

A 12/2020



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

Cieszyn, 5 grudnia 2020 - aktualizacja według stanu na dzień 30 listopada 2020 r. -
obejmuje zmiany prawa i zmiany dotyczące stanu regularnych przewozów .



Spis treści

1. CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU CIESZYŃSKIEGO	5
1.1. Cel aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego	5
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego	5
1.3. Konsultacje społeczne	6
2. PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO POWIATU CIESZYŃSKIEGO	7
2.1. Informacje ogólne o obszarze	7
2.1.1. Powiat Cieszyński	7
2.1.2. Gminy Powiatu Cieszyńskiego	8
2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym	11
2.3. Układ drogowy	12
2.3.1. Drogi powiatowe	12
2.3.2. Drogi wojewódzkie i krajowe	13
2.4. Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem transportowym	14
2.4.1. Transport drogowy	14
2.4.2. Transport kolejowy	15
3. SIEĆ KOMUNIKACYJNA	19
3.1. Obecna sieć komunikacyjna	19
3.1.1. Komunikacja gminna	27
3.1.2. Komunikacja ponad powiatowa	27
3.1.3. Podsumowanie informacji o istniejącej sieci komunikacyjnej	29
3.2. Tabor wykorzystywany przez przewoźników na dzień 30.11.2020 roku	33
3.2.1. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Transkom	33
3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę DAS	33
3.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę WISPOL	34
3.2.4. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Linea-trans	35
3.2.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Trans-Bus	35
3.2.6. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę TRAF-LINE	35
3.3. Parametry charakteryzujące tabor	36
3.3.1. Średni wiek pojazdów	36
3.3.2. Długość oraz pojemność pojazdów	36
3.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy	37
3.4.1. Rodzaje dni w rozkładzie jazdy	37
3.5. Węzły przesiadkowe	37
3.6. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	38

4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	40
4.1. Informacje wstępne	40
4.2. Podstawowe dane demograficzne	40
4.3. Przekrój demograficzny	43
4.4. Generatory ruchu	43
4.4.1. Instytucje publiczne	43
4.4.2. Placówki oświatowe	44
4.4.3. Obiekty sportowe i kulturalne	44
4.4.4. Zakłady pracy	44
4.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	45
4.6. Ocena aktualnej oferty przewozowej	45
4.6.1. Środki transportu dostępne na terenie Powiatu Cieszyńskiego	45
4.6.2. Sposób organizacji przewozów	46
4.6.3. Kształt sieci komunikacyjnej	46
4.6.4. Częstotliwość i kursowanie	46
4.6.5. Opłaty taryfowe	46
4.6.6. Informacja pasażerska	47
4.7. Popyt na usługi transportowe	47
4.8. Podsumowanie	50
5. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	53
5.1. Źródła i formy finansowania	53
5.2. Rentowność linii komunikacyjnych	54
6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	54
6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Cieszyńskiego	54
6.1.1. Metodologia badania	54
6.1.2. Metryka respondentów	55
6.1.3. Analiza wyników przeprowadzonego badania marketingowego	58
6.2. Wskaźnik motoryzacji	64
6.3. Podsumowanie	66
7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	67
7.1. Powiat Cieszyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego	67
7.2. Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	67
7.3. Realizacja funkcji organizatorskich przez Powiat Cieszyński	68
7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Cieszyński	69
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O	

CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	70
8.1. Informacje wstępne	70
8.2. Realizacja postulatów przewozowych	70
8.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	73
8.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	75
8.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	76
8.6. Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania	77
8.7. System pobierania opłat za bilety	78
9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	78
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU NA OBSZARZE POWIATU CIESZYŃSKIEGO	80
11. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZOWEGO UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ POWIATU CIESZYŃSKIEGO.	83
11.1. Uwarunkowania i wybór metody organizacji powiatowych przewozów użyteczności publicznej	83
11.2. Sieć komunikacyjna na której są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej	85
11.3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	95
11.4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	97
11.5. Zasady organizacji rynku przewozów	98
11.6. Pożądany standard usług przewozowych	100
11.7. Przewidywany system organizacji informacji dla pasażera	102
12. WNIOSKI I ZADANIA WYNIKAJĄCE Z WDRAŻANIA PLANU TRANSPORTOWEGO POWIATU CIESZYŃSKIEGO.	104
13. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO POWIATU CIESZYŃSKIEGO	105
14. CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU CIESZYŃSKIEGO	106

