienie połączenia kolejowego Katowice – Żory – Jastrzębie-Zdrój (realizowanego w ramach programu Kolej+) – od horyzontu 2030;
- oddanie do użytkowania Drogi Głównej Południowej na odc. Rydułtowy – Jastrzębie-Zdrój, klasy G o przekroju 2/2 – od horyzontu 2030;
- linia kolejowa wynikająca z planów rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego – Katowice – Ostrawa z odnogą łączącą Wodzisław Śląski z Jastrzębiem-Zdrojem.

Założenia dot. wprowadzonych inwestycji

W przygotowanym modelu ruchu odwzorowane zostały planowane przedsięwzięcia inwestycyjne. W procesie analitycznym rozpatrzono dwa warianty:

- W0 – wariant bezinwestycyjny;
- W1 – wariant z uwzględnieniem inwestycji w budowę centrum przesiadkowego wraz z powiązanym z nim parkingiem P&R (450 miejsc postojowych).

Odwzorowanie węzła przesiadkowego nastąpiło poprzez utworzenie nowego zespołu przystankowego. Jednocześnie w powiązaniu z oddaniem do użytkowania ww. węzła planowany jest szereg zmian tras linii komunikacji miejskiej, tak aby obsługiwały one ten punkt. Założono także uruchomienie dodatkowej linii autobusowej o charakterze okrężnym, która kursowałaby po centrum miasta, łącząca centrum przesiadkowe z dworcem kolejowym i

Placem Wolności w Rybniku oraz zwiększenie częstotliwości kursowania części linii przejeżdżających przez nowe centrum przesiadkowe.

Należy też wskazać, że Miasto Rybnik prowadzi politykę związaną z rozwojem zrównoważonej mobilności (dokumentem strategicznym w tym zakresie jest w szczególności Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego_, nakierowaną na uprzywilejowanie transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego, w szczególności planuje się takie rozwiązania jak:

- zamknięcie Placu Armii Krajowej dla ruchu samochodowego – planowane zamknięcie Placu Armii Krajowej dla ruchu samochodowego z zachowaniem wyłącznie dostęp dla ruchu pieszego, rowerowego wraz z utworzeniem przy przyległych do placu ulicach nowych przystanków komunikacji miejskiej – przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach osobnego zadania;
- wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania w obszarze wyznaczonym w SUiKZP Rybnika jako Centrum Usług Miejskich oraz podniesienie opłat na istniejących parkingach miejskich zlokalizowanych w centrum;
- likwidacja parkingu miejskiego przy ul. 3-go Maja/Miejska (215 miejsc postojowych)
- wprowadzenie strefy TEMPO 30 na odcinku między Rondem Gliwickim, a Rondem Chwałowickim;
- ograniczenie ruchu samochodowego na wysokości budynku Urzędu Miasta Rybnika i udostępnienie terenu dla pieszych i rowerzystów oraz pojazdów komunikacji miejskiej;
- zmiany w organizacji ruchu w śródmieściu Rybnika, tj. wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ul. 3 Maja od skrzyżowania z ul. Chrobrego do ul. Piłsudskiego, wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ul. B. Chrobrego od skrzyżowania z ul. 3 Maja do skrzyżowania z ul. Kościuszki

Miasto Rybnik prowadzi kompleksową politykę porządkowania przestrzeni miejskiej, której kluczowym elementem jest racjonalne zarządzanie infrastrukturą parkingową. Celem tych działań jest poprawa estetyki, funkcjonalności oraz jakości życia w centrum miasta – m.in. poprzez eliminację dzikiego parkowania oraz stopniowe uwalnianie cennych terenów pod inwestycje mieszkaniowe, usługowe i rekreacyjne.

W związku z realizacją takich inwestycji, jak budowa Sądu Rejonowego przy ul. Miejskiej, budowa centrum przesiadkowego czy rozbudowa TBS, liczba miejsc parkingowych w centrum ulegnie zmniejszeniu o około 640 miejsc parkingowych:

-Parking P2 przy ul. 3 Maja - planowana budowa Sądu Rejonowego - likwidacja 215 miejsc parkingowych,

-Parking P6 przy ul. Młyńskiej - "Targowisko" - planowana budowa dot. TBS - likwidacja 268 miejsc parkingowych,

-Parking P5 przy ul. Reymonta - planowana budowa centrum przesiadkowego (niniejszy projekt) - likwidacja 158 miejsc parkingowych.

Integracja z transportem kolejowym została odwzorowana poprzez utworzenie dodatkowego połączenia pieszego pomiędzy planowanym węzłem przesiadkowym a stacją Rybnik.

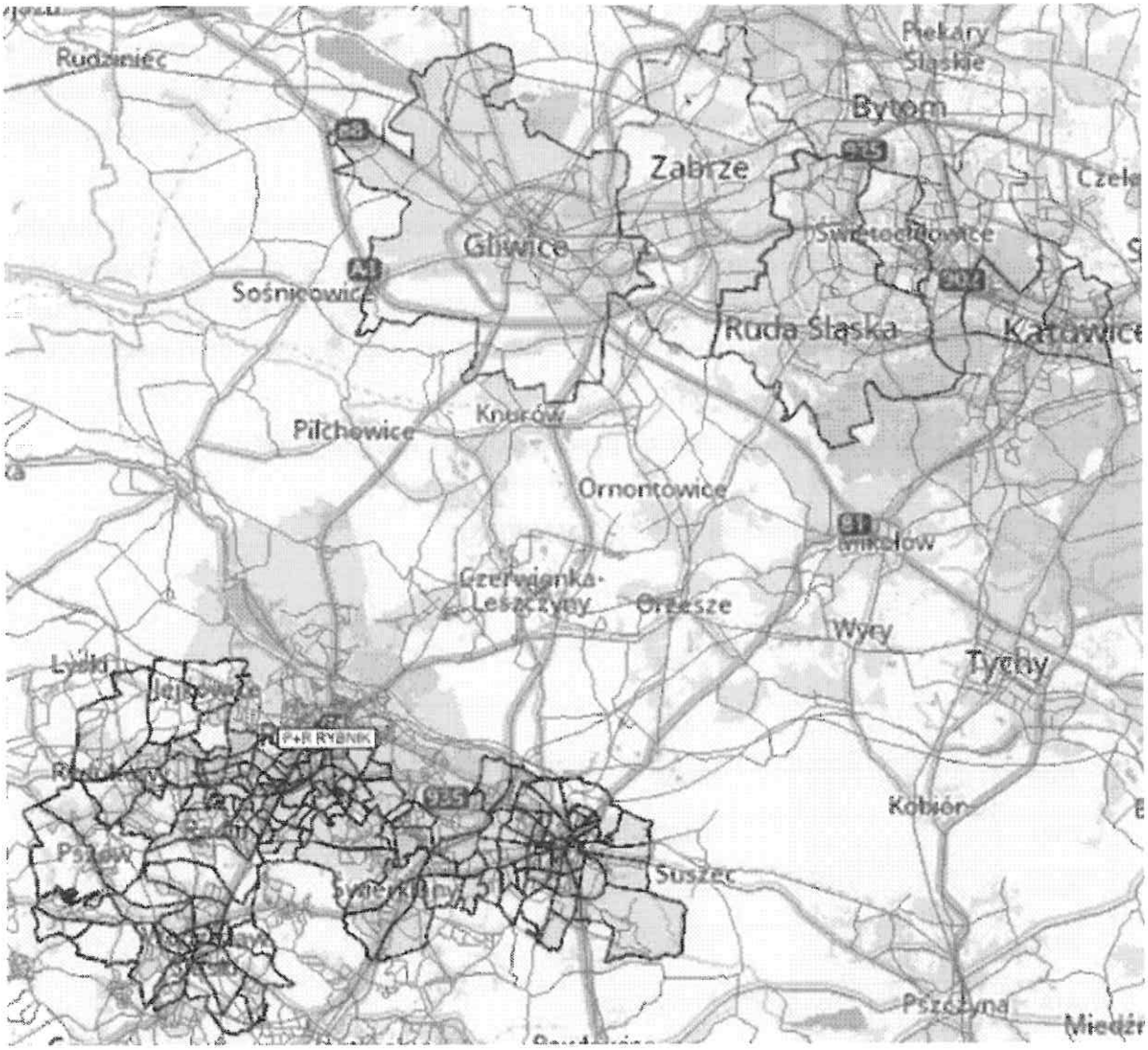
Odległość pomiędzy częścią parkingową obiektu, a częścią związaną z peronami autobusowymi będzie niewielka, dlatego przyjęto, że przesiadka pomiędzy samochodem osobowym, a komunikacją miejską będzie odbywać się bez przeszkód. Przesiadka pomiędzy samochodem osobowym lub transportem autobusowym, a koleją wymagać będzie natomiast wymagać pokonania około 8 minutowej drogi pieszo. Jednakże biorąc pod uwagę: poprawę atrakcyjności dla ruchu niezmotoryzowanego Placu Armii Krajowej (zmniejszenie postrzeganego czasu przejścia), niezależność ruchu kolejowego od drogowego – niezawodność systemu transportu szynowego, oraz funkcjonujące na terenie m.in. Gliwic, czy Katowic strefy płatnego parkowania należy stwierdzić, że pomimo tego przesiadka będzie atrakcyjna.

Należy również wskazać, że w Rybniku funkcjonuje także dworzec autobusowy przy ul. Budowlanych, niemniej z uwagi na swoje niekorzystne położenie, nie pełni on roli integrującej różne środki transportu. Po realizacji inwestycji będzie on zlikwidowany, natomiast rolę centrum przesiadkowego, pełnić będzie nowy obiekt umożliwiający zmianę środka transportu pomiędzy: autobusami komunikacji miejskiej różnych organizatorów, autobusami dalekobieżnymi, pociągami obsługującymi połączenia regionalne oraz międzyregionalne, a także samochodem osobowym.

Odwzorowanie funkcjonowania parkingu P&R nastąpiło poprzez wydzielenie osobnego rejonu komunikacyjnego, który reprezentował miejsce przesiadek pomiędzy transportem indywidualnym, a publicznym. Określono ponadto obszar terytorialny oddziaływania parkingu obejmujący:

- rejony źródłowe – z których przemieszczenia będą odbywać się transportem indywidualnym (w szczególności obszar południowej części Rybnika i miejscowości położonych na południe od miasta);
- rejony docelowe – z których przemieszczenia będą odbywać się transportem zbiorowym (obszar centrum Rybnika, a także obszar Gliwic, Katowic i innych miast GZM położonych w pobliżu linii kolejowej stanowiących cel podróży mieszkańców Rybnika oraz okolicznych miejscowości);

Mapa 9. Rejony oddziaływania planowanego parkingu P+R w Rybniku



(rejony niebieskie – rejony źródłowe, rejony czerwone – rejony docelowe)

Źródło: Prognozy ruchu

Na tej podstawie stworzono macierz podróży realizowanych transportem indywidualnym pomiędzy rejonami źródłowymi i docelowymi, która stanowiła bazę do dalszych analiz. Łącznie, zgodnie z modelem ruchu, zidentyfikowano 9 698 podróży z rejonów źródłowych do rejonów docelowych, które obecnie odbywają się samochodem osobowym, z czego 3 676 do centrum Rybnika.

Miasto Rybnik stanowi miasto rdzeń Subregionu Zachodniego, stąd też jest jednym z istotnych celów podróży. Ponadto istnieją silne relacje związane z pracą i nauką w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Należy wskazać, na niedostatecznie atrakcyjną sieć połączeń transportu zbiorowego (częstotliwość połączeń, dezintegracja publicznego transportu

zbiorowego – istnieje wielu organizatorów funkcjonujących równolegle na tych samych obszarach i trasach), zarówno autobusowego, jak i kolejowego pomiędzy rejonami źródłowymi, a Rybnikiem, czy też ww. miastami GZM. Stąd też głównym środkiem transportu wybieranym przez większość mieszkańców jest samochód osobowy. Rybnik stanowi również istotny węzeł kolejowy (w którym łączą się linie z różnych kierunków, tym samym zapewniając lepszą częstotliwość kursowania) i autobusowy umożliwiając podróże transportem zbiorowym w dalszych relacjach.

Ponadto obserwuje się rokroczny wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego ze stacji Rybnik, co jest związane z rozwojem oferty przez Koleje Śląskie, jak i prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na liniach kolejowych przez PKP PLK S.A (Tabela 3.4). Także po okresie pandemii widoczne jest odbudowanie popytu na transport kolejowy oraz pozyskiwanie nowych pasażerów.

Tabela 15. Wielkość dobowej wymiany pasażerskiej na stacji Rybnik

rok	wielkość dobowej wymiany pasażerskiej
2017	1 800
2018	2 300
2019	2 800
2020	1 900
2021	2 200
2022	3 100
2023	3 700

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego

Możliwość zaparkowania samochodu przy stacji kolejowej w Rybniku, umożliwi dogodną przesiadkę na kolej w kierunku miast GZM oraz autobusy kursujące w kierunku centrum Rybnika. Pozostawienie samochodu na P+R w Rybniku będzie także korzystne z uwagi na funkcjonowanie obszarów płatnego parkowania oraz ograniczeń w ruchu na obszarze miast docelowych, zmniejszając tym samym koszty podróży.

O potencjale wykorzystywania parkingów P+R w Subregionie Zachodnim, świadczą także wyniki ankiety przeprowadzonej w ramach opracowywania SUMP Subregionu Zachodniego, gdzie na pytanie dotyczące skłonności do przesiadki na parkingach przesiadkowych, akceptację tego typu rozwiązania wyraziło między 35% (dla Rybnika) do 59% (dla powiatu rybnickiego) respondentów[20].

[20] Raport Diagnostyczno-Strategiczny, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego s. 249 - 253

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe uwarunkowania (politykę m. Rybnika w zakresie zrównoważonej mobilności, wzrastający popyt na transport kolejowy), z uwagi na brak szczegółowych badań w zakresie parkowania na terenie Rybnika oraz brak kompleksowej infrastruktury P+R na terenie Subregionu Zachodniego, przyjęto autorskie założenie, iż dzienna liczba pojazdów korzystających z parkingu będzie wynosić 80% jego planowanej pojemności tj. 360 pojazdów (przy likwidacji 373 miejsc postojowych na terenie miasta). Oznacza to rotację na parkingu o wartości 0,8 oraz fakt, że parking przejmie 720 przejazdów (tam i powrót) samochodem osobowym realizowanych w pełnej relacji, pomiędzy rejonami źródłowymi i docelowymi, zastępując ich część transportem zbiorowym – czyli około 4% wytypowanych wcześniej podróży.

Na podstawie ww. poziomu liczby pojazdów korzystających z parkingu dokonano obliczenia macierzy reprezentującej podróże realizowane z wykorzystaniem P+R. Następnie macierz tę poddano przekształceniom, tak aby otrzymać macierze odpowiadające częściom podróży: realizowanych transportem indywidualnym oraz transportem zbiorowym z punktem pośrednim w rejonie komunikacyjnym reprezentującym parking P+R.

Zmodyfikowano układ procedur z uwzględnieniem faktu, że wyselekcjonowane podróże będą realizowane z wykorzystaniem zarówno transportu indywidualnego, jak i zbiorowego (przekształcenie macierzy):

- w macierzy transportu indywidualnego – odjęcie macierzy reprezentującej podróże realizowane w całości samochodem osobowym, dodanie macierzy reprezentującej dojazd samochodem osobowym do P+R;
- w macierzy transportu zbiorowego – dodanie macierzy reprezentującej przemieszczenia transportem zbiorowym od P+R;

8.4. Wyniki prognozy ruchu dla inwestycji

Poniżej w formie tabelarycznej zestawiono wyniki symulacji dotyczące liczby podróży, podziału zadań przewozowych oraz pracy przewozowej stanowiące podstawę do dalszych obliczeń w zakresie efektywności ekonomicznej podejmowanych przedsięwzięć.

Tabela 16. Liczba podróży w poszczególnych motywacjach na obszarze Subregionu Zachodniego

Motywacja	Liczba podróży [doba] 2024	Liczba podróży [doba] 2029	Liczba podróży [doba] 2040	Liczba podróży [doba] 2050
dom-praca	249 077	239 586	223 506	202 727
praca-dom	232 856	223 850	208 655	189 396
dom-szkoła	53 262	51 363	48 120	42 749

Motywacja	Liczba podróży [doba] 2024	Liczba podróży [doba] 2029	Liczba podróży [doba] 2040	Liczba podróży [doba] 2050
szkoła-dom	49 546	47 870	44 941	40 336
dom-inne	165 787	159 594	149 098	134 651
inne-dom	147 569	141 883	132 346	119 082
niezwiązane z domem	72 819	70 066	65 405	59 103
SUMA	970 916	934 212	872 072	788 045

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 17. Podział zadań przewozowych na obszarze Subregionu Zachodniego

		wyłącznie transport indywidualny	Wyłącznie transport publiczny	Podróż z wykorzystaniem P+R	SUMA
2024	W0	83,85%	16,15%	0,00%	100,00%
2029	W0	84,64%	15,36%	0,00%	100,00%
	W1	84,53%	15,37%	0,10%	100,00%
2040	W0	84,58%	15,42%	0,00%	100,00%
	W1	84,46%	15,43%	0,11%	100,00%
2050	W0	85,27%	14,73%	0,00%	100,00%
	W1	85,15%	14,73%	0,12%	100,00%

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 18. Praca przewozowa dla obszaru Subregionu Zachodniego

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
Pasażero-kilometry PuT	2 436 026	2 480 136	2 171 231	1 989 852	2 491 339	2 181 644	1 999 813
Pasażero-godziny PuT	79 540	78 800	69 695	63 424	79 094	69 998	63 710
Pojazdo-kilometry PrT	10 225 208	10 211 232	10 088 950	9 588 005	10 205 656	10 083 473	9 582 724
Pojazdo-godziny PrT	360 934	343 613	333 833	304 880	343 318	333 529	304 593

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 19. Prędkości w podsystemach transportu publicznego (PuT) i indywidualnego (PrT)

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
Prędkość PuT	30,63	31,47	31,15	31,37	31,50	31,17	31,39
Prędkość PrT	28,33	29,72	30,22	31,45	29,73	30,23	31,46

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 20. Różnice w pracach przewozowych w systemach transportu publicznego i indywidualnego

	W1 - W0		
	2029	2040	2050
Pasażero-kilometry PuT	11 203	10 413	9 961
Pasażero-godziny PuT	294	303	287
Pojazdo-kilometry PrT	-5 575	-5 478	-5 281
Pojazdo-godziny PrT	-295	-304	-287

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 21. Liczba pojazdokilometrów w transporcie indywidualnym

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
samochody osobowe	9 351 427	9 366 988	9 215 654	8 701 835	9 361 569	9 210 328	8 696 695
samochody dostawcze	299 463	286 962	293 068	296 088	286 890	292 995	296 019
samochody ciężarowe	117 839	113 517	115 343	115 979	113 466	115 292	115 935
samochody ciężarowe z przyczepami	456 478	443 764	464 886	474 103	443 731	464 858	474 074

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 22. Liczba pojazdogodzin w transporcie indywidualnym

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
samochody osobowe	334 197	318 801	307 724	278 653	318 511	307 427	278 373
samochody dostawcze	8 204	7 521	7 840	7 810	7 519	7 837	7 806
samochody ciężarowe	4 945	4 523	4 627	4 586	4 521	4 625	4 584

samochody ciężarowe z przyczepami	13 588	12 768	13 642	13 830	12 767	13 641	13 830

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 23. Średnie prędkości przemieszczania się w transporcie indywidualnym

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
samochody osobowe	27,98	29,38	29,95	31,23	29,39	29,96	31,24
samochody dostawcze	36,50	38,16	37,38	37,91	38,16	37,39	37,92
samochody ciężarowe	23,83	25,10	24,93	25,29	25,10	24,93	25,29
samochody ciężarowe z przyczepami	33,59	34,76	34,08	34,28	34,76	34,08	34,28

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 24. Praca przewozowa (pasażerokilometry) w poszczególnych podsystemach transportu publicznego dla obszaru Subregionu Zachodniego

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
Autobusy PTZ	1 246 715	1 189 955	1 026 791	922 923	1 194 208	1 031 031	926 982
Autobusy prywatne	759 167	766 094	657 563	613 471	768 593	659 257	615 026
Autobusy prywatne dalekobieżne	59 251	64 730	53 805	49 843	65 130	54 164	50 243
Koleje Śląskie	210 147	214 363	317 336	286 777	214 363	317 336	286 777
Koleje Międzyregionalne	145 649	233 428	111 873	110 740	233 428	111 873	110 740
POLREGIO	15 097	11 566	3 864	6 098	11 566	3 863	6 097

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 25. Różnice w pracach przewozowych (pasażero-kilometrów) w transporcie publicznym

	W1 - W0		
	2029	2040	2050

Autobusy PTZ	4 253	4 240	4 059
Autobusy prywatne	2 499	1 695	1 555
Autobusy prywatne dalekobieżne	399	359	400
Koleje Śląskie	0	0	0
Koleje Międzyregionalne	0	0	0
POLREGIO	0	0	0

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 26. Praca przewozowa (pasażerogodziny) w poszczególnych podsystemach transportu publicznego dla obszaru Subregionu Zachodniego

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
Autobusy PTZ	56 044	53 857	47 181	42 466	54 001	47 353	42 632
Autobusy prywatne	15 036	15 169	13 023	12 148	15 221	13 058	12 179
Autobusy prywatne dalekobieżne	1 176	1 285	1 068	989	1 293	1 075	997
Koleje Śląskie	4 827	4 867	6 701	6 061	4 949	6 783	6 138
Koleje Międzyregionalne	2 127	3 377	1 634	1 620	3 384	1 640	1 625
POLREGIO	331	245	88	139	246	88	139

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 27. Różnice w pracach przewozowych (pasażero-godzin) w transporcie publicznym

	W1 - W0		
	2029	2040	2050
Autobusy PTZ	144	172	166
Autobusy prywatne	52	36	30
Autobusy prywatne dalekobieżne	8	7	8
Koleje Śląskie	82	83	77
Koleje Międzyregionalne	7	5	5
POLREGIO	1	0	0

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 28. Prędkości podróży poszczególnymi środkami transportu publicznego

[km/h]	W0	W1

	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
Autobusy PTZ	22,25	22,09	21,76	21,73	22,11	21,77	21,74
Autobusy prywatne	50,49	50,50	50,49	50,50	50,50	50,49	50,50
Autobusy prywatne dalekobieżne	50,36	50,37	50,37	50,37	50,37	50,37	50,37
Koleje Śląskie	43,54	44,04	47,36	47,31	44,03	47,33	47,30
Koleje Międzyregionalne	68,48	69,13	68,46	68,37	69,12	68,47	68,36
POLREGIO	45,66	47,20	43,99	43,88	47,20	43,99	43,88

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 29. Liczba pasażerów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2028	2040	2050
Autobusy PTZ	227 927	218 036	192 762	173 136	219 105	193 092	173 734
Autobusy prywatne	65 999	66 699	57 278	53 758	66 811	57 388	53 866
Autobusy prywatne dalekobieżne	7 189	7 666	6 440	6 030	7 703	6 482	6 079
Koleje Śląskie	21 536	22 783	32 809	30 153	23 120	33 141	30 495
Koleje Międzyregionalne	9 176	13 515	7 319	7 163	13 538	7 343	7 189
POLREGIO	1 280	1 719	390	636	1 719	390	636

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 30. Zmiana liczby pasażerów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego w wariancie inwestycyjnym

	W1 - W0		
	2029	2040	2050
Autobusy PTZ	1 069	330	598
Autobusy prywatne	112	110	108
Autobusy prywatne dalekobieżne	37	42	49
Koleje Śląskie	337	332	342
Koleje Międzyregionalne	23	24	26
POLREGIO	0	0	0

Źródło: Prognozy ruchu

Tabela 31. Liczba wozokilometrów/pociągokilometrów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego

	W0				W1		
	2024	2029	2040	2050	2029	2040	2050
Autobusy PTZ	45 836	46 031	46 031	46 031	46 083	46 083	46 083
Autobusy prywatne	10 618	10 569	10 569	10 618	10 569	10 569	10 569
Autobusy prywatne dalekobieżne	3 795	3 795	3 795	3 795	3 795	3 795	3 795
Koleje Śląskie	4 441	4 441	4 441	4 441	4 441	4 441	4 441
Koleje Międzyregionalne	7 661	7 661	7 661	7 661	7 661	7 661	7 661
POLREGIO	564	564	564	564	564	564	564

Źródło: Prognozy ruchu

Realizacja centrum przesiadkowego w Rybniku przyczyni się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Warianty inwestycyjne charakteryzują się spadkiem udziału procentowego liczby podróży realizowanych transportem indywidualnym na rzecz transportu publicznego oraz podróży z wykorzystaniem planowanego parkingu P+R. Podróże realizowane P+R mogą stanowić około 0,10% wszystkich podróży realizowanych na terenie Subregionu Zachodniego.

Analiza wyników w zakresie prac przewozowych w transporcie indywidualnym i publicznym (w ogólności tj. bez podziału na poszczególne środki transportu) wskazuje na spadek liczby pojazdokilometrów oraz pojazdogodzin w transporcie indywidualnym, na rzecz transportu publicznego w każdym z analizowanych horyzontów prognostycznych. Spadek liczby wykonywanych pojazdokilometrów będzie miał zatem wpływ na spadek emisji CO2 oraz innych niekorzystnych substancji do atmosfery.

Równocześnie widoczny jest wzrost liczby pasażerokilometrów oraz pasażerogodzin, który z jednej strony świadczy o przejęciu części podróży z transportu indywidualnego, a także wzroście liczby przejazdów transportem publicznym w wyniku poprawy multimodalności po uruchomieniu centrum przesiadkowego. Część podróży, z uwagi na położenie centrum przesiadkowego blisko śródmieścia będzie mogła być realizowana także pieszo, niemniej z uwagi na charakterystykę modelu nie jest możliwe szczegółowe wykazanie liczby takich przemieszczeń.

Uruchomienie centrum przesiadkowego oddziałuje na różne środki transportu w podsystemie komunikacji indywidualnej – także na pojazdy służące dostawom towarów. Wynika to z częściowego odciążenia układu drogowego, co z kolei przyczynia się do: wyboru innych ścieżek oraz niewielkiego zwiększenia średniej prędkości przemieszczania się maksymalnie o około 0,01 km/h (w całym podsystemie).

Analiza przyrostów liczby pasażerów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego wskazuje, że głównym beneficjentem zmian będą autobusy PTZ, częściowo autobusy przewoźników prywatnych oraz Koleje Śląskie (uruchamiające połączenia w kierunku Gliwic i Katowic). Efekt ten jest także widoczny w przyrostach liczby pasażerokilometrów oraz pasażerogodzin (wzrosty między 10,0 a 11,2 tys. pasażerokilometrów oraz 207 a 303 pasażerogodzin).

Analiza prędkości poszczególnych podsystemów transportu publicznego wskazuje, że projekt nie przynosi istotnych zmian w zakresie średniej prędkości podróży różnymi środkami transportu.

Dzięki efektom w postaci zmniejszenia prac przewozowych w transporcie indywidualnym (w szczególności pojazdo-kilometrów) możliwe jest osiągnięcie korzyści ekonomicznych w kosztach: środowiskowych, eksploatacji pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

9. Koszty realizacji inwestycji i sposób jej finansowania

9.1. Koszty realizacji inwestycji i sposób jej finansowania

Koszty całkowite wariantu inwestycyjnego są równe 102 156 340,35 zł brutto (83 203 377,67 zł netto).

Tabela 32. Koszty inwestycyjne projektu

KOSZTY	RAZEM NETTO	RAZEM BRUTTO
Zadanie 1. Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim	**1 967 479,66**	**2 419 999,98**
Opracowanie dokumentacji projektowej	1 770 731,69	2 177 999,98
Nadzór autorski	196 747,97	242 000,00
Zadanie 2. Roboty budowlane	**80 393 120,58**	**98 883 538,31**
Wykonanie cz. budowlanej - Obiekt obsługi pasażerów (obiekt I)	27 353 467,60	33 644 765,15
Wykonanie cz. budowlanej - Otwarty parking wielopoziomowy (obiekt II)	37 910 210,00	46 629 558,30
Urządzenia techniczne - dźwigi	1 610 000,00	1 980 300,00
Roboty zewnętrzne na terenie Inwestycji	6 605 521,57	8 124 791,53
Sieci i przyłącza na terenie inwestycji	5 652 658,91	6 952 770,45
Instalacja OZE	120 000,00	147 600,00
Pozostałe instalacje oraz urządzenia techniczne i technologiczne zewnętrzne niezbędne do funkcjonowania budynku	287 500,00	353 625,00
Infrastruktura ładowania taboru autobusowego	456 262,50	561 202,88
Infrastruktura ładowania samochodów osobowych	517 500,00	636 525,00
Część gastronomiczna o powierzchni 143 m2	767 808,88	944 404,92
Zadanie 3. Działania edukacyjne	**36 585,37**	**45 000,00**
Zadanie 4. Promocja projektu	**7 000,00**	**8 610,00**
Zadanie 5. Koszty pośrednie	**786 939,74**	**786 939,74**
RAZEM	**83 191 125,35**	**102 144 088,03**

Źródło: Opracowanie własne

Koszty kwalifikowane projektu oszacowano na podstawie Wytycznych dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 oraz załącznika nr 4 do Regulaminu wyboru projektów dla przedmiotowego Konkursu.

Wyniki oceny zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 33. Koszty inwestycyjne projektu (kwalifikowalność)

Lp.	Zadanie	Ocena kwalifikowalności
1.	**Zadanie 1. Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim**	KOSZTY NIEKWALIFIKOWANE
2.	**Budowa węzła przesiadkowego wraz z parkingiem P&R**	
2.1.	Wykonanie cz. budowlanej - Obiekt obsługi pasażerów (obiekt I)	KOSZTY KWALIFIKOWANE
2.2.	Wykonanie cz. budowlanej - Otwarty parking wielopoziomowy (obiekt II)	KOSZTY KWALIFIKOWANE
2.3.	Urządzenia techniczne - dźwigi	KOSZTY KWALIFIKOWANE
2.4.	Roboty zewnętrzne na terenie Inwestycji	KOSZTY KWALIFIKOWANE
2.5.	Sieci i przyłącza na terenie inwestycji	KOSZTY KWALIFIKOWANE
2.6.	Instalacja OZE	KOSZTY KWALIFIKOWANE **W ramach instalacji OZE niekwalifikowana będzie część instalacji zasilająca lokal gastronomiczny*
2.7.	Pozostałe instalacje oraz urządzenia techniczne i technologiczne zewnętrzne niezbędne do funkcjonowania budynku	KOSZTY KWALIFIKOWANE
2.8.	Infrastruktura ładowania taboru autobusowego	KOSZTY NIEKWALIFIKOWANE
2.9.	Infrastruktura ładowania samochodów osobowych	KOSZTY NIEKWALIFIKOWANE
2.10	Część gastronomiczna o powierzchni 143 m2	KOSZTY NIEKWALIFIKOWANE
3.	**Działania edukacyjne**	
3.1.	Działania edukacyjne	KOSZTY KWALIFIKOWANE
4.	**Promocja projektu**	
4.1.	Promocja projektu	KOSZTY KWALIFIKOWANE
5.	**Koszty pośrednie (1% kosztów bezpośrednich)**	KOSZTY KWALIFIKOWANE

Źródło: Opracowanie własne

W szczególności koszty niekwalifikowane stanowić będą:

1) Zadanie 1:

- Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim (1 967 479,66 zł netto)

2) Zadanie 2:

- Infrastruktura ładowania taboru autobusowego (koszt: 456 262,50 zł netto)
- Infrastruktura ładowania samochodów osobowych (koszt: 517 500,00 zł netto)
- Część gastronomiczna -część o powierzchni 143 m2 (koszt: 767 808,88 zł netto)

  Wydatki na część gastronomiczną skalkulowano proporcjonalnie do ich powierzchni.

  Powierzchnia części gastronomicznej: 143 m2

  Powierzchnia Węzła przesiadkowego (obiekt I i obiekt II): 14 791,40 m2

  Udział powierzchni lokalu w całym węźle przesiadkowym: 0,97%

  Wartość nakładów na Węzeł przesiadkowy: 79 419 358,08 zł netto

  Wartość nakładów na część gastronomiczną (obliczona proporcjonalnie do powierzchni części gastronomicznej): 767 808,88 zł netto
- Niekwalifikowana część instalacji OZE zasilająca część gastronomiczną (obliczona proporcjonalnie do powierzchni gastronomicznej): 1160,13 zł netto.

LIMITY:

- Część robót drogowych na zewnątrz obiektu Centrum przesiadkowego to koszt ok. 447 tys. zł brutto, co stanowi ok 0,04% kosztów projektu.
- Szacunkowy koszt wykonania instalacji fotowoltaicznej na dachu budynku centrum przesiadkowego: 120 000,00 zł netto, z czego koszty kwalifikowane są równe: 118 839,87 zł, co stanowi 0,15% kosztów kwalifikowanych projektu.

Koszty kwalifikowane są równe: 79 480 914,18 zł.

Podatek VAT stanowi w całości koszt niekwalifikowany projektu i będzie odzyskany przez Wnioskodawcę na zasadach ogólnych.

Planowane źródła dofinansowania projektu:

- Środki UE: 67 558 777,04 zł (85% kosztów kwalifikowanych)
- Środki własne: 11 922 137,14 zł (15% kosztów kwalifikowanych)
- Środki własne: 3 710 211,17 (100% kosztów niekwalifikowanych netto)

- Podatek VAT (do odzyskania): 18 952 962,68 zł.

Wnioskowana kwota dofinansowania projektu wynosi 67 558 777,04 zł (85% kosztów kwalifikowanych).

Wkład własny projektu w wysokości 11 922 137,14 zł netto oraz wydatki niekwalifikowane zostaną sfinansowane w całości ze środków własnych Miasta Rybnik.

Środki te zostały zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Rybnika, przyjętej Uchwałą nr 156/X/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 19 grudnia 2024r. w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Rybnika.

Środki zostały ujęte w części 1.3.2. Wydatki majątkowe, w pozycji: 1.3.2.35. „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku- rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjne", zadanie nr 886.

W zabezpieczone kwocie zawierają się pozycje:

1) 15% kosztów kwalifikowanych: 11 922 137,14 zł

2) 100% kosztów niekwalifikowanych, w tym:

- Podatek VAT: 18 952 962,68 zł.

- Koszty niekwalifikowane netto: 3 710 211,17 zł.

Projekt „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku" znajduje się na liście projektów zidentyfikowanych dla programu FENiX (nr projektu: 3.1-66) i został zidentyfikowany jako operacja o znaczeniu strategicznym, w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia ogólnego.

Nakłady inwestycyjne przyjęto w oparciu o szczegółowe kosztorysy dla przedsięwzięcia inwestycyjnego. Poza nakładami na budowę infrastruktury w ramach projektu zaplanowano koszty działań edukacyjnych i informacyjno-promocyjnych projektu oraz źródeł jego finansowania, a także koszty pośrednie (stawka ryczałtowa w wysokości 1% bezpośrednich kosztów kwalifikowanych projektu).

W poniższej tabeli zestawiono zakres rzeczowy poszczególnych zadań w podziale na lata.

Tabela 34. Nakłady inwestycyjne netto w podziale na lata

Lp.	Koszty	2024	2025	2026	2027	2028	KOSZTY NETTO	KOSZTY BRUTTO	KOSZTY KWALIFIKOWANE
1.	**Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z nadzorem autorskim**	**983 739,83**	**786 991,86**	**0,00**	**0,00**	**196 747,97**	**1 967 479,66**	2 419 999,98	**0,00**
1.1.	Opracowanie dokumentacji projektowej	983 739,83	786 991,86	0,00	0,00	0,00	1 770 731,69	2 177 999,98	0,00
1.2.	Nadzór autorski	0,00	0,00	0,00	0,00	196 747,97	196 747,97	242 000,00	0,00
2.	**Budowa węzła przesiadkowego wraz z parkingiem P&R**	**0,00**	**0,00**	**40 196 560,29**	**40 196 560,29**	**0,00**	**80 393 120,58**	**98 883 538,31**	**79 875 620,58**
2.1.	Wykonanie cz. budowlanej - Obiekt obsługi pasażerów (obiekt I)	0,00	0,00	13 292 829,36	13 292 829,36	0,00	26 585 658,72	32 700 360,23	26 585 658,72
2.2.	Wykonanie cz. budowlanej - Otwarty parking wielopoziomowy (obiekt II)	0,00	0,00	18 955 105,00	18 955 105,00	0,00	37 910 210,00	46 629 558,30	37 910 210,00
2.3.	Urządzenia techniczne - dźwigi przeszklone wraz szybami	0,00	0,00	805 000,00	805 000,00	0,00	1 610 000,00	1 980 300,00	1 610 000,00
2.4.	Roboty zewnętrzne na terenie Inwestycji	0,00	0,00	3 302 760,79	3 302 760,79	0,00	6 605 521,57	8 124 791,53	6 605 521,57
2.5.	Sieci i przyłącza na terenie inwestycji	0,00	0,00	2 826 329,46	2 826 329,46	0,00	5 652 658,91	6 952 770,46	5 652 658,91
2.6.	Instalacja OZE	0,00	0,00	60 000,00	60 000,00	0,00	120 000,00	147 600,00	118 839,87
2.7.	Pozostałe instalacje oraz urządzenia techniczne i technologiczne zewnętrzne niezbędne do funkcjonowania budynku	0,00	0,00	143 750,00	143 750,00	0,00	287 500,00	353 625,00	287 500,00
2.8.	Infrastruktura ładowania taboru autobusowego	0,00	0,00	228 131,25	228 131,25	0,00	456 262,50	561 202,88	0,00
2.9.	Infrastruktura ładowania samochodów osobowych	0,00	0,00	258 750,00	258 750,00	0,00	517 500,00	636 525,00	0,00

2.10.	Część gastronomiczna o powierzchni 143 m2	0,00	0,00	383 904,44	383 904,44	0,00	767 808,88	944 404,92	0,00
3.	**DZIAŁANIA EDUKACYJNE**	**0,00**	**0,00**	**18 292,68**	**18 292,69**	**0,00**	**36 585,37**	**45 000,00**	**36 585,37**
4.	**PROMOCJA PROJEKTU**	**0,00**	**0,00**	**7 000,00**	**0,00**	**0,00**	**7 000,00**	**8 610,00**	**7 000,00**
5.	**KOSZTY POŚREDNIE (1%)**	**0,00**	**0,00**	**393 504,87**	**393 434,87**	**0,00**	**786 939,74**	**786 939,74**	**786 939,74**
	RAZEM	**983 739,83**	**786 991,86**	**40 615 357,84**	**40 608 287,85**	**196 747,97**	**83 191 125,35**	**102 144 088,03**	**79 480 914,18**

Źródło: Dane Wnioskodawcy

9.2. Nakłady odtworzeniowe

W przyjętym okresie odniesienia zaplanowano następujące nakłady odtworzeniowe.

- Urządzenia techniczne - dźwigi przeszklone wraz szybami / urządzenia technologiczne: 177 750,00 PLN (po 10 latach od oddania inwestycji)
- Infrastruktura ładowania: 97 376,25 PLN (po 10 latach od oddania inwestycji)

9.3. Wartość rezydualna

Wartość rezydualna odzwierciedla zdolność do wypracowania dochodów netto w przyszłości przez środki trwałe, których wartość ekonomiczna nie jest jeszcze całkowicie wyczerpana.

Zgodnie z zaleceniami Niebieskiej Księgi dla sektora transportu publicznego z 2023 r. wartość rezydualna została wyliczona poprzez kalkulację wartości bieżącej korzyści ekonomicznych lub finansowych, po potrąceniu kosztów ekonomicznych w pozostałych latach życia projektu (metoda dochodowa). Przyjęto, że projekt jest zdolny do generowania wpływów w okresie 50 lat od momentu zakończenia rzeczowej realizacji projektu, co jest zgodne z zaleceniami Niebieskiej Księgi.

Zakładając cykl życia projektu: 50 lat oraz długość analizy finansowej (25 lat), przy kalkulacji wartości rezydualnej uwzględniono 24 lata, w których projekt jest zdolny do generowania korzyści ekonomicznych lub finansowych.

W kalkulacji uwzględniono przychody z ostatniego roku eksploatacji i średnie koszty operacyjne i odtworzenia z okresu analizy projektu. W przypadku gdy przepływy są ujemne, przyjmuje się wartość rezydualną równą zero, co ma miejsce w analizowanym przypadku w analizie finansowej.

Wartość rezydualna została uwzględniona w ostatnim roku analizy.

9.4. Koszty operacyjne

W kalkulacji przyjęte zostały niezbędne i bezpośrednio związane z merytoryką realizowanego projektu koszty operacyjne.

W szczególności ujęto:

1) Koszty utrzymania Centrum przesiadkowego – oszacowano jako 0,5% kosztów realizacji inwestycji.

   Powyższą wartość przyjęto na podstawie informacji przekazanych przez projektanta, który szacuje roczny koszt utrzymania na poziomie 206 108,24 202 269,20 zł rocznie jako 0,5% kosztów realizacji inwestycji

2) Roczne koszty utrzymania parkingu wielopoziomowego utrzymywanego przez RSK, gdzie liczba miejsc postojowych jest porównywalna (parking RSK – 463 miejsca, parking w Centrum przesiadkowym 450 miejsc).

   Roczny koszt utrzymania przez RSK w 2023 r. parkingu wyniósł netto: 420 000 zł tj. brutto 516 000 zł.

3) Dodatkowe koszty związane ze wzrostem pracy przewozowej autobusów.

   Koszty skalkulowano na podstawie stawki jednostkowej za woz-km, tj.: 17,66 PLN/ woz-km.

   Dodatkowe wozokm w prognozie są dostosowane do potrzeb projektu oraz zostały uzgodnione z operatorem PTZ. Środki na dodatkowe koszty zostaną zabezpieczone w rekompensacie. Realizacja dodatkowych wozokm będzie możliwa obecnie posiadanym taborem.

   Wartości uwzględnione w analizie społeczno-ekonomicznej nie zawierają amortyzacji ani kosztów finansowych. Szczegółowa kalkulacja znajduje się w załączniku AKK.

10. Analiza finansowana

10.1. Metodyka analizy

Metodyka przeprowadzonej analizy finansowej zgodna jest z instrukcjami i wytycznymi zawartymi w następujących dokumentach:

- Wytyczne dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, 5 marca 2023r.
- Analiza ekonomiczna, Vademecum 2021-2027, Komisja Europejska, Bruksela 2021
- Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, Vademecum Beneficjenta (CUPT, Warszawa 2016 r.)
- Załącznik nr 4 do Regulaminu wyboru projektów – Szczegółowe warunki kwalifikowalności;
- Ogólne zasady przygotowania analiz kosztów i korzyści – dokument opracowany przez CUPT i opublikowany razem z ogłoszeniem naboru niekonkurencyjnego dla działania FENX.03.01 Transport miejski w ramach Programu FENIKS 2021-2027
- „Niebieska Księga, Wydanie uaktualnione. Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach, Inicjatywa JASPERS, 2023.

10.2. Założenia

Do przeprowadzenia analizy wykorzystano metodę zdyskontowanych przepływów pieniężnych (DCF- Discounted Cash Flow). Metodologia DCF oparta jest na następujących założeniach:

1) Wszelkie wielkości finansowe przyjęte w ramach analizy finansowej dotyczące projektu (określające przepływy pieniężne projektu), ujmowane są z punktu widzenia Beneficjenta,
2) Analiza uwzględnia wyłącznie przepływ środków pieniężnych, tj. rzeczywistą kwotę pieniężną wypłacaną lub otrzymywaną w ramach danego projektu. W rezultacie nie mogą być przedmiotem analizy DCF niepieniężne pozycje rachunkowe takie jak amortyzacja,
3) Analiza uwzględnia przepływy pieniężne w tym roku, w którym miała miejsce rzeczywista zmiana stanu środków pieniężnych,
4) Analiza uwzględnia wartość rezydualną (końcową) projektu,

5) Analiza uwzględnia zmianę wartości pieniądza w czasie, co oznacza, że przepływy środków pieniężnych, obliczone dla kolejnych lat projekcji, podlegają dyskontowaniu przy zastosowaniu stopy dyskontowej.

6) Stopę dyskontową przyjęto na poziomie 4% (jednakową dla całego okresu referencyjnego). Zastosowana stopa procentowa jest rekomendowana w Niebieskiej Księdze oraz Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021 – 2027.

7) Model finansowy został sporządzony w ujęciu różnicowym. Za punkt odniesienia przyjęto wariant bezinwestycyjny i w odniesieniu do niego przeprowadzono analizę finansową wariantu inwestycyjnego.

8) Nakłady inwestycyjne zostaną poniesione w latach 2024-2028.

9) Horyzont czasowy analizy

   Zgodnie z wytycznymi Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego przyjęto horyzont czasowy analizy ekonomicznej 25 lat od momentu rozpoczęcia prac budowlanych, tj. obejmujący lata 2026- 2050.

   Jako rok bazowy przyjęto pierwszy rok ponoszenia nakładów na roboty budowlane.

10) Pierwszym rokiem eksploatacji projektu będzie rok 2029.
    Od tego roku rozpoczęto naliczanie kosztów eksploatacji oraz przychodów operacyjnych.

11) Podatek VAT będzie w całości kosztem niekwalifikowanym projektu.

12) Miasto pozostanie właścicielem wytworzonej infrastruktury, która będzie utrzymywana przez ZDiT w ramach działalności operacyjnej jednostki i budżetu Miasta.

13) Koszty całkowite wariantu inwestycyjnego są równe 102 144 088,03 zł brutto (83 191 125,35 zł netto).

    Zestawienie nakładów inwestycyjnych oraz opis kosztów operacyjnych zawarto w rozdziale 9 SW.

14) Koszty kwalifikowane są równe: 79 480 914,18 zł.

15) Planowane źródła dofinansowania projektu:

    - Środki UE: 67 558 777,04 zł (85% kosztów kwalifikowanych)
    - Środki własne:

    11 922 137,14 zł (15% kosztów kwalifikowanych)

    18 952 962,68 zł (podatek VAT)

    3 710 211,17 zł (koszty niekwalifikowane)

16) Finansowa wartość rezydualna dla projektu, została wyliczona w oparciu o metodę dochodową, która zakłada zdolność projektu do generowania wpływów po okresie

objętym analizą. Finansową wartość rezydualną oblicza się poprzez określenie wartości bieżącej finansowych przepływów w pozostałych latach życia projektu. Do jej obliczenia wykorzystano są reprezentatywne przychody z ostatniego roku analizy oraz nakłady utrzymaniowe - średnie przepływy z całego okresu eksploatacji.

17) Inwestycję uznaje się za efektywną, jeżeli wskaźnik wartości netto inwestycji NPV (FNPV/C) przyjmuje wartość większą od 0, a wewnętrzna stopa zwrotu IRR (FRR/C) jest wyższa od założonej stopy dyskonta.

10.3. Przychody operacyjne

Infrastruktura centrum będzie przeznaczona wyłącznie na potrzeby obsługi pasażerów.

Na drugiej kondygnacji zaplanowano lokalizację biur, które będą przeznaczone wyłącznie na potrzeby pełnienia funkcji organizatora transportu oraz miejsca odpoczynku dla kierowców.

W przypadku przedmiotowego projektu założono następujące przychody:

Wnioskodawca przewiduje przychody z następujących źródeł:

- Przychody z lokalu gastronomicznego o powierzchni 143m2.

  Prognozowane przychody w roku 2025: 143m2x30zł / m2 (x 12 miesięcy) = 51 480 zł rocznie

- Przychody z dworca autobusowego i przewoźników międzynarodowych (Uchwała o opłatach za korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej i dworca, https://bip.um.rybnik.eu/Default.aspx?Page=247&Id=184) oraz przychody z przestanków autobusowych:

  Prognozowane przychody w roku 2025: 82 000 zł

Razem: 133 480,00,00 zł rocznie, począwszy od roku 2029 (pierwszy rok eksploatacji).

10.4. Podsumowanie analizy finansowej

Do ustalenia wskaźników efektywności finansowej dla całego kapitału, uwzględniono następujące kategorie przepływów pieniężnych (z poziomu projektu)

- nakłady inwestycyjne netto,
- nakłady odtworzeniowe netto,
- koszty operacyjne,
- przychody,
- wartość rezydualną

Uzyskane wskaźniki efektywności finansowej zostały przedstawione w Tabeli poniżej.

Tabela 35. Wyniki analizy finansowej

FNPV/C:	-92 124 490,62 PLN
FIRR/C:	Niepoliczalne
FNPV/K:	-25 864 805,26 PLN
FIRR/K:	Niepoliczalne

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z *„Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2021-2027"*, co do zasady dla projektu wymagającego dofinansowania z funduszy UE wskaźnik FNPV/C przed otrzymaniem wkładu z UE powinien mieć wartość ujemną, a FRR/C – niższą od stopy dyskontowej użytej w analizie finansowej, a wartość wskaźników oznacza, że bieżąca wartość przyszłych przychodów pokrywa bieżącą wartość kosztów projektu.

Projekt z punktu widzenia czysto finansowego nie jest opłacalny. Wskaźniki finansowe kształtują się poniżej wartości progowych, co świadczy o tym, że realizacja inwestycji jest nieopłacalna ze strony finansowej. Jest to bardzo częsta sytuacja w sektorze projektów drogowych, które z zasady są deficytowe, a ich opłacalność ujawnia się po uwzględnieniu efektów społecznych.

Z uwagi na nieefektywność finansową zarówno dla całej inwestycji niniejszy projekt może być przedmiotem dofinansowania unijnego.

Zgodnie z art. 73 ust. 2 lit. c rozporządzenia nr 2021/1060 co do zasady, w przypadku projektu wymagającego wkładu z funduszy UE, wskaźnik FNPV/K ze wsparciem unijnym powinien mieć wartość ujemną lub równać się zeru, natomiast FRR(K) powinna być niższa lub równa stopie dyskontowej, co w przypadku analizowanego projektu zostało spełnione.

10.5. Trwałość projektu

Analiza trwałości w niniejszym projekcie opierała się na sprawdzeniu czy zarówno projekt jak i organizator oraz przewoźnik są w stanie zapewnić trwałość projekt tj. zapewnić odpowiednie nakłady inwestycyjne na realizację projektu oraz jego eksploatację i utrzymanie w okresie odniesienia.

W świetle Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Radu (UE) projekt zachowuje trwałość, o ile nie zostanie poddany znaczącej modyfikacji, tj.

- nastąpi zaprzestanie działalności produkcyjnej lub przeniesienie jej poza obszar objęty programem;

- zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści;
- istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.

Za zapewnienie trwałości projektu odpowiada Beneficjent na podstawie umowy o dofinansowanie.

W zakresie utrzymania inwestycji muszą zostać spełnione dwa wymogi:

- instytucjonalny,
- finansowy.

W ramach przedmiotowej inwestycji zostaną spełnione oba wymogi, gdyż administratorem zmodernizowanej infrastruktury będzie Miasto Rybnik, które będzie odpowiedzialne za remonty bieżące i okresowe oraz utrzymanie powstałej infrastruktury.

Miasto Rybnik jako beneficjent projektu jest gwarantem trwałości niniejszej inwestycji. Jednostka posiada pełną zdolność organizacyjną oraz finansową do uzyskania i utrzymania założonych jego celów. Potwierdzeniem posiadanej zdolności, o której mowa powyżej, jest zdobyte w ciągu ostatnich lat doświadczenie w realizowaniu projektów przy współudziale funduszy Unii Europejskiej.

Trwałość finansowa w zakresie utrzymania inwestycji nie jest pod żadnym względem zagrożona.

Należy podkreślić, iż realizacja inwestycji wpłynie na poziom wydatków bieżących ponoszonych przez Miasto na komunikację zbiorową i drogi. W związku z tym niezbędne będzie zwiększenie kwoty przeznaczanej rokrocznie na te zadania.

Dodatkowo przychody generowane przez projekt są niższe niż koszty operacyjne i nakłady odtworzeniowe. W związku z tym niezbędne będzie pokrycie przez Miasto różnicy pomiędzy powyższymi.

Nakłady inwestycyjne na realizację projektu będą finansowane bezpośrednio z budżetu Miasta Rybnika, tam też został zabezpieczony wkład własny na inwestycję.

Wnioskowana kwota dofinansowania projektu wynosi 67 558 777,04 zł (85% kosztów kwalifikowanych).

Wkład własny projektu w wysokości 11 922 137,15 zł netto oraz wydatki niekwalifikowane zostaną sfinansowane w całości ze środków własnych Miasta Rybnik.

Środki te zostały zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Rybnika, przyjętej Uchwałą nr 156/X/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Rybnika.

Środki zostały ujęte w części 1.3.2. Wydatki majątkowe, w pozycji: 1.3.2.35. „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku- rozwój zrównoważonej multimodalnej

mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjne", zadanie nr 886.

Po zakończeniu realizacji inwestycji formalnym właścicielem będzie Miasto Rybnik.

Wnioskodawca zapewnił również środki własne w latach 2029 do 2050 na utrzymanie nowopowstałej infrastruktury (co jest zgodne z okresem 25 lat założonym w Analizie finansowej projektu).

W zakresie zabezpieczenia kosztów utrzymania infrastruktury, w Wieloletniej prognozie finansowej stanowiącej Załącznik Nr 1 do uchwały Nr 156/X/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 19 grudnia 2024 r.. w pkt. 2. Wydatki ogółem pkt. 2.1 Wydatki bieżące, gdzie kosztach tych ujęto m.in. bieżące utrzymanie wytworzonej infrastruktury (https://bip.um.rybnik.eu/Default.aspx?Page=43).

Koszty bieżącego utrzymania infrastruktury określane są corocznie w uchwale budżetowej na dany rok.

Beneficjent – Miasto Rybnik zapewni prawidłową realizację projektu zgodnie z przyjętym harmonogramem, ponieważ:

- ma odpowiednie zasoby kadrowe,
- ma bardzo duże doświadczenie w realizowaniu podobnych projektów,
- jest jednostką stabilną, prowadzącą zrównoważoną politykę finansową i inwestycyjną.

11. Analiza ekonomiczna

11.1. Metodyka i założenia analizy

W ramach analizy ekonomicznej wycenia się w wartościach pieniężnych koszty i korzyści społeczno-ekonomiczne, których nie uwzględniono w analizie finansowej. Korzyści ekonomiczne powstają w wyniku różnicy pomiędzy łącznymi kosztami ekonomicznymi w wariancie bez inwestycji W0 i z inwestycją WI.

Przystępując do analizy zidentyfikowano czynniki społeczno - ekonomiczne o istotnym poziomie oddziaływania i sklasyfikowano je pod kątem wyceny efektu dla potrzeb rachunku ekonomicznego. Podstawowe korzyści projektu, możliwe do skwantyfikowania, wynikają z przejęcia części ruchu samochodowego przez transport publiczny który stanie się bardziej atrakcyjny dla pasażerów, dlatego część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych przesiądzie się do transportu publicznego.

Metodyka przeprowadzonej analizy ekonomicznej zgodna jest z instrukcjami i wytycznymi zawartymi w następujących dokumentach:

- Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na latach 2021 -2027; (Minister Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa 5 marca 2023),
- Analiza ekonomiczna, Vademecum 2021 – 2027 (wersja polskojęzyczna, robocze tłumaczenie MFiPR);
- Przewodnik do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych (wersja polskojęzyczna);
- Niebieska Księga, Sektor transportu publicznego (wydanie uaktualnione, 2023)
- Tablice kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści - wersja dla projektów z perspektywy 2021-2027 (aktualizacja 28.05.2024 - ceny na koniec 2023 r., prognozy makroekonomiczne z 05.2024)

W analizie wzięto pod uwagę koszty i korzyści związane z następującymi kategoriami:

- Wartość czasu użytkowników,
- Wartość kosztów wypadków i ofiar,
- Wartość kosztów eksploatacyjnych pojazdów,
- Wartość kosztów zanieczyszczenia powietrza,
- Wartość kosztów zmian klimatycznych,
- Wartość kosztów hałasu.

Wycenę kosztów społeczno – gospodarczych dokonano zarówno dla wariantu inwestycyjnego, jak i wariantu bezinwestycyjnego.

Analizę kosztów i korzyści przeprowadzono zgodnie z wytycznymi zawartymi w Niebieskiej Księdze dla transportu publicznego.

Horyzont czasowy

Zgodnie z wytycznymi Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego przyjęto horyzont czasowy analizy ekonomicznej 25 lat od momentu rozpoczęcia prac budowlanych, tj. obejmujący lata 2026- 2050, uwzględniając w niej skorygowaną wartość rezydualną inwestycji na koniec okresu.

Ceny

Analizę przygotowano w cenach stałych.

Stopa dyskontowa

Do przeprowadzenia analizy ekonomicznej zastosowano stopę dyskontową na poziomie 3%.

Zastosowane stopy procentowe są rekomendowane w Niebieskiej Księdze oraz Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021 – 2027.

Korekta fiskalna

Przed przystąpieniem do analizy kosztów i korzyści niezbędne jest przeprowadzenie przekształcenia cen rynkowych na ceny rozrachunkowe.

Przekształcenie odbywa się w trzech etapach:

- Korekty o efekty fiskalne (korekty związane z podatkami, dotacjami i innymi transferami);
- Korekty o inne czynniki zaburzające ceny rynkowe w stosunku do rozrachunkowych;
- Ocena aspektów pozarynkowych i korekta z uwagi na czynniki zewnętrzne.

Powyższe etapy przekształceń sprowadza się do korekty przepływów pieniężnych bezpośrednio o wartość podatku VAT (przyjęcie cen netto do analizy), a następnie skorygowanie ich współczynnikami konwersji (CF).

Zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi przyjmuje się następujące wartości współczynników konwersji:

- Nakłady inwestycyjne / wartość rezydualna: 0,83;
- Koszty operacyjne: 0,81.

Prognoza makroekonomiczna

Prognozy makroekonomiczne zostały uwzględnione w aktualizacji tablic kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści projektów transportowych. Tablice te aktualizowane i publikowane są na stronach CUPT.

Wartość rezydualna

Dla potrzeb analizy ekonomicznej zastosowano współczynnik konwersji wartości rezydualnej wyliczonej na potrzeby analizy finansowej jak dla nakładów inwestycyjnych tj. 0,87.

Pozostałe założenia są tożsame jak dla przeprowadzonej analizy finansowej.

11.2. Korekta przepływów finansowych

W celu właściwego określenia kosztów i korzyści społecznych powstałych w wyniku realizacji projektu, dokonano korekty przepływów finansowych, eliminując czynniki, które mogłyby zniekształcać wynik analizy ekonomicznej.

W przypadku projektów sektora transportu publicznego do podstawowych transferów należy podatek VAT, a także płatności obejmujące wynagrodzenia, składki emerytalne i inne podatki. Dokonuje się dwuetapowego skorygowania wartości przepływów finansowych dla każdego roku analizy, najpierw eliminując VAT, a następnie korygując przepływy o transfery fiskalne, wg schematu:

- I etap: Eliminacja podatku VAT,
- II etap: Korekta o transfery fiskalne.

Przepływy finansowe (nakłady, koszty, przychody) skalkulowano w cenach netto, dlatego nie ma potrzeby eliminacji podatku VAT.

Korekta o transfery fiskalne została przeprowadzona z użyciem następujących współczynników:

- Nakłady inwestycyjne, remonty i wartość rezydualna – Infrastruktura: 0,83
- Koszty operacyjne: 0,81

11.3. Kategorie kosztów i korzyści ekonomicznych

Na podstawie wskazań Niebieskiej Księgi poniżej przedstawiono główne kategorie kosztów oraz korzyści ekonomicznych, które znajdują zastosowanie w projektach z zakresu transportu publicznego.

Tabela 36. Kategorie korzyści ekonomicznych

LP	Pozycja
1.	Oszczędności czasu przejazdu dotychczasowych pasażerów
2.	Oszczędności kosztów eksploatacji samochodów osobowych pasażerów przejętych przez komunikację zbiorową
3.	Oszczędności kosztów wypadków drogowych i ofiar (zdarzeń drogowych)
4.	Oszczędności środowiskowe – spadek kosztów zanieczyszczenia powietrza
5.	Oszczędności środowiskowe – spadek kosztów zmiany klimatu
6.	Oszczędności środowiskowe – spadek kosztów hałasu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Niebieskiej Księgi

Wycena efektów ekonomicznych projektu została opracowana na podstawie zaleceń zawartych w Niebieskiej Księdze dla transportu zbiorowego.

Jednostkowy koszt zmian klimatu dla pojazdów elektrycznych LV - wariant bezinwestycyjny

Jednostkowy koszt zmian klimatu dla pojazdów elektrycznych LV - wariant inwestycyjny

Koszty jednostkowe pochodzą z Opracowania Centrum Unijnych Projektów Transportowych *"Tablice kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści - wersja dla projektów z perspektywy 2021-2027 (aktualizacja 28.05.2023 - ceny na koniec 2023 r., prognozy makroekonomiczne z 05.2023)".*[21]

Rezultaty wyceny efektów ekonomicznych zostały zdyskontowane w czasie w celu wyliczenia Ekonomicznej Bieżącej Wartości Netto (ENPV) inwestycji oraz Ekonomicznej Wewnętrznej Stopy Zwrotu (EIRR). Zgodnie z wytycznymi Niebieskiej Księgi stopę dyskontową przyjęto na poziomie 3,0%.

1. Oszczędności czasu przejazdu dotychczasowych pasażerów

Korzyści związane ze spadkiem (oszczędnością) czasu podróży transportem publicznym obliczono na podstawie danych zawartych w analizie ruchu. Do wyliczenia wykorzystano oszczędność średniego czasu podróży oraz jednostkowe koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej w zależności od motywacji podróży, które przedstawiono w poniższych tabelach.

[21] https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/

Udział motywacji podróży jest spójny z zaleceniami Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego oraz motywacjami podróży, zgodnie z modelem transportowym Miasta.

W obliczeniach, oprócz oszczędności czasu dla komunikacji miejskiej, pod uwagę wzięto również oszczędność czasu dla samochodów wynikającą z nieznacznej poprawy warunków ruchu dla tej grupy użytkowników po przejściu jej pewnej części do transportu publicznego. Jest to podejście zgodne z Niebieską Księgą.

Szczegółowe obliczenia przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

Koszty eksploatacji pojazdów dotychczasowych użytkowników samochodów przejętych przez komunikację autobusową

Przejęcie przez autobusy pasażerów z innych środków transportu skutkuje zmianami kosztów eksploatacji pojazdów ponoszonych przez użytkowników.

Zgodnie z zaleceniami Niebieskiej Księgi dla sektora transportu publicznego koszty eksploatacji pojazdów dla dotychczasowych użytkowników samochodów obejmują zarówno koszty stałe i zmienne. Koszty stałe odnoszone są do przebiegu pojazdów samochodowych w okresie eksploatacji (amortyzacja, naprawy pojazdów), oraz do przebiegu pojazdów w okresie roku (ubezpieczenia komunikacyjne, koszty osobowe obsługi pojazdu, koszty ogólne zakładowe, podatki, ogumienie, oleje, smary).

Koszty zmienne obejmują koszty zużycia paliwa w zależności od warunków ruchu. Należy je rozpatrywać jako funkcję średniej prędkości reprezentatywnej dla danej kategorii pojazdu w ustalonych warunkach ruchu, charakteryzujących analizowany odcinek drogi.

Jednostkowe koszty eksploatacji pojazdów wyznaczono na podstawie danych zawartych w Załączniku A - Jednostkowe koszty ekonomiczne i finansowe Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego oraz na podstawie Opracowania Centrum Unijnych Projektów Transportowych *„Tablice kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści - wersja dla projektów z perspektywy 2021-2027 (aktualizacja 28.05.2023 - ceny na koniec 2023 r., prognozy makroekonomiczne z 05.2023)".*

Szczegółowe obliczenia przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

Koszty wypadków drogowych

Koszty wypadków drogowych i ofiar są to koszty ponoszone przez wszystkich użytkowników pojazdów w wyniku zdarzeń drogowych, które obejmują:

- koszty zabitych,

- koszty rannych w wypadkach drogowych,
- koszty wypadków (straty materialne).

Korzyści ekonomiczne wynikające z oszczędności w kosztach wypadków (w rezultacie zmniejszonego poziomu wypadkowości) obliczono jako różnice w łącznych kosztach skutków wypadków pomiędzy wariantem bezinwestycyjnym i inwestycyjnym.

Liczbę wypadków, rannych i zabitych oszacowano zgodnie z wytycznymi w Niebieskiej Księdze.

Ze względu na fakt iż, z badań modelowych ruchu wynika, że realizacja przedmiotowej inwestycji powoduje przełożenie ruchu z wielu innych ulic sieci w stopniu bardzo rozproszonym (trudno wyodrębnić precyzyjnie konkretny zakres odcinków sieci z których następuje przełożenie ruchu na transport publiczny), przyjęto założenie iż realizacja projektu spowoduje korzyści w oszczędnościach z tytułu redukcji zdarzeń drogowych możliwe do wyodrębnienia jedynie w agregacji do całej modelowanej sieci ulicznej.

W związku z powyższym, w obliczeniach korzyści ekonomiczne związane z redukcją zdarzeń drogowych agregowano do całej sieci ulicznej aglomeracji.

Dane wyjściowe dla zdarzeń w wariancie W0 stanowiły statystyki zdarzeń w Rybniku w latach 2020-2022.

Z porównania pracy przewozowej samochodów wyznaczono wskaźnik redukcji zdarzeń drogowych dla całej sieci ulicznej w całym analizowanym horyzoncie czasowym.

Tabela 37. Wskaźniki wypadkowości

Rybnik	liczba wypadków	l. poj-km [mln]	prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku
2020	57	3 095,20	0,018
2021	60	3 088,29	0,019
2022	57	3 081,38	0,018
Wskaźnik prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku			0,019

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych historycznych GUS

Następnie obliczono wskaźnik dotkliwości wypadków.

Tabela 38. Wskaźnik dotkliwości wypadków

Rybnik	liczba wypadków	ofiary ruchu drogowego			Zabici	Ranni
		Razem	Zabici	Ranni		
2020	57	64	6	58	0,105	1,018
2021	60	69	0	69	0,000	1,150
2022	57	69	2	67	0,035	1,175

Wskaźniki dotkliwości wypadków	0,047	1,114

Źródło: Opracowanie własne

Jednostkowe koszty wypadków wyznaczono na podstawie danych zawartych w Załączniku A - Jednostkowe koszty ekonomiczne i finansowe Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego oraz na podstawie Opracowania Centrum Unijnych Projektów Transportowych *„Tablice kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści - wersja dla projektów z perspektywy 2021-2027 (aktualizacja 28.05.2023 - ceny na koniec 2023r., prognozy makroekonomiczne z 05.2023)".*

Szczegółowe obliczenia przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

Koszty zanieczyszczenia powietrza

Koszty zanieczyszczenia powietrza to łączne koszty generowane przez wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po drogach będących przedmiotem analizy. Na koszty zanieczyszczenia powietrza składają się koszty związane z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne.

Dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego przyjęto uśrednione jednostkowe koszty zanieczyszczenia powietrza dla terenu płaskiego, a także nawierzchni zdegradowanej i nawierzchni nowej oraz określono prędkość zgodnie z prognozowaną prędkością podróży wynikającą z prognoz ruchu.

Ze względu na rodzaj i miejsce inwestycji (teren miejski), przyjęto jednostkowe koszty zanieczyszczenia powietrza dla kategorii LV (pojazdy lekkie), gdzie wyszczególniono jednostkowe koszty zanieczyszczenia powietrza spalinowych i elektrycznych.

Wartości jednostkowych kosztów zanieczyszczenia powietrza zaczerpnięto z Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego oraz na podstawie Opracowania Centrum Unijnych Projektów Transportowych „Tablice kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści - wersja dla projektów z perspektywy 2021-2027 (aktualizacja 28.05.2023 - ceny na koniec 2023 r., prognozy makroekonomiczne z 05.2023)".

Szczegółowe obliczenia przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

Tabela 39. Jednostkowe koszty zanieczyszczeń powietrza – teren płaski (nawierzchnia po remoncie/budowie)

Wyszczególnienie	Drogi klasy A i S	Drogi miejskie (inne niż A, S)	Drogi zamiejskie (inne niż A i S)
LV	0,029	0,038	0,02
Elektryczne LV	0,004	0,003	0,003

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego

Dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego dla powyższych kosztów zastosowano wskaźnik wzrostu kosztu ze względu na rodzaj nawierzchni zgodnie z poniższą tabelą (uwzględniono uśredniony wskaźnik dla nawierzchni po remoncie/budowie i nawierzchni zdegradowanej).

Tabela 40. Wskaźnik wzrostu kosztu zanieczyszczenia powietrza w zależności od stanu nawierzchni

Wyszczególnienie	LV
Nawierzchnia po remoncie/budowie	1,000
Nawierzchnia zdegradowana	1,169

Źródło: opracowanie własne na podstawie Niebieskiej Księgi

Szczegółowe obliczenia przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

Koszty zmiany klimatu

Ocena oddziaływań zmian klimatycznych umożliwia określenie wartości ekonomicznej przyrostowych oddziaływań emisji gazów cieplarnianych na zmiany klimatyczne, generowanych przez wszystkie pojazdy wykorzystujące infrastrukturę transportową.

Ponieważ szkody wywołane przez globalne ocieplenie mają charakter globalny, nie ma znaczenia, jakie jest źródło gazów cieplarnianych oraz gdzie w Europie dochodzi do ich emisji. Z tego względu we wszystkich krajach stosuje się takie same współczynniki kosztowe. Zostały one również uwzględnione przy wyliczaniu jednostkowych kosztów ekonomicznych emisji gazów cieplarnianych emitowanych przez polską flotę pojazdów.

Emisje gazów cieplarnianych są wyrażone jako ekwiwalent CO2. Dla środków transportu drogowego jednostkowe koszty ekonomiczne emisji gazów cieplarnianych są zależne od zużycia paliwa, a tym samym od prędkości i kategorii pojazdów a także od stanu nawierzchni i ukształtowania terenu. Wielkość emisji gazów cieplarnianych jest pomnożona przez współczynnik kosztu jednostkowego CO2; wynikiem jest całkowity koszt zmian klimatycznych.

Metoda obliczenia dla środków transportu drogowego będzie taka sama, jak dla kosztów zanieczyszczenia powietrza.

Dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego przyjęto uśrednione jednostkowe współczynniki emisji zmian klimatu dla terenu płaskiego, a także nawierzchni zdegradowanej i po remoncie/budowie oraz określono prędkość zgodnie z prognozowaną prędkością podróży wynikającą z prognoz ruchu.

Ze względu na rodzaj i miejsce inwestycji (teren miejski), przyjęto jednostkowe koszty zmian klimatycznych jedynie dla kategorii LV (pojazdy lekkie[22]), gdzie wyszczególniono jednostkowe koszty zmian klimatycznych dla pojazdów spalinowych i elektrycznych.

Do obliczeń przyjęto jednostkowe współczynniki emisji gazów cieplarnianych dla pojazdów spalinowych (LV- spalinowe) przyjęto na poziomie odpowiadającym prognozowanej średniej prędkości podróży. Natomiast dla pojazdów elektrycznych (LV – elektryczne) jako iloczyn zużycia energii (0,233 kWh/pojkm) i prognozowanego krajowego wskaźnika emisji gazów cieplarnianych wyrażonego w gCO2e/kWh.

Szczegółowe obliczenia jednostkowego kosztu zmian klimatu dla poszczególnych wariantów oraz kategorii pojazdów przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

Koszty hałasu

Hałas jest definiowany jako „niepożądane lub szkodliwe dźwięki powodowane przez działalność człowieka na wolnym powietrzu, w tym hałas emitowany przez środki transportu, ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch lotniczy oraz hałas pochodzący z obszarów działalności przemysłowej.

Obliczenie kosztów oddziaływań hałasu należy przeprowadzić dla wszystkich projektów na obszarach miejskich i/lub na obszarach, gdzie takie odziaływania mogą być znaczące (obszary gęsto zamieszkane przez ludność narażoną na hałas).

Koszty oddziaływania hałasu obliczono metodą opartą o tzw. krańcowe koszty oddziaływania hałasu. Wartości jednostkowe są silnie zróżnicowane w zależności od sytuacji na drodze, lokalnych warunków (obszar miejski/ zamiejski) i pory dnia. Wielkość przyjętych kosztów jednostkowych zaczerpnięto z poniższej tabeli.

Tabela 41. Wartości jednostkowe w oparciu o krańcowe koszty zewnętrzne hałasu (PLN/pojkm)

Wartości jednostkowe w oparciu o krańcowe koszty zewnętrzne hałasu (PLN/poj-km)	Metropolia[23]	Obszar	Obszar
		miejski	zamiejski
LV	0,057	0,004	0,0004
HGV	0,703	0,044	0,005

Źródło: opracowanie własne na podstawie Niebieskiej Księgi, Infrastruktura drogowa

[22] w projektach miejskich przyjmuje się koszty dla kategorii pojazdów LV w terenie płaskim

[23] Obszar metropolitalny: miasto lub aglomeracja o liczbie mieszkańców przekraczającej 0,5 miliona (definicja według Handbook on the External Costs of Transport, EC, January 2019)

Szczegółowe obliczenia przedstawiono w arkuszu kalkulacyjnym – integralnym załączniku do niniejszego opracowania.

11.4. Analiza kosztów i korzyści ekonomicznych

Wycena efektów ekonomicznych projektu została opracowana na podstawie zaleceń zawartych w Niebieskiej Księdze.

Rezultaty wyceny efektów ekonomicznych zostały zdyskontowane w czasie w celu wyliczenia wartości:

- Ekonomicznej Bieżącej Wartości Netto (ENPV)
- Ekonomicznej Wewnętrznej Stopy Zwrotu (EIRR)
- Wskaźnika Korzyści do Kosztów (B/C).

Zgodnie z wytycznymi Niebieskiej Księgi stopę dyskontową przyjęto na poziomie 3,0%.

Za podstawę oszacowania kosztów i korzyści ekonomicznych wykorzystane zostały prognozy ruchu, opisane w rozdziale 4.

Uzyskane wyniki pozwoliły oszacować wskaźniki ekonomiczne.

Poniżej zestawiono wyniki analizy ekonomicznej.

Tabela 42. Zestawienie wskaźników efektywności ekonomicznej

ENPV	18 850 397,79 PLN
ERR	5,12%
B/C	1,24

Źródło: opracowanie własne

Z zestawienia wynika, że wariant inwestycyjny wykazuje opłacalność ekonomiczną.

11.5. Zestawienie kosztów i korzyści ekonomicznych

W poniższej tabeli zaprezentowano zestawienie zdyskontowanych sum poszczególnych elementów korzyści ekonomicznych oraz ich udziałów w sumie wszystkich korzyści.

Tabela 43. Zestawienie kosztów i korzyści ekonomicznych

Korzyści	Wartość całkowita (w PLN, dyskontowana)	% całkowitych korzyści
Oszczędności czasu	43 506 654,00	44,05%
Oszczędności kosztów eksploatacji samochodów	30 271 494,72	30,65%

Oszczędności kosztów wypadków	1 127 336,04	1,14%
Oszczędności środowiskowe – spadek kosztów zanieczyszczenia powietrza	3 396 146,07	3,44%
Oszczędności środowiskowe – spadek kosztów zmiany klimatu	19 054 118,59	19,29%
Oszczędności środowiskowe – spadek kosztów hałasu	137 351,51	0,14%
Wartość rezydualna	1 262 442,53	1,28%
Koszty	**Wartość całkowita (w PLN, dyskontowana)**	**% całkowitych kosztów**
Nakłady inwestycyjne	68 057 564,40	86,25%
Koszty operacyjne	10 848 130,95	13,75%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela ukazuje, że najważniejszą korzyścią z realizacji projektu jest oszczędność czasu dotychczasowych użytkowników. Istotną pozycją w rachunku korzyści jest również oszczędność kosztów eksploatacji samochodów pasażerów przejętych przez transport zbiorowy. Jest to dość powszechny rozkład korzyści ekonomicznych w projektach transportu publicznego.

12. Analiza wrażliwości

12.1. Metodyka i założenia analizy

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2021-2027 dla projektów inwestycyjnych niezbędne jest przeprowadzenie oceny ryzyka.

Ocena ryzyka projektu wymaga przeprowadzenia jakościowej analizy ryzyka oraz analizy wrażliwości.

Przeprowadzenie oceny ryzyka ma na celu określenie wpływu określonych czynników na utrzymanie płynności finansowej lub ekonomicznej projektu, realizowane poprzez dwa szczegółowe cele:

- wykazanie, że proponowany projekt jest pożądany pod względem ekonomicznym i kwalifikuje się do wsparcia UE, nawet w przypadku przeszacowania lub niedoszacowania niektórych danych wejściowych i założeń,
- zapewnienie, że zidentyfikowane rodzaje ryzyka związane z przygotowaniem i realizacją projektu są możliwe do zaakceptowania i nie ma ukrytego niebezpieczeństwa niepowodzenia projektu.

Jakościowa analiza ryzyka obejmuje następujące elementy:

- sporządzenie listy ryzyk, na które narażony jest projekt oraz wybór zidentyfikowanych ryzyk do dalszej analizy;
- przygotowanie matrycy ryzyka dla każdego ze zidentyfikowanych ryzyk ze wskazaniem możliwych przyczyn niepowodzenia, przypisanie poszczególnym ryzykom poziom prawdopodobieństwa wystąpienia danego ryzyka, ustalenie poziomu ryzyka stanowiącego wypadkową prawdopodobieństwa danego ryzyka i stopnia jego wpływu, określenie działań zapobiegawczych i minimalizujących oraz wskazanie ryzyka rezydualnego.

Analiza wrażliwości ma na celu wskazanie, jak zmiany w wartościach zmiennych krytycznych projektu wpłyną na wyniki analiz przeprowadzonych dla projektu, a w szczególności na wartość wskaźników efektywności finansowej i ekonomicznej projektu.

Analizy wrażliwości dokonuje się poprzez identyfikację zmiennych krytycznych, w drodze zmiany pojedynczych zmiennych o określoną procentowo wartość i obserwowanie występujących w rezultacie wahań w finansowych i ekonomicznych wskaźnikach efektywności oraz trwałości finansowej.

Na podstawie powyższego analiza wrażliwości składa się z następujących etapów:

Etap I: Dobór zmiennych kluczowych i krytycznych

Etap II: Analiza wrażliwości

Etap III: Interpretacja wyników

12.2. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności ekonomicznej

Doboru zmiennych kluczowych w analizie wrażliwości dokonano zgodnie zapisami Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego oraz Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2021-2027.

Przedmiotem tej części analizy wrażliwości były następujące zmienne kluczowe dotyczące efektywności ekonomicznej projektu:

a) Ruch pasażerski ±15%,
b) Nakłady inwestycyjne ±15%,
c) Koszty operacyjne ±15%
d) Jednostkowe koszty czasu (koszt 1 godz.) ±15%,
e) Globalnie zróżnicowanie ekonomicznych kosztów jednostkowych ±15%
f) Razem:
    - Ruch pasażerski -15% i nakłady inwestycyjne +15%;
    - Ruch pasażerski -15% i koszty operacyjne +15%;
    - koszty operacyjne +15% i nakłady inwestycyjne +15%;
    - Ruch pasażerski -15%, nakłady inwestycyjne +15%, jednostkowe koszty ekonomiczne -15% i koszty operacyjne +15%

Dodatkowo zidentyfikowano zmienne krytyczne oraz przeprowadzono badanie poziomu zmiennych kluczowych o taki %, przy którym wskaźniki efektywności ekonomicznej wynosiły zero.

Wyniki analizy zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 44. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności ekonomicznej

Wyszczególnienie	**Wartość bazowa:**	**18 850,40 tys. PLN**
Scenariusze zmiany	**Wartość ENPV po zmianie**	**Zmiana procentowa ENPV (%)**
Ruch pasażerski (pasażero-godziny) +15%	27 219,12	44,40%
Ruch pasażerski (pasażero-godziny) – 15%	11 703,36	-37,91%
Nakłady inwestycyjne (CAPEX) +15%,	8 020,73	-57,45%
Nakłady inwestycyjne (CAPEX) -15%	32 365,37	71,70%
Koszty eksploatacji i utrzymania (OPEX) +15%	16 722,88	-11,29%
Koszty eksploatacji i utrzymania (OPEX) – 15%	20 984,21	11,32%

Jednostkowy koszt czasu + 15%	27 438,33	45,56%
Jednostkowy koszt czasu – 15%	11 534,26	-38,81%
RAZEM: Ruch pasażerski -15% i CAPEX +15%	1 494,73	-92,07%
RAZEM: Ruch pasażerski -15% i OPEX +15%	10 196,88	-45,91%
RAZEM: OPEX +15% i CAPEX +15%	6 514,24	-65,44%
RAZEM: Ruch pasażerski -15% i CAPEX +15% i OPEX +15% i globalna zmienność jednostkowych kosztów ekonomicznych -15%.	- 5 727,96	-130,39%

Źródło: Opracowanie własne

Analiza wrażliwości wskaźników efektywności ekonomicznej wykazała, że jedynie jednoczesna zmiana kilku zmiennych (w postaci: spadku ruchu pasażerskiego, zwiększenia nakładów, zwiększenia kosztów operacyjnych oraz spadek jednostkowych kosztów ekonomicznych) może spowodować zagrożenie efektywności ekonomicznej.

Pozostałe scenariusze nie powodują spadku ENPV poniżej 0.

Poniżej przeanalizowano wartości progowe zmiennych kluczowych, zrównujące wskaźniki finansowe i ekonomiczne z zerem. Wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 45. Wyniki zmiany zmiennych w przypadku, kiedy ENPV przyjmuje wartość 0

Badana zmienna	ENPV=0
Ruch pasażerski	-42%
Nakłady inwestycyjne	27%
Koszty eksploatacji i utrzymania	182%
Jednostkowy koszt czasu	-41%

Źródło: Opracowanie własne

Jak widać powyżej, aby uzyskać wartości progowe NPV niektóre zmienne musiałby wzrosnąć lub spaść do bardzo dużych wartości.

Zmienne krytyczne

W celu dokonania identyfikacji zmiennych krytycznych, przeanalizowano wpływ 1% zmiany pojedynczych zmiennych na wartości wskaźników ekonomicznych. Wyniki przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 46. Zmienne krytyczne w analizie ekonomicznej

Zmienna krytyczna	Wartość ENPV po zmianie	Zmiana % ENPV
Ruch pasażerski – zmiana o -1%	18 292,48	-2,96%
Nakłady inwestycyjne – zmiana o -1%	19 751,40	4,78%

Koszty eksploatacji - zmiana o - 1%	18 992,65	0,75%
Jednostkowe koszty czasu – zmiana o -1%	18 277,87	-3,04%

Źródło: Opracowanie własne

Według Metodologii CBA, za krytyczne uznaje się te zmienne, w przypadku których zmiana ich wartości o +/- 1% powoduje odpowiednią zmianę wartości bazowej NPV o co najmniej +/- 1 %.

Za zmienne krytyczne uznano:

- Nakłady inwestycyjne
- Ruch pasażerski
- Jednostkowe koszty czasu

Należy stwierdzić, że pomimo zdiagnozowanej wrażliwości projektu na zmianę zmiennych krytycznych opisanych powyżej, ich wystąpienie jest mało prawdopodobne.

12.3. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności finansowej

Doboru zmiennych kluczowych w analizie wrażliwości dokonano zgodnie zapisami Niebieskiej Księgi dla transportu publicznego oraz Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2021-2027.

Przedmiotem tej części analizy wrażliwości były następujące zmienne kluczowe dotyczące efektywności finansowej projektu:

1) Przychody z projektu (związane z biletami i inne) ±15%, ±25%;
2) Nakłady inwestycyjne CAPEX ±15%, ±25%;
3) Koszty eksploatacji i utrzymania OPEX ±15%, ±25%;
4) Łącznie:
   - Przychody projektu +15% i CAPEX -15%
   - Przychody projektu +15% i OPEX -15%

Dodatkowo zidentyfikowano zmienne krytyczne oraz przeprowadzono badanie poziomu zmiennych kluczowych o taki %, przy którym wskaźniki efektywności finansowej wynosiły zero.

Wyniki analizy zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 47. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności finansowej

Wartości bazowe	FNPV/C	-92 124,49 tys. PLN	FNPV/K	-25 864,81 tys. PLN
Scenariusze zmiany	**Wartość FNPV/C po zmianie (tys. PLN)**	**Zmiana %**	**Wartość FNPV/K po zmianie (tys. PLN)**	**Zmiana %**
Przychody z projektu + 15%	-91 856,98	-0,29%	-25 597,29	-1,03%
Przychody z projektu -15%	-92 392,00	0,29%	-26 132,32	1,03%
Nakłady inwestycyjne CAPEX +15%	-104 366,65	13,29%	-38 106,97	47,33%
Nakłady inwestycyjne CAPEX -15%	-79 882,33	-13,29%	-13 622,64	-47,33%
Koszty eksploatacji i utrzymania OPEX +15%	-93 925,32	1,95%	-27 665,64	6,96%
Koszty eksploatacji i utrzymania OPEX -15%	-90 323,66	-1,95%	-24 063,97	-6,96%
RAZEM: CAPEX -15% i OPEX -15%	-78 081,50	-15,24%	-11 821,81	-54,29%
RAZEM: CAPEX +15% i OPEX +15%	-106 167,49	15,24%	-39 907,80	54,29%

Źródło: Opracowanie własne

Analiza wrażliwości wskaźników efektywności finansowej wykazała, że największy wpływ na wskaźniki mają nakłady inwestycyjne projektu.

Poniżej przeanalizowano wartości progowe zmiennych kluczowych, zrównujące wskaźniki finansowe i ekonomiczne z zerem. Wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 48. Wyniki zmiany zmiennych w przypadku, kiedy ENPV przyjmuje wartość 0

Badana zmienna	FNPV/C = 0	FNPV/K = 0
Przychody z projektu	3613%	1129%
Nakłady inwestycyjne (CAPEX)	-113%	-32%
Koszty eksploatacji i utrzymania (OPEX)	-562%	-176%

Źródło: Opracowanie własne

Jak widać powyżej, aby uzyskać wartości progowe NPV niektóre zmienne musiałby wzrosnąć lub spaść do bardzo dużych wartości.

Zmienne krytyczne

W celu dokonania identyfikacji zmiennych krytycznych, przeanalizowano wpływ 1% zmiany pojedynczych zmiennych na wartości wskaźników ekonomicznych. Wyniki przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 49. Zmienne krytyczne w analizie ekonomicznej

Scenariusze	FNPV/C	% zmiany	FNPV/K	% zmiany
Przychody z projektu -1%	- 92 142,32	0,02%	-25 882,64	0,07%
Nakłady inwestycyjne CAPEX +1%	- 91 308,35	-0,89%	- 25 048,66	-3,16%
Koszty eksploatacji i utrzymania OPEX - 1%	- 92 004,44	-0,13%	- 25 744,75	-0,46%

Źródło: Opracowanie własne

Według Metodologii CBA, za krytyczne uznaje się te zmienne, w przypadku których zmiana ich wartości o +/- 1% powoduje odpowiednią zmianę wartości bazowej NPV o co najmniej +/- 1 %.

Za zmienną krytyczną uznano:

- nakłady inwestycyjne.

13. Analiza ryzyka

13.1. Założenia analizy

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2021-2027 dla projektów inwestycyjnych niezbędne jest przeprowadzenie oceny ryzyka.

Przeprowadzenie oceny ryzyka ma na celu określenie wpływu określonych czynników na utrzymanie płynności finansowej lub ekonomicznej projektu, realizowane poprzez dwa szczegółowe cele:

- wykazanie, że proponowany projekt jest pożądany pod względem ekonomicznym i kwalifikuje się do wsparcia UE, nawet w przypadku przeszacowania lub niedoszacowania niektórych danych wejściowych i założeń,
- zapewnienie, że zidentyfikowane rodzaje ryzyka związane z przygotowaniem i realizacją projektu są możliwe do zaakceptowania i nie ma ukrytego niebezpieczeństwa niepowodzenia projektu.

Zgodnie z Niebieską Księgą sektor transportu publicznego, analizę ryzyka przeprowadzono w następujących etapach:

- Identyfikacja ryzyka
- Analiza jakościowa ryzyka
- Określenie działań zaradczych i monitoringu
- Prezentacja wyników analizy.

13.2. Identyfikacja ryzyka

W poniższej tabeli wyszczególniono ryzyka, które mogłyby mieć wpływ na projekt. Ryzyka podzielono na kilka kategorii. Następnie dla każdego ryzyka określono, czy jest ono uważane za „aktywne", tzn. identyfikowalne i istotne dla projektu na obecnym etapie analizy.

Dla ryzyk zidentyfikowanych, przeprowadzono dalszą szczegółowa analizę jakościową.

Tabela 50. Identyfikacja ryzyka

Lp.	Nazwa ryzyka	Status ryzyka (aktywne / nieaktywne)	Jeśli nieaktywne, dlaczego:
1.	**Ryzyka popytowe**		
1.1.	Poziom ruchu niższy niż prognozowany (małe zainteresowanie potencjalnych	Aktywne	-

	pasażerów nowym Centrum przesiadkowym).		
2.	**Ryzyka związane z projektowaniem**		
2.1.	Błędy w projektowaniu	Nieaktywne	Dokumentacja projektowa została już opracowana. Dokumentacja została zlecona profesjonalnemu podmiotowi z wieloletnim doświadczeniem. stworzona w pełni profesjonalnie. Wszelkie pomiary były sporządzane dokładnie. Ryzyko błędów nie istnieje.
2.2.	Niedostateczne wizje lokalne i inwentaryzacja	Nieaktywne	Zadania stanowiące zakres rzeczowy projektu posiadają szczegółową koncepcję projektową.
2.3.	Niedoszacowanie nakładów inwestycyjnych projektu	Aktywne	-
3.	**Ryzyka administracyjne**		
3.1.	Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji środowiskowych	Nieaktywne	Wnioskodawca posiada Decyzję środowiskową - Decyzja Prezydenta Miasta Rybnika nr GM-1.6220.10.2024 z dnia 28 maja 2024 r., w której orzeczony został brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R" oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia.
3.2.	Opóźnienia w uzyskiwaniu pozwoleń na realizację inwestycji	Aktywne	-
4.	**Ryzyka związane z nabyciem gruntów**		
4.1.	Koszty gruntów wyższe, niż planowane	Nieaktywne	Realizacja projektu nie wiąże się z wykupem gruntów. Działki na których będzie budowane Centrum Przesiadkowe są własnością Wnioskodawcy – Miasta Rybnik.
4.2.	Opóźnienia w uzyskiwaniu prawa do dysponowania nieruchomością	Nieaktywne	Realizacja projektu nie wiąże się z wykupem gruntów. Działki na których będzie budowane Centrum Przesiadkowe są własnością Wnioskodawcy – Miasta Rybnik.
5.	**Ryzyka związane z zamówieniami publicznymi**		
5.1.	Opóźnienia związane przedłużającymi się procedurami przetargowymi	Aktywne	-

5.2.	Brak zgodności projektu z przepisami związanymi z organizacją procedur przetargowych	Nieaktywne	Wnioskodawca przeprowadzi zgodnie z prawem zamówień publicznych postępowanie na Budowę Centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R". Przetargi będą przygotowywane i ogłaszane zgodnie z procedurami przewidzianymi prawem zamówień publicznych oraz wewnętrznym regulaminem obowiązującym u Beneficjenta (Załącznik 18. Procedury przetargowe).
6.	**Ryzyka operacyjne związane z realizacją projektu**		
6.1.	Opóźnienia w realizacji projektu	Aktywne	-
6.2.	Wybór nierzetelnych wykonawców	Aktywne	-
7.	**Ryzyka finansowe**		
7.1.	Przekroczenie budżetu nakładów inwestycyjnych	Aktywne	-
7.2.	Dostępność środków krajowych na finansowanie nakładów inwestycyjnych	Aktywne	-
7.3.	Dostępność środków krajowych na finansowanie kosztów operacyjnych	Aktywne	-
8.	**Ryzyka klimatyczne**		
8.1.	Gwałtowne powodzie	Nieaktywne	W obszarze realizacji projektu nie zidentyfikowano zjawiska gwałtownych powodzi. Projekt nie będzie realizowany na terenie zalewowym.
8.2.	Nadzwyczajne upały	Aktywne	-
8.3.	Nadzwyczajne ulewy	Aktywne	-
8.4.	Nadzwyczajne opady śniegu i mrozu	Aktywne	
8.5.	Porywiste wiatry	Aktywne	-
9.	**Ryzyka archeologiczne**		
9.1.	Wykopaliska	Aktywne	-
10.	**Ryzyka regulacyjne**		
10.1.	Zmiany w przepisach prawnych dotyczących ochrony środowiska	Aktywne	-
11.	**Ryzyka zarządcze**		
11.1.	Małe możliwości zarządzania przez beneficjenta	Nieaktywne	Beneficjent posiada długoletnie doświadczenie w realizacji i zarządzaniu projektami infrastrukturalnymi z zakresu transportu publicznego, w tym finansowanymi ze środków Unii Europejskiej.
12.	**Ryzyka polityczne**		

12.1	Protesty społeczne	Aktywne	-
12.2	Polityczne zmiany priorytetów inwestycyjnych	Aktywne	-
13.	**Ryzyka środowiskowe**		
13.1.	Wystąpienie negatywnego wpływu na środowisko w trakcie realizacji inwestycji	Nieaktywne	-
14.	**Ryzyko techniczne**		
14.1.	Awaryjność urządzeń i maszyn budowlanych na etapie budowy (realizacji projektu)	Aktywne	-

Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie powyższej tabeli, zidentyfikowano następujące ryzyka aktywne:

1.1. Poziom ruchu niższy niż prognozowany

2.3. Niedoszacowanie nakładów inwestycyjnych projektu

3.2. Opóźnienia w uzyskiwaniu pozwoleń na realizację inwestycji

5.1. Opóźnienia związane przedłużającymi się procedurami przetargowymi

6.1. Opóźnienia w realizacji projektu

6.2. Wybór nierzetelnych wykonawców

7.1. Przekroczenie budżetu nakładów inwestycyjnych

7.2. Dostępność środków krajowych na finansowanie nakładów inwestycyjnych

7.3. Dostępność środków krajowych na finansowanie kosztów operacyjnych

8.2. Nadzwyczajne upały Aktywne

8.3. Nadzwyczajne ulewy Aktywne

8.4. Nadzwyczajne opady śniegu i mrozu

8.5. Porywiste wiatry

9.1. Wykopaliska

10.1. Zmiany w przepisach prawnych dotyczących ochrony środowiska

12.1 Protesty społeczne

12.2 Polityczne zmiany priorytetów inwestycyjnych

13.1. Wystąpienie negatywnego wpływu na środowisko w trakcie realizacji inwestycji

14.1. Awaryjność urządzeń i maszyn budowlanych na etapie budowy (realizacji projektu)

13.3. Analiza jakościowa ryzyka

Dla każdego ze zidentyfikowanych czynników ryzyka, opisano i przeanalizowano następujące aspekty:

- Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?
- Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?

Podmiot zarządzający ryzykiem: podmiotem takim jest podmiot, który ma uprawnienia do zarządzania określonym ryzykiem i jest odpowiedzialny za zarządzanie nim. Może to być beneficjent, instytucja zarządzająca programem operacyjnym (IZ), instytucja pośrednicząca, wykonawca robót lub inny podmiot.

Faza projektu, którego dotyczy ryzyko: należy wskazać, czy ryzyko dotyczy jednej z następujących faz projektu: faza przygotowania (tak/nie), faza wdrażania (tak/nie), faza operacyjna (tak/nie). Jeśli ryzyko występuje tylko w fazie projektu, która została zrealizowana do momentu złożenia dokumentacji/aktualizacji do IZ, to ryzyko należy traktować jako „nieaktywne" i nie należy go dalej oceniać.

Prawdopodobieństwo: wykorzystując poniższą tabelę, oceniono prawdopodobieństwo zdarzenia ryzyka w skali od A do E punktów.

Tabela 51. Skala prawdopodobieństwa

Skala prawdopodobieństwa	Zakres wartości prawdopodobieństwa	Wartość punktowa
Bardzo niskie	0%,10%	A
Niskie	<10% - 33%	B
Średnie	<33% - 66%	C
Wysokie	<66% - 90%	D
Bardzo wysokie	<90% - 100%	E

Źródło: Niebieska Księga – sektor transportu publicznego

Siła oddziaływania ryzyka: wykorzystując poniższą tabelę, oceniono wpływ ryzyka w skali od I do V punktów.

Tabela 52. Siła oddziaływania na projekt

Lp.	Znaczenie	Wartość punktowa

1.	Brak wpływu na dobrobyt społeczny, nawet bez podejmowania działań zaradczych	I
2.	Mały wpływ na dobrobyt społeczny, mały wpływ na efekty finansowe projektu, działania zaradcze i korygujące są jednak potrzebne	II
3.	Umiarkowany wpływ na dobrobyt społeczny, głównie negatywne efekty finansowe nawet w średnim lub długim terminie	III
4.	Poziom krytyczny: wysoka strata dla dobrobytu społecznego, wystąpienie zdarzenia powoduje niemożliwość realizacji podstawowego celu projektu, działania zaradcze bardzo intensywne mogą nie doprowadzić do uniknięcia wysokich strat	IV
5.	Poziom katastroficzny: Fiasko projektu, zdarzenie może wywołać całkowity brak realizacji celu projektu, główne efekty projektu nie będą uzyskane w średnim i długim terminie	V

Źródło: Niebieska Księga – sektor transportu publicznego

Poziom ryzyka: kombinacja skali prawdopodobieństwa i skali oddziaływania ryzyka wskazuje na całkowity poziom danego ryzyka w czterostopniowej skali (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).

Poziom ryzyka jest kombinacją prawdopodobieństwa i siły oddziaływania. Im wyższy poziom ryzyka, tym intensywniejsze działania zaradcze należy podjąć w celu obniżenia poziomu ryzyka. Poniższa tabela definiuje poziom ryzyka w zależności od prawdopodobieństwa i siły oddziaływania w odpowiednich kolorach.

Tabela 53. Analiza jakościowa ryzyka – Poziom ryzyka

		Prawdopodobieństwo				
		A	B	C	D	E
Siła oddziaływania	I	Niski	Niski	Niski	Niski	Średni
	II	Niski	Niski	Średni	Średni	Wysoki
	III	Niski	Średni	Średni	Wysoki	Wysoki
	IV	Niski	Średni	Wysoki	Bardzo wysoki	Bardzo wysoki
	V	Średni	Wysoki	Bardzo wysoki	Bardzo wysoki	Bardzo wysoki

Źródło: Niebieska Księga – sektor transportu publicznego

13.4. Działania zaradcze i wskazania podmiotów odpowiedzialnych

Po zidentyfikowaniu ryzyk i ich ocenie, dla każdego ryzyka określono działania zaradcze.

Wyróżniamy cztery główne strategie działań zaradczych:

- **Zapobieganie ryzyku:** oznacza zmianę planu przedsięwzięcia w celu wyeliminowania zagrożenia lub wyeliminowania wpływu ryzyka na projekt. Działania zaradcze mogą polegać na zmianie projektu technicznego, modelu instytucjonalnego, sposobu finansowania lub formuły kontraktu wykonawczego.
- **Ograniczanie ryzyka:** oznacza redukcję prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka lub jego skutków poprzez wprowadzenie zmian do przedsięwzięcia, takich jak zmiany w projektowaniu lub wykorzystaniu materiałów. Różnica w stosunku do strategii "zapobiegania" ryzyka polega na tym, że ryzyko jest jedynie ograniczone, a nie jest wyeliminowane.
- **Przeniesienie ryzyka:** oznacza przeniesienie odpowiedzialności za ryzyko na stronę trzecią (inny podmiot) za określoną cenę. Firmy ubezpieczeniowe są najbardziej oczywistym przykładem takiej strony trzeciej, ale może to być również inny podmiot uczestniczący w projekcie, np. wykonawca. Przeniesienie ryzyka musi wynikać z umowy, gwarancji lub mechanizmów cenowych (między innymi). Przeniesienie ryzyka ma sens tylko wtedy, jeśli strona przejmująca ryzyko jest w stanie (lepiej) kontrolować dane ryzyko, a także posiada środki na pokrycie skutków oddziaływania danego ryzyka, w przypadku, gdy ryzyko się zmaterializuje.
- **Tolerowanie ryzyka:** jest strategią przyjmowaną w sytuacjach, w których nie można zapobiec ryzyku, ograniczyć go lub (ekonomicznie) przenieść. Dlatego takie ryzyko musi być po prostu tolerowane. Jednakże to podejście wymaga opracowania planu awaryjnego na wypadek wystąpienia negatywnego zdarzenia, lecz nie wymaga wcześniejszych działań.

Strategie „Zapobiegania" i „Ograniczania" są powiązane z matrycą poziomu ryzyka w następujący sposób.

Tabela 54. Powiązanie strategii z matrycą poziomu ryzyka

Prawdopodobieństwo	A	B	C	D	E
Siła wpływu					
I		Zapobieganie lub ograniczanie		Ograniczanie	
II					
III					
IV		Zapobieganie		Zapobieganie i ograniczanie	
V					

Źródło: Niebieska Księga – sektor transportu publicznego

13.5. Prezentacja wyników analizy ryzyka

Dla każdego z czynników ryzyka zidentyfikowanych w podrozdziale 15.1. opisano i przeanalizowano następujące aspekty takie jak: przyczynę i skutek, a następnie określono poziom ryzyka i opracowano plan działań doradczych.

Wyniki analizy zestawiono w poniższych tabelach (matrycach). Każda tabela prezentuje inną kategorię (grupę) ryzyka.

Tabela 55. Matryca – ryzyka popytowe

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
1.	**Kategoria**	**Ryzyka popytowe**
1.1.	Nazwa ryzyka	Niski poziom popytu (małe zainteresowanie potencjalnych pasażerów)
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Pomimo wyników rzetelnie wykonanych analiz popytu, należy założyć możliwy spadek zainteresowania korzystaniem pasażerów nowego obiektu – Centrum przesiadkowego.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Brak popytu może skutkować mniejszą ilością pasażerów. Spadek ruchu nie wpłynie na trwałość finansową projektu (parking będzie bezpłatny), natomiast brak popytu może wpłynąć na efektywność ekonomiczną projektu.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: NIE faza operacyjna: TAK
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	A
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	II
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka.

		Przeprowadzone prognozy ruchu wskazują, iż przedmiotowy projekt pozostaje uzasadniony, dlatego ryzyko należy uznać za niskie. Również przeprowadzona analiza wrażliwości, dowodzi, iż nawet zmniejszenie popytu na usługi, nie spowoduje zagrożenia w postaci braku efektywności ekonomicznej projektu. Dodatkowo, ramach działań zapobiegawczych zaplanowano podejmowanie akcji promocyjnych i informacyjnych.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka będzie prowadzony przez cały okres eksploatacji.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 56. Matryca – ryzyka związane z projektowaniem

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
2	**Kategoria**	**Ryzyka związane z projektowaniem**
2.2.	**Nazwa ryzyka**	**Niedoszacowanie nakładów inwestycyjnych projektu**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Kosztorys projektu oparto na analizie rynku. Istnieje niewielkie prawdopodobieństwo, że do momentu podpisania umowy z wykonawcą ceny wzrosną. Może to być spowodowane nagłym wzrostem cen za materiały lub usługi budowlane
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Jeżeli okaże się że w rzeczywistości nakłady inwestycyjne są większe, może to spowodować niższą efektywność projektu i konieczność pozyskania dodatkowych nakładów na wkład własny.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: TAK faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka	Średni

	(niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka. Kosztorysy dla poszczególnych zadań projektu zostały już opracowane i dostosowane do potrzeby projektu. Opracowanie kosztorysu powierzono doświadczonemu zespołowi specjalistów, w związku z czym zminimalizowano ryzyko niedoszacowania projektu. W przypadku umowy z głównym wykonawcą, zapisane wynagrodzenie nie będzie podlegać zmianie w trakcie umowy. Na obecnym etapie (przygotowania projektu) nie można w pełni przewidzieć, czy nakłady inwestycyjne okażą się większe. Okaże się to dopiero w trakcie wyboru wykonawcy.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka będzie prowadzony do czasu wyboru wykonawcy prac i oszacowaniu ostatecznych nakładów inwestycyjnych.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 57. Matryca – ryzyka administracyjne

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
3.	**Kategoria**	**Ryzyka administracyjne**
3.2.	**Nazwa ryzyka**	**Opóźnienia w uzyskiwaniu pozwoleń na realizację inwestycji**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Opóźnienia przy procedurach realizacji pozwoleń mogą wynikać z różnych przyczyn: - zależnych od Beneficjenta (np. zbyt późne rozpoczęcie procedur, niekompletna dokumentacja) - niezależnych (np. zbyt duża liczba złożonych wniosków, małe zasoby kadrowe podmiotu udzielającego pozwolenia na budowę).
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/	Opóźnienia będą miały wpływ na czas realizacji projektu. Nie będą natomiast wpływały na jego trwałość finansową.

	finansowanie i trwałość finansową projektu?	Budowa nie może rozpocząć się przed pozyskaniem pozwolenia, więc ewentualne opóźnienia mogą skutkować późniejszym rozpoczęciem prac budowlanych.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: TAK faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	I
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Tolerowanie ryzyka. Ponieważ zidentyfikowano niski poziom ryzyka, ryzyko to będzie jedynie monitorowane przez Wnioskodawcę. Jednostka realizująca projekt posiada doświadczenie w uzyskiwaniu ZRID i pozwoleń budowlanych. Nawet jeżeli procedury się wydłużą i spowoduje to dłuższy czas realizacji projektu, nie będzie to stanowiło poważnego zagrożenia dla przyszłej realizacji projektu.
	Monitoring ryzyka	Do planowanego rozpoczęcia robót budowlanych zadań istnieje odpowiednio długi czas uwzględniający nawet ewentualne postępowanie przed organem II instancji.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 58. Matryca – ryzyka związane z zamówieniami publicznymi

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
5.	**Kategoria**	**Ryzyka związane z zamówieniami**
5.1.	**Nazwa ryzyka**	**Opóźnienia związane przedłużającymi się procedurami przetargowymi**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Opóźnienia przy procedurach przetargowych mogą wynikać z różnych przyczyn:

		- zależnych od Beneficjenta (np. zbyt późne rozpoczęcie procedur, zbyt krótki czas na przeprowadzenie przetargu) - niezależnych (np. zbyt duża liczba oferentów lub przeciwnie – brak, brak spełnienia wymogów, a co za tym idzie konieczność powtórzenia danej procedury przetargowej).
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Przekroczenie czasu zakończenia procedur przetargowych będzie skutkowało opóźnieniem w realizacji projektu, a co za tym idzie późniejszą wypłatę środków z dofinansowania projektu. Opóźnienia w wyborze wykonawcy nie zagrażają ukończeniu projektu. Opóźnienia przesuwają termin osiągnięcia wartości docelowych wskaźników produktu i rezultatu. Nie będzie to wpływało jednak na jego trwałość finansową.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: TAK faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	I
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Zapobieganie lub ograniczanie ryzyka. Jednostki odpowiedzialne za przeprowadzenie przetargów dysponują personelem o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu, który zapewni skuteczne przeprowadzenie procedury przetargowej. Ze względu na skalę zadania w harmonogramie projektu założono odpowiednio długi okres przeprowadzania przetargu. Harmonogram został skonstruowany z uwzględnieniem ewentualnych racjonalnych przesunięć Nawet jeżeli procedury przetargowe się wydłużą i spowoduje to dłuższy czas realizacji projektu, nie będzie

		to stanowiło poważnego zagrożenia dla przyszłej realizacji projektu.
	Monitoring ryzyka	Ryzyko będzie monitorowane do czasu zakończenia wszystkich procedur przetargowych w projekcie.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 59. Matryca – ryzyka operacyjne związane z realizacją projektu

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
6.	**Kategoria**	**Ryzyka operacyjne związane z realizacją projektu**
6.1	**Nazwa ryzyka**	**Opóźnienia w realizacji projektu**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Pomimo iż założono dość długi termin realizacji projektu, może się zdarzyć, że nastąpią opóźnienia w realizacji poszczególnych zadań. Opóźnienia mogą nastąpić: - z winy wykonawcy robót budowalnych, dostawcy oraz wykonawców pozostałych elementów projektu (błędne założenia w harmonogramie realizacji, brak dostatecznej organizacji) - niezależnie od wykonawcy (zdarzenia losowe, złe warunki pogodowe, niespodziewane przeszkody na etapie budowy).
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	W przypadku przesunięcia wykonania poszczególnych zadań w ramach projektu, możliwe jest opóźnienie wdrożenia projektu oraz późniejsze osiągnięcie spodziewanych korzyści społecznych, jak również planowanych do osiągnięcia wskaźników produktu i rezultatu. Późniejsze oddanie projektu nie będzie miało wpływu na trwałość finansową projektu. W skrajnych wypadkach opóźnienia mogą spowodować przekroczenie ram czasowych kwalifikowalności nakładów inwestycyjnych, określonych w obecnej perspektywie 2021-2027 (n+2).
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	• faza przygotowania: NIE • faza wdrażania: TAK

		• faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Umiarkowane
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka W każdej umowie z wykonawcami, określone zostaną odpowiednie warunki realizacji zamówienia z uwzględnieniem terminów wynikających z przepisów prawnych. Ponadto założono wprowadzenie odpowiednich zapisów, w tym długich terminów wykonania inwestycji. W umowach przewidziane będą kary umowne za niedotrzymywanie terminów, co jest elementem motywującym dla wykonawców. Na etapie wyboru wykonawców nastąpi weryfikacja zdolności organizacyjnych i finansowych potencjalnych wykonawców oraz weryfikacja ich zdolności pod względem posiadanych zasobów ludzkich.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka, czyli kontrola wykonawcy będzie prowadzony do czasu zakończenia robót budowlanych, a więc oddania projektu. Ryzyko będzie ograniczane poprzez ciągłą kontrolę przebiegu robót budowlanych oraz montażowych, by w ten sposób wyeliminować opóźnienia oraz zminimalizować utrudnienia w realizacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
6.2.	**Nazwa ryzyka**	**Wybór nierzetelnych wykonawców**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Pomimo starannego wyboru wykonawcy może się zdarzyć, że nie będzie on dysponował odpowiednimi zasobami (finansowymi, kadrowymi, materiałowymi) do realizacji projektu. Wśród przyczyn można wyróżnić również jego nagłe kłopoty finansowe.

	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Ryzyko to może spowodować opóźnienia w realizacji projektu, a w najgorszym wypadku, nawet zerwanie umowy i konieczność ponownego wyboru wykonawcy. Może to również skutkować niewłaściwym wykonaniem prac budowlanych oraz montażowych, co może wpłynąć na niską jakość wykonanej infrastruktury.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: TAK faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Średni
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka. Ryzyko będzie ograniczane już w momencie opracowania procedur przetargowych i kryteriów wyboru wykonawcy. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zapisane zostaną odpowiednie kryteria dotyczących jakości prac wykonawców, wymaganego doświadczenia w podobnych projektach. Planowana jest współpraca ze znanymi, doświadczonymi wykonawcami, którzy posiadają wypracowane odpowiednie standardy zarządzania projektem i rzetelnie wykonują postanowienia umowy. Uwzględniając doświadczenie kadry zarządzającej projektem prawdopodobieństwo wystąpienia tego ryzyka jest mocno zredukowane.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka, czyli kontrola wykonawcy będzie prowadzony do czasu zakończenia projektu. Nad pracami sprawowany będzie odpowiedni nadzór ze strony Beneficjenta.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 60. Matryca – ryzyka finansowe

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
7.	**Kategoria**	**Ryzyka finansowe**
7.1	**Nazwa ryzyka**	**Przekroczenie budżetu nakładów inwestycyjnych**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Istnieje ryzyko niedoszacowania kosztów inwestycji np. w wyniku zmiany cen, co konsekwencji może wpłynąć na wzrost kosztów inwestycji.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Analiza rynku branży, w tym obecna sytuacja ekonomiczna w Polsce, wykazuje że ceny w branży transportu są w miarę stabilne. Jednakże potencjalny wzrost cen ww. usług bezpośrednio przekłada się negatywnie na koszty inwestycji. W rezultacie może być konieczne pozyskanie dodatkowych środków finansowych przez Beneficjenta.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Średni
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka. Nakłady oszacowano na podstawie posiadanych doświadczenia w realizacji podobnych inwestycji, a także dialogu technicznego prowadzonego z firmami. Przy konstrukcji budżetu projektu kierowano się zasadą ostrożności w planowaniu; ich wartość można uznać za wiarygodną.

		Wniosek o dofinansowanie inwestycji oraz zabezpieczenie środków na realizację inwestycji został przygotowany, po uprzednio dokonanej analizie rynku usług produkcyjnych środków transportu i założonych wydatków w projekcie.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka, prowadzony będzie do czasu zakończenia dostaw, a więc oddania projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
7.2.	**Nazwa ryzyka**	**Dostępność środków krajowych (własnych) na finansowanie wkładu własnego**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Wkład własny zostanie sfinansowany ze środków własnych Miasta. Projekt został uwzględniony w WPF miasta oraz uchwałach budżetowych. Ryzyko zostało zatem bardzo ograniczone.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Skutkiem mogą być opóźnienia w realizacji projektu jego oddania do eksploatacji.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	C
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Średni
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka Konieczne mogą być dodatkowe działania, mające na celu pozyskanie alternatywnych źródeł finansowania wkładu własnego. Nakłady inwestycyjne projektu zostały są uwzględnione w planach finansowych i inwestycyjnych Miasta Rybnik, co oznacza, że beneficjent ma potencjał finansowy aby sfinansować realizację zadania.

	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka, prowadzony będzie do czasu oddania projektu. Nad dostawami sprawowany będzie odpowiedni nadzór Beneficjenta.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
7.3.	**Nazwa ryzyka**	**Dostępność środków krajowych na finansowanie kosztów operacyjnych**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Koszty operacyjne – koszty utrzymania infrastruktury, będą finansowane ze środków własnych wnioskodawcy.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: NIE faza operacyjna: TAK
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	A
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	II
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka nastąpi poprzez monitorowanie kosztów eksploatacji.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez całą fazę operacyjną (eksploatacyjną) projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 61. Matryca – ryzyka klimatyczne

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
8.	**Kategoria**	**Ryzyka klimatyczne**
8.2	**Nazwa ryzyka**	**Nadzwyczajne upały**

	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Analiza przewidywanych zmian klimatu w Polsce w aspekcie funkcjonowania transportu wskazuje na to, że m.in. nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych. W związku z powyższym wystąpi ryzyko klimatyczne w postaci wysokich temperatur. Sektor transportu jest wrażliwy na ten element zmian klimatu.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Oddziaływanie wysokich temperatur, szczególnie długotrwałych jest dość niekorzystne dla realizacji projektu. Może to wpływać negatywnie na realizację projektu – powodować opóźnienia w projekcie, a następnie na eksploatację infrastruktury, powodując dyskomfort pasażerów. W fazie eksploatacji projektu oddziaływanie wysokich temperatur, jest dość niekorzystne.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: TAK faza operacyjna: TAK
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Średni
	Działania zaradcze	Specyfikacja techniczna zawiera opis temperatur na jakie mają być odporne materiały budowlane. Wykonawca zobowiązany będzie do wykorzystania wysokiej jakości materiałów, które będą odporne na wysokie temperatury. Ograniczanie ryzyka nastąpi poprzez zawarcie odpowiednich zapisów w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie w fazie realizacji oraz przez całą fazę eksploatacji projektu

	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
8.3.	**Nazwa ryzyka**	**Nadzwyczajne ulewy**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Analiza przewidywanych zmian klimatu w Polsce w aspekcie funkcjonowania transportu wskazuje na to, że m.in. zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnym. Sektor transportu jest wrażliwy na ten element zmian klimatu.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Wyniki scenariuszy klimatycznych wskazują, że w perspektywie XXI w. największym zagrożeniem dla transportu mogą być ekstremalne opady deszczu. Silne ulewy i wywołane nimi powodzie dezorganizują funkcjonowanie transportu poprzez wyłączenie z ruchu tras, uszkodzenia infrastruktury, osunięcia ziemi, podtopienia terenu, awarie i uszkodzenia urządzeń. Może to wpływać negatywnie na eksploatację infrastruktury powodując dyskomfort pasażerów.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: TAK faza operacyjna: TAK
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Średni
	Działania zaradcze	Działania dostosowawcze sektora transportu do oczekiwanych zmian klimatu będą przede wszystkim zabezpieczały infrastrukturę przed zagrożeniami wynikającym ze wzrostu częstotliwości intensywnych opadowa ulewnych. Dostawca zobowiązany będzie do wykorzystania wysokiej jakości materiałów, które będą odporne na zalanie wodą (zgodnie z zapisami zawartymi w specyfikacji technicznej).

		Ograniczanie ryzyka nastąpi poprzez zawarcie odpowiednich zapisów w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez fazę eksploatacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
8.4	**Nazwa ryzyka**	**Nadzwyczajne opady śniegu i mrozu**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Analiza przewidywanych zmian klimatu w Polsce w aspekcie funkcjonowania transportu wskazuje na możliwość występowania opadów śniegu i mrozu. Pozytywnym aspektem jest zmniejszenie się okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie. Sektor transportu jest wrażliwy na opady śniegu i zjawiska lodowe.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Opady śniegu a zwłaszcza mokrego oraz oblodzenie jezdni stanowią poważne utrudnienie powodując nieprzejezdność dróg przez zaspy śnieżne i powalone drzewa, wypadki drogowe, pogorszenie warunków jazdy, wzrost kosztów utrzymania.. Jednym z najbardziej dokuczliwych zjawisk są wahania temperatury, w okolicy 0°C w połączeniu z opadami lub topniejącym śniegiem. Sprzyjają one gołoledzi, a także intensyfikują korozyjne oddziaływanie wody (i soli) na infrastrukturę. Niskie temperatury sprzyjają zwiększeniu awaryjności sprzętu, zmniejszają sprawność działania środków transportu, zmniejszają komfort podróżowania. Może to wpływać negatywnie na eksploatację infrastruktury, powodując dyskomfort pasażerów.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: TAK faza operacyjna: TAK
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III
	Poziom ryzyka	Średni

	(niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	
	Działania zaradcze	Specyfikacja techniczna zawiera opis odporności na temperaturę. Wykonawca zobowiązany będzie do wykorzystania wysokiej jakości materiałów, które będą odporne na niskie temperatury oraz na działanie środków używanych do zimowego utrzymania dróg (roztwory soli), a także na działanie ogólnie dostępnych środków czyszczących Ograniczanie ryzyka nastąpi poprzez zawarcie odpowiednich zapisów w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez fazę eksploatacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
8.5.	**Nazwa ryzyka**	**Porywiste wiatry**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Analiza przewidywanych zmian klimatu w Polsce w aspekcie funkcjonowania transportu wskazuje na możliwość występowania porywistych wiatrów. Sektor transportu wykazuje wrażliwość na tego typu zjawiska klimatyczne.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Porywiste wiatry mogą stanowić utrudnienie w przejazdach, powalone drzewa, wypadki drogowe, pogorszenie warunków jazdy, wzrost kosztów utrzymania. Porywiste wiatry sprzyjają zwiększeniu awaryjności sprzętu, zmniejszają sprawność działania środków transportu, zmniejszają komfort podróżowania. Może to wpływać negatywnie na eksploatację infrastruktury, powodując dyskomfort pasażerów.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: NIE faza wdrażania: TAK faza operacyjna: TAK
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	III

	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Średni
	Działania zaradcze	Specyfikacja techniczna zawiera opis odporności na na różne zjawiska klimatyczne. Wykonawca zobowiązany będzie do wykorzystania wysokiej jakości materiałów, które będą odporne na różne czynniki klimatyczne. Ograniczanie ryzyka nastąpi poprzez zawarcie odpowiednich zapisów w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez fazę eksploatacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 62. Matryca – ryzyka archeologiczne

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
9.	**Kategoria**	**Ryzyka archeologiczne**
9.1.	**Nazwa ryzyka**	**Wykopaliska**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Na etapie budowy istnieje ryzyko znalezienia wykopalisk archeologicznych, szczególnie jeśli inwestycja realizowana jest na terenie o bogatej historii lub w pobliżu miejsc uznanych za potencjalnie cenne archeologicznie. Zgodnie z polskim prawem, jeśli podczas prac budowlanych natrafi się na znaleziska archeologiczne, należy wstrzymać prace i niezwłocznie powiadomić właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Głównym skutkiem będzie tymczasowe lub dłuższe wstrzymanie prac budowlanych, co w dalszej konsekwencji spowoduje opóźnienia w realizacji projektu. Dodatkowo może to spowodować dodatkowe koszty dla inwestora.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Wnioskodawca projektu – Miasto Rybnik

	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	• faza przygotowania: NIE • faza wdrażania: TAK • faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	A
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	I
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Tolerowanie ryzyka. Należy zaznaczyć, iż występuje tu niski poziom ryzyka. Planowany teren prac nie znajduje się w pobliżu miejsc uznanych za potencjalnie cenne archeologicznie. Na tym etapie Wnioskodawca przewiduje tolerowanie ryzyka, wraz z obserwacją sytuacji w regionie. W razie wystąpienia, zostaną opracowane działania zaradcze.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez całą fazę realizacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Wnioskodawca projektu – Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 63. Matryca – ryzyka polityczne

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
10.	**Kategoria**	**Ryzyka regulacyjne**
10.1.	**Nazwa ryzyka**	**Zmiany w przepisach prawnych dot. ochrony środowiska**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Na każdym etapie realizacji projektu mogą wystąpić zmiany w przepisach prawnych dotyczących ochrony środowiska, które mogą spowodować konieczność dostosowania do nowych regulacji, a tym samym opóźnienia w realizacji projektu.

	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Głównym skutkiem będą opóźnienia w realizacji projektu.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Wnioskodawca projektu – Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	• faza przygotowania: NIE • faza wdrażania: TAK • faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	A
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	I
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Tolerowanie ryzyka. Należy zaznaczyć, iż występuje tu niski poziom ryzyka. Wnioskodawca posiada również Decyzję środowiska, a nowe przepisy nie powinny znacznie wpłynąć na jej realizację. Na tym etapie Wnioskodawca przewiduje tolerowanie ryzyka, wraz z obserwacją sytuacji w regionie. W razie wystąpienia ryzyka, zostaną opracowane działania zaradcze. Wnioskodawca na bieżąco śledzi i kontroluje pojawiające się zmiany legislacyjne, które mogłyby wpłynąć na realizację projektu.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez całą fazę realizacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Wnioskodawca projektu – Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 64. Matryca – ryzyka polityczne

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
12.	**Kategoria**	**Ryzyka polityczne**
12.1.	**Nazwa ryzyka**	**Protesty społeczne**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Na każdym etapie realizacji projektu mogą wystąpić protesty społeczne, powodowane zmianą sytuacji społecznej lub politycznej w regionie.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Głównym skutkiem będą opóźnienia w realizacji projektu.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Wnioskodawca projektu – Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	• faza przygotowania: NIE • faza wdrażania: TAK • faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	A
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	I
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Tolerowanie ryzyka. Należy zaznaczyć, iż występuje tu niski poziom ryzyka. Większość protestów społecznych mogła być przeprowadzona na etapie przygotowania dokumentacji projektowej oraz dokumentacji środowiskowej, w trakcie które przeprowadzane były również konsultacje społeczne. Na tym etapie Wnioskodawca przewiduje tolerowanie ryzyka, wraz z obserwacją sytuacji w regionie. W razie wystąpienia protestów, zostaną opracowane działania zaradcze.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez całą fazę realizacji projektu.

	Podmiot odpowiedzialny	Wnioskodawca projektu – Miasto Rybnik
12.2.	**Nazwa ryzyka**	**Polityczne zmiany priorytetów inwestycyjnych**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Polityczne zmiany priorytetów inwestycyjnych mogą być spowodowane zmianą władzy, a w konsekwencji zmianami w dofinansowaniu przedmiotowego projektu.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Ryzyko to w głównej mierze może wpływać na pozyskanie wkładu własnego. Dotacja w ramach Działania FENX.03.01 Transport miejski nie jest zagrożona, ponieważ jest to program już zatwierdzony i realizowany.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	faza przygotowania: TAK faza wdrażania: TAK faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	A
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	II
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Ograniczanie ryzyka Projekt został wpisany na listę projektów zidentyfikowanych i posiada status projektu strategicznego. Jego koszty są uwzględnione w planach inwestycyjnych Wnioskodawcy. W przypadku braku dostępnych środków Wnioskodawca będzie szukał innych źródeł wkładu własnego.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka, prowadzony będzie do czasu zakończenia rzeczowej i finansowej realizacji projektu.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 65. Ryzyko środowiskowe

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
13.	**Kategoria**	**Ryzyka środowiskowe**
13.1.	**Nazwa ryzyka**	**Wystąpienie negatywnego wpływu na środowisko w trakcie realizacji inwestycji**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Istnieje zagrożenie, iż zaangażowany w realizacje projektu sprzęt będzie ulegał awariom.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Na etapie realizacji projektu może również wystąpić możliwość zaistnienia negatywnego wpływu na środowisko z powodu awarii sprzętu budowlanego/maszyn powodujących szkodę dla środowiska (wycieki). Takie sytuacje mogą skutkować opóźnieniami w rzeczowej realizacji projektu oraz zwiększonymi kosztami na niwelację skutków wycieków. Przesunięcia w realizacji inwestycji mogą przełożyć się na zwiększenie kosztów projektu, a także osiągnięcie oczekiwanych korzyści z realizacji inwestycji.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	• faza przygotowania: NIE • faza wdrażania: TAK • faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	II
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Ograniczenie ryzyka nastąpi poprzez wybór wykonawcy robót przed uprzednim rozpoznaniu wyposażenia i parku maszynowego wykonawcy.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez całą fazę realizacji projektu. Nadzór nad robotami będzie sprawował Inżynier Kontraktu, który będzie również kontrolował stan urządzeń.

	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 66. Ryzyko techniczne

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
14.	**Kategoria**	**Ryzyka techniczne**
14.1.	**Nazwa ryzyka**	**Awaryjność urządzeń i maszyn budowlanych na etapie budowy (realizacji projektu)**
	Przyczyna: co powoduje, że ryzyko występuje?	Istnieje zagrożenie, iż zaangażowany w realizacje projektu sprzęt będzie ulegał awariom.
	Skutek: jaki wpływ będzie miało ryzyko na koszty/ korzyści / czas realizacji projektu/ finansowanie i trwałość finansową projektu?	Awaryjność maszyn i urządzeń mogą skutkować opóźnieniami w rzeczowej realizacji projektu. Są to jednak opóźnienia chwilowe, które nie wpływają na termin zakończenia realizacji projektu i jego trwałość finansową. Przesunięcia w realizacji inwestycji mogą przełożyć się na zwiększenie kosztów projektu, a także osiągnięcie oczekiwanych korzyści z realizacji inwestycji.
	Podmiot zarządzający ryzykiem	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik
	Faza projektu, którego dotyczy ryzyko	• faza przygotowania: NIE • faza wdrażania: TAK • faza operacyjna: NIE
	Prawdopodobieństwo (A /B/C /D/ E)	B
	Siła oddziaływania ryzyka (I / II/ III/ IV/ V)	II
	Poziom ryzyka (niskie/ średnie/ wysokie/ bardzo wysokie).	Niski
	Działania zaradcze	Ograniczenie ryzyka nastąpi poprzez wybór wykonawcy robót przed uprzednim rozpoznaniu wyposażenia i parku maszynowego wykonawcy.
	Monitoring ryzyka	Monitoring ryzyka prowadzony będzie przez całą fazę realizacji projektu.

		Nadzór nad robotami będzie sprawował Inżynier Kontraktu, który będzie również kontrolował stan urządzeń.
	Podmiot odpowiedzialny	Beneficjent projektu: Miasto Rybnik

Źródło: Opracowanie własne

Wykonana analiza ryzyka jakościowego wskazuje, że nie ma uzasadnionych obaw związanych z niezrealizowaniem planowanej inwestycji.

Opisane negatywne czynniki są mało prawdopodobne, a we wszystkich kategoriach występuje co najwyżej średni poziom ryzyka.

14. Ocena wpływu na środowisko

14.1. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisk i założenia analizy

Dla przedmiotowego projektu została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - Decyzja Prezydenta Miasta Rybnika nr GM-1.6220.10.2024 z dnia 28 maja 2024 r., w której orzeczony został brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R" oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia.

14.2. Wpływ projektu na obszary i obiekty chronione

Dla przedmiotowego zadania projektu pozyskano deklarację RDOŚ z dnia 25.06.2024, w którym stwierdzono, że projekt prawdopodobnie nie wywrze istotnego wpływu na obszar Natura 2000.

Analizowany teren leży poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity – Dz. U. z 2022 r., poz. 916, ze zmianami).

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie parku narodowego, parku krajobrazowego, rezerwatu przyrody, na obszarze chronionego krajobrazu, czy też na obszarze wymagającym specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną obszarów sieci Natura 2000. Na przedmiotowym terenie nie znajdują się pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, a także nie jest to obszar, na którym obowiązuje ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Ponadto, w najbliższej okolicy, a także w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, nie występują ww. obszary chronione i inne tereny cenne przyrodniczo.

Najbliżej położonymi obszarami objętymi ochroną są (do 5 km):

- Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich - Park Krajobrazowy utworzony w 1993 r. na mocy Rozporządzenia nr 181/93 Woj. Katowickiego. Ochroną prawną objęto zwarte połacie lasów rudzkich i pszczyńskich, łąki i nieużytki towarzyszące gęstej sieci rzecznej, a także bardzo tu popularne stawy rybne oraz inne elementy przestrzenne, bezpośrednio lub pośrednio związane z zapoczątkowaną tu 750 lat temu działalnością Cystersów. Ważną przesłanką utworzenia Parku była ochrona korytarza ekologicznego łączącego dorzecza górnej Wisły i górnej Odry, a poprzez Bramę Morawską również struktury przyrodnicze Europy Środkowej ze strukturami przyrodniczymi Europy Południowej;
- Okrzeszyniec - użytki ekologiczne - obszar fragmentu doliny potoku Okrzeszyniec.

Ochrona ekosystemów wodnych i łąkowych ze stanowiskami rzadkich i ustępujących gatunków roślin, ptaków, gadów, płazów.

Lokalizację obszaru inwestycyjnego na tle najbliższych obszarów chronionych przedstawiono na poniższym rysunku.

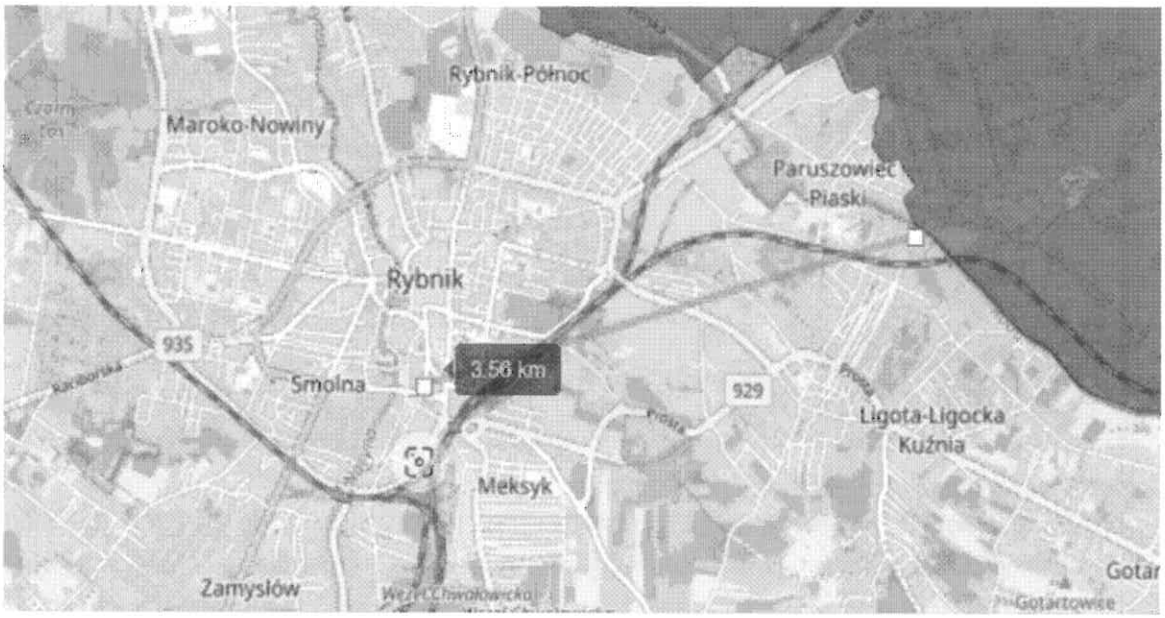
Mapa 10. Lokalizacja przedsięwzięcia na tle obszarów chronionych



Źródło: http://geoserwis.gdos.gov.pl

Przedmiotowy teren leży poza korytarzami ekologicznymi – najbliższe szlaki migracyjne gatunków zlokalizowane są w odległości ok. 3,5 km w kierunku północno-wschodnim od inwestycji – Lasy Raciborskie – Lasy Pszczyńskie KPd-15C.

Mapa 11. Lokalizacja przedsięwzięcia na tle korytarzy ekologicznych



Źródło: http://mapa.korytarze.pl

Ponadto, planowana inwestycja nie będzie zlokalizowana na obszarach wodnobłotnych, terenach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, na obszarach objętych ochroną jako strefa ochronna ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie mieć wpływu na ww. obszary chronione, nie wpłynie na zmniejszenie powierzchni siedlisk, fragmentację, nie będzie powodować zakłóceń, ani też nie spowoduje pogorszenia jakości wody, nie będzie powodować zmian klimatu i ingerować w kluczowe zależności kształtujące strukturę i funkcje obszarów.

14.3. Wpływ projektu na wody podziemne i powierzchniowe

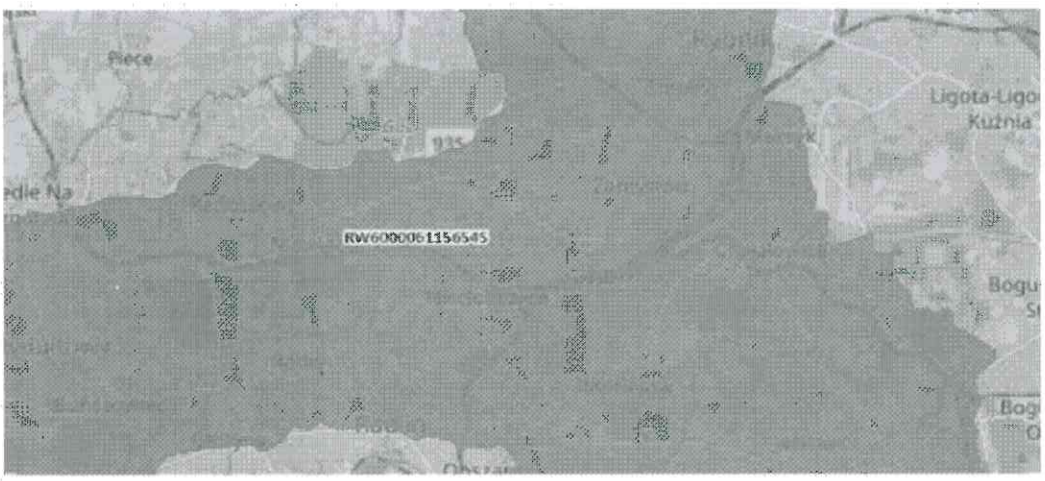
Jednolite części części wód (JCW)

Obszar miasta Rybnika należy do zlewni rzeki Odry. Głównym ciekiem powierzchniowym jest rzeka Ruda, która przepływa przez teren miasta w kierunku północno – zachodnim.

Długość rzeki to 50,6 km a powierzchnia zlewni 416,4 km2. Główne dopływy Rudy na obszarze Rybnika to: potok z Kamienia, potok Przegędza, potok Gzel i rzeka Nacyna z potokiem Chwałowickim, Niedobczyckim i Radziejowskim a także potok Boguszowicki i Kłokociński.

Na rzece utworzono w latach 1970 – 1973 zaporowy zbiornik wodny dla celów Elektrowni Rybnik.

Mapa 12. Lokalizacja inwestycji na tle JCWP



Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w obszarze jednolitej części wód RW6000061156545 Nacyna. Zlokalizowany jest w regionie wodnym Górnej Odry, zaliczana jest do wód będących w stanie złym, zagrożonych nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Zgodnie z regionalizacją hydrogeologiczną słodkich wód podziemnych według Atlasu hydrogeologicznego Polski (Paczyński B., 1995) Rybnik znajdują się w makroregionie przedkarpackim, XIII rybnicko-oświęcimskim subregionie hydrogeologicznym, a częściowo w subregionie kędzierzyńskim

Wody podziemne występują w osadach przepuszczalnych tworzących czwartorzędowe, neogeńskie i górnokarbońskie piętra wodonośne.

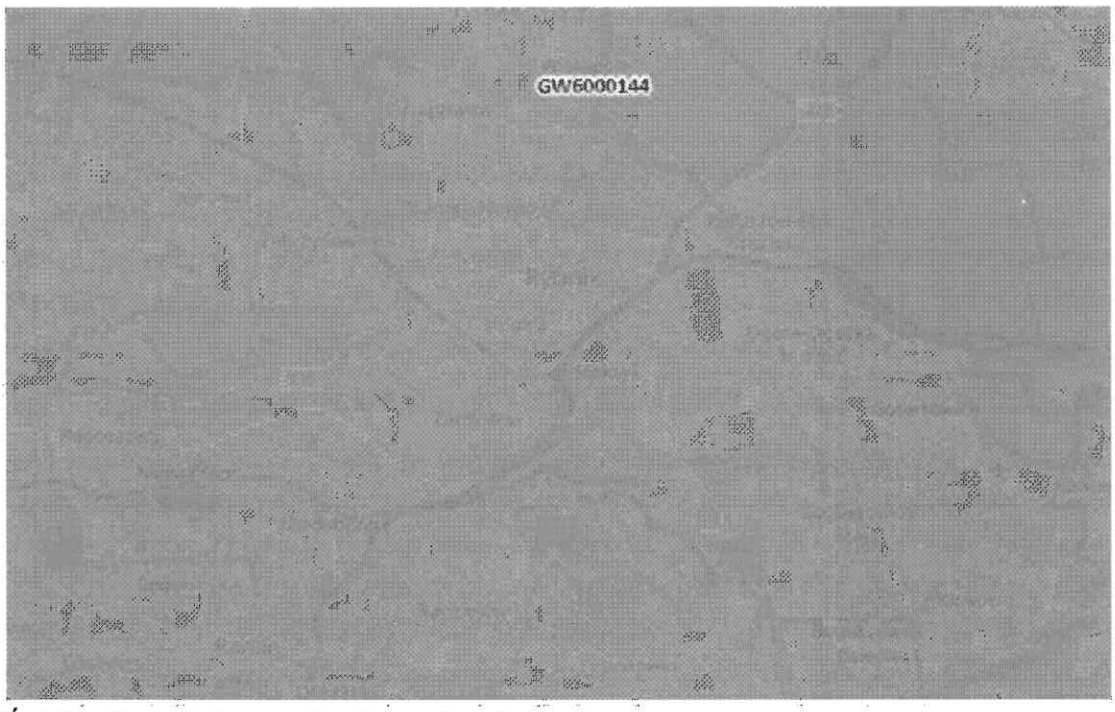
W rejonie miasta Rybnika wydzielono czwartorzędowe poziomy wodonośne, które posiadają szczegółowe rozpoznanie hydrogeologiczne i kategorię głównych poziomów użytkowych oraz poziomy górnokarbońskie, które określono w obszarze odwodnienia górotworu wyrobiskami górniczymi kopalń węgla kamiennego. Piętra neogeńskie i triasowe ze względu na swe ograniczone rozprzestrzenienie i małą miąższność oraz nierozpoznaną wodonośność nie spełniają kryteriów użytkowych poziomów wodonośnych.

Główne i Lokalne Zbiorniki Wód Podziemnych

Teren planowanego przedsięwzięcia jest zlokalizowany poza zbiornikami wód podziemnych.

Najbliżej zlokalizowany jest Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 345 Zbiornik Rybnik.

Mapa 13. Lokalizacja inwestycji na tle JCWPd



Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych Nr 144.

Dla wód podziemnych ustalono następujące główne cele środowiskowe:

- zapobieganie dopływowi lub ograniczanie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami
- wymienionymi w RDW),
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego
- trendu każdego stężenia powstałego wskutek działalności człowieka.

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z eksploatacją własnych ujęć wód podziemnych.

W związku z tym, planowane przedsięwzięcie nie będzie wpływać na wody podziemne i nie spowoduje pogorszenie ich stanu.

Eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie zwiększy ryzyka nieosiągnięcia określonych celów środowiskowych.

14.4. Opis rozwiązań chroniących środowisko

Etap realizacji przedsięwzięcia

Prace ziemne będą wykonywane w odpowiednim czasie, tak aby nie dopuścić do przemarzania i zawilgocenia gruntów w dnie wykopu i na skarpach. Jeżeli wystąpi konieczność prowadzenia odwodnienia wykopów, z uwagi na wodę gruntową wówczas planowane będzie odpompowywanie wody i po oczyszczeniu odprowadzenie do kanalizacji miejskiej lub wywożenie na oczyszczalnie za pomocą samochodów asenizacyjnych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaznaczy się bezpośredni wpływ na faunę i florę.

Przed rozpoczęciem inwestycji konieczne będzie przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów rosnących na przedmiotowym terenie. Zostaną usunięte rośliny pokrywające teren przeznaczony pod inwestycję, jednak zachowany będzie udział powierzchni biologicznie czynnej, określony w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wśród planowanych do usunięcia roślin nie ma gatunków rzadkich i chronionych, nie zostaną zlikwidowane siedliska przyrodnicze podlegające ochronie, zatem system przyrodniczy rejonu w najbliższym sąsiedztwie planowanej inwestycji nie zostanie zubożony o siedliska rzadkie i cenne przyrodniczo. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie przyczyni się do zabijania fauny.

Likwidowanie terenów zielonych zawsze niesie ze sobą niekorzystne zmiany w systemie przyrodniczym. Jednakże otoczenie przedsięwzięcia stanowi teren silnie przekształcony przez człowieka. Mając na uwadze powyższe, oraz to że już przedmiotowy teren jest

wykorzystywany usługowo należy jednoznacznie stwierdzić, że planowane działania w przedstawionym zakresie, nie będą miały wpływu na świat roślin i zwierząt. Oddziaływania te nie spowodują zachwiania równowagi biocenotycznej rejonu oraz nie zubożą bioróżnorodności tego obszaru.

W trakcie prowadzenia robót związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzone będą prace przy użyciu sprzętu mechanicznego. Źródłem substancji pyłowo- - gazowych do powietrza atmosferycznego (tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory, pył) w czasie realizacji inwestycji będzie praca silników: urządzeń, maszyni sprzętu budowlanego oraz samochodów transportowych, spalających głównie olej napędowy.

Zastosowane zostaną typowe rozwiązania minimalizujące wpływ emisji wtórnej na powietrze atmosferyczne na etapie budowy. Podczas budowy może wystąpi niezorganizowana emisja pyłów z podłoża, unoszących się podczas pracy maszyn oraz wynoszonych przez wiatr z powierzchni pozbawionych okrywy roślinnej, po dłuższym okresie suszy. Emisje te będą ograniczane poprzez zwilżanie powierzchni wodą. Zachowana zostanie czystości w rejonie wyjazdu z terenu budowy.

Emisja hałasu z terenu inwestycji w momencie przystąpienia do prac budowlanych będzie związana z pracą typowych maszyn i sprzętu budowlanego oraz samochodów ciężarowych i dostawczych związanych z transportem materiałów i montażem instalacji.

Wyeliminowanie emisji hałasu w procesie realizacji przedsięwzięcia jest niemożliwe do osiągnięcia. Można jedynie zalecić na etapie wykonywania prac budowlanych następujące środki techniczno-organizacyjne chroniące środowisko.

Nie przewiduje się powstawania ścieków, które mogłyby zanieczyścić wody powierzchniowe lub podziemne. Wszelkie potrzeby sanitarne ekip prowadzących realizację przedsięwzięcia zabezpieczone będą w przenośnych, bezodpływowych urządzeniach. Powstające ścieki sanitarne będą usuwane przez firmę zajmującą się dostarczaniem i obsługą bezodpływowych przenośnych urządzeń sanitarnych.

Obowiązek zagospodarowania powstałych podczas realizacji inwestycji odpadów spoczywać będzie na wykonawcy robót. Wytwórca odpadów winien w pierwszej kolejności podejmować działania mające na celu zapobieganie powstawaniu odpadów. Powstałe odpady będą magazynowanie selektywnie w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne i niekolidujący z robotami.

Następnie, odpady kierowane będą do odzysku lub unieszkodliwiania.

Etap eksploatacji

Z punktu widzenia ochrony środowiska, najistotniejszym zagadnieniem jest dotrzymanie standardów jakości środowiska przy zastosowaniu rozwiązań gwarantujących ochronę ludzi i środowiska. Podczas eksploatacji przedmiotowej inwestycji, realizowane będą środki (techniczne i technologiczne) minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko i zdrowie ludzi, w zakresie przedstawionym poniżej:

- ilość zużytej wody będzie monitorowana przez wodomierze,
- odpady będą zbierane i magazynowane w wyznaczonym miejscach, w sposób bezpieczny
- dla środowiska i odbierane przez uprawniony podmiot,
- w zakresie emisji hałasu eksploatacja nie przekroczy wartości dopuszczalnych,
- planowane są urządzenia z niskim poziomem mocy akustycznej,
- podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej,
- regularne przeprowadzanie przeglądów eksploatacyjnych, prac konserwacyjnych i remontów obiektów,
- ścieki sanitarne będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji sanitarnej,
- wody deszczowe z terenów utwardzonych narażonych na zanieczyszczenia będą podczyszczeniu w separatorze substancji ropo chodnych lub w separatorach. Razem z
- czystymi wodami z dachów będą odprowadzone do miejskiej kanalizacji deszczowej.

W trakcie eksploatacji inwestycja będzie niezorganizowanym źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego, pochodzącym z samochodów osobowych pracowników oraz podróżnych korzystających z parkingu wielopoziomowego, a także autobusów miejskich zatrzymujących się na peronach dworca autobusowego.

W celu zapobiegania i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko emisji hałasu podjęte zostaną działania:

- planowane do zamontowania urządzenia charakteryzować się będą niskim poziomem mocy akustycznej,
- kontrola stanu technicznego urządzeń wentylacyjnych zlokalizowanych na terenie przedsięwzięcia.

W celu zapobiegania i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w zakresie gospodarowania odpadami podjęte będą następujące działania:

- zaopatrzenie nieruchomości w niezbędne pojemniki do zbiórki odpadów (odpowiednia ilość, pojemność),
- selektywne zbieranie powstałych odpadów i magazynowanie ich w sposób nie powodując zmieszania,
- odbiór odpadów przez uprawnioną firmę (podmiot wskazany przez władze miasta) i kierowanie ich do poszczególnych miejsc ich zagospodarowania,
- możliwości przekazania odpadów komunalnych do PSZOK.

Planowana gospodarka odpadami świadczy o tym, że powstające odpady nie będą stanowić uciążliwości dla środowiska w rejonie przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie na rośliny znajdujące się w pobliżu inwestycji będzie ograniczało się tylko i wyłącznie do emisji substancji pyłowo-gazowych do powietrza związanej z ruchem pojazdów. Oddziaływanie na faunę będzie znikome i dotyczyć będzie tylko zwierząt, które przypadkowo znajdą się na terenie przedsięwzięcia (gatunków głównie synantropijnych, np. drobnych gryzoni – np. myszy, oraz zalatujących ptaków – np. sroki, wróble).

Już aktualny ruch pojazdów na przedmiotowym terenie ogranicza możliwość stałego osiedlenia się zwierząt na tym obszarze.

14.5. Zgodność projektu z zasadami DNSH

Działania przewidziane do realizacji w projekcie są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju wynikającą art. 9 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.

Projekt będzie realizowany zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, a w szczególności będzie przestrzegał zasad:

- racjonalnego gospodarowania zasobami,
- ograniczenia presji na środowisko,
- uwzględniania efektów środowiskowych w zarządzaniu,
- podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Cele i działania w ramach projektu posłużą do tworzenia warunków dla takich zachowań ogółu społeczeństwa, które polegać będą w pierwszej kolejności na niepogarszaniu stanu środowiska przyrodniczego na danym terenie, a następnie na jego poprawie. Realizacja wytyczonych celów w programie powinna spowodować zrównoważony rozwój gospodarczy, polepszenie warunków życia mieszkańców przy zachowaniu walorów środowiska naturalnego na terenie Miasta Rybnik.

Projekt jest zgodny z:

1) Celami zrównoważonego rozwoju ONZ
2) Celami Porozumienia Paryskiego (projekt wspiera działania respektujące standardy i priorytety klimatyczne UE)
3) Zasadami DNSH („nie czyń poważnych szkód")

Zrównoważony transport Odnowionej Strategii UE dotyczącej trwałego rozwoju, w szczególności w punkty dotyczące zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz przejścia na przyjazne środowisku środki transportu.

Projekt wpisuje się w cele porozumienia paryskiego – porozumienie wieńczące 21 Konferencję ONZ w sprawie zmian klimatu.

Długoterminowym celem Porozumienia określonym w artykule 2, jest wzmocnienie odpowiedzi na zagrożenie związane ze zmianą klimatu, z uwzględnieniem celów zrównoważonego rozwoju.

Projekt jest zgodny z Agendą 2030, w tym realizacją Celu 13: Działania w dziedzinie klimatu.

Projekt wykazuje zgodność z dokumentami strategicznymi na poziomie Kraju (w tym: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku) oraz regionalnymi strategiami i planami.

We wrześniu 2015 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło agendę na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030. W odpowiedzi Komisja opublikowała w kolejnym roku komunikat zatytułowany „Kolejne kroki w kierunku zrównoważonej przyszłości Europy – europejskie działania na rzecz zrównoważonego rozwoju". Przedstawiła w nim sposoby uwzględnienia celów zrównoważonego rozwoju w priorytetach politycznych UE.

Zrównoważony rozwój to proces łączenia działań: politycznych, gospodarczych, społecznych i indywidualnych w celu zrównoważenia szans dostępu do środowiska naturalnego poszczególnych społeczeństw i ich obywateli – zarówno tych współczesnych jak i przyszłych pokoleń.

Zrównoważony rozwój cywilizacyjny następuje z zachowaniem równowagi przyrodniczej, oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych. Projekt realizuje zatem podstawowe elementy składające się na zrównoważony rozwój:

- planowanie dla przyszłości – przedsięwzięcie uwzględnia zarówno dzisiejsze, jak i przyszłe potrzeby,
- planowanie dla środowiska życia człowieka – planowany program inwestycyjny zapewnia ochronę zasobów przyrodniczych

Poprawa warunków bytowych i sanitarnych, jakie nastąpią w wyniku realizacji projektu, przyniesie wymierne korzyści ekonomiczne, a także wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców przyczyni się do bezpieczeństwa ekologicznego kraju (mieszkańców, zasobów przyrodniczych i infrastruktury społecznej) i tworzenia podstaw do zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego.

Realizacja projektu zgodna jest z Zasadami DNSH („nie czyń poważnej szkody")

Realizacja projektu nie spowoduje znaczących szkód.

W 2020 r. zostało opublikowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2020/852 w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje tzw. rozporządzenie ws. taksonomii UE. Taksonomia UE ma stanowić narzędzie, które wesprze m.in. inwestorów, w tym przedsiębiorców, w podejmowaniu świadomych decyzji inwestycyjnych w kierunku bardziej zrównoważonych działań gospodarczych.

W rozporządzeniu tym zdefiniowana została zasada DNSH (Do No Significant Harm), czyli „nie czyń poważnej szkody".

Zasada DNSH odnosi się do 6 celów środowiskowych, co do których realizowane przedsięwzięcie musi być zgodne.

Projekt wykazuje zgodność z następującymi celami:

1) **Cel środowiskowy: Łagodzenie zmian klimatu**

Interwencje w infrastrukturę na potrzeby transportu zbiorowego wpisują się m.in. w obszar interwencji 081 (Infrastruktura czystego transportu miejskiego) i 082 (Tabor czystego transportu miejskiego) w załączniku do rozporządzenia ogólnego, ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu na poziomie 100%, zatem uznaje się za zgodne z zasadą w odniesieniu do tego celu.

W przypadku projektów nakierowanych na budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury na potrzeby publicznego transportu zbiorowego na etapie prowadzonych prac budowlanych mogą zostać emitowane gazy cieplarniane i pyły, co związane będzie, np. z przygotowaniem placu budowy, eksploatacją maszyn. Z kolei w perspektywie długoterminowej realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko, gdyż zwiększy się zrównoważona mobilność mieszkańców co będzie skutkować ograniczeniem transportu indywidualnego a w konsekwencji zmniejszy presję na środowisko przyrodnicze tych obszarów. Generalnie projekty ukierunkowane na zrównoważony mobilny transport przyczynią się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wskutek zmniejszenia udziału transportu indywidualnego. Inwestycje mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko realizowane w ramach interwencji objęte będą procedurą oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym uznaje się za zgodne z zasadą „nie czyń poważnych szkód".

2) **Cel środowiskowy: Adaptacja do zmian klimatu**

Interwencje w infrastrukturę na potrzeby transportu zbiorowego wpisują się m.in. w obszar interwencji 081 (Infrastruktura czystego transportu miejskiego) i 082 (Tabor czystego transportu miejskiego) w załączniku do rozporządzenia ogólnego ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu na poziomie 100%, zatem uznaje się za zgodne z zasadą w odniesieniu do tego celu.

W przypadku projektów nakierowanych na budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury na potrzeby publicznego transportu zbiorowego na etapie prowadzonych prac budowlanych mogą zostać emitowane gazy cieplarniane i pyły, co związane będzie, np. z przygotowaniem placu budowy, eksploatacją maszyn. Z kolei w perspektywie długoterminowej realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko, gdyż dzięki temu zwiększy się zrównoważona mobilność mieszkańców co będzie skutkować ograniczeniem transportu indywidualnego a w konsekwencji zmniejszy presję na środowisko przyrodnicze tych obszarów. Generalnie projekty ukierunkowane na zrównoważony mobilny transport powinny przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wskutek zmniejszenia udziału transportu indywidualnego.

Inwestycje mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko realizowane w ramach interwencji objęte będą procedurą oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym uznaje się za zgodne z zasadą „nie czyń poważnych szkód".

3) **Cel środowiskowy: Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich**

Interwencje w ramach projektu nie będą mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na ten cel środowiskowy, związanego z bezpośrednimi i pośrednimi skutkami działania w całym jego cyklu życia, ze względu na swój charakter. Na podstawie analizy charakterystyki przewidywanych przedsięwzięć można spodziewać się ewentualnych oddziaływań na etapie budowy, przebudowy lub modernizacji infrastruktury. Wówczas mogą wstąpić potencjalne zagrożenia dla wód podziemnych, związane z ewentualnymi przypadkami rozlania substancji (paliwa, oleje, smary) na powierzchni terenu, która wraz z infiltrującymi opadami przedostawać się może do wód podziemnych. Ewentualny wpływ prac budowlanych na środowisko gruntowo-wodne będzie krótkotrwały i przemijający i nie spowoduje zmiany stosunków wodnych na danym terenie. Nie pogorszy się ogólny stan wód, a także nie zidentyfikowano ryzyka degradacji środowiska związanego z zachowaniem jakości wody i deficytem wody. Interwencje nie będą wodochłonne ani generujące powstawanie znacznych ilości ścieków.

W związku z powyższym uznaje się za zgodne z zasadą „nie czyń poważnych szkód".

4) **Cel środowiskowy: Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recyklingu**

Interwencje nie będą mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy, gdyż nie będą prowadziły do znaczącego efektywności w wykorzystywaniu materiałów, zasobów naturalnych lub znaczącego wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów.

W związku z powyższym uznaje się za zgodne z zasadą „nie czyń poważnych szkód".

5) **Cel środowiskowy: Zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody i ziemi**

Interwencje nie będą miały znaczącego przewidywalnego wpływu na ten cel środowiskowy, gdyż nie będą prowadziły do znaczącego wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub ziemi w porównaniu z sytuacją sprzed rozpoczęcia tej działalności.

Potencjalnie, na etapie budowy, przebudowy lub modernizacji może dojść do potencjalnego uwalniania zanieczyszczeń (np. podczas awarii urządzeń/maszyn), przy czym oddziaływanie będzie miało charakter krótkotrwały i ustąpi w chwili ustąpienia awarii.

Interwencja przyczyni się do zwiększenia udziału transportu publicznego, w sektorze transportu, co w długoterminowej perspektywie wpłynie na zmniejszenie potencjalnych

zanieczyszczeń emitowanych do środowiska.

W związku z powyższym uznaje się za zgodne z zasadą „nie czyń poważnych szkód"

6) Cel środowiskowy: Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów

Nie przewiduje się, że interwencje będą w znacznym stopniu szkodliwe dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii. Zakładając, że inwestycje dotyczyć będą obszarów miejskich i powiązanych z nimi funkcjonalnie i przestrzennie obszarów wiejskich, a więc i tak już miejsc przekształconych antropogenicznie, ewentualne oddziaływania na bioróżnorodność (np. zwierzęta, rośliny) nie powinny być wyższe niż te wywierane przez środowiska miejskie.

Potencjalnie można spodziewać się chwilowego i krótkotrwałego oddziaływania na różnorodność biologiczną wynikającego z budowy lub przebudowy infrastruktury (np. hałas, drgania mogące wywołać płoszenie zwierząt, których siedliska mogą znajdować się w pobliżu projektowanej inwestycji).

W perspektywie długoterminowej, realizacja w/w działania może przyczynić się do poprawy jakości przestrzeni miejskiej, zmniejszając ewentualne oddziaływania, jakie wywołuje transport indywidualny.

Można wskazać również niewielki pozytywny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów w związku ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza i ograniczeniem emisji hałasu.

W przypadku inwestycji publicznych działanie powinno być zgodne z kryteriami zielonych zamówień publicznych.

Projekty będą realizowane z wykorzystaniem odpowiednich środków ochrony różnorodności biologicznej podczas prac budowlanych.

Utrzymanie i rozwój zielonej infrastruktury, w szczególności drzew, będą brane pod uwagę w całym cyklu projektu, w tym poprzez stosowanie norm ochrony środowiska, w tym inwentaryzacji i właściwej organizacji robót budowlanych.

W szczególności prace koncepcyjne i projektowe powinny być poprzedzone odpowiednią inwentaryzacją drzew i innych elementów przyrody, przedsięwzięcia muszą obejmować rozwiązania zapewniające zachowanie drzew w dobrym stanie, a technologie i organizacja prac budowlanych i porządkowych nie powinny powodować szkód. Beneficjent będzie zobowiązany do przestrzegania mających zastosowanie norm zieleni, a w przypadku braku takich norm – ogólnie dostępnych norm branżowych.

Rodzaje działań w ramach Projektu pozostają zgodne z wytycznymi i w pełni spełniają zasadę DNSH („nie czyń poważnych szkód") w odniesieniu do wszystkich wyznaczonych celów środowiskowych.

15. Wpływ na zmiany klimatu oraz sposoby adaptacji do zachodzących zmian

15.1. Charakterystyka klimatu w Polsce

Klimat Polski charakteryzuje się dużą zmiennością pogody podczas przebiegu pór roku. Średnie wartości rocznych temperatur mieszczą się w przedziale: 5°C – 9°C. Najchłodniejszym obszarem Polski jest północno-wschodnia część kraju, natomiast najcieplejszym południowo-zachodnia. Średnioroczne amplitudy temperaturowe mieszczą się w przedziale: 19°C – 23°C. Zróżnicowanie temperatury wpływa na długość okresu wegetacyjnego, który średnio w Polsce trwa 214 dni, a waha się do 199 do 233 w zależności od gradientu temperatury. Na podstawie przebiegu średniej dobowej temperatury powietrza w Polsce wyróżnia się sześć pór roku: przedwiośnie (0–5°C), wiosnę (5–15°C), lato (powyżej 15°C), jesień (5–15°C), przedzimie (0–5°C), zimę (poniżej 0°C). Czas trwania pór roku jest zróżnicowany regionalnie: lato trwa od 60–70 dni w północnej części Polski do 100 dni na południowym wschodzie, w części środkowej, zachodniej i południowo-zachodniej, zima — od 10–40 dni nad morzem i na zachodzie do 3–4 miesięcy na północnym wschodzie, a w Tatrach nawet do 6 miesięcy.

Opady atmosferyczne zależne są od ukształtowania powierzchni a średnia ich suma wynosi około 600 mm rocznie – względnie najmniej w środkowej części Polski i najwięcej na wybrzeżu i w górach wysokich. Miesiące letnie charakteryzują 2-3 krotnie wyższe opady niż zimą. Opad śniegu stanowi 15-20% rocznej sumy opadów – opady te występują od listopada do kwietnia (lokalnie w górach już we wrześniu i sporadycznie także w miesiącach letnich). Liczba dni z pokrywą śnieżną zwiększa się z zachodu i południowego zachodu ku północnemu wschodowi kraju z 30-60 do 80-90 dni i ponad 200 dni wysoko w górach.

Prawidłowe funkcjonowanie sektora transportu może być zagwarantowane tylko wtedy, gdy będą uwzględnione czynniki klimatyczne. Analiza przewidywanych zmian klimatu ważnych w aspekcie funkcjonowania budownictwa wskazuje na to, że:

- nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych;
- zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie;
- zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi;
- wskazane w opracowaniu parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Według projektu KLIMADA spośród zjawisk ekstremalnych, trzy powinny być szczególnie brane pod uwagę w strategiach adaptacyjnych – upały, powodzie i silne wiatry. Stwierdzenie to wynika ze statystyk częstotliwości występowania owych zjawisk: łącznie stanowią one 82% zjawisk w przyrodzie i generują 72% strat materialnych. Liczba ofiar ekstremalnych zjawisk

klimatycznych kilkakrotnie przekracza liczbę ofiar trzęsień ziemi. Tylko fale upałów w latach 1998-2009 stały się przyczyną śmierci ponad 77 tys. osób w Europie.

15.2. Charakterystyka klimatu w Rybniku

Klimat Rybnika jest łagodny, poprzez wpływ sąsiedztwa rzeki Odry oraz kompleksów leśnych oraz małą odległość od wylotu Bramy Morawskiej. Średnie temperatury roczne kształtują się w granicach +7oC do +8oC. Najcieplej jest w lipcu (średnie temperatury od +17 do +18oC) natomiast najzimniejszym miesiącem jest styczeń (średnie temperatury od -2 do -3oC). Na terenie miasta notuje się średnie opady roczne na poziomie około 600-900 mm.

Rybnik leży w strefie wiatrów słabych i bardzo słabych. W 42% wiatry wieją z kierunku zachodniego oraz południowo-zachodniego, przynoszące powiewy ciepłych mas powietrza.

Średnia roczna prędkość wiatru wynosi około 2,2 m/s.

15.3. Przystosowanie projektu do zmian klimatu

W Poradniku przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe opracowanym przez Ministerstwo Środowiska, Departament Zrównoważonego Rozwoju w październiku 2015 r. zamieszczono definicję adaptacji do zmian klimatu, przez którą rozumie się dostosowanie systemów naturalnych i ludzkich w odpowiedzi na aktualne lub oczekiwane/prognozowane bodźce klimatyczne i ich skutki, która łagodzi szkodliwe konsekwencje lub wykorzystuje szanse, lub wynik procesu, który prowadzi do zmniejszenia szkody lub zagrożenia wystąpienia szkody lub realizacji korzyści, związanych z zmiennością i zmianami klimatu.

Planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego czy istotnego lub nawet zauważalnego wpływu na klimat regionu.

Wpływ zjawisk katastrofalnych (takich jak: powodzie, upały i deszcze nawalne) na przedmiotową inwestycję jest minimalny.

W szczególności

Nawalne deszcze i powodzie

Obiekty budowlane wykonane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego, więc wystąpienie burzy nie będzie wpływało na ich funkcjonowanie,

Występowanie deszczy nawalnych (deszcz nawalny – krótkotrwały deszcz o dużym natężeniu, którego czas trwania waha się od kilku do kilkudziesięciu minut) nie wpłynie na prawidłowe funkcjonowanie obiektów.

Teren, na którym będzie zlokalizowany obiekt znajduje się poza: terenem historycznych powodzi, terenem narażonym na powódź oraz terenem, na którym wystąpienie powodzi jest prawdopodobne.

Fale upałów

Wystąpienie upałów nie będzie miało negatywnego wpływu na funkcjonowanie planowanego Obiektu.

Mrozy, śnieżyce

Zjawisko zmian objętości materiałów jest szczególnie ważne na styku różnych materiałów, których zachowanie i parametry plastyczności zależą od temperatury.

Porywiste wiatry, mgły

Czynnikiem klimatycznym powodującym utrudnienia w ruchu drogowym jest również mgła. Symulacje dotyczące zmian klimatu nie przewidują w tym zakresie istotnych zmian, a ewentualne działania adaptacyjne zapewniające bezpieczeństwo ruchu powinny koncentrować się na wprowadzeniu sygnalizacji ostrzegawczej poprawiającej bezpieczeństwo ruchu poprzez wymuszanie ograniczenia prędkości i zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków.

Porywiste wiatry mogą być przyczyną zniszczenia części obiektów dlatego planuje się zwiększenie wytrzymałości wszystkich mocowań.

15.4. Wpływ przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany

Efekt cieplarniany jest zjawiskiem naturalnym obecnym na Ziemi od momentu pojawienia się atmosfery. Dzięki niemu na Ziemi panują warunki umożliwiające życie. Gazy cieplarniane zwane GHG są to składniki atmosfery ziemskiej, które dzięki swoim własnościom fizykochemicznym mają zdolność zatrzymywania energii słonecznej w obrębie atmosfery ziemskiej. Należą do nich głównie: para wodna H2O, dwutlenek węgla CO2, metan CH4, ozon O3, freony CFC, podtlenek azotu N2O oraz halony.

Znaczący udział w efekcie cieplarnianym ma para wodna. Jest bezpośrednim następstwem cyklu obiegu wody w przyrodzie. Działalność ludzka ma znikomy wpływ na wahania poziomu zawartości pary wodnej w atmosferze. Drugim ważnym składnikiem jest dwutlenek węgla, który mimo znacznie mniejszego wpływu aniżeli para wodna w ostatnim czasie, na skutek działalności człowieka, przybiera na sile.

Planowane przedsięwzięcie będzie charakteryzować się małym oddziaływaniem na klimat. Gazem cieplarnianym, emitowanym w związku z realizacją i eksploatacją inwestycji, będzie dwutlenek węgla. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia robót. Wielkość emisji zależeć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne.

Na etapie eksploatacji inwestycji, dodatkowa emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie spowodowana poprzez zwiększone zapotrzebowanie na energię elektryczną, wykorzystywaną potrzeby dodatkowej pracy eksploatacyjnej autobusów. Niemniej jednak przejęcie części

pasażerów podróżujących dotychczas samochodem osobowym, spowoduje w ujęciu globalnym spadek emisji CO2. W analizie ekonomicznej projektu wykazano, że łączne koszty emisji CO2 spowodowane zwiększoną pracą eksploatacyjną autobusów, to ok. 6% zmonetyzowanych oszczędności kosztów zmian klimatu, spowodowanych redukcją pracy eksploatacyjnej samochodów osobowych.

Na etapie budowy jakość powietrza wokół inwestycji będzie utrzymana na podobnym poziomie jak dla stanu istniejącego. Organizacja ruchu na czas budowy pozwoli na nie kumulowanie się oddziaływań emisji gazów cieplarnianych – w rejonie budowy pozostaną głównie maszyny budowlane, a ruch samochodów zostanie częściowo skierowany na inne ulice. Emisje gazów cieplarnianych będą również związane pośrednio z większym zapotrzebowaniem na energię w trakcie realizacji inwestycji (np. na oświetlenie terenu budowy, zasilanie urządzeń elektrycznych zaplecza budowy). Z uwagi na charakter planowanej inwestycji nie przewiduje się, aby te wielkości miały szkodliwy wpływy na środowisko. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się również usuwania czy przekształcenia mokradeł i powierzchni leśnych. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z wycinką zieleni, która będzie równoważona poprzez wprowadzenie nasadzeń zastępczych.

16. Analiza instytucjonalna

16.1. Wnioskodawca projektu

Wnioskodawcą w projekcie jest Miasto Rybnik reprezentowane przez Prezydenta Miasta Rybnika, które działa na podstawie:

- Ustawy o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn zm.)
- Statutu Miasta zatwierdzonego Uchwałą Rady Miasta Rybnika nr 29/III/2018 z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Rybnik

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację projektu jest Miasto Rybnik, które będzie realizować zadanie poprzez swoje komórki i jednostki organizacyjne.

Tabela 67. Beneficjent (Wnioskodawca) projektu

Nazwa	**Miasto Rybnik**
Adres	Urząd Miasta Rybnika ul. Bolesława Chrobrego 2, 44-200 Rybnik
NIP	642-001-07-58
REGON	276255430
Tel.	(32) 43 92 000
Faks	(32) 42 24 124
E-mail	rybnik@um.rybnik.pl
Osoba do kontaktu	Mateusz Motyka – Naczelnik Wydziału Rozwoju, e-mail: rozwoj@um.rybnik.pl

Źródło: Opracowanie własne

Miasto Rybnik będzie stroną uprawnioną do podpisywania kontraktów i umów z wykonawcami robót budowlanych. Nakłady inwestycyjne na realizację projektu będą finansowane bezpośrednio z budżetu Miasta Rybnika, tam też został zabezpieczony wkład własny na inwestycję. (Uchwała nr 38/IV/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Rybnika)

Po zakończeniu realizacji inwestycji formalnym właścicielem będzie Miasto Rybnik.

Miasto Rybnik będzie jednostką zlecającą wszelkie prace w ramach projektu zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych.

Beneficjent – Miasto Rybnik zapewni prawidłową realizację projektu zgodnie z przyjętym harmonogramem, ponieważ:

- ma odpowiednie zasoby kadrowe,
- ma bardzo duże doświadczenie w realizowaniu podobnych projektów,
- jest jednostką stabilną, prowadzącą zrównoważoną politykę finansową i inwestycyjną.

Rybnik jest miastem na prawach powiatu.

Organami miasta, w którym realizowany będzie projekt są:

- Rada Miasta
- Prezydent Miasta

Prezydent jest organem wykonawczym Miasta. Prezydent jest pracownikiem samorządowym zatrudnionym w Urzędzie Miasta Rybnika w ramach stosunku pracy na podstawie wyboru. Prezydent w drodze zarządzenia powołuje oraz odwołuje swoich zastępców i określa ich liczbę.

Z realizację rzeczową inwestycji jako komórka wiodąca będzie odpowiadało Centrum Inwestycji Urzędu Miasta Rybnika, który wspomagać będą m.in. Wydział Zamówień Publicznych, Wydział Księgowości, Wydział Komunikacji oraz Wydział Rozwoju. Beneficjent posiada we wszystkich komórkach odpowiednie kadry oraz inne zasoby organizacyjne niezbędne do realizacji projektu. Centrum Inwestycji to wyspecjalizowana komórka odpowiadająca wszystkie inwestycje realizowane przez Miasto Rybnik. W chwili obecnej zatrudnia 25 osoby dysponujące odpowiednią wiedzą z zakresu realizacji projektów inwestycyjnych w 3 Referatach tj. Referacie Zarządzania Remontami, Referacie Zarządzania Inwestycjami, Referacie Planowania, Kontroli i Rozliczeń. Zespół ten zrealizował i rozliczył w ostatnich 10 latach kilkanaście projektów inwestycyjnych na terenie Rybnika, w tym 10 dofinansowanych ze środków zewnętrznych.

Warto również podkreślić, iż w ścisłym kierownictwie urzędu miasta na stanowisku I zastępcy prezydenta miasta nadzorującego m.in. Centrum Inwestycji i Wydział Dróg jest zatrudniona osoba mająca bardzo duże doświadczenie w przygotowaniu i realizacji dużych projektów infrastrukturalnych. Osoba ta pełniła istotne funkcje w agencji rządowej odpowiedzialnej za budowę dróg krajowych i autostrad (dyrektor śląskiego oddziału Agencji Eksploatacji i Budowy Autostrad, zastępca dyrektora GDDKiA, dyrektor GDDKiA),a także pełniła funkcję MAO podczas budowy kanalizacji w Rybniku i 2 sąsiednich gminach wartej ponad 140 000 000 Euro.

16.2. Model wdrożenia inwestycji

Model wdrożenia inwestycji obejmuje następujące etapy.

Etap I. Przygotowania inwestycji

1. **Planowanie projektu**
   Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miasta – Wydział Inwestycji, Wydział Komunikacji, Wydział Rozwoju i Współpracy

Odpowiedzialność: analiza potrzeb, spójność z dokumentami strategicznymi (studium, SUMP, polityka transportowa), przygotowanie założeń programowych projektu.

2. **Przygotowanie dokumentacji technicznej**
   Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miasta – Wydział Inwestycji / eM4 Pracownia Architektury Brataniec (firma zewnętrzna)
   Odpowiedzialność: przygotowanie koncepcji technicznej, uzyskanie wymaganych uzgodnień i pozwoleń.

Etap II. Realizacja inwestycji

1. **Procedura przetargowa**
   Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miasta – Wydział Inwestycji, Wydział Zamówień Publicznych
   Odpowiedzialność: organizacja i przeprowadzenie przetargu na wykonawcę robót budowlanych.

2. **Nadzór inwestorski i realizacja budowy**
   Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miasta – Wydział Inwestycji / Pracownicy posiadający odpowiednie uprawnienia
   Odpowiedzialność: nadzór nad wykonawcą, kontrola postępu i jakości prac budowlanych.

3. **Odbiory techniczne i dopuszczenie do użytkowania**
   Jednostka odpowiedzialna: Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego / Urząd Miasta – Wydział Inwestycji
   Odpowiedzialność: przeprowadzenie kontroli końcowych i uzyskanie pozwolenia na użytkowanie.

Etap III. eksploatacji i zarządzania obiektem

1. **Zarządzanie operacyjne**
   Jednostka odpowiedzialna: Zarządu Dróg Miejskich w Rybniku (jednostka organizacyjna Miasta Rybnika), Wydział Komunikacji
   Odpowiedzialność: zarządzanie operacyjne centrum przesiadkowego – koordynacja ruchu, integracja z transportem publicznym.

2. **Obsługa P&R**
   Jednostka odpowiedzialna: Zarząd Dróg Miejskich w Rybniku (jednostka organizacyjna Miasta Rybnika)

   Odpowiedzialność: eksploatacja systemu parkingowego, pobór opłat, konserwacja techniczna.

3. **Utrzymanie techniczne i porządkowe**

Jednostka odpowiedzialna: Zarząd Dróg Miejskich w Rybniku, Zarząd Zieleni Miejskiej (jednostki organizacyjne Miasta Rybnika)

Odpowiedzialność: sprzątanie, odśnieżanie, konserwacja infrastruktury, oświetlenia, pielęgnacja zieleni.

Etap IV. Finansowanie i monitoring

1. **Rozliczenie finansowe**

Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miasta – Wydział Inwestycji, Wydział Księgowości, Wydział Finansowy

Jednostka odpowiedzialna: Odpowiedzialność: rozliczenie środków z UE i innych funduszy, rozliczenia finansowe.

2. **Monitoring funkcjonowania**

Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miasta – Wydział Komunikacji, Zarząd Dróg Miejskich w Rybniku

Odpowiedzialność: analiza efektywności działania centrum, liczby użytkowników, rotacji miejsc parkingowych, integracji z transportem zbiorowym.

16.3. Doświadczenie Wnioskodawcy

Beneficjent posiada doświadczenie w realizacji projektów o charakterze inwestycyjnym. Miasto Rybnik zrealizowało i skutecznie rozliczyło ponad 100 projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy zewnętrznych, w tym finansowanych z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Wśród zrealizowanych projektów skalą wyróżnia się projekt budowy Drogi Regionalnej realizowany w 2 etapach: „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik - etap I" oraz „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz - Pszczyna - dokończenie budowy południowej obwodnicy Rybnika w ciągu DW 935" o łącznej wartości ponad 750 mln zł. W związku z powyższym można z dużą dozą prawdopodobieństwa stwierdzić, iż beneficjent jest bardzo dobrze przygotowany do realizacji inwestycji.

Tabela 68. Lista projektów realizowanych w latach 2014-2024

Nazwa programu	Tytuł projektu	Kwota dofinansowania
Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2007-2013	Przebudowa ul. Sportowej na odcinku od ul. Raciborskiej do ul. Racławickiej w Rybniku	Kwota całkowita projektu 7 870 285,41 PLN, w tym dofinansowanie z UE 4 128 139,04 PLN

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2007-2013	Przebudowa obiektu mostowego wraz z drogami dojazdowymi w ciągu ul. Rudzkiej (DW 920) w Rybniku	Kwota całkowita projektu 3 457 555,67 PLN, w tym dofinansowanie z UE 3 457 555,66 PLN
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Przebudowa DK 78 na odcinku od ronda Wileńskiego do ronda Gliwickiego w Rybniku	Kwota całkowita projektu 13 177 548,46 PLN, w tym dofinansowanie z UE 10 463 382,29 PLN
Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2014-2020	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik - etap I	Kwota całkowita projektu 433 700 000,00 PLN, w tym dofinansowanie z UE 289 989 933,34 PLN
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - obwodnice drogi wojewódzkie (2021) Rządowy Fundusz Polski Ład edycja 2: Program Inwestycji Strategicznych	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz - Pszczyna - dokończenie budowy południowej obwodnicy Rybnika w ciągu DW 935	Kwota całkowita projektu 323 140 951,02 PLN, w tym dofinansowanie ze środków budżetu państwa 165 000 000,00 PLN
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024)	Przebudowa ul. Komisji Edukacji Narodowej w Rybniku	Kwota całkowita projektu 1 376 819,85 PLN, w tym środki z budżetu państwa 872 596,50 PLN
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024)	Budowa i rozbudowa ul. Storczyków w Rybniku wraz z rozbudową skrzyżowania z ul. Energetyków (łącznik ul. Góreckiego - Energetyków)	Kwota całkowita projektu 15 785 574,00 PLN, w tym środki z budżetu państwa 6 370 909,50 PLN
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024)	Przebudowa ul. Niewiadomskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Raciborską (DW 935) do granicy miasta	Kwota całkowita projektu 6 781 902,00 PLN, w tym środki z budżetu państwa 3 390 951,00 PLN
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 2024)	Rozbudowa ul. Sportowej w Rybniku na odcinku od przejazdu kolejowego do ul. Morcinka	Kwota całkowita projektu 15 780 900,00 PLN, w tym środki z budżetu państwa 7 875 997,50 PLN
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - drogi powiatowe i gminne (edycja 2021, 2022,2023 i 202 Rządowy Fundusz Polski Ład – Program	Rozbudowa ul. Śniadeckiego w Rybniku	Kwota całkowita projektu 3 100 000,00 PLN, w tym ze środków budżetu państw 2 792 182,50 PLN

Inwestycji Strategicznych 6 PGR:		

Źródło: Opracowanie własne

16.4. Stan przygotowania projektu

Planowana data rozpoczęcia rzeczowej realizacji projektu to I kw. 2026 r.
Planowana data zakończenia realizacji projektu to IV kw. 2028 r.

Na dzień złożenia wniosku do dofinansowanie projektu, Wnioskodawca posiada następujące dokumenty:

1) Studium wykonalności dla projektu: „Budowa Centrum Przesiadkowego wraz z parkingiem P&R"
2) Projekt budowlany dla zadania „Budowa Centrum Przesiadkowego wraz z parkingiem P&R"
3) Projekt architektoniczno-budowlany dla zadania „Budowa Centrum Przesiadkowego wraz z parkingiem P&R"
4) Kartę Informacyjną Projektu
5) Decyzję środowiskową - Decyzja Prezydenta Miasta Rybnika nr GM-1.6220.10.2024 z dnia 28 maja 2024 r., w której orzeczony został brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R" oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia.
6) Pozwolenie na budowę - Decyzja nr 48/6740/2025 z dnia 17 lutego 2025r.

Nadzór inżynierski nad robotami budowlanymi w projekcie będzie realizowany przez pracowników Wnioskodawcy (Urzędu Miasta Rybnika), którzy mają odpowiednie uprawnienia do nadzoru robót budowlanych.

Harmonogram projektu zestawiono w poniższej tabeli i na wykresie Gannt'a.

Tabela 69. Harmonogram realizacji projektu

Lp.	ETAPY REALIZACJI	ROZPOCZĘCIE	ZAKOŃCZENIE
1.	**Opracowanie Studium wykonalności dla projektu**	**01.03.2024**	**28.06.2024**
2.	**Ocena oddziaływania na środowisko**		
2.1.	Pozyskanie decyzji środowiskowej	01.04.2024	28.05.2024
3.	**Opracowanie dokumentacji projektowej**		
3.1.	Dokumentacja projektowa	01.02.2024	31.08.2024

4.	**Zezwolenie na inwestycję**		
4.1.	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji	28.05.2024	31.10.2024
5	**Roboty budowlane**		
5.1	Budowa węzła przesiadkowego	01.01.2025	31.12.2028
6.	**Nadzór autorski**	**01.01.2028**	**31.12.2028**
7.	**Działania promocyjne**	**01.01.2026**	**31.12.2028**
8.	**Działania edukacyjne**	**01.01.2026**	**31.12.2027**

Źródło: Dane Wnioskodawcy

Rysunek 5. Wykres Gannt'a

Lp.	ETAPY REALIZACJI	DATY		ROK 2024				ROK 2025				ROK 2026				ROK 2027				ROK 2028			
		ROZPOCZĘCIE	ZAKOŃCZENIE	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw	I kw	II kw	III kw	IV kw
1.	**Opracowanie Studium wykonalności dla projektu**	**01.03.2024**	**28.06.2024**																				
2.	Ocena oddziaływania na środowisko	01.04.2024	28.05.2024																				
2.1.	Pozyskanie decyzji środowiskowej	01.04.2024	28.05.2024																				
3.	**Opracowanie dokumentacji projektowej**	**01.02.2024**	**31.12.2028**																				
3.1.	Dokumentacja projektowa	01.02.2024	31.08.2024																				
4.	Zezwolenie na inwestycję	28.05.2024	31.10.2024																				
4.1.	Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji	28.05.2024	31.10.2024																				
5.	Roboty budowlane	01.01.2025	31.12.2028																				
5.1.	**Budowa węzła przesiadkowego**	**01.01.2025**	**31.12.2028**																				
6.	Nadzór autorski	01.01.2028	31.12.2028																				
7.	**Działania promocyjne**	**01.01.2026**	**31.12.2028**																				
8.	**Działania edukacyjne**	**01.01.2026**	**01.01.2027**																				

Źródło: Opracowanie własne

17. Analiza prawna

Wnioskodawca projektu spełnia wszystkie warunki prawne kwalifikujące przedmiotowe przedsięwzięcie do dofinansowania w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat I Środowisko 2021-2027.

Miasto Rybnik ma prawo występować w roli Wnioskodawcy Działanie FENX.03.01 Transport miejski.

Dla niniejszej inwestycji uzyskano szereg uzgodnień i decyzji, jak również kompletną dokumentacji projektową.

Przedmiotowa inwestycja jest zgodna z obowiązującym prawodawstwem krajowym na następujących płaszczyznach:

1) Zgodność projektu z prawem budowlanym

Realizacja inwestycji będzie zgodna z Ustawą prawo budowlane. Realizacja inwestycji jest uwarunkowana posiadaniem decyzji ZRiD wg ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z 2008 r. lub pozwoleniem na budowę.

2) Zgodność projektu z prawem ochrony środowiska

Przedmiotowy projekt należy do przedsięwzięć wymienionych w art. 3 ust. 1 pkt. 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.); w związku z powyższym planowana inwestycja zalicza się do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których, zgodnie z ww. rozporządzeniem, sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227), uzyskanie decyzji środowiskowej dla planowanych przedsięwzięć wymienionych w powyżej przywołanym rozporządzeniu Rady Ministrów z dn. 9 listopada 2004 roku jest wymagane.

Dla wszystkich zadań objętych przedmiotowym projektem, w ramach pozyskanych DŚU stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

3) Zgodność projektu z prawem zamówień publicznych

Realizacja inwestycji została podporządkowana Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. Ustawa określa, iż zamówienia publiczne dokonywane przez jednostki sektora finansów publicznych powyżej 30 tys. Euro, powinny się odbywać z zachowaniem postanowień ustawy PZP.

W ramach projektu przewiduje się udzielenie zamówień publicznych zgodnie z PZP oraz regulaminami wewnętrznymi jednostek realizujących dany zakres projektu.

4) Pomoc publiczna

Pojęcie pomocy publicznej (pomocy państwa) wynika bezpośrednio z prawa pierwotnego Unii Europejskiej, a konkretnie z art. 107 ust. 1 TFUE, który brzmi następująco:

„Z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi".

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), o pomocy publicznej można mówić, gdy spełnione są łącznie następujące warunki:

1) wsparcie udzielane jest przedsiębiorstwu przez państwo lub ze źródeł państwowych,
2) wsparcie powoduje uzyskanie przez przedsiębiorstwo przysporzenia na warunkach korzystniejszych od rynkowych,
3) wsparcie ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określone przedsiębiorstwa albo produkcję określonych towarów),
4) wsparcie grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi Unii Europejskiej

Tabela 70. Test pomocy publicznej w projekcie

Warunek	Odpowiedź	Uzasadnienie
Wsparcie jest przyznawane przez Państwo lub pochodzi ze środków państwowych.	TAK	Dofinansowanie projektu środkami programu operacyjnego stanowi transfer zasobów publicznych między instytucją zarządzającą (lub instytucją pośredniczącą) a beneficjentem. Transfer taki występuje nawet wówczas, gdy beneficjentem jest podmiot publiczny (np. jednostka samorządu terytorialnego)
Wsparcie jest udzielane na zasadach korzystniejszych niż oferowane na rynku (korzyść ekonomiczna).	TAK	Transfer zasobów polegający na dofinansowaniu projektu środkami programu operacyjnego skutkuje przysporzeniem na rzecz beneficjenta na zasadach korzystniejszych niż oferowane na rynku.

Warunek	Odpowiedź	Uzasadnienie
Wsparcie ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określone podmioty lub wytwarzanie określonych dóbr).	TAK	Transfer zasobów polegający na dofinansowaniu projektu środkami programu operacyjnego ma charakter selektywny ponieważ nie wszystkie zainteresowane podmioty mają równy dostęp do środków programu operacyjnego, jako że projekty otrzymujące dofinansowanie wybierane są wedle określonych kryteriów.
Wsparcie zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem oraz wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi UE.	NIE	Inwestycja nie będzie miała wpływu na zakłócenie konkurencji oraz wymianę handlową pomiędzy Państwami członkowskimi, gdyż budowana w ramach projektu infrastruktura nie podlega bezpośredniej konkurencji. Ponadto budowana infrastruktura ma charakter lokalny, tak więc nie będzie miała wpływu na handel.

Źródło: Opracowanie własne.

W odniesieniu do przesłanki nr 4 - Inwestycja nie będzie miała wpływu na zakłócenie konkurencji oraz wymianę handlową pomiędzy Państwami członkowskimi, gdyż budowana w ramach projektu infrastruktura nie podlega bezpośredniej konkurencji.

Przedmiotowy projekt centrum przesiadkowego obejmuje następujące komponenty:

1) budynek o funkcji dworca autobusowego – obejmującego m. in. hol dworcowy wraz z gastronomią oraz pomieszczenia sanitarne i niezbędne zaplecze, zespół pomieszczeń obsługi pasażera oraz zespół pomieszczeń dla kierowców, a na drugiej kondygnacji biura wraz z salami konferencyjnymi,
2) otwarty parking wielopoziomowy,
3) perony oraz infrastruktura ładowania taboru autobusowego.

Wszystkie powyższe komponenty mają charakter niegospodarczy, ponieważ będą służył wyłącznie obsłudze pasażerów.

W analizowanym przypadku Miasto Rybnik, będące jednostką samorządu terytorialnego, realizuje zadania o charakterze publicznoprawnym, tj. wskazane w art. 7 pkt 2) i 4) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1465 z późn. zm.; dalej: u.s.g.) – zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy.

Zgodnie z pkt. 207 Zawiadomienia Komisji... „finansowanie publiczne zwykłej infrastruktury (takiej jak gastronomia), znajdującej się w otoczeniu obiektów wykorzystywanych niemal wyłącznie do prowadzenia działalności niegospodarczej, zazwyczaj nie wywiera żadnego wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ ta zwykła

infrastruktura raczej nie będzie przyciągać klientów z innych państw członkowskich i jest mało prawdopodobne, aby wpływ jej finansowania na inwestycje transgraniczne lub przedsiębiorczość transgraniczną był większy niż marginalny".

Infrastrukturę realizowaną w ramach projektu należy zakwalifikować jako wskazaną zwykłą infrastrukturę, a co za tym idzie, jej finansowanie nie wpływa na zakłócenie konkurencji

Dodatkowo inwestycja ma charakter lokalny (wykluczenie przesłanki występowania pomocy publicznej z uwagi na brak wpływu na konkurencję i wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi).

Infrastruktura z której będą korzystali przewoźnicy zbiorowej komunikacji (perony, ładowarki, zaplecze itp.) nie będzie udostępniana przewoźnikom na zasadach rekompensaty.

Powyższe zestawienie wskazuje, że dofinansowanie przedmiotowej inwestycji nie będzie stanowiło pomocy publicznej na rzecz Miasta Rybnika.

W odniesieniu do projektu **„Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku"** należy wskazać, że pewne rodzaje infrastruktury nie podlegają bezpośredniej konkurencji ze strony innej infrastruktury tego samego rodzaju lub infrastruktury innego rodzaju oferującej usługi o znacznym stopniu substytucyjności lub oferującej bezpośrednio takie same usługi (pkt 211 Zawiadomienia Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – dalej: „Zawiadomienie").

Dotyczy to m.in. kompleksowych infrastruktur sieciowych, które stanowią naturalne monopole, co oznacza, że ich powielanie byłoby nieekonomiczne.

Komisja przyjmuje, że w odniesieniu do budowy infrastruktury, wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi lub zakłócenie konkurencji są zazwyczaj wykluczone w przypadkach, gdy spełnione są jednocześnie następujące przesłanki:

1) infrastruktura na ogół nie podlega bezpośredniej konkurencji;

2) finansowanie prywatne jest nieznaczne w danym sektorze i w państwie członkowskim (oceniane na poziomie krajowym);

3) infrastruktura nie jest zaprojektowana, aby selektywnie sprzyjać jednemu przedsiębiorstwu lub sektorowi, lecz przynosi korzyści całemu społeczeństwu.

W odniesieniu do infrastruktury kolejowej (tory, dworce), jak i miejskiej infrastruktury transportowej (tory tramwajowe, podziemny transport publiczny), Komisja wyjaśnia, że jej budowa zazwyczaj spełnia warunki wskazane powyżej i nie ma wpływu na wymianę handlową ani nie zakłóca konkurencji. To samo dotyczy budowy obiektów udostępnianych nieodpłatnie do użytku publicznego (pkt 220 Zawiadomienia).

Reasumując, budowa miejskiej infrastruktury transportowej (w tym węzła przesiadkowego) nie wpływa na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi lub zakłócenie konkurencji, bowiem wykonywana jest w ramach naturalnego monopolu. Tym samym wsparcie udzielane ze środków unijnych nie stanowi w tym przypadku pomocy publicznej na rzecz Miasta Rybnika.

18. Odniesienie do kryteriów wyboru projektów

W poniższych tabelach zestawiono odniesienie do poszczególnych Kryteriów Oceny Projektów.

Tabela 71. Kryteria horyzontalne obligatoryjne oceniane zerojedynkowo

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis spełnienia kryterium	Ocena
1.	Kryterium 1: Zgodność z Programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Szczegółowym opisem priorytetów FEnIKS oraz regulaminem wyboru projektów (dokumenty aktualne na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie)	Zapewnienie zgodności projektu w zakresie: 1) Typ/rodzaj projektu jest zgodny z przewidzianym w Programie FEnIKS , szczegółowym opisie priorytetów FEnIKS oraz regulaminie wyboru projektów, 2) Zgodność projektu z opisem działania (w tym celem oraz zakresem interwencji i przyporządkowaniem adekwatnych wskaźników produktu i rezultatu dla danego typu projektu) 3) Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta , 4) Nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania, 5) Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości projektu (o ile dotyczy), 6) Spełniono warunki minimalnej/maksymalnej wartości wydatków kwalifikowanych projektu (o ile dotyczy), 7) Wnioskodawcy składający wniosek są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w ramach danego naboru. Dla oceny pozytywnej wszystkie ww. warunki muszą zostać spełnione. Warunki, które nie dotyczą danego projektu nie wpływają na wynik oceny kryterium.	1) Typ/rodzaj projektu: Wniosek dotyczy następującego typu projektów: > inwestycji infrastrukturalnych: węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast) Planowany do wybudowania parking P&R znajduje się poza strefą śródmiejską Rybnika (zgodnie z SUiKZP), co zaprezentowano na mapie w ramach zał. 10. tj. zgodnie z typami projektów przewidzianymi w programie FEnIKS, szczegółowym opisie priorytetów FEnIKS oraz regulaminie wyboru projektów. 2) Zgodność projektu z opisem działania: projekt jest zgodny z celem oraz zakresem działania FENX.03.01 Transport miejski, ponadto przyporządkowano adekwatne wskaźniki produktu i rezultatu dla danego typu projektu. 3) Wnioskodawca jest zgodny z określonym typem beneficjenta: Wnioskodawcą jest JST, jednocześnie organizator publicznego transportu zbiorowego w mieście wojewódzkim, objętym w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT 4) Nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania - poziom dofinansowania w projekcie mieści się w limicie 85% kosztów kwalifikowanych. 5) Nie dotyczy 6) Nie dotyczy 7) Wnioskodawcą jest JST (Miasto Rybnik), jednocześnie organizator publicznego transportu zbiorowego w mieście. Należy zatem stwierdzić, że projekt jest zgodny z programem FEnIKS, oraz zachowuje spójność ze strategiami leżącymi u podstaw programu, co opisano w SW w rozdz. 3 Projekt w	TAK

			strategiach unijnych i krajowych. Ponadto projekt skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celów szczegółowych programu, co opisano w rozdz. 2.3.3 Cel główny i cele szczegółowe projektowanego przedsięwzięcia	
2.	Kryterium 2: Zgodność projektu z dokumentami składającymi się na spełnienie warunków podstawowych	Jeśli projekt wchodzi w zakres warunku podstawowego sformułowanego w Rozdziale 4 Programu FEnIKS „Warunki podstawowe", projekt jest spójny ze wskazanymi w tym rozdziale odpowiednimi strategiami i dokumentami dotyczącymi planowania ustanowionymi w celu spełnienia tego warunku podstawowego.	Nie dotyczy działania FENX.03.01 Transport miejski	NIE DOTYCZY
3.	Kryterium 3: Zgodność z realizacją zasady n+2	Harmonogram realizacji projektu nie narusza zasady n+2 w zakresie kwalifikowalności wydatków, zgodnie z zapisami art. 63 ust. 2 CPR.	Wydatki kwalifikowane projektu zgodnie z harmonogramem są ponoszone w latach 2025 – 2027, tak więc kryterium jest spełnione.	TAK
4.	Kryterium 4: Projekt nie został zakończony przed złożeniem dokumentacji aplikacyjnej	Warunkiem spełnienia kryterium jest wykazanie, że projekt nie został fizycznie ukończony (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni zrealizowany (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez wnioskodawcę dokonane. Przez projekt ukończony/zrealizowany należy rozumieć projekt, dla którego przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie nastąpił odbiór końcowy ostatnich robót (protokół odbioru końcowego), dostaw lub usług.	Roboty budowlane dla zadania objętego projektem nie zostały jeszcze rozpoczęte. Zakończenie projektu przewidziano na koniec roku 2027.	TAK

5.	Kryterium 5: Kompletność dokumentacji aplikacyjnej i spójność informacji zawartych we wniosku, załącznikach do wniosku	Ocena polegać będzie na weryfikacji kompletności wymaganej dokumentacji aplikacyjnej oraz spójności informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach do wniosku, w tym dokumentacji technicznej. Wymóg spójności dokumentów nie oznacza konieczności sporządzania na nowo dokumentów przygotowanych na wcześniejszym etapie przygotowania projektu (np. studium wykonalności). Różnice pomiędzy dokumentami przygotowywanymi w oparciu o ogólne informacje a dokumentem ostatecznym nie oznaczają niespełnienia kryterium, konieczne jest jedynie wyjaśnienie przyczyn różnic oraz zaktualizowanie informacji, które są umieszczone we wniosku o dofinansowanie, w szczególności tych mających wpływ na wysokość dofinansowania	Przekazana dokumentacja aplikacyjna jest kompletna i spójna, zakresie informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach.	TAK
6.	Kryterium 6: Zgodność projektu z przepisami o pomocy publicznej	Sprawdzana jest zgodność projektu z przepisami o pomocy publicznej, tj.: - jeśli wsparcie będzie stanowiło pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, to czy właściwie wskazano jej dopuszczalność z właściwymi przepisami regulującymi udzielanie, - jeśli wsparcie nie będzie stanowiło pomocy publicznej, to czy właściwie uzasadniono przyjęcie takiego założenia. Weryfikacja polega na sprawdzeniu poprawności wyjaśnień przedstawionych we wniosku o dofinansowanie poprzez odniesienie ich treści do właściwych dokumentów instytucji Unii Europejskiej, np. do: - Siatek analitycznych dotyczących infrastruktury - Komunikatu Komisji – Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.	W projekcie nie występuje pomoc publiczna, w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Szczegółowe odniesienie do pomocy publicznej w ramach projektu zawarto we wniosku oraz SW.	TAK

7.	Kryterium 7: Trwałość projektu	Sprawdzane jest zachowanie trwałości w rozumieniu zgodnie z art. 65 CPR, w odniesieniu do projektu (operacji) obejmującego (obejmującej) inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne. Okres trwałości zgodnie z art. 65 ust.3. nie dotyczy wkładów z programu na rzecz instrumentów finansowych lub dokonywanych przez takie instrumenty ani do żadnej operacji, której dotyczy zaprzestanie działalności produkcyjnej w związku z upadłością niewynikającą z oszustwa.	Trwałość projektu została zapewniona, stosowne oświadczenie w tym zakresie znajduje się we wniosku o dofinansowanie w sekcji J, pkt. 20.	TAK
8.	Kryterium 8: Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie. Kryterium wynika z przepisów krajowych	Sprawdzane jest czy wobec wnioskodawcy nie orzeczono zakazu dostępu do środków funduszy europejskich na podstawie odrębnych przepisów: - art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634 z późn. zm.); - art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2021 poz. 1745); - art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz. U. z 2020 r. poz. 358 z późn. zm.) lub nie zakazane zostało udzielanie bezpośredniego lub pośredniego wsparcia ze środków unijnych na podstawie art 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego (Dz. U. poz. 835). Weryfikacja spełnienia kryterium odbywać się będzie poprzez uzyskanie informacji z rejestrów publicznych do których właściwa instytucja posiada dostęp lub na podstawie oświadczeń wnioskodawców.	Żadna wymieniona przesłanka nie ma miejsca w przypadku Wnioskodawcy, co potwierdzono oświadczeniem w sekcji J, pkt. 3 i 4.	TAK

9.	Kryterium 9: Wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa	Sprawdzane jest, czy wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) 651/2014 (Dz. Urz. UE 2014 L 187/1) albo w rozumieniu komunikatu Komisji Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE 2014 C 249/1) w zależności od tego, która jest właściwa (zgodnie z przepisami o pomocy publicznej). W przypadku projektów, których dofinansowanie nie stanowi pomocy publicznej dla ustalenia czy wnioskodawca nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji stosuje się rozporządzenie Komisji (UE) 651/2014. Kryterium nie ma zastosowania w sytuacji gdy dofinansowanie stanowi pomoc de minimis lub wsparcie podlegające tymczasowym zasadom pomocy państwa ustanowionym w celu odpowiedzi na wystąpienie wyjątkowych okoliczności, chyba że co innego wynika z przepisów o pomocy publicznej. Wnioskodawca przedłożył oświadczenie o tym, że nie jest przedsiębiorstwem w trudnej sytuacji.	Wnioskodawca nie jest przedsiębiorcom znajdującym się w trudnej sytuacji, co potwierdzono oświadczeniem z sekcji J, pkt. 8.	TAK
10.	Kryterium 10: Brak podwójnego finansowania	Sprawdzane są odpowiedzi wnioskodawcy na pytania zawarte we wniosku o dofinansowanie dotyczące braku podwójnego finansowania przedsięwzięć z różnych zewnętrznych środków publicznych, w tym europejskich. Weryfikacja spełnienia kryterium odbywać się będzie na podstawie/przy użyciu: - pytań we wniosku o dofinansowanie, - aplikacji Skaner (skaner.gov.pl)	Wnioskodawca nie otrzymał oraz nie otrzyma dofinansowania z innych środków zewnętrznych.	TAK
11.	Kryterium 11: Stabilność finansowa projektu	Wnioskodawca ma niezbędne zasoby i mechanizmy finansowe, aby pokryć koszty eksploatacji i utrzymania projektu, które obejmują inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne, tak by zapewnić stabilność ich finansowania co najmniej w okresie trwałości projektu (okres trwałości zgodnie z art. 65 ust. 3 CPR nie dotyczy wkładów z programu na rzecz instrumentów	Nakłady inwestycyjne na realizację projektu będą finansowane bezpośrednio z budżetu Miasta Rybnika, tam też został zabezpieczony wkład własny na inwestycję. Wnioskowana kwota dofinansowania projektu wynosi 67 558 777,04 zł (85% kosztów kwalifikowanych).	TAK

		finansowych lub dokonywanych przez takie instrumenty ani do żadnej operacji, której dotyczy zaprzestanie działalności produkcyjnej w związku z upadłością niewynikającą z oszustwa.)	Wkład własny projektu w wysokości 11 922 137,15 zł netto oraz wydatki niekwalifikowane zostaną sfinansowane w całości ze środków własnych Miasta Rybnik. Środki te zostały zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Rybnika, przyjętej Uchwałą nr 156/X/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 19 grudnia 2024r. w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Rybnika. Środki zostały ujęte w części 1.3.2. Wydatki majątkowe, w pozycji: 1.3.2.35. „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku- rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjne", zadanie nr 886. Po zakończeniu realizacji inwestycji formalnym właścicielem będzie Miasto Rybnik. Wnioskodawca zapewnił również środki własne w latach 2029do 2050 na utrzymanie nowopowstałej infrastruktury (co jest zgodne z okresem 25 lat założonym w Analizie finansowej projektu). W zakresie zabezpieczenia kosztów utrzymania infrastruktury, w Wieloletniej prognozie finansowej stanowiącej załącznik nr 1 do Uchwały nr 156/X/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 19 grudnia 2024r. w pkt. 2. Wydatki ogółem pkt. 2.1 Wydatki bieżące. W kosztach tych ujęto m.in. bieżące utrzymanie wytworzonej infrastruktury. (https://bip.um.rybnik.eu/Default.aspx?Page=247&Id=15276) Koszty bieżącego utrzymania infrastruktury określane są corocznie w uchwale budżetowej na dany rok. Beneficjent – Miasto Rybnik zapewni prawidłową realizację projektu zgodnie z przyjętym harmonogramem, ponieważ: • ma odpowiednie zasoby kadrowe,	

			• ma bardzo duże doświadczenie w realizowaniu podobnych projektów, • jest jednostką stabilną, prowadzącą zrównoważoną politykę finansową i inwestycyjną.	
12.	Kryterium 12: Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej	Zgodnie z art. 73 ust. 2 CPR podczas wyboru operacji instytucja zarządzająca: c) zapewnia, aby wybrane operacje odzwierciedlały najkorzystniejszą relację między kwotą wsparcia, podejmowanymi działaniami i osiąganymi celami. Zgodnie z powyższym sprawdzana jest zgodność z Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych na lata 2021- 2027 (gdy mają zastosowanie). W przypadku kwestii nieuregulowanych w powyższych Wytycznych, należy sprawdzić zgodność z Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 - General Principles and Sector Applications (z ang. Vademecum oceny ekonomicznej 2021-2027 - Ogólne zasady i zastosowania sektorowe) oraz Guide to cost-benefit Analysis of Investment Projects (z ang. Przewodnikiem do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych) z grudnia 2014 r. W przypadku dokumentów sektorowych (np. Blue Books, z ang. Niebieskie Księgi) należy sprawdzić zgodność również z tymi dokumentami. W przypadku rozbieżności pomiędzy ww. dokumentami, zastosowanie mają zasady z dokumentu o najpóźniejszej dacie publikacji. W przypadku projektu realizowanego w formie projektu grantowego sprawdzane jest, czy wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla działania. Sprawdzeniu podlega czy wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla	Analiza ekonomiczna i finansowa została opracowana, zgodnie z Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych na lata 2021- 2027. Szczegółowe informacje prezentują rozdział 10 i 11 Studium wykonalności. Wnioskowana kwota wsparcia jest zgodna z zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla działania FENX 3.01. oraz zasadami finansowania projektów obowiązującymi dla danego działania określonymi w Szczegółowym opisie priorytetów Programu FEnIKS na lata 2021-2027.	TAK

		danego działania określonymi w Szczegółowym opisie priorytetów Programu FEnIKS na lata 2021-2027.		
13.	Kryterium 13: Gotowość organizacyjno-instytucjonalna wnioskodawcy w obszarze zawierania umów	Sprawdzane jest, czy wnioskodawca i wszystkie podmioty, które zgodnie z informacją zawartą we wniosku mogą ponosić wydatki kwalifikowalne w ramach projektu posiadają procedury (tryb postępowania) w obszarze zawierania umów dla zadań objętych projektem. W przypadku umów zawieranych zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, zgodność z zasadami obowiązującymi w ramach Programu jest zapewniona przez działanie zgodnie z tą ustawą. W przypadku umów, do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych, wnioskodawca powinien przedstawić wewnętrzne procedury uwzględniające zasady zawierania umów określone w wytycznych dotyczących kwalifikowania wydatków.	Miasto Rybnik będzie stroną uprawnioną do podpisywania kontraktów i umów z wykonawcami robót budowlanych. Po zakończeniu realizacji inwestycji formalnym właścicielem będzie Miasto Rybnik. Miasto Rybnik będzie jednostką zlecającą wszelkie prace w ramach projektu zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych.	TAK
14.	Kryterium 14: Klauzula delokalizacyjna	Sprawdzane jest czy projekt nie obejmuje działań, które stanowiły część operacji podlegającej przeniesieniu produkcji zgodnie z art. 66 CPR lub które stanowiłyby przeniesienie działalności produkcyjnej zgodnie z art. 65 ust. 1 lit. a) CPR.	NIE DOTYCZY	NIE DOTYCZY
15.	Kryterium 15: Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska	Projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany) zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym: - ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.) i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko;	Weryfikacja na podstawie SW, WoD oraz załączników obowiązkowych do przygotowania zgodnie z zapisami regulaminu wyboru projektów, tym: Załącznik 3.1. Załącznik środowiskowy Załącznik 3.4. Wykaz dowodów DNSH Załącznik 3.6. Decyzja środowiskowa	TAK

		- ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.); - ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2021 r. poz. 1098 z późn. zm.) i Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory; - ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.) i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej; - Wytycznymi w sprawie działań naprawczych w odniesieniu do projektów współfinansowanych w okresie programowania 2014 – 2020 oraz ubiegających się o współfinansowanie w okresie 2021 – 2027 z Funduszy UE, dotkniętych naruszeniem 2016/2046 w zakresie specustaw, dla których prowadzone jest postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (Ares(2021)1432319 z 23.02.2021r.).		
16.	Kryterium 16: Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyń poważnej szkody"	Ocenie podlega, czy projekt spełnia zasadę zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 9 ust. 4 CPR. Wnioskodawca wykaże, że projekt jest zgodny z celami zrównoważonego rozwoju ONZ, Porozumienia Paryskiego oraz zasadą „nie czyń poważnych szkód". W ramach prezentacji spełnienia przez projekt celów zrównoważonego rozwoju ONZ należy odnieść się do tych celów, które dotyczą danego rodzaju projektów. Należy przedstawić jak projekt wspiera działania respektujące standardy i priorytety klimatyczne UE.	Weryfikacja na podstawie SW, WoD oraz załączników obowiązkowych do przygotowania zgodnie z zapisami regulaminu wyboru projektów, tym: Załącznik 3.1. Załącznik środowiskowy Załącznik 3.4. Wykaz dowodów DNSH Projekt jest zgodny z celami zrównoważonego rozwoju ONZ, , Porozumienia Paryskiego oraz zasadą „nie czyń poważnych szkód", w tym wykazuje zgodność z następującymi zasadami: -Łagodzenie zmian klimatu Realizacja projektu przyczyni się do rozwoju bardziej efektywnego, bezpieczniejszego i zrównoważonego transportu publicznego poprzez redukcję emisji szkodliwych gazów	TAK

		W ramach potwierdzenia spełnienia zasady „nie czyń poważnych szkód" należy odnieść się do zapisów ekspertyzy wykonanej na zlecenie MFiPR: „Analiza spełniania zasady „nie czyń poważnej szkody" (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027" i zamieszczonych w niej ustaleń dla poszczególnych typów projektów. Wnioskodawca uzasadnia we wniosku o dofinansowanie spełnienie zasady zrównoważonego rozwoju dla całego projektu	cieplarnianych i hałasu. Zapewni usprawnienie i podniesienie atrakcyjności miejskiej komunikacji publicznej poprzez zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego wobec indywidualnego skutkujące zmniejszeniem zużycia paliw, a w konsekwencji do redukcji emisji gazów cieplarnianych co przełoży się na poprawę efektywności energetycznej. -Adaptacja do zmian klimatu W projekcie przewidziano rozwiązania zapewniają odporność na bieżącą zmienność klimatu i przyszłe zmiany klimatu -Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich Nie zidentyfikowano żadnego z ryzyk degradacji środowiska związanego z zachowaniem jakości wody i deficytem wody. - Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling Utrzymaniem infrastruktury będą zajmować się doświadczeni pracownicy Wnioskodawcy, którzy zapewnią kompleksową obsługę infrastruktury. W przypadku przedmiotowego projektu zasada ta będzie realizowana m.in. poprzez następujące rozwiązania: - zabezpieczenie przed opadami atmosferycznymi i dostępem osób postronnych - przewóz materiałów sypkich zorganizowany w sposób ograniczających wtórne pylenia - Usuwanie zanieczyszczenia na placu budowy oraz drogach dojazdowych, a w okresie suszy zraszanie ich powierzchni wodą. Powstające w trakcie eksploatacji odpady będą przekazywane do odpowiednich jednostek odpowiedzialnych za ich utylizację. -Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów Z uwagi na lokalizację projekt będzie miał wpływ neutralny na zachowanie bioróżnorodności. Projekt realizowany będzie w	

			terenie miejskim zurbanizowanym i nie będzie przecinał obszarów cennych ze względu na różnorodność biologiczną.	
17.	Kryterium 17: Odporność infrastruktury na zmiany klimatu	Weryfikacja polega na ocenie czy projekt jest zgodny z art. 73 ust. 2 lit. j) CPR tzn. czy inwestycja w infrastrukturę o przewidywanej trwałości wynoszącej co najmniej pięć lat przewidziana w ramach projektu jest odporna na zmiany klimatu. Weryfikacja przeprowadzana jest na podstawie uzasadnienia odporności przedsięwzięcia na zmiany klimatu przedstawionego we wniosku o dofinansowanie. Projekt jest zgodny z metodologią wynikającą z Wytycznych Komisji Europejskiej: ZAWIADOMIENIE KOMISJI Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01).	Planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego czy istotnego lub nawet zauważalnego wpływu na klimat regionu. Wpływ zjawisk katastrofalnych (takich jak: powodzie, upały i deszcze nawalne) na przedmiotową inwestycję jest minimalny. W szczególności Nawalne deszcze i powodzie Obiekty budowlane wykonane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego, więc wystąpienie burzy nie będzie wpływało na ich funkcjonowanie, Występowanie deszczy nawalnych (deszcz nawalny – krótkotrwały deszcz o dużym natężeniu, którego czas trwania waha się od kilku do kilkudziesięciu minut) nie wpłynie na prawidłowe funkcjonowanie obiektów. Teren, na którym będzie zlokalizowany obiekt znajduje się poza: terenem historycznych powodzi, terenem narażonym na powódź oraz terenem, na którym wystąpienie powodzi jest prawdopodobne. Fale upałów Wystąpienie upałów nie będzie miało negatywnego wpływu na funkcjonowanie planowanego obiektu. Mrozy, śnieżyce Zjawisko zmian objętości materiałów jest szczególnie ważne na styku różnych materiałów, których zachowanie i parametry plastyczności zależą od temperatury. Porywiste wiatry, mgły Czynnikiem klimatycznym powodującym utrudnienia w ruchu drogowym jest również mgła. Symulacje dotyczące zmian	

			klimatu nie przewidują w tym zakresie istotnych zmian, a ewentualne działania adaptacyjne zapewniające bezpieczeństwo ruchu powinny koncentrować się na wprowadzeniu sygnalizacji ostrzegawczej poprawiającej bezpieczeństwo ruchu poprzez wymuszanie ograniczenia prędkości i zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków. Porywiste wiatry mogą być przyczyną zniszczenia części obiektów dlatego planuje się zwiększenie wytrzymałości wszystkich mocowań.	
18.	Kryterium 18: Poprawność identyfikacji i przypisania wydatków projektu z punktu widzenia ich kwalifikowalności	Sprawdzana jest potencjalna kwalifikowalność wydatków planowanych do poniesienia na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, czyli zgodność z zasadami zawartymi w wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027,SzOP oraz regulaminie wyboru projektów, a także poprawność przypisania wskazanych tam wydatków do właściwych kategorii wydatków kwalifikowalnych. Ponadto weryfikowany jest sposób opisu we wniosku o dofinansowanie wydatków kwalifikowalnych pod kątem uzasadnienia włączenia do wydatków kwalifikowalnych tych wydatków, dla których, zgodnie z ww. Wytycznymi lub SzOP, warunkiem koniecznym dla ich uznania za kwalifikowalne jest ich wskazanie we wniosku o dofinansowanie i w umowie o dofinansowanie.	Koszty kwalifikowane zostały przyporządkowane, zgodnie z Załącznikiem 4. Zasady kwalifikowalności.	TAK
19.	Kryterium 19: Zgodność projektu z zasadami równości szans, włączenia społecznego i niedyskryminacji	Sprawdzane jest czy działania związane z realizacją projektu, a także wszystkie produkty związane z funkcjonowaniem projektu po okresie jego realizacji, w tym działania informacyjne i promocyjne, są realizowane z poszanowaniem zasad równościowych związanych z zapobieganiem wszelkiej dyskryminacji, m.in. ze względu na: płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię, światopogląd, przynależność narodową, majątek, urodzenie, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Ocena zgodności projektu z ww. zasadami	Zasada zostanie spełniona. Usługi z zakresu publicznego transportu zbiorowego mają charakter ogólnodostępny i niedyskryminujący ze względu na płeć. Stworzenie komfortowych warunków umożliwiających dogodną zmianę środka transportu ma znaczenie szczególnie dla kobiet, które najczęściej podróżują z małymi dziećmi. Często ograniczeniem w takiej sytuacji jest brak odpowiednich warunków infrastrukturalnych dostosowanych do potrzeb wózków dziecięcych. Realizacja projektu stanowi odpowiedź na powyższe kwestie.	TAK

		horyzontalnymi jest dokonywana w oparciu o przepisy Wytycznych w zakresie realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 oraz załącznika nr 2 do ww. Wytycznych. Ocena będzie prowadzona rozłącznie w odniesieniu do każdej z dwóch ww. zasad: zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości kobiet i mężczyzn. Oddzielnie sprawdzane jest wypełnienie wszystkich poniższych warunków: 1) Wnioskodawca wykazał, że projekt będzie miał pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnoprawnościami. Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług), które nie zostały uznane za neutralne, dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek – zgodnie ze standardami dostępności dla polityki spójności 2021–2027 (zał. nr 2 do ww. Wytycznych). W przypadku gdy produkty (usługi) projektu nie mają swoich bezpośrednich użytkowników, dopuszczalne jest uznanie, że mają one charakter neutralny wobec zasady równości szans i niedyskryminacji. W przypadku uznania, że dany produkt (lub usługa) jest neutralny, projekt zawierający ten produkt (lub usługę) może być uznany za zgodny z zasadą równości szans i niedyskryminacji. Uznanie neutralności określonych produktów (usług) projektu nie zwalnia jednak wnioskodawcy ze stosowania standardów dostępności dla realizacji pozostałej części projektu, dla której standardy dostępności mają zastosowanie. 2) Projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn. Przez zgodność z tą zasadą należy rozumieć, z	Wybudowana w ramach projektu infrastruktura będzie ogólnodostępna i nie będą preferowały jakiejkolwiek grupy społecznej jako użytkowników. Należy także zaznaczyć, że Miasto Rybnik przestrzega w swojej polityce kadrowej zasady niedyskryminacji i równych szans, co jest widoczne również w zarządzaniu projektem. Wnioskodawca stosuje u siebie zasadę równości kobiet i mężczyzn poprzez unikanie działań wprowadzających sztuczny podział na zadania przypisywane danemu pracownikowi tylko i wyłącznie ze względu na płeć a nie ze względu na posiadane kompetencje. Na żadnym z etapów realizacji projektu nie są i nie będą stosowane działania mogące wpłynąć na nierówne traktowanie zaangażowanych w niego osób (w proces podejmowania decyzji związanych z przygotowaniem, realizacją i rozliczeniem projektu biorą i będą brały udział zarówno kobiety, jak i mężczyźni, a prace zespołu projektowego są zorganizowane w sposób, który umożliwi godzenie życia zawodowego z prywatnym). Zasada ta także jest respektowana i stosowana w odniesieniu do prowadzących autobusy (istotne są tylko i wyłącznie posiadane przez daną osobę uprawnienia do prowadzenia tego typu pojazdami) Na etapie eksploatacji także nie będzie dochodzić do niezachowania zasady równości kobiet i mężczyzn, gdyż jak wspomniano powyżej usługi z zakresu publicznego transportu zbiorowego mają charakter ogólnodostępny i niedyskryminujący. W ramach projektu planowana jest instalacja monitoringu, co będzie elementem sprzyjającym wykorzystaniu infrastruktury wybudowanej w ramach projektu przez osoby zwracające większa uwagę na kwestie bezpieczeństwa).	

		jednej strony zaplanowanie takich działań w projekcie, które wpłyną na wyrównywanie szans danej płci będącej w gorszym położeniu (o ile takie nierówności zostały zdiagnozowane w projekcie). Z drugiej strony zaś stworzenie takich mechanizmów, aby na żadnym etapie wdrażania projektu nie dochodziło do dyskryminacji i wykluczenia ze względu na płeć. W przypadku, gdy we wniosku o dofinansowanie projektu wnioskodawca uzasadni, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za adekwatne i wystarczające, projekt może zostać uznany za neutralny	Wnioskodawca zapewni: 1) Dostępność architektoniczną, w tym: W zakresie dostępności, w projekcie zaplanowano uwzględnienie: • monitoringu na całym obiekcie (m.in. windy, klatki schodowe itp.) • pętli indukcyjnej (uniwersalny system umożliwiający osobom z aparatem słuchowym lub implantem ślimakowym prawidłowe słyszenie w przestrzeni publicznej) • komunikatorów dźwiękowych i świetlnych na peronach autobusowych • komunikatorów dźwiękowych i świetlnych w budynku • elektroniczny wyświetlacz zewnętrzny pokazujący m.in. ilość wolnych miejsc, nazwę obiektu • windy z sygnalizacją dźwiękową dostosowaną dla osób niewidomych i niedowidzących oraz z informacjami w Braille'u • Piktogramy • plan tyflograficzny układu budynku • trakty piesze wyposażone w ścieżki dla niewidomych (kolorystyka umożliwiająca właściwe nakierowanie osób np. do kas biletowych, ubikacji, na perony, szyny lub rowki naprowadzające osoby niewidome i niedowidzące) • dojścia i dojazdy umożliwiające poruszanie się osób niewidomych i niedowidzących – płytki sensoryczne, obniżone krawężniki	

			• węzły sanitarne dostosowane dla osób niepełnosprawnych (pochwyty, umywalki) • stanowisko informacyjne z blatem dwupoziomowym umożliwiającym swobodne korzystanie osobom poruszającym się na wózkach • w punkcie informacyjnym wydzielone stanowisko z wideotłumaczem języka migowego w czasie rzeczywistym • kontrastowe oznaczenia stopni schodów. 2) Dostępność informacyjno-komunikacyjną, w tym: - Strona Internetowa zapewni standard WCAG i zgodność z zasadą uniwersalnego projektowania celem zapewnienia dostępności dla osób zmagających się ze schorzeniem wzroku. Strona Internetowa zapewni: przyjazny interfejs (logiczne rozmieszczenie najważniejszych treści), czcionka i jej wielkość (możliwość prostej i szybkiej zmiany wielkości czcionki, zastosowanie czcionki bezszyfrowej). - Materiały promocyjne będą prezentowane w sposób czytelny dla każdego i przygotowane będą zgodnie z wymaganym standardem WCAG. Zastosowany zostanie standard informacyjno-promocyjny. Wszelkie materiały promocyjne zostaną przygotowane tak, aby korzystanie z nich było możliwe dla różnych osób, zgodnie z koncepcją uniwersalnego projektowania. szczególnymi potrzebami, korzystanie z rezultatów inwestycji. Wnioskodawca zadba, aby wydarzenia promocyjne odbywały się w miejscach dostosowanych do OzN. Planowane do budowy Centrum przesiadkowe nie będzie posiadało barier architektonicznych. Standard węzła uwzględni minimalizowanie odległości i wysiłku przy przejściach dla pieszych, wygodę, bezpieczeństwo przejść i	

			oczekiwania, pełną informację, właściwe nakierowanie i łatwość zakupu biletów, realizację potrzeb podróżnych niezwiązanych z transportem. Komunikacja pomiędzy Centrum przesiadkowym a Dworcem będzie odbywać się pieszo. Przejścia pomiędzy obiektami będą dostosowane w taki sposób, aby zminimalizować występowanie barier architektonicznych. Teren objęty opracowaniem będzie tworzył przestrzeń skomunikowaną z otaczającymi działkami/terenami przyległymi i będzie uwzględniał potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.	
20.	Kryterium 20: Zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej	Sprawdzana jest zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 26 października 2012 r. w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji i zakresu projektu. Zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 26 października 2012 r., na etapie oceny wniosku należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami projektu a wymogami tego dokumentu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu.	Zasada zostanie spełniona. Szczegółowe informacje zawarto we wniosku – część: Dodatkowe informacje.	TAK
21.	Kryterium 21: Zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych.	Kryterium wynika z CPR art. 9 ust. 2 i 3, art.. 73 ust. 2 lit. b) – w zakresie horyzontalnego warunku podstawowego 4 oraz z zapisów Umowy Partnerstwa oraz Programu FEnIKS Sprawdzana jest zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r. w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji i zakresu projektu. Zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych, na etapie oceny wniosku należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami projektu a wymogami tego dokumentu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu.	Zasada zostanie spełniona. Szczegółowe informacje zawarto we wniosku – część: Dodatkowe informacje.	TAK

22.	Kryterium 22: Zgodność projektu z klauzulą niedyskryminacyjną.	Sprawdzana jest zgodność projektu z wymogami klauzuli niedyskryminacyjnej, która stanowi, że wsparcie ze środków polityki spójności będzie udzielane wyłącznie projektom i beneficjentom, którzy przestrzegają przepisów antydyskryminacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady nr 2021/1060. W przypadku, gdy wnioskodawcą/beneficjentem jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny), która podjęła jakiekolwiek działania dyskryminujące, sprzeczne z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 2021/1060, wsparcie w ramach polityki spójności nie może być udzielone". W przypadku, gdy wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny) sprawdzane jest dodatkowo, czy wnioskodawca ten podjął jakiekolwiek działania dyskryminujące, sprzeczne z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2021/1060. W szczególności sprawdzane jest, czy na terenie jednostki samorządu terytorialnego (która jest wnioskodawcą lub której podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny jest wnioskodawcą) nie obowiązują żadne ustanowione przez organy tej jednostki samorządu terytorialnego dyskryminujące akty prawa miejscowego lub podjęte dyskryminujące uchwały3, na dowód czego wnioskodawca (niezależnie od tego, czy jest jednostką samorządu terytorialnego, czy podmiotem przez nią kontrolowanym lub od niej zależnym) złożył oświadczenie o treści: „Oświadczam, że: - na terenie ...*, którą/który reprezentuję/od której zależny lub przez nią kontrolowany jest podmiot, który reprezentuję ** nie obowiązują żadne ustanowione przez organy tej jednostki samorządu terytorialnego	Zasada zostanie spełniona. Zgodność zostanie zapewniona poprzez Oświadczenie w części: Oświadczenia, wniosku o dofinansowanie.	TAK

		dyskryminujące akty prawa miejscowego lub inne podjęte dyskryminujące uchwały, - wnioskodawca, którego reprezentuję, nie podjął jakichkolwiek działań dyskryminujących, sprzecznych z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2021/1060."		

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 72. Kryteria horyzontalne rankingujące (oceniane punktowo)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis spełnienia kryterium	Maksymalna liczba punktów	Uzyskana liczba punktów
1	**Zastosowanie elementów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej i OZE, ochrony przyrody (w tym różnorodności biologicznej) oraz adaptacji do zmian klimatu**			**6**	**5**
	1 pkt. – w ramach projektu zostały zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym (wynikające z „Mapy drogowej Transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym");		W ramach projektu nie zastosowano rozwiązania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym wynikając z „Mapy drogowej..." (0 pkt)	1	0
	1 pkt. – w ramach projektu zostały zastosowane rozwiązania w zakresie odporności i adaptacji do zmian klimatu;		W ramach projektu zostały zastosowane rozwiązania w zakresie odporności i adaptacji do zmian klimatu. Wpływ zjawisk katastrofalnych (takich jak: powodzie, upały i deszcze nawalne) na przedmiotową inwestycję jest minimalny, ponieważ:	1	1

	• teren, na którym będzie zlokalizowany obiekt znajduje się poza: terenem historycznych powodzi, terenem narażonym na powódź oraz terenem, na którym wystąpienie jest prawdopodobne, • wystąpienie upałów nie będzie miało negatywnego wpływu na funkcjonowanie planowanego obiektu, • obiekty budowlane wykonane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego, więc wystąpienie burzy nie będzie wpływało na ich funkcjonowanie, • występowanie deszczy nawalnych (deszcz nawalny – krótkotrwały deszcz o dużym natężeniu, którego czas trwania waha się od kilku do kilkudziesięciu minut) nie wpłynie na prawidłowe funkcjonowanie obiektów.		
1 pkt. - w ramach projektu zostały zastosowane rozwiązania w zakresie ochrony przyrody (w tym zachowanie istniejących drzew i terenów zielonych oraz różnorodności biologicznej);	W ramach projektu zostały zastosowane rozwiązania w zakresie ochrony przyrody (w tym zachowanie istniejących drzew i terenów zielonych oraz różnorodności biologicznej): - Prace ziemne będą wykonywane w odpowiednim czasie, tak aby nie dopuścić do przemarzania i zawilgocenia gruntów w dnie wykopu i na skarpach. Jeżeli wystąpi konieczność prowadzenia odwodnienia wykopów, z uwagi na wodę gruntową wówczas planowane będzie odpompowywanie wody i po oczyszczeniu odprowadzenie do kanalizacji miejskiej lub wywożenie na oczyszczalnie za pomocą samochodów asenizacyjnych - Zagospodarowanie placu i zaplecza budowy zostanie wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Sieci podziemne zostaną wykonane z materiałów trwałych, nieuwalniających do środowiska szkodliwych składników.	1	1

		- Wykonawca robót będzie zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na stan środowiska i jednocześnie jakość wykonywanych robót - Przed rozpoczęciem inwestycji konieczne będzie przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów rosnących na przedmiotowym terenie. Zostaną usunięte rośliny pokrywające teren przeznaczony pod inwestycję, jednak zachowany będzie udział powierzchni biologicznie czynnej, określony w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wśród planowanych do usunięcia roślin nie ma gatunków rzadkich i chronionych, nie zostaną zlikwidowane siedliska przyrodnicze podlegające ochronie, zatem system przyrodniczy rejonu w najbliższym sąsiedztwie planowanej inwestycji nie zostanie zubożony o siedliska rzadkie i cenne przyrodniczo. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie przyczyni się do zabijania fauny.		
1 pkt. – w ramach projektu zostały zastosowane elementy w zakresie poprawy efektywności energetycznej lub OZE;		W ramach projektu zostały zastosowane elementy w zakresie poprawy efektywności energetycznej lub OZE, w tym: - Instalacja fotowoltaiczna na dachu budynku - Infrastruktura ładowania taboru autobusowego - Infrastruktura ładowania samochodów osobowych	1	1
1 pkt. - w ramach projektu realizowane są dodatkowe nasadzenia drzew lub drzew i krzewów ponad te wynikające z rozstrzygnięć administracyjnych. Trwałość wykonanych nasadzeń wynosi co najmniej 5 lat. 1		W ramach projektu realizowane będą dodatkowe nasadzenia drzew lub drzew i krzewów ponad te wynikające z rozstrzygnięć administracyjnych. Zgodnie z dokumentacją projektową, niezbędne utwardzenia kompensowane są nasadzeniami zieleni wysokiej, drzew, krzewów, rabat oraz przez	1	1

			zastosowanie zielonej ściany parkingu, którą tworzyć będą pnącza na trejażu ściany osłonowej parkingu. Trwałość wykonanych nasadzeń wyniesie co najmniej 5 lat.		
	1 pkt. - realizacja projektu będzie przebiegać zgodnie ze „Standardem ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym" (Standard opracowany przez Fundację Ekorozwoju oraz Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu Fundacja EkoRozwoju) lub innym standardem stosowanym przez wnioskodawcę chroniącym zieleń w stopniu nie mniejszym niż ww. "Standard (...)". Spełnienie przedmiotowego kryterium następuje na podstawie oświadczenia wnioskodawcy.		Realizacja projektu będzie przebiegać zgodnie ze „Standardem ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym" (Standard opracowany przez Fundację Ekorozwoju oraz Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu Fundacja EkoRozwoju) lub innym standardem stosowanym przez wnioskodawcę chroniącym zieleń w stopniu nie mniejszym niż ww. "Standard (...)".	1	1
2	Zastosowanie elementów edukacyjnych w projekcie	Projekt obejmuje elementy edukacyjne w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa , na przykład czystego powietrza, rozwiązania zgodne z GOZ lub oszczędności energii/zasobów naturalnych (jeśli dotyczy. Kryterium nie dotyczy projektów, w których odrębne przepisy stanowią (np.. w zakresie pomocy publicznej), iż koszty elementów edukacyjnych są niekwalifikowalne.	1 pkt. Projekt obejmuje elementy edukacyjne w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa , na przykład czystego powietrza, rozwiązania zgodne z GOZ lub oszczędności energii/zasobów naturalnych Projekt obejmuje działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności (działanie zaplanowane w SUMP) – działania ujęto w zadaniu 2.	1	1
3	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	2 pkt. - projekt realizuje przynajmniej jedno z działań przypisanych do danego obszaru Strategii (Policy area). 0 pkt. – projekt nie realizuje żadnego z działań przypisanych do danego obszaru Strategii (Policy area)	1 pkt. Projekt wpisuje się w cele Strategii poprzez wzrost ekologiczności systemu transportowego, jego zrównoważony rozwój oraz poprawę dostępności i atrakcyjności regionu dla mieszkańców, osób tam pracujących, przedsiębiorstw i turystów. Projekt realizuje działanie 2: Opracowanie działań na rzecz czystego i neutralnego dla klimatu transportu Zgodnie z dokumentem, realizacja priorytetów na rzecz poprawy połączeń transportowych, będzie miała znaczący wpływ na poprawę możliwości rozwojowych w skali kraju, jak również makroregionu, przyczyniając	2.	2

			się tym samym do osiągania celów SUE RMB dotyczących poprawy dostępności obszaru morza Bałtyckiego w wymiarze wewnętrznym oraz zewnętrznym. Jednym z efektów realizacji przedmiotowego projektu będzie poprawa funkcjonowania wewnętrznego systemu komunikacji zbiorowej w Rybniku. Zrównoważony transport kładzie nacisk na kontrolę emisji szkodliwych związków występujących w spalinach. Zakłada także zmniejszenie udziału ruchu samochodowego w przestrzeni miejskiej oraz zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego. Działania w powyższym zakresie są więc spójne z celami SUE RMB przyjętymi dla Osi Priorytetowej TRANSPORT, dotyczącymi rozwoju działań na rzecz czystego i neutralnego dla klimatu transportu (Action 2: Development of measures towards climate – neutral and zero pollution transport).		
4	Projekt przewiduje elementy związane ze współpracą z partnerami z innych państw	2 pkt. – projekt zakłada współpracę z partnerami z innych państw, tj. wspólne działania mające bezpośredni związek i wpływ na kształt i realizację inwestycji objętej projektem	Projekt nie przewiduje elementów współpracy z partnerami z innych Państw. 0 pkt.	1	0
		1 pkt. – projekt jest komplementarny do innych projektów realizowanych poza granicami Polski w UE, krajach kandydujących i stowarzyszonych. Udowodniono że przedmiotowe projekty ukierunkowane są na osiągnięcie wspólnego celu i wzajemne wzmacnianie swoich efektów, co jest wynikiem świadomej wspólnej koordynacji działań projektowych.	Projekt nie jest komplementarny do innych projektów realizowanych poza granicami Polski w UE, krajach kandydujących i stowarzyszonych. Udowodniono że przedmiotowe projekty ukierunkowane są na osiągnięcie wspólnego celu i wzajemne wzmacnianie swoich efektów, co jest wynikiem świadomej wspólnej koordynacji działań projektowych.	1	0

		1 pkt. – projekt obejmuje wymianę wiedzy i doświadczeń oraz konsultacje, z partnerami z innych państw w zakresie zagadnień związanych z realizowanym projektem	1 pkt. Projekt obejmuje wymianę wiedzy i doświadczeń oraz konsultacje z innymi partnerami.	1	0
5	Projekt jest operacją o strategicznym znaczeniu w rozumieniu przepisów art. 2 pkt 5 CPR	3 pkt. – projekt jest operacją o strategicznym znaczeniu w rozumieniu przepisów art. 2 pkt 5 CPR i został ujęty w wykazie takich operacji zawartym w załączniku do programu lub jest częścią wiązki projektów uznanych jako operacja o strategicznym znaczeniu	0 pkt. Projekt nie jest operacją o strategicznym znaczeniu w rozumieniu przepisów art. 2 pkt 5 CPR i został ujęty w wykazie takich operacji zawartym w załączniku do programu lub jest częścią wiązki projektów uznanych jako operacja o strategicznym znaczeniu.	0	0
6	Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) wskazanym w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR):	3 pkt. – projekt jest realizowany na obszarze wskazanych OSI	0 pkt. Projekt nie jest realizowany na obszarze wskazanych OSI	3	0
7	Projekt realizowany na obszarze strategicznej interwencji (OSI) wskazanym w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR): Polska Wschodnia/Śląsk	1 pkt. – projekt jest realizowany na obszarze Polski Wschodniej/Śląska	1 pkt Projekt jest realizowany na obszarze Śląska (województwo Śląskie)	1	1
8	Projekt wynikający z zapisów strategii terytorialnej (ZIT lub IIT), bądź strategii rozwoju ponadlokalnego albo	2 pkt. - projekt wynika z zapisów strategii terytorialnej (ZIT lub IIT) bądź strategii rozwoju ponadlokalnego albo wynika z dokumentów strategicznych lub planistycznych powstałych w ramach współpracy samorządów (w tym takich jak Centrum Wsparcia Doradczego, Partnerska Inicjatywa	1 pkt. Projekt wynika ze Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027 (aktualna wersja Strategii: https://bip.subregion.pl/zgromadzenie-	2	1

	wynikający z dokumentów strategicznych i/lub planistycznych powstałych w ramach współpracy samorządów (w tym takich jak Centrum Wsparcia Doradczego, Partnerska Inicjatywa Miast, Program Rozwój Lokalny) lub komplementarny do ww. dokumentów	Miast, Program Rozwój Lokalny) lub jest komplementarny do ww. dokumentów oraz którego beneficjentem jest przynajmniej jedna gmina zaliczana do OSI, jako miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze lub obszar zagrożony trwałą marginalizacją oraz projekt jest realizowany w partnerstwie samorządów 1 pkt. - projekt wynika z zapisów strategii terytorialnej (ZIT lub IIT), bądź strategii rozwoju ponadlokalnego albo wynika z dokumentów strategicznych lub planistycznych powstałych w ramach współpracy partnerskiej samorządów (w tym takich jak Centrum Wsparcia Doradczego, Partnerska Inicjatywa Miast, Program Rozwój Lokalny	ogolne/uchwaly/ uchwała 12/2024) - informacja o projekcie strona 215. Przedmiotowy projekt został literalnie wymieniony na Liście projektów podstawowych wybieranych w sposób niekonkurencyjny w ramach FEnIKS 2021-2027.		
9	Projekt jest finansowany również z innych źródeł finansowania niż fundusze UE	1 pkt - projekt jest finansowany w zwiększonym wymiarze również z innych źródeł finansowania niż fundusze UE (w tym m.in. wkład własny wnioskodawcy lub inne źródła zewnętrzne), tj. % poziom dofinansowania UE w projekcie jest mniejszy o minimum 1 punkt procentowy od maksymalnego % poziomu dofinansowania UE możliwego do uzyskania dla danego projektu w odniesieniu do całości kosztów uznanych za kwalifikowalne.	0 pkt. Projekt nie jest finansowany w zwiększonym wymiarze z innych źródeł finansowania niż fundusze UE.	1	0
10	Projekt wpisuje się w realizację wartości Nowego Europejskiego Bauhausu	1 pkt – projekt realizuje założenia NEB	1 pkt. Działania realizowane w ramach projektu wpisują się w realizację wartości Nowego Europejskiego Bauhausu. W ramach projektu będą realizowane podstawowe, nierozłączne trzy wartości Inicjatywy „Nowy Europejski Bauhaus", poprzez połączenie zrównoważoności, estetyki i włączenia społecznego. W projekcie wartości te są realizowane w następujący sposób: 1. Zrównoważoność: - w ramach projektu zostanie wybudowana infrastruktura transportu publicznego)	1	1

			- obniżenie poziomu emisji – realizacja projektu przyczyni się do ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz transportu publicznego, co przełoży się na poprawę jakości powietrza atmosferycznego poprzez ograniczenie emisji CO2 oraz niskiej emisji generowanej przez ruch samochodowy, - działania na rzecz bioróżnorodności poprzez wykonanie nowych nasadzeń. 2. Estetyka i jakość doznań dla ludzi (wykraczające poza funkcjonalność) kształtowania przestrzeni publicznych w sposób, który poprawi jakość krajobrazu miejskiego - budowa nowych estetycznych połączeń transportowych z uwzględnieniem nowych nasadzeń wysokich i niskich, które polepszą jakość przestrzeni miejskich. 3. Włączenie społeczne - z efektów projektu, tj. nowo powstałej infrastruktury będą mogli korzystać wszyscy mieszkańcy Rybnika - osoby dorosłe i dzieci, emeryci, etc. W projekcie przewidziano szereg rozwiązań projektowych, które umożliwią korzystanie z nowo wybudowanej infrastruktury przez osoby z rożnymi typami niepełnosprawności, co zminimalizuje stopień wykluczenia transportowego.		
11	Partnerstwo międzysektorowe	1 pkt – projekt jest realizowany w partnerstwie z co najmniej jednym podmiotem z następujących sektorów: publiczny, prywatny, pozarządowy	0 pkt. Projekt nie jest realizowany w partnerstwie z co najmniej jednym podmiotem z następujących sektorów: publiczny, prywatny, pozarządowy	0	1
			SUMA	**23**	**14**

Tabela 73. Kryteria specyficzne – węzły przesiadkowe (obligatoryjne)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis spełnienia kryterium	Ocena
1.	Funkcjonalność projektu	Zrealizowany w ramach projektu węzeł przesiadkowy jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji projektu.	Węzeł przesiadkowy będzie gotowy do funkcjonowania bezpośrednio o zakończeniu realizacji projektu. Wnioskodawca jest przygotowany do obsługi węzła przesiadkowego.	TAK
2.	Priorytetowy charakter projektu	Projekt polega na realizacji zadań publicznych mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją ZIT. Ocenie podlega, czy inwestycja została ujęta w przyjętej strategii ZIT dla obszaru	Spójność wniosku jest weryfikowana z zapisami w Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027 (aktualna wersja Strategii: https://bip.subregion.pl/zgromadzenie-ogolne/uchwaly/ uchwała 12/2024) - informacja o projekcie strona 215.	TAK
3.	Powiązanie projektu z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	Ocenie podlega czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE[2], lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem – w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym dokumentem oznacza, że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost wskazany w SUMP lub przedstawionym dokumencie.	Przedmiotowy projekt jest zgodny opracowanym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego (SUMP). Przedmiotowy projekt wpisuje się w Cel. 1. „Atrakcyjny i konkurencyjny transport publiczny", którego realizacja przyczyni się do wykreowania spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego, który powinien być konkurencyjny względem samochodu osobowego. W Subregionie Zachodnim funkcjonowanie transportu publicznego jest niezwykle istotne z uwagi na podróże, które w dużej części są realizowane na duże odległości i mają charakter międzygminny. Również realizacja tego celu przezwycięży jedną z poważnych barier rozwoju atrakcyjnej komunikacji zbiorowej tj. brak integracji różnych środków transportu w skali Subregionu Zachodniego. Projekt jest zgodny przede wszystkim z Celem operacyjnym: Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego Działanie 1.5 Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R Całość SUMP dostępna jest na stronie Subregionu Zachodniego: https://subregion.pl/zobacz-opracowane-dokumenty/	TAK

4.	Gotowość techniczna projektu do realizacji	Projekt zostanie uznany za „dojrzały" gdy wydano wszystkie niezbędne decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.	Projekt wymaga uzyskania jednej decyzji środowiskowej, która została już wydana. Decyzja Prezydenta Miasta Rybnika nr GM-1.6220.10.2024 z dnia 28 maja 2024 r., w której orzeczony został brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R" oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia.	TAK
5.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. Projekt wykazuje komplementarność z: • Projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku lub • Z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji lub • Komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	Projekt wykazuje komplementarność z projektami z tej samej gałęzi zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat oraz z innymi projektami (komplementarność międzygałęziowa), w tym: - Budowa Regionalnej Drogi Racibórz - Pszczyna - dokończenie budowy południowej obwodnicy Rybnika w ciągu DW 935 - Przebudowa ul. Komisji Edukacji Narodowej w Rybniku - Budowa i rozbudowa ul. Storczyków w Rybniku wraz z rozbudową skrzyżowania z ul. Energetyków (łącznik ul. Góreckiego - Energetyków) - Przebudowa ul. Niewiadomskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Raciborską (DW 935) do granicy miasta - Rozbudowa ul. Sportowej w Rybniku na odcinku od przejazdu kolejowego do ul. Morcinka - Rozbudowa ul. Śniadeckiego w Rybniku - Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 925 – ul. Mikołowska w Rybniku - System informatyczny transportu publicznego w Rybniku i subregionie zachodnim Szczegółowe informacje przedstawiono w rozdziale 6.3 Studium wykonalności.	TAK
6.	Efektywność ekonomiczna	Ocena efektywności ekonomicznej projektu. Ocena kosztów i korzyści projektu	Efektywność projektu została wykazana w analizie ekonomicznej	TAK

		wykazuje pozytywny stosunek korzyści do kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV > 0.		
7.	Zapewnienie środków na realizację i utrzymanie projektu	Ocena udokumentowania zapewnienia środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Beneficjent udokumentował na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie zapewnienie środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Kwoty wykazane w tych analizach znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji, w których zabezpieczono środki na projekt).	Nakłady inwestycyjne na realizację projektu będą finansowane bezpośrednio z budżetu Miasta Rybnika, tam też został zabezpieczony wkład własny na inwestycję. Wkład własny projektu w wysokości 14 759 852,01 zł netto oraz wydatki niekwalifikowane zostaną sfinansowane w całości ze środków własnych Miasta Rybnik. Środki te zostały zabezpieczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Rybnika, przyjętej Uchwałą nr 38/IV/2024 Rady Miasta Rybnika z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Rybnika. Środki zostały ujęte w części 1.3.2. Wydatki majątkowe, w pozycji: 1.3.2.49. „Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem P&R w Rybniku- rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjne", zadanie nr 886. Po zakończeniu realizacji inwestycji formalnym właścicielem będzie Miasto Rybnik. Wnioskodawca zapewnił również środki własne w latach 2028 do 2048 na utrzymanie nowopowstałej infrastruktury (co jest zgodne z okresem 25 lat założonym w Analizie finansowej projektu). W zakresie zabezpieczenia kosztów utrzymania infrastruktury, w Wieloletniej prognozie finansowej stanowiącej załącznik nr 1 do uchwały nr 156/X/2024 RADY MIASTA RYBNIKA z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Miasta Rybnika, w pkt. 2. Wydatki ogółem pkt. 2.1 Wydatki bieżące, w tym: wskazano: 1 105 837 619,30 zł w 2025 r. 1 141 155 848,01 zł w 2026 r. 1 164 173 522,80 zł w 2027 r.	TAK

			1 188 386 748,20zł w 2028 r. 1 213 029 938 zł w 2029 r. 1 242 015 740 zł w 2030 r. 1 271 843 758 zł w 2031 r. w kosztach tych ujęto m.in. bieżące utrzymanie wytworzonej infrastruktury.	
8.	Zapewnienie równego dostępu do informacji	Ocenie podlega czy infrastruktura wytworzona w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom z nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.	Wnioskodawca planuj dostęp do informacji w innych językach, w tym w języku angielskim lub ukraińskim ((w tym informacje wyświetlane na tablicach)	TAK

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 74. Kryteria specyficzne – węzły przesiadkowe (punktowane)

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis spełnienia kryterium	Maksymalna punktacja	Uzyskana puntkacja
1.	**Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej**	**Ocena, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta.**		**3**	**3**

		1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta	W ramach projektu przewiduje się budowę centrum przesiadkowego w Rybniku, które ma pozwolić na integrację oferty transportu publicznego, obecnie rozproszonej po kilku lokalizacjach w centrum miasta. Centrum przesiadkowe zlokalizowane zostanie poza obszarem śródmiejskim, pozwoli natomiast znacznie poprawić spójność miasta i okolic poprzez dogodne skomunikowanie poszczególnych obszarów, niepowiązanych połączeniami bezpośrednimi. W ramach centrum przesiadkowego powstanie parking P&R, który pozwoli na pozostawienie podróżującym samochodu i przesiadkę na publiczny środek transportu: autobus lub pociąg	1	1
		1 pkt – lokalizacja projektu wynika ze zdiagnozowanych potrzeb komunikacyjnych miasta zidentyfikowanych w ramach dokumentu strategicznego, dotyczącego rozwoju zrównoważonego transportu	Lokalizacja projektu wynika ze zdiagnozowanych potrzeb komunikacyjnych miasta zidentyfikowanych w ramach dokumentu strategicznego dot. zrównoważonego transportu Zmiany uchwały Nr 636/XXXVIII/2021 Rady Miasta Rybnika z dnia 27 maja 2021 r. w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Rybnika na lata 2021 - 2033	1	1
		1 pkt – przedmiot projektu stanowi element ciągu komunikacyjnego integrującego istotne dla miasta generatory ruchu, w tym w szczególności: istniejące węzły przesiadkowe, w tym parkingi „Park & Ride" i „Bike & Ride", ośrodki edukacji, sportu, kultury, skupiska miejsc pracy, osiedla mieszkaniowe, centrum miasta, itp., opisane we wniosku o dofinansowanie	Projektu stanowi element ciągu komunikacyjnego integrującego istotne dla miasta generatory ruchu, w tym w szczególności: istniejące węzły przesiadkowe, w tym parkingi „Park & Ride" i „Bike & Ride", ośrodki edukacji, sportu, kultury, skupiska miejsc pracy, osiedla mieszkaniowe, centrum miasta, itp., opisane we wniosku o dofinansowanie.	1	1

2.	**Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej**	**Ocena czy węzeł przesiadkowy, realizowany w ramach projektu będzie objęty systemem poprawiającym dostępność zrównoważonej mobilności:**		**3**	**2**
		1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, będzie objęty systemem ITS, służącym uprzywilejowaniu transportu zbiorowego w ruchu miejskim	Węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu nie będzie objęty systemem ITS.	0	0
		1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, obejmuje zadaszony parking „Bike & Ride"	Węzeł przesiadkowy obejmuje zadaszony parking B&R (parking na poziomie 0, z miejscem na 60 rowerów)	1	1
		1 pkt – węzeł przesiadkowy, stanowiący przedmiot projektu, obejmuje system dynamicznej informacji pasażerskiej	W ramach centrum przesiadkowego zainstalowane będą dynamiczne tablice pasażerskie. W projekcie komplementarnym planuje się system transportu publicznego – projekt zaplanowano w Strategii Terytorialnej Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego (https://bip.subregion.pl/zgromadzenie-ogolne/uchwaly/ uchwała 12/2024 str. 213 pkt. 8 – aktualna nazwa projektu to System informatyczny transportu publicznego w Rybniku) W przypadku braku otrzymania dofinansowania Wnioskodawca zakupi tablice na własny koszt.	1	1
3.	**Rozwój sieci transportu zbiorowego**	**Ocena czy infrastruktura wnioskowana do dofinansowania ze środków UE przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym.**		**3**	**3**
		1 pkt – projekt obejmuje budowę węzła przesiadkowego obsługującego ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy	W centrum przesiadkowym obsługiwany będzie obsługującego ruch międzyregionalny i/lub międzynarodowy.	1	1

		1 pkt – projekt obejmuje budowę węzła przesiadkowego obsługującego ruch regionalny i/lub lokalny	W centrum przesiadkowym obsługiwany będzie obsługującego ruch regionalny i/lub lokalny. W bliskim otoczeniu znajduje się dworzec PKP.	1	1
		1 pkt – projekt integruje więcej niż dwa różne rodzaje transportu	Projekt integruje następujące środki transportu: kolej, komunikacja autobusowa miejska, komunikacja autobusowa międzynarodowa, samochód, rower.	1	1
4.	**Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowanie zasobami**	**Ocena czy inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana wg najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji.**		**5**	**5**
		3 pkt. – inwestycja zakłada udział wykorzystania energii z OZE na etapie eksploatacji projektu (np.: instalacje fotowoltaiczne, z których zasilany jest węzeł przesiadkowy lub elementy węzła)	Inwestycja zakłada udział w OZE: W ramach projektu zostały zastosowane elementy w zakresie poprawy efektywności energetycznej lub OZE, w tym: - Instalacja fotowoltaiczna na dachu budynku - Infrastruktura ładowania taboru autobusowego - Infrastruktura ładowania samochodów osobowych Projekt obejmuje także montaż ładowarek dla pojazdów prywatnych. Coraz więcej mieszkańców decyduje się na zakup pojazdu elektrycznego. Miasto chce wspierać mieszkańców w zakresie infrastruktury zapewniającej sprawne ładowanie samochodu. Zwiększając liczbę punktów ładowania zwiększa się także dostępność do tego typu rozwiązań. Większa liczba pojazdów elektrycznych na drogach przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń i emisji szkodliwych dla środowiska.	3	3

		2 pkt. – inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji miejskiej na środowisko, np.: zielone torowiska, zielone dachy obiektów budowlanych, przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania	Inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji miejskiej na środowisko. Na terenie inwestycji oraz w bezpośrednim jej sąsiedztwie występują nieliczne elementy zieleni wysokiej drzewa, w tym drzewo istniejące po stronie pn-wsch terenu opracowania, które nie koliduje z inwestycja i jest przewidziane do zachowania oraz drzewo (klon) po stronie pn-wsch, przy skrzyżowaniu ul. Reymonta oraz ul. Młyńskiej, które jest w słabym stanie i jest przeznaczone do usunięcia. Dodatkowo na terenie inwestycji znajdują się także istniejące elementy zieleni niskiej od strony ul. Reymonta w postaci rabat przeznaczone do rekompozycji. Obiekt ze względu na swoją wielkość i uwarunkowania planistyczne zajmuje większą część działki. Z tego względu pozostała część jest przeznaczona dla rozwoju roślin i stanowi powierzchnię biologicznie czynną. Wyjątek stanowi niezbędny ze względów urbanistycznych plac wejściowy kształtowany jako zielona przestrzeń publiczna, która będzie mieć kontynuację w docelowym placu w rejonie obiektów urzędu skarbowego i policji. Niezbędne utwardzenia kompensowane są nasadzeniami zieleni wysokiej, drzew, krzewów, rabat oraz przez zastosowanie zielonej ściany parkingu, którą tworzyć będą pnącza na trejażu ściany osłonowej parkingu. Parking wielopoziomowy to prosto Inżynierska konstrukcją, którą wykorzystano dla stworzenia aktywnej zielonej ściany, w postaci siatek stalowych pełniących funkcje trejaży dla roślin.	2	3

			Dach zielony Przewiduje się zastosowanie technologii dachu zielonego z roślinnością ekstensywną na fragmencie dachu nad częścią zawierająca halę poczekalni i biura Centrum. Dach zielony jako widoczny z górnych kondygnacji parkingu będzie stanowił istotne dopełnienie zieleni, która jest komponowana także w płaszczyznach pionowych i nie jest ograniczona do standardowego zagospodarowania wyłącznie poziomu terenu. Dach zielony będzie stanowić także istotny czynnik retencyjny i pozwoli na racjonalne zagospodarowanie wód deszczowych. Dodatkowo planuje się wzbogacenie kompozycji zieleni na dachu przez zastosowanie donic z krzewami i bylinami.		
5.	**Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu**	**Ocena, czy w danym mieście, w obszarze którego będzie realizowany projekt, prowadzona jest polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu.**		**9**	**7**
		2 pkt. lub 1pkt – projekt zrealizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (2 pkt.) lub projekt realizowany jest w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu (1 pkt)	W mieście nie funkcjonuje Strefa Czystego Transportu oraz nie podjęto również uchwały w celu jej utworzenia w kolejnych latach.	2	0
		2 pkt. – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe, np.: bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich podróżnych lub wybranych grup, wspólny bilet umożliwiający podróż różnymi środkami	Miasto Rybnik w zakresie polityki taryfowej zachęcającej do podróży transportem zbiorowym stosuje dwa narzędzia polegające na: prostej taryfie oraz atrakcyjnych cenach biletów. Taryfa w zakresie struktury obejmuje dwie strefy biletowe: „0" dla Miasta rybnika oraz „1" dla gmin ościennych. W	2	2

		transportu zbiorowego, w tym kolei jeśli jest dostępna, na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie Park & Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych)	ofercie znajdują się bilety jednorazowe, bilet umożliwiający przesiadkę, bilet do 3 przystanków, a także bilety okresowe: 24 godzinny, 7 dniowy, 14 dniowy oraz 30 dniowy. Dodatkowo dla Mieszkańców Rybnika możliwe jest podróżowanie na bilecie 90 i 180 dniowym. Placówki oświatowe mogą korzystać z biletów oświatowych. W porównaniu do sąsiednich organizatorów transportu bilety są najtańsze odpowiednik biletu na strefę „0" o wartości 84 zł, kosztuje: 140 zł (MZK Jastrzębie-Zdrój) i 119 zł (Metropolia ZTM). W przypadku biletów jednorazowych jest podobnie, a niezwykłym atutem jest bilet umożliwiający przesiadkę, gdzie pasażer płacąc 0,50 zł może kontynuować podróż innym autobusem. Zachętą do korzystania z transportu zbiorowego jest również wysoka dostępność biletów w aplikacjach mobilnych oraz preferencyjne ich ceny. Ponadto w każdym autobusie istnieje możliwość płacenia karta płatniczą. Dokumenty potwierdzające politykę biletową: • Cennik opłat - dostępny również na stronie:: https://bip.um.rybnik.eu/Default.aspx?Page=214&Id=81703 • Zarządzenie Prezydenta Miasta, dotyczące wprowadzenia Programu "Rybnicka Karta Mieszkańca-Rybka" https://bip.um.rybnik.eu/Default.aspx?Page=214&Id=96949 W ramach działań, których celem jest zachęcanie ludzi do korzystania ze zrównoważonych form mobilności, wymienić należy dbałość o synchronizację rozkładów jazdy, efektem czego jest z jednej strony efektywność (minimalizacja sytuacji,		

			w której kilka autobusów jedzie jeden za drugim w krótkich odstępach czasu), z drugiej - lepsza oferta (minimalizacja "dziur", podczas których nie są realizowane żadne kursy w dłuższym okresie czasu).		
		3 pkt. – polityka parkingowa ograniczająca dostępność publicznych miejsc parkingowych w centrach miast rdzenia obszaru funkcjonalnego na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom	Polityka parkingowa w Rybniku nie została przyjęta jako osobny dokument, jednak działania podejmowane przez miasto wskazują na konsekwentne i zrównoważone wprowadzanie zmian przestrzennych w zakresie miejsc postojowych w okolicach Śródmieścia. Działania te wpisują się w cele wprowadzania zielonej infrastruktury i tworzenia przestrzeni przyjaznej mieszkańcom. Zgodnie z zasadą stopniowego porządkowania przestrzeni bez nagłego zmniejszania liczby miejsc parkingowych prowadzono politykę regulacji i agregacji pojazdów w wyznaczonych miejscach z odzyskiwaniem przestrzeni na rzecz pieszych, rowerzystów i terenów zielonych. Od 2017 roku podjęto następujące kroki - Zlikwidowano parkingi w Strefie Płatnego Parkowania: przy ul. 3 Maja, Chrobrego (Park Biegeszowej), przy ul. Reymonta (ZUS), przy ul. Miejskiej, Wysokiej oraz na Placu Wolności, usuwając w sumie 67 miejsc parkingowych na rzecz drogi dla rowerów, pasów zieleni, ławek, a w jednym przypadku także przystanku komunikacji miejskiej. - Wykorzystano przestrzeń wyłączoną z ruchu na jezdni, która służyła do dzikiego lub nielegalnego postoju pojazdów, i zabudowano tzw. parklety, na których mieszkańcy mogą odpocząć. Dodatkowo posadzono drzewa, które dają cień odpoczywającym.	2	2

			- Przekształcono przeskalowane układy drogowe, przede wszystkim w obrębie skrzyżowań, na zieleńce. Zapobiegło to niebezpiecznemu i nielegalnemu procederowi parkowania pojazdów w tych miejscach z jednoczesną poprawą estetyki przestrzeni. Przykładem są działania na ul. Wysokiej. - Odzyskano teren na zbiegu ul. 3go Maja i Placu Armii Krajowej który służył jako dziki parking – za pomocą elementów małej architektury zabezpieczono możliwość wjazdu na ten teren, zabudowano kosze na odpadki i ławki – dokonano również nasadzeń. Przestrzeń obecnie służy mieszkańcom do odpoczynku lub pasażerom pobliskiego przystanku do komfortowego oczekiwania na autobus. W przygotowaniu są kolejne elementy związane z porządkowaniem pasa drogowego oraz odbetonowaniem przestrzeni miejskiej. Na przykład uporządkowanie parkowania w okolicach ul. Młyńskiej i Klasztornej – posiadamy projekt zakładający likwidację dzikich miejsc parkingowych, zabudowę zieleńca i ustawienie ławek. Strefa Płatnego Parkowania nie dotyczy przedmiotowego projektu.		
		2 pkt. – wprowadzenie na terenie miasta gdzie realizowany jest projekt zasad użytkowania samochodów osobowych w strefach śródmiejskich mające na celu ograniczenie lub wyeliminowanie komunikacji indywidualnej w tych strefach (np. ograniczanie miejsc parkingowych w centrum miasta na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom 7, strefy płatnego Parkowania, wyznaczenie stref	Wraz z wprowadzeniem porządkowania parkowania w strefie miejskiej, miasto podejmuje starania związane z rozwojem alternatywnych form podróżowania (np. rower), w tym z możliwością parkowania tychże środków lokomocji. Przy węzłach przesiadkowych na ul. Budowlanych i Kościuszki ustawiono tzw. boksy rowerowe, które są bezpiecznym miejscem do krótko- i średniotrwałego (do kilkunastu godzin) przechowywania rowerów. Obecnie tworzony jest pierwszy w Polsce system „zintegrowanych parkingów rowerowych", który	2	2

		zamkniętych dla ruchu indywidualnego, z wyłączeniem funkcjonowania stref czystego transportu). Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu.	będzie platformą zarządczą i kontrolną oraz systemem rezerwacji miejsc parkingowych dla mieszkańców i turystów chcących z niego skorzystać. Wprowadzenie takiego systemu pozytywnie wpłynie na ład przestrzenny w takich aspektach jak zmniejszenie ruchu samochodowego na rzecz możliwości bezpiecznego pozostawienia swojego roweru w boksie oraz na odzyskiwanie przestrzeni która potencjalnie zajęta byłaby przez parkujące pojazdy.		
6.	Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami	Ocena efektywnego przystosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Projekt jest przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań. 4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu	W projekcie zaplanowano audyt z osobami niepełnosprawnościami. Na etapie projektowania odbył się audyt z osobami niepełnosprawnymi. Poniżej znajduje się link do strony z Raportem o Audycie: https://bip.um.rybnik.eu/Default.aspx?Page=31&Id=98114 W wyniku przeprowadzonego audytu zaleca się, aby na etapie projektowania: -zwrócić uwagę na potrzeby różnych grup pasażerów, -przewidzieć zastosowanie oznaczeń dla niewidomych i słabowidzących prowadzących do istotnych miejsc np. stanowisk autobusowych, poczekalni, toalet, -zwrócić uwagę na system informacyjno-nawigacyjny pomagający zlokalizować stanowiska, wejście do budynku i poszczególne piętra, -przeanalizować kwestię akustyki wewnątrz i na zewnątrz budynku Centrum Przesiadkowego. Ponadto zaleca się, aby uwzględnić na etapie	4	4

			realizacji projektu współpracę z osobami z niepełnosprawnościami i/lub organizacjami zrzeszającymi osoby z niepełnosprawnościami w celu przetestowania przyjętych rozwiązań.		
			SUMA	**27**	**24**

Źródło: Opracowanie własne

SPIS TABEL:

Tabela 1. Struktura wiekowa osób bezrobotnych 44

Tabela 2. Struktura dróg publicznych na terenie Rybnika według kategorii. 48

Tabela 3. Tabor będący w posiadaniu Komunikacji Miejskiej Rybnik Sp. z o.o. 54

Tabela 4. Przystanki kolejowe na terenie Rybnika 57

Tabela 5. Wskaźniki produktu 65

Tabela 6. Wskaźniki rezultatu 66

Tabela 7. Lista projektów komplementarnych (projekty z tej samej gałęzi transportu zrealizowane w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku) 67

Tabela 8. Lista projektów komplementarnych - projekty realizowane / zaakceptowane do realizacji 69

Tabela 9. Parametry generacji ruchu – Rybnik 92

Tabela 10. Parametry rozkładu przestrzennego - Rybnik 93

Tabela 11. Funkcje użyteczności w podziale zadań przewozowych w modelu transportowym Subregionu Zachodniego 94

Tabela 12. Wartości zmiennych objaśniających dla gmin Subregionu Zachodniego - horyzont 2029. 99

Tabela 13. Wartości zmiennych objaśniających dla gmin Subregionu Zachodniego - horyzont 2040100

Tabela 14. Wartości zmiennych objaśniających dla gmin Subregionu Zachodniego - horyzont 2050101

Tabela 15. Wielkość dobowej wymiany pasażerskiej na stacji Rybnik 106

Tabela 16. Liczba podróży w poszczególnych motywacjach na obszarze Subregionu Zachodniego. 107

Tabela 17. Podział zadań przewozowych na obszarze Subregionu Zachodniego 108

Tabela 18. Praca przewozowa dla obszaru Subregionu Zachodniego 108

Tabela 19. Prędkości w podsystemach transportu publicznego (PuT) i indywidualnego (PrT) 109

Tabela 20. Różnice w pracach przewozowych w systemach transportu publicznego i indywidualnego 109

Tabela 21. Liczba pojazdokilometrów w transporcie indywidualnym 109

Tabela 22. Liczba pojazdogodzin w transporcie indywidualnym 109

Tabela 23. Średnie prędkości przemieszczania się w transporcie indywidualnym 110

Tabela 24. Praca przewozowa (pasażerokilometry) w poszczególnych podsystemach transportu publicznego dla obszaru Subregionu Zachodniego 110

Tabela 25. Różnice w pracach przewozowych (pasażero-kilometrów) w transporcie publicznym 110

Tabela 26. Praca przewozowa (pasażerogodziny) w poszczególnych podsystemach transportu publicznego dla obszaru Subregionu Zachodniego 111

Tabela 27. Różnice w pracach przewozowych (pasażero-godzin) w transporcie publicznym 111

Tabela 28. Prędkości podróży poszczególnymi środkami transportu publicznego 111

Tabela 29. Liczba pasażerów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego 112

Tabela 30. Zmiana liczby pasażerów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego w wariancie inwestycyjnym 112

Tabela 31. Liczba wozokilometrów/pociągokilometrów w poszczególnych podsystemach transportu publicznego 113

Tabela 32. Koszty inwestycyjne projektu 115

Tabela 33. Koszty inwestycyjne projektu (kwalifikowalność) 116

Tabela 34. Nakłady inwestycyjne netto w podziale na lata 119

Tabela 35. Wyniki analizy finansowej 126

Tabela 36. Kategorie korzyści ekonomicznych 132

Tabela 37. Wskaźniki wypadkowości 134

Tabela 38. Wskaźnik dotkliwości wypadków 134

Tabela 39. Jednostkowe koszty zanieczyszczeń powietrza – teren płaski (nawierzchnia po remoncie/budowie) 135

Tabela 40. Wskaźnik wzrostu kosztu zanieczyszczenia powietrza w zależności od stanu nawierzchni 136

Tabela 41. Wartości jednostkowe w oparciu o krańcowe koszty zewnętrzne hałasu (PLN/pojkm) ... 137

Tabela 42. Zestawienie wskaźników efektywności ekonomicznej 138

Tabela 43. Zestawienie kosztów i korzyści ekonomicznych 138

Tabela 44. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności ekonomicznej 141

Tabela 45. Wyniki zmiany zmiennych w przypadku, kiedy ENPV przyjmuje wartość 0 142

Tabela 46. Zmienne krytyczne w analizie ekonomicznej 142

Tabela 47. Analiza wrażliwości wskaźników efektywności finansowej 144

Tabela 48. Wyniki zmiany zmiennych w przypadku, kiedy ENPV przyjmuje wartość 0 144

Tabela 49. Zmienne krytyczne w analizie ekonomicznej 145
Tabela 50. Identyfikacja ryzyka 146
Tabela 51. Skala prawdopodobieństwa 150
Tabela 52. Siła oddziaływania na projekt 150
Tabela 53. Analiza jakościowa ryzyka – Poziom ryzyka 151
Tabela 54. Powiązanie strategii z matrycą poziomu ryzyka 152
Tabela 55. Matryca – ryzyka popytowe 153
Tabela 56. Matryca – ryzyka związane z projektowaniem 154
Tabela 57. Matryca – ryzyka administracyjne 155
Tabela 58. Matryca – ryzyka związane z zamówieniami publicznymi 156
Tabela 59. Matryca – ryzyka operacyjne związane z realizacją projektu 158
Tabela 60. Matryca – ryzyka finansowe 161
Tabela 61. Matryca – ryzyka klimatyczne 163
Tabela 62. Matryca – ryzyka archeologiczne 168
Tabela 63. Matryca – ryzyka polityczne 169
Tabela 64. Matryca – ryzyka polityczne 171
Tabela 65. Ryzyko środowiskowe 173
Tabela 66. Ryzyko techniczne 174
Tabela 67. Beneficjent (Wnioskodawca) projektu 192
Tabela 68. Lista projektów realizowanych w latach 2014-2024 195
Tabela 69. Harmonogram realizacji projektu 197
Tabela 70. Test pomocy publicznej w projekcie 201
Tabela 71. Kryteria horyzontalne obligatoryjne oceniane zerojedynkowo 206
Tabela 72. Kryteria horyzontalne rankingujące (oceniane punktowo) 223
Tabela 73. Kryteria specyficzne – węzły przesiadkowe (obligatoryjne) 231
Tabela 74. Kryteria specyficzne – węzły przesiadkowe (punktowane) 234

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Zalew Rybnicki 47

Rysunek 2. Sieć drogowa w Modelu Transportowym Subregionu Zachodniego 95

Rysunek 3. Podział Rybnika na rejony komunikacyjne 96

Rysunek 4. Sieć miejskiego transportu publicznego uwzględniona w modelu ruchu 98

Rysunek 5. Wykres Gannt'a 199

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba zameldowanych w Rybniku w latach 2019 – 2023 41

Wykres 2. Struktura demograficzna mieszkańców Rybnika według ekonomicznych grup wieku 41

Wykres 3. Zmiany struktury demograficznej Rybnika w okresie 2019-203 42

Wykres 4. Stopa bezrobocia w Rybniku i Województwie Śląskim 43

Wykres 5. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w Rybniku w latach 2019 – 2023 45

Wykres 6. Długość dróg publicznych na terenie miasta w latach 2019 – 2023 49

Wykres 7. Liczba osób, które skorzystały z usług transportu zbiorowego w Rybniku w latach 2019 – 2023 54

Wykres 8. Wpływy ze sprzedaży biletów w transporcie zbiorowym w latach 2019 – 2022 55

SPIS MAP

Mapa 1. Rybnik na mapie Polski 13

Mapa 2. Podział administracyjny Subregionu Zachodniego 14

Mapa 3. Mapa inwestycji 16

Mapa 4. Lokalizacja inwestycji poza obszarem śródmiejskim 17

Mapa 5. Lokalizacja inwestycji na tle miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego 36

Mapa 6. Miasto Rybnik 39

Mapa 7. Dzielnice Miasta Rybnika 40

Mapa 8. Mapa tras rowerowych 59

Mapa 9. Rejony oddziaływania planowanego parkingu P+R w Rybniku 104

Mapa 10. Lokalizacja przedsięwzięcia na tle obszarów chronionych 177

Mapa 11. Lokalizacja przedsięwzięcia na tle korytarzy ekologicznych 177

Mapa 12. Lokalizacja inwestycji na tle JCWP 178

Mapa 13. Lokalizacja inwestycji na tle JCWPd 179