UCHWAŁA NR XXXIX/806/14

RADY MIASTA TYCHY

z dnia 27 lutego 2014 r.

w sprawie przyjęcia projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2013, poz. 594 z późn. zm), art. 9 ust. 1 pkt. 1 lit. b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011, Nr 5, poz. 13 z poźn. zm), na wniosek Prezydenta Miasta Tychy, po zaopiniowaniu przez Komisję Finansów Publicznych oraz Komisję Infrastruktury Miejskiej i Ochrony Środowiska

Rada Miasta Tychy uchwala:

§ 1

Przyjąć Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Tychy.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący
Rady Miasta Tychy

/-/ mgr Zygmunt Marczuk

Rada Miasta
Tychy

Załącznik do Uchwały

Nr XXXIX/806/14

Rady Miasta Tychy

z dnia 27 lutego 2014 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego - Gminy Tychy

Opracowanie pt.: **„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego - Gminy Tychy”** zostało przygotowane dla Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2

tel., fax: +48 22 323 77 44 do 46

www.zgdtor.pl zdgtor@zgdtor.net.pl

NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:

Bogusław Kowalski – kierownik projektu,

Marcin Marecki

Piotr Rydzyński

Paweł Rydzyński

Warszawa-Tychy, dnia 30 grudnia 2013 r.

Spis treści

WSTĘP **4**

1. CELE I ZADANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO **7**

1.1 CEL PODSTAWOWY I CELE POMOCNICZE 7

1.2 ZADANIA PLANU 8

1.3 METODOLOGIA TWORZENIA PLANU 9

1.4 CZYNNIKI DETERMINUJĄCE KSZTAŁT SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM 10

2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WŁAŚCIWEGO DLA ORGANIZATORA **12**

2.1 ORGANIZATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 12

2.2 TRANSPORT PASAŻERSKI NA OBSZARZE ORGANIZATORA 22

3. SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA **46**

3.1 TENDENCJE DEMOGRAFICZNE 46

3.2 DYNAMIKA DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW 51

3.3 POZIOM BEZROBOCIA 52

3.4 CZYNNIKI GOSPODARCZE 55

3.5 WSKAŹNIK MOTORYZACJI 58

4. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE **60**

4.1 KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO OBSZARU WŁAŚCIWEGO DLA ORGANIZATORA 60

4.2 OŚRODKI GENERUJĄCE RUCH I ZAPOTRZEBOWANIE NA TRANSPORT 78

4.3 DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ 80

5. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE **82**

5.1 CHARAKTERYSTYKA NEGATYWNEGO WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE 82

5.2 POLITYKA OCHRONY ŚRODOWISKA REALIZOWANA NA OBSZARZE ORGANIZATORA 83

6. POTRZEBY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ W ZAKRESIE USŁUG PRZEWOZOWYCH **89**

7. OSZACOWANIE RENTOWNOŚCI LINII KOMUNIKACYJNYCH **91**

7.1 METODYKA I ZAŁOŻENIA 91

7.2 ZESTAWIENIE WYNIKÓW 93

7.3 ZESTAWIENIE LINII WEDŁUG RENTOWNOŚCI 96

8. USTALENIA PLANU TRANSPORTOWEGO **105**

8.1 SIEĆ KOMUNIKACYJNA PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 105

8.2 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH 109

8.3 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH 115

8.4 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU 117

8.5 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW 118

8.6 POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH 120

8.7 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW 125

8.8 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 127

9. BIBLIOGRAFIA I DOKUMENTY POWIĄZANE..... 131

10. SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW 133

Wstęp

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w całej Unii Europejskiej oparte jest o zasady konkurencji regulowanej sformułowane w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007[1] dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zasady te polegają na wyraźnym rozdzieleniu funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych. Dodatkowo do polskiego systemu prawnego mechanizmy konkurencji regulowanej zostały wkomponowane Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku[2], która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Wspólnie z aktami wykonawczymi sprecyzowała ona rolę jednostek samorządu terytorialnego w procesie kształtowania usług publicznych w transporcie zbiorowym. Rola ta została zdefiniowana jako organizatora publicznego transportu zbiorowego. A do jego zadań należy:

1) planowanie rozwoju transportu;

2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego;

3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym[3].

W ramach planowania podstawowym zadaniem organizatora jest uchwalenie jako aktu prawa miejscowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywanego w skrócie planem transportowym. Jest to podstawowy dokument regulujący funkcjonowanie miejscowego systemu przewozów zbiorowych dotowanych ze środków publicznych. Ustawa nałożyła obowiązek uchwalenia planu transportowego m.in. gminie liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców, a gdy występuje porozumienie między gminami przekazujące na jedną z nich zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego obowiązek ten występuje, gdy razem gminy objęte porozumieniem liczą co najmniej 80 tys. mieszkańców[4]. Obie te okoliczności występują zarówno w przypadku gminy Tychy (129 tys. mieszkańców), jak i porozumienia jakie ona zawarła z innymi gminami w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego (razem 253 tys. mieszkańców). Szczegółowe zestawienie liczby mieszkańców w poszczególnych gminach według stanu na koniec 2012 roku przedstawia Tabela 1. Stąd występuje obowiązek uchwalenia przez gminę Tychy planu transportowego.

Jednak dysponowanie planem transportowym to nie tylko wypełnienie ustawowego obowiązku. To także praktyczne narzędzie integracji różnych form transportu i działań

[1]Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz

uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.

[2] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368.

[3] Tamże, art. 8.

[4] Tamże, art. 9, ust.1, pkt. 1.

inwestycyjnych w jeden spójny oraz wydajny system. Jest to też istotny krok w kierunku budowania przejrzystych zasad funkcjonowania rynku usług przewozowych określający cele władzy publicznej, rolę przewoźników będących własnością samorządu i zasady współpracy z przewoźnikami komercyjnymi. Plan transportowy, który wskazuje perspektywę działań wykraczającą poza jedną kadencję władz samorządowych oraz daje formalną podstawę do zawierania wieloletnich umów na świadczenie usług publicznych sprzyja stabilizacji rynku. Jest też dokumentem, który pozwoli pasażerom oraz wszystkim innym podmiotom życia społeczno-gospodarczego uwzględnić możliwości jakie stwarza i będzie stwarzać w najbliższej przyszłości komunikacja zbiorowa w ich indywidualnych planach. Trzeba też zaznaczyć, że plan transportowy będzie prawdopodobnie koniecznym warunkiem występowania po wsparcie ze środków unijnych w perspektywie budżetowej UE 2014-2020. Plan transportowy będzie więc sprzyjał poprawie jakości i efektywności świadczenia usług przewozów zbiorowych.

Dokument ten powinien obejmować obszar zawierający się w granicach administracyjnych jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem. W przypadku gminy Tychy jest on jednak znacznie większy na skutek zawartego porozumienia z innymi gminami, które swoje zadanie własne w postaci organizowania transportu zbiorowego na swoim obszarze przekazały gminie Tychy. Porozumienie to zawarte w 2006 roku podpisały gminy: Kobiór, Lędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Ornontowice, Orzesze, Tychy, Wyry. W dniu 18 grudnia 2013 r. do przedmiotowego porozumienia przystąpiła jeszcze gmina Bojszowy w powiecie bieruńsko – lędzińskim. Niniejszy plan transportowy dotyczy więc obszaru mieszczącego się w granicach administracyjnych tych gmin.

Zakres merytoryczny planu transportowego wynika z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i aktu wykonawczego do niej w postaci Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego[5]. Zgodnie z regułami zrównoważonego rozwoju jest on powiązany z dokumentami strategicznymi określającymi politykę UE, państwa, regionu i poszczególnych gmin w zakresie transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju lokalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. Przedstawia zasady regulacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego na szerszym tle lokalnych problemów społeczno-gospodarczych dotyczących demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia, czynników determinujących rozwój gospodarczy oraz tempa motoryzacji. Zjawiska te mają wpływ na charakter sytemu publicznego transportu zbiorowego i na jego zmiany w najbliższej perspektywie.

Dokument składa się z trzech głównych części: określenia celów, zadań i metodologii planu (rozdział 1), omówienia głównych czynników determinujących kształt sieci publicznego transportu zbiorowego (rozdziały od 2 do 7) oraz wymaganych przez przepisy prawa i zgodnych z nimi ustaleń planu transportowego (rozdział 8).

Plan transportowy zgodnie z przyjętymi w Polsce zasadami jego tworzenia nie dotyczy jakiegoś konkretnego i zamkniętego okresu. Jest dokumentem otwartym, który będzie

[5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2011 Nr 117 & 4.1.

aktualizowany w miarę potrzeb. Jednak ze względów praktycznych w częściach prognostycznych dokumentu przyjęto perspektywę planowania do 2020 roku. Jest to uzasadnione m.in. datą krańcową nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej i związanego z tym okresu planowania funduszy pomocowych.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje uwzględniać w planie transportowym przyjmowanym na szczeblu gminnym zapisy adekwatnych planów transportowych opracowywanych przez starostę, w tym przypadku starostę bieruńsko-lędzińskiego, mikołowskiego i pszczyńskiego oraz marszałka, w tym przypadku marszałka województwa śląskiego[6]. Jednak w okresie uchwalania planu transportowego dla obszaru objętego organizowaniem publicznego transportu zbiorowego przez gminę Tychy plany transportowe wyższych szczebli samorządu nie zostały opublikowane. Tym samym nie mogły zostać uwzględnione w treści niniejszego dokumentu. Po opublikowaniu tych planów, jeśli wystąpi konieczność wniesienia stosownych zmian do tego planu konieczna będzie jego aktualizacja.

[6] Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym …., art. 11, ust.1, pkt. 3.

1. Cele i zadania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1 Cel podstawowy i cele pomocnicze

Celem podstawowym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszar właściwy dla organizatora tego transportu - Gminy Tychy jest sprawne funkcjonowanie systemu przewozów zbiorowych gwarantujące mobilność mieszkańców w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Konsekwencją respektowania tej zasady będzie:

- tworzenie racjonalnego ekonomicznie systemu transportowego,

- uwzględnienie oczekiwań społecznych dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego,

- wykorzystywanie różnych środków transportu,

- promowanie przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne środków transportu.

Realizacja celu podstawowego będzie wspomagana poprzez osiąganie następujących celów pomocniczych planu:

1. świadczenie usług publicznych w przewozach zbiorowych w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej,

2. integracja publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich,

3. ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii napędnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów trolejbusowych,

4. zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych,

5. utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii,

6. organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej,

7. poprawa bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych.

Cel podstawowy i cele pomocnicze planu są zgodne ze strategiami rozwoju, z planami zagospodarowania przestrzennego i programami ochrony środowiska kraju, województwa oraz powiatów i gmin objętych planem.

1.2 Zadania planu

Obowiązek sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nakładają na gminę Tychy zapisy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym. W myśl przepisów tej ustawy plan transportowy ma pełnić funkcje regulacyjne w odniesieniu do rynku usług przewozowych, któremu jest dedykowany, zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej wypracowanymi na poziomie unijnym i krajowym.

Dlatego wynikające z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym szczegółowe zadania planu transportowego to m.in.:

- określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocena potrzeb przewozowych ludności, z uwzględnieniem m.in. lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem i dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych;
- wykazanie źródeł i form finansowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze organizatora;
- opis organizacji publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (w tym – z opisem dostępności i stanu infrastruktury transportowej);
- sformułowanie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego (w tym – przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie organizatora);
- wskazanie pożądanego przez podróżnych i możliwego do wykonania standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność taboru komunikacyjnego dla osób niepełnosprawnych;
- określenie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, potrzeby wynikające ze specyfiki społecznej, gospodarczej i demograficznej właściwego obszaru, działania związane z ochroną środowiska naturalnego, rentowność komunikacji publicznej.

Gmina Tychy przy sporządzaniu swojego planu transportowego jest zobowiązana do uwzględniania zapisów planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa śląskiego, który z kolei w swoim dokumencie ma obowiązek uwzględnić plan przygotowany przez ministra właściwego ds. transportu. A gmina Tychy jako organizator transportu publicznego na obszarze wszystkich gmin objętych porozumieniem z 2006 roku ma także obowiązek uwzględnić plany transportowe opracowane przez starostów powiatów, na terenie których znajdują się poszczególne gminy, czyli powiatu bieruńsko-lędzińskiego, mikołowskiego i pszczyńskiego.

1.3 Metodologia tworzenia planu

Struktura planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora tego transportu – Gminy Tychy jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- koncepcje przestrzennego zagospodarowania kraju;

- Strategię Rozwoju Kraju do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);

- Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);

- plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego;

- strategie rozwoju województwa śląskiego,

- strategie rozwoju gmin objętych planem,

- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin objętych planem;

- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;

- sytuację społeczno-gospodarczą;

- wpływ transportu na środowisko;

- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności

potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych

w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich;

- rentowność linii komunikacyjnych.

- planowane do wdrożenia w perspektywie roku 2015 i realizowane aktualnie przez miasto

Tychy, projekty rozwojowe z zakresu transportu publicznego,

- kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do r. 2035.

Przy opracowywaniu planu wykorzystano następujące źródła:

- dane eksploatacyjne i finansowe dotyczące sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK Tychy;

- rozkłady jazdy i informacje o ofercie publikowane przez wybranych przewoźników,

- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;

- badanie: *Potencjał rozwojowy przedsiębiorstw z obszaru Górnośląskiego Związku Metropolitalnego świetle analiz empirycznych*, Wyższa Szkoła Zarządzania i Nauk Społecznych, Tychy 2011,

- Burnewicz J., *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030,* Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011,

- *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010,

- Raport z badania: *Tychy 2013. Miasto w opiniach mieszkańców*, Tychy styczeń-marzec 2013,

- Gawron G., *Tychy na tle wybranych powiatów w latach 2002-2012* (analiza statystyczna), Tychy wrzesień 2013,

- *Prognoza ludności na lata 2008-2035*, Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2011,

- *Kompleksowe Badania Ruchu wraz ze Studium Komunikacyjnym miasta Tychy*. Ove Arup and Partners Int. Ltd Oddział w Polsce, 2008,

- pozycje literaturowe i opracowania eksperckie poświęcone problematyce planów transportowych,

- dane z Biuletynów Informacji Publicznej urzędów państwowych, samorządowych i innych instytucji.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów strategicznych i źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

1.4 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

W istniejących realiach organizator nie ma pełnej swobody w kształtowaniu sieci publicznego transportu zbiorowego. Ograniczają go obiektywne czynniki oraz procesy zachodzące równolegle, które mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych. W przypadku Gminy Tychy należą do nich przede wszystkim:

- specyfika przestrzenno-urbanizacyjna konurbacji śląskiej,

- uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego,

- sieć infrastruktury transportowej i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych dostępne dla mieszkańców obszaru objętego planem transportowym,

- tendencje demograficzne,

- dynamika dochodów mieszkańców,

- sytuacja na rynku pracy,

- aktywność gospodarcza w regionie,

- rozwój motoryzacji indywidualnej,

- kierunki zagospodarowania przestrzennego w skali kraju, województwa i poszczególnych gmin,

- potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko połączona z realizacją programów ochrony środowiska,

- uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,

- rentowność obecnie funkcjonującej sieci połączeń przewozów zbiorowych wykonywanych w ramach służby publicznej.

Kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju wymaga uwzględnienia tych wszystkich czynników w planowaniu publicznego transportu zbiorowego. Szerzej w kontekście oddziaływania na pasażerskie przewozy publiczne zostały one omówione w następnej części dokumentu, w rozdziałach od 2 do 7.

2. Ogólna charakterystyka obszaru właściwego dla organizatora

2.1 Organizator publicznego transportu zbiorowego

2.1.1 Specyfika aglomeracji górnośląskiej

Gmina Tychy leży w południowej części konurbacji górnośląskiej – największego w Polsce, obok aglomeracji warszawskiej, obszaru o charakterze metropolitalnym[7]. Określenia „konurbacja" dla opisania charakteru centralnej aglomeracji woj. śląskiego używa się często, by podkreślić jej odmienny charakter względem innych polskich aglomeracji.

Istotą konurbacji jest bowiem lokalizacja kilku lub nawet kilkunastu podobnej wielkości miast w bardzo bliskim położeniu od siebie, z których żadne – z racji zbliżonej liczby mieszkańców i podobnego rozwoju rynku usług – nie pełni w konurbacji dominującej roli, natomiast jednocześnie miasta te silnie oddziałują na siebie wzajemnie. Tym konurbacja różni się od „klasycznej" aglomeracji, w której miasto centralne jest zdecydowanie dominujące wobec przylegających do niego ośrodków (wyraźnie mniejszych miast oraz obszarów wiejskich). Zazwyczaj przyjmuje się, iż obszar konurbacyjny w Polsce istnieje tylko na Górnym Śląsku; niekiedy, choć znacznie rzadziej, używa się też określenia „konurbacja pomorska (trójmiejska)".

W polskim prawie nie ma jednoznacznie zdefiniowanych kryteriów zasięgu aglomeracji. Próby ich zdefiniowania pojawiają się zazwyczaj w dokumentach o charakterze strategicznym (które nie mają jednak rangi aktów normatywnych), opracowaniach eksperckich (studyjnych) czy też pracach naukowych. Brak jednoznacznych kryteriów sprawia, że w wyżej wymienionych publikacjach przyjmowane są zazwyczaj bardzo różne założenia metodologiczne odnośnie wyznaczania granic aglomeracji, przez co, zwłaszcza w przypadku obszarów oddalonych od „serca" aglomeracji, niejednokrotnie pojawia się spór, czy dany obszar jeszcze można zaliczyć do aglomeracji, czy już nie. Tego rodzaju dywagacje i wątpliwości mogą się niejednokrotnie przekładać także na funkcjonowanie transportu publicznego – w ruchu tak wewnątrz-, jak i pozaaglomeracyjnym.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego[8] do konurbacji górnośląskiej (określając ją jednak mianem „aglomeracji") zaliczono 14 miast: Bytom, Chorzów, Dąbrowę Górniczą, Jaworzno, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Rudę

[7] Zgodnie z zapisami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (zatwierdzonej w 2010 r.), do obszarów metropolitalnych zalicza się ośrodki, na terenie których liczba ludności przekracza 300 tys. mieszkańców, zatrudnienie w sektorze usług rynkowych przekracza 40 tys. tys. osób, liczba studentów w roku akademickim 2007-08 była większa niż 60 tys., na terenie OM następuje współpraca instytucji naukowo-badawczych w 5. i 6. Programie ramowym UE, w obrębie OM znajdują się port lotniczy obsługujący ruch pasażerski, hotele 4- i 5-gwiazdkowych, a także na jego obszarze w latach 2006-08 odbywały się międzynarodowe wystawy w obiektach działalności wystawienniczej. Kryteria te spełnia obecnie 10 ośrodków: Warszawa, Konurbacja Górnośląska, Kraków, Łódź, Trójmiasto, Poznań, Wrocław, bipol Bydgoszcz-Toruń, Szczecin i Lublin. Por. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009-10, s. 188.

[8] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Katowice 2004, s. 16.

Śląską, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy i Zabrze. Wojewódzcy planiści przyjęli tym samym założenie, że do aglomeracji górnośląskiej zaliczyć należy tylko miasta na prawach powiatu wchodzące w skład najbardziej zwartego organizmu urbanizacyjnego usytuowanego w centralnej części województwa. Łączna liczba mieszkańców tych miast, według stanu na koniec 2012 r., wynosiła 1,995 mln.

Nieco szerszy zakres konurbacji górnośląskiej proponuje GUS[9], dołączając do niej także trzy stolice powiatów ziemskich (Tarnowskie Góry, Będzin i Mikołów) oraz dwa miasta nie będące siedzibami powiatów (Knurów i Czeladź). Przy takim założeniu, liczba mieszkańców konurbacji wynosi, według stanu na koniec 2012 r., 2,23 mln osób.

Głównym ośrodkiem konurbacji są, z naturalnych względów, Katowice. Tak jak każda stolica województwa, tak i Katowice są największym ośrodkiem w regionie. 309 tys. mieszkańców Katowic stanowi jednak tylko 15,5% mieszkańców całej konurbacji[10], co jest wskaźnikiem niewspółmiernie mniejszym w porównaniu ze wszystkimi innymi polskimi aglomeracjami. Mimo iż aglomeracja górnośląska jest jedną z dwóch największych w Polsce, to Katowice są dopiero 10. największym polskim miastem. Kolejne największe miasta konurbacji to Sosnowiec (215 tys. mieszkańców), Gliwice (186), Zabrze (180), Bytom (176), Ruda Śląska (143) i Tychy (129).

Zbliżona wielkość ww. miast to nie jedyny dowód na to, iż omawiany zespół miejski istotnie można uznać za konurbację, a nie tylko za aglomerację. Kolejnym tego dowodem są m.in. dane dotyczące rynków pracy. Katowice są zdecydowanie najbardziej chłonnym rynkiem pracy w województwie: wg danych z 2006 r.[11], do pracy w tym mieście przyjeżdżało 104 tys. osób z innych gmin. Pozostałe najbardziej chłonne rynki pracy na terenie konurbacji to Gliwice (21 tys. przyjeżdżających), Dąbrowa Górnicza (12 tys.), Tychy i Sosnowiec (po 10 tys.) oraz Chorzów i Zabrze (po 9 tys.). W odniesieniu do Tych wynika z tego konieczność organizowania transportu zbiorowego ułatwiającego dojazd do pracy nie tylko w kierunku Katowic i Gliwic, ale także do samych Tych z okolicznych gmin.

Zauważyć warto, że odsetek przyjeżdżających do pracy w pozostałych obok Katowic najbardziej chłonnych rynkach pracy wahał się w przedziale 8,6%-20,2% odsetka przyjeżdżających do pracy w Katowicach. Są to wskaźniki znacznie wyższe niż w przypadku stolic innych aglomeracji i ośrodków z nimi sąsiadujących. Np. w Piasecznie, drugim najbardziej chłonnym rynku pracy w aglomeracji warszawskiej, wskaźnik dojazdów wynosił zaledwie 7,2% dojeżdżających do pracy w Warszawie. Analogicznie, w Myślenicach, drugim najbardziej chłonnym rynku pracy w aglomeracji krakowskiej, wskaźnik ten wyniósł 6,3% w porównaniu z Krakowem, a w Pabianicach – drugim najbardziej chłonnym rynku pracy w aglomeracji łódzkiej: 9,5% w porównaniu z Łodzią[12]. Po raz kolejny potwierdza to wniosek o istnieniu „konurbacji", a nie „aglomeracji górnośląskiej".

[9] http://www.stat.gov.pl/katow/69_363_PLK_HTML.htm (dostęp 4.08.2013 r.)

[10] W tym i każdym kolejnym przypadku – zgodnie z kryteriami przyjętymi w PZP WŚ.

[11] Tylko raz po 1989 r., właśnie w 2006 r., GUS przeprowadził dokładne badania skali dojazdów do pracy w Polsce.

[12] *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 40-55.

Wskazując silne wzajemne oddziaływanie na siebie miast wchodzących w skład konurbacji górnośląskiej, niejednokrotnie zapomina się o znaczeniu obszarów podmiejskich położonych na jej skraju – co akurat w przypadku Tychów i obszaru funkcjonowania MZK Tychy ma znaczenie niebagatelne.

Specyfika górnośląskiej konurbacji sprawia, iż szereg miast nie posiada przylegających do nich terenów wiejskich, na których potencjalnie mogłaby następować suburbanizacja (czyli zjawisko wyprowadzania się mieszkańców miast na tereny peryferyjne). Woj. śląskie jest zdecydowanie najsilniej zurbanizowanym województwem w Polsce: w miastach mieszka aż 77,7% mieszkańców regionu, przy średniej dla całej Polski 60,7% (żadne inne województwo nie przekroczyło wskaźnika 70%). Na Górnym Śląsku w zdecydowanie mniejszym stopniu niż w innych aglomeracjach zarysowany jest tym samym problem konieczności radykalnego modyfikowania oferty transportu publicznego, tak by uwzględniała ona nowo powstające nowoczesne osiedla na peryferiach dużych miast oraz poza ich obrębem.

Zjawisko suburbanizacji na Górnym Śląsku występuje jednak w ograniczonym zakresie. Dowodem jej istnienia są choćby statystyki dotyczące wzrostu liczby mieszkańców w przylegających do Tychów gminach Kobiór (pow. pszczyński) i Wyry (pow. mikołowski). W gm. Wyry w perspektywie lat 1995-2012 liczba mieszkańców wzrosła o 22% (z 6,1 do 7,4 tys.), a w gminie Kobiór o 16% (z 4,2 do 4,9 tys.). Wzrost liczby mieszkańców wiąże się naturalnie ze wzrostem zainteresowania sprawnie funkcjonującym transportem publicznym w relacjach podmiejskich/międzygminnych.

2.1.2 Gmina Tychy jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 roku powierzyła gminom, w tym gminie Tychy prowadzenie spraw związanych z lokalnym transportem zbiorowym w swoich granicach administracyjnych[13]. Natomiast ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku wskazuje gminę, w tym gminę Tychy jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze gminnym. Jednocześnie wskazała gminę, w tym gminę Tychy, jako właściwy organ w rozumieniu Rozporządzenia (WE) 1370/2007[14]. Decyzją władz gminy Tychy została utworzona jednostka budżetowa - Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach (dalej MZK Tychy), który w imieniu i na rzecz gminy Tychy wykonuje zadania związane z planowaniem, organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym wykonywanym w ramach służby publicznej.

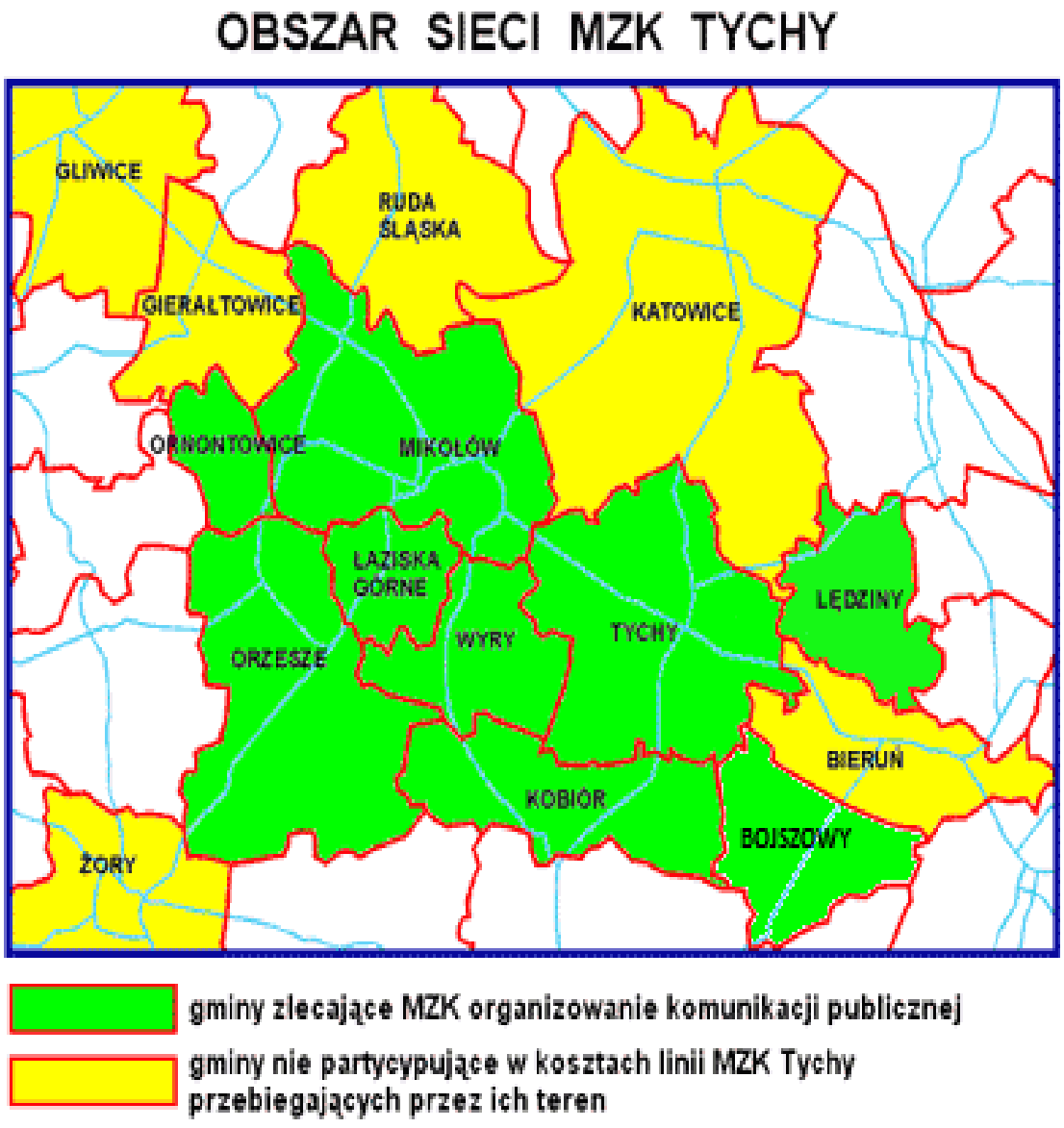
MZK Tychy został utworzony w 1996 roku na mocy Uchwały nr 372 Rady Miasta Tychy z dnia 12 września 1996 roku. Z początkiem 2009 roku – na podstawie Uchwały nr 0150/XXIV/528/08 Rady Miasta Tychy z dnia 30 października 2008 roku – został on przekształcony z zakładu budżetowego w jednostkę budżetową.

[13] Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku, Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95, art. 7 ust. 1 pkt. 4.

[14] Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, art. 7 ust.1 pkt. 1.

MZK Tychy pełni rolę organizatora transportu zbiorowego, autobusowego i trolejbusowego, na terenie Tychów (gminy i jednocześnie miasta na prawach powiatu), jak również – na mocy zapisów Porozumienia Międzygminnego 795/2006 z dnia 7 września 2006 roku – na terenie 8 innych jednostek samorządu terytorialnego: gmin miejskich Mikołów, Orzesze, Łaziska Górne (pow. mikołowski) i Lędziny (pow. bieruńsko-lędziński) oraz gmin wiejskich Bojszowy (pow. bieruńsko-lędziński), Ornontowice, Wyry (pow. mikołowski) i Kobiór (pow. pszczyński). Wyżej wymienione jednostki samorządowe przekazały Gminie Tychy na mocy tego porozumienia organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie. Przy czym w wypadku gminy Kobiór przekazanie to dotyczy tylko jednej linii autobusowej nr 157. Obszar gmin Mikołów, Orzesze, Łaziska Grn., Ornontowice i Wyry składa się na całość obszaru powiatu mikołowskiego. MZK Tychy jest zatem organizatorem transportu zbiorowego na terenie całego tego powiatu.

Rysunek 1. Obszar sieci MZK Tychy.



Źródło: MZK Tychy, www.mzk.pl.

Dla utrzymania spójności komunikacyjnej południowej części konurbacji (i terenów do niej przylegających), MZK Tychy realizuje też przewozy na terenie gmin, które nie są sygnatariuszami porozumienia międzygminnego z 2006 r., w związku z czym nie partycypują w kosztach funkcjonowania MZK. Są to następujące ośrodki: Katowice, Ruda Śląska, Gliwice (miasta na prawach powiatu, na terenie których organizatorem transportu zbiorowego jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, dalej jako KZK GOP), Gierałtowice (gmina wiejska w pow. gliwickim, będąca członkiem KZK GOP), gmina miejska Bieruń (w której operatorem transportu zbiorowego jest PKSiS Oświęcim) oraz Żory (miasto na prawach powiatu, gdzie organizatorem transportu zbiorowego jest Międzygminny Związek Komunikacyjny Jastrzębie-Zdrój). Obszar zasięgu sieci przewozów organizowanych przez MZK Tychy przedstawia Rysunek 1.

Według stanu na 1 sierpnia 2013 r., MZK Tychy uruchamiał 52 linii: 47 autobusowych (z czego 11 jest obsługiwanych taborem mikrobusowym) i 5 trolejbusowych. Tychy są jednym z trzech miast w Polsce (obok Gdyni i Lublina), które posiadają sieć trolejbusową. Sieć trolejbusowa zawiera się wyłącznie w obrębie Tychów; 3 linie trolejbusowe kursują codziennie, dwie – tylko w dni robocze.

Spośród 47 linii autobusowych i mikrobusowych uruchamianych przez MZK Tychy, 21 kursuje tylko w obrębie 1 gminy, w tym:

- 15 linii obsługuje tylko gminę Tychy (12 z nich kursuje codziennie, 1 codziennie oprócz niedziel, 1 w dni robocze i 1 w okresie nauki szkolnej);
- 4 linie obsługują tylko gminę Mikołów (wszystkie w dni robocze);
- 2 linie obsługują tylko gminę Lędziny (obie w dni nauki szkolnej).

12 linii łączy co najmniej 2 gminy objęte porozumieniem międzygminnym z 2006 r. bez wyjeżdżania poza jego obszar, w tym:

- 3 linie łączą Tychy i Mikołów (2 codziennie, 1 w dni robocze);
- 2 linie łączą Mikołów i Łaziska Grn. (1 codziennie, 1 w dni robocze) oraz Tychy i Lędziny (codziennie);
- 1 linia łączy Tychy, Mikołów, gm. Wyry oraz gm. Kobiór (codziennie), Mikołów, gm. Wyry, Orzesze i Łaziska Grn. (codziennie), Mikołów gm. Ornontowice oraz Orzesze (codziennie), Mikołów, Łaziska i Orzesze (codziennie), Łaziska i Orzesze (w dni robocze) oraz Ornontowice i Orzesze (codziennie oprócz sobót[15]), oraz Tychy z Bieruniem i gm. Bojszowy (codziennie oprócz niedziel).

Także 12 linii wyjeżdża poza obszar porozumienia międzygminnego z 2006 r.:

- 4 linie łączą Tychy z Katowicami (trzy codziennie, jedna tylko w dni robocze);
- 2 linie łączą Tychy z Bieruniem (obie codziennie);

[15] Przy czym w niedziele linia ta wykonuje kursy skrócone, tylko w obrębie gm. Ornontowice.

- 2 linie łączą Tychy i Mikołów z Gliwicami (w dni robocze poza wakacjami szkolnymi; jest to jedyna linia kategorii przyśpieszonej uruchamiana przez MZK Tychy), Tychy i Mikołów z Gliwicami i gm. Gierałtowice (codziennie), Tychy i Mikołów z Rudą Śląską (codziennie), Łaziska i Mikołów z Katowicami, Orzesze, Łaziska i Mikołów z Katowicami (codziennie) oraz Mikołów, gm. Wyry, Łaziska i Orzesze z Żorami (codziennie).

Najbardziej rozbudowaną sieć komunikacyjną na obszarze obowiązywania porozumienia z 2006 roku posiadają Tychy, na terenie których funkcjonuje 31 linii autobusowych i 5 linii trolejbusowych MZK Tychy. W drugiej kolejności najbardziej rozbudowaną sieć połączeń MZK Tychy posiada Mikołów (19 linii autobusowych), a następnie Łaziska Grn. (8 linii) i Orzesze (7). Spośród ośrodków leżących poza obszarem porozumienia, zdecydowanie najbardziej rozbudowana jest siatka połączeń MZK Tychy do i z Katowic (w sumie 6 linii autobusowych).

Na zlecenie MZK Tychy obsługę linii komunikacyjnych, wykonuje, według stanu na 1 sierpnia 2013 roku, 10 operatorów. Zdecydowanie największy udział w rynku przewozów posiadają dwie spółki prawa handlowego będące własnością Gminy Tychy: Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z o.o. (TLT zajmują się eksploatacją całości sieci trolejbusowej) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o., które obsługuje 31 z 47 linii autobusowych uruchamianych na zlecenie MZK Tychy. Pozostałe 16 linii (w tym – wszystkie linie mikrobusowe) obsługuje w sumie 8 operatorów, wyłanianych w drodze konkurencyjnych, otwartych przetargów.

Oprócz MZK Tychy, na terenie konurbacji przewozy realizuje jeszcze trzech innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (pozakolejowego):

- Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP). Jest to największy w konurbacji organizator pozakolejowego publicznego transportu zbiorowego. Członkami KZK GOP jest (wg stanu na sierpień 2013 r.) było 25 gmin – 12 miast na prawach powiatu (Katowice, Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Piekary Śląskie i Zabrze) oraz gminy powiatu będzińskiego Będzin, Bobrowniki, Czeladź, Psary, Wojkowice, Siewierz i Sławków, gminy powiatu bieruńsko-lędzińskiego Chełm Śląski oraz Imielin, gminy powiatu gliwickiego: Knurów, Gierałtowice oraz Pyskowice, a także gmina powiatu tarnogórskiego: Radzionków. KZK GOP realizuje przewozy taborem autobusowym i – jako jedyny na terenie konurbacji – taborem tramwajowym (sieć tramwajowa łączy wszystkie miasta na prawach powiatu za wyjątkiem Piekar Śl., a także Będzin i Czeladź). Autobusy KZK GOP wyjeżdżają także poza obszar Związku – obsługują m.in. część gmin będących sygnatariuszami „tyskiego" porozumienia z 2006 roku. Według stanu na luty 2013 roku, KZK GOP obsługiwał następujące linie na obszarze porozumienia z 2006 r.: Katowice – Mikołów (5 linii), Gliwice – Mikołów (2 linie), Katowice – Tychy, Mysłowice – Katowice – Tychy, Katowice – Lędziny, Mysłowice – Lędziny, Chełm Śląski – Lędziny, Knurów – Gierałtowice – Ornontowice – Orzesze, Ruda Śląska – Mikołów. KZK GOP obsługuje też następujące gminy: Tarnowskie Góry, Łazy, Bieruń, Jaworzno, Zbrosławice, Pilchowice, Czerwionkę-Leszczyny, Mierzęcice, Rudziniec.
- Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej (MZKP) w Tarnowskich Górach. Członkami MZKP jest 9 gmin: Zbrosławice, Wielowieś, Krupski Młyn, Mierzęcice,

Ożarowice, Miasteczko Śląskie, Świerklaniec, Tarnowskie Góry i Tworóg. 7 z nich zawiera się w ramach powiatu tarnogórskiego, gm. Wielowieś leży w pow. gliwickim, a gm. Mierzęcice – w pow. będzińskim. Autobusy MZKP nie obsługują obszaru objętego „tyskim" porozumieniem z 2006 r.; na terenie konurbacji górnośląskiej MZKP realizuje przewozy w obrębie Katowic, Bytomia, Gliwic, Zabrza, Piekar Śl. i Siemianowic Śl. MZKP i KZK GOP posiadają porozumienie o unii biletowej – jest to jedyne porozumienie w zakresie wzajemnego honorowania biletów pomiędzy organizatorami komunikacji miejskiej obowiązujące na terenie konurbacji;

- Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie. MZDiM jest organizatorem transportu zbiorowego na terenie gminy Jaworzno. Autobusy MZDiM obsługują także połączenia międzymiastowe do Katowic, Sosnowca i Mysłowic. Nie wjeżdżają w obszar „tyskiego" porozumienia międzygminnego z 2006 roku.

Każdy z wyżej wymienionych podmiotów koncentruje się w pierwszej mierze na zapewnieniu funkcjonowania komunikacji publicznej na obszarze „swoich" gmin. Jednak celem zachowania spójności komunikacyjnej konurbacji i terenów do niej przylegających, każdy z organizatorów realizuje także przewozy wykraczające poza swój podstawowy obszar oddziaływania. Powtarzające się sytuacje, w których połączenia międzygminne realizowane są przez więcej niż jednego organizatora przewozów, stwarza dla pasażerów dwojaką sytuację. Z jednej strony, konkurencja – nawet niepełna, bo regulowana nie poprzez realia wolnorynkowe, lecz poprzez decyzje administracyjne – co do zasady prowadzi do poprawy jakości świadczonych usług, gdyż jest związana z walką o klienta. Z drugiej jednak strony, dalece dyskusyjną jest sprawa, czy w transporcie pasażerskim, zwłaszcza tym wykonywanym w ramach służby publicznej, zjawisko konkurencji jest działaniem pożądanym. Zwłaszcza w sytuacji, w której następstwem konkurencji jest brak integracji taryfowej – tak jak ma to miejsce choćby w przypadku połączeń międzygminnych realizowanych równolegle przez MZK Tychy i KZK GOP.

Zgodnie z wynikami badań „Miasto w opiniach jego mieszkańców" (przeprowadzonych w okresie od stycznia do marca 2013 r.) 80% tyszan ocenia warunki życia w mieście jako „dobre" bądź „bardzo dobre". A dobrze rozwinięta komunikacja miejska jest drugim największym atutem Tychów. Tak uważa 14,1% respondentów – więcej ankietowanych wskazało tylko „obfitość zieleni: położenie w bezpośrednim sąsiedztwie lasów oraz wielość parków i skwerów" (29%). Jednocześnie, transport zbiorowy nie jest dla mieszkańców priorytetem jeśli chodzi o działania związane z rozwojem miasta, które powinny być podjęte w najbliższych 10 latach. Na konieczność rozwoju komunikacji miejskiej wskazało w badaniu 17,6% respondentów, na konieczność rozwoju transportu kolejowego 12,6% - w sytuacji, w której np. na konieczność budowy mieszkań komunalnych wskazało 52,3% badanych, na poprawę dostępu do publicznej służby zdrowia 46,6% badanych, na rozwój rynku pracy 46,4% badanych, a na rozszerzenie oferty kulturalnej 31,8% badanych[16].

Wnioski z takiego stanu rzeczy można wyciągnąć dwojakie. Z jednej strony, wyniki badań świadczyć mogą o tym, iż komunikacja miejska w Tychach – w oczach jej użytkowników –

[16] Gawron G., Rojek-Adamek P. Raport z badania: „Tychy 2013. Miasto w opiniach mieszkańców", Tychy styczeń-marzec 2013.

osiągnęła już obecnie na tyle wysoki standard usług, że radykalne zmiany w ofercie nie są potrzebne. Z drugiej jednak strony, może to też świadczyć o niewielkich oczekiwaniach mieszkańców wobec transportu zbiorowego – co wynika zarówno z przyzwyczajenia użytkowników komunikacji do wieloletnich zaniedbań w tej dziedzinie (braku odniesienia do wysokiego standardu transportu zbiorowego, znanego z Europy Zachodniej), jak również o stosunkowo niewielkim zainteresowaniu mieszkańców transportem zbiorowym, co wynika z sukcesywnie wzrastającego znaczenia prywatnej motoryzacji.

2.1.3 Rola i znaczenie tyskiego porozumienia międzygminnego

Istotą porozumienia międzygminnego z 2006 roku jest, oprócz przekazania gminie Tychy przez 8 gmin, leżących na południowym skraju konurbacji, kompetencji w zakresie organizacji transportu zbiorowego na ich terenie (w przypadku gminy Kobiór przekazanie dotyczy tylko jednej linii), także ustalenie zasad wyznaczania wielkości dotacji celowych, jakie samorządy te zobowiązane są udzielać gminie Tychy z tytułu realizacji na ich terenie przewozów na zlecenie

Tabela 1. Liczba mieszkańców gmin objętych porozumieniem według stanu na koniec 2012 roku.

Gmina	Liczba mieszkańców	Powiat
Tychy	129 112	tyski grodzki
Mikołów	39 597	mikołowski
Łaziska G.	22 467	mikołowski
Orzesze	19 823	mikołowski
Lędziny	16 665	bieruńsko-lędziński
Wyry	7 418	mikołowski
Bojszowy	7160	bieruńsko-lędziński
Ornontowice	5 912	mikołowski
Kobiór	4 870	pszczyński

Razem	**253 024**	**4 powiaty**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Lokalnych

MZK Tychy. Wysokość dotacji jest uzależniona od liczby wozokilometrów wykonywanych na terenie poszczególnych gmin (dane dotyczące wysokości dotacji oraz liczby wozokm w poszczególnych gminach przedstawione zostały w Tabeli 7 w pkt. 1.2.4).