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

1.1. Cel aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego (zwanego dalej jako: plan transportowy Powiatu Cieszyńskiego), jest określenie i prognoza kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Cieszyński tak, aby jego rozwój przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, uwzględniając potrzeby mieszkańców, możliwości techniczne, finansowe i organizacyjne Powiatu. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w sposób szczególny, uwzględniane będą aspekty wynikające z potrzeb ochrony środowiska naturalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Aktualizacja planu transportowego ma na celu wprowadzenie do tego dokumentu zmian, które nastąpiły w okresie od momentu jego uchwalenia przez Radę Powiatu, czyli od 2014 roku do chwili obecnej, czyli grudnia 2020 roku. W tym opracowaniu skupiono się na umieszczeniu w planie aktualnych danych, dotyczących szlaków i linii komunikacyjnych, operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników w transporcie osób.

Nie zmieniano analiz wstępnych ani danych historycznych i statystycznych ujętych przy opracowywaniu planu, a które były aktualne w czasie jego sporządzania. Dane te zostaną na nowo opracowane przy zmianie planu, którą planuje się wykonać w czasie późniejszym, nie wcześniej niż po ustąpieniu wszystkich negatywnych okoliczności i skutków jakie wywołuje pandemia Covid-19. Zatem ogólne założenia planu są nadal aktualne i obowiązujące.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

Nie objęto aktualizacją.

Powiat Cieszyński jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (dalej jako: Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Cieszyński to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice administracyjne powiatu.

Zakres planu transportowego dla Powiatu Cieszyńskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Powiatu Cieszyńskiego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Cieszynie, Zarządu Dróg Powiatowych w Cieszynie oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym. Powyższe dane wykorzystano według stanu na dzień 30 czerwiec 2013r.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego dla Powiatu Cieszyńskiego nie został jeszcze uchwalony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy województwa śląskiego opracowywany przez Marszałka Województwa Śląskiego.

1.3. Konsultacje społeczne

Aktualizacji planu transportowego Powiatu Cieszyńskiego, dokonuje się w trybie przyjętym jak do jego uchwalenia. Jest to akt prawa miejscowego i w związku z powyższym poddany zostanie 21 dniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie społeczności Powiatu o wprowadzonych zmianach w Planie transportowym oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag do tego dokumentu.

Niniejszy projekt aktualizacji planu transportowego zostanie ogłoszony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Starostwa Powiatowego i na tablicy ogłoszeń Starostwa Powiatowego, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu aktualizacji planu transportowego Powiatu Cieszyńskiego oraz formę, sposób i termin składania opinii i wniosków.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostaną rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne – dokona się stosownych zmian w niniejszym projekcie aktualizacji planu transportowego.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Cieszyńskiego

Nie objęto aktualizacją.

2.1. Informacje ogólne o obszarze

2.1.1. Powiat Cieszyński



Powiat Cieszyński położony jest przy granicy z Republiką Czeską oraz Słowacją i stanowi południową część województwa śląskiego. Ten górzysty teren o powierzchni 73 029 hektarów zamieszkują 177 124 osoby¹, z czego 36 119 to mieszkańcy miasta powiatowego Cieszyn². Powiat znajduje się na obszarze Pogórza Śląskiego oraz Beskidu Śląskiego, a jego najwyższy punkt stanowi Barania Góra (1 220 m n.p.m.). Powiat Cieszyński dzieli się na 3 gminy miejskie (Cieszyn, Ustroń, Wiśła), 2 gminy miejsko-

wiejskie (Skoczów, Strumień) oraz 7 gmin wiejskich (Brenna, Chybie, Dębowiec, Goleszów, Hażlach, Istebna, Zebrzydowice).

Cieszyn stanowi centrum powiatu, położony jest bezpośrednio na granicy, przy drodze ekspresowej S1, a także przy linii kolejowej. Ważne centra stanowią również Ustroń, który zamieszkuje 16 002 osób oraz Wiśła z liczbą 11 333 mieszkańców. Wszystkie te miasta są silnie rozwinięte turystycznie, a na ich terenach znajdują się zarówno piesze trasy spacerowe prowadzące na szczyty gór, trasy rowerowe, jak i trasy narciarskie. Dodatkową atrakcją turystyczną są między innymi rezerваты przyrody zabytki w Cieszynie, kolej linowa i stoki narciarskie w Ustroniu oraz skocznia narciarska w Wiśle.

Wszystkie gminy Powiatu Cieszyńskiego należą do Euroregionu Śląsk Cieszyński, którego siedzibami są dwa partnerskie miasta: Cieszyn oraz Czeski Cieszyn znajdujący się po stronie czeskiej. Jednym z celów strategicznych tego porozumienia jest wspólny rozwój transportu oraz wzmacnianie dostępności komunikacyjnej w tym regionie.

¹ Statystyczne Vademecum Samorządowca, Urząd Statystyczny w Katowicach, www.stat.gov.pl

² Urząd Statystyczny w Katowicach, www.stat.gov.pl



Rysunek 1 Powiat Cieszyński z podziałem na gminy
Źródło: <http://www.kupsprzedaj.pl/mapa/slaskie-cieszynski>

2.1.2. Gminy Powiatu Cieszyńskiego

Gmina Cieszyn



Gmina Cieszyn jest gminą miejską i siedzibą Powiatu Cieszyńskiego.

Miasto zajmuje obszar 28,61 km² i jest zamieszkiwane przez 36 119 osób. Zachodnia granica Cieszyna przebiega na rzece Olzie i pokrywa się z granicą polsko-czeską za którą leży Czeski Cieszyn.

Miasto graniczy z 3 gminami: Hażlach, Dębowice i Góleszów.

Przez obszar Cieszyna przebiega droga ekspresowa S1 będąca częścią międzynarodowej trasy E75 łączącej Norwegię, Finlandię, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Serbię, Macedonię i Grecję oraz droga wojewódzka nr 938 łącząca Cieszyn z Pawłowicami.

W Cieszynie Zakład Gospodarki Komunalnej obsługuje 9 linii autobusowych.

Gmina Ustroń



Ustroń to uzdrowiskowa gmina miejska położona w centralnej części Powiatu Cieszyńskiego zamieszkała przez 16 002 osoby. Jej powierzchnia wynosi 59 km². Ustroń sąsiaduje z Czechami oraz 4 gminami: od północy z gminą Skoczów, od południa z gminą Wisła, od wschodu z gminą Brenna i od zachodu z gminą Góleszów.

Gmina Wisła



Wisła to gmina miejska będąca największym pod względem powierzchni (109 km²) miastem Powiatu Cieszyńskiego. Zamieszkują ją 11 333 osoby, położona jest w południowej części powiatu i graniczy z 7 gminami: od północy z gminami Brenna i Ustroń, na północnym-wschodzie ze Szczyrkiem, na wschodzie sąsiaduje z gminami Lipowa, Radziechowy-Wieprz i Milówka, na południu z gminą Istebna oraz od zachodu z Republiką Czeską. Wisła jest bazą typowo turystyczno-wypoczynkową, na jej terenie znajdują się ośrodki narciarskie oraz kompleks skoczni narciarskich, gdzie rozgrywany jest m.in. Puchar Świata w skokach narciarskich.

W Wiśle dostępna jest gminna komunikacja autobusowa i komunikacja kolejowa. Przez Wisłę przechodzą także dwie drogi wojewódzkie nr 941 i 942.

Gmina Skoczów



Gmina Skoczów jest gminą miejsko-wiejską i sąsiaduje z 7 innymi gminami. Od północy z gminą Chybie i Strumień, od zachodu z gminą Dębowiec, od południa z gminami Goleiszów, Ustroń i Brenna oraz od wschodu z gminą Jasienica. W jej skład, oprócz miasta Skoczów, wchodzi 10 sołectw: Bładnice, Harbutowice, Kiczyce, Kowale, Międzywiecie, Ochaby, Pierściec, Pogórze, Wilamowice oraