



Optymalizacja linii komunikacji miejskiej MZK na terenie powiatu wodzisławskiego

Sierpień 2021

Aktualizacja: Październik 2021

WSTĘP

Miasta i gminy powiatu wodzisławskiego pozostające w Międzygminnym Związku Komunikacyjnym w Jastrzębiu-Zdroju co roku wpłacają niemałe dotacje na organizację komunikacji miejskiej, jednak te stale rosnące wydatki nijak nie przyczyniają się do poprawy jakości tej komunikacji. Przeciwnie, z każdą zmianą rozkładu jazdy maleje liczba kursów, likwidowane są nawet całe linie, zaś trasy innych są niepotrzebnie wydłużane lub bez powodu omijają ważne miejsca. Włodarze walczą ze smogiem, ale o sprawny i często kursujący transport zbiorowy, który ograniczyłby ilość samochodów na naszych ulicach, zadbać nie potrafią lub nie chcą. Autobusy pustoszeją, gdyż z tych marnych resztek transportu nie korzysta już nikt, kto nie musi, zaś wielokrotnie zgłaszane uwagi nielicznych już pasażerów i ludzi, którym jeszcze na tym zależy, przez MZK są ignorowane. Po ostatnich eksperymentach trudno nie odnieść wrażenia, że decydenci z MZK celowo czynią komunikację autobusową dla naszych miast jak najmniej użyteczną, przyczyniając się tym do dezintegracji naszego powiatu.

Nie trzeba zwiększać wydatków na transport zbiorowy, aby zdecydowanie poprawić sytuację. Autobusy łączące najważniejsze miejsca kursują zenująco rzadko wcale nie przez to, że miasta płacą zbyt mało, lecz dlatego, że MZK zabiera część kursów z głównych przystanków, aby jeździć nimi naokoło po peryferiach, wśród pól, i tam daremnie przepalać zapłacone kilometry. Malejące wpływy z biletów w coraz mniejszym stopniu pokrywają koszty kursów autobusów, stale więc wzrasta haracz płacony przez nasze miasta za coraz bardziej beznadziejną komunikację. Nie do końca wiadomo, czy nasi urzędnicy zbyt mało się tym interesują czy też nie potrafią wskazać, jak ta komunikacja powinna wyglądać i dlatego pozwalają planistom z biurowca MZK w Jastrzębiu robić to, co im się podoba.

W ostatnim czasie MZK zorganizował aż dwie tury konsultacji, tradycyjnie jednak zupełnie ignorując nasze uwagi w sprawie poprawy komunikacji, jakie zgłaszamy już od kilku lat. Nie przeszkadza im to chwalić się publicznie, że każdą uwagę analizują, a większość została uwzględniona. Tylko dlaczego siatka połączeń autobusowych, już wcześniej bardzo słaba, stała się jeszcze gorsza?

Jak do tego doszło, że powiat wodzisławski organizuje dziś komunikację w gminach wiejskich znacznie lepszą i znacznie tańszą niż MZK? Przykładowo Gorzyce w dzień roboczy mają 55 autobusów do Wodzisławia [\[1\]](#), przy kwocie dopłaty na mieszkańca trzykrotnie mniejszej (!) niż w Radlinie [\[2\]](#), gdzie nie dość, że z chwilą likwidacji linii 216 komunikacja z Wodzisławiem uległa dramatycznej redukcji, to obecnie niszczone są pozostałości tej komunikacji.

Apelowaliśmy wielokrotnie, aby przy planowaniu komunikacji zwracać szczególną uwagę na **dworzec kolejowy Wodzisław Śląski**, który w ciągu ostatnich kilku lat z niewiele znaczącej stacyjki z kilkoma pociągami lokalnymi przeistoczył się w regionalne „okno na świat”. Dzięki przeprowadzonemu z pietyzmem remontowi dworca [\[3\]](#) i bogatej siatce połączeń kolejowych [\[4\]](#) zarówno regionalnych, jak i dalekobieżnych do kilku stolic europejskich i nadmorskich kurortów dworzec wodzisławski jest dziś jednym z najważniejszych punktów na mapie regionu. Zapewnienie mieszkańcom powiatu jak najlepszych połączeń autobusowych z tym miejscem powinno być zatem poza wszelką dyskusją, pomijając już fakt, że w bezpośrednim sąsiedztwie dworca znajduje się także placówka ZUS-u i markety, w których nasi mieszkańcy także pracują czy załatwiają sprawy.

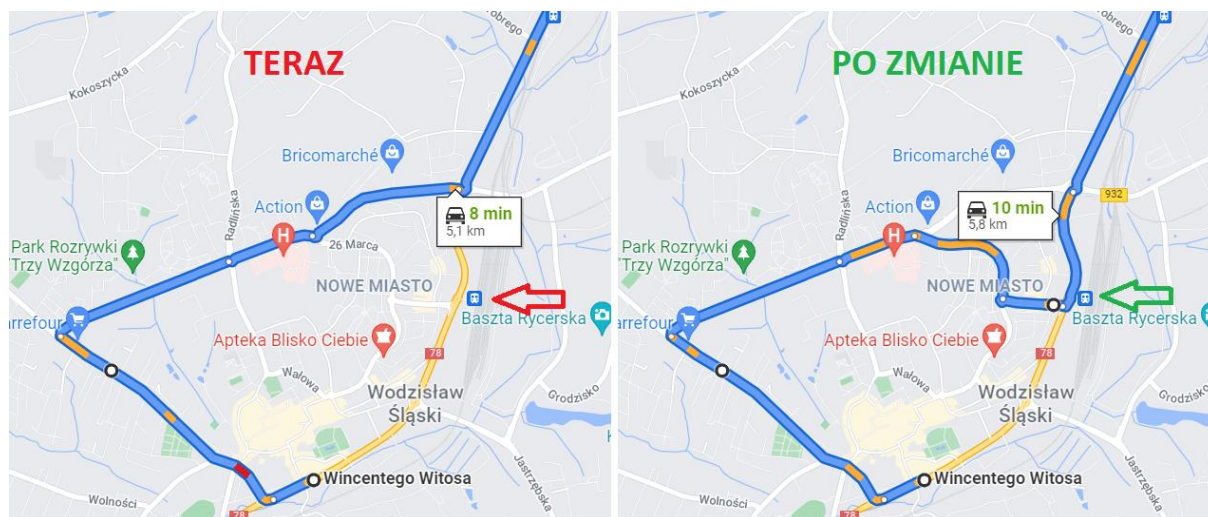
Niestety tak się nie dzieje, a wodzisławski dworzec jest dziś omijany przez dużą część linii komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK. Nie sposób uznać tego za zwykłe niedopatrzenie, jeśli wielokrotnie zgłaszane (być może nie tylko przez nas) uwagi w tym zakresie są uporczywie zbywane lub ignorowane. Należy wprost uznać, że decydenci MZK celowo utrudniają nam dojazd do tego ważnego miejsca, korzystając z milczącego przyzwolenia naszych włodarzy, którym kwestia komunikacji miejskiej nie spędza snu z powiek.

Czas z tym skończyć. Ponieważ MZK stale pogarsza sieć połączeń autobusowych łączących nasze miasta, wycinając kursy i wymyślając coraz bardziej absurdalne trasy dla pozostałych oraz uparcie ignorując uwagi strony społecznej, **apelujemy do włodarzy** naszych miast, w celu usprawnienia komunikacji miejskiej, **o natychmiastowe doprowadzenie do zmian** opisanych w niniejszym dokumencie; zaś **w razie dalszego blokowania tych zmian** przez decydentów z jastrzębskiego MZK **żądamy wystąpienia** naszych miast z tego tworu i organizacji komunikacji we własnym zakresie lub powierzenia tego zadania powiatowi wodzisławskiemu i w oparciu o szeroki dialog ze społeczeństwem.

Zaprezentowane zmiany są kluczowe dla poprawy jakości komunikacji miejskiej, nie powodując zarazem zwiększenia liczby kilometrów i wzrostu dotacji w porównaniu do istniejącego rozkładu jazdy, dlatego są możliwe do wdrożenia od zaraz bez konieczności modyfikowania budżetów i wieloletnich prognoz finansowych. Warto także pamiętać, że kwoty wpłacane do jastrzębskiego MZK niewątpliwie pozwoliłyby na sfinansowanie znacznie lepszej komunikacji, a fakt, że jego decydenci pozwalają sobie na ignorowanie uwag strony społecznej jest skandalem, który nigdy nie powinien mieć miejsca.

LINIE 201 i 202

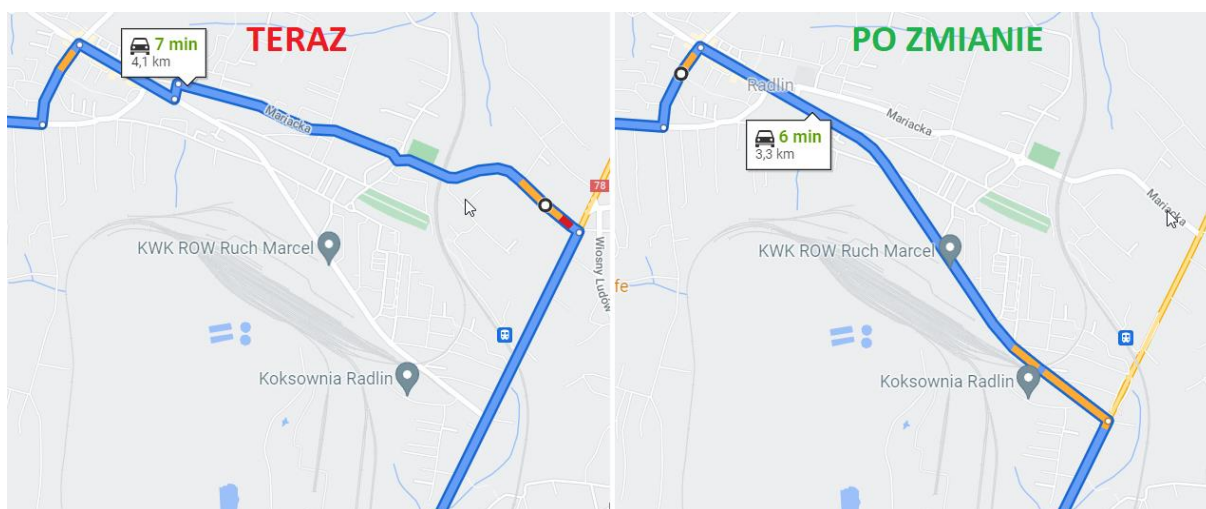
Linia 201 w Wodzisławiu omija dworzec kolejowy, jadąc od szpitala ulicą Armii Krajowej (obok Bricomarche) do Rybnickiej i dalej w kierunku Radlina, podobnie linia 202 jadąc w odwrotnym kierunku od strony Radlina. Należy przywrócić taką trasę tych autobusów, aby umożliwić mieszkańcom Radlina i Rydułtów dojazd linią 202 do wodzisławskiego dworca i powrót z niego linią 201.



Zmiana powoduje wydłużenie trasy o 0,7 km.

LINIA 203

Linia 203 w Radlinie obsługuje przystanek „Boisko” przy ul. Mariackiej, omijając jednak tym samym położone w centrum miasta przystanki przy ul. Korfantego. Według MZK mieszkańcy wnioskowali o większą ilość autobusów z tego przystanku i my również nie mamy nic przeciwko, jednak takie zmiany nie mogą się odbywać kosztem centralnej części miasta. Bezrefleksyjne przesuwanie połowy kursów z centrum na przystanek uzupełniający położony na uboczu jest niedopuszczalne. Należy przywrócić trasę linii 203 na ul. Korfantego, aby obsługiwała m.in. przystanek przy KWK Marcel, w obu kierunkach, dopasowując ponadto godziny kursów tak, aby wraz z liniami 201/202 tworzyła w dni robocze takt w przybliżeniu 30-minutowy, zaś komunikację na ul. Mariackiej zapewnić zmodyfikowaną linią 207 (w dalszej części opracowania).



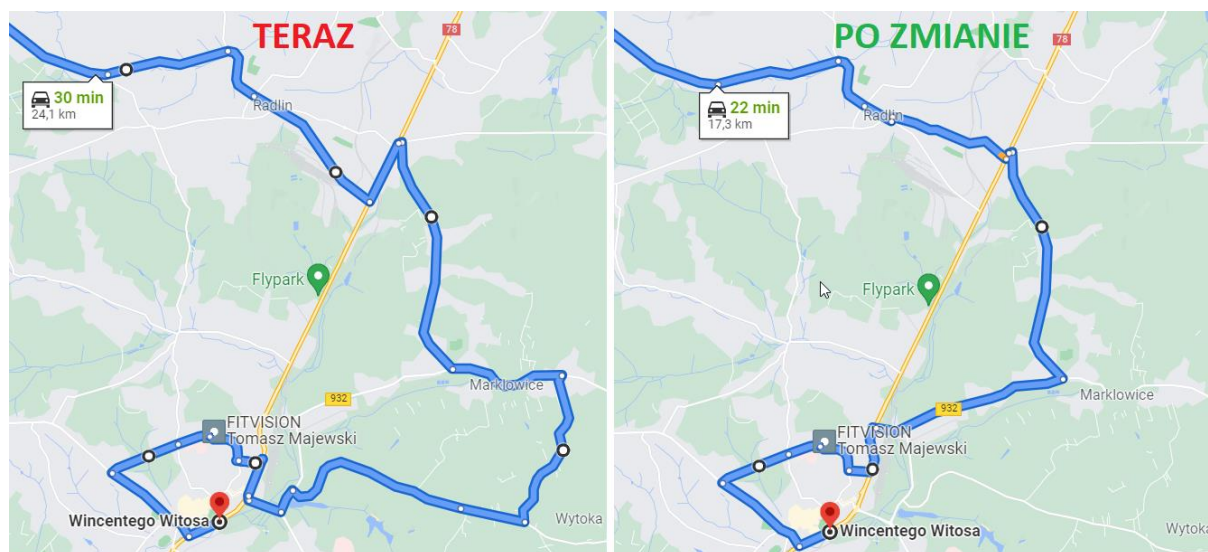
Zmiana powoduje skrócenie trasy o 0,8 km.

LINIA 207

Linia kursująca z Radlina do Wodzisławia przez Markłowice charakteryzowała się zawsze czasem przejazdu dłuższym jedynie o kilka minut niż trasą najkrótszą, dlatego była wykorzystywana przez pasażerów z Radlina nie tylko jako dojazd do Markłowic, ale także jako alternatywne połączenie do Wodzisławia. Niestety MZK ostatnią decyzją o wytrasowaniu tej linii okrężyła przez malownicze markłowickie pola, powodując nadmierne wydłużenie czasu jazdy, uczynił linię 207 bezużyteczną dla tego rodzaju dojazdów.

Nie broni tej decyzji chęć zapewnienia komunikacji mieszkańcom tamtej części gminy Markłowice ani konieczność ich dojazdu do pracy do Radlina. Dla dojazdu do pracy wystarczą 3 pary kursów dopasowane do zmian roboczych, zaś w pozostałym zakresie można zapewnić obsługę tamtej części Markłowic odrębną dedykowaną linią, na wzór skasowanej 218 (komu to przeszkadzało?), zamiast oferować wycieczkę krajoznawczą po markłowickich polach pasażerom z Radlina i Rydułtów.

Należy przywrócić linię 207 na tradycyjną trasę, tj. od centrum Markłowic prosto w kierunku Wodzisławia, zaś w Radlinie skierować ją ulicą Mariacką zamiast Korfantego – skróci to dodatkowo długość trasy i zapewni obsługę przystanku na ul. Mariackiej zamiast linii 203, oferując stamtąd zbliżony czasowo dojazd do Wodzisławia.



Zmiana powoduje skrócenie trasy o 6,8 km (!), w tym 0,8 km na terenie Radlina.

LINIA 209

Trasa tej linii powinna pozostać niezmienną lub w razie zgłoszenia takiego zapotrzebowania przekierowana w Markłowicach na ulicę Krakusa (zamiast linii 207). Linia ta ma jedynie 3 kursy dziennie, ale w godzinach zupełnie przypadkowych – zamiast tego kursy tej linii powinny być dostosowane do zmian w KWK Marcel. Ponadto dla lepszego skomunikowania tej części Markłowic można uruchomić dodatkowe kursy na tej linii w wariantcie skróconym do Markłowic (podobnie jak wcześniej linia 218), które zastąpiłyby zabraną stąd linią 207.

PODSUMOWANIE

Wprowadzenie wszystkich powyższych zmian spowoduje zmniejszenie rocznej pracy przewozowej na terenie Radlina o ok. 3500 km, co pozwoliłoby miastu zaoszczędzić w roku 2022 ok. 25,5 tys. zł na dotacji do komunikacji miejskiej lub np. uruchomić dwa dodatkowe kursy linii 202. Znacznie ważniejsze jest tu jednak zapewnienie dzięki tym zmianom znośnej częstotliwości kursów między centrum Radlina a najważniejszymi punktami na terenie stolicy powiatu, przy jednoczesnym utrzymaniu skomunikowania ul. Mariackiej.

Postulowane są tu zmiany głównie na terenie Radlina i Wodzisławia, gdyż komunikacja między tymi miastami wydaje się najbardziej zaburzona. Zachęcamy Mieszkańców do zgłaszania własnych uwag dot. Innych niezbędnych zmian w komunikacji miejskiej Radlina, Pszowa i Rydułtów. W przypadku decyzji miast o wystąpieniu z MZK i organizacji komunikacji we własnym zakresie oferujemy wsparcie merytoryczne w zakresie opracowania planu nowych linii, rozkładów jazdy i rozpisania przetargu.

Zarząd TEK

/-/-/