Znaczenie porozumienia nie ogranicza się jednak wyłącznie do kwestii formalnoprawnych i finansowych. Pośrednio ma ono też bowiem istotne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru, na którym funkcjonuje, oraz do wzmocnienia roli Tychów jako lokalnego ośrodka wzrostu. Szczegółowe zestawienie liczby mieszkańców w poszczególnych gminach według stanu na koniec 2012 roku przedstawia Tabela 1.

Tychy, choć są nierozerwalną częścią konurbacji górnośląskiej, charakteryzują się nieco innymi cechami od innych miast położonych w obszarze konurbacji, zwłaszcza tych leżących na osi wschód-zachód (Gliwice – Zabrze – Ruda Śl. – Świętochłowice – Chorzów – Katowice – Sosnowiec). Miasta te cechuje zwarta zabudowa, wpływająca na fakt, iż granice pomiędzy poszczególnymi miastami są bardzo słabo zarysowane: w niektórych obszarach jedno miasto praktycznie przechodzi w drugie.

W przypadku Tychów (jak również Mikołowa, także, podobnie jak Tychy, przylegającego do Katowic) sytuacja jest nieco odmienna. Tychy i Mikołów dzieli od Katowic kompleks leśny. Granica pomiędzy tymi miastami a pozostałą częścią konurbacji jest zarysowana bardzo silnie, układ konurbacji nie pozwala też na wyznaczenie jakiejkolwiek osi miast w układzie północ-południe (zarysowanej równie silnie jak oś wschód-zachód), na której leżałyby Tychy czy Mikołów.

Ten fakt powoduje, iż popyt na przewozy pasażerskie w relacjach pomiędzy Tychami i Katowicami (czy szerzej: pomiędzy obszarem funkcjonowania „tyskiego" porozumienia międzygminnego z 2006 roku a konurbacją) różni się w istotny sposób od oczekiwań pasażerów odbywających podróże pomiędzy miastami położonymi na osi wschód-zachód. Te ostatnie mają w większym stopniu charakter połączeń wewnątrzmiejskich, natomiast komunikacja pomiędzy Katowicami i Tychami nabiera w większej mierze charakteru komunikacji międzymiastowej.

Lokalizacja Tychów na skraju konurbacji, jak również zobowiązania gminy Tychy wynikające z zapisów porozumienia sprawiają, że MZK Tychy jako organizator transportu publicznego musi uwzględniać potrzeby komunikacyjne także mieszkańców obszarów w znacznie mniejszym stopniu zurbanizowanych niż centralne miasta konurbacji. Wszystko to bez wątpliwości uzasadnia potrzebę funkcjonowania MZK Tychy jako organizatora komunikacji miejskiej osobnego względem KZK GOP, w przypadku którego głównym punktem ciężkości są przewozy wielkomiejskie. Funkcjonowanie niezależnego (od KZK GOP) organizatora przewozów zwiększa szansę na bardziej precyzyjne uwzględnianie potrzeb przewozowych mieszkańców południowego skraju konurbacji – zarówno biorąc pod uwagę bieżącą eksploatację (projektowanie tras i rozkładów jazdy), jak i działania inwestycyjne.

Dzięki centralnej, wiodącej roli Tychów w układzie sieci MZK Tychy (układzie dośrodkowym do Tychów, a nie np. do Katowic – w przypadku gdyby obszar porozumienia z 2006 roku

stanowiłby część KZK GOP), Tychy aspirują do miana lokalnego ośrodka wzrostu w południowej części konurbacji. Rola silnego ośrodka wzrostu (z rozbudowanym rynkiem pracy i usług), w istotny sposób oddziałującego na sąsiadujące ośrodki, jest dzięki temu w przypadku Tychów znacznie silniej zarysowana niż w przypadku innych miast konurbacji, o podobnej wielkości lub nawet większych od Tychów (takich jak choćby Bytom czy Ruda Śl.).

Centralna rola Tychów w układzie sieci MZK Tychy nie stoi jednak w sprzeczności z funkcjonowaniem rozbudowanej sieci połączeń pomiędzy obszarami funkcjonowania MZK Tychy i KZK GOP. Pomiędzy Katowicami i obszarem porozumienia z 2006 roku, kursuje w sumie 14 linii autobusowych (6 uruchamianych na zlecenie MZK Tychy i 8 na zlecenie KZK GOP). Kolejnych 9 linii (3 MZK Tychy i 6 KZK GOP) łączy obszar „tyskiego" porozumienia oraz inne niż Katowice ośrodki należące do KZK GOP.

Istota funkcjonowania MZK Tychy opiera się zatem na dwóch istotnych fundamentach: zapewnieniu atrakcyjnej dla podróżnych siatki połączeń wewnątrz obszaru porozumienia, a jednocześnie – zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń do największego ośrodka w obrębie konurbacji, jakim są Katowice.

Kwestią wymagającą rozwiązania wobec usytuowania MZK Tychy jako odrębnego organizatora transportu publicznego jest doprowadzenie do integracji taryfowej z KZK GOP, a przynajmniej zaoferowanie tzw. wspólnego biletu tym pasażerom, którzy stale korzystają z połączeń przesiadkowych i podróżują środkami transportu obu organizatorów. Osobne systemy taryfowe KZK GOP i MZK Tychy to z jednej strony konieczność ponoszenia większych wydatków przez podróżnych w wyniku konieczności zmiany przewoźnika, a z drugiej strony nie do końca przejrzysty system zasad taryfowych, mogący powodować dezorientację wśród podróżnych. Niejednolitość taryfowa pośrednio może wpływać nawet na spadek zainteresowania podróżami komunikacją publiczną – a przynajmniej na brak wzrostu tego zainteresowania, w sytuacji, gdy ogólna mobilność Polaków wzrasta[17].

Zauważyć należy, że mimo iż np. MZKP Tarnowskie Góry także – podobnie jak MZK Tychy– jest organizatorem transportu publicznego niezależnym od KZK GOP (co analogicznie jak w przypadku Tychów, wpływa na podniesienie roli Tarnowskich Gór jako istotnego lokalnego ośrodka wzrostu na północno-zachodnim skraju aglomeracji górnośląskiej), to jednak pomiędzy MZKP i KZK GOP funkcjonuje porozumienie biletowe. Brak analogicznej umowy pomiędzy KZK GOP i MZK Tychy należy traktować jak wyzwanie do załatwienia przez obu organizatorów przewozów, przy wsparciu władz jednostek samorządowych, na obszarze których operują oba podmioty.

Konsekwencją braku porozumienia biletowego pomiędzy KZK GOP i MZK Tychy jest także niepełna integracja taryfowa pomiędzy koleją i przewoźnikami komunalnymi. KZK GOP i MZK Tychy posiadają ze spółką Koleje Śląskie Sp. z o.o. (dalej KŚ) osobne porozumienia dotyczące funkcjonowania wspólnych biletów kolejowo-komunalnych. W obu przypadkach są to

[17] Zgodnie z szacunkami Komisji Europejskiej, w perspektywie lat 2000-2030 w państwach tzw. „nowej" UE wzrośnie o ok. 170% liczba podróży odbywanych średnio przez 1 osobę. Por. Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.

rozwiązania atrakcyjne dla podróżnych[18], ale wobec niemożności podróżowania na podstawie jednego biletu komunikacją miejską na terenie Tychów[19] i Katowic (bądź innego miasta pozostającego w obszarze KZK GOP) oraz pociągiem KŚ pomiędzy tymi miastami, atrakcyjność transportu zbiorowego w podróżach wewnątrz aglomeracyjnych zdecydowanie zmniejsza się.

Pod tym względem aglomeracja górnośląska zdecydowanie ustępuje rozwiązaniom taryfowym stosowanym w aglomeracjach warszawskiej[20] i trójmiejskiej[21].

2.2 Transport pasażerski na obszarze organizatora

2.2.1 Międzywojewódzkie i regionalne przewozy kolejowe

Przez teren Tychów przebiegają dwie linie kolejowe czynne w ruchu pasażerskim. Linia kolejowa nr 139 (Katowice – Zwardoń/granica państwa) jest jedną z ważniejszych w skali całego kraju linii o znaczeniu nie tylko w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym, ale także, przede wszystkim, o znaczeniu międzynarodowym. Z kolei linia nr 179 (Tychy – Mysłowice Kosztowy), czynna w ruchu pasażerskim na odcinku Tychy – Tychy Lodowisko, to trasa o znaczeniu stricte aglomeracyjnym.

Na terenie Tychów znajduje się 7 stacji/przystanków osobowych obsługujących obecnie ruch pasażerski. Rolę węzła kolejowego pełni stacja Tychy, położona w zachodniej części miasta, stosunkowo peryferyjnie względem centrum. Na stacji Tychy spotykają się linie kolejowe nr 139 i 179, jak również linie kolejowe nieczynne obecnie w ruchu pasażerskim: nr 142 (Katowice Ligota – Tychy p. katowickie osiedla Murcki, Ochojec, Kostuchna) i 169 (Tychy – Łaziska Średnie – Orzesze Jaśkowice). Na linii nr 142 ruch pasażerski zawieszono w 1994

[18] KŚ i MZK Tychy współuczestniczą w projekcie taryfowym Bilet Pomarańczowy. Obowiązuje on w pociągach KŚ na trasie Katowice Szopienice Płd. – Tychy Lodowisko oraz w pojazdach MZK (za wyjątkiem linii pospiesznych i specjalnych) na terenie Tychów. Istnieją dwa rodzaje tego rodzaju biletów: miesięczny oraz 90-minutowy (ten drugi bilet umożliwia podróż pociągiem tylko w jedną stronę, a czas przed odjazdem lub po przyjeździe do Tychów jest przeznaczony na podróże pojazdami MZK). W ramach współpracy KŚ z KZK GOP, funkcjonuje Bilet Śląski. Jego posiadacz może podróżować pociągiem KŚ na wybranym przez siebie odcinku (na całej sieci obsługiwanej przez KŚ) oraz komunikacją KZK GOP na obszarze - w zależności od ceny biletu - jednej (dowolnie wybranej) bądź wszystkich gmin obsługiwanych przez KZK GOP (także tych, na terenie których KZK GOP nie jest organizatorem przewozów). Słabością tej oferty jest fakt, iż są w niej dostępne tylko bilety miesięczne.

[19] Biorąc pod uwagę całą tyską sieć komunikacyjną, a nie tylko fragmenty obsługiwane przez KZK GOP.

[20] W ramach oferty „Wspólny Bilet", posiadacze biletów dobowych i dłuższych emitowanych przez ZTM Warszawa (obsługującego Warszawę i 29 gmin podwarszawskich – na obszarze obsługiwanym przez ZTM mieszka ok. 2,5 mln osób) mogą podróżować także pociągami wszystkich 3 przewoźników lokalnych obsługujących ruch w aglomeracji warszawskiej. Oferta obowiązuje na 7 z 8 linii kolejowych wychodzących z węzła warszawskiego. Atutem oferty „Wspólny Bilet" jest możliwość podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego (autobusami, tramwajami, metrem i pociągami) bez ponoszenia dodatkowych opłat.

[21] Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (organizacja zrzeszająca trzech organizatorów przewozów w aglomeracji trójmiejskiej – ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo) emituje tzw. bilety metropolitalne – dobowe, 3-dniowe i miesięczne – umożliwiające podróżowanie z jednym biletem pociągami po całej aglomeracji trójmiejskiej (od Pruszcza Gdańskiego po Wejherowo) i pojazdami komunikacji miejskiej uruchamianymi, w zależności od konfiguracji i ceny biletu, przez jednego lub wszystkich organizatorów.

roku, na linii nr 169: w 2001 roku. Linia nr 169 w całości zawiera się w obrębie porozumienia międzygminnego z 2006 roku [22]: likwidacja przewozów pasażerskich na tej trasie automatycznie generuje konieczność sprawnie funkcjonującego transportu autobusowego.

Ograniczanie oferty kolejowych przewozów pasażerskich, obserwowane w przekroju całej Polski po 1989 roku, dotknęło także przechodzącą przez centrum Tychów linię nr 179, na której stopniowo ograniczano liczbę pociągów, a w 2001 roku ostatecznie zawieszono przewozy pasażerskie na odcinku Tychy – Tychy Miasto – Bieruń Stary – Lędziny. W 2008 roku reaktywowano w ruchu pasażerskim odcinek linii nr 179 Tychy – Tychy Miasto, uruchamiając po 7 latach ponownie bezpośrednie połączenie kolejowe centrum Tychów z centrum Katowic.

Dokumenty o charakterze strategicznym dotyczące transportu, przyjmowane zarówno na szczeblu Unii Europejskiej, jak i na szczeblu Rządu RP[23], stwierdzają jednoznacznie, iż rdzeniem transportu publicznego w obrębie aglomeracji powinna być komunikacja szynowa. Gros podróży wewnątrz aglomeracji powinno następować z wykorzystaniem transportu szynowego, wobec którego transport drogowy powinien spełniać wyłącznie rolę komplementarną. Realizacja tych założeń w praktyce, w przypadku Tychów znalazło odzwierciedlenie w realizacji projektu „Szybka Kolej Regionalna Tychy – Dąbrowa Górnicza; etap I: Tychy Miasto - Katowice", współfinansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego.

Kluczowym elementem projektu była rewitalizacja linii nr 179 na terenie Tychów, wraz z budową 3 nowych przystanków osobowych w obrębie centrum miasta: Tychy Al. Bielska, Tychy Grota Roweckiego oraz Tychy Lodowisko. Ich otwarcie nastąpiło 1 września 2012 roku. Przystanki zostały wybudowane zgodnie z nowoczesnymi standardami obsługi podróżnych (wyposażono je w automaty biletowe, udogodnienia dla niepełnosprawnych, nowoczesne systemy informacji pasażerskiej etc.). W ramach tego samego projektu zmodernizowany został także przystanek Tychy Zachodnie.

Projektem komplementarnym wobec wyżej wymienionej inwestycji kolejowej jest „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą". W ramach tego projektu, budowane są dwa wielopoziomowe parkingi, koło stacji Tychy oraz koło przystanku Tychy Lodowisko[24]. Jest to pierwsza tego rodzaju inwestycja na terenie woj. śląskiego, która po zakończeniu zostanie włączona w system „Park&Ride". Tego rodzaju zobowiązanie nakłada na Samorząd Miasta Tychy porozumienie zawarte w dn. 3.12.2012 roku pomiędzy Województwem Śląskim i Miastem Tychy.

[22] Na tej trasie znajdowało się 5 przystanków pasażerskich: Wyry, Łaziska Średnie, Łaziska Kopanina, Orzesze Zawiść i Orzesze Miasto.

[23] Por. np.: Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011 r.); Master Plan dla transportu kolejowego do 2030 roku (2008 r.); Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (2012 r.).

[24] Projekt w przypadku Tychów zakładał też zakup 15 nowych trolejbusów (dostarczone zostały w I połowie 2013 r.) i przebudowę ponad 3 km sieci trakcyjnej oraz budowę nowych 250 m sieci trakcji trolejbusowej, umożliwiających dojazd do stacji Tychy (projekt planowany jest do zakończenia w 2014 r.).

Zgodnie z jego treścią, Województwo Śląskie zobowiązuje się do zlecania Kolejom Śląskim Sp. z o.o. prowadzenia przewozów pasażerskich w relacji pomiędzy Katowicami i p.o. Tychy Lodowisko, natomiast Miasto Tychy zobowiązuje się do utrzymywania funkcjonowania połączeń autobusowych i trolejbusowych MZK Tychy zapewniających dojazdy do stacji i przystanków kolejowych na terenie Tychów. Porozumienie zakłada też, że po otwarciu parkingów wielopoziomowych, zostanie rozszerzone funkcjonowanie „Taryfy Pomarańczowej" (umożliwiającej podróżowanie z jednym biletem pojazdami MZK Tychy na terenie Tychów oraz pociągami KŚ pomiędzy Tychami i Katowicami) o możliwość korzystania z usług parkingowych. Porozumienie obowiązuje do końca 2015 roku, z możliwością przedłużenia na okres analogiczny do nowej umowy z wykonawcą przewozów kolejowych, który po 2015 roku będzie realizować przewozy na trasie do p.o. Tychy Lodowisko.

Największym atutem inwestycji dokonanej na linii nr 179 jest zagęszczenie sieci przystanków kolejowych. Na odcinku Tychy Lodowisko – Tychy (4,5 km) średnia odległość pomiędzy stacjami/przystankami wynosi około 1km, przy czym na odcinku Tychy Lodowisko – Tychy Zachodnie (2,2 km) maleje ona do zaledwie 730 m. Jest to najgęstsza sieć przystanków kolejowych w skali kraju. Pozwala na postawienie wniosku, że warunki do rozwoju na terenie Tychów systemu kolei aglomeracyjnej należą do najkorzystniejszych w Polsce. Biorąc jednak pod uwagę częstotliwość kursowania pociągów KŚ łączących Tychy i Katowice, nasuwa się jednak kolejny wniosek, iż potencjał ten jest dalece niewykorzystywany.

Obsługę połączeń w obrębie woj. śląskiego zapewnia spółka Koleje Śląskie Sp. z o.o.[25]. Dla sprawnej obsługi Tychów najważniejsze są połączenia KŚ realizowane w relacji Sosnowiec Główny – Katowice – Tychy Lodowisko. Pociągi te są określane mianem Szybkiej Kolei Regionalnej (SKR). Jest to nazwa w dużej mierze umowa (SKR nie stanowi bowiem osobnego segmentu działalności KŚ), a używanie tego określenia wynika przede wszystkim z nazewnictwa projektu współfinansowanego z RPO WŚ, w ramach którego zmodernizowano linię kolejową nr 179 na terenie Tychów. Nie mniej, skrót „SKR" przyjął się w odbiorze społecznym i stał się powszechnie stosowany.

Według stanu na 1 sierpnia 2013 r., pociągi SKR kursowały z częstotliwością co 30 min w godzinach szczytu oraz co 60 min poza szczytem oraz w soboty i niedziele. Jest to częstotliwość kursowania absolutnie w ruchu aglomeracyjnym niesatysfakcjonująca, nie stanowiąca istotnej konkurencji wobec transportu drogowego, a przez to – nie dająca szansy na przeniesienie ciężkości obsługi podróżnych w obrębie konurbacji z transportu drogowego na szynowy[26].

[25] Za wyjątkiem większości linii kolejowych wychodzących poza granicę woj. śląskiego, na których obsługę zapewniają Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Pociągi KŚ poza granicę woj. śląskiego wyjeżdżają tylko w przypadku odcinków Mysłowice – Oświęcim, Czechowice-Dziedzice – Oświęcim i Bielsko-Biała – Wadowice.

[26] KŚ przejęły od PR całość przewozów w woj. śląskim w grudniu 2012 r. (tym samym nastąpiła też zmiana przewoźnika obsługującego SKR). W okresie od grudnia 2012 r. do maja 2012 r. częstotliwość kursowania SKR była znacznie większa: co 30 min w dni robocze w godz. 4-19 oraz w soboty w godz. 6-15 (w pozostałych porach, a także przez cały dzień w niedziele – co 60 min). Taki zakres oferty można było ocenić jako przynajmniej dostateczny. W wyniku problemów finansowych KŚ, od czerwca 2013 r. oferta tego przewoźnika została znacznie zubożona, co szczególnie dało się odczuć właśnie w przypadku SKR, gdzie zmniejszono liczbę pociągów do częstotliwości co 60 min przez cały tydzień. W wyniku protestów pasażerów, od połowy lipca 2013 r. przywrócono częstotliwość kursowania SKR w godzinach szczytu w dni robocze co 30 min.

Równie istotne znaczenie z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej Tychów stanowią pociągi KŚ kursujące tylko po linii 139 (bez wjazdu na linię 179), zatrzymujące się na stacji Tychy oraz p.o. Tychy Żwaków (położonym 3,2 km za stacją Tychy w kierunku Pszczyny[27]). Pociągi te łączą Tychy z jednej strony m.in. z Bielskiem-Białą, Żywcem, Zwardoniem, Ustroniem i Wisłą (na stacjach węzłowych, w Czechowicach-Dziedzicach i Bielsko-Białej, w przypadku niektórych pociągów zapewnione są skomunikowania z, odpowiednio, Cieszynem i Wadowicami), a z drugiej – z Katowicami (praktycznie wszystkie pociągi z kierunku Katowic posiadają skomunikowanie do/z Gliwic oraz Częstochowy; pojedyncze pociągi KŚ przejeżdżające przez Tychy kursują też w bezpośrednich relacjach do/z Gliwic lub Częstochowy). System skomunikowań sprawia, że kolejowa dostępność poszczególnych obszarów woj. śląskiego w układzie północ-południe, jak również większość miast zawierających się w obszarze konurbacji (przede wszystkim leżących na osi Gliwice – Sosnowiec) jest z punktu widzenia Tychów zapewniona w dość dobrym stopniu.

Biorąc pod uwagę zarówno pociągi KŚ wjeżdżające, jak i nie wjeżdżające na linię nr 179, liczba pociągów KŚ łączących Tychy i Katowice dochodzi do 3-4 w ciągu 1 godziny w porze szczytowej – przy czym, z racji obsługi różnych kilku tras, nie są to pociągi kursujące w takcie cyklicznym. Zróżnicowane odstępy pomiędzy kolejnymi pociągami[28] również należy uznać za mankament zniechęcający podróżnych do kolei.

W Tychach zatrzymują się wszystkie pociągi dalekobieżne spółki PKP Intercity SA (kategorii EIC oraz TLK), dla których początkową/końcową stacją jest Bielsko-Biała (a w okresach wakacyjnych – także Wisła Głębce). Według stanu na sierpień 2013 r., na stacji Tychy zatrzymywały się następujące pociągi PKP IC: 2 pary składów kategorii EIC do/z Warszawy, 1 skład kategorii TLK do Olsztyna p. Warszawę i 1 nocny skład TLK do Gdyni p. Łódź, Bydgoszcz. Ofertę tyskich połączeń dalekobieżnych koleją można zatem uznać za minimalną i raczej niesatysfakcjonującą. Rolę głównej stacji dalekobieżnej w konurbacji, posiadającej bogatą ofertę połączeń praktycznie ze wszystkimi innymi głównymi ośrodkami metropolitalnymi w Polsce, pełnią Katowice. Przez Tychy bez zatrzymania przejeżdżają pociągi międzynarodowe PKP IC, kursujące m.in. do Wiednia, Pragi, Bratysławy i Budapesztu[29].

Oprócz linii nr 139 i 179, przez obszar porozumienia z 2006 roku przebiega jeszcze jedna linia kolejowa czynna w ruchu pasażerskim. Jest to linia nr 140 (Katowice Ligota – Nędza). Po tej trasie kursują pociągi KŚ łączące Katowice z Rybnikiem i Raciborzem, z częstotliwością co 1 godzinę w godzinach szczytu oraz co 2-4 godziny w porach pozaszczytowych, co w żaden sposób nie spełnia standardów kolei aglomeracyjnej i nie stanowi atrakcyjnej oferty dla podróżnych. Na obszarze porozumienia z 2006 roku, na linii nr 140 położonych jest 6 stacji/przystanków pasażerskich: Mikołów Jamna, Mikołów, Łaziska Górne, Łaziska Górne Brada, Orzesze i Orzesze Jaśkowice. Przeciętna odległość pomiędzy nimi wynosi 3,2 km, co

[27] Na p.o. Żwaków zatrzymują się tylko niektóre pociągi KŚ.

[28] Np., według stanu na sierpień 2013 r., godziny odjazdów pociągów KŚ ze stacji Tychy w porannym szczycie do Katowic wyglądają następująco: 4.58, 5.03, 5.55, 5.59, 6.30, 6.36, 6.46, 7.00, 7.06, 7.30, 7.37, 8.00.

[29] W poprzednich latach, w okresie, gdy za obsługę połączeń lokalnych w woj. śląskim odpowiadały Przewozy Regionalne, uruchamiane były pociągi o zasięgu transgranicznym (np. Katowice – Żylina i Katowice – Czeski Cieszyn), które zatrzymywały się na stacji Tychy.

również, podobnie jak w przypadku częstotliwości kursowania pociągów KŚ, nie spełnia standardów kolei aglomeracyjnej. Na stacjach Mikołów i Orzesze zatrzymuje się także 1 pociąg dalekobieżny: kategorii TLK, relacji Rybnik – Olsztyn.

2.2.2 Linie autobusowe o charakterze komercyjnym

Udział autobusowych przewoźników komercyjnych w obsłudze podróżnych na terenie całego obszaru porozumienia z 2006 roku jest stosunkowo niewielki, co tłumaczyć należy dobrze rozwiniętą siatką połączeń MZK Tychy pomiędzy Tychami i innymi gminami objętymi porozumieniem, uzupełnianą przez siatkę połączeń KZK GOP, jak również dość dobrze rozwiniętą ofertę Kolei Śląskich w układzie północ-południe.

Istotną rolę w transporcie publicznym w Tychach pełni PKSiS Oświęcim – podmiot pełniący rolę operatora transportu zbiorowego na terenie gminy Bojszowy i gminy Bieruń, która nie uczestniczy w „tyskim" porozumieniu z 2006 roku, jednak zawiera się w siatce połączeń MZK Tychy[30]. PKSiS Oświęcim, realizujący na terenie Tychów przewozy w trybie komercyjnym, zapewnia połączenia pomiędzy Tychami i Bieruniem (stanowiąc w tym względzie konkurencję wobec MZK Tychy), Oświęcimiem oraz Chełmem Śl. i Imielinem.

Na odcinku pomiędzy Tychami i Bieruniem częstotliwość kursowania autobusów PKSiS Oświęcim wynosi przeciętnie 15-30 min w godzinach szczytu, 20-40 min w porze międzyszczytowej, 40-60 min w porze wieczornej i 60-120 min w dni wolne (przy czym częstotliwość kursowania jest nieregularna, głównie zważywszy na fakt, że na odcinku Tychy – Bieruń realizowane są kursy w różnych relacjach docelowych). W relacji Tychy – Oświęcim, PKSiS Oświęcim wykonuje kursy z przeciętną częstotliwością co 35-55 min w dni robocze, natomiast w dni wolne częstotliwość jest bardzo zróżnicowana (kursy realizowane są zarówno co 1, jak i np. co 4 godziny). W relacji z Tychów do Chełma Śl. i Imielina częstotliwość kursowania wynosi przeciętnie 60-90 min w dni robocze i 2-5 godzin w dni wolne.

Na trasie Tychy – Bieruń – Oświęcim autobusy PKSiS Oświęcim kursują w godz. 5-22.30, natomiast na trasie Tychy – Chełm Śl. – Imielin w godz. 6-20. Oprócz tego, pojedyncze kursy PKSiS Oświęcim wykonywane są też w relacjach Tychy – Wola (3 w dni robocze, 2 w dni wolne) oraz Tychy – Międzyrzecze (2 w dni robocze). PKSiS Oświęcim realizuje też, w dni nauki szkolnej, pojedyncze kursy (3 razy dziennie) w relacji Międzyrzecze/Wola – Bieruń – Lędziny.

Drugim przewoźnikiem komercyjnym istotnym z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej Tychów jest AK Trans, obsługujący trasę Tychy – Wola, z częstotliwością co 40-60 min w godzinach szczytu i co 60-120 min w okresie pozaszczytowym (pojazdy AK Trans kursują w godz. 6-18). Inny przewoźnik komercyjny, PTS Bus Trans, wykonuje z kolei 3 kursy dziennie w dni robocze na trasie Tychy – Bieruń – Chełmek.

Dzięki współpracy władz Gminy Kobiór oraz Powiatu Pszczyńskiego uruchomiona została linia minibusowa (przewoźnik: Botrans) łącząca Pszczynę (przystanek początkowy przy pawilonie

[30] PKSiS Oświęcim jest też organizatorem przewozów na terenie gmin Chełm Śląski, Imielin (pow. bieruńsko-lędziński) i Miedźna (pow. pszczyński).

handlowym „Bajadera" przy ul. Korfantego), Kobiór i Tychy (przystanek początkowy przy Szpitalu Wojewódzkim). Autobusy kursują od poniedziałku do piątku; na trasie Pszczyna – Kobiór Kolonia realizowanych jest 6 kursów, a na trasie Pszczyna – Kobiór – Tychy 2 kursy.

Kilka różnych relacji dalekobieżnych z zatrzymaniami na terenie Tychów obsługuje z kolei PKS Pszczyna. Są to następujące relacje: Rybnik – Kraków (1 kurs dziennie), Rybnik – Krosno (1 kurs dziennie), Rybnik – Zakopane (1 kurs dziennie), Pszczyna – Kraków (1 kurs, tylko w niedziele). W sezonie wakacyjnym PKS Pszczyna realizuje także kursy (w każdym przypadku: 2 razy w tygodniu) w relacjach Wisła – Jastrzębia Góra, Jastrzębie-Zdrój – Mrzeżyno, Jastrzębie-Zdrój – Krynica Morska i Jastrzębie-Zdrój – Giżycko. Wszystkie ww. autobusy PKS Pszczyna, za wyjątkiem relacji Pszczyna – Kraków, zatrzymują się także w Mikołowie.

W okresie letnich wakacji na terenie Tychów zatrzymują się także autobusy dalekobieżne innych przewoźników, kursujące w następujących relacjach: Cieszyn – Kołobrzeg (przewoźnik: Arriva Toruń), Ostrołęka – Bielsko-Biała (PKS Ostrołęka) i Ciechanów – Zakopane (PKS Ciechanów). Autobusy w relacji Cieszyn – Kołobrzeg kursują od poniedziałku do piątku, pozostałe autobusy kursują codziennie.

Poza Tychami, najbardziej liczącym się przewoźnikiem komercyjnym na obszarze porozumienia międzygminnego z 2006 roku jest przedsiębiorstwo Travel Bus, realizujące przewozy w relacji Katowice – Mikołów – Orzesze – Racibórz (5 kursów dziennie). Na terenie Mikołowa i Łazisk Grn. zatrzymują się z kolei autobusy Transkom Skoczów w relacji Katowice – Wisła (2 kursy dziennie), a tylko na terenie Mikołowa zatrzymuje się autobus PKS Częstochowa w relacji Częstochowa – Wisła (1 kurs dziennie)[31].

2.2.3 Linie autobusowe o znaczeniu wojewódzkim wykonywane w ramach służby publicznej

Kryteria w tym względzie określają zapisy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z którą mianem linii autobusowych o znaczeniu wojewódzkim uznać należy linie łączące co najmniej dwa powiaty, w sytuacji gdzie gminy, które łączy dana linia, nie są objęte porozumieniem międzygminnym regulującym zasady organizacji transportu zbiorowego na tym terenie. Zgodnie z zapisami Ustawy, formalnym organizatorem takiego rodzaju linii są samorządy wojewódzkie. Z obecnego stanu prawnego wynika zatem, że aby linie uruchamiane przez MZK Tychy, wyjeżdżające poza obszar porozumienia z 2006 roku mogły być w dalszym ciągu uruchamiane, organizację przewozów na tych liniach trzeba było przekazać Samorządowi Województwa Śląskiego[32].

Stosowne porozumienie zawarto 1 lutego 2012 roku. Stronami porozumienia są Samorząd Województwa Śląskiego oraz 5 gmin objętych „tyskim" porozumieniem z 2006 roku, na

[31] Informacja o ofercie przewoźników komercyjnych została opracowana na podstawie informacji dostępnych na stronie internetowej UM Tychy, PKSiS Oświęcim i w wyszukiwarce www.autobusowyrozkladjazdy.pl [odczyt 30.08.2013]

[32] Analogiczne umowy z Województwem Śląskim zawarły także gminy, na obszarze których operatorami transportu publicznego są inni organizatorzy.

terenie których kursują linie autobusowe MZK Tychy wyjeżdżające poza obszar „tyskiego" porozumienia – są to gminy Tychy, Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze i Wyry (porozumieniem nie są natomiast objęte gminy Lędziny, Kobiór i Ornontowice, na terenie których kursują tylko linie nie wyjeżdżające poza obszar porozumienia z 2006 roku). Kolejne porozumienie dotyczące linii o znaczeniu wojewódzkim zaczęło obowiązywać od 1 stycznia 2013 roku.

Porozumienie zakłada zawarcie przez wyżej wymienione 5 gmin umów z Samorządem Województwa Śląskiego[33], na mocy których gminy te przekazują Województwu Śląskiemu pomoc finansową na realizację zadania organizacji oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym w zakresie linii wojewódzkich wyjeżdżających poza obszar „tyskiego" porozumienia. Jednocześnie porozumienie z samorządem wojewódzkim zakłada też, iż Województwo Śląskie powierza MZK Tychy organizację przewozów na tych liniach i przekazuje w związku z tym całość środków uzyskanych z tytułu pomocy finansowej od 5 gmin, w formie dotacji celowej na organizację przewozów, gminie Tychy (wysokość dotacji została określona w kwocie 16,67 mln zł rocznie). Również wpływy z biletów stanowią w całości dochody budżetowe gminy Tychy.

Z tego wynika jednoznacznie, że samorząd wojewódzki de facto w żaden sposób nie partycypuje ani w kosztach, ani w logistyce uruchamiania przez MZK Tychy połączeń o znaczeniu wojewódzkim. Udział Samorządu Województwa Śląskiego ogranicza się w zasadzie wyłącznie do pośrednictwa w obiegu dokumentów i środków finansowych stanowiących pokrycie deficytu generowanego przez przewoźników prowadzących obsługę linii. Istotą porozumienia jest bowiem wyłącznie spełnienie wymogów ustawowych, a nie faktyczne przekazanie organizacji przewozów innemu podmiotowi.

Porozumienie z samorządem wojewódzkim dotyczy 13 linii[34]. Ich trasy, przebieg przez poszczególne gminy oraz godziny i częstotliwości kursowania są przedstawione w dwóch poniższych tabelach[35].

[33] Są to następujące umowy: 344/TZ/2012 z Gminą Tychy, 345/TZ/2012 z Gmina Mikołów, 346/TZ/2012 z Gminą Wyry, 347/TZ/2012 z Gminą Orzesze, 348/TZ/2012 z Gminą Tychy – wszystkie zostały zawarte w dn. 9 lutego 2012 r.

[34] Pierwotnie dotyczyło ono 15 linii, jednak 1 października 2012 r. zlikwidowane zostały linie nr 400 i E-1 z Tychów do Katowic (co miało związek z rozwojem kolejowego projektu SKR).

[35] Dane w nich przedstawione dotyczą kursów realizowanych na całej trasie, bez uwzględniania kursów skróconych (jedynie w sytuacji, gdy liczba kursów skróconych w istotny sposób wpływa na charakter rozkład jazdy danej linii, taka sytuacja została w opracowaniu uwzględniona i wyraźnie zasygnalizowana); pod uwagę wzięto kursy realizowane w okresie roku szkolnego.

Tabela 2. Trasy i ramowe godziny kursowania linii MZK Tychy o znaczeniu wojewódzkim.

Linia	Długość trasy na terenie poszczególnych gmin (km)		Przystanek początkowy	Godziny odjazdów pierwszego i ostatniego kursu z przystanku początkowego[36]		
				Dni rob.	Soboty	Niedz.
1	Tychy	13,0	Tychy Tęcza	4.10-23.06	4.15-22.35	4.15-22.35
	Katowice	11,8	Katowice Al. Korfantego	5.05-0.00[37]	5.10-22.30	5.10-23.30
	RAZEM	*24,8*				
4	Tychy	13,4	Tychy Paprocany Wiadukt	5.47-21.55	6.10-22.15	6.10-22.15
	Katowice	12,1	Katowice Al. Korfantego	4.35-22.50	4.40-23.10	4.40-23.10
	RAZEM	*25,5*				
29	Orzesze	6,2	Orzesze Zgoń Pętla	4.30-21.10	4.30-21.06	4.30-21.06
	Łaziska	9,1				
	Mikołów	7,5	Katowice Kopernika	4.53-20.53[38]	6.05-22.15	6.05-22.15
	Katowice	10,4				
	RAZEM	*33,2*				
33	Tychy	12,7	Tychy Nexteer	4.06-19.19	4.01-20.20	4.01-20.19
	Mikołów	13,5				
	Gierałtow.	6,4				
	Gliwice	7,1	Gliwice Dworcowa	5.31-20.49	5.30-21.37	5.30-21.37
	RAZEM	*39,7*				

[36] Według stanu na 30.06.2013 r.

[37] W nocy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę, w obu kierunkach, wykonywane są też dwa kursy nocne.

[38] W późniejszych porach wykonywane są kursy w relacjach skróconych (o godz. 23.05 odjeżdża codziennie ostatni kurs linii 29 do Mikołowa Dw. PKP).

36	Tychy	11,7	Tychy Nexteer	3.56-22.20	3.54-22.25	5.16-22.25
	Katowice	9,8				
	RAZEM	*21,5*	Katowice Ligota Akademiki	4.47-23.15	4.47-23.15	6.10-23.15
45	Łaziska	4,5	Łaziska Średnie Dworzec PKP	4.19-20.39	5.48-21.00	5.48-21.00
	Mikołów	6,5				
	Katowice	10,4	Katowice Kopernika	5.11-21.48[39]	5.26-21.52	5.26-21.52
	RAZEM	*21,4*				
14	Tychy	17,7	Tychy Paprocany Wiadukt (I kurs z Nexteer 4.35)	7.00-22.12	---	---
	Katowice	11,8	Katowice Al. Korfantego	5.40-23.10	---	---
	RAZEM	*29,5*				
31	Tychy	20,7	Tychy Tęcza	3.38-22.35	4.50-20.55	4.51-20.57
	Bieruń	4,7	Bieruń Stary Plac Autobusowy	4.36-23.23	6.12-22.15	6.10-22.13
	RAZEM	*25,4*				
82	Tychy	14,0	Tychy Paprocany Wiadukt (I kurs z Nexteer 3.43, sob.-niedz. 4.35)	6.31-20.23	7.42-20.31	7.42-20.33
	Mikołów	12,8				
	Ruda Śląska	2,6	Ruda Śl. Halemba Kopalnia	5.09-22.24	6.13-22.16	6.13-22.16
	RAZEM	*29,4*				
69	Mikołów	2,7	Mikołów Dworzec PKP	5.29-19.45	6.45-15.40	6.45-15.40
	Wyry	4,7				
	Łaziska	9,5				

[39] W późniejszych porach wykonywane są kursy w relacjach skróconych (o godz. 21.22/22.56 codziennie ostatni kurs linii 45 do Mikołów Dw. PKP).

	Orzesze	13,8	Żory Dworzec PKS	6.42-20.50	8.15-17.30	8.15-17.30
	Żory	3,4				
	RAZEM	*34,1*				
E-2[40]	Tychy	12,6	Tychy Paprocany Os. Z1	6.32-15.52	---	--
	Mikołów	15,1				
	Gierałtow.	6,3[41]	Gliwice Dworcowa	8.30-17.25	---	---
	Gliwice	7,1				
	RAZEM	*41,1*				
L	Tychy	17,0	Tychy Wartogłowiec Pętla	9.15-17.04	10.10-17.04	10.10-17.04
	Bieruń	1,4				
	RAZEM	*18,4*	Tychy Barwna Cmentarz	8.23-18.06[42]	8.24-15.34	8.24-15.34
T	Tychy	11,8	Tychy Rynek	6.29-16.48[43]	6.29-16.35	---
	Bieruń	1,4				
	Bojszowy	0,9	Bojszowy/Świerczyniec Pętla	7.00-17.35	7.31-17.35	---
	RAZEM	*14,1*				

Źródło: Opracowanie własne.

[40] Nie kursuje w okresie od 1 lipca do 30 września oraz w okresie pomiędzy Bożym Narodzeniem i Nowym Rokiem.

[41] Linia E-2 nie zatrzymuje się na terenie gminy Gierałtowice.

[42] W okresie porannego szczytu w dni robocze oraz w soboty wykonywane są kursy skrócone (w relacji Tychy Rynek – Bieruń Mleczarnia); pierwszy kurs z Rynku wykonywany jest o godz. 5.05. Z kolei z soboty i niedziele z pętli Barwna wykonywane są o godz. 18.06 skrócone kursy do Rynku.

[43] O godz. 5.23 wykonywany jest kurs skrócony do Bierunia Mleczarni.

Tabela 3. Częstotliwość kursowania linii MZK Tychy o znaczeniu wojewódzkim.

Linia	Przeciętna częstotliwość kursowania			
	Dni robocze szczyt	Dni robocze poza szczytem	Soboty	Niedziele
1	30	40-60	30-40	40-50
4	20-40	60	40-60	40-60
29	30-60[44]	60-90	60-120	120
33	30-60	60-90	60-120	120
36	30-40	60-120	60-90	60-120
45	30-40	60-120	60	60
14	30	60	---	---
31	60	90	60-180	180
82	60	90-120	150	150
69	90	120-180	180	180
E-2	30-60	180	---	---
L	60-120[45]	120	60-120	180
T	60-90[46]	150	60-150	---

Źródło: Opracowanie własne.

Przewozy autobusowe o znaczeniu wojewódzkim, na obszarze „tyskiego" porozumienia z 2006 roku realizują też KZK GOP i MZK Jastrzębie-Zdrój. Zainteresowane jednostki samorządowe tworzące KZK GOP także zawarły w tym celu stosowne porozumienie z Województwem Śląskim, analogiczne jak w przypadku MZK Tychy.

Poniżej zamieszczono wykaz linii „wojewódzkich" KZK GOP funkcjonujących na obszarze działalności MZK Tychy:

[44] Na odcinku Katowice Kopernika – Mikołów Dw. PKP częstotliwość kursowania jest dwukrotnie wyższa.

[45] Z uwzględnieniem kursów skróconych.

[46] Jw.

- Linia 37, Katowice Dworzec – Mikołów Dworzec PKP. Ramowe godziny kursowania (codziennie): z Mikołowa 5.01-23.03, z Katowic: 3.23-23.13; częstotliwość: szczyt 20-30 min, poza szczytem i dni wolne 30-60;
- Linia 41, Gliwice Dworcowa – Mikołów Krakowska. Ramowe godziny kursowania: z Mikołowa 4.36-22.36 (codziennie), z Gliwic: 5.17-23.27 w dni robocze i 6.32-23.27 w dni wolne; częstotliwość: szczyt 35 min, poza szczytem 60, dni wolne 75.
- Linia 120, Katowice Andrzeja Dworzec – Mikołów (Borowa Wieś) – Knurów Szczygłowice Kopalnia. Ramowe godziny odjazdów z przystanku Borowa Wieś Szkoła: w kierunku Szczygłowic 4.59-19.35 w dni robocze i 8.20-18.45 w dni wolne, w kierunku Katowic, odpowiednio, 4.49-21.17 i 7.12-20.17[47]. Częstotliwość[48]: szczyt 40-120 min, poza szczytem 60-120, dni wolne 180-240;
- Linia 636, Knurów Szpitalna/Knurów Wojska Polskiego – Orzesze Szkoła[49]. Ramowe godziny kursowania (codziennie): z Knurowa (przyst. Knurów Szpitalna) 4.23-20.00 w dni robocze i 8.21-15.30 w dni wolne, z Orzesza, odpowiednio 5.22-20.41 i 9.12.17.00; częstotliwość: szczyt 60 min, poza szczytem (tylko godziny wieczorne) 90 min, dni wolne 120-180 min;
- Linia 653, Katowice Brynów Pętla – Mikołów Reta Auchan. Ramowe godziny kursowania (codziennie): z Katowic 4.27-22.53, z Mikołowa: 4.50-23.25; częstotliwość: szczyt 30 min, poza szczytem i soboty 60, niedziele 120;
- Linia 669, Gliwice Dworcowa – Mikołów (Borowa Wieś) – Ruda Śląska Bykowina Grzegorzka. Ramowe godziny odjazdów z przystanku Borowa Wieś Szkoła: w kierunku Rudy Śl. 4.29-22.54 w dni robocze i 11.49=22.49 w dni wolne, w kierunku Gliwic, odpowiednio, 4.57-23.14 i 13.15-21.30. Częstotliwość: szczyt 15-120 min, poza szczytem 120-180, dni wolne 180;
- Linia 688, Katowice Brynów Pętla – Tychy – Katowice Brynów Pętla (linia okólna). Ramowe godziny odjazdów z przystanku Tychy Roweckiego w kierunku Brynowa: 4.48-23.29 w dni robocze i 4.48-23.32 w dni wolne. Częstotliwość: szczyt 30-40 min, poza szczytem i dni wolne 60;
- Linia 695, Mikołów Dworzec PKP – Katowice Szopienice Szpital Geriatryczny. Ramowe godziny kursowania (tylko dni robocze): z Mikołowa 5.12-18.12[50], z Katowic 6.39-16.41; częstotliwość: 60 min.
- Linia 788, Tychy Roweckiego – Mysłowice Brzezinka Centrum/Mysłowice Bytomska. Ramowe godziny kursowania: z Tychów 4.32-23.07 w dni robocze i 5.02-23.05 w dni

[47] Część kursów realizowanych jest w skróconej relacji do pętli Halemba (w Rudzie Śl.). Ramy czasowe dla autobusów 120 zapewniających bezpośredni dojazd do Katowic zawierają się w godz. 4.49-17.14 w dni robocze i 13.12-17.12 w dni wolne.

[48] Wliczając kursy do/z Kopalni Halemba.

[49] Pojedyncze kursy wykonywane są w skróconej relacji z Knurowa do Ornontowic Centrum.

[50] Z uwzględnieniem relacji skróconych do przystanków Szopienice Kościół lub Giszowiec Kościół.

wolne, z Mysłowic (przyst. Mysłowice Brzezinka Centrum), odpowiednio 4.16-22.22 i 4.15-22.22; częstotliwość: szczyt 30 min, poza szczytem 60, dni wolne 90-120;

- Linia 931, Katowice Zawodzie Pętla – Lędziny/Bieruń[51]. Ramowe godziny kursowania: z Katowic 4.45-22.39 w dni robocze i 4.22-23.02 w dni wolne, z Lędzin (przyst. Lędziny Urząd Miasta), odpowiednio 4.42-23.47 i 4.22-23.57; częstotliwość: szczyt 45-60 min, poza szczytem 60, dni wolne 80;
- Linia 982, Ruda Śląska Orzegów Waniora – Mikołów Dworzec PKP. Ramowe godziny kursowania: z Rudy Śl. 4.48-22.03 w dni robocze i 5.50-21.35 w dni wolne, z Mikołowa, odpowiednio 5.00-22.55 i 4.30-22.55[52]; częstotliwość: szczyt 45 min, poza szczytem 60, dni wolne 180;
- Linia 995, Mysłowice – Lędziny/Bieruń[53]. Ramowe godziny kursowania: z Mysłowic (przyst. Kosztowy Pętla) 6.30-19.37 w dni robocze i 7.25-17.50 w dni wolne, z Lędzin (przyst. Lędziny Urząd Miasta), odpowiednio 4.49-20.16 i 6.08-18.59; częstotliwość: szczyt 60 min, poza szczytem 60-120, dni wolne 150;
- Linia 905N (linia nocna), Katowice Stawowa – Mikołów Dworzec PKP. 1 kurs, w obu kierunkach, w nocy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę.

Linie autobusowe o znaczeniu wojewódzkim uruchamiane na zlecenie MZK Jastrzębie-Zdrój, wykonywane w ramach służby publicznej na obszarze funkcjonowania porozumienia z 2006 roku, mają stosunkowo niewielkie znaczenie w obsłudze obszaru działalności MZK Tychy. Na teren gmin objętych porozumieniem z 2006 roku wjeżdżają 3 linie MZK Jastrzębie-Zdrój (pod uwagę wzięto tylko kursy wariantowe niżej wymienionych linii wjeżdżające na teren gm. Ornontowice, bez kursów kończących/rozpoczynających bieg na terenie miasta Czerwionka-Leszczyny) :

- Linia 309, Ornontowice Centrum – Rybnik Dworzec PKP/KWK Dębieńsko: 3 kursy dziennie (tylko w dni robocze) biorąc pod uwagę odjazdy z przystanku Ornontowice Centrum oraz 4 kursy dziennie w dni robocze i 1 kurs w soboty biorąc pod uwagę odjazdy z przystanku KWK Budryk;
- Linia 310, Orzesze Apteka – Dębieńsko Las: 4 kursy dziennie (tylko w dni robocze);
- Linia 311B, Ornontowice Centrum – Rybnik Orzepowice Liceum: 6 kursów dziennie (tylko w dni robocze w godzinach szczytu, z zachowaniem częstotliwości kursowania co 70-90 min).

[51] Autobusy linii 931 wykonują na terenie Lędzin i Bierunia kursy w kilku różnych konfiguracjach – przystankami końcowymi, w zależności od konfiguracji, są Lędziny Droga do Górek, Lędziny Kopalnia Ziemowit, Bieruń Plac Nobla i Bieruń Potok Stawowy.

[52] Uwzględniając kurs skrócony do przyst. Ruda Śl. Wirek Odrodzenia.

[53] Autobusy linii 995 wykonują kursy w kilku różnych konfiguracjach – przystankami końcowymi, w zależności od konfiguracji, są Lędziny Kopalnia Ziemowit, Bieruń Plac Nobla i Bieruń Potok Stawowy, a na terenie Mysłowic – Koszowy Dziobka, Osiedle Powstańców i Towarowa.

2.2.4 Pozostałe linie autobusowe i trolejbusowe zamawiane bezpośrednio przez organizatora

Mianem „pozostałych" linii zamawianych przez MZK Tychy należy uznać linie nie wyjeżdżające poza obszar „tyskiego" porozumienia z 2006 roku. Ich charakterystyka została zaprezentowana w czterech kolejnych tabelach – z uwzględnieniem podziału na linie trolejbusowe i autobusowe.

Tabela 4. Trasy i ramowe godziny kursowania linii trolejbusowych MZK Tychy.

Linia	Długość trasy na terenie poszczególnych gmin (km)		Przystanek początkowy	Godziny odjazdów pierwszego i ostatniego kursu z przystanku początkowego[54]		
				Dni rob.	Soboty	Niedz.
A	Tychy	11,2	Nexteer	3.21-23.10	0.30/4.05-23.26	0.30/4.05-23.26
			Dw. PKP T-Bus	3.40-23.58[55]	0.52/4.40-23.58	0.52/4.40-23.58
B	Tychy	7,1	Paprocany Pętla T-Bus	4.10-23.10	4.08-23.08	4.08-23.18
			Dw. PKP T-Bus	4.38-23.38	4.32-23.32	4.32-23.42
C	Tychy	10,8	Nexteer	5.03-22.17	---	---
			Dw. PKP T-Bus	5.23-23.43	---	---
D	Tychy	10,9	Nexteer	4.36-22.24	---	---
			Dw. PKP T-Bus	5.33-23.00[56]	---	---
E	Tychy	7,0	Paprocany Pętla T-Bus	4.00-22.30	0.15/4.19-22.19	0.15/4.09-23.10
			Dw. PKP T-Bus	4.25-22.55	0.38/4.44-23.06	0.38/4.34-23.34

[54] Według stanu na 30.06.2013 r.

[55] Z uwzględnieniem kursów do zajezdni.

[56] Jw.

			Paprocany Wiadukt	5.14-6.41 13.14-14.41		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5. Częstotliwość kursowania linii trolejbusowych MZK Tychy.

Linia	Przeciętna częstotliwość kursowania			
	Dni robocze szczyt	Dni robocze poza szczytem	Soboty	Niedziele
A	10	15 - 20	20	20
B	15	15 - 25	20	20
C	30	60	---	---
D	30	60	---	---
E	30	30-60	20-60	60

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 6. Trasy i ramowe godziny kursowania pozostałych linii autobusowych i mikrobusowych MZK Tychy.

Linia	Długość trasy na terenie poszczególnych gmin (km)		Przystanek początkowy	Godziny odjazdów pierwszego i ostatniego kursu z przystanku początkowego[57]		
				Dni rob.	Soboty	Niedz.
2	Tychy	14,6	Wartogłowiec Pętla[58]	5.09-22.38	6.09-21.54	6.09-21.54
21	Tychy	19,6	Cielmice Pętla	4.17-22.06	4.15-22.06	4.15-22.06
			Wilkowyje Unimet do Nexteer	5.05-22.04 22.58	5.04-21.02 22.55	5.05-21.04 22.55

[57] Według stanu na 30.06.2013 r.

[58] Linia okólna.

25	Mikołów	2,8	Łaziska Grn. Kopanina	5.12-22.45	4.20-22.05	6.10-22.05
	Łaziska	12,6	Mikołów Dworzec PKP	6.05-23.20	5.10-22.45	6.55-22.45
	RAZEM	*15,4*				
51	Tychy	15,4	Nexteer	4.05-16.31	4.45-16.08	4.45-16.08
			Dworzec PKP	4.44-17.42	5.15-17.28	5.15-17.12
75	Tychy	14,0	Tychy Paprocany Wiadukt	4.19-22.13	4.22-22.02	4.22-22.02
	Mikołów	3,7	Mikołów Dworzec PKP	5.01-23.35[59]	5.07-23.03	5.07-23.03
	RAZEM	*17,7*				
101	Tychy	17,0	Nexteer	6.06 22.07-22.19	---	---
			Czułów – Droga do Kost.	5.03-22.58	---	---
128	Tychy	27,2	Nexteer (kier. Towarowa)	5.06-21.06	5.06-21.06	---
			Nexteer (kier. Hipermark)	6.03-22.09	6.03-22.08	---
			Brama Słońca	5.11-21.11	5.11-13.10	---
			Brama Towarowa FAP	6.15-22.15	6.15-14.15	---
131	Tychy	15,5	Dworzec PKP do Wartogłowiec Pętla	4.15-20.05 22.27	4.15-20.41 22.36	5.23-20.41 22.36
			Jaroszowice Szkoła	4.44-20.46	4.44-21.11	5.52-21.11
137	Tychy	13,5	Paprocany Osiedle Z1	4.26-21.48	5.14-20.55	5.14-20.52
			Wilkowyje UniMet	5.00-22.19[60]	6.17-22.8	6.20-22.10

[59] W kierunku z Tychów – uwzględniono odjazdy z przystanku Paprocany Osiedle Z1; w kierunku z Mikołowa – uwzględniono kursy do Paprocany Wiadukt oraz do Nexteer p. Paprocany Osiedle Z1.

[60] Z uwzględnieniem kursów wykonywanych do Paprocany Wiadukt.

157	Tychy	7,6	Tychy Tęcza	3.36-22.29	3.59-22.23	3.59-22.23
	Kobiór	7,5				
	Wyry	8,5	Mikołów Dworzec PKP	4.23-22.21	4.46-20.58	4.46-20.58
	Mikołów	2,7				
	RAZEM	*26,3*				
245	Tychy	14,6	Mikołów Dworzec PKP[61]	6.46-15.03	---	---
	Mikołów	14,5				
	RAZEM	*29,1*				
252[62]	Lędziny	13,0	Rachowy Osiedle[63]	6.30-16.07	---	---
253[64]	Lędziny	18,8	Świniowy Ławecka[65]	6.28-15.39	---	---
			Rachowy Osiedle	9.10-16.05	---	---
254	Tychy	18,6	Wartogłowiec Pętla	4.45-23.23[66]	4.45-23.23	4.45-23.23
262	Tychy	17,8	Tychy Dworzec PKP	4.52-20.47	4.53-20.52	4.53-20.52
	Lędziny	8,1	Lędziny Rachowy Osiedle	6.04-22.07[67]	6.09-22.11	6.09-22.11
	RAZEM	25,9				
268	Tychy	14,4	Tychy Paprocany Wiadukt	3.57-21.30	4.49-21.10	4.49-21.10
	Mikołów	7,8	Mikołów Dworzec PKP	4.20-	5.43-22.24	5.43-22.24

[61] Autobus wykonuje też 1 urs dziennie w relacji Tychy Nexteer – Mikołów Dworzec PKP przy czym dla całości oferty linii kurs ten ma znaczenie marginalne; linię 245 można zatem de facto uznać jedynie za wykonującą ruch okólny na terenie Mikołowa

[62] Nie kursuje w okresie wolnym od nauki szkolnej.

[63] Linia okólna.

[64] Nie kursuje w okresie wolnym od nauki szkolnej.

[65] Uwzględniając wszystkie 3 relacje, w jakich kursuje autobus 253 rozpoczynający trasę na tym przystanku.

[66] W przypadku każdego dnia – z uwzględnieniem kursu do Nexteer.

[67] Z uwzględnieniem kursów do/z Kopalni Ziemowit.

	RAZEM	*22,2*		22.19[68]		
273	Tychy	14,9	Nexteer	4.25-22.30	4.21-22.32	4.21-22.32
			Mąkołowiec Pętla	4.57-23.00	4.58-23.03	4.58-23.07
291	Tychy	11,6	Tęcza	4.28-21.10	4.28-21.17	6.10-21.17
			Dworzec PKP	5.19-21.57[69]	5.19-21.57	7.19-21.57
294	Mikołów	6,5	Mikołów Dworzec PKP (kier. Wyry)	4.25-22.46	6.28-19.20	6.28-19.20
	Wyry	10,7				
	Orzesze	2,9	Mikołów Dworzec PKP (kier. Łaziska)	4.02-21.49	4.22-17.49	4.33-17.49
	Łaziska	9,1				
	RAZEM	*29,2*				
536	Tychy	17,7	Tychy Dworzec PKP	5.25-22.25	6.03-22.20	6.03-22.20
	Lędziny	16,5	Lędziny Hołdunów Pętla[70]	4.37-20.58	4.52-20.57	4.52-20.57
	RAZEM	*34,2*				
605	Mikołów	15,5	Mikołów Dworzec PKP	4.42-21.08	4.55-20.20	7.05-20.20
	Ornontow.	3,7				
	Orzesze	3,0	Orzesze Szkoła	4.45-22.00	5.42-21.28	8.05-21.28
	RAZEM	*22,2*				
620	Mikołów	21,0	Mikołów Dworzec PKP[71]	4.55-22.20	---	---

[68] W kierunku z Tychów – uwzględniono odjazdy z przystanku Paprocany Osiedle Z1; w kierunku z Mikołowa – uwzględniono kursy do Paprocany Wiadukt oraz do Nexteer p. Paprocany Osiedle Z1.

[69] Z uwzględnieniem kursów do Nexteer.

[70] W obu kierunkach – uwzględniono także kursy do/z Rachowy Osiedle. W relacji z Lędzin: podano godziny kursowania z przystanku Hołdunów Przejazd Kolejowy.

[71] Linia okólna; wykaz godzin uwzględnia oba kierunki kursowania.

655	Mikołów	3,8	Mikołów Dworzec PKP[72]	4.18-22.22	6.30-20.21	8.45-20.18
	Łaziska	4,7				
	Orzesze	24,2	Orzesze Zgon Pętla	4.42-20.15	5.25-21.22	10.10-21.20
	Ornontow.	3,4				
			Ornontowice Żabik	6.06-22.30	---	---
	RAZEM	*36,1*				
696	Tychy	21,4	Paprocany Wiadukt[73]	4.17-22.25	4.17-22.25	4.17-22.25
			Wilkowyje Obywatelska	4.57-23.06	4.57-23.06	4.57-23.06
R	Tychy	10,0	Szpital Wojewódzki	4.51-19.12	6.10-17.44	6.08-17.42
			Czułów Fabryka	5.24-19.39	6.39-18.17	6.39-18.20
J	Mikołów	10,8	Jamna	6.58-16.13	---	---
			Śmiłowice Pętla	7.23-15.35	---	---
K	Mikołów	27,0	Mikołów Dworzec PKP[74]	4.20-19.15	---	---
Ł	Łaziska	17,6	Łaziska Śr. Plac Autobus.	4.58-18.15	---	---
	Orzesze	11,8	Orzesze Kościół	4.48-19.03	---	---
	RAZEM	*29,4*				
M*	Ornontow.	8,9	Ornontowice Granica	7.45-15.10	---	---[75]
	Orzesze	2,2	Orzesze Kościół	6.15-14.35	---	---

[72] Z uwzględnieniem kursów we wszystkich relacjach.

[73] W obu kierunkach – z uwzględnieniem kursów do/z Nexteer.

[74] Linia okólna.

[75] Podano tylko godziny kursowania autobusów jeżdżących na trasie Ornontowice – Orzesze. Oprócz tego, istotną rolę w ofercie tej linii spełniają autobusy jeżdżące na skróconej trasie, w obrębie gm. Ornontowice (w relacji Granica – Centrum). Ramy kursowania autobusów w obrębie gm. Ornontowice są następujące. Odjazdy z przystanku Granica: dni robocze 6.40-15.01, niedziele i święta 6.40-11.38. Przystanek Centrum: dni robocze 6.32-14.52, niedziele i święta 8.05-11.30.

	RAZEM	*11,1*				
N	Mikołów	1,1	Mikołów Kolonia Huta I	5.17-18.09	---	---
	Łaziska	15,0	Łaziska Górna Kopanina	6.10-17.10	---	---
	RAZEM	*16,1*				
P	Mikołów	15,7	Dworzec PKP	6.35-21.30	---	---
			Wygoda Skrzyżowanie	5.55-22.35	---	---
S	Tychy	9,6	Żwaków Rogatki	5.30-21.08	5.35-19.10	6.00-21.00
			Mąkołowiec Łabędzia[76]	5.30-20.38	6.09-19.38	6.37-21.30
W	Tychy	15,1	Wygorzele Ligonia	5.30-18.34	5.00-16.41	6.30-15.24
			Szpital Wojewódzki	5.00-18.05	6.05-16.10	7.50-14.50
Sz[77]	Tychy	16,1	Dworzec PKP[78]	6.36-8.53	---	----
627[79]	Tychy - Bojszowy	10,1 9,5	Tychy Nexteer/ Tychy Jana Pawła II	5.50/6.00 – 14.04-16.05	----	-----

* kursuje do końca 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 7. Częstotliwość kursowania pozostałych linii autobusowych MZK Tychy.

Linia	Przeciętna częstotliwość kursowania			
	Dni robocze szczyt	Dni robocze poza szczytem	Soboty	Niedziele

[76] Z uwzględnieniem kursów skróconych do przystanku Begonii.

[77] Nie kursuje w okresie wolnym od nauki szkolnej.

[78] Linia „Sz", kursująca w okresie porannego szczytu, ma charakter uzupełniający względem linii MZK Tychy. Wykonuje kursy w kilku różnych konfiguracjach tras – w większości wypadków po 1-2 kursach w danej konfiguracji. W wykazie ujęto kursy z przystanku krańcowego obsługiwanego przez linię „Sz" z największą częstotliwością.

[79] Nowa (od stycznia 2014 r.) linia autobusowa, łącząca Tychy z gminą Bojszowy, która w grudniu 2013 r. przystąpiła do Porozumienia Międzygminnego.

2	60	60	60	60
21	60	90-120	120	120
25	60	90	120	120
31	60	90	90-120	90-120
75	40-60	90	120	120
101	5-6 kursów dziennie, w zależności od relacji[80]		---	---
128	3-7 kursów dziennie, w zależności od relacji[81]		---	---
131	60-70	90	90-120	90-120
137	60-180[82]	120-180	90-120	90-120
157	60-90	90	120-150	120-150
245	40	40	---	---
252	50	---	---	---
253	60-90	---	---	---
254	60	60	60	60
262	60	60-120	120-150	120-150
268	30-60	60	60-90	60-90
273	60-80	60-90	90	90
291	60	60	120	120
294	60-90	90	150	150

[80] Poszczególne kursy wykonywane są w różnych porach dniach – nie jest możliwe określenie częstotliwości w porach szczytowych i pozaszczytowych.

[81] Jw.

[82] W wyniku realizacji skróconych kursów na odcinku Paprocany Osiedle Z1 – Dworzec Główny PKP, przeciętna częstotliwość kursowania na ww. odcinku jest następująca: godziny szczytu 30-40 min, pory międzyszczytowe 30-40 min, soboty 40 min, niedziele 40 min. W dni robocze w okresie porannego szczytu częstotliwość 30 min jest zachowywana prawie na całej trasie, dzięki realizacji kursów na odcinku Paprocany Osiedle Z1 – Wilkowyje Dojazdowa.

536	120	120	150	150
605	70	120-150	120-180	120-180
620	40-60	90	---	---
655	40-50[83]	90-120	180	180
696	60	60	60	60
R	60	60	90-120	90-120
J	60	60-120	---	---
K	60	60-90	---	---
Ł	60-120	60-150	---	---
M*	60[84]	120	---	---[85]
N	60	60-120	---	---
P	70-80	90[86]	---	---
S	30-40	60	90	120-180
W	90	90-120	90-120	90-120
Sz	30[87]	---	---	---
627	150	150		

*kursuje do końca grudnia 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne

[83] Z uwzględnieniem kursów do przyst. Ornontowice Żabik.

[84] Biorąc pod uwagę samą częstotliwość kursowania w obrębie Ornontowic, wynosi ona 60 min w godzinach szczytu, 60-120 min w porze pozaszczytowej oraz 30-90 min w niedziele i święta.

[85] Jw.

[86] Linia P nie kursuje w porze międzyszczytowej (wykazana częstotliwość dotyczy pory wieczornej).

[87] Pod uwagę wzięto przeciętną częstotliwość odjazdów z pętli Dworzec Gł. PKP.

W kolejnej tabeli przedstawiono wysokość dotacji dla MZK Tychy za 2012 rok przekazywanych od poszczególnych gmin objętych porozumieniem z 2006 roku, z wyszczególnieniem linii o znaczeniu wojewódzkim[88].

Tabela 8. Zestawienie wielkości dotacji i liczby wozokm z podziałem na gminy (2012 r.).

Obszar/ rodzaje linii	Liczba wozokm	Środki wykorzystane (w PLN)
Tychy	**6 598 057,6**	**24 650 387,30**
Wojewódzkie	2 657 088,2	9 637 183,77
Trolejbusy	1 278 564,5	5 259 413,06
Pozostałe	2 662 404,9	9 753 790,47
Mikołów	***1 449 657,0***	***5 282 713,71***
Wojewódzkie	646 866,0	2 346 164,69
Pozostałe	802 791,0	2 936 549,02
Łaziska	***805 947,5***	***2 937 343,57***
Wojewódzkie	382 483,7	1 387 257,57
Pozostałe	423 463,8	1 550 086,00
Orzesze	***496 297,3***	***1 808 756,31***
Linie wojewódzkie	187 370,5	679 587,51
Pozostałe	308 926,8	1 129 168,80
Wyry	***185 017,6***	***674 291,17***
Linie wojewódzkie	26 774,5	97 110,35
Pozostałe	158 243,1	577 180,82
Ornontowice	***65 811,4***	***239 931,59***

[88] Od 01.02.2012 r. obowiązują porozumienia Województwa Śląskiego z Miastem Tychy na mocy których Miastu Tychy powierzono organizację przewozów na liniach wojewódzkich.

Pozostałe	65 811,4	239 931,59
Kobiór	***67 968,9***	***247 710,71***
Pozostałe	67 968,9	247 710,71
Lędziny	***172 130,2***	***626 937,20***
Pozostałe	172 130,2	626 937,20
RAZEM:	***9 840 887,5***	***36 468 071,56***
Wojewódzkie	*3 900 582,9*	*14 147 303,89*
Trolejbusy	*1 278 564,5*	*5 259 413,06*
Pozostałe	*4 661 740,1*	*17 061 354,61*

Źródło: MZK Tychy

Z powyższej tabeli wynika, że zdecydowanie największa część pracy przewozowej realizowanej przez MZK Tychy na obszarze porozumienia z 2006 roku, odbywa się na obszarze Tychów (67,0% łącznej liczby wozokilometrów, biorąc pod uwagę cały obszar porozumienia). Drugi najwyższy wskaźnik pod tym względem odnotowywany był w Mikołowie (14,7%), a trzeci w Łaziskach (8,2%). Na terenie Orzesza wskaźnik ten wyniósł 5%, na terenie gm. Wyry 1,9%, na terenie Lędzin 1,8%, a na terenie gm. Kobiór i Ornontowice po 0,7%.

3. Sytuacja społeczno-gospodarcza

3.1 Tendencje demograficzne

Według stanu na koniec 2012 roku, w Tychach mieszkało 129 112 osób. W ciągu 10 lat liczba ta zmalała o 3 tys.: na koniec 2003 r. liczba mieszkańców Tychów wynosiła 131 151. Spadek liczby mieszkańców następował w tym czasie rokrocznie, za wyjątkiem 2010 r.: wg stanu na 31.12.2010 roku liczba mieszkańców Tychów zwiększyła się o 58 osób względem danych z 31.12.2009 roku.

Tabela 9 przedstawia wskaźniki dotyczące liczby zameldowań i wymeldowań z terenu Tychów na przestrzeni lat 2003-12, jak również wskaźniki dotyczące przyrostu naturalnego w mieście oraz dokładną liczbę mieszkańców miasta według stanu na koniec każdego roku.

Tabela 9. Wybrane dane demograficzne dotyczące Tychów w perspektywie lat 2003-12.

ROK	Liczba zamel-dowań	Liczba wymel-dowań	Saldo migracji	Przyrost naturalny		Liczba mieszkańców (na 31.12)
				Liczba	Wskaźnik na 1 tys. ludności	
2003	894	1 568	- 674	194	1,468	132 151
2004	828	1 589	- 761	244	1,855	131 547
2005	824	1 484	- 660	250	1,906	131 153
2006	853	1 804	- 951	247	1,893	130 492
2007	993	1 805	- 812	233	1,795	129 776
2008	861	1 525	- 664	351	2,711	129 475
2009	1 001	1 355	- 354	347	2,681	129 449
2010	1 057	1 489	- 432	369	2,850	129 507
2011	995	1 359	- 364	179	1,384	129 322

2012	876	1 293	- 417	145	1,123	129 112

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Mimo rokrocznie ujemnego salda migracji oraz jedynie minimalnie dodatniego przyrostu naturalnego, zauważyć należy, iż wskaźniki demograficzne w Tychach prezentują się dość korzystnie – choćby biorąc dla porównania analogiczne wskaźniki dla konurbacji. W Tychach nastąpił na przestrzeni 10 lat spadek liczby mieszkańców o 2,3% i był to wskaźnik zbliżony do spadku liczby mieszkańców w całym woj. śląskim (-2,1%). Jednocześnie był to znacznie niższy spadek w porównaniu z analogicznym wskaźnikiem dla całej konurbacji (-5,5%).

Nie licząc Mysłowic – jedynego miasta na terenie konurbacji, gdzie w perspektywie lat 2003-12 odnotowano minimalnie dodatni przyrost mieszkańców (+0,002%) – Tychy są miastem, gdzie spadek liczby mieszkańców w obrębie konurbacji był procentowo najmniejszy. Podobnie niski był spadek liczby mieszkańców w Jaworznie (-2,5%), spadek poniżej 5% odnotowano w perspektywie lat 2003-12 jeszcze także w Chorzowie (-4,0%), Katowicach i Piekarach Śl. (-po 4,7%). Najwyższy spadek na terenie konurbacji nastąpił w Bytomiu (-8,6%), Gliwicach (-7,6%) i Sosnowcu (-7,2%).

Równocześnie, Tychy są jedynym miastem konurbacji, w którym rokrocznie odnotowywany jest dodatni przyrost naturalny. W perspektywie lat 2003-12, jedynie jeszcze w dwóch miastach konurbacji, Mysłowicach i Zabrzu, odnotowane były dodatnie wskaźniki – przy czym miało to miejsce tylko w niektórych latach, a wskaźniki były wyraźnie niższe w porównaniu z Tychami[89].

W skali konurbacji wskaźnik przyrostu naturalnego w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców wahał się w latach 2003-12 pomiędzy -0,883 (2010 r.) oraz -2,010 (2003 r.); w 2012 r. wyniósł on -1,965. W całym woj. śląskim jeden raz, w 2010 r., odnotowano minimalnie dodatni przyrost naturalny (0,205), w pozostałych latach w okresie 2003-12 był on ujemny – wskaźnik wahał się w przedziale od -0,154 (2009 r.) do -1,361 (2003 r.); w 2012 r. wyniósł -0,967.

O ile w Tychach następuje nieznaczny spadek liczby mieszkańców, o tyle we wszystkich pozostałych gminach objętych porozumieniem z 2006 roku obserwowany jest wzrost liczby mieszkańców. W dużej mierze – zwłaszcza w przypadku gmin wiejskich – ma on związek z zasygnalizowanym w części 1.1.1. zjawiskiem suburbanizacji, które, choć zarysowane słabiej niż w przypadku innych polskich aglomeracji, na południowym skraju konurbacji górnośląskiej ma jednak miejsce. W perspektywie lat 2003-12, wzrost liczby mieszkańców w gminach objętych porozumieniem był następujący:

- Mikołów: +1,4 tys. (z 38,2 tys. do 39,6 tys.) – wzrost o 1,4%;
- Orzesze: +1,2 tys. (z 18,6 tys. do 19,8 tys.) – wzrost o 1,2%;
- Wyry: +1,2 tys. (z 6,2 tys. do 7,4 tys.) – wzrost o 19,8%;

[89] W Mysłowicach dodatni przyrost naturalny odnotowano w latach 2005 oraz 2008-11, a w Zabrzu w latach 2008-10. Wskaźniki odnotowane w Mysłowicach (w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców) wahały się w przedziale 0,426-1,033, a w Zabrzu 0,282-0,755.

- Lędziny: +0,7 tys. (z 16,0 tys. do 16,7 tys.) – wzrost o 4,5%;
- Łaziska Grn.: +0,5 tys. (z 21,9 tys. do 22,4 tys.) – wzrost o 2,4%;
- Ornontowice: +0,4 tys. (z 5,5 tys. do 5,9 tys.) – wzrost o 8,3%;
- Kobiór: +0,4 tys. (z 4,5 tys. do 4,9 tys.) – wzrost o 7,5%;
- Bojszowy: +0,8 tys. (z 6,5 tys. do 7,3 tys.) – wzrost o 12,3%;
- *RAZEM: +6,6 tys. (ze 116,5 tys. do 123,1 tys.) – wzrost o 5,6%*

Biorąc pod uwagę cały obszar 9 gmin, w których organizatorem przewozów jest MZK Tychy, liczba mieszkańców w perspektywie lat 2003-12 wzrosła o 2%: z 248,1 tys. do 253,0 tys. Spośród gmin leżących poza konurbacją, zawierających się w sieci MZK Tychy, wyraźnie w omawianym okresie wzrosła liczba mieszkańców gminy Gierałtowice, natomiast nieznacznie spadła liczba mieszkańców Żor i Bierunia:

- Gierałtowice: +0,6 tys. (z 10,7 tys. do 11,2 tys.) – wzrost o 5,6%;
- Bieruń: -0,2 tys. (z 19,8 tys. do 19,6 tys.) – spadek o 0,8%;
- Żory: -1,2 tys. (z 63,3 tys. do 62,1 tys.) – spadek o 1,9%;
- RAZEM: w perspektywie lat 2003-12 łączna liczba mieszkańców tych gmin zmalała ze 93 800 do 92 900.

W miastach leżących na terenie konurbacji, gdzie organizatorem transportu publicznego podstawowo jest KZK GOP, ale przewozy realizuje także MZK Tychy, nastąpił natomiast w latach 2003-12 wyraźny spadek liczby mieszkańców z wyjątkiem wspomnianej wyżej gminy Gierałtowice:

- Gliwice -15,4 tys. (z 201,6 tys. do 186,2 tys.) – spadek o 7,6%;
- Katowice: -15,1 tys. (z 322,3 tys. do 307,2 tys.) – spadek o 4,7%;
- Ruda Śl.: -6,0 tys. (ze 148,4 tys. do 142,4 tys.) – spadek o 4,1%;
- RAZEM: -36,5 tys. (z 672,3 tys. do 635,8 tys.) – spadek o 5,4%.

Biorąc pod uwagę wszystkie gminy, na terenie których przewozy prowadzi MZK Tychy, liczba ich mieszkańców w perspektywie lat 2003-12 spadła z 1 014,8 tys. mieszkańców do 982,0 tys. mieszkańców, tj. o 3,2%. Należy jednak podkreślić, że na ten spadek w największym stopniu nałożyły się wskaźniki demograficzne dla Katowic, Rudy Śl. i Gliwic, gdzie udział MZK Tychy w obsłudze podróżnych jest stosunkowo niewielki. Na obszarze, na którym MZK Tychy jest organizatorem przewozów, wskaźnik liczby mieszkańców jest dodatni.

Kolejnym dowodem na korzystną sytuację demograficzną w Tychach – obok stosunkowo niskiego spadku liczby mieszkańców oraz dodatniego przyrostu naturalnego – jest niski odsetek mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (65 lat i więcej w przypadku mężczyzn, 60 lat i więcej w przypadku kobiet). Według stanu na koniec 2012 roku, w wieku poprodukcyjnym było 17,1% mieszkańców Tychów (16,4% było natomiast w wieku

przedprodukcyjnym[90], a 66,5% w wieku produkcyjnym), przy średniej dla województwa 18,7% (oraz 17,0% w wieku przedprodukcyjnym i 64,3% w wieku produkcyjnym). Jest to drugi najniższy, po Mysłowicach, wskaźnik osób w wieku poprodukcyjnym spośród wszystkich miast konurbacji.

Nie mniej korzystnie prezentują się te wskaźniki w gminach objętych porozumieniem z 2006 roku – w każdej z nich odsetek osób w wieku poprodukcyjnym jest wyraźnie niższy niż w skali województwa[91]. Korzystne są również analogiczne statystyki dotyczące gmin spoza porozumienia, zlokalizowanych na południowym skraju konurbacji, zawierających się w sieci MZK Tychy[92]. Znacznie mniej korzystnie prezentują się natomiast pod tym względem statystyki dotyczące miast objętych siecią KZK GOP, na terenie których przewozy realizuje MZK Tychy[93].

W samej konurbacji, oprócz Tychów jeszcze tylko 4 miasta posiadają wskaźnik osób w wieku poprodukcyjnym niższy niż średnia dla województwa[94] (przy czym zwrócić należy uwagę, że jednym z tych 4 miast jest Ruda Śl., na terenie której MZK Tychy także prowadzi przewozy). W przypadku niektórych innych miast konurbacji, wskaźnik ten natomiast w istotny sposób przekracza średnią dla województwa[95]. To z kolei pozwala postawić wniosek, że na obszarze sieci MZK Tychy (zwłaszcza biorąc pod uwagę gminy wchodzące w skład porozumienia z 2006 r.) potencjalna mobilność mieszkańców, z racji stosunkowo niewielkiego odsetka osób w wieku poprodukcyjnym, jest większa niż choćby w przypadku sieci KZK GOP.

Prognozy GUS dotyczące zmian liczby mieszkańców w perspektywie do 2035 r. zakładają jednak istotny spadek osób zamieszkujących obszar, na którym przewozy prowadzi MZK Tychy. Szacunki w tym względzie prezentuje tabela 10[96].

Należy zwrócić uwagę, że szacunki GUS dotyczące liczby ludności zamieszkujących poszczególne powiaty w 2011 r. (był to rok bazowy dla prognozy GUS) różnią się w istotny sposób od danych rzeczywistych dotyczących liczby ludności w tych powiatach na koniec 2011 r. Stawia to pod pewnym znakiem zapytania rzetelność całej prognozy (zwłaszcza w kontekście tak dużego przewidywanego spadku liczby ludności, jaki prezentuje poniższa tabela). Nie zmienia to jednak faktu, że prognozę tę należy przytoczyć, gdyż wynika z niej, że obserwowane w ostatnich latach tendencje demograficzne w obszarze funkcjonowania MZK Tychy pozostaną co do zasady niezmienione.

[90] Do 18. roku życia.

[91] Wg stanu na koniec 2012 r., wskaźnik ten w poszczególnych gminach objętych porozumieniem przedstawiał się następująco: Ornontowice 14,1%, Lędziny 14,4%, Wyry 15,0%, Łaziska Górne 16,1%, Kobiór 16,3%, Orzesze 16,4%, Mikołów 17,8%.

[92] Bieruń 13,0%, Żory 14,0%, Bojszowy 14,5%. Jedynym wyjątkiem w tym względzie jest gm. Gierałtowice (18,0%).

[93] Ruda Śl. 17,7%, Gliwice 19,8%, Katowice 21,8%.

[94] Są to: Mysłowice (16,9%), Ruda Śl. (17,7%), Jaworzno (18,3%) i Dąbrowa Górnicza (18,5%).

[95] Oprócz Katowic (21,8%), także np. Chorzów (20,9%) i Sosnowiec (20,7%).

[96] Prognozy dotyczące zmian liczby ludności opracowywane są przez GUS do szczebla powiatowego włącznie, stąd też w tabeli nie zawierają się dane dla gmin nie będących miastami na prawach powiatu.

Szacuje się, że w 2015 r. ludność Tychów osiągnie tzw. dojrzałość demograficzną – tym mianem określa się sytuację, w której odsetek osób w wieku poprodukcyjnym przekroczy 20% ogółu mieszkańców miasta. Na podstawie zarówno tych szacunków, jak i danych z Tabeli 10 nie należy jednak wyciągać wniosków, że zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny będzie maleć.

Tabela 10. Prognozy zmian liczby ludności do 2035 r. dla obszaru objętego przez MZK Tychy.

Obszar	2011 r.		Prognoza liczby ludności					Zmiana liczby ludności 2035/11 (%)	
	Wg prognozy GUS	*Wg danych rzeczywistych*	2015 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	*Względem prognozy GUS*	*Względem danych rzeczywistych*
Tychy	126,6	*129,3*	123,1	118,5	113,4	107,4	101,1	*-20,1*	*-21,8*
Pow. mikołow.	93,3	*94,7*	95,0	96,6	97,6	98,0	98,1	*+5,1*	*+3,6*
Pow. bier-lędz.	57,3	*58,1*	58,2	59,2	59,4	59,6	59,3	*+3,5*	*+2,1*
Pow. pszczyń.	106,9	*108,2*	107,2	107,7	106,5	104,3	101,5	*-5,1*	*-6,2*
Katowice	302,7	*309,3*	293,9	283,8	273,1	260,9	248,5	*-17,9*	*-19,7*
Gliwice	193,0	*186,9*	189,0	184,6	179,8	174,0	167,9	*-13,0*	*-10,2*
Ruda Śląska	141,9	*143,0*	139,2	135,8	131,9	127,0	121,9	*-14,0*	*-14,8*
Żory	60,0	*62,1*	57,7	54,9	51,8	48,1	44,1	*-26,5*	*-29,0*
Pow. gliwicki	113,3	*115,2*	111,6	110,6	106,4	103,0	99,3	*-12,4*	*-13,8*
RAZEM	**1195,0**	***1206,8***	**1174,9**	**1151,7**	**1119,9**	**1082,3**	**1041,7**	***-12,8***	***-13,7***
Woj. śląskie	**4597,1**	***4626,4***	**4534,6**	**4447,1**	**4338,2**	**4202,1**	**4052,2**	***-11,8***	***-12,4***

Źródło: Opracowanie własne na podstawie szacunków GUS[97]

Należy bowiem zwrócić uwagę, że wedle szacunków Komisji Europejskiej, w „nowych" państwach członkowskich UE w najbliższych latach będzie obserwowany gwałtowny wzrost mobilności mieszkańców: zwiększenie liczby podróży odbywanych na terenie „nowej" UE, w perspektywie lat 2000-30, szacowane jest aż na 170%[98]. Ponadto obserwowany wzrost liczby mieszkańców w gminach położonych w pobliżu miasta Tychy będzie zwiększał popyt na przewozy z i do Tych. Na tej podstawie oczywistym wydaje się wniosek, że zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny będzie w kolejnych latach wzrastało.

3.2 Dynamika dochodów mieszkańców

W ostatnich latach obserwowany jest wyraźny wzrost dochodów mieszkańców gmin objętych porozumieniem z 2006 roku. Dobitnie obrazują to m.in. dane dotyczące dochodów poszczególnych gmin w zakresie ich udziału w podatkach od osób fizycznych (PIT). Wzrost wskaźników w tym względzie obrazuje Tabela 11.

Tabela 11. Wpływy z podatku dochodowego od osób fizycznych.

GMINA	Wpływy do budżetu gminy z podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT), w mln zł		Przyrost wpływów z PIT 2012/2009	Zmiana liczby mieszkańców 2012/2009
	2009 r.	2012 r.		
Tychy	126,1	145,2	+15,1%	-0,3%
Mikołów[99]	34,6	39,5	+8,5%	+1,6%
Łaziska Górne	13,2	16,6	+26,7%	+1,7%
Orzesze	11,0	13,6	+23,6%	+3,8%
Ornontowice	3,2	4,3	+34,4%	+3,4%

[97] Prognoza dla powiatów i miast na oraz podregionów na lata 2011-2035; http://www.stat.gov.pl/gus/5840_11752_PLK_HTML.htm (dostęp 16.08.2013 r.); w przypadku szacunków dla woj. śląskiego, posłużono się opracowaniem „Prognoza ludności na lata 2008-2035" (http://www.stat.gov.pl/gus/5840_8708_PLK_HTML.htm; dostęp 16.08.2013 r.).

[98] Na podstawie: „Tendencje w sektorach Energii i Transportu w Europie do roku 2030 (styczeń 2006). Komisja Europejska". Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu Cyt. za: „Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku", Ministerstwo Infrastruktury, grudzień 2008.

[99] Dane dla Mikołowa dotyczą wpływów z PIT i CIT łącznie.

Lędziny	8,7	12,5	+43,7%	+2,4%
Wyry	4,4	5,5	+25,0%	+9,3%
Kobiór	2,8	3,3	+17,9%	+0,7%
Bojszowy	5,4	7,4	+38,5%	+4,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań budżetowych rad gmin/miast za lata 2009 i 2012.

W przypadku większości gmin, przyrost wpływów z PIT następował szybciej niż wzrost liczby mieszkańców, co wyraźnie świadczy na korzyść dynamiki dochodów mieszkańców. Jednocześnie, w większości gmin był on też szybszy od wzrostu cen: zgodnie z danymi GUS, w perspektywie lat 2009-12 ceny w Polsce wzrosły przeciętnie o 10,6%[100]. Prowadzi to do wniosku, iż w ostatnich latach nastąpiło relatywne wzbogacenie się mieszkańców obszaru objętego porozumieniem z 2006 roku.

Wzrost dochodów mieszkańców postępujący szybciej od wzrostu cen, prowadzący do wzrostu indywidualnych oszczędności mieszkańców obszaru porozumienia, może skutkować m.in. zwiększeniem zainteresowania motoryzacją indywidualną – z racji tego, że zarówno zakup, jak i utrzymanie samochodu stają się łatwiej osiągalne. To z kolei może zmniejszać zainteresowanie transportem publicznym. Przeciwdziałaniem w tym względzie wydaje się być jedynie wydatna poprawa oferty transportu publicznego – w zakresie rozwoju sieci połączeń, zwiększania częstotliwości kursowania, wprowadzania preferencyjnych systemów taryf czy też systemów P&R, która stanie się dla mieszkańców obszaru porozumienia wydatnie atrakcyjniejsza od korzystania z prywatnego samochodu.

Według danych z 2011 r., przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w tyskich zakładach pracy wynosiło 3 443,06 zł, co stanowiło 95,0% średniej krajowej. Były to znacząco niższe wskaźniki w porównaniu np. z Katowicami (5 013,92 zł; 138,0% średniej krajowej), Dąbrową Górniczą (4 060,01; 112,0%) czy Gliwicami (4 020,23 zł; 110,9%), ale jednocześnie były to wyższe wynagrodzenia niż np. w Rybniku (3 353,40 zł; 92,5%) czy Sosnowcu (3 236,16 zł; 89,3%)[101].

3.3 Poziom bezrobocia

Tychy charakteryzują się korzystnymi wskaźnikami bezrobocia, zarówno w porównaniu z większością innych miast wchodzących w skład konurbacji, jak i z innymi gminami obsługiwanymi przez MZK Tychy. Tyskie wskaźniki prezentują się korzystniej także w

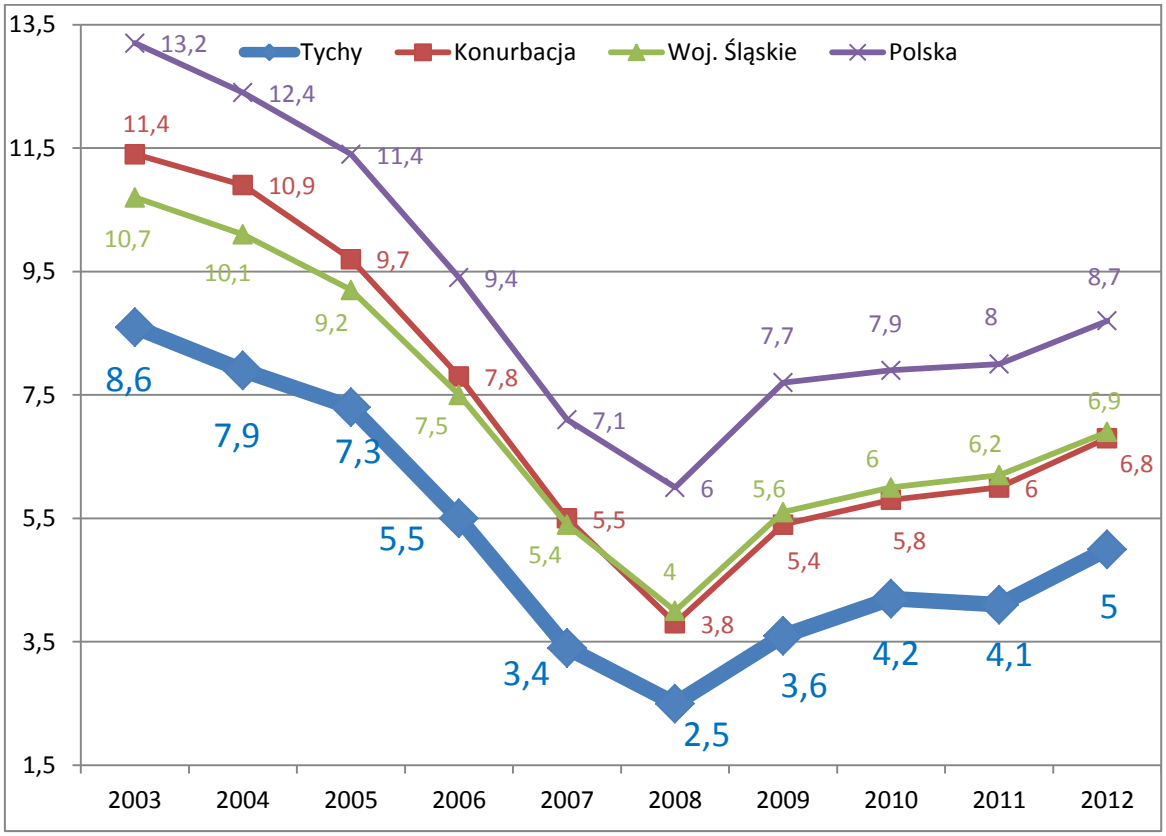
[100] Zharmonizowane wskaźniki cen konsumpcyjnych (HICP), statystyka dostępna pod: http://www.stat.gov.pl/gus/5840_5582_PLK_HTML.htm (dostęp 19.08.2013 r.).

[101] Gawron G., Analiza statystyczna: „Tychy na tle wybranych powiatów w latach 2002-2012", Tychy wrzesień 2013.

porównaniu ze wskaźnikami dla całego woj. śląskiego, jak i dla całej Polski. Według stanu na 31 grudnia 2012 roku, w Tychach było zarejestrowanych 4,3 tys. bezrobotnych, co dawało 5,0% bezrobotnych wśród ogółu mieszkańców Tychów w wieku produkcyjnym[102]. Jest to wyraźnie niższy wskaźnik zarówno w porównaniu z całym woj. śląskim (6,9%), jak i całą Polską (8,0%).

Stopa bezrobocia w całej konurbacji wynosiła na koniec 2012 r. 6,8%. Tyski wskaźnik 5,0% był drugim najkorzystniejszym w obrębie konurbacji, po Rudzie Śl. (4,6%). Nieznacznie wyższe wskaźniki niż w Tychach odnotowano w Katowicach (5,5%), Jaworznie (5,6%) i Gliwicach (6,1%), natomiast najwyższy wskaźnik odnotowano w Bytomiu (9,8%) i Dąbrowie Górniczej (8,7%)[103].

Rysunek 2. Zmiany bezrobocia w Tychach w latach 2003-12 na tle danych wojewódzkich i krajowych.



[102] Biorąc pod uwagę wskaźnik bezrobocia w porównaniu do liczby osób określanych mianem „aktywnych ekonomicznie" (pracujących bądź bezrobotnych zarejestrowanych w PUP – czyli osób poszukujących pracy), odsetek ten wynosił 6,9% - przy czym w niniejszym opracowaniu podawane będą wskaźniki bezrobocia w ujęciu wszystkich osób w wieku produkcyjnym, z racji faktu, iż tego rodzaju dane publikowane są przez GUS także w ujęciu gminnym (natomiast dane dotyczące odsetka bezrobotnych wśród osób aktywnych ekonomicznie publikowane są tylko do szczebla powiatowego). Wskaźnik bezrobocia wśród osób aktywnych ekonomicznie w całym woj. śląskim wyniósł na koniec 2012 r. 11,1%, a w całej Polsce 13,4%.

[103] Biorąc natomiast pod uwagę wskaźniki bezrobocia wśród osób aktywnych ekonomicznie, najkorzystniej w konurbacji wypadły na koniec 2012 r. Katowice (5,2%), a następnie Tychy (6,9%), Ruda Śl. (9,0%) i Jaworzno (11,6%). Najwięcej bezrobotnych zarejestrowano w Bytomiu (20,0%) i Świętochłowicach (17,8%).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Rysunek 2 obrazuje, iż na przestrzeni 10 lat wskaźniki bezrobocia w Tychach ulegały zmianie. Należy jednak zauważyć, iż charakter oraz amplituda tych zmian były identyczne jak w całej Polsce, woj. śląskim oraz w konurbacji. W związku z tym, uprawnionym jest wniosek, iż trendy w zakresie tyskiego rynku pracy są analogiczne do trendów ogólnokrajowych i ogólnoświatowych (np. gwałtowny wzrost bezrobocia pod koniec ubiegłej dekady związany był, w każdym przypadku, z rozpoczęciem światowego kryzysu ekonomicznego). Niezmiennie też, wskaźniki bezrobocia na obszarze Tychów prezentowały się korzystniej względem innych analizowanych obszarów.

Bardzo zbliżone wskaźniki bezrobocia jak w przypadku Tychów odnotowane zostały na koniec 2012 roku na obszarze „tyskiego" porozumienia z 2006 roku. Na obszarze 8 pozostałych gmin wchodzących w jego skład, odnotowano w sumie 4,1 tys. zarejestrowanych bezrobotnych, czyli 5,3% mieszkańców tych gmin w wieku produkcyjnym. Dodając do tego bezrobotnych z terenu Tychów, na terenie 9 gmin wchodzących w skład porozumienia, liczba bezrobotnych na koniec 2012 r. wynosiła w sumie 8,4 tys. osób, czyli 5,1% ogółu mieszkańców w wieku produkcyjnym. Na terenie poszczególnych gmin wchodzących w skład porozumienia, wskaźniki bezrobocia na koniec 2012 r. prezentowały się następująco:

- Gm. Ornontowice: 3,1% bezrobotnych w wieku produkcyjnym (0,1 tys. zarejestrowanych);
- Gm. Wyry: 4,5% (0,2 tys.);
- Gm. Lędziny: 4,8% (0,5 tys.);
- Gm. Orzesze: 4,9% (0,6 tys.);
- Gm. Kobiór: 4,9% (0,2 tys.);
- Gm. Łaziska Grn.: 5,4% (0,8 tys.);
- Gm. Mikołów: 5,6% (1,4 tys.);
- Gm. Bojszowy: 3,4% (0,2 tys.).

W gminach spoza konurbacji i jednocześnie spoza obszaru porozumienia z 2006 r., na terenie których przewozy realizuje MZK Tychy, także odnotowywane zostały na koniec 2012 r. niskie wskaźniki bezrobocia:

- Gm. Gierałtowice: 3,3% (0,2 tys.);
- Gm. Bieruń: 3,8% (0,5 tys.);
- Gm. Żory: 4,8% (2,0 tys.).

Biorąc pod uwagę wszystkie gminy, na terenie których przewozy realizuje MZK Tychy, łączna liczba zarejestrowanych bezrobotnych na terenie tych gmin wyniosła na koniec 2012 r. 33,5 tys., co stanowi 5,2% ogółu mieszkańców tych gmin w wieku produkcyjnym.

Znacznie większa niż w innych rejonach aktywność zawodowa powinna generować też zwiększone zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego.

3.4 Czynniki gospodarcze

W badaniu „Potencjał rozwojowy przedsiębiorstw z obszaru Górnośląskiego Związku Metropolitalnego świetle analiz empirycznych" przeprowadzonym w 2011 r., Tychy zostały wskazane jako trzecie miasto w obszarze Górnośląskiego Związku Metropolitalnego o najkorzystniejszych warunkach dla prowadzenia działalności gospodarczej. Stwierdziło tak 8,9% ankietowanych przedsiębiorców – więcej wskazań dotyczyło tylko Katowic (28,2%) i Gliwic (14,3%). Jednocześnie, 34% przedsiębiorców z terenu Tychów oceniło bardzo dobrze i dobrze wsparcie instytucji samorządowych w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej[104].

W Tychach według stanu na koniec 2012 roku odnotowywany był jeden z najwyższych w konurbacji wskaźników przedsiębiorczości. Liczba przedsiębiorstw w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wynosiła 1054. Wyższy wskaźnik na terenie konurbacji odnotowany został tylko w Katowicach (1434), Gliwicach (1274) i Sosnowcu (1114). Najniższe wskaźniki odnotowano w Rudzie Śl. (687), Piekarach Śl. (728) i Świętochłowicach (740). Przeciętny wskaźnik dla całej konurbacji wynosi 968, a dla całego woj. śląskiego – 982.

Na obszarze porozumienia z 2006 roku, wskaźniki przedsiębiorczości są zróżnicowane. W gminach Mikołów (1151) i Kobiór (1064) są one wyższe niż w Tychach, natomiast na terenie pozostałych gmin są wyraźnie niższe (Wyry 946, Orzesze 803, Ornontowice 785, Bojszowy 720, Łaziska 672, Lędziny 661). Przeciętny wskaźnik przedsiębiorczości na obszarze objętym porozumieniem wynosi tym samym 892 przy uwzględnieniu Tychów i 868 bez uwzględniania Tychów.

Wyraźnie niższy niż w Tychach wskaźnik przedsiębiorczości odnotowany został także w gminach spoza porozumienia i jednocześnie spoza konurbacji (Żory 856, Gierałtowice 853, Bieruń 661). Tym samym, biorąc pod uwagę wszystkie gminy zawierające się w siatce połączeń MZK Tychy, wskaźnik przedsiębiorczości wynosi 908, czyli wyraźnie mniej niż w Tychach. Niższy wskaźnik przedsiębiorczości w porównaniu z Tychami tym bardziej determinuje zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny łączący Tychy (jako wiodący ośrodek wzrostu w południowej części konurbacji) z pozostałymi gminami objętymi porozumieniem.

Na koniec 2012 roku w Tychach było zarejestrowanych 13 607 podmiotów gospodarczych. W perspektywie lat 2003-12 wskaźnik ten wzrósł o 2,3% i w tym akurat przypadku był to jeden z najgorszych wskaźników w skali konurbacji. Nie licząc Dąbrowy Górniczej i Sosnowca, gdzie w okresie lat 2003-12 zmalała liczba podmiotów gospodarczych (odpowiednio o 2,7% i 6,8%), w każdym mieście konurbacji przyrost podmiotów gospodarczych był wyższy niż w Tychach. W całej konurbacji liczba podmiotów gospodarczych wzrosła w tym okresie o 6,0% (w woj. śląskim nastąpił w tym samym okresie przyrost o 6,9%), natomiast najwyższy przyrost w obrębie konurbacji odnotowano w Piekarach Śl. (23,4%), Gliwicach (17,4%) i Zabrzu (16,7%). Biorąc pod uwagę inne miasta konurbacji obsługiwane przez MZK Tychy – w Rudzie Śl. liczba podmiotów gospodarczych wzrosła w tym okresie o 8,4%, a w Katowicach o 5,9%.

[104] Badanie: „Potencjał rozwojowy przedsiębiorstw z obszaru Górnośląskiego Związku Metropolitalnego świetle analiz empirycznych", Wyższa Szkoła Zarządzania i Nauk Społecznych, Tychy 2011.

Na obszarze 8 gmin objętych porozumieniem z 2006 roku (bez uwzględniania Tychów) zarejestrowanych było w sumie 10 968 podmiotów gospodarczych (najwięcej w Mikołowie – 4 559, co jednoznacznie pokazuje, iż Mikołów jest drugim najsilniejszym po Tychach ośrodkiem wzrostu w obrębie gmin-sygnatariuszy porozumienia z 2006 r.). W perspektywie lat 2003-12, liczba przedsiębiorstw na obszarze tych 8 gmin wzrosła w sumie o 15,4% (najwięcej, o 37,6%, na obszarze gm. Wyry).

Na obszarze 3 gmin spoza porozumienia i spoza konurbacji, zawierających się w siatce połączeń MZK Tychy (Bieruń, Gierałtowice, Żory) liczba przedsiębiorstw w perspektywie lat 2003-12 zwiększyła się o 1,2%. W tym przypadku należy wspomnieć o dwóch skrajnych przypadkach – na terenie gm. Gierałtowice liczba przedsiębiorstw wzrosła w tym czasie o 18,0%, a na terenie Bierunia zmniejszyła się o 19,1%. Biorąc pod uwagę wszystkie gminy zawierające się w siatce połączeń MZK Tychy, liczba podmiotów gospodarczych w perspektywie lat 2003-12 zwiększyła się ze 101 108 do 109 707, czyli o 8,5%. Korzystne statystyki Tychów związane z bezrobociem wynikają nie tylko z wysokiego wskaźnika przedsiębiorczości, a także m.in. z nagromadzenia dużych zakładów pracy na terenie Tychów.

Na terenie Tychów mieszka (wg stanu na koniec 2012 r.) 2,8% mieszkańców woj. śląskiego i 6,5% mieszkańców konurbacji, natomiast liczba podmiotów gospodarczych jest procentowo większa. W mieście zarejestrowanych jest 3,0% podmiotów spośród wszystkich przedsiębiorstw funkcjonujących w województwie oraz 6,8% przedsiębiorstw z terenu konurbacji. O ile jednak w tym względzie proporcje w zakresie liczby ludności i liczby przedsiębiorstw są podobne, o tyle znacznie na korzyść rynku pracy w Tychach przemawiają statystyki dotyczące liczby przedsiębiorstw zatrudniających większą liczbę osób. Na terenie Tychów znajdują się[105] 22 przedsiębiorstwa zatrudniające od 250-999 osób i 6 przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 1 tys. osób. Jest to, odpowiednio, 4,4% i 7,8% tego rodzaju przedsiębiorstw z terenu całego województwa oraz 6,5% i 10,6% z terenu konurbacji.

Na obszarze konurbacji, większa niż w Tychach liczba przedsiębiorstw zatrudniających pow. 1 tys. osób znajduje się tylko w Katowicach (20) i Sosnowcu (6). Nie mniej korzystnie prezentują się statystyki dotyczące liczby tyskich przedsiębiorstw zatrudniających 250-999 osób. Więcej tego rodzaju podmiotów niż w Tychach znajduje się na terenie konurbacji tylko w Katowicach (87) i Gliwicach (51), natomiast tyle samo tego rodzaju przedsiębiorstw co w Tychach (22) zarejestrowanych jest w Zabrzu. Bez wątpliwości potwierdza to wysoki stopień rozwoju tyskiego rynku pracy, zwłaszcza zważywszy na to, iż Tychy są dopiero ósmym miastem konurbacji pod względem liczby mieszkańców.

O wysokim potencjale tyskiego rynku pracy świadczy też fakt, iż wartości nakładów inwestycyjnych i zgromadzonych środków trwałych (w latach 2008-11) w przedsiębiorstwach zlokalizowanych na terenie Tychów, w przeliczeniu na 1 mieszkańca, były najwyższe w całym woj. śląskim. Wynosiły one w 2011 r. 11 457 zł (2,9% więcej niż w 2008 r.); dla porównania, np. w Gliwicach wynosiły one 8 543 zł, w Katowicach 7 557 zł, w Dąbrowie Górniczej 7 288 zł w Sosnowcu 2 690 zł, a w Chorzowie 2 204 zł[106].

[105] Zgodnie z danymi GUS BDL, wg stanu na 31.12.2012 r.

[106] Gawron G., Tychy na tle wybranych powiatów w latach 2002-2012 (analiza statystyczna), Tychy wrzesień 2013.

Duża liczba zakładów pracy zatrudniających po kilkaset bądź kilka tysięcy osób wpływa na fakt, iż Tychy są jednym z najbardziej „chłonnych" w konurbacji rynków pracy, jeśli chodzi o liczbę pracowników zamiejscowych przyjeżdżających do Tychów.

Zdecydowanie najbardziej „chłonnym" rynkiem pracy w konurbacji są Katowice. Wg danych z 2006 r.[107], do pracy w tym mieście przyjeżdżało 104 tys. osób z innych gmin. Pozostałe najbardziej chłonne rynki pracy na terenie konurbacji to Gliwice (21 tys. przyjeżdżających), Dąbrowa Górnicza (12 tys.), Tychy i Sosnowiec (po 10 tys.) oraz Chorzów i Zabrze (po 9 tys.).

Zauważyć warto, że odsetek przyjeżdżających do pracy w tych sześciu miastach wahał się w przedziale 8,6%-20,2% odsetka przyjeżdżających do pracy w Katowicach. Są to wskaźniki znacznie wyższe niż w przypadku stolic innych aglomeracji i ośrodków z nimi sąsiadujących[108], co jeszcze raz wyraźnie pokazuje, iż na Górnym Śląsku istnieje „konurbacja", a nie „aglomeracja".

Dowodem wysokiej chłonności rynków pracy na terenie konurbacji jest fakt, że spośród wszystkich osób mieszkających na terenie woj. śląskiego, wyjeżdżających do pracy w innej gminie, a także przyjeżdżających do pracy w woj. śląskim z innych województw, aż 26,4% pracowało w 2006 r. w Katowicach. Doliczając do tego Gliwice, Dąbrowę Górniczą, Tychy, Sosnowiec, Chorzów i Zabrze – wskaźnik ten wzrastał aż do 44,4%. Jednocześnie, spośród 10 ośrodków zlokalizowanych na terenie woj. śląskiego cechujących się najwyższymi wskaźnikami wyjazdów do pracy w innych gminach, aż 9 znajduje się na terenie konurbacji[109].

Biorąc pod uwagę wysokie odsetki zarówno wyjazdów, jak i przyjazdów do pracy, nie ulega zatem wątpliwości, że skala przepływów komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi ośrodkami konurbacji jest bardzo duża. I choć naturalnie popyt pasażerski kształtuje się w pierwszej kolejności w zakresie podróży do i z Katowic, to nie jest on tak silnie zarysowany i jednoznaczny jak w przypadku innych polskich aglomeracji. Duża skala przepływów pomiędzy różnymi ośrodkami sprawia, że w konurbacji górnośląskiej znacznie silniej niż w innych aglomeracjach zarysowana jest nie tylko konieczność funkcjonowania sprawnych połączeń komunikacyjnych z miastem centralnym aglomeracji, ale także pomiędzy innymi ośrodkami, z pominięciem miasta centralnego.

Rozbudowany rynek pracy i korzystne wskaźniki związane z bezrobociem (zarówno w Tychach, jak i w innych ośrodkach objętych porozumieniem z 2006 roku) warunkują zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny. Wysoki odsetek zatrudnionych, jak również bardzo wysoki odsetek dojeżdżających do pracy automatycznie

[107] Tylko raz po 1989 r., właśnie w 2006 r., GUS przeprowadził dokładne badania skali dojazdów do pracy w Polsce.

[108] Np. w Piasecznie, drugim najbardziej chłonnym rynku pracy w aglomeracji warszawskiej, wskaźnik dojazdów wynosił zaledwie 7,2% dojeżdżających do pracy w Warszawie. Analogicznie, w Myślenicach, drugim najbardziej chłonnym rynku pracy w aglomeracji krakowskiej, wskaźnik ten wyniósł 6,3% w porównaniu z Krakowem, a w Pabianicach – drugim najbardziej chłonnym rynku pracy w aglomeracji łódzkiej: 9,5% w porównaniu z Łodzią. Por. *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 40-55.

[109] Są to następujące ośrodki: Sosnowiec (23 tys. osób wyjeżdżających), Bytom (13), Zabrze, Katowice, Tychy (po 12), Dąbrowa Górnicza (11), Ruda Śląska (10), Siemianowice Śląskie i Chorzów (po 9).

generują wysoką mobilność – przede wszystkim w podróżach do i z Tychów (zarówno z innych gmin objętych porozumieniem z 2006 roku, jak i z miejscowości spoza porozumienia).

Jednocześnie zauważyć należy, że w Tychach stosunkowo niewielki odsetek osób zatrudnionych jest w sektorze usług. Według danych z 2012 r., zatrudnienie w branżach związanych z przemysłem wynosi aż 56,2%, a w usługach tylko 42,9% (w branżach rolniczej i pochodnych zatrudnionych jest 0,9% osób pracujących na terenie Tychów). Wskaźnik zatrudnienia w usługach jest znacznie niższy w porównaniu zarówno z całym woj. śląskim (57,4%), jak i z innymi miastami, o tradycyjnie przemysłowym charakterze (Katowice 71%, Chorzów 67,4 %, Sosnowiec i Bielsko-Biała 62,4%, Gliwice 55,8%, Rybnik 52,9%)[110].

Dane te świadczą o tym, że w Tychach jest znacznie słabiej niż w innych miastach rozwinięty sektor usług wyższego rzędu, a to z kolei sprawia, że transport zbiorowy w Tychach jest w większym stopniu niż w innych miastach wykorzystywany tylko do podróży z miejsca zamieszkania do pracy. Jednocześnie, ze wskaźników tych wynika, iż istnieje duże zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy pomiędzy Tychami oraz ośrodkami, gdzie rynek usług jest lepiej rozwinięty (przede wszystkim z Katowicami).

3.5 Wskaźnik motoryzacji

Zgodnie z danymi GUS[111], wskaźnik motoryzacji w Tychach w 2011 roku wynosił 471,4 samochody osobowe na 1 tys. mieszkańców. Jest to nieco wyższy wskaźnik niż w przekroju całego woj. śląskiego (470) oraz całej Polski (464), jak również jeden z najwyższych wskaźników w przekroju konurbacji. Jeszcze wyższe wskaźniki motoryzacji odnotowywane są w większości pozostałych gmin obsługiwanych przez MZK Tychy.

W konurbacji, wyższy wskaźnik motoryzacji niż w Tychach, odnotowywany jest tylko w Katowicach (534,5) i Gliwicach (501,6). Jest to, odpowiednio, 115,2% oraz 108,1% wskaźnika motoryzacji dla całego województwa – w przypadku Tychów wynosi on 101,6%. Odsetek samochodów w przeliczeniu na mieszkańców większy niż w przekroju całego województwa jest odnotowywany w konurbacji jeszcze tylko w Dąbrowie Górniczej (465,4 samochodów; 100,3%). W pozostałych miastach wchodzących[112] w skład konurbacji jest on znacząco niższy: np. w dwóch przypadkach nie przekracza 80% wskaźnika wojewódzkiego (Chorzów: 343,8, 74,1%; Bytom: 359,1, 77,4%), a w trzech kolejnych nie przekracza 85% (Ruda Śl.: 379,6, 81,8%; Siemianowice Śl.: 384,2, 82,8%; Zabrze: 385,6, 83,1%).

Spośród gmin spoza konurbacji obsługiwanych przez MZK Tychy, najwyższy wskaźnik motoryzacji odnotowywany jest w gm. Kobiór (512,7; 110,5% wskaźnika wojewódzkiego[113]).

[110] Gawron G., Tychy na tle wybranych powiatów w latach 2002-2012 (analiza statystyczna), Tychy wrzesień 2013.

[111] http://www.stat.gov.pl/gus/11191_PLK_HTML.htm (dostęp: 14.08.2013 r.).

[112] Zgodnie z kryterium przyjętym w PZP WŚ.

[113] W tym i w każdym kolejnym przypadku – Jest to wskaźnik dla całego powiatu pszczyńskiego. GUS publikuje dane nt. wskaźnika motoryzacji do przekroju powiatowego włącznie, bez rozbicia na gminy.

W gminach leżących na terenie pow. mikołowskiego (Mikołów, Łaziska Grn., Orzesze, Wyry i Ornontowice) wskaźnik ten wynosi 481,2 (103,7%), w gm. powiatu bieruńsko-lędzińskiego (Lędziny, Bieruń, Bojszowy) wynosi on 467,2 (100,7%), w gm. Gierłatowice 460,8 (99,3%), a w Żorach 459,8 (99,1%). Za wyjątkiem Rudy Śl., we wszystkich gminach obsługiwanych przez MZK Tychy wskaźnik motoryzacji jest zatem dość wysoki – zbliżony do średniej wojewódzkiej i krajowej.

Wysoki wskaźnik motoryzacji może, ale nie musi automatycznie przekładać się na dużą liczbę podróży odbywanych prywatnymi samochodami. Przeciwko częstemu korzystaniu z prywatnej motoryzacji w obrębie konurbacji przemawia przede wszystkim kongestia ruchu. Jednak nawet kongestia zazwyczaj nie zniechęca do korzystania z prywatnych samochodów, jeśli alternatywą dla niej nie jest atrakcyjna oferta transportu publicznego.

W tym celu, niezbędne jest tworzenie m.in. centrów przesiadkowych i rozwój w ich rejonie parkingów (włączanych w system P&R – z opłatą za parking wliczoną np. w cenę biletu okresowego, zintegrowanego pomiędzy różnymi środkami transportu oraz organizatorami przewozów). Jest to środek do tego, by podróże samochodami osobowymi stały się na tyle mało atrakcyjnymi, żeby realizować je tylko na początkowych/końcowych odcinkach (pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym centrum przesiadkowym).

4. Zagospodarowanie przestrzenne

4.1 Kierunki rozwoju przestrzennego obszaru właściwego dla organizatora

Pod względem komunikacyjnym region śląski jest najbardziej skomplikowanym obszarem w kraju. Historycznie ukształtowana rola wiodącego w Polsce okręgu przemysłowo – surowcowego nadal pozostaje aktualna. Przekłada się to na największy w kraju stopień urbanizacji i gęstości zaludnienia oraz pozycję lidera krajowego w zakresie takich charakterystycznych parametrów transportu, jak:

- długość dróg publicznych o twardej nawierzchni i linii kolejowych[114] na 100 km^2 (1 miejsce);
- długość linii komunikacji miejskiej (autobusowych – 1 miejsce, tramwajowych – formalnie[115] także 1 miejsce);
- przewozy pasażerów komunikacją miejską (2 miejsce);
- ładunki nadane i przyjęte w drogowym i kolejowym transporcie towarowym (1 miejsce[116]);
- przewozy pasażerów koleją (4 miejsce w kraju).

Zarazem terytorialnie jest to jeden z najmniejszych regionów w kraju, o powierzchni 12 333 km^2 (3,9% powierzchni Polski). W konsekwencji rola komunikacji miejskiej w regionie śląskim staje się szczególna[117]: nie opuszczając obszaru o typowej zabudowie miejskiej, jej linie łączą ze sobą kilka gmin bądź sołectw, nierzadko powiatów. W naturalny sposób skłania to organizatorów publicznego transportu zbiorowego do tworzenia formalnych instytucji zarządzających komunikacją publiczną na obszarze wielu jednostek samorządu terytorialnego. W województwie śląskim należą do nich:

- Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP). Zrzeszając aktualnie 25 gmin jest to największa tego rodzaju organizacja w Polsce;
- Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach działający na rzecz Miasta Tychy i 8 gmin sąsiednich zrzeszonych w ramach Porozumienia Międzygminnego;
- Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach;
- Międzygminny Związek Komunikacyjny (z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju).

[114] Także największy w Polsce odsetek linii zelektryfikowanych

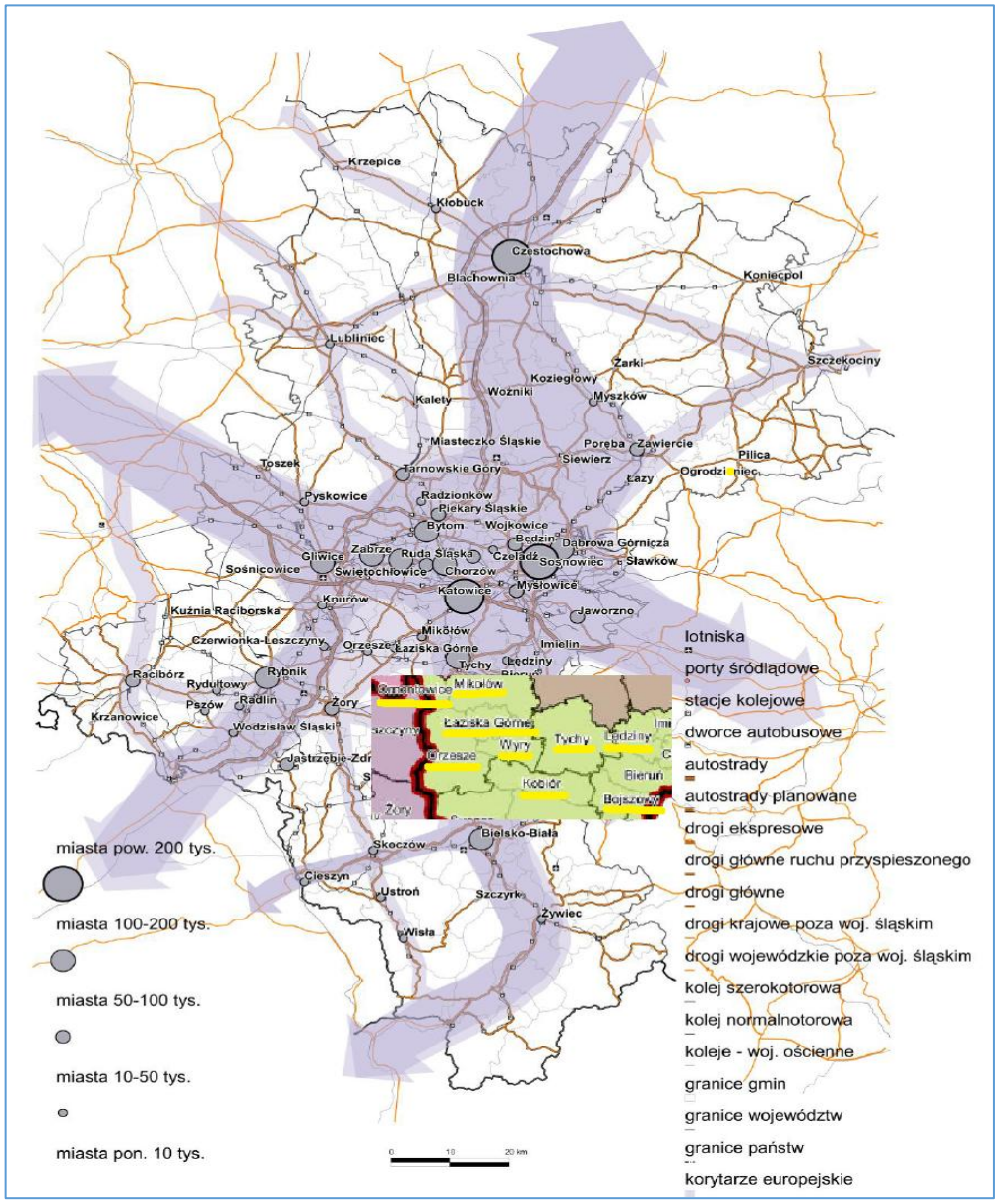
[115] W roku 2011 praktycznie ex aequo z woj. mazowieckim i małopolskim

[116] W roku 2011 ponad 50% całego wolumenu krajowego w przewozach towarów koleją

[117] Zresztą analogicznie do, również historycznie ukształtowanych, okręgów przemysłowych w innych krajach europejskich, np. Zagłębia Ruhry w Niemczech, Yorkshire w Anglii, czy Zagłębia Północnego we Francji

Przedmiotowe „Porozumienie Międzygminne…" stanowi, iż Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach organizuje komunikację dla miasta Tychy oraz dla ośmiu innych jednostek samorządu terytorialnego, które przekazały Tychom zadania związane z organizowaniem komunikacji zbiorowej[118]. Są to gminy: Mikołów, Orzesze, Wyry, Łaziska Górne, Ornontowice (powiat mikołowski), Lędziny i Bojszowy (powiat bieruńsko – lędziński) oraz Kobiór (powiat pszczyński). Obszarem właściwym dla MZK w Tychach będą więc gminy wchodzące w skład

Rysunek 3. Gminy wchodzące w skład porozumienia z 2006 roku z ośrodkiem w Tychach.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Założeń Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego" Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice kwiecień 2012

[118] MZK w Tychach zleca rocznie pracę przewozową rzędu 10 mln wozokm co daje mu drugą pozycję, po KZK GOP, wśród organizatorów transportu publicznego w województwie śląskim

„Porozumienia Międzygminnego… „ jw. i podkreślone na poniższym szkicu kolorem żółtym. Większość jego linii komunikacji miejskiej poprowadzonych jest na obszarze miasta (powiatu grodzkiego) Tychy[119] i wskazanych gmin. Oprócz obsługi komunikacją miejską obszaru jw.., linie komunikacyjne „Porozumienia Międzygminnego… „ poprowadzone są do różnych dzielnic w Katowicach (głównie) oraz do Gliwic, Bierunia, Żor i Rudy Śląskiej – Halemby.

Poniżej podane są, w syntetycznej formie, kierunki rozwoju przestrzennego ośrodków kluczowych dla zdefiniowanego jw. obszaru właściwego dla organizatora. Opisane zostały przede wszystkim te z nich, które związane są z przedmiotem niniejszego planu transportowego, tj. zagadnienia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

4.1.1 Miasto Tychy[120]

Stan obecny

Posiadające prawa miejskie od 1951 r. Tychy stanowią gminę o statusie miasta na prawach powiatu, wykonującą zadania gminy oraz zadania powiatu, położoną w środkowej części województwa śląskiego.

W województwie wyróżniane są cztery subregiony (obszary polityki rozwoju); Tychy są centralnym punktem podregionu tyskiego w subregionie środkowym[121]. Zgodnie z zapisami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030[122], Tychy stanowią część Aglomeracji Górnośląskiej, obejmującej Katowice wraz z miastami, wchodzącymi skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM)[123], ale leżą na jej południowym krańcu znajdując się tym samym na styku dwóch ważnych struktur funkcjonalno – przestrzennych: GZM i południowego obrzeża aglomeracji, do którego należy powiat bieruńsko – lędziński, mikołowski i pszczyński. O ile związki Tychów z GZM to głównie silne powiązania komunikacyjne, administracyjne, i funkcjonalne z Katowicami, to dla południowego obrzeża jw. Tychy są ośrodkiem usługowym, głównie dla powiatu bieruńsko – lędzińskiego ale oddziaływującym na pozostałe powiaty a nawet powiat oświęcimski leżący już w województwie małopolskim. Miasto graniczy z siedmioma gminami, wchodzącymi w skład czterech powiatów: Katowice (miasto na prawach powiatu); Bieruń, Bojszowy i Lędziny w pow. bieruńsko – lędzińskim; Mikołów i Wyry w pow. mikołowskim oraz Kobiór w pow. pszczyńskim. Charakterystycznym potwierdzeniem specyfiki komunikacyjnej regionu jest porównanie listy gmin sąsiadujących z Tychami z wykazem gmin, wchodzących w skład porozumienia z 2006 roku jak wyżej.

---

[119] Linie trolejbusowe wyłącznie

[120] Przy wykorzystaniu m.in. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tychy", (Załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Tychy nr XXXIII/692/13 z dnia 30 sierpnia 2013 r.)

[121] „Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego". Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice kwiecień 2012

[122] Przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 13.12.2011 r.

[123] Górnośląski Związek Metropolitalny – związek międzygminny obejmujący kilkanaście miast na prawach powiatu znajdujących się na obszarze konurbacji górnośląskiej: 8 miast leżących na Górnym Śląsku (w tym Tychy); 2 miasta w Zagłębiu Dąbrowskim i 1 miasto w Zagłębiu Krakowskim

Kwestie wzajemnego oddziaływania miasta Tychy i jego otoczenia w aspekcie komunikacyjnym, będą poruszone także w następnym rozdziale.

Liczące prawie 130 tys. mieszkańców Tychy należą do miast średniej wielkości, zajmując:

- pod względem liczby ludności: 26 miejsce w Polsce (i 7 miejsce w GZM);
- pod względem powierzchni: 46 miejsce w Polsce (i 6 miejsce w GZM).

Pod względem gospodarczym Tychy są znaczącym w kraju ośrodkiem przemysłu motoryzacyjnego (zakłady „Fiat Auto Poland" S.A., największy producent samochodów) oraz spożywczego („Tyskie Browary Książęce", najstarszy działający i zarazem największy browar) w Polsce. Dla regionu śląskiego znaczenie ma jeszcze zlokalizowany w Tychach przemysł elektrotechniczny, maszynowy, metalowy, papierniczy i poligraficzny. Stopa bezrobocia nie przekracza kilku procent ogółu zatrudnionych, kształtując się korzystnie na tle całego województwa śląskiego i kraju[124].

Pozytywnie wyróżniającą cechą miasta jest 20 obiektów hotelarskich (konkurencyjnych w stosunku do Katowic) oraz szereg nowoczesnych obiektów sportowych, z najnowocześniejszym w Polsce Stadionem Zimowym. Pod względem innych usług o znaczeniu regionalnym (handlu, ochrony zdrowia, szkolnictwa wyższego, kultury i rozrywki) położone na obrzeżach GZM Tychy mają mniejsze znaczenie aczkolwiek należy zauważyć, że w mieście działają trzy uczelnie wyższe albo ich wydziały, oraz pięć grup teatralnych.

Tychy mają dobrą dostępność komunikacyjną. W zakresie transportu drogowego stanowią węzeł: drogi ekspresowej S1 (Dąbrowa Górnicza / Lotnisko Pyrzowice – Cieszyn Granica Państwa) oraz dróg krajowych: nr 1[125] (Gdańsk – Cieszyn), nr 44 (Gliwice – Kraków) oraz nr 86 (Podwarpie – Tychy). 12-15 km na północ od miasta przebiega autostrada A4, 20 km na zachód – autostrada A1. W mieście, układ drogowy cechuje się jednak nierównomiernym rozwojem. W jego środkowej części układ ulic jest czytelny a ich parametry techniczne zapewniają dogodne połączenia pomiędzy poszczególnymi dzielnicami i osiedlami, w tym dobre warunki ruchu dla autobusów i trolejbusów. Nieco odmienna sytuacja występuje w północnej części miasta, gdzie układ drogowy wschód – zachód spotyka się z obszarem intensywnej jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Odcinki drogi krajowej nr 44 przebiegające w mieście ciągiem ulic Mikołowskiej i Oświęcimskiej cechują się dużą ilością skrzyżowań pogarszającą bezpieczeństwo ruchu. Dobrym rozwiązaniem okazało się utworzenie łącznika ulicy Serdecznej z Podstrefą Tyską KSSE[126] zakończonego rondem w ciągu ulicy Oświęcimskiej. W trakcie realizacji jest powiązanie drogi krajowej 44 z rejonem dworca kolejowego. Odczuwa się potrzebę alternatywnych dla DK 44 połączeń pomiędzy częściami miasta rozdzielonymi linią kolejową nr 139. W opracowaniu „Studium Komunikacyjne miasta Tychy"[127] ulice: Mikołowską, Oświęcimską, Główną I Urbanowicką

[124] Na dzień 31 lipca br.: kraj 13,1%, woj. Śląskie 11,1%, miasto Tychy 7,2%

[125] Także europejska trasa drogowa północ – południe E75 (Norwegia – Grecja) oraz europejska trasa łącznikowa E462 (Brno – Kraków Balice)

[126] „Podstrefa Tyska" Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

[127] "Kompleksowe Badania Ruchu wraz ze Studium Komunikacyjnym miasta Tychy". Ove Arup and Partners Int. Ltd Oddział w Polsce, 2008 r.

oraz dwa skrzyżowania i wiadukt uznano za „wąskie gardła" tj. fragmenty infrastruktury drogowej ograniczające jej funkcjonowanie. Siedem odcinków kluczowych dla miasta ulic zaliczono do obciążonych krytycznym natężeniem ruchu w szczycie porannym i/lub popołudniowym), a 10 skrzyżowań i 5 odcinków ulic jw. – za charakteryzujące się podwyższonym ryzykiem wypadku. Brak jest pętli autobusowych na krańcach miasta oraz parkingów buforowych dla samochodów ciężarowych.

Badania ankietowe mieszkańców[128] wskazały natomiast na inwestycje transportowe w:

1) drogi i transport indywidualny (62/27 wskazań);
2) rozwój systemu komunikacji autobusowej (43/22 wskazań);
3) rozwój systemu komunikacji kolejowej (37/15 wskazań),

jako priorytetowe; dodatkowo jako strategiczną wadę wskazano stan nawierzchni dróg kołowych i chodników. Jak ważnym problemem dla miasta jest stan dróg kołowych i właściwa konfiguracja ich sieci może świadczyć fakt że nie licząc ludności miasta, w zasięgu półgodzinnej podróży samochodem osobowym z Tychów mieszka prawie 3 miliony osób.

Przez miasto przechodzi pierwszorzędna linia kolejowa nr 139 Katowice – Zwardoń (Skalite Serafinov[129]) która jest linią znaczenia państwowego oraz wchodzi w skład ciągu E-65 / CE-65 /C-63 linii kolejowych znaczenia międzynarodowego objętych umowami AGC/AGTC[130]. Poza tym , Tychy są węzłem drugorzędnych linii kolejowych: nr 142 (Katowice Ligota – Tychy), nr 169 (Tychy – Orzesze – Jaśkowice), nr 179 (Tychy – Mysłowice Kosztowy). Poprzez linię nr 179 i łącznicę nr 717, odbywa się obsługa kolejowa bocznicy „Fiat Auto Poland". Na większej części linii nr 179 ruch pociągów pasażerskich jest zawieszony ale w obrębie miasta wybudowano trzy nowe przystanki kolejowe[131] bardzo usprawniające komunikację z Tychów w kierunku Katowic i Sosnowca. Tychy leżą w obszarze zaliczanym do paneuropejskich korytarzy transportowych: korytarza III (Drezno – Kijów) i korytarza VI (Gdańsk – Żylina/Brno). Położenie drogi ekspresowej i dróg krajowych w obrębie miasta na tle jego najważniejszych ulic i rond pokazane jest na Rysunku 4.

Drogowa komunikacja publiczna na obszarze miasta organizowana jest głównie przez miejską jednostkę budżetową „Miejski Zarząd Komunikacji (MZK) w Tychach" i realizowana przez miejskiego przewoźnika autobusowego oraz miejskiego przewoźnika trolejbusowego[132] i różne, w tym prywatne, przedsiębiorstwa niezależne od miasta, eksploatujące autobusy i mikrobusy. Linie trolejbusowe obsługują środkową część miasta w relacjach dworzec kolejowy – strefa przemysłowa / dzielnica Paprocany. Linie autobusowe i mikrobusowe zamawiane przez MZK Tychy obsługują miasto i miejscowości sąsiednie. Kolejnym przykładem specyfiki komunikacyjnej regionu jest fakt, że przejazdy autobusowe i

[128] Tamże.

[129] Przystanek osobowy po stronie słowackiej, końcowy punkt polskiej linii kolejowej nr 139

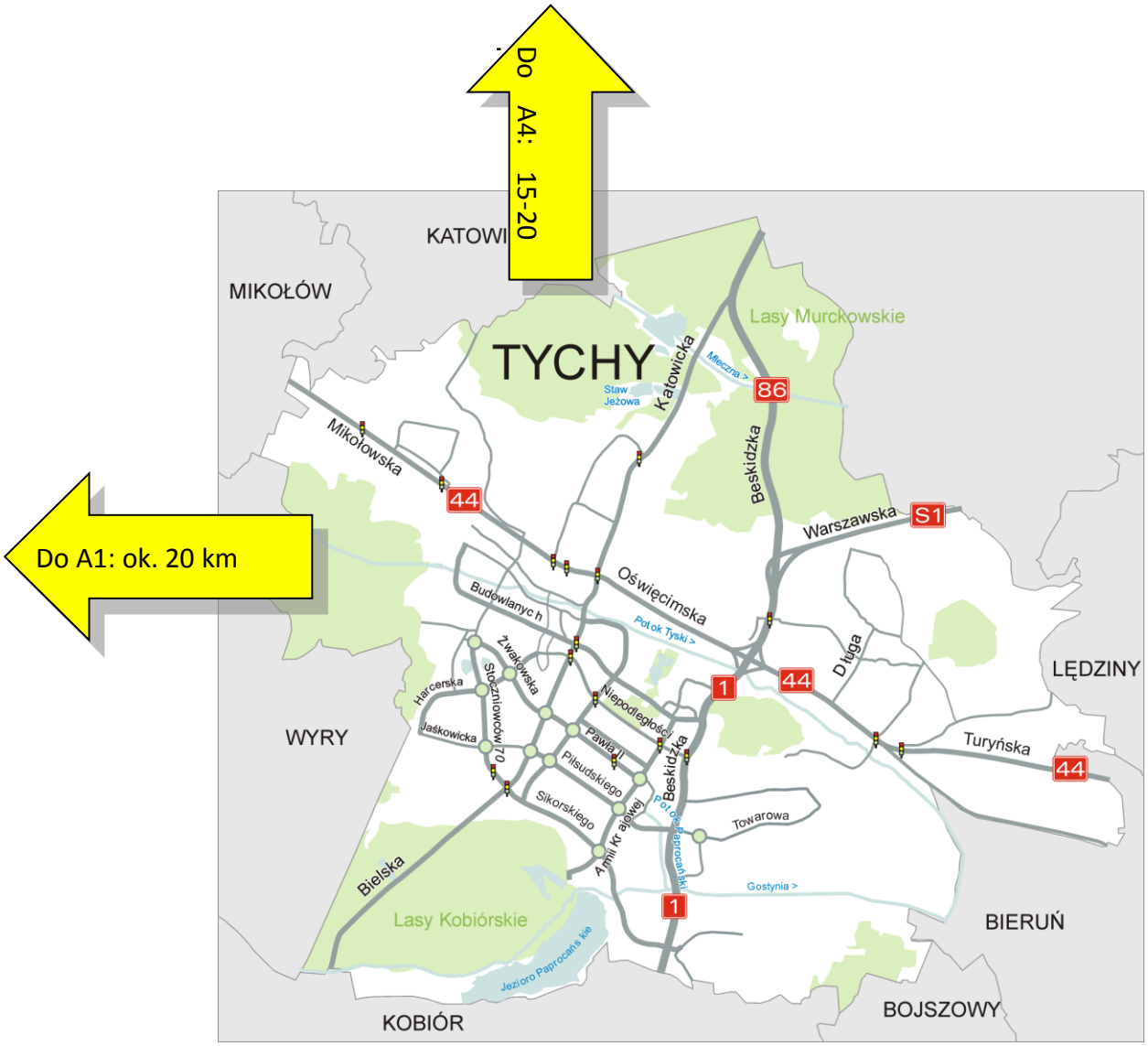
[130] AGC: [europejska] Umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych z dnia 31 maja 1985r.; AGTC: [europejska] Umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących z dnia 1 lutego 1991 r.

[131] „Tychy Aleja Bielska", „Tychy Grota-Roweckiego" i „Tychy Lodowisko"; p. także rozdział 1.2

[132] Obok Lublina i Gdyni/Sopotu, aktualnie jeden z trzech systemów komunikacji trolejbusowej w Polsce.

mikrobusowe na terenie Tychów i gmin porozumienia z 2006 roku zamawianie są także przez innych niż MZK Tychy organizatorów zbiorowego transportu publicznego[133].

Rysunek 4. Droga ekspresowa i drogi krajowe w Tychach.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Wikipedia http://pl.wikipedia.org/wiki/Tychy#Gospodarka, dostęp dnia 2013-08-31.

Kwestie organizacji i oferty publicznego transportu zbiorowego, zarówno drogowego jak i kolejowego, w obszarze właściwym dla MZK w Tychach, omówione są szczegółowo w rozdziale 2.2 i częściowo w rozdziale 7.

Zasadnicze kierunki rozwoju przestrzennego miasta Tychy ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transportowej.

[133] Np. KZK GOP.

Generalne kierunki rozwoju miasta Tychy zdefiniowane są w ustaleniach planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego[134]. Obszar województwa podzielono w nim na strefy funkcjonalne; Tychy znalazły się w:

- strefie aktywizacji gospodarczej (tj. strefie, cyt.: *„wykreowania strategicznych kompleksów obszarów rozwoju przedsiębiorczości, innowacji gospodarczej i transferu technologii”*);
- strefie zurbanizowanej (tj. strefie, cyt.: *„predestynowanej do utrzymania wiodącej funkcji mieszkaniowo – usługowo - przemysłowej”*);
- strefach ochrony terenów otwartych, tworzących powiązania z regionalnym systemem przyrodniczym;
- strefie rekreacyjno – przyrodniczej (tj. strefie, cyt.: *„o przewadze lasów, predestynowanej do pełnienia wiodącej funkcji rekreacyjnej z poszanowaniem wymogów ochrony środowiska i gospodarki leśnej”).*

Wśród prognozowanych dla regionu przedsięwzięć o charakterze ponadlokalnych celów publicznych, za istotne także dla miasta Tychy należy uznać:

- modernizację, do parametrów AGC[135], odcinka polskiego międzynarodowej linii kolejowej E65, w tym przechodzącej przez Tychy ww. linii nr 139[136];
- budowę, na terenie Tychów, Międzygminnego Zakładu Kompleksowego Zagospodarowania Odpadów Komunalnych. Także ta inwestycja ujęta jest w krajowych i wojewódzkich dokumentach normatywnych, w tym w POIiŚ.
- wydłużenie biegu szybkiej kolei regionalnej (SKR) do Bierunia i Oświęcimia zgodnie z założeniami zawartymi w projekcie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Zgodnie z przyjętym założeniem, bardziej szczegółowe przedstawienie pozostałych kierunków rozwoju przestrzennego zostanie skoncentrowane na kwestiach związanych z przedmiotem dokumentu tzn. zagadnieniami z zakresu infrastruktury transportowej. Ich zestawienie w rekomendowanej kolejności ważności, podane jest w Tabeli 12.

[134] Uchwała nr II/21/2/2004 Sejmiku województwa śląskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. i uchwała nr III/1/2010 Sejmiku województwa śląskiego z dnia 22 września 2010 r.

[135] Tj. do prędkości do 160 km/godz. dla pociągów pasażerskich

[136] Pomimo deklaracji w licznych regionalnych i krajowych dokumentach normatywnych najnowsza oficjalna aktualizacja programu POIiŚ przewiduje na liście podstawowej wykonanie do roku 2015 prac analitycznych (zadanie 7.1-42) i dokumentacji przedprojektowej dla niektórych stacji (zadanie 7.1.-2.2) o niewielkiej wartości; zadania fizycznej modernizacji linii znajdują się na liście rezerwowej (zadania 7.1-2.1 i 7.1-3). Według oceny Konsultanta, w perspektywie finansowej do 2015 r. zrealizowanie zadań fizycznej modernizacji linii jest mało realne

Tabela 12. Ważniejsze kierunki rozwoju przestrzennego miasta Tychy w zakresie transportu[137]

Zadanie	Lokalizacja
Zbiorowy transport publiczny	
Budowa węzła przesiadkowego, integrującego transport autobusowy, trolejbusowy, indywidualny i kolejowy + budowa parkingu „park&ride”	Stacja kolejowa Tychy + rejon ulic Asnyka - Andersa
Budowa węzła przesiadkowego, integrującego transport autobusowy, trolejbusowy, indywidualny i kolejowy + budowa parkingu „park&ride”	Przystanek kolejowy „Tychy Lodowisko” + rejon ulic Dąbrowskiego – Wyszyńskiego
Budowa pętli autobusowych lub wybór ulic i skrzyżowań, umożliwiających swobodne zawracanie i postój co najmniej 2 autobusów jednocześnie	W rejonie końcowych przystanków linii transportu zbiorowego
Przebudowa DK 1 i DK 86 wraz z budową / przebudową dwóch węzłów i łącznic	Od rejonu autosalonu Toyoty do płd. granicy miasta
Przebudowa ulic w niezbędnym zakresie dla poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu	Ul.: Mikołowska, Oświęcimska, Turyńska
Budowa węzła ulic:	Oświęcimskiej/Turyńskiej/Mysłowickiej
11 innych zadań związanych ze zwiększeniem przepustowości i poprawą funkcjonalności sieci ulic miejskich	Cały obszar miasta Tychy
Budowa przystanku kolejowego:	„Tychy Urbanowice”
Uruchomienie nowej relacji kolejowej – wydłużenie biegu SKR	Tychy Lodowisko – Bieruń - Oświęcim
Modernizacja do parametrów AGC[138]	Międzynarodowa linia kolejowa E-65 (nr 139)
Drogowy, indywidualny transport pasażerski i drogowy transport towarowy	
Przebudowa DK 1 i DK86 wraz z budową / przebudową dwóch węzłów i łącznic	Od rejonu autosalonu Toyoty do płd. granicy miasta
Przebudowa ulic w niezbędnym zakresie dla poprawy	Ul.: Mikołowska, Oświęcimska, Turyńska

[137] Tabelę opracowano na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tychy” przyjętego uchwałą nr XXXIII/692/13 Rady Miasta Tychy z dnia 30 sierpnia 2013 r.

[138]przyjęta m.in. w planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 68 poz. 2049 z dnia 27 lipca 2004r.17)

Zadanie	Lokalizacja
bezpieczeństwa i płynności ruchu	
Budowa węzła ulic:	Oświęcimskiej/Turyńskiej/Mysłowickiej
11 innych zadań związanych ze zwiększeniem przepustowości i poprawą funkcjonalności sieci ulic miejskich	Cały obszar miasta Tychy
Budowa i rozbudowa infrastruktury, służącej rozwojowi transportu rowerowego: ścieżek rowerowych (w tym rozwiązań geometrycznych na skrzyżowaniach i drogach kołowych), ulic ruchu uspokojonego, stref zamieszkania, skrótów rowerowych, dróg technicznych, dróg niepublicznych + parkingi dla rowerów w pobliżu węzłów przesiadkowych, wielko powierzchniowych obiektów handlowych, multipleksów, budynków biurowych, przystanków komunikacji kolejowej	Cały obszar miasta Tychy, w szczególności jego nowe części
Kolejowy transport towarowy	
Modernizacja do parametrów AGC[139]	Międzynarodowa linia kolejowa E-65 (nr 139)

Źródła: Opracowanie własne na podstawie przypisów.

4.1.2 Pozostałe gminy z obszaru właściwego dla organizatora

4.1.2.1 Gminy wchodzące w skład porozumienia międzygminnego z 2006 roku

Stan obecny

- Mikołów: siedziba powiatu, ok. 39,5 tys. mieszkańców. Jedno z miast, tworzących Katowicki Zespół Metropolitalny (KZM), funkcjonalnie i przestrzennie powiązane z ośrodkami zdefiniowanymi jako metropolitalne (Katowice) i potencjalnie metropolitalne (Tychy). KWK „Barbara", jedyna w Polsce i jedna z dwóch w Europie doświadczalna kopalnia węgla kamiennego, zakłady przemysłu maszynowego i spożywczego. Węzeł dróg krajowych (nr 44 i 81) oraz wojewódzkich i lokalnych, stacja kolejowa na drugorzędnej linii nr 155;
- Łaziska Górne: siedziba gminy, ok. 22,4 tys. mieszkańców. Duży ośrodek przemysłu ciężkiego, energetycznego i lekkiego (KWK „Bolesław Śmiały", elektrownia „Łaziska" i huta „Łaziska", Zakłady Tworzyw Sztucznych „ERG"). Węzeł drogi krajowej nr 81 i dróg wojewódzkich, stacja kolejowa na drugorzędnej linii nr 155;

[139] Tamże.

- Orzesze: siedziba gminy, ok. 19,8 tys. mieszkańców, drobny przemysł. Węzeł dróg wojewódzkich, stacja kolejowa na drugorzędnej linii nr 155. Pięćdziesiąt procent terenu gminy stanowią lasy i posiada ona atrakcyjne tereny rekreacyjne oraz dobre położenie komunikacyjne w obrębie konurbacji katowickiej;
- Wyry: siedziba gminy, ok. 7,4 tys. mieszkańców, węzeł dróg wojewódzkich, brak stacji kolejowej, jeden tor kolejowy na drugorzędnej linii nr 169 obsługujący przejazdy towarowe, przewozy osobowe tylko w sytuacji awarii;
- Ornontowice: gmina, ok. 5,9 tys. mieszkańców. KWK „Budryk", węzeł drogi ekspresowej S1 i dróg wojewódzkich, przystanek na nieczynnej linii kolejowej nr 172, przemysłowa linia kolejowa Knurów – KWK „Budryk"[140];
- Lędziny: siedziba gminy, ok. 16,6 tys. mieszkańców. KWK „Ziemowit", węzeł dróg wojewódzkich, stacja na nieczynnej linii kolejowej nr 179, przemysłowa linia kolejowa do kopalni;
- Kobiór: siedziba gminy, ok. 4,8 tys. mieszkańców. Węzeł drogi krajowej nr 1 i dróg wojewódzkich, przystanek kolejowy na pierwszorzędnej linii nr 139;
- Bojszowy; siedziba gminy, ok. 7,2 tys. mieszkańców. W odróżnieniu od większości członków porozumienia, niejednokrotnie dużych ośrodków przemysłowych, jest to gmina o decydującym udziale użytków rolnych i leśnych (prawie 90% powierzchni). Połączenia komunikacyjne zapewniają drogi: droga wojewódzka nr 931 Pszczyna – Bieruń oraz drogi powiatowe. Przez teren gminy przebiegają liczne szlaki rowerowe, w tym fragment najdłuższej w Polsce „Wiślanej Trasy Rowerowej" poprowadzonej od rozwidlenia Białej Czarnej Wisełki do ujścia Wisły.

Podobnie jak Tychy, wyżej wymienione gminy porozumienia międzygminnego z 2006 roku również leżą w obszarze zaliczanym do paneuropejskich korytarzy transportowych III i VI.

Przedsięwzięcia rozwoju przestrzennego o znaczeniu ponadlokalnym (regionalnym lub ogólnokrajowym) inne, niż dotyczące transportu

Można wskazać tutaj na niektóre przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przestrzennego gminy Mikołów, w tym:

- rola kreatora regionalnego ośrodka nauk przyrodniczych (kampus uniwersytecki) wraz z Górnośląskim Ogrodem Botanicznym (GOB) a dalej Parkiem Krajobrazowym Doliny Kłodnicy, oraz regionalnego ośrodka nauki, szkolnictwa wyższego i dydaktyki w zakresie innowacyjności i postępu technicznego;
- kształtowanie nowoczesnego centrum miasta i powiatu, eksponującego zabytkowe walory Mikołowa jaki przestrzeni aktywności publicznej i tożsamości kulturowej.

Kierunki rozwoju przestrzennego w zakresie transportu

[140] b linia PKP nr 863, obecnie pod zarządem Jastrzębskiej Spółki Węglowej

Analogicznie jak dla miasta Tychy, zestawienie kluczowych kierunków rozwoju przestrzennego w zakresie transportu zostało potraktowane bardziej szczegółowo i podane jest w Tabeli 13.

Tabela 13. Ważniejsze kierunki rozwoju przestrzennego w zakresie transportu pozostałych gmin objętych porozumieniem z 2006 roku.

Zadanie	Lokalizacja
Mikołów[141]	
Zintegrowanie różnych środków transportu pasażerskiego poprzez zintegrowanie węzłów przesiadkowych pomiędzy projektowanymi, regionalnymi pociągami pasażerskimi[142] i miejskimi liniami autobusowymi	
Modernizacja i dostosowanie dróg	DK nr 44 do II klasy technicznej (na terenach zurbanizowanych ulica główna G 2/2, odcinkowo G1/4)
	DK nr 81 do II klasy technicznej (na terenach zurbanizowanych ulica główna ruchu przyspieszonego GP 2/2)
	droga nr 925 do IV klasy technicznej (na terenach zurbanizowanych ulica główna G 2/2)
	droga główna nr 928 do IV klasy technicznej (na terenach zurbanizowanych ulica główna 2/2)
Modernizacja węzłów drogowych	DK nr 44 z DK 81
	DK nr 44 z drogą nr 928
	DK nr 81 z ulicami Rybnicką i Wojska Polskiego
	DK nr 81 z projektowaną obwodnicą dzielnic Reta i Kamionka
W związku z wyczerpaniem się przepustowości, modernizacja	ul. Karola Miarki z ul. Żwirki i Wigury
	ul. Karola Miarki z placem 750-lecia

[141] Uchwała nr XXXV/540/2005 Rady Miasta Mikołowa

[142] Na linii kolejowej nr 140

Zadanie	Lokalizacja
skrzyżowań	ul. Pszczyńska z ul. Krakowską
	ul. Św. Wojciecha z ulicą Konstantego Prusa
Budowa, jako zbiorczej ulice międzydzielnicowej, obrzeżnej obwodnicy	projektowanych do rozbudowy dzielnice: Kamionka, Gniotek i Reta
Zorganizowanie w rejonie zintegrowanego węzła przesiadkowego	Poprawa dostępności rejonu Górnośląskiego Ogrodu Botanicznego (GOB)
Budowa drugiego toru na pierwszorzędnej linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza p. Mikołów wraz z budową przystanku kolejowego „GOB”	
Wytrasowanie systemu ścieżek rowerowych o powiązaniach międzydzielnicowych	
Wprowadzenie dla obszaru wewnątrz obwodnicy ścisłego centrum historycznego, priorytetu ruchu pieszego i komunikacji publicznej	
Działania modernizacyjne w celu ograniczenia kolizyjności tranzytowego ruchu kołowego i ruchu pieszego na skrzyżowaniach jednopoziomowych	
Łaziska Górne[143]	
Adaptacja drogi krajowej do parametrów drogi GP 2/2	DK nr 81
Przebudowa węzła z możliwością wyboru kierunku jazdy	DK nr 81 z ul. Cieszyńską i ul. Hutniczą
Ograniczenie uciążliwości w otoczeniu DK nr 81 poprzez budowę ekranów dźwiękochłonnych, rozbudowę systemu zieleni o charakterze izolacyjnym i zmiana funkcji obszarów przylegających do drogi – mieszkaniowych na inne, np. usługowe	
Budowa północnego obejścia ulicą klasy Z ½	Łaziska Dolne od ulicy Górniczej do ul. Mikołowskiej

[143] Uchwała nr XXXI/281/12 Rady Miejskiej w Łaziskach Górnych z dnia 18 grudnia 2012 r.

Zadanie	Lokalizacja
Adaptacja: stacji Łaziska Górne – Brada i przystanku Łaziska Górne oraz bocznicy ZTS „Erg”	na linii kolejowej nr 140
Adaptacja: stacji Łaziska Średnie i przystanku Łaziska Kopanina oraz bocznic: do huty i elektrowni „Łaziska”, KWK „Bolesław Śmiały”, zakładów PREFABET	na linii kolejowej nr 169
Adaptacja 6 głównych ulic miasta, prowadzących ruch ponadlokalny, do parametrów ulic klasy Z1/2; poprawa parametrów szeregu ulic dojazdowych i lokalnych	
Budowa 7 tras rowerowych łączących centrum z miejscami pracy i usług	
Orzesze[144]	
Zasięg dojścia do przystanków autobusowych na obszarach zurbanizowanych ≤ 300 m z pełną dostępnością dla osób niepełnosprawnych	
Zakaz realizacji nowych zjazdów i skrzyżowań innych, niż istniejące albo wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.	Ciąg drogi DK81
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pod warunkiem pozyskania środków z UE).	Bezpośrednie sąsiedztwo przystanku kolejowego „Orzesze” oraz przystanku „Orzesze Jaśkowice”.
Wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (pod warunkiem pozyskania środków z UE).	W każdej z dzielnic Orzesza oraz centrum
Budowa obwodnic miasta	Zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Orzesza.
Wyry[145]	

[144] Uchwała nr XV/124/11 Rady Miejskiej w Orzeszu z dnia 17 listopada 2011 r.

[145] Obszary (obydwa) zarezerwowane w studium uwarunkowań, uchwała Rady Gminy nr XII/83/2003 z dnia 26 listopada 2003 roku zmienione Uchwałą Rady Gminy nr XXI/157/2008 z dnia 16 kwietnia 2008 roku oraz zmienione Uchwałą Rady Gminy XXXVII/346/2009 z dnia 1 października 2009 roku. W planach

Zadanie	Lokalizacja
Budowa jednojezdniowego odcinka autostrady „A-4 bis”	Północna część gminy
Budowa obwodnicy gminy w relacji Mikołów - Kobiór	Po zachodniej stronie ul. Pszczyńskiej
Modernizacja i rozbudowa dróg powiatowych do parametrów dróg zbiorczych Z ½ zapewniających sprawne wykonywanie zbiorowej komunikacji autobusowej	
Budowa gminnego systemu ścieżek rowerowych	Na kierunkach „a” do „f”[146]
Utworzenie punktu przesiadkowego dla transportu kolejowego i transportu drogowego	
Skomunikowanie komunikacją publiczną nowo powstających terenów zabudowanych budynkami mieszkalnymi	
Ornontowice[147]	
Zabezpieczenie terenów pod realizację parkingów	
Poprawa dostępności do środków komunikacji masowej	
Połączenie ulic w celu poprawy dostępności węzła autostrady	Ul. Solarnia z ul. Ornontowicką (w Dębieńsku)
Poprawa bezpieczeństwa, ograniczenie uciążliwości	kolejowa linia towarowa nr 863 do KWK „Budryk”
Przedłużenie ulicy	ul. Dworcowej do ul. Zamkowej
Budowa ścieżek rowerowych	
Lędziny[148]	
Adaptacja drogi ekspresowej z dopuszczeniem jej rozbudowy i	Teren, oznaczony symbolem 4KDS

zagospodarowania brak rezerwacji terenu pod transport z uwagi na odszkodowania - (obniżenie wartości nieruchomości).

[146] Ibidem, załącznik str. 56

[147] Uchwały Rady Gminy Ornontowice: nr XLIV/334/09 z dnia 30 września 2009 r. i nr XXI/196/12 z dnia 29 sierpnia 2012 r.

[148] Uchwała nr XXXVIII/240/08 Rady Miasta Lędziny z dnia 27.11.2008 r.

Zadanie	Lokalizacja
przebudowy wraz z budową węzła drogowego	
Rozbudowa i przebudowa drogi zbiorczej do parametrów, odpowiadających jej przeznaczeniu funkcjonalno - technicznemu	Teren, oznaczony symbolem 5KDZ
Bojszowy[149]	
Realizacja drogi II klasy technicznej – ulica ekspresowa S1 2/2 jako kontynuacja DK1 i DK15.	Na terenie gminy Bojszowy
Realizacja ulicy głównej ruchu przyspieszonego GP ½ w relacji Opole-Oświęcim	Na terenie gminy Bojszowy
Przekształcenie drogi wojewódzkiej nr 931 klasy Z ½ w ciąg główny w relacjach subregionalnych i lokalnych	Na terenie gminy Bojszowy
Kobiór[150]	
Modernizacja do parametrów AGC[151]	Międzynarodowa linia kolejowa E-65 (nr 139)
Modernizacja do parametrów klasy G1/2	Droga wojewódzka nr 928 w kierunku Wyr, Łazisk i Mikołowa
Modernizacja do parametrów klasy G1/2	Droga powiatowa w ciągu ul. Przelotowej – Kobiórskiej w kierunku Tychów
Rozbudowa systemu parkingów i dróg rowerowych	

Źródła: Opracowanie własne na podstawie podanych przypisów.

[149] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Bojszowy, Raport „4" – Ustalenia Studium (tekst jednolity), Bojszowy, 2011.

[150] Uchwały Rady Gminy Kobiór: nr XXI/133/08 z dnia 16 września 2008 r. i nr XXVII/250/10 z dnia 25 maja 2010 r.

[151]przyjęta m.in. w planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego. (Dz. Urz. Woj. Śl. nr 68 poz. 2049 z dnia 27 lipca 2004r.17)

4.1.2.2 Inne gminy w obszarze właściwym dla organizatora

Stan obecny

- Katowice: licząca ponad 300 tys. mieszkańców stolica województwa, miasto członkowskie Unii Metropolii Polskich i główny ośrodek największego w Polsce Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (przemysł: górniczy, hutniczy, środków transportu, energetyczny, maszynowy, koksowniczy, chemiczny). Centralny punkt skrzyżowania paneuropejskich korytarzy transportowych III i VI jw. Węzeł autostrady A4[152], drogi ekspresowej nr S86 (Katowice – Sosnowiec)[153], dróg krajowych nr 79, 81, 86[154] i licznych dróg wojewódzkich. Jeden z największych w Polsce węzłów kolejowych, skrzyżowanie linii kolejowych: znaczenia międzynarodowego (E-65 i CE-65/2; E-30 i CE-30) i zarazem trzech krajowych linii magistralnych (nr 1, 137 i 138) i jednej pierwszorzędnej (nr 139), oraz linii drugorzędnych. Ośrodek ww. związku komunikacyjnego - KZK GOP, Międzynarodowy port lotniczy Katowice – Pyrzowice;
- Gliwice: miasto na prawach powiatu, czwarte co do wielkości w regionie śląskim (ok. 186 tys. mieszkańców), członek ww. Górnośląskiego Związku Metropolitalnego oraz „podregion Gliwice" w subregionie środkowym województwa śląskiego[155] i „podstrefa Gliwice" Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Znaczący ośrodek przemysłowy, głównie przemysłu motoryzacyjnego, obronnego, chemicznego i górnictwa (KWK „Sośnica – Makoszowy"). Leży w obszarze obydwu ww. paneuropejskich korytarzy transportowych, III i VI. Jeden z dwóch w Polsce węzłów autostrad (A1 (E-75) i A4 (E-40)) oraz drogi krajowej nr 44, Drogowej Trasy Średnicowej[156], dróg krajowych nr 44, 78 i 88 i licznych dróg wojewódzkich. Węzeł magistralnych linii kolejowych (nr 137 i 135) międzynarodowego znaczenia (E-30/CE-30) oraz linii drugorzędnych. W Gliwicach znajduje się najnowocześniejszy w kraju port śródlądowy będący zakończeniem kanału Kędzierzyn Koźle – Gliwice i całej Odrzańskiej Drogi Wodnej Gliwice - Szczecin;
- Ruda Śląska: miasto na prawach powiatu, ok. 142 tys. mieszkańców. Duży ośrodek przemysłu ciężkiego i paliwowo – energetycznego (KWK „Pokój", „Bielszowice", „Wujek" Ruch Śląsk, „Halemba"; elektrownie „Halemba" i „Mikołaj"; huta „Pokój"), zakłady przemysłu lekkiego. Węzeł autostrady A4 (E-

[152] Także europejskiej trasy drogowej E-40 (Calais - Astrachań)

[153] Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r., trasa ta była drogą o największym natężeniu ruchu drogowego w Polsce.

[154] A1, S86 i DK 79, 81 86 w obszarze Katowic to także fragmenty międzynarodowych tras drogowych E-40,E-75 i E-462 jak wyżej

[155] Por. „podregion Tychy" powyżej

[156] Drogowa Trasa Średnicowa (DTŚ, Trasa Średnicowa GOP) – droga szybkiego ruchu, łącząca 6 miast Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

40), DTŚ i dróg wojewódzkich, stacje kolejowe na magistralnej linii nr 137 (E30/CE-30) i liniach drugorzędnych;

- Żory: miasto na prawach powiatu, ok. 62 tys. mieszkańców. Węzeł autostrady A1 (E-75), drogi krajowej nr 81 i dróg wojewódzkich oraz kolejowych linii drugorzędnych;
- Bieruń: graniczące z Tychami miasto i gmina, siedziba powiatu bieruńsko – lędzińskiego, ok. 20 tys. mieszkańców. Ośrodek przemysłowy: KWK „Piast", zakłady chemiczne NITROERG, dwa duże zakłady mleczarskie. Węzeł DK nr 44, drogi wojewódzkiej i innych dróg lokalnych oraz lokalnych linii kolejowych: drugorzędnych linii PLK nr 138 (czynnej) i 179 (nieczynnej w ruchu pasażerskim) oraz przemysłowej linii kolejowej do KWK „Piast".

Także ww. grupa „innych gmin" leży w obszarze, który może być zaliczony do paneuropejskich korytarzy transportowych III i VI.

Kierunki rozwoju przestrzennego

Pozostałe, ww. ośrodki są w większości miastami większymi od Tychów i o kluczowym znaczeniu nie tylko dla województwa (Katowice, Gliwice, Ruda Śląska) ale także dla całego kraju (Katowice). Dokładne opisanie ich kierunków rozwoju przestrzennego przekraczałoby ramy niniejszego opracowania. W celu przybliżenia problemu można zauważyć natomiast, że:

- podobnie jak w przypadku ośrodków, należących do porozumienia międzygminnego z 2006 roku, w generalnych kierunkach rozwoju przestrzennego innych gmin akcentowane są zagadnienia: ograniczenia uciążliwości związanych z działalnością przemysłu, złagodzenia hałasu, kongestii i ryzyka wypadku w transporcie drogowym (w tym niedostatku miejsc parkingowych) oraz poprawy jakości usług w publicznym transporcie zbiorowym, w tym rewitalizacji lokalnych linii kolejowych i dworców;
- w okresie badania, mało prawdopodobna jest w regionie budowa całkowicie nowych zakładów przemysłu ciężkiego i paliwowo – energetycznego[157] generujących znaczący, dodatkowy popyt na przewozy ich pracowników transportem zbiorowym;
- tendencje demograficzne wskazują na spadek liczby ludności województwa, w latach 2015 -2035 spadek ten będzie największy w kraju, o prawie 0,5 mln osób, w regionie występuje także ogólnokrajowa tendencja do starzenia się społeczeństwa[158];

[157] Różne, dostępne obecnie źródła, wskazują jedynie na rozbudowę istniejących elektrowni i elektrociepłowni (m.in. nowy blok z kotłem fluidalnym 50/90 MW w Zakładzie Wytwarzania (EC) Tychy)

[158] „Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego". Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice kwiecień 2012, str. 9-11

- wskaźnik aktywności zawodowej wyniósł dla regionu 52,9% (najniższa wartość wśród województw Polski za wyjątkiem zachodniopomorskiego). Przyczyną bierności zawodowej są przede wszystkim: emerytury (50% ogółu biernych zawodowo) oraz nauka i uzupełnianie kwalifikacji (20%). Niski poziom aktywności zawodowej przełożył się na najniższy w kraju współczynnik zatrudnienia – 48,1%. Wbrew popularnym stereotypom głównym pracodawcą w regionie górnośląskim nie jest obecnie przemysł, lecz podobnie jak w całym kraju, sektor usług[159];
- na obszarze regionu żywiołowo rozwija się motoryzacji indywidualna korzystająca z najlepszej w Polsce sieci dróg;
- w roku październiku 2012, MZK w Tychach uruchamiał: 33 linie autobusowe, z których 6 (17%) łączyło Tychy i Łaziska z Katowicami, 2 – łączące Tychy z Gliwicami i po 1 linii łączącej Tychy z Bieruniem, Tychy z Rudą Śląską – Halembą i Mikołów z Żorami. Dodatkowo Tychy z Bieruniem łączyły 2 linie mikrobusowe; komunikacja trolejbusowa, jak wspomniano poprzednio, zamyka się całkowicie w granicach miasta Tychy.

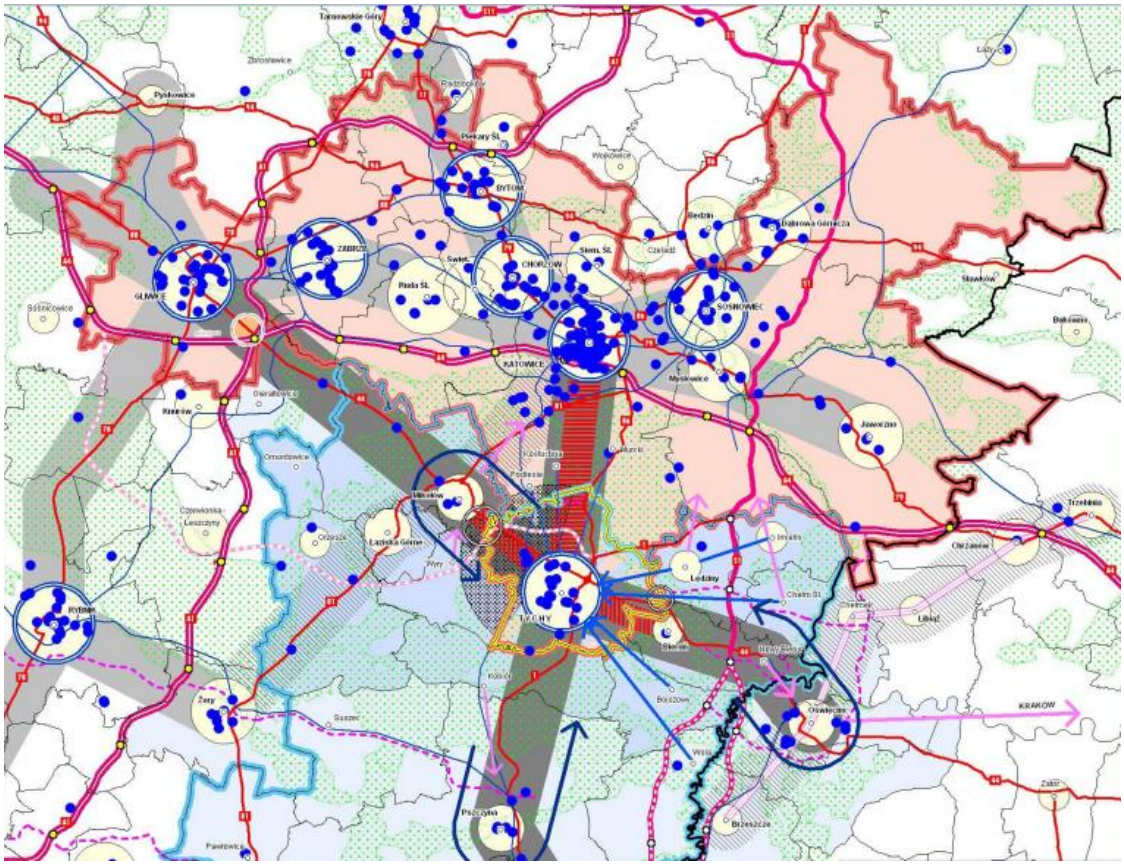
Wyżej przedstawione stwierdzenia upoważniają do generalnej konkluzji, iż jedynym czynnikiem generowanym przy gminy inne jw. jaki mógłby (teoretycznie) wpłynąć na przyszłość komunikacji miejskiej, której organizatorem jest MZK Tychy, mogłaby być dalsza rozbudowa komunikacji szynowej z Katowicami tak, aby zastąpiła ona obecne połączenia autobusowe Tychy – Katowice . Z uwagi na ograniczenia urbanistyczne i koszty, jest to mało realne.

[159] Ibidem, str. 14

4.2 Ośrodki generujące ruch i zapotrzebowanie na transport

Ośrodki te wraz z pasami rozwojowymi, głównymi kierunkami powiązań Tychów z innymi ośrodkami oraz zasadniczymi elementami infrastruktury transportu drogowego i kolejowego, pokazane są na Rysunku 5.

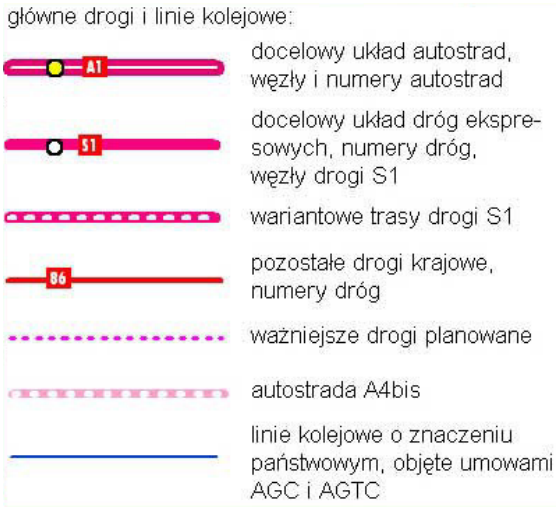
Rysunek 5. Ośrodki generujące ruch i zapotrzebowanie na transport w Tychach i otoczeniu.



Źródło: opracowanie własne przy wykorzystaniu m.in. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tychy", Biuro Rozwoju Regionu Sp. z o.o., Katowice lipiec 2013 (Załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Tychy nr XXXIII/692/13 z dnia 30 sierpnia 2013 r.

Użyte na rysunku symbole oznaczają, odpowiednio:


Górnośląski Związek Metropolitalny
gminy tworzące z Tychami inne związki komunalne
pozostałe gminy znajdujące się w strefie funkcjonalnego oddziaływania Tychów
podregion NTS3 tyski (jednostka terytorialna do celów statystycznych)
zwornikowe położenie Tychów - na styku Górnośląskiego Związku Metropolitalnego i południowego otoczenia konurbacji
usługi o znaczeniu regionalnym:
główne ośrodki usługowe
instytucje i obiekty usługowe o znaczeniu regionalnym
wielkość miast (liczba ludności):
powyżej 100 tys.
50 tys. - 100 tys.
20 tys. - 50 tys.
poniżej 20 tys.
pasma rozwojowe dróg krajowych nr 1 i 86 (Katowice - - Tychy - Pszczyna - Bielsko-Biała) oraz drogi krajowej nr 44 (Oświęcim - Tychy - Mikołów - Gliwice)
inne ważniejsze pasma rozwojowe (wybrane)
rejony i potencjalne pasma rozwojowe mogące osłabiać pozycję Tychów:
rejon węzła Sośnica - planowana koncentracja inwestycji o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym
pasmo rozwojowe drogi krajowej nr 81 (Katowice - Mikołów - Żory)
pasmo rozwojowe kształtującej się konurbacji Małopolski Zachodniej (Brzeszcze - Oświęcim - Chrzanów - Trzebinia)
główne kierunki powiązań Tychów z ośrodkami ościennymi:
Tychy - Katowice: bardzo silne związki instytucjonalne, funkcjonalne (usługowe) i komunikacyjne
Tychy - Mikołów i Tychy - Bieruń: silne związki instytucjonalne, funkcjonalne i komunikacyjne
powiązania z Tychami miejscowości położonych poza pasmami rozwojowymi
potencjalne ciążenie do Tychów południowych dzielnic Katowic
konieczne wzmocnienie pozycji Tychów w stosunku do sąsiednich ośrodków (umocnienie i rozszerzenie strefy wpływów)
powiązania miejscowości w otoczeniu Tychów z innymi, konkurencyjnymi ośrodkami
rejony szczególnej koncentracji zjawisk i procesów urbanistycznych na pograniczu: Tychów, Katowic, Mikołowa i Wyr oraz Tychów, Bierunia i Lędzin
strefy "cienia komunikacyjnego" (niedorozwój powiązań drogowych pomiędzy Tychami a Mikołowem, Wyrami i południowo-zachodnią częścią Katowic)
obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody i korytarze ekologiczne



4.3 Dostęp do infrastruktury transportowej

Problem ten jest wieloaspektowy i był, w różnym kontekście, poruszany w całym rozdziale. Podsumowując go jako kluczowe należy wskazać konieczność podjęcia następujących działań, które zwiększą dostępność do infrastruktury transportowej:

1. Ciągła poprawa koordynacji rozkładów jazdy różnych środków i linii transportu zbiorowego. Aktualne, czytelne i estetyczne rozkłady jazdy na każdym przystanku.
2. Śledzenie potoków pasażerskich w celu optymalnego dopasowania zdolności przewozowej danego środka transportu do popytu zależnie od pory i rodzaju dnia: w transporcie drogowym – relacji, przystanków, częstotliwości kursowania, pojazdów o odpowiedniej pojemności; w transporcie kolejowym – relacji, częstotliwości kursowania i pojazdów o odpowiedniej pojemności.
3. Ciągła poprawa komfortu podróżowania komunikacją miejską poprzez zapewnienie właściwej czystości zewnętrznej i wewnątrz pojazdów oraz czytelnej i estetycznej informacji dla pasażerów w pojazdach. Pozyskiwanie pojazdów nowej generacji charakteryzujących się m.in. znacznie zmniejszonym poziomem drgań i hałasu na miejscach pasażerskich oraz wyposażonych w wydajny układ ogrzewania i klimatyzacji.
4. Rozbudowa systemu odpowiednio wyposażonych węzłów przesiadkowych („integracyjnych”) pomiędzy transportem kolejowym, autobusowym / mikrobusowym i trolejbusowym. Czytelny i estetyczny, najlepiej jednolity na obszarze całego węzła, system informacji wizualnej dla podróżnych o rozkładach jazdy i warunkach przewozu. Minimalizacja dróg przejścia pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. Zapewnienie zadaszeń nad tymi drogami i miejscami oczekiwania. W największych węzłach – zapewnienie toalet. Zapewnienie urządzeń technicznych (dźwigi, schody

ruchome) w celu umożliwienia osobom niepełnosprawnym dotarcia do wszystkich miejsc wsiadania / wysiadania w obrębie danego węzła integracyjnego[160].

5. Zapewnienie udogodnień jw. dla osób niepełnosprawnych na wszystkich przystankach kolejowych.
6. Wydzielenie pasów ruchu dla autobusów i trolejbusów na wybranych ulicach oraz zapewnienie pierwszeństwa przejazdu dla pojazdów transportu zbiorowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
7. Integracja transportu zbiorowego z indywidualnym poprzez budowę obiektów parkingowo – przesiadkowych („park & ride") w pobliżu kluczowych przystanków komunikacji zbiorowej, szczególnie węzłów integracyjnych i przystanków transportu szynowego.
8. Zwiększenie liczby miejsc zawracania i postoju[161] autobusów i trolejbusów poprzez budowę pętli albo wyznaczenie do tego celu określonych ulic i skrzyżowań.
9. Zapewnienie bliższego dojścia z obsługiwanych obiektów do przystanku komunikacji zbiorowej niż do parkingu dla samochodów osobowych.

[160] Z uwagi na przekraczanie torów tunelami i kładkami, szczególnie ważne w węzłach udziałem transportu kolejowego

[161] Co najmniej dwóch pojazdów jednocześnie

5. Wpływ transportu na środowisko naturalne

5.1 Charakterystyka negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne

Dynamiczny rozwój transportu drogowego w ostatnich kilkudziesięciu latach stał się źródłem uciążliwości i problemów w skali lokalnej. Jego niekorzystne skutki odczuwają mieszkańcy miast, dużych aglomeracji oraz środowisko naturalne. Transport drogowy jest jednym z główny źródeł hałasu i emisji związków szkodliwych, stanowiących zagrożenie dla środowiska naturalnego i życia człowieka. Emisja zanieczyszczeń wpływając na organizmy żywe zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu krążenia i układu oddechowego. Zanieczyszczenia komunikacyjne wpływają również na powstawanie lokalnych obszarów występowania smogu i zakwaszania gleby. Występujące w spalinach związki szkodliwe to: CO_2, SO, NO_x, HC i cząstki stałe. Największy wpływ na zakwaszanie gleby mają: SO_2, NO_x i NH_3. Natomiast: CO_2, CH_4, CO i NO_x wpływają na powiększanie się efektu cieplarnianego[162]. Dlatego też niezwykle ważne jest zapobieganie ich występowania, a gdy nie jest to możliwe – podejmowanie wszelakich działań ograniczających ich skalę, zasięg i wpływ na człowieka oraz na środowisko.

Transport jest dużym i stale rosnącym źródłem emisji gazów cieplarnianych. Na początku obecnego stulecia około 27% całej emisji dwutlenku węgla w krajach OECD pochodziło z transportu, z czego 80% z transportu drogowego[163]. Dlatego znacznemu ograniczeniu tego zjawiska podporządkowana jest polityka transportowa Unii Europejskiej. Jej głównym celem jest ograniczenie emisji tych gazów do 2050 r. o co najmniej 60 % w porównaniu z poziomem z roku 1990. Etapem pośrednim jest rok 2030, do którego planuje się ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym o ok. 20 % w porównaniu z poziomem z 2008 r.[164] Na potrzebę ograniczania zanieczyszczeń uwalnianych do środowiska przez różne gałęzie transportu zwracają uwagę także dokumenty kształtujące politykę na poziomie krajowym[165]. Jednym z ważniejszych sposobów osiągnięcia tego celu jest ograniczenie indywidualnej motoryzacji poprzez rozwój zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego opartego o środki transportu emitujące możliwie jak najmniej szkodliwych substancji do środowiska naturalnego.

---

[162] Patrz m.in.: Merkisz J., Pielecha J., Radzimirski S.: Pragmatyczne podstawy ochrony powietrza atmosferycznego w transporcie drogowym. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2009.

[163] „Strategies to reduce greenhouse gas emissions from road transport: analytical methods", OECD 2003, s. 2, www.oecd.org/bookshop/

[164] „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu", Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, s. 3, pkt. 6.

[165] „Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020", Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 20 lipca 2012, s. 10, pkt. 3.6. i 3.7.

Strategia Rozwoju Transportu dla ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko przewiduje podjęcie przez stosowne organy państwa m.in. następujących działań:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,

- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi),

- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób,

- promocję ruchu pieszego, rowerowego,

- organizację i rozwój systemów dostaw w miastach oraz eliminację ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego;

- oddziaływanie na równomierny rozkład przewozów miejskich redukujący zjawisko szczytu transportowego;

- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez dostępność informacji o podróży i zintegrowane taryfy[166].

5.2 Polityka ochrony środowiska realizowana na obszarze organizatora

Na obszarze organizowania publicznego transportu zbiorowego przez Gminę Tychy prowadzona jest polityka ochrony środowiska sformułowana w stosownych dokumentach na poziomie wojewódzkim, powiatowym i lokalnym.

Polityka regionalna realizowana jest przez:

- „Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do 2013 roku wraz z uwzględnieniem perspektywy do roku 2018”[167].

Polityka powiatowa i lokalna wynika z:

- „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Tychy”[168];
- „Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Pszczyńskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2018”[169];
- „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Mikołów na lata 2012 – 2015 z perspektywą na lata 2016 – 2019”[170];

[166] „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013 r., s. 81.

[167] http://www.slaskie.pl/zalaczniki/2010/06/25/1267711950/1277500692.pdf, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[168] http://bip.umtychy.pl/srodowisko/programy/7, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[169] „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pszczyńskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2018”, Powiat Pszczyński, czerwiec 2012.

- „Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Łaziska Górne na lata 2004-2015”[171];
- „Programu Ochrony Środowiska dla gminy Orzesze”[172];
- „Programu Ochrony Środowiska Gminy Lędziny”[173];
- „Programu Ochrony Środowiska Gminy Wyry”[174];
- „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Kobiór na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy lat 2013-2016”[175];
- „Gminnego Programu Ochrony Środowiska w Ornontowicach”[176];
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Bojszowy”[177].

Cele wojewódzkiego planu ochrony środowiska poruszają 10 priorytetów ekologicznych w tym: ochronę powietrza atmosferycznego i zmniejszenie uciążliwości hałasu. Cele te mają być realizowane po przez:

- kontynuacje działań związanych z poprawą jakości powietrza oraz ograniczenie zużycia energii i wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł;
- stworzenie, przyjęcie i realizacja Programów służących ochronie powietrza oraz ich aktualizacja, a także koordynowanie ich skuteczności;
- spełnienie wymagań prawnych w zakresie jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji ze źródeł powierzchniowych, liniowych i punktowych;
- ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców;
- wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców w zakresie ochrony powietrza.

Celem długookresowym Powiatu Pszczyńskiego jest „kontynuacja działań związanych z poprawą jakości powietrza oraz ograniczanie zużycia energii i wzrost wykorzystania energii z odnawialnych źródeł”. Sposobami osiągania tego celu jest m.in.

- wspieranie działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji ze źródeł komunalnych oraz

[170] http://bip.mikolow.eu/upload/625-13_6738e7.pdf, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[171] http://www.laziska-gorne.bip.info.pl/dokument.php?iddok=1623&idmp=26&r=r, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[172] http://www.orzesze.bip.info.pl/dokument.php?iddok=1335&idmp=132&r=r, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[173] http://www.ledziny.pl/bip/zalaczniki/uchwala_20040629_xxv_141_zal1.pdf, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[174] http://bip.ugwyry.rekord.pl/BIP.aspx?Sel=3319982&ident=4480, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[175] http://img.iap.pl/s/431/203018/OS/OS/POS/POS-Gmina_Kobior.pdf, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[176] http://www.bip.ornontowice.pl/res/serwisy/bip-ornontowice/komunikaty/_022_001_330855.pdf, dostęp dnia 26.08.2013 r.

[177] http://bip.bojszowy.pl/pl/4228/0/program-ochrony-srodowiska.html, dostęp dnia 20.12.2013 r.

- wspieranie rozwiązań pozwalających na unikanie lub zmniejszanie wielkości emisji z transportu oraz mających na celu wdrożenie europejskich standardów emisji ze środków transportu[178].

Programy ochrony środowiska opracowane przez poszczególne gminy opierają się na założeniach wojewódzkiego i powiatowych planów ochrony środowiska. Dodatkowo każdy z tych programów określa cele i zalecenia związane z minimalizacją uciążliwości ruchu komunikacyjnego, a zwłaszcza transportu indywidualnego.

Miasto Tychy oraz gminy porozumienia z 2006 roku: Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze, Lędziny, Bojszowy, Wyry, Kobiór i Ornontowice w swoich planach ochrony środowiska zawierają wspólne cele i działania, które wpływają na redukcję hałasu, drgań oraz emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez:

- rozwój i promocję komunikacji zbiorowej oraz wspólnego dojazdu do pracy;
- rozwój i promocję regionalnego transportu kolejowego;
- eliminację z ruchu pojazdów nie spełniających obowiązujących norm emisji związków szkodliwych;
- poprawę stanu infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie miast i gmin;
- redukcję hałasu i drgań.

Miasto Tychy i gminy porozumienia z 2006 roku dbając o mieszkańców i środowisko naturalne realizują też własne cele o znaczeniu lokalnym, ale bardzo ważnym dla całego województwa śląskiego. Są to między innymi cele wymienione poniżej zapisane w lokalnych planach ochrony środowiska.

Miasto Tychy:

- przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez miasto;
- modernizacja wewnątrzmiejskiego układu drogowego;
- przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska w mieście i obserwacja zmian, na podstawie opracowanej mapy akustycznej.

Gmina Mikołów:

- minimalizacja uciążliwości od transportu kołowego;
- poprawa stanu technicznego infrastruktury drogowej na terenie gminy;
- rozwój i promocja komunikacji zbiorowej oraz wspólnego dojazdu do pracy.

Gmina Łaziska Górne:

- polepszanie warunków bytowych i zdrowotnych mieszkańców poprzez poprawę jakości powietrza atmosferycznego;

[178] „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pszczyńskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2018”, s. 85.

- tworzenie stref zieleni izolacyjnej pomiędzy terenami przemysłu, ciągami komunikacyjnymi a terenami zabudowy mieszkaniowej;
- działania prowadzące do poprawy płynności komunikacyjnej w mieście/gminie.

Gmina Orzesze:

- kontynuacja programów edukacyjnych uświadamiających problemy ochrony powietrza;
- dbałość o stan techniczny dróg.

Gmina Lędziny:

- podnoszenie świadomości społecznej w zakresie ochrony powietrza ze wskazywaniem szkodliwego oddziaływania zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz kosztów społeczno – ekonomicznych spowodowanych zanieczyszczeniem atmosfery;
- ograniczenie emisji ze środków transportu przez dalszą modernizację układu komunikacyjnego,
- poprawa stanu technicznego dróg, budowę ścieżek rowerowych, promowanie korzystania z publicznych środków transportu;
- współpraca z sąsiednimi gminami w zakresie ochrony środowiska i modernizacji układu komunikacyjnego.

Gmina Bojszowy:

- ograniczenie emisji ze środków transportu poprzez modernizację i przebudowę dróg, na terenie gminy,
- rozbudowa ścieżek rowerowych na terenie gminy,
- podnoszenie społecznej świadomości proekologicznej w zakresie ochrony powietrza i przedstawienie szkodliwego oddziaływania zanieczyszczeń pyłowych i gazowych dla zdrowia i kosztów społeczno-ekonomicznych spowodowanych zanieczyszczeniem atmosfery.

Gmina Wyry:

- zmiany w organizacji ruchu kołowego, pieszego i rowerowego;
- kontynuacja programów edukacyjnych uświadamiających problemy ochrony powietrza;
- dbałość o stan techniczny dróg.

Gmina Kobiór:

- ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze środków transportu;
- wprowadzanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych ograniczających emisję hałasu komunikacyjnego.

Gmina Ornontowice:

- wspieranie rozwiązań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących z transportu;
- poprawa stanu nawierzchni dróg (obniżenie emisji komunikacyjnej);
- działania mające na celu popularyzację alternatywnych form transportu (rowery, komunikacja zbiorowa).

Miasto Tychy oraz gminy porozumienia w swoich lokalnych planach ochrony środowiska zwracają szczególną uwagę na wykorzystanie ekologicznego transportu miejskiego jako najlepszej alternatywy dla transportu indywidualnego. Oprócz poczynionych inwestycji w nowy tabor autobusowy miasto Tychy oraz gminy porozumienia przeznaczają środki na modernizację i przebudowę dróg oraz zabezpieczają mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu komunikacyjnego.

Bardzo ważnym aspektem z punktu widzenia ochrony środowiska jest realizowany program rozbudowy transportu kolejowego pasażerskiego w regionie i zakup nowoczesnego taboru autobusowego spełniającego europejskie standardy emisji związków szkodliwych (EURO) przez operatorów. Wszystkie te działania przyczyniają się do ograniczenia transportu indywidualnego, wykorzystania alternatywnego regionalnego transportu kolejowego na linii Tychy Miasto – Katowice – Sosnowiec, zmniejszenia kongestii, hałasu i ograniczenia emisji związków szkodliwych do atmosfery.

Gmina Tychy jako organizator transportu publicznego na terenie Miasta Tychy i gmin wchodzących w skład porozumienia kładzie nacisk na ochronę środowiska poprzez zakup ekologicznego taboru autobusowego i trolejbusowego (za pośrednictwem spółek gminnych) spełniającego wszystkie najważniejsze normy techniczne i ekologiczne. Przez normy ekologiczne rozumie się normy emisji spalin regulowane przez Unię Europejską. Standardy te zostały opracowane, opublikowane w dyrektywach (595/2009/EC, 510/2011/EU) i wdrożone przez wszystkich największych producentów pojazdów drogowych w Europie. Normy te regulują emisję tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NO_x) i cząstek stałych.

Wykaz taboru autobusowego z uwzględnieniem norm spalania EURO eksploatowanego przez operatorów w ramach usług przewozowych zamawianych przez MZK Tychy przedstawia Tabela 14. Biorąc pod uwagę stan taboru autobusowego w ruchu strukturę pojazdów wg norm (standardów) emisji spalin i ochrony środowiska sytuacja przedstawia się następująco:

Tabela 14. Tabor autobusowy eksploatowany na liniach zamawianych przez MZK Tychy w podziale ze względu na normę spalania EURO.

Operator	Pojazdy w podziale według normy EURO						Razem
	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV	
PKM Sp. z o.o.	0	14	8	19	11	33	85
Pozostali przewoźnicy	0	2	2	14	3	0	21

Razem	**0**	**16**	**10**	**33**	**14**	**33**	**106**

Źródło: Opracowane własne na podstawie danych MZK Tychy.

W Tabeli 14 ujęto wyłącznie rzeczywisty tabor w ruchu.

Dla osiągania celów polityki ochrony środowiska na obszarze objętym publicznym transportem zbiorowym organizowanym przez gminę Tychy wskazana jest m.in. :

- stałe podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego jako alternatywy dla indywidualnej motoryzacji,

- systematyczna wymiana taboru autobusowego na pojazdy o napędzie bardziej ekologicznym,

- rozwój przewozów trolejbusowych,

- wzbogacanie oferty przewozów kolejowych,

- integrację różnych form transportu z tendencją do zwiększania pracy eksploatacyjnej najbardziej ekologicznych form transportu.

6. Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych

Wychodzenie naprzeciw potrzebom przewozowym osób niepełnosprawnych staje się w ostatnich latach coraz silniej akcentowane w szeregu dokumentów sporządzanych zarówno na forum Unii Europejskiej[179], jak i na szczeblu krajowym[180]. Realizacja postulatów w tym zakresie urasta obecnie do rangi nie mniejszej niż konieczność ogólnej poprawy oferty transportu publicznego, ciążącej na organizatorach przewozów i przewoźnikach.

W przypadku usług świadczonych na zlecenie MZK Tychy, potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych zostały zaspokojone w zakresie wymiany przez przewoźników taboru na niskopodłogowy, jak również poprzez umieszczenie w rozkładach jazdy informacji, które kursy realizowane są taborem niskopodłogowym. Dzięki sukcesywnej wymianie taboru trolejbusowego przez TLT Sp. z o.o., w maju 2013 roku po raz pierwszy zaistniała możliwość obsługi wszystkich brygad w dni robocze przez tabor niskopodłogowy (w weekendy jest to w TLT standardem od kilku lat). Tabor niskopodłogowy stanowi też większość parku maszynowego PKM Tychy Sp. z o.o., największego autobusowego przewoźnika realizującego przewozy na zlecenie MZK Tychy. Zgodnie z umową pomiędzy MZK Tychy i PKM, w dni robocze[181] spośród 85 wozów uruchamianych przez PKM, 64 stanowi tabor niskopodłogowy.

Dążenie do całkowitej wymiany przez przewoźników taboru na niskopodłogowy powinno być jednym z głównych kierunków rozwoju oferty z punktu widzenia zaspokajania potrzeb pasażerów niepełnosprawnych (środkiem do tego celu jest wprowadzanie przez MZK Tychy stosownych zapisów do postępowań przetargowych, nakładających na przewoźników obowiązek posiadania takiego taboru). Oprócz tego wskazać należy inne działania związane z poprawą dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych, które to działania powinny być sukcesywnie wdrażane w kolejnych latach:

- zapowiedzi głosowe (w środku i na zewnątrz pojazdów – poprzez montaż zewnętrznych głośników, tak aby zapowiedzi były też słyszane podczas postojów na przystankach);
- przebudowa przystanków (zatok komunikacyjnych) w taki sposób, by podłoga w pojazdach znajdowała się na równi z chodnikami;
- zwiększenie liczby piktogramów informujących o pierwszeństwie poszczególnych miejsc siedzących dla inwalidów;

[179] Konieczność zwrócenia uwagi na potrzeby transportowe osób o ograniczonej sprawności ruchowej została zasygnalizowana m.in. w Rozporządzeniu (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

[180] W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w 2013 r., zapisano m.in.: *Dostępność [transportu zbiorowego] dla osób niepełnosprawnych (...) utrudniają bariery architektoniczne i techniczne (...). Z tego względu plany rozwoju transportu publicznego (...) będą uwzględniały dostosowanie systemów transportowych (infrastruktury oraz taboru) także do potrzeb osób niepełnosprawnych. (...) Przygotowanie planów i działań transportowych o charakterze inwestycyjnym, powinno być konsultowane z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne.*

[181] Biorąc pod uwagę okres od 1.10.2013 r. do 30.08.2014 r.

- publikowanie na przystankach i w pojazdach, rozkładów jazdy oraz innych elementów systemu informacji pasażerskiej (schematów komunikacyjnych, taryf, regulaminów etc.) w sposób ułatwiający korzystanie z komunikacji;
- udzielanie przez kierowców osobistej pomocy osobom wyraźnie niesprawnym ruchowo przy wsiadaniu do pojazdów (obowiązek taki musi być zapisany w umowie pomiędzy MZK i każdym przewoźnikiem);
- utworzenie na stronie www.mzk.pl wersji dla osób słabowidzących.

Naturalnie zauważyć należy, że szereg spośród wskazanych powyżej działań (takich jak wymiana taboru na niskopodłogowy, zapowiedzi głosowe czy też przebudowa zatok przystankowych) jest związana także z ogólną poprawą jakości transportu publicznego na obszarze porozumienia z 2006 roku, a nie tylko z poprawą jakości transportu publicznego z punktu widzenia osób niepełnosprawnych. Postulowane powyżej działania o charakterze inwestycyjnym, które niosą za sobą konieczność ponoszenia znaczących nakładów finansowych, powinny być, adekwatnie do dostępności środków pomocowych UE, realizowane w trakcie unijnej perspektywy finansowej 2014-20.
Kwestią niezależną od poprawy dostępności taboru i systemu informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych jest rozwój preferencyjnego systemu taryfowego dla tej grupy podróżnych. Oprócz obowiązku honorowania przez MZK Tychy ulg ustawowych dedykowanych dla osób niepełnosprawnych, można rozważyć wprowadzanie dodatkowych, ulgowych bądź darmowych biletów ważnych na sieci MZK Tychy[182] przez samorządy będące stronami „tyskiego" porozumienia z 2006 roku. Jest to bowiem działanie potencjalnie ułatwiające osobom niepełnosprawnym – jednej z grup społecznych najsilniej zagrożonej wykluczeniem – rehabilitację (tak zdrowotną, jak i społeczną), jak również poszukiwanie pracy i stałe uczestniczenie w życiu zawodowym.

[182] W zakresie szerszym niż stanowią o tym zapisy Uchwały Nr XVII/379/12 Rady Miasta Tychy z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie „Taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej MZK w Tychach".

7. Oszacowanie rentowności linii komunikacyjnych

Rentowność (dochodowość) jest parametrem finansowym typowym raczej dla przedsiębiorstw o charakterze komercyjnym (wskaźniki rentowności nazywane są także stopami zyskowności lub stopami zwrotu). Przedsiębiorstwa świadczące usługi w ramach służby publicznej nie wykazują rentowności w sensie komercyjnym i ze względów społecznych wymagają dotowania. Aby więc oszacować i porównać wyniki finansowe różnych obszarów działalności takich podmiotów stosowany jest czytelny parametr ekonomiczny w postaci oceny stopnia pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

7.1 Metodyka i założenia

Dla potrzeb oszacowania linie pogrupowano w zbiory linii, obsługiwanych odpowiednio przez:

- ✓ Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. (dalej: „PKM") – linie autobusowe;
- ✓ Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z o.o. (dalej: „TLT") – linie trolejbusowe;
- ✓ Pozostałych przewoźników, głównie prywatnych (dalej: „Inni przewoźnicy" – linie mikrobusowe i niektóre autobusowe.

Pod uwagę wzięto te linie, które kursowały przynajmniej w jednym roku w okresie 2010 – 2012.

W przypadku wykorzystania w obliczeniach danych za 1 miesiąc badanego roku (p. dalej) przyjęto miesiąc największych przewozów w roku, marzec. Jest on reprezentatywny gdyż nie wiąże się ani z okresem szczytu urlopów osób pracujących, ani z wakacjami osób uczących się.
W obliczeniach uwzględniona została znaczna różnica w uśrednionych kosztach 1 wozokm pomiędzy pojazdami PKM (autobusami) a pojazdami innymi przewoźnikami (głównie mikrobusami).

Algorytm prowadzący do oszacowania stopnia pokrycia kosztów przychodami został utworzony przy zastosowaniu, kolejno, następujących wzorów:

$$L_{pas} = (\sum_{i=1}^{n} L_{pasD}) * 364 \qquad (1)$$

gdzie:
L_{pas} – średnia liczba pasażerów w roku badania na wszystkich liniach MZK w Tychach
L_{pasD} – średnia liczba pasażerów w dobie w roku badania na danej linii[183]
n – liczba linii MZK w Tychach

[183] Na podstawie danych Zamawiającego o przeciętnej liczbie pasażerów w dobie na danej linii i w danym roku badania

$$P_j = \frac{WP\text{Ł}}{L_{pas}} \quad (2)$$

gdzie:
P_j – średni wpływ z 1 podróży 1 pasażera w roku badania
$WP\text{Ł}$ – suma rocznych wpływów ze sprzedaży biletów MZK w Tychach[184] w roku badania
L_{pas} – jak we wzorze (1)

$$P_D = P_J L_{pasD} \quad (3)$$

gdzie:
P_D – średnie, dobowe wpływy z danej linii w roku badania
P_j – jak poprzednio
L_{pasD} – jak we wzorze (1)

$$K_{je} = \frac{WYD}{P} \quad (4)$$

gdzie:
K_{je} – średni koszt 1 wozokm w roku badania
WYD – roczne wydatki MZK W Tychach na zakup usług przewozowych[185] w roku badania
P – roczna praca eksploatacyjna ogółem w roku badania na podstawie danych Zamawiającego[186]

$$K_D = K_{Je}\frac{L_{wkm}}{31} \quad (5)$$

gdzie:
K_D – średni, dobowy koszt eksploatacyjny (koszt 1 wozokm) na danej linii w roku badania
K_{Je} – jak we wzorze (4)
L_{wkm} – praca eksploatacyjna na danej linii w roku badania[187]

Wobec powyższego, procentowy udział pokrycia kosztów przychodami można, dla danej linii i roku badania, oszacować na podstawie wzoru:

$$R_n[\%] = \frac{P_D}{K_D} \quad (6)$$

gdzie:

[184] Na podstawie „Sprawozdania z wykonania budżetu Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach za lata: 2010; 2011; 2012"

[185] ibidem

[186] ibidem

[187] Na podstawie danych Zamawiającego o pracy eksploatacyjnej na danej linii w m-cu marcu danego roku badania

$R_n[\%]$ – procentowy stopień pokrycia kosztów przychodami dla danej linii
P_D – jak we wzorze (3)
K_D – jak we wzorze (5).

7.2 Zestawienie wyników

W Tabeli 15 zestawione zostały wyniki oszacowania stopnia pokrycia kosztów operacyjnych przychodami dla poszczególnych linii i lat badania. Dane odnośnie % pokrycia kosztów przychodami otrzymane na podstawie modelu symulacyjnego, zostały ostatecznie skorygowane po konsultacjach z MZK Tychy. Wzięto pod uwagę tylko linie, kursujące w przynajmniej jednym z lat 2010, 2011 i 2012. :

Tabela 15. Stopień pokrycia kosztów operacyjnych przychodami dla linii zamawianych przez MZK Tychy w latach 2010-2012.

Nr linii	% pokrycia kosztów przychodami 2010	% pokrycia kosztów przychodami 2011	% pokrycia kosztów przychodami 2012
1	43%	43%	42%
2	46%	44%	38%
4	41%	31%	33%
14	38%	36%	35%
21	37%	36%	37%
25K	44%	43%	37%
25S	39%	30%	
29	39%	39%	34%
31	34%	33%	25%
33	44%	42%	40%
36	47%	44%	40%
45	47%	45%	43%
51	63%	47%	42%
75	65%	49%	50%

Nr linii	% pokrycia kosztów przychodami 2010	% pokrycia kosztów przychodami 2011	% pokrycia kosztów przychodami 2012
82	47%	36%	36%
128	60%	45%	74%
131	16%	14%	13%
137	82%	63%	56%
157	44%	32%	36%
245	43%	34%	32%
254	43%	39%	32%
262	51%	41%	42%
268	52%	45%	45%
273	42%	31%	39%
291	59%	52%	59%
400	57%	36%	55%
536	24%	28%	22%
605	31%	27%	25%
655	38%	37%	34%
696	45%	44%	38%
709	35%	28%	
A	70%	57%	54%
B	81%	72%	69%
C	60%	49%	51%
D	72%	58%	55%

Nr linii	% pokrycia kosztów przychodami 2010	% pokrycia kosztów przychodami 2011	% pokrycia kosztów przychodami 2012
E	59%	49%	46%
69	39%	37%	36%
294	41%	37%	37%
620	56%	45%	43%
M	65%	53%	48%
Ł	56%	43%	54%
L	32%	51%	57%
T	73%	60%	62%
G	87%	86%	67%
K	65%	40%	39%
N	79%	45%	72%
W	64%	47%	59%
S	85%	80%	68%
J	70%	78%	71%
P		28%	40%
E1	16%	13%	14%
E2	15%	13%	15%
Sz	82%	45%	56%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy.

7.3 Zestawienie linii według rentowności

Na wykresach poniżej pokazane zostało obrazowe zestawienie linii, dla poszczególnych lat i przewoźników jak poprzednio, uszeregowanych od największego do najmniejszego stopnia pokrycia kosztów przychodami. Jako podsumowanie danego roku, podane zostało zestawienie linii uszeregowane jw. ale zbiorczo dla wszystkich przewoźników i dla linii, dla których stopień pokrycia kosztów przychodami jest większy niż średnia w danym roku. Kolorystyka dla poszczególnych przewoźników, została zachowana.

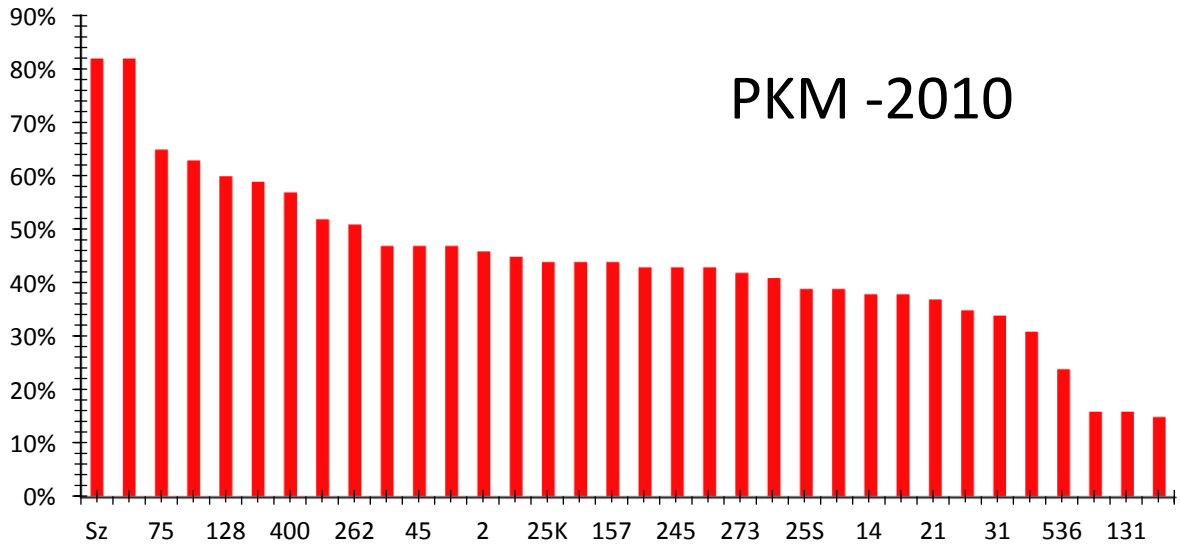
7.3.1 Rok 2010

W roku 2010 MZK w Tychach uruchamiał razem 52 linie zbiorowego transportu publicznego, w tym poszczególni przewoźnicy obsługiwali, odpowiednio: PKM – 34 linie, TLT – 5 linii , inni przewoźnicy – 13 linii. Kryterium stopnia pokrycia kosztów przychodami większego niż średni było spełnione dla 24 linii, wśród których:

- PKM miało 26% obsługiwanych przez siebie linii;
- TLT miały 100% obsługiwanych przez siebie linii;
- Inni przewoźnicy mieli 77% obsługiwanych przez siebie linii.

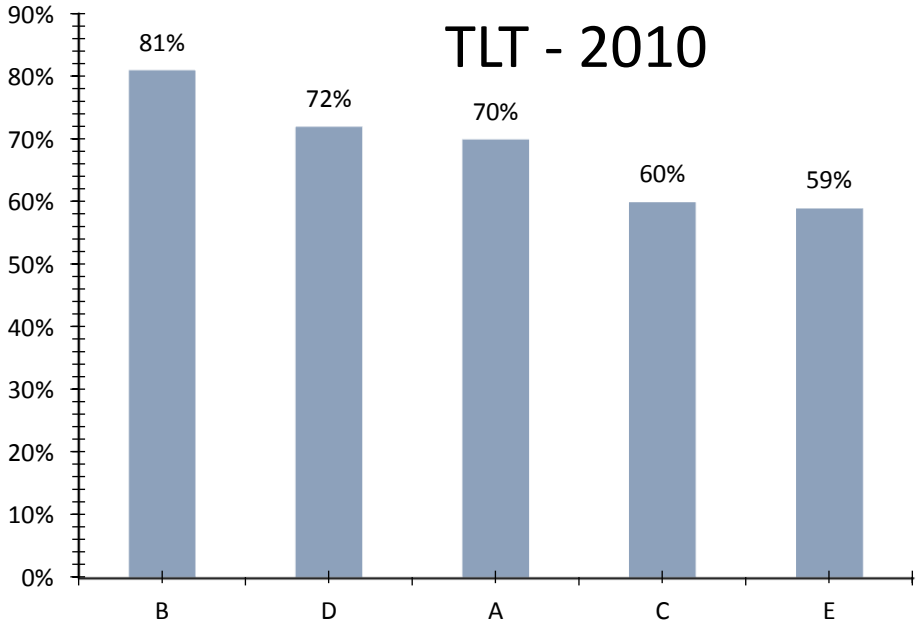
Na wykresach poniżej podany jest stopień pokrycia kosztów przychodami wg przewoźników i zbiorczo.

Rysunek 6. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2010, linie PKM.



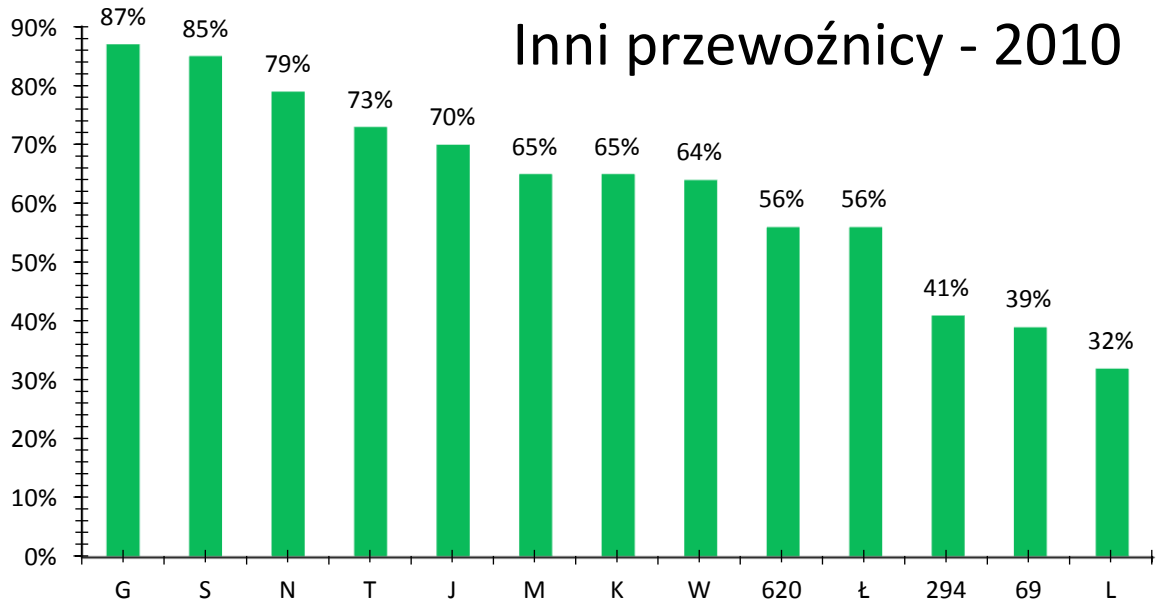
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 7. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2010, linie TLT.



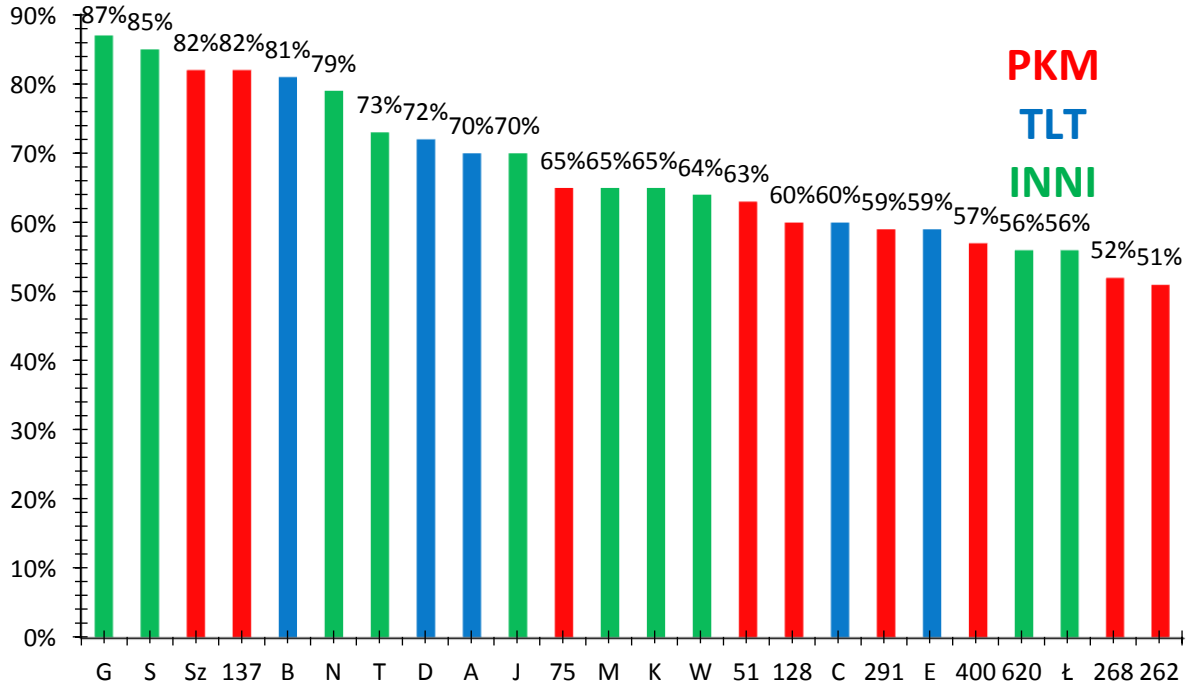
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 8. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2010, linie innych przewoźników.



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 9. Stopień pokrycia kosztów przychodami powyżej ok. 50% - rok 2010, linie wszystkich przewoźników.



Źródło: opracowanie własne

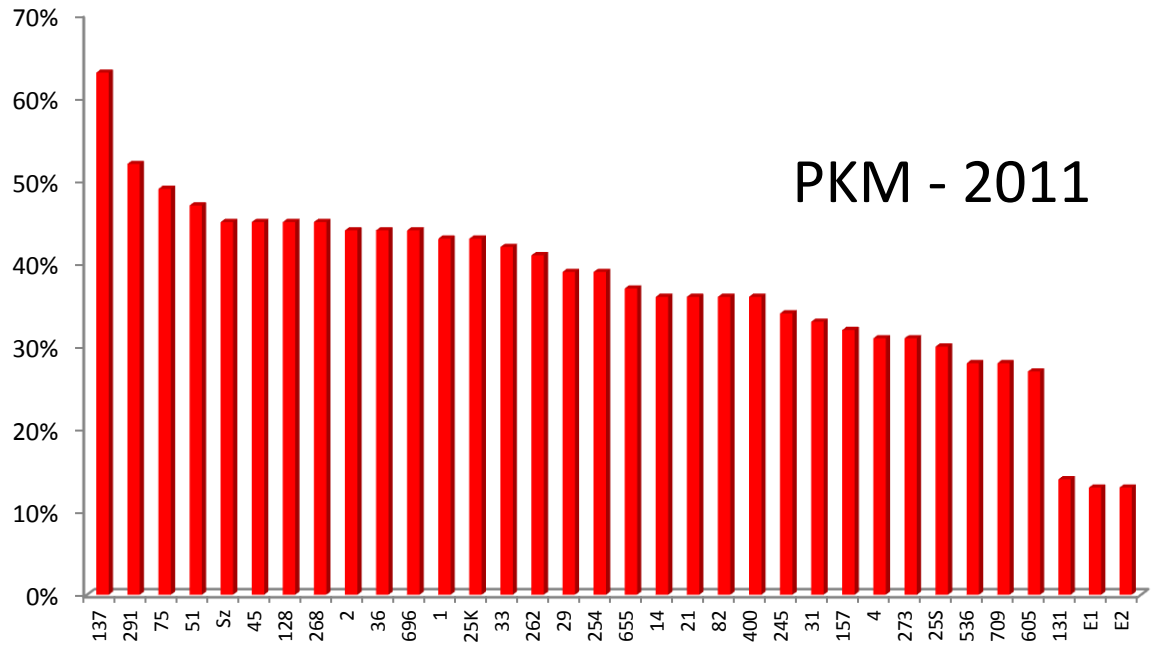
7.3.2 Rok 2011

W roku 2011 MZK Tychy uruchamiał razem 53 linie zbiorowego transportu publicznego, w tym poszczególni przewoźnicy obsługiwali, odpowiednio: PKM – 34 linie, TLT – 5 linii , inni przewoźnicy – 14 linii. Kryterium stopnia pokrycia kosztów przychodami większego niż średni było spełnione dla 25 linii, wśród których:

- PKM miało 38% obsługiwanych przez siebie linii;
- TLT miały 100% obsługiwanych przez siebie linii;
- Inni przewoźnicy mieli 50% obsługiwanych przez siebie linii.

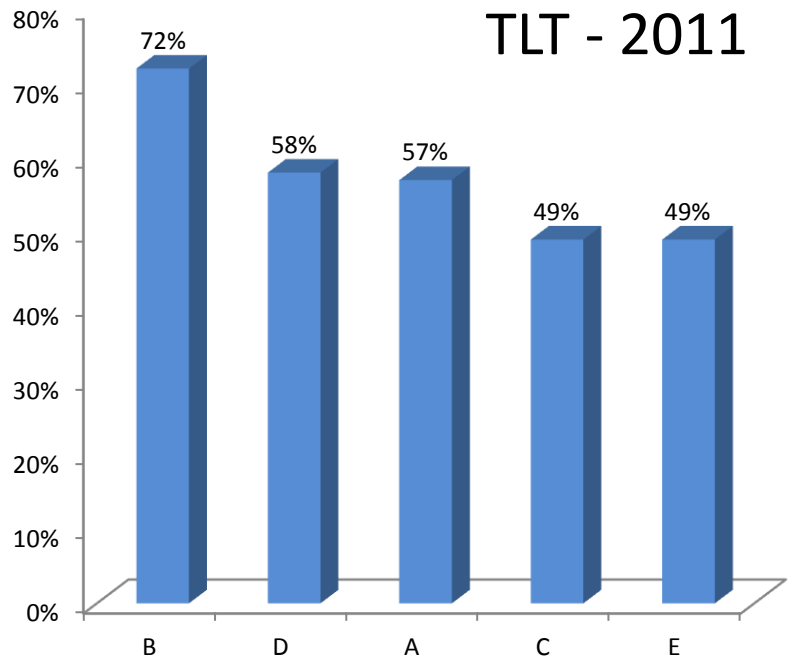
Na wykresach poniżej podany jest stopień pokrycia kosztów przychodami wg przewoźników i zbiorczo.

Rysunek 10. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2011, linie PKM.



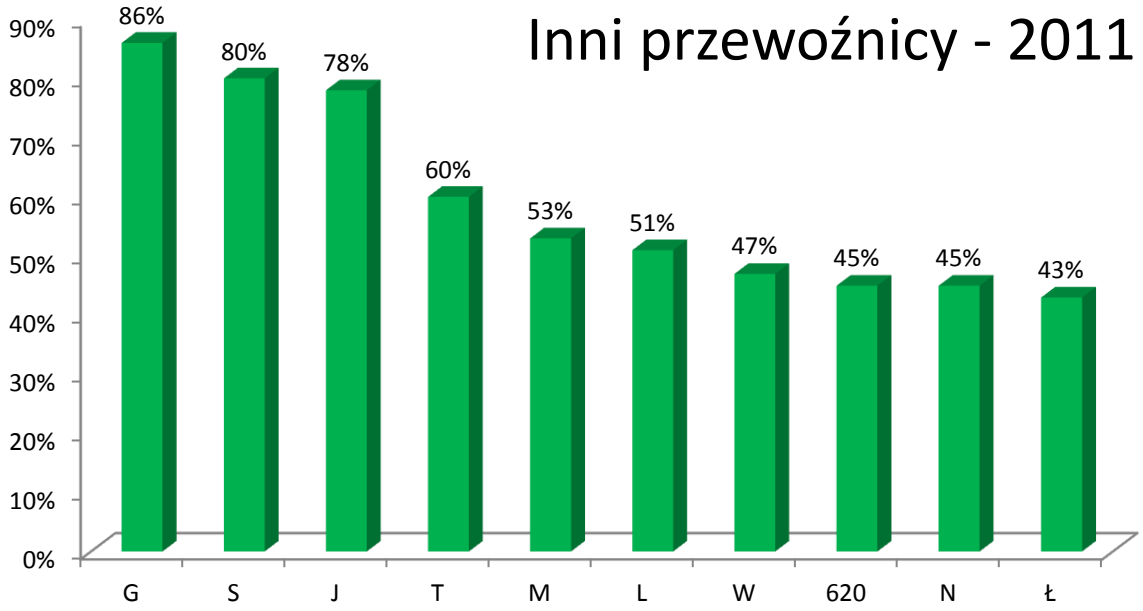
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 11. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2011, linie TLT.



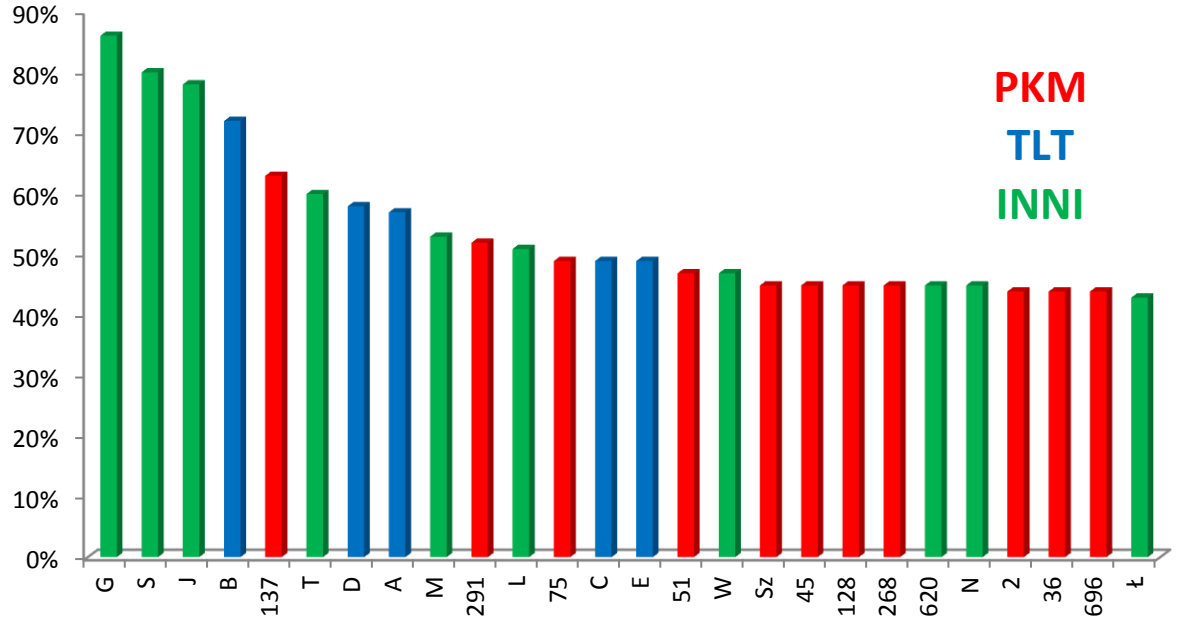
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 12. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2011, linie innych przewoźników.



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 13. Stopień pokrycia kosztów przychodami powyżej średniej – rok 2011, linie wszystkich przewoźników.



Źródło: opracowanie własne.

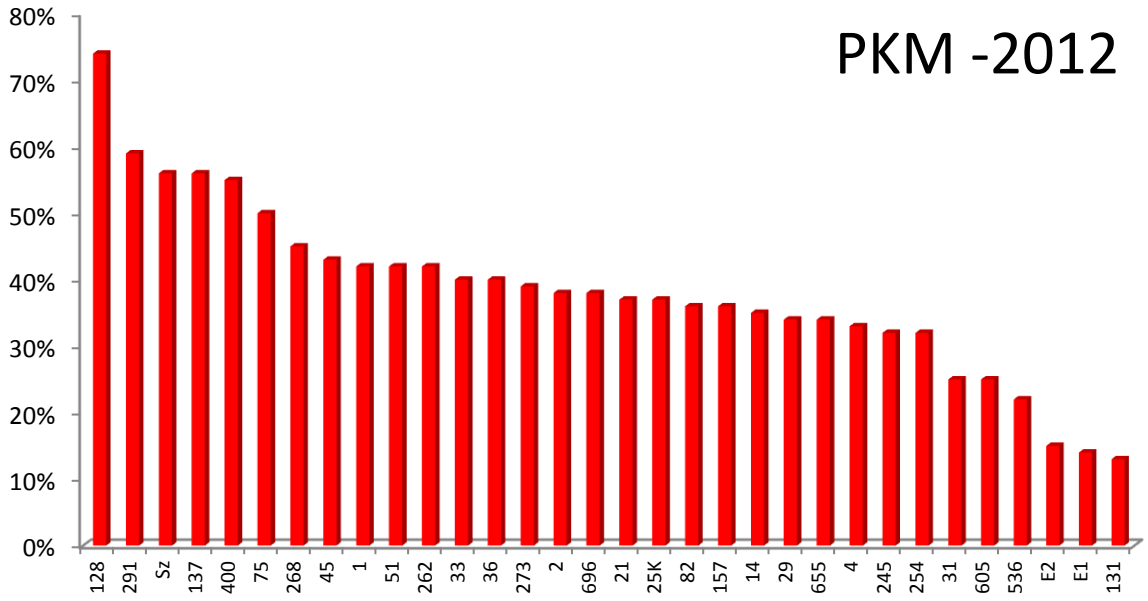
7.3.3 Rok 2012

W roku 2012 MZK w Tychach uruchamiał razem 51 linii zbiorowego transportu publicznego, w tym poszczególni przewoźnicy obsługiwali, odpowiednio: PKM – 32 linie, TLT – 5 linii , inni przewoźnicy – 14 linii. Kryterium stopnia pokrycia kosztów przychodami większego niż średni było spełnione dla 21 linii, wśród których:

- PKM miało 22% obsługiwanych przez siebie linii;
- TLT miały 100% obsługiwanych przez siebie linii;
- Inni przewoźnicy mieli 64% obsługiwanych przez siebie linii.

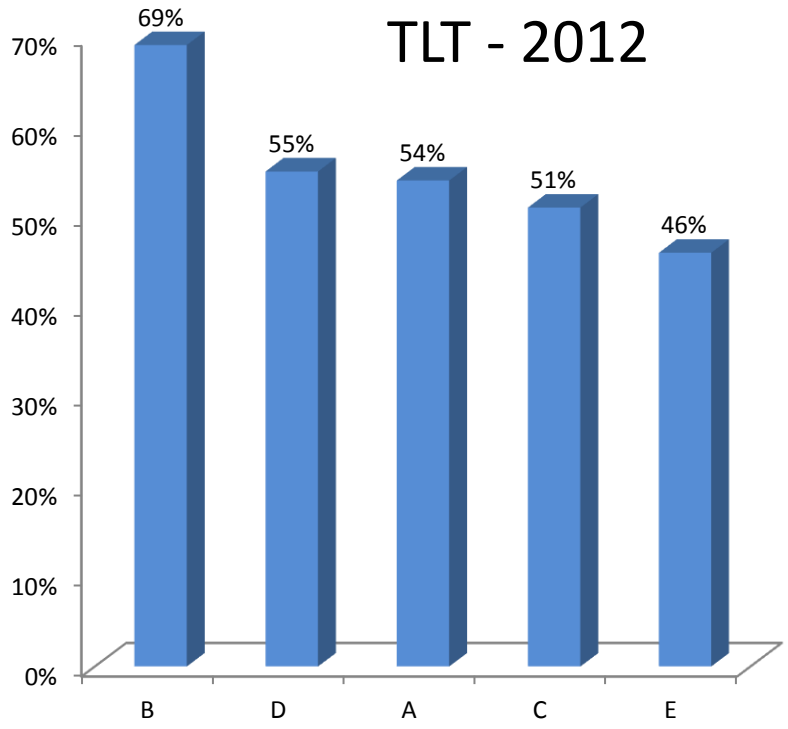
Na wykresach poniżej podany jest stopień pokrycia kosztów przychodami wg przewoźników i zbiorczo.

Rysunek 14. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2012, linie PKM.



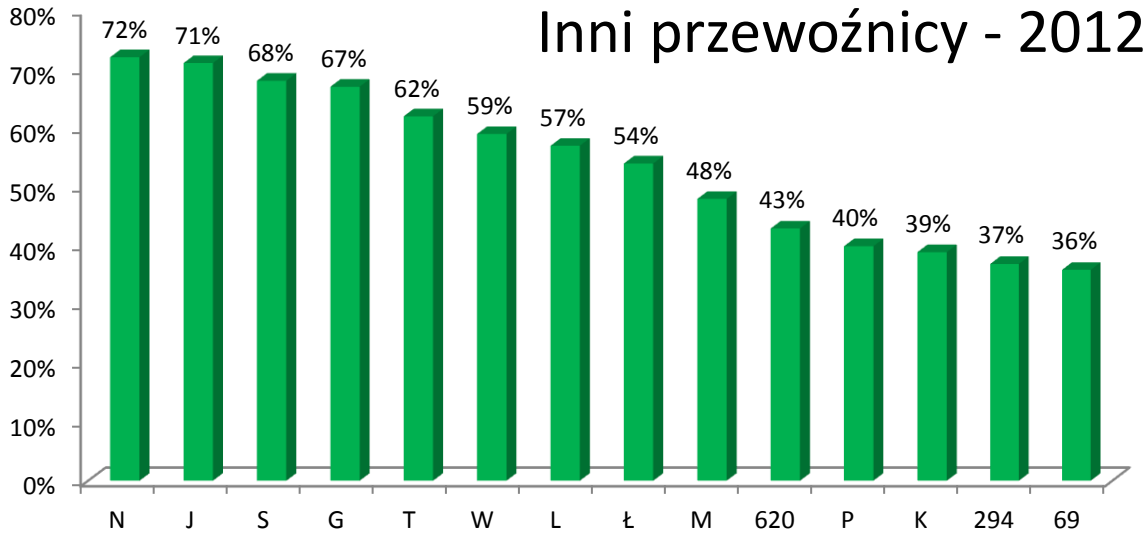
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 15. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2012, linie TLT.



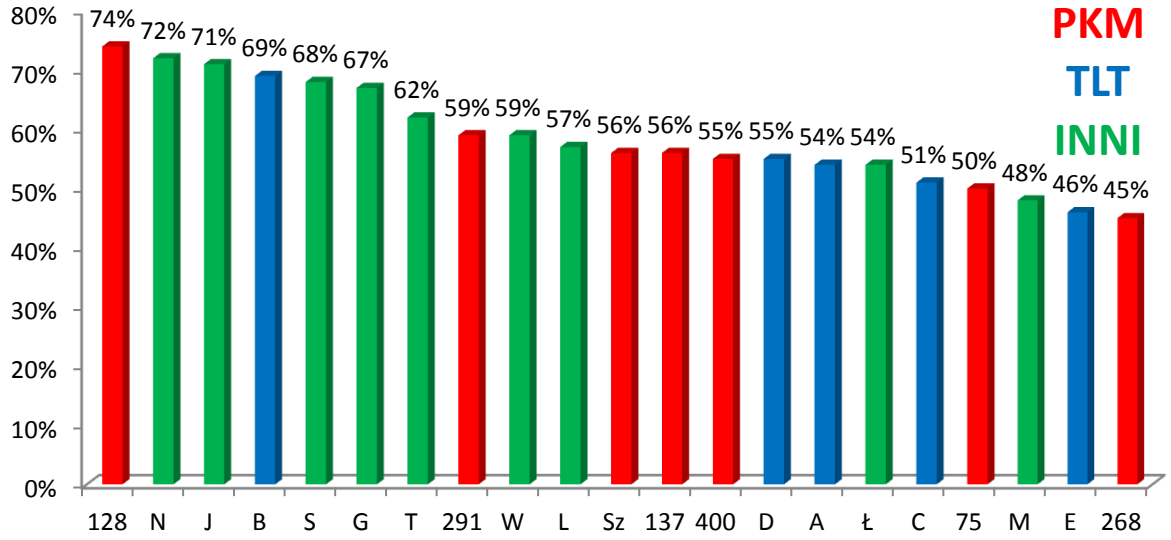
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 16. Stopień pokrycia kosztów przychodami – rok 2012, linie innych przewoźników.



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 17. Stopień pokrycia kosztów przychodami powyżej średniej – rok 2012, linie wszystkich przewoźników.



Źródło: opracowanie własne.

8. Ustalenia planu transportowego

8.1 Sieć komunikacyjna przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Obszar, na którym MZK Tychy organizuje przewozy w ramach porozumienia gmin, tworzy czterdzieści siedem linii autobusowych, sześć trolejbusowych i jedna kolejowa. Linie te rozpoczynają lub kończą bieg na terenie miasta Tychy lub gmin porozumienia z 2006 roku, a wiodą przez gminy: Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze, Lędziny, Bojszowy, Wyry, Kobiór i Ornontowice. Wybrane linie autobusowe i linia kolejowa są liniami o znaczeniu wojewódzkim łączącymi miasto Tychy z Katowicami, Gliwicami i wiodą przez teren niektórych z wyżej wymienionych gmin.

Sieć komunikacyjna autobusowa i kolejowa jest obsługiwana przez następujące linie:

a) Linie autobusowe zwykłe:
   - 1, 2, 4, 14, 21, 25, 29, 31, 33, 36, 45, 51, 69, 75, 82, 101, 128, 131, 137, 157, 245, 252, 253, 254, 262, 268, 273, 291, 294, 536, 605, 620, 627, 655, 696. (linia 627 od stycznia 2014 r.)

b) Linie autobusowe przyspieszone:
   - E-2.

c) Linie trolejbusowe:
   - A, B, C, D, E,

d) Linie mikrobusowe:
   - J, K, L, Ł, M, N, P, R, S, T, W (linia M do końca 2013 r.)

e) Linie szkolne:
   - Sz.

f) Linie kolejowe:
   - S4 (SKR).

Poniżej przedstawiono przebieg wszystkich planowanych linii komunikacyjnych organizowanych przez MZK Tychy na terenie miasta Tychy i gmin porozumienia. Spis zawiera również linię kolejową S4 planowaną do organizowania przez Samorząd Województwa Śląskiego w porozumieniu z gminą Tychy.

Tabela 16. Planowana sieć linii komunikacyjnych wykonywanych w ramach służby publicznej organizowanych przez MZK Tychy.

Nr linii	Przebieg linii
Linie autobusowe zwykłe	
1	| **TYCHY - KATOWICE** |
2	**TYCHY** (wewnętrzna)
4	| **TYCHY - KATOWICE** |
14	| **TYCHY - KATOWICE** |
21	| **TYCHY** (wewnętrzna)
25	| **MIKOŁÓW - ŁAZISKA GÓRNE** |
29	| **ORZESZE** | **ŁAZISKA GÓRNE** | **MIKOŁÓW- KATOWICE** |
31	| **TYCHY - BIERUŃ STARY** |
33	| **TYCHY** | **MIKOŁÓW** | **GIERAŁTOWICE** | **GLIWICE** |
36	| **TYCHY** | **KATOWICE** |
45	| **ŁAZISKA GÓRNE (ŚR.)** | **MIKOŁÓW** | **KATOWICE** |
51	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
69	| **MIKOŁÓW** | **WYRY** | **ŁAZISKA GÓRNE** | **ORZESZE** | **ŻORY**
75	|**TYCHY** | **MIKOŁÓW** |
82	|**TYCHY** | **MIKOŁÓW** | **RUDA ŚLĄSKA** |
101	|**TYCHY** | (wewnętrzna)
128	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
131	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
137	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
157	| **TYCHY** | **KOBIÓR** | **WYRY** | **MIKOŁÓW** |

245	| **MIKOŁÓW** | (wewnętrzna) O wybranych godzinach trasa Tychy – Mikołów (Mikołów – Tychy)
252	| **LĘDZINY** | (wewnętrzna)
253	| **LĘDZINY** | (wewnętrzna)
254	| **TYCHY** | (wewnętrzna) O wybranych godzinach kierunek: Tychy Nexteer i Nexteer
262	| **TYCHY** | **LĘDZINY** |
268	| **TYCHY** | **MIKOŁÓW** |
273	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
291	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
294	| **MIKOŁÓW** | **WYRY** | **ORZESZE** | **ŁAZISKA GÓRNE** | **MIKOŁÓW** |
536	| **TYCHY** | **LĘDZINY** |
605	| **MIKOŁÓW** | **ORNONTOWICE** | **ORZESZE** |
620	| **MIKOŁÓW** | (wewnętrzna)
627	**| TYCHY | BOJSZOWY | MIĘDZYRZECZE |(kursuje od 2 stycznia 2014)**
655	| **MIKOŁÓW** | **ŁAZISKA GÓRNE** | **ORZESZE** |
696	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
Linie autobusowe przyspieszone	
E-2	| **TYCHY** | **MIKOŁÓW** | **GLIWICE** |
Linie trolejbusowe	
A	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
B	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
C	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
D	| **TYCHY** (wewnętrzna)

E	| **TYCHY** (wewnętrzna)
Linie mikrobusowe	
J	| **MIKOŁÓW** | (wewnętrzna)
K	| **MIKOŁÓW** | (wewnętrzna)
L	| **TYCHY** | **BIERUŃ STARY** | **TYCHY** |
Ł	| **ŁAZISKA GÓRNE** | **ORZESZE** |
M	| **ORNONTOWICE** | **ORZESZE** | - kursuje do końca 2013 roku
N	| **MIKOŁÓW** | **ŁAZISKA GÓRNE** |
P	| **MIKOŁÓW** | (wewnętrzna)
R	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
S	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
T	| **TYCHY** |**BIERUŃ STARY**|**TYCHY**|(od 2 stycznia 2014)
W	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
Linie szkolne	
Sz	| **TYCHY** | (wewnętrzna)
Linie kolejowe	
S4	| **TYCHY** | **KATOWICE** | **SOSNOWIEC** |

Źródło: MZK Tychy, Koleje Śląskie.

Na potrzeby tak rozbudowanej sieci połączeń autobusowych, mikrobusowych i trolejbusowych opracowano kilka wariantów połączeń, które funkcjonują w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Połączenia wariantowe różnią się ilością i położeniem przystanków pośrednich i końcowych. Działania takie są konieczne i będą kontynuowane, gdyż pozwalają na lepszą organizację i elastyczne dostosowanie komunikacji zbiorowej do potrzeb mieszkańców.

Dopuszcza się przy tym zmianę planowanej sieci linii poprzez tworzenie nowych, likwidację obecnych oraz modyfikację tras w miarę zmieniających się potrzeb przewozowych.

8.2 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Pomiary napełnienia pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej zamawianych przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach prowadzone są co roku w wybranym miesiącu. Badania potoków pasażerskich obejmują wszystkie linie komunikacji zbiorowej w mieście Tychy i gminach ościennych należących do porozumienia międzygminnego z 2006 roku. Prowadzone są w autobusach, trolejbusach i mikrobusach w tym także na liniach o znaczeniu wojewódzkim. Wyniki badań ankietowych nt. jakości świadczonych usług przewozowych i ilości pasażerów stanowią materiał do podejmowania decyzji o kierunkach zmian i rozwoju usługi przewozowej świadczonej przez MZK Tychy.

Na podstawie przeprowadzonych w latach 1999 – 2013 badań potoków pasażerskich ustalono, że średnie miesięczne zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w sieci wynosi:

- dni robocze – 2 117 824 osoby.

Średnie roczne zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w sieci wynosi:

- dni robocze – 25 413 890 osoby.

Opracowując prognozę potrzeb przewozowych w komunikacji zbiorowej, na podstawie prognoz GUS dotyczących całego kraju założono, że w okresie do roku 2020 nastąpi zwiększenie:

- liczby mieszkańców w rejonach najprężniej rozwijających się osiedli mieszkaniowych;
- liczby miejsc pracy w obszarach uprzemysłowionych, centralnych i na obrzeżach osiedli.

Należy zwrócić jednak uwagę, że wyżej wymienione optymistyczne prognozy dotyczą zmian liczbowo niewielkich, na poziomie 0,01% w skali rok do roku. W szczególności na terenie porozumienia gmin i w mieście Tychy przewiduje się stagnację albo minimalny spadek liczby mieszkańców.

Tabela 17. Prognozowana liczba mieszkańców na terenie porozumienia gmin i miasta Tychy w okresie do 2020 roku.

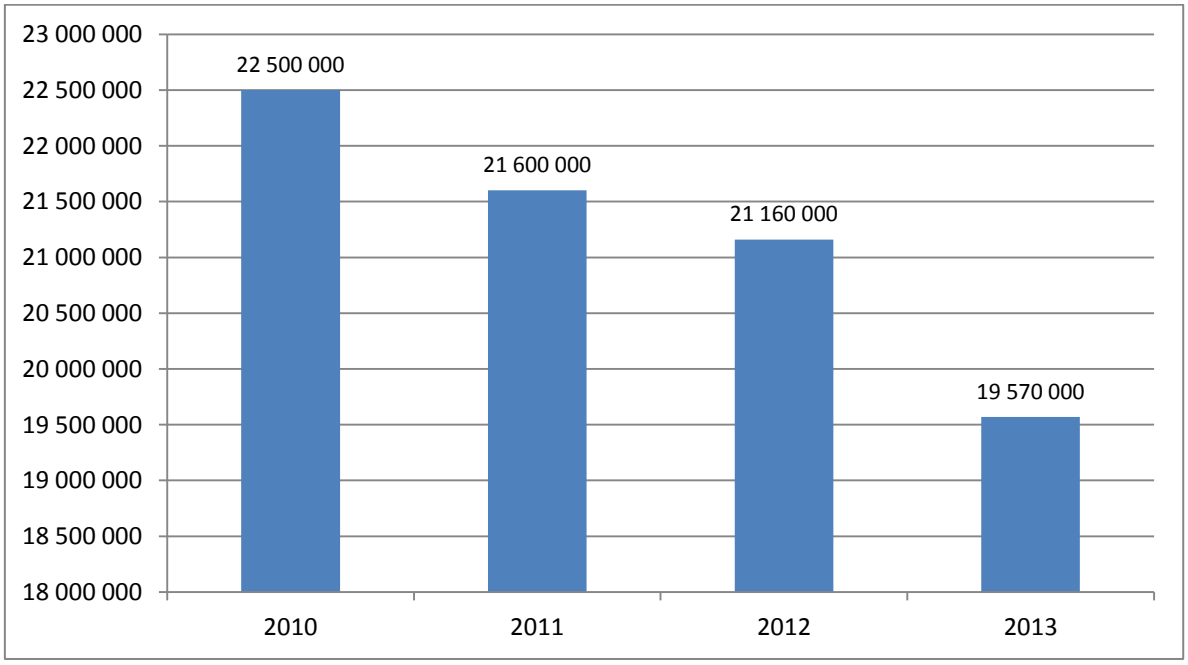
Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
Tychy			
2012	**129 087**	**62 377**	**66 710**
2013	**124 838**	**60 075**	**64 763**
2015	**123 064**	**59 108**	**63 956**
2020	**118 532**	**56 739**	**61 793**

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
Mikołów			
2012	39 597	19 109	20 488
2015	39 609	19 115	20 494
2020	39 629	19 124	20 504
Łaziska Górne			
2012	22 467	10 881	11 586
2015	22 474	10 884	11 589
2020	22 485	10 890	11 595
Orzesze			
2012	19 823	9 813	10 010
2015	19 829	9 816	10 013
2020	19 839	9 821	10 018
Lędziny			
2012	16 665	8 297	8 368
2015	16 670	8 299	8 371
2020	16 678	8 304	8 375
Wyry			
2012	7 418	3 641	3 777
2015	7 420	3 642	2 015
2020	7 424	3 644	3 780
Kobiór			
2012	4 870	2 417	2 453
2015	4 871	2 418	2 454

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2020	4 874	2 419	2 455
Ornontowice			
2012	5 912	2 928	2 984
2015	5 914	2 929	2 985
2020	5 917	2 930	2 986
Bojszowy			
2012	7 160	3 517	3 643
2015	7 562	3 784	3 778
2020	7 776	3 835	3 941

Źródło: GUS.

Rysunek 18. Liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez MZK Tychy w latach 2010-2013.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy.

Przy opracowywaniu prognozy popytu na przewozy zbiorowe zamawiane przez MZK Tychy wykorzystano dane dotyczące liczby pasażerów przewiezionych przez dotychczas

funkcjonujące linie w latach 2010-2013. Dane te prezentuje Rysunek 18. Wskazują one na trend spadkowy.

Ponadto prognoza pasażerów autobusów w komunikacji zbiorowej została opracowana z wykorzystaniem założeń „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030" przygotowanej na potrzeby „Strategii Rozwoju Transportu" przyjętej w styczniu 2013 roku przez Radę Ministrów[188]. Wyniki prognozy do 2020 roku w dwóch wariantach: optymistycznym i pesymistycznym przedstawia Tabela 18 i Rysunek 19.

Tabela 18. Prognoza potrzeb przewozowych do 2020 roku – publiczny transport zbiorowy autobusowy i trolejbusowy.

Rok	Pasażerowie komunikacji zbiorowej	
	Wariant optymistyczny	Wariant pesymistyczny
2011	21 600 000	
2012	21 160 000	
2013	19 570 000	
2015	19 501 477	19 465 412
2020	19 330 168	19 203 941

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując przedstawioną prognozę można założyć, że wystąpią dwa procesy wpływające na liczbę pasażerów w komunikacji zbiorowej na terenie porozumienia gmin i miasta Tychy.

Pierwszy proces będzie powodować wzrost liczby pasażerów w komunikacji miejskiej. Będzie on stymulowany następującymi okolicznościami społeczno-gospodarczymi:

1) Starzenie się społeczeństwa, co będzie zmniejszało liczbę osób, które mają chęć lub są w stanie samodzielnie prowadzić samochód.
2) Wraz ze wzrostem średniej wieku będzie postępowała pauperyzacja starszej wiekowo ludności miasta, której nie będzie stać ani na własny samochód, ani na korzystanie z taksówek.
3) Osoby starsze oprócz niedołężnych będą charakteryzowały się zwiększoną mobilnością. Przede wszystkim z uwagi na częstsze korzystanie ze służby zdrowia, a także by wyręczać młodych członków rodzin w zakupach w porach, w których czynne są wszystkie sklepy i placówki usługowe. Dodatkowo przypuszcza się, że osoby

[188] Burnewicz J., „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030", Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011.

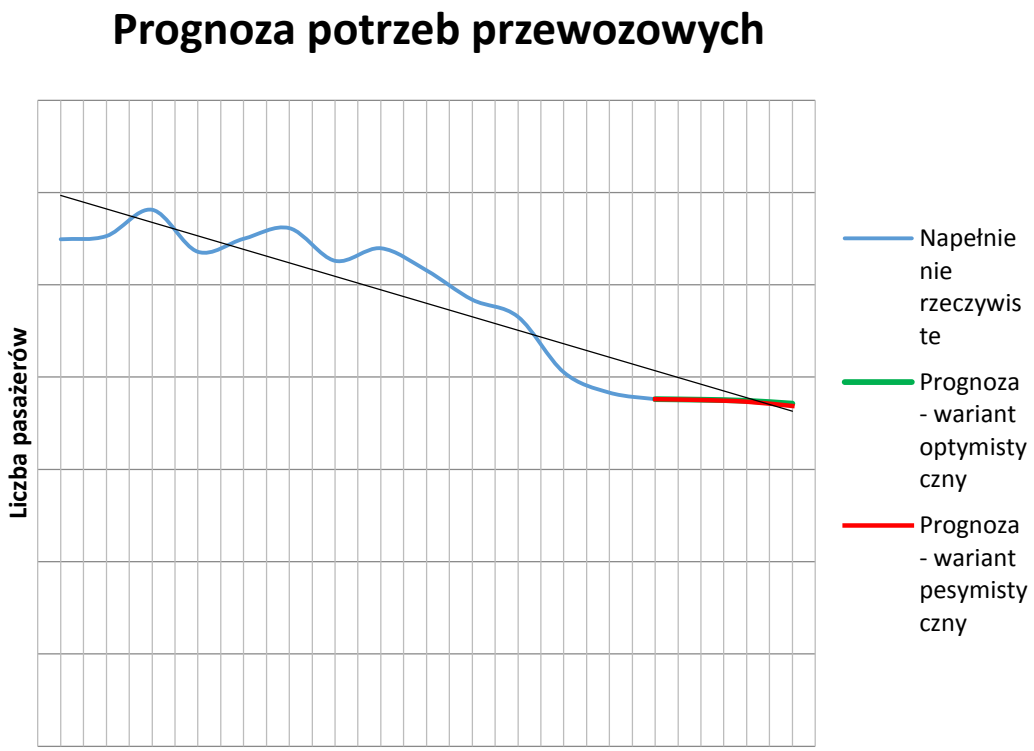
starsze często dziadkowie będą pomagać w opiece nad najmłodszymi członkami rodzin.

4) Osoby młodsze, których nie stać na zakup samochodu i korzystanie z taksówek ponieważ są obciążone znaczącymi zobowiązaniami (np. kredyt).
5) Rozwój osiedli mieszkaniowych i zagęszczanie ludności.

Drugi proces będzie działał w sposób przeciwny do pierwszego. Będzie on powodował spadek liczby pasażerów w komunikacji zbiorowej. Proces ten będzie stymulowany przez następujące okoliczności społeczno-gospodarcze:

1) Systematycznie rosnąca dostępność do coraz tańszych, bezpieczniejszych, wygodnych i niezawodnych samochodów osobowych.
2) Zmniejszenie się liczby potencjalnych klientów komunikacji miejskiej w grupie ludzi młodych wywołane emigracją zarobkową do wielkich miast i za granicę.

Rysunek 19. Prognoza potrzeb przewozowych do 2020 roku – publiczny transport zbiorowy autobusowy i trolejbusowy.



Źródło: Opracowanie własne.

Konkluzją z załączonej analizy czynników stymulujących wzrost albo zmniejszanie się liczby pasażerów w komunikacji miejskiej jest przyjęcie założenia, że ich liczba ostatecznie będzie się zmniejszała. Tempo tego zmniejszania można oszacować na postawie „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030".

Prognoza ta zakłada, że przewozy zbiorowe autobusami i trolejbusami w wariancie:

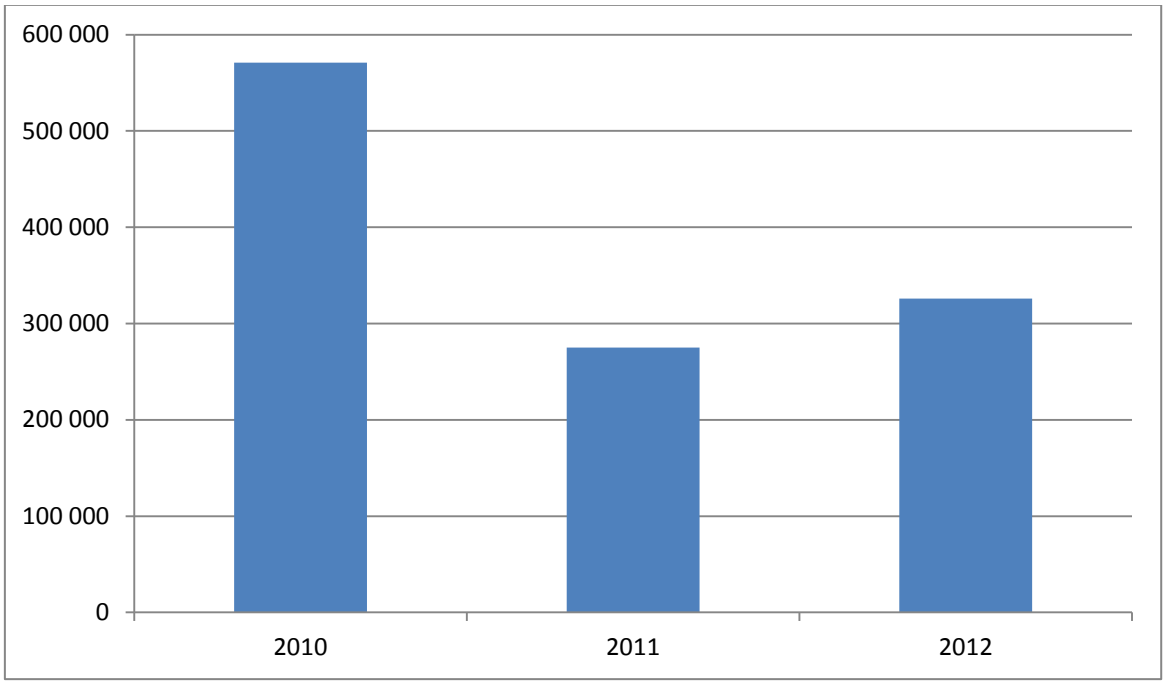
1) optymistycznym w latach 2013 – 2020 – zmniejszą się o 1,2%.
2) pesymistycznym w latach 2013 – 2020 – zmniejszą się o 1,9%.

Prognoza ta zakłada, że przewozy koleją w wariancie:

3) optymistycznym w latach 2009 – 2020 – zwiększą się o 4,2%.
4) pesymistycznym w latach 2009 – 2020 – zwiększą się o 2,0%.

Ekstrapolując wyżej wymienione czynniki i zakładając, że podane zmniejszenia będą następowały równomiernie rok do roku otrzymamy liczbę pasażerów prognozowaną odpowiednio dla wariantu optymistycznego i pesymistycznego jak wyżej.

Rysunek 20. Szacunkowa liczba pasażerów korzystających ze zintegrowanych przejazdów kolejowo-autobusowo-trolejbusowych w ramach Taryfy Pomarańczowej w latach 2010-2012.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Tychy.

Dla przewozów kolejowych na liniach o znaczeniu wojewódzkim organizowanych przez Samorząd Województwa Śląskiego ustalenie jakichkolwiek wiarygodnych prognoz na najbliższe lata nie jest możliwe. Na podstawie sprzedanych biletów w ramach Taryfy Pomarańczowej obejmującej zintegrowane przejazdy kolejowo-autobusowo-trolejbusowej można oszacować liczbę pasażerów, którzy skorzystali z tych połączeń w latach 2010-2012. Dane te zostały zaprezentowane na Rysunku 20. Wykazują one znaczne zmiany w kolejnych latach wynikające z burzliwych zmian w organizacji wojewódzkich przewozów kolejowych na terenie Górne Śląska. Brak właściwego przygotowania do przejęcia tych przewozów w całości przez Koleje Śląskie sp. z o.o. w grudniu 2012 roku spowodował konieczność znaczącej redukcji połączeń w czerwcu 2013 roku. Na tej podstawie nie jest możliwe oszacowanie

wpływu tych zmian na atrakcyjność Taryfy Pomarańczowej w najbliższych latach. Również zebrane dane obejmują zbyt krótki okres, aby móc wskazać wynikający z nich trend. Trzeba jednak zaznaczyć, że o ile deklarowane w dokumentach strategicznych plany rozwoju transportu kolejowego będą realizowane można zakładać zwiększone przewozy tym środkiem transportu w dłuższej perspektywie czasowej także na obszarze porozumienia gmin z 2006 roku.

8.3 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

8.3.1 Źródła finansowania

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa,
- wpływy ze sprzedaży biletów,
- wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

W odniesieniu do usług przewozowych organizowanych przez gminę Tychy podstawowym źródłem finansowania będą środki własne organizatora i gmin, które na mocy zawartego porozumienia powierzyły gminie Tychy organizowanie w ich imieniu i na ich rzecz publicznego lokalnego transportu zbiorowego czyli gmin: Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze, Lędziny, Bojszowy, Wyry, Kobiór, Ornontowice. Linie autobusowe o znaczeniu wojewódzkim organizowane przez gminę Tychy na zlecenie Samorządu Województwa Śląskiego objęte będą dotacją z budżetu Województwa Śląskiego. Dotacja ta będzie równa wpłacie dokonanej do tego budżetu przez gminy zainteresowane utrzymaniem tych połączeń.

Uzupełniającym źródłem finansowania usług przewozowych będą przychody ze sprzedaży biletów prowadzonej na zlecenie organizatora przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach. W tym znajdują się też wpływy ze sprzedaży biletów kolejowo-autobusowo-trolejbusowych w ramach „Taryfy Pomarańczowej”[189] oraz ze sprzedaży biletów na liniach autobusowych o znaczeniu wojewódzkim organizowanych przez gminę Tychy na zlecenie Samorządu Województwa Śląskiego[190] o ile stosowne umowy będą przedłużane. Tego rodzaju źródłem finansowania będą również opłaty za przejazdy organizowane przez gminę Tychy a

[189] W ramach Taryfy Pomarańczowej dostępne są bilety jednorazowe ważne przez 90 minut oraz bilety okresowe miesięczne imienne uprawniające do przejazdów w pociągach osobowych Kolei Śląskich na całej trasie w relacji Tychy Lodowisko – Katowice Szopienice Płd. lub Katowice Szopienice Płd. – Tychy Lodowisko oraz wszystkimi regularnymi liniami zwykłymi (z wyjątkiem linii pośpiesznych i dodatkowych) organizowanymi przez MZK w Tychach na terenie miasta Tychy.

[190] Dotyczy to linii wykazanych w tabelach nr 2 i 3.

pobierane w formie elektronicznej na podstawie Śląskiej Karty Usług Publicznych po jej wprowadzeniu w życie. Jedną z zalet ŚKUP jest stworzenie możliwości bardziej dokładnego policzenia wpływów z opłat za przejazd i dzięki temu bardziej precyzyjne określenie wysokości koniecznej dopłaty.

Drugim uzupełniającym źródłem finansowania usług przewozowych będą wpływy ze sprzedaży różnych usług i opłat dodatkowych pobieranych od przedsiębiorstw oraz osób fizycznych w postaci m.in.: reklamy i prawa do działalności reklamowej, opłat za korzystanie z przystanków, opłat za jazdę bez biletu.

Udział poszczególnych źródeł w finansowaniu przewozów będzie zmienny. Zależny m.in. od popytu na transport zbiorowy, sytuacji społeczno-gospodarczej w kraju i w regionie oraz możliwości budżetowych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego objętych porozumieniem. W 2012 roku 60,2 % kosztów zostało pokrytych z budżetów samorządowych, a 39,8% ze sprzedaży biletów i pozostałych opłat. Wielkość dotacji będzie ustalana corocznie w uchwałach budżetowych poszczególnych gmin na podstawie planowanej pracy przewozowej.

Natomiast środki z budżetu państwa i budżetu Samorządu Województwa Śląskiego, w tym przede wszystkim pochodzące z funduszy unijnych w ramach perspektywy budżetowej UE na lata 2014-2020, będą źródłem finansowania, ale jedynie inwestycji infrastrukturalnych i taborowych związanych ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

8.3.2 Formy finansowania

Środki z budżetów samorządowych w formie corocznej dotacji będą przekazywane do budżetu gminy Tychy i razem z dotacją własną gminy Tychy znajdują się w dyspozycji organizatora. Pozostanie nim Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach mający status jednostki budżetowej gminy Tychy.

Dotacje z gmin objętych porozumieniem obliczane będą według wzoru:

$$D_G = \left[\frac{(W_{Wzkm} + W_{MZK}) - (D_B + D_P)}{Wzkm} \right] X \; Wzkm_G$$

gdzie:

D_G – dotacja gminy,

W_{Wzkm} – wydatki MZK na zakup usług przewozowych na liniach autobusowych

W_{MZK} – pozostałe wydatki MZK po wyłączeniu wydatków inwestycyjnych, wydatków na utrzymanie przystanków oraz części wydatków przypadającej na linie trolejbusowe

D_B – dochody ze sprzedaży biletów po wyłączeniu części przypadającej na linie trolejbusowe

D_P – pozostałe dochody MZK, po wyłączeniu dochodów przystankowych, dochodów na sprzedaży składników majątku trwałego oraz części dochodów przypadającej na linie trolejbusowe

Wzkm – praca przewozowa na liniach autobusowych

$Wzkm_G$ – praca przewozowa na zlecenie danej gminy w gminnych autobusowych przewozach pasażerskich.

Linie autobusowe o znaczeniu wojewódzkim organizowane przez gminę Tychy na zlecenie Samorządu Województwa Śląskiego objęte będą dotacją celową z budżetu Województwa Śląskiego. Dotacja ta będzie równa pomocy finansowej udzielonej Samorządowi Województwa Śląskiego na ten cel przez gminy zainteresowane utrzymaniem tych połączeń. Wielkość pomocy finansowej będzie podlegała corocznym uzgodnieniom w oparciu o zgłoszone zapotrzebowanie na pracę przewozową. Dotacja będzie pokrywać różnicę między kosztami a przychodami z pracy przewozowej wykonywanej w ramach świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego.

Taryfę opłat za przejazd publicznym transportem zbiorowym organizowanym przez MZK Tychy ustalać będzie gmina Tychy zgodnie z obowiązującymi przepisami. Taryfa ta będzie obowiązywać także na liniach autobusowych o znaczeniu wojewódzkim organizowanych przez gminę Tychy na zlecenie Samorządu Województwa Śląskiego. Dystrybucję biletów i pobór opłat wynikających z ustalonej taryfy prowadzić będzie MZK Tychy. Natomiast emitentem „Biletu Pomarańczowego" w ramach „Taryfy Pomarańczowej" obejmującej zintegrowaną ofertę przejazdów kolejowo-autobusowo-trolejbusowych i usług parkingowych Park & Ride będą Koleje Śląskie sp. z o.o. Sprzedaż tego biletu prowadzić będą Koleje Śląskie sp. z o.o. i MZK Tychy, a przychody ze sprzedaży będą dzielone w proporcji, której wielkość będzie ulegała zmianom zgodnie z zapisami umowy zawartej pomiędzy Kolejami Śląskimi a MZK Tychy. Od początku 2012 roku proporcja ta wynosi: Koleje Śląskie sp. z o.o. - 80,8% i gmina Tychy - 19,2%. Przychody ze sprzedaży biletów oraz innych opłat w całości są i będą przeznaczane na finansowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę Tychy.

Organizator będzie zawierał umowy z przewoźnikami na wykonywanie usług przewozowych w ramach publicznego transportu zbiorowego. W umowach określana będzie wielkość pracy eksploatacyjnej na wskazanych liniach mierzona wozokilometrami i określona ich wartość netto plus podatek Vat. Za zamówioną i wykonaną pracę eksploatacyjną przewoźnik otrzyma należne wynagrodzenie w pełnej wysokości. Uzgodniona stawka za wozokilometr oprócz wszystkich kosztów związanych z eksploatacją może także zawierać koszty niezbędnych i zgodnych z zamówieniem inwestycji w tabor.

8.4 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Ze względu na postawione cele w „Strategii Rozwoju Transportu", w zakresie rozwoju regionalnego i lokalnego oraz powiązane z nimi programy ochrony środowiska szerzej opisane w rozdziale 4 preferowane są ekologiczne formy transportu umożliwiające

jednocześnie stałe podnoszenie jakości świadczonych usług przewozowych. Duże znaczenie przywiązuje się do rozwoju przewozów kolejowych i trolejbusowych. Są one jednak ograniczone jakością i zasięgiem dostępnej infrastruktury. W miarę możliwości finansowych będących w dyspozycji gminy Tychy i gmin objętych porozumieniem oraz pochodzących z zewnętrznych środków pomocowych infrastruktura ta będzie sukcesywnie rozbudowywana, a jej jakość poprawiana. Temu celowi służy np. powiązana z Szybką Koleją Regionalną Tychy – Dąbrowa Górnicza, etap I Tychy Miasto-Katowice, przebudowa sieci trolejbusowej w Tychach, która obejmie:

- modernizację sieci trakcyjnej wraz z węzłami przesiadkowymi,

- zakup 15 nowych trolejbusów,

- budowa zaplecza „Park and Ride”,

- budowa parkingu przy stacji Tychy Lodowisko,

- budowa parkingu przy stacji kolejowej Tychy (Dworzec PKP Tychy).

W przypadku pasażerskich przewozów kolejowych gmina Tychy nie jest ich organizatorem i nie ma bezpośredniego wpływu na przedstawianą ofertę tego rodzaju transportu. Ale doceniając znaczenie zbiorowego transportu kolejowego zgodnie ze swoimi kompetencjami wspiera i będzie wspierała w przyszłości ich rozwój. Praktycznym wymiarem tych działań jest integracja transportu kolejowego z innymi formami przewozów zbiorowych organizowanych przez gminę Tychy m.in. poprzez:

- skomunikowanie rozkładów jazdy,

- wspólną taryfę,

- rozbudowę węzłów przesiadkowych.

Jednak większość przewozów zbiorowych w perspektywie do roku 2020 będzie nadal oparta na transporcie autobusowym. W tym zakresie preferowane będą pojazdy ekologiczne z napędem konwencjonalnym o jak najniższym poziomie emisji zanieczyszczeń, pojazdy o napędzie niekonwencjonalnym oraz pojazdy hybrydowe. Przy wprowadzania pojazdów nowego typu brane pod uwagę będą także koszty ich amortyzacji i eksploatacji.

8.5 Zasady organizacji rynku przewozów

Podstawą organizacji rynku przewozów zbiorowych pozostaje porozumienie międzygminne upoważniające gminę Tychy do wykonywania zadań organizatora. O ile będzie gotowość ze strony Samorządu Województwa Śląskiego będzie też zawierane stosowne porozumienie na organizowanie linii autobusowych o znaczeniu wojewódzkim. Będzie też rozwijana współpraca z KZK GOP oraz innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego szczebla gminnego i powiatowego.

Gmina Tychy wykonuje powierzone jej zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego poprzez własną jednostkę budżetową Miejski Zarząd Komunikacji Tychy. Do tych zadań przede wszystkim należy:

- prowadzenie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;

- zapewnianie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców i zasad korzystania z nich,

- dbanie o właściwe funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,

- organizowanie systemu informacji dla pasażera,

- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;

- wskazywanie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz ustalanie stawek opłat za korzystanie z nich przez operatorów i przewoźników,

- przygotowanie i przeprowadzanie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z

dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe[191] za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- ustalanie sposobu i prowadzenie dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- prowadzenie rozliczeń finansowych związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego,

- sprawdzanie jakości świadczonych usług przewozowych wykonywanych przez poszczególnych przewoźników,

- prowadzenie kontroli biletów w autobusach i trolejbusach oraz pobieranie stosownych opłat karnych,

- rozpatrywanie skarg i zażaleń.

Zasadą ogólną przy zawieraniu umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym jest wyłanianie przedsiębiorstwa przewozowego, z którym taka umowa zostanie zawarta w otwartym postępowaniu przetargowym. Zasady przetargu każdorazowo są określane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, a kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty będą kształtowane w taki sposób, aby organizator mógł uzyskać jak najlepszą jakość usług przewozowych za możliwie najniższą cenę.

[191] Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.

Wyjątkiem od zasady ogólnej jest tryb wyboru przewoźnika trolejbusowego. Ze względu na specyfikę tego rodzaju transportu planuje się zawieranie umów na świadczenie usług publicznych z Tyskimi Liniami Trolejbusowymi sp. z o.o. w trybie bezprzetargowym.

Współpraca z przedsiębiorstwami zajmującymi się kolejowymi przewozami pasażerskimi w ramach integracji różnych form transportu będzie każdorazowo podejmowana na zasadach określonych w stosownym porozumieniu z operatorem, z którym umowę na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów wojewódzkich zawrze organizator tych przewozów czyli Samorząd Województwa Śląskiego, a w zakresie międzywojewódzkich przewozów kolejowych ich organizator czyli minister właściwy do spraw transportu. Współpraca z pozostałymi przewoźnikami kolejowymi będzie podejmowana na zasadach konkurencyjnych przewidzianych w aktualnie obowiązujących przepisach prawnych.

Wielkość i jakość pracy przewozowej będącej przedmiotem umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym będzie określana na podstawie polityki transportowej, oceny potrzeb przewozowych, zapotrzebowania zgłaszanego przez gminy objęte porozumieniem i możliwości finansowe gminy Tychy.

Ewentualne wykonywanie usług transportu zbiorowego w trybie bezpośredniego zawarcia umowy (powierzenia) na obszarze gminy Tychy i gmin objętych porozumieniem będzie możliwe na zasadach ogólnych zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i aktów wykonawczych. W zakresie tym przeprowadzona zostanie analiza możliwości i zasadności przekształcenia gminnych spółek przewozowych w tzw. podmioty wewnętrzne.

8.6 Pożądany standard usług przewozowych

Wysoki standard usług w transporcie publicznym kształtowany jest w pierwszej kolejności poprzez następujące czynniki:

- rozkład jazdy;
- rozwiązania taryfowe;
- standard taboru;
- system informacji;
- zintegrowane węzły przesiadkowe.

Z analizy rozkładu jazdy MZK Tychy, dokonanej w pkt. 1.2.3 i 1.2.4, wynika, że zarówno w przypadku obszaru samego Miasta Tychy, jak i większości innych gmin objętych porozumieniem z 2006 r., częstotliwość kursowania autobusów i trolejbusów uruchamianych na zlecenie MZK Tychy należy uznać jako wysoką. Dzięki temu dostępność komunikacyjna gmin będących stronami „tyskiego" porozumienia z 2006 r., jest zadowalająca. Podobnie zadowalającą ofertą jest sieć połączeń zamawianych przez MZK Tychy pomiędzy obszarem porozumieniem z 2006 r. i niektórymi ośrodkami leżącymi poza nim – szczególnie Katowicami i Bieruniem. Nieco gorzej sytuacja wygląda w przypadku gminy Ornontowice, na terenie której częstotliwość kursowania autobusów MZK Tychy jest niewielka, a w weekendy

dostępność Ornontowic z punktu widzenia innych gmin obsługiwanych przez MZK Tychy jest bardzo ograniczona. W ofercie MZK Tychy nie występują nocne linie autobusowe (za wyjątkiem kilku kursów nocnych). Jeśli będzie zapotrzebowanie na tego typu usługę przewozową w przyszłości oferta może zostać w tym zakresie rozbudowana.

Pod względem rozwiązań biletowych, niezaprzeczalnym atutem systemu taryfowego MZK Tychy jest fakt, iż wszystkie bilety, określone w taryfie[192] mianem „jednorazowych", nie są de facto biletami jednoprzejazdowymi (jak przyjęło się najczęściej określać bilety jednorazowe w taryfach komunikacji miejskiej), lecz czasowymi: 20-, 40- bądź 90-minutowymi, pozwalającymi na nieograniczoną liczbę przesiadek w czasie obowiązywania biletu. Rozwiązanie to będzie utrzymane ponieważ w nowoczesnych aglomeracjach standardem funkcjonowania transportu zbiorowego musi być kooperacja różnych organizatorów przewozów i różnych linii komunikacyjnych, pomiędzy którymi musi być tworzony i rozwijany sprawny system przesiadania się (przystanki/węzły zintegrowane).

Natomiast istotną niedoskonałością obecnego systemu taryfowego MZK Tychy jest niepełna integracja taryfowa z innymi organizatorami drogowego transportu zbiorowego operującymi w obrębie sieci MZK Tychy (przede wszystkim z KZK GOP), jak również zbyt mała skala – szczegółowo opisana w pkt. 1.1. – integracji taryfowej pomiędzy MZK Tychy i Kolejami Śląskimi. W miarę możliwości i otwartości na taką integrację wszystkich zainteresowanych stron będzie ona rozwijana w perspektywie do 2020 roku.

W zakresie jakości taboru, przewoźnicy obsługujący linie na zlecenie MZK Tychy będą sukcesywnie dążyć do osiągnięcia standardu optimum. Zasygnalizowano to m.in. w Rozdziale V, gdzie przytoczono dane dotyczące taboru niskopodłogowego, który stanowi obecnie zdecydowaną większość floty użytkowanej przez operatorów wykonujących przewozy na zlecenie MZK Tychy. Największymi odstępstwami od powyższej normy charakteryzuje się tabor mikrobusowy.

Środkiem do poprawy standardu taboru są zapisy kontraktowe – stosowane już obecnie częściowo przez MZK – zobowiązujące przewoźników do wdrażania w swoich pojazdach coraz to nowych rozwiązań podnoszących komfort podróżowania, jak również narzucające przewoźnikom konieczność wymiany taboru na nowszy. Zobowiązania tego rodzaju muszą w perspektywie do 2020 roku stać się standardem w przypadku umów ze wszystkimi podmiotami realizującymi przewozy na zlecenie MZK Tychy. Do głównych zobowiązań kontraktowych spoczywających w tym względzie na przewoźnikach należy zaliczyć następujące działania:

- Sukcesywnie ma zwiększać się odsetek taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Postuluje się, by od 2014-15 r. co najmniej 85-90% kursów wykonywanych każdego dnia było obsługiwanych taborem niskopodłogowym oraz by najpóźniej do 2020 r. 100% taboru obsługującego linie MZK Tychy posiadało niską podłogę.

[192] Zgodnie z Uchwałą Nr XVII/379/12 Rady Miasta Tychy z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie „Taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej MZK w Tychach".

- Operatorzy będą zobowiązani do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 15-20 minut niezależnie od miejsca, w którym nastąpiło zdarzenie. Postulowane jest także kontraktowe zobowiązanie przewoźników do utrzymywania taboru umożliwiającego, w sposób elastyczny, zwiększenie liczby brygad na danej linii, jeśli w wypadku znaczącej kongestii ruchu występuje zagrożenie znaczących opóźnień, wpływających na kursowanie autobusów/trolejbusów niezgodnie z rozkładem jazdy.
- Kierowcy wszystkich pojazdów mają być wyposażeni w telefony komórkowe, umożliwiające przekazywanie natychmiast informacji w przypadku jakichkolwiek utrudnień związanych z bieżącą realizacją przewozów.
- Niedopuszczalne jest, by wyjeżdżający w trasę pojazd posiadał uciążliwe dla pasażera usterki techniczne, takie jak np. niesprawne drzwi, nieszczelne okna lub wywietrzniki, niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie, nieszczelny układ wydechowy, niedziałające kasowniki, nie zachowanie standardów estetyki i czystości; postulowane jest zobowiązanie przewoźników zapisami kontraktowymi do dokonywania natychmiastowej wymiany taboru w przypadku zaistnienia któregoś z ww. problemów, jeśli nie będzie istnieć możliwość rozwiązania go na najbliższym przystanku krańcowym.
- Operatorzy mają być zobowiązani do sukcesywnej wymiany taboru na nowy. Przeciętny wiek taboru, którym dysponują operatorzy, nie może być większy niż 8-10 lat, natomiast pojedynczy pojazd nie może być starszy niż 15-20 lat.
- Sukcesywne zwiększanie ilości pojazdów obsługujących linie MZK Tychy na tabor spełniający standardy EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle – Pojazdy przyjazne dla środowiska naturalnego), czyli emitowanie jeszcze mniej cząstek stałych niż wymaga tego norma Euro5.

Oprócz tego, konieczna jest realizacja także szeregu innych działań, które będą prowadzić do wzrostu zainteresowania korzystaniem z usług transportu publicznego. W tym zakresie, najważniejsza, w perspektywie do 2020 r., jest realizacja następujących postulatów:

- Oferta przewozowa w miarę możliwości będzie jak najszerzej rozbudowywana nie tylko w porze szczytów przewozowych, ale także w porach dnia cechujących się mniejszymi potokami podróżnych – zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych (szczególnie w weekendy), tak aby oferta MZK Tychy uwzględniała potrzeby różnych grup podróżnych.
- Następować będzie sukcesywna synchronizacja rozkładów jazdy pomiędzy poszczególnymi liniami MZK Tychy, zwłaszcza tymi, które charakteryzują się rzadką częstotliwością kursowania. W miarę możliwości informacje o tego rodzaju skomunikowaniach będą umieszczane na rozkładach drukowanych (na przystankach) oraz w internecie;
- Synchronizacja rozkładów jazdy musi być powiązana z tworzeniem i rozwojem zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Tym mianem określić należy miejsca, gdzie oprócz utworzenia wygodnego systemu przesiadania się pomiędzy poszczególnymi

pojazdami środkami transportu zbiorowego[193], w większym stopniu od innych przystanków rozwinięte są System Informacji Pasażerskiej[194], punkty sprzedaży biletów i, w miarę możliwości – także parkingi samochodowe i rowerowe, włączone w systemy Park&Ride i Bike&Ride. System P&R opierać ma się na tym, że kierowcy – w zamian za rezygnację z pokonywania całej trasy przejazdu prywatnym samochodem i decyzję o korzystaniu z transportu zbiorowego – otrzymują prawo do pozostawienia samochodu na strzeżonym parkingu, z gwarancją miejsca, na preferencyjnych warunkach, np. w cenie biletu miesięcznego lub za niewielką dopłatą do niego. Analogiczny profit dotyczyć ma rowerzystów w ramach systemu B&R. Rozwój systemu P&R musi zatem być powiązany z modyfikacją taryfy MZK Tychy.

- Postulowane jest tworzenie tzw. BUS-pasów w miejscach charakteryzujących się największą kongestią ruchu. BUS-pasy, oprócz tego iż pozwalają utrzymać kursowanie pojazdów zgodnie z rozkładem jazdy, są najlepiej widocznym, „namacalnym" dowodem atrakcyjności transportu zbiorowego. Naturalnie, BUS-pasy muszą uwzględniać także potrzeby innych użytkowników ruchu drogowego: ich wytyczenie nie może bowiem doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego – co nie zmienia jednak faktu, iż BUS-pasy są przedsięwzięciami pożądanymi przez pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej.
- Następować będzie sukcesywne zwiększanie odsetka pojazdów obsługujących linie MZK Tychy, które są wyposażone w klimatyzację, „ciepłe guziki", monitoring oraz systemy informacji głosowej i wizualnej. W tym ostatnim przypadku powinny być to zarówno tablice elektroniczne, jak i wyświetlacze LCD, na których, oprócz przebiegu trasy danej linii, powinien być też prezentowany system skomunikowań (węzły przesiadkowe, godziny odjazdów innych linii ze wspólnych przystanków), jak też informacje o ofercie MZK (taryfy, promocje, zmiany w ruchu etc.). Naturalnie standardem w pojazdach operatorów realizujących ruch na zlecenie MZK Tychy musi być też taka jakość zewnętrznych tablic kierunkowych, by były one widoczne w każdych warunkach atmosferycznych. Postuluje się też sukcesywne rozwijanie dostępu do internetu (Wi-Fi) w autobusach i trolejbusach.

[193] Pod tym mianem rozumieć należy możliwość przesiadania się pomiędzy poszczególnymi liniami w ramach tego samego peronu/zatoki przystankowej, a jeśli pomiędzy jednym a drugim przystankiem istnieje jednak konieczność pokonania pieszo pewnej odległości (z racji tego, że poszczególne linie kursują np. w przeciwnych kierunkach), dążyć należy do tego, by te odległości były jak najmniejsze. W przypadku konieczności skorzystania z przejścia nadziemnego/podziemnego do przedostania się pomiędzy przystankami znajdującymi się w węźle zintegrowanym, należy dążyć do wprowadzania daleko idących udogodnień, takich jak schody ruchome, windy (platformy dla wózków inwalidzkich), taśmociągi do transportu bagażu etc. Identyczne udogodnienia powinny być zastosowane w przypadku konieczności pokonywania przejść podziemnych/naziemnych pomiędzy przystankami autobusowymi/trolejbusowymi i peronami kolejowymi. Odległości pomiędzy peronami kolejowymi i przystankami komunikacji miejskiej muszą być jak najkrótsze, a w miarę możliwości powinno dążyć się do wdrażania takich rozwiązań architektonicznych, by istniała możliwość przesiadania się „drzwi w drzwi" z pociągu do autobusu/trolejbusu.

[194] W ramach SIP, niezbędne jest umieszczenie przy każdej zatoce przystankowej zawierającej się w ramach węzła, szczegółowej lokalizacji wszystkich przystanków, tak aby pasażer mógł w szybki sposób odnaleźć właściwy przystanek. Szczegółowy schemat węzła przesiadkowego powinien być umieszczany w formie dużej naklejki (nie mniejszej niż formatu A4) na szybach wiat przystankowych, ewentualnie jako wolnostojąca tablica umieszczona obok wiat.

- Na podstawie zobowiązań kontraktowych operatorzy mają obowiązek wyposażania kierowców każdorazowo w taką pulę biletów do sprzedaży, by nie zaistniało ryzyko braku możliwości zakupu biletów w pojeździe. Jednocześnie jednak, stopniowo należy odchodzić od tego sposobu sprzedaży biletów (generuje ona bowiem ryzyko opóźnień), na rzecz rozwoju innych kanałów dystrybucji, takich jak montaż automatów biletowych (zarówno w pojazdach, jak i na przystankach[195]), rozwój systemu sprzedaży biletów przez telefon komórkowy/SMS, wdrożenie sprzedaży biletów przez internet (przynajmniej w zakresie biletów miesięcznych). W perspektywie do 2020 r. postulowane jest wdrożenie wszystkich ww. kanałów dystrybucji – biletomaty powinny zostać zainstalowane, w miarę możliwości, we wszystkich autobusach i trolejbusach (ew. za wyjątkiem taboru mikrobusowego, co wynika z parametrów konstrukcyjnych takiego taboru), natomiast automaty biletowe muszą być zainstalowane na przystankach charakteryzujących się największymi potokami podróżnych, jak również w innych lokalizacjach cechujących się dużymi skupiskami osób (np. w wielkogabarytowych obiektach handlowych).
- Postuluje się przeprowadzenie prac studyjnych zmierzających do wprowadzenia systemu sprzedaży elektronicznych biletów jednorazowych, funkcjonujących na zasadzie pre-paid. System ten powinien docelowo funkcjonować w sposób następujący: pasażer wsiadając, a następnie wysiadając z pojazdu przykłada swoją indywidualną kartę do kasownika elektronicznego, a system pobiera z jego konta odpowiednią kwotę, adekwatną do przejechanej trasy (zapamiętując czas pierwszej i ostatniej aktywacji karty w kasowniku, tak aby pobrać środki tylko raz – adekwatnie do łącznego czasu podróży i ceny odpowiedniego biletu jednorazowego, jeśli w trakcie jego obowiązywania podróżny przesiadał się).
- Pożądane jest także wprowadzanie innego rodzaju biletów wieloprzejazdowych (np. 3-dniowych, weekendowych), niezależnie od obecnie istniejących biletów okresowych, tak aby system biletowy wychodził naprzeciw oczekiwaniom możliwie jak najszerszej liczby podróżnych.
- Będzie się dążyć do tego, aby wszystkie przystanki MZK Tychy były zadaszone oraz, w porozumieniu z zarządcami dróg, dobrze oświetlone. Zadaniem MZK Tychy będzie monitorowanie na bieżąco przypadków wandalizmu związanego z niszczeniem infrastruktury przystankowej i zrywaniem rozkładów – tak aby pogorszenie standardu oczekiwania na autobus/trolejbus, jak również pogorszenie dostępu do informacji pasażerskiej było możliwie jak najkrótsze i jak najmniej odczuwalne dla podróżnych. Pożądane są również działania, na forum władz gmin objętych porozumieniem z 2006 roku, mające na celu rozwój systemu monitoringu obejmującego swym zasięgiem przystanki MZK Tychy.

[195] Od września 2012 roku automaty biletowe MZK funkcjonują na przystankach kolejowych Tychy Zachodnie, Tychy Al. Bielska, Tychy Grota Roweckiego i Tychy Lodowisko. W automatach dostępne są bilety w taryfie MZK Tychy oraz w Taryfie Pomarańczowej. Montaż automatów należy go traktować jako przyczynek do rozwoju sieci automatów – w pojazdach i na przystankach.

8.7 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

System Informacji Pasażerskiej (SIP) w obszarze funkcjonowania MZK Tychy wymaga systematycznego uzupełniania i unowocześniania. Dlatego w perspektywie do 2020 r. przewidywane jest wdrożenie szeregu działań mających na celu wydatną poprawę jakości publikowania i prezentowania informacji dla pasażerów.

Informacja przystankowa MZK Tychy nadal opierać się będzie o tradycyjny model rozkładów, wskazujących godziny odjazdów autobusów/trolejbusów z poszczególnych przystanków oraz wykaz przystanków dla konkretnej linii. W miarę możliwości sukcesywnie będzie rozwijany system dynamicznej informacji pasażerskiej w postaci elektronicznych tablic wyświetlających informacje o najbliższych odjazdach. Tablice takie zostały już zainstalowane na peronach przystanków kolejowych Tychy Zachodnie, Tychy Grota Roweckiego, Tychy Al. Bielska i Tychy Lodowisko.

We wnętrzu większości pojazdów operatorów obsługujących linie MZK Tychy zamontowane są elektroniczne wyświetlacze informujące o numerze linii, najbliższym przystanku oraz kierunku jazdy (przystanku docelowym). Stopniowo na przystankach i w pojazdach będzie rozwijany system informowania o dogodnych przesiadkach pomiędzy poszczególnymi, konkretnymi kursami różnych linii m.in. poprzez zainstalowanie monitorów LCD umożliwiających publikowanie tego rodzaju komunikatów.

Nadal prowadzony będzie system powiadamiania SMS o bieżących utrudnieniach w funkcjonowaniu komunikacji. Użytkownicy zarejestrowani w systemie, otrzymują wiadomości SMS o utrudnieniach w jednym z dwóch wybranych przez siebie obszarów:

- Obszar „Tychy” obejmuje miasta: Tychy, Katowice (kierunek: Tychy), Lędziny i Bieruń;
- Obszar „Mikołów” obejmujące miasta i gminy: Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze, Wyry, Ornontowice, Kobiór, Gliwice, Rudę Śląską i Katowice (kierunek: Mikołów).

Zróżnicowane kanały informacji pasażerskiej dostępne są na stronie internetowej MZK Tychy (www.mzk.pl)

Rozkłady jazdy są na stronie internetowej MZK Tychy publikowane na kilka różnych sposobów:

- W wersji identycznej jak rozkłady wywieszane na przystankach (z możliwością ściągnięcia całości rozkładów na dysk komputera i przeglądanie ich w trybie „offline”);
- Na interaktywnej mapie, ukazującej układ całej sieci i przebieg konkretnych linii. Mapa pełni jednocześnie rolę wyszukiwarki połączeń, umożliwiającej zaplanowanie podróży przez system, z wykazaniem miejsca i czasu przesiadek;
- W formie aplikacji do ściągnięcia na telefon komórkowy. Aplikacja umożliwia przeglądanie rozkładu w trybie „online”.

Na stronie internetowej publikowane są także komunikaty o zmianach w układzie linii MZK Tychy wynikających z modyfikacji oferty oraz o planowanych utrudnieniach. Tego rodzaju komunikaty wysyłane są także do zainteresowanych użytkowników w formie newslettera. Na

stronie internetowej nie są natomiast publikowane informacje o bieżących (nieplanowanych) utrudnieniach w funkcjonowaniu tyskiej komunikacji.

Oprócz tego, na stronie MZK Tychy publikowane są też informacje dotyczące m.in. taryf, zasad windykacji, wykazu operatorów czy też odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania (FAQ). W witrynie MZK Tychy zamieszczony jest też szczegółowy opis zasad zakupu biletów przez telefon komórkowy.

Rozwój zarówno informacji dostępnej na przystankach, jak i umieszczanej na stronie internetowej MZK Tychy, nie wykracza poza standardowy zakres informacji udostępnianych współcześnie przez podmioty zajmujące się organizacją publicznego transportu zbiorowego. Zwłaszcza mając na względzie gwałtowny rozwój nowoczesnych technologii, zakres rozwoju SIP staje się już obecnie w przypadku MZK Tychy niewystarczający. Dlatego też postuluje się w perspektywie do 2020 r. wdrożenie działań związanych ze znaczącą rozbudową SIP. Przedsięwzięcia te muszą być ściśle powiązane z działaniami związanymi z poprawą standardu usług przewozowych, sformułowanymi w pkt. 7.6.

W poprzednim punkcie zdefiniowano już część działań związanych z SIP, koniecznych do wdrożenia w perspektywie do 2020 r., takich jak:

- dążenie do pełnego wyposażenia taboru w monitory LCD informujące na bieżąco o dogodnych skomunikowaniach pomiędzy poszczególnymi liniami MZK Tychy oraz o bieżących utrudnieniach w ruchu (objazdach, możliwych opóźnieniach w kursowaniu pojazdów z powodu trudności na drogach);
- umieszczanie także na rozkładach drukowanych (w miarę możliwości) informacji o skomunikowaniach pomiędzy poszczególnymi liniami i kursami.

Spośród nie sformułowanych we wcześniejszej części planu działań dotyczących SIP, postulowanych do zrealizowania przed 2020 r., wymienić należy przede wszystkim:

- Montaż na przystankach monitorów (tablic) LCD informujących o bieżących odjazdach z danego przystanku (podstawowy rozkład jazdy), wraz z informacjami o opóźnieniach/utrudnieniach, jak również – w miarę możliwości – o dogodnych skomunikowaniach danego kursu z innymi liniami, promocjach biletowych, planowanych zmianach w kursowaniu poszczególnych linii etc. W pierwszej kolejności – nie później niż do 2015 r. – monitory LCD mają być zainstalowane na przystankach o charakterze węzłowym, jak również na przystankach charakteryzujących się szczególnie wysokimi potokami podróżnych (np. w rejonie centrów handlowych, dużych zakładów pracy etc.). Po 2015 r. tablice takie powinny być instalowane także na przystankach charakteryzujących się mniejszymi potokami podróżnych. Montaż tablic powiązany będzie z montażem we wszystkich pojazdach urządzeń GPS, pozwalających na przesyłanie do – utworzonego w tym celu – serwera SIP informacji o bieżącym położeniu poszczególnych wozów, co pozwalać będzie na wyświetlanie na monitorach bieżących informacji o opóźnieniach.
- Rozbudowę strony internetowej www.mzk.pl w taki sposób, aby bieżące komunikaty o opóźnieniach/utrudnieniach wynikających z sytuacji na drogach bądź awarii taboru, były publikowane i na bieżąco aktualizowane również na tejże stronie (analogicznie,

jak w przypadku monitorów LCD na przystankach – dzięki informacjom przekazywanym przez urządzenia GPS umieszczone w pojazdach).

- Informacje o dogodnych skomunikowaniach pomiędzy poszczególnymi liniami będą też umieszczane, w miarę możliwości, w plakatowych rozkładach jazdy publikowanych na stronie internetowej MZK Tychy (niezależnie od tego, iż skomunikowania wykazywane są obecnie na mapie interaktywnej umieszczonej na stronie internetowej MZK Tychy).
- Niezależnie od istniejących obecnie kanałów komunikacyjnych powiązanych ze stroną internetową www.mzk.pl planuje się rozbudowanie systemu umożliwiającego powiadamianie podróżnych poprzez SMS. Obok funkcjonującego systemu powiadamiania SMS o bieżących utrudnieniach na drogach, należy wdrożyć system umożliwiający otrzymanie przez SMS informacji o godzinach kursowania konkretnej linii (najbliższe odjazdy z konkretnego przystanku) oraz o planowanych zmianach w kursowaniu pojazdów zamawianych przez MZK Tychy.
- Niezależnie od dostępności interaktywnej mapy na stronie www.mzk.pl, planowane jest jak najszybsze nawiązanie współpracy pomiędzy MZK Tychy i administratorem serwisu internetowego www.jakdojade.pl, tak aby MZK Tychy stał się partnerem tego serwisu. Jest to serwis udostępniający mapy i rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej dla większości największych miast w Polsce, przez co – dzięki jednolitemu, przejrzystemu sposobowi prezentowania informacji – urósł on do miana najbardziej wartościowego źródła informacji o transporcie zbiorowym w polskich aglomeracjach. Biorąc pod uwagę, że w serwisie tym udostępniona jest już oferta komunikacyjna KZK GOP, dołączenie do niego także MZK Tychy stanowić będzie dla podróżnego bardziej przejrzystą informację o zasadach funkcjonowania transportu zbiorowego w całej konurbacji[196];
- Utworzenie w serwisie www.mzk.pl także innych wersji językowych, oprócz obecnie dostępnej wersji polskiej i niemieckiej.

8.8 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Gmina Tychy, a w jej imieniu – MZK Tychy, jest najważniejszym organizatorem przewozów na południowym skraju konurbacji. Jednak działalności MZK Tychy nie można rozpatrywać w wyabstrahowaniu od funkcjonowania innych podmiotów pasażerskiego transportu drogowego (zwłaszcza realizujących przewozy w ramach służby publicznej), jak również Kolei Śląskich. Wszystkie te podmioty powinny stanowić bowiem jeden zwarty organizm, składający się na łączną jakość transportu zbiorowego w konurbacji i terenach do niej przyległych. Brak tego rodzaju współpracy, powodujący iż poszczególni organizatorzy przewozów są de facto osobnymi bytami nie powiązanymi ze sobą (choć operującymi w

[196] Aby tak się stało, partnerem serwisu musiałyby też stać się Koleje Śląskie, jak również inni organizatorzy transportu zbiorowego operujący w obrębie konurbacji oraz na jej obrzeżach, wykonujący przewozy w ramach służby publicznej.

podobnym obszarze) stanowi czynnik w istotnym stopniu zniechęcający podróżnych do korzystania z transportu publicznego.

Organizowanie transportu zbiorowego należy w kolejnych latach planować w oparciu o wyjściowe założenie, iż konurbacja górnośląska jest jednym zwartym organizmem, w którym poszczególne miasta konurbacji oddziałują na siebie wzajemnie bardzo silnie, przy czym najsilniej na inne miasta oddziałują Katowice. Należy pamiętać, że – zgodnie z danymi zawartymi w projekcie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego[197] – pomiędzy Tychami i Katowicami występują jedne z największych na terenie konurbacji potoków podróżnych związanych z dojazdami do pracy w innej gminie. Zgodnie z ww. Strategią, liczba mieszkańców Tychów przyjeżdżających do pracy w Katowicach wynosi 5,6 tys. – większy wskaźnik w tym względzie odnotowywany jest tylko w przypadku Sosnowca (8,6 tys.) i Chorzowa (5,7 tys.).

Dlatego w interesie pasażera gmina Tychy (w imieniu wszystkich gmin objętych porozumieniem z 2006 r.) będzie podejmowała działania zmierzające do zacieśnienia współpracy z innymi organizatorami transportu zbiorowego poprzez m.in.:

- Podjęcie współpracy taryfowej z KZK GOP. W interesie pasażerów jest nawiązanie, w możliwie jak najkrótszym czasie, współpracy taryfowej z największym organizatorem transportu zbiorowego w obrębie konurbacji – przynajmniej w zakresie linii uruchamianych przez obu organizatorów na trasach łączących gminy będące sygnatariuszami porozumienia z 2006 r. i gminy będące członkami KZK GOP (przy czym pożądane byłoby nawiązanie docelowo współpracy obejmującej cały obszar funkcjonowania MZK Tychy i KZK GOP). Wymiernym efektem nawiązania współpracy powinno być albo rozpoczęcie wzajemnego honorowania biletów w pojazdach obu organizatorów, albo wypracowanie wspólnej taryfy, obowiązującej u obu organizatorów. Nawet nawiązanie tylko częściowej współpracy w tym względzie (np. w zakresie wyłącznie biletów okresowych) byłoby wyjściem naprzeciw oczekiwaniom pasażerów. Dlatego też gmina Tychy podejmie prace koncepcyjne dotyczące przynajmniej częściowego powiązania taryfowego MZK Tychy i KZK GOP oraz wypracowania wzajemnego, satysfakcjonującego wszystkie zainteresowane strony systemu rozliczania pomiędzy MZK Tychy i KZK GOP;
- Podjęcie analogicznej współpracy MZK Tychy z PKSiS Oświęcim; szczególnie w zakresie współpracy taryfowej na odcinku Tychy – Bieruń. Docelowo pożądane jest osiągnięcie przed 2020 r. porozumienia w zakresie wzajemnego honorowania biletów bądź stworzenia wspólnej taryfy także na terenie innych gmin obsługiwanych przez MZK Tychy i PKS (szczególnie na trasie Tychy – Oświęcim);
- Podjęcie współpracy, w zakresie wypracowania wspólnych rozwiązań taryfowych, MZK Tychy z MZK Jastrzębie-Zdrój i ZTZ Rybnik – organizatorami przewozów, z którymi sieć MZK Tychy posiada styczność na terenie miasta Żory, a w przypadku MZK Jastrzębie-Zdrój także na terenie Orzesza i gminy Ornontowice. Współpraca ta również powinna zostać nawiązana w perspektywie do 2020 r., przy czym należy

[197] Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (Projekt do konsultacji), Katowice czerwiec 2013.

zwrócić uwagę, iż z racji niewielkiego znaczenia miasta Żory z punktu widzenia sieci MZK Tychy, jak również stosunkowo niewielkiego znaczenia MZK Jastrzębie-Zdrój w obsłudze gmin objętych „tyskim" porozumieniem z 2006 r., kwestia nawiązania współpracy z MZK Jastrzębie-Zdrój i ZTZ Rybnik jest mniej pilnym zadaniem niż nawiązanie analogicznej współpracy z KZK GOP i PKSiS Oświęcim;

- Rozszerzenie współpracy taryfowej z Kolejami Śląskimi. Optymalną sytuacją z punktu widzenia pasażerów będzie rozszerzenie Taryfy Pomarańczowej o inne miasta konurbacji, na terenie których funkcjonuje komunikacja kolejowa, jak również w kierunku południowym od Tychów (tak aby w system biletu zintegrowanego włączyć także odcinek Tychy – Bielsko-Biała, a w drugiej kolejności także ew. odcinki do Żywca/Zwardonia, Wisły oraz Cieszyna, jak również trasę Czechowice-Dziedzice – Oświęcim). Równolegle dążyć należy do wdrożenia współpracy pomiędzy MZK, KŚ i organizatorami transportu zbiorowego we wszystkich ww. ośrodkach, tak aby pojawiła się możliwość podróżowania w ramach Taryfy Pomarańczowej na terenie Tychów, innego ośrodka (spoza obszaru porozumienia z 2006 r.) oraz pociągiem KŚ pomiędzy tymi ośrodkami.
- Podjęcie rozmów na temat dalszego rozszerzenia zakresu obecnego Porozumienia Międzygminnego.

Towarzyszyć temu będą działania w zakresie rozbudowy infrastruktury służącej integracji różnych form transportu publicznego w postaci węzłów przesiadkowych. W ich skład będą wchodzić m.in. miejsca postojowe i parkingowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. Rozwijana będzie także sieć trolejbusowa wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W obszarze tym planuje się objęcie siecią trakcyjną nowego odcinka pomiędzy Rondem Żwakowskim w Tychach a Rondem Zesłańców Sybiru jak również wybudowanie sieci trakcyjnej pomiędzy Pętlą Paprocańską a wiaduktem przy DK1. Na nowym odcinku planuje się uruchomienie kolejnej linii trolejbusowej łączącej osiedle Z1 z centrum miasta. A w zakresie przewozów autobusowych nacisk zostanie położony na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu.

W zakresie jakości świadczonych usług przewozowych szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na:

- punktualności kursowania pojazdów,

- częstotliwości kursowania,

- wygody podróżowania w godzinach szczytu, w tym przeciwdziałaniu zatłoczeniu w pojazdach,

- dostosowanie cen biletów do poziomu zamożności społeczeństwa gwarantującego powszechną dostępność do publicznego transportu zbiorowego.

Prowadzone będą również akcje promujące transport zbiorowy oraz będą wprowadzane różnego rodzaju rozwiązania zachęcające do rezygnacji z indywidualnej motoryzacji na rzecz korzystania z komunikacji zbiorowej.

Miasto Tychy planuje aktywną współpracę z KZK GOP w zakresie projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Przewiduje się wyposażenie wszystkich pojazdów jeżdżących na zlecenie MZK Tychy w urządzenia peryferyjne takie jak: moduły do pobierania opłat, komputery pokładowe, radiomodemy, urządzenia GPS oraz drukarki fiskalne. Działania te będą podjęte w oparciu o odpowiednie porozumienia z KZK GOP. System obsługiwany będzie przez serwer i oprogramowanie KZK GOP. Pasażerowie wyposażeni zostaną w nośniki ŚKUP służące do uiszczania opłat za przejazdy w systemie bezgotówkowym. Realizacja projektu umożliwi uzyskanie szczegółowych danych na temat potrzeb przewozowych, frekwencji na poszczególnych kursach oraz rentowności połączeń. System będzie mógł pracować na odrębnych taryfach poszczególnych organizatorów, co nie wyklucza jednak możliwości przejścia na jednolitą zintegrowaną taryfą komunikacyjną. Poza komunikacją miejską ŚKUP obejmować będzie również inne obszary funkcjonowania miast tzn. instytucje kulturalne, oświatowe i obiekty służące rekreacji. Projekt ŚKUP umożliwi również poprzez urządzenie GPS/GPRS dostarczanie wiedzy o aktualnym rozmieszczeniu taboru w terenie, co stanowi podstawę funkcjonowania dynamicznej informacji pasażerskiej.

9. Bibliografia i dokumenty powiązane

Akty prawne:

1. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.
2. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368.
3. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku, Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95.
4. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2011 Nr 117.

Dokumenty strategiczne:

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, Komisja Europejska, Bruksela 2011.
2. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Katowice 2004.
4. Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.
5. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pszczyńskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2018, Powiat Pszczyński, czerwiec 2012.
6. Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do 2013 roku wraz z uwzględnieniem perspektywy do roku 2018, Katowice.
7. Program Ochrony Środowiska dla miasta Tychy.
8. Program Ochrony Środowiska dla miasta Mikołów na lata 2012 – 2015 z perspektywą na lata 2016 – 2019.
9. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łaziska Górne na lata 2004-2015.
10. Program Ochrony Środowiska dla gminy Orzesze.
11. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Bojszowy.
12. Program Ochrony Środowiska Gminy Lędziny.
13. Program Ochrony Środowiska Gminy Wyry.
14. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kobiór na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy lat 2013-2016.
15. Gminny Programu Ochrony Środowiska w Ornontowicach.
16. Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.

17. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (Projekt do konsultacji), Katowice czerwiec 2013.
18. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013 r.
19. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tychy, Biuro Rozwoju Regionu Sp. z o.o., Katowice lipiec 2013 (Załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Tychy nr XXXIII/692/13 z dnia 30 sierpnia 2013 r.
20. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Bojszowy, Raport „4" – Ustalenia Studium (tekst jednolity), Bojszowy, 2011.
21. Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice kwiecień 2012
22. Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 20 lipca 2012.

Literatura:

1. Badanie: *Potencjał rozwojowy przedsiębiorstw z obszaru Górnośląskiego Związku Metropolitalnego świetle analiz empirycznych*, Wyższa Szkoła Zarządzania i Nauk Społecznych, Tychy 2011.
2. Burnewicz J., *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030,* Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011.
3. Chaberek M., Kowalski B., *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jako narzędzie kształtowania polityki i praktyki logistycznej miast i regionów* [w:] Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu i Logistyka, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, nr 42 (2012),
4. *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010.
5. Gawron G., Rojek-Adamek P. Raport z badania: *Tychy 2013. Miasto w opiniach mieszkańców*, Tychy styczeń-marzec 2013.
6. Gawron G., *Tychy na tle wybranych powiatów w latach 2002-2012* (analiza statystyczna), Tychy wrzesień 2013.
7. Grzelec K., Wyszomirski O., *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych,* IGKM, Warszawa 2011.
8. *Prognoza ludności na lata 2008-2035*, Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2011.
9. *Kompleksowe Badania Ruchu wraz ze Studium Komunikacyjnym miasta Tychy*. Ove Arup and Partners Int. Ltd Oddział w Polsce, 2008.
10. Merkisz J., Pielecha J., Radzimirski S.: *Pragmatyczne podstawy ochrony powietrza atmosferycznego w transporcie drogowym*. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2009.
11. Mikiel P., Rozkosz P., *Publiczny transport zbiorowy. Wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach*. IGKM, Warszawa 2012.
12. *Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000-2012*, IGKM, Warszawa 2013.

10. Spis tabel, wykresów i rysunków

TABELA 1. LICZBA MIESZKAŃCÓW GMIN OBJĘTYCH POROZUMIENIEM WEDŁUG STANU NA KONIEC 2012 ROKU..... 19

TABELA 2. TRASY I RAMOWE GODZINY KURSOWANIA LINII MZK TYCHY O ZNACZENIU WOJEWÓDZKIM..... 29

TABELA 3. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA LINII MZK TYCHY O ZNACZENIU WOJEWÓDZKIM..... 32

TABELA 4. TRASY I RAMOWE GODZINY KURSOWANIA LINII TROLEJBUSOWYCH MZK TYCHY..... 35

TABELA 5. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA LINII TROLEJBUSOWYCH MZK TYCHY..... 36

TABELA 6. TRASY I RAMOWE GODZINY KURSOWANIA POZOSTAŁYCH LINII AUTOBUSOWYCH I MIKROBUSOWYCH MZK TYCHY. 36

TABELA 7. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POZOSTAŁYCH LINII AUTOBUSOWYCH MZK TYCHY. 41

TABELA 8. ZESTAWIENIE WIELKOŚCI DOTACJI I LICZBY WOZOKM Z PODZIAŁEM NA GMINY (2012 R.). 44

TABELA 9. WYBRANE DANE DEMOGRAFICZNE DOTYCZĄCE TYCHÓW W PERSPEKTYWIE LAT 2003-12. 46

TABELA 10. PROGNOZY ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI DO 2035 R. DLA OBSZARU OBJĘTEGO PRZEZ MZK TYCHY..... 50

TABELA 11. WPŁYWY Z PODATKU DOCHODOWEGO OD OSÓB FIZYCZNYCH..... 51

TABELA 12. WAŻNIEJSZE KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA TYCHY W ZAKRESIE TRANSPORTU..... 67

TABELA 13. WAŻNIEJSZE KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO W ZAKRESIE TRANSPORTU POZOSTAŁYCH GMIN OBJĘTYCH POROZUMIENIEM Z 2006 ROKU..... 70

TABELA 14. TABOR AUTOBUSOWY EKSPLOATOWANY NA LINIACH ZAMAWIANYCH PRZEZ MZK TYCHY W PODZIALE ZE WZGLĘDU NA NORMĘ SPALANIA EURO..... 87

TABELA 15. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW OPERACYJNYCH PRZYCHODAMI DLA LINII ZAMAWIANYCH PRZEZ MZK TYCHY W LATACH 2010-2012. 93

TABELA 16. PLANOWANA SIEĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH WYKONYWANYCH W RAMACH SŁUŻBY PUBLICZNEJ ORGANIZOWANYCH PRZEZ MZK TYCHY..... 106

TABELA 17. PROGNOZOWANA LICZBA MIESZKAŃCÓW NA TERENIE POROZUMIENIA GMIN I MIASTA TYCHY W OKRESIE DO 2020 ROKU. 109

TABELA 18. PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH DO 2020 ROKU – PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY AUTOBUSOWY I TROLEJBUSOWY. 112

RYSUNEK 1. OBSZAR SIECI MZK TYCHY..... 15

RYSUNEK 2. ZMIANY BEZROBOCIA W TYCHACH W LATACH 2003-12 NA TLE DANYCH WOJEWÓDZKICH I KRAJOWYCH. 53

RYSUNEK 3. GMINY WCHODZĄCE W SKŁAD POROZUMIENIA Z 2006 ROKU Z OŚRODKIEM W TYCHACH. 61

RYSUNEK 4. DROGA EKSPRESOWA I DROGI KRAJOWE W TYCHACH. 65

RYSUNEK 5. OŚRODKI GENERUJĄCE RUCH I ZAPOTRZEBOWANIE NA TRANSPORT W TYCHACH I OTOCZENIU...... 78

RYSUNEK 6. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2010, LINIE PKM. 96

RYSUNEK 7. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2010, LINIE TLT. 97

RYSUNEK 8. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2010, LINIE INNYCH PRZEWOŹNIKÓW..... 98

RYSUNEK 9. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI POWYŻEJ OK. 50% - ROK 2010, LINIE WSZYSTKICH PRZEWOŹNIKÓW. 98

RYSUNEK 10. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2011, LINIE PKM. 99

RYSUNEK 11. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2011, LINIE TLT. 100

RYSUNEK 12. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2011, LINIE INNYCH PRZEWOŹNIKÓW..... 100

RYSUNEK 13. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI POWYŻEJ ŚREDNIEJ – ROK 2011, LINIE WSZYSTKICH PRZEWOŹNIKÓW... 101

RYSUNEK 14. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2012, LINIE PKM. 102

RYSUNEK 15. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2012, LINIE TLT. 103

RYSUNEK 16. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI – ROK 2012, LINIE INNYCH PRZEWOŹNIKÓW. 103

RYSUNEK 17. STOPIEŃ POKRYCIA KOSZTÓW PRZYCHODAMI POWYŻEJ ŚREDNIEJ – ROK 2012, LINIE WSZYSTKICH PRZEWOŹNIKÓW... 104

RYSUNEK 18. LICZBA PASAŻERÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO ORGANIZOWANEGO PRZEZ MZK TYCHY W LATACH 2009-2012. ... 111

RYSUNEK 19. PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH DO 2020 ROKU – PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY AUTOBUSOWY I TROLEJBUSOWY. 113

RYSUNEK 20. SZACUNKOWA LICZBA PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH ZE ZINTEGROWANYCH PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-AUTOBUSOWO-TROLEJBUSOWYCH W RAMACH TARYFY POMARAŃCZOWEJ W LATACH 2010-2012..... 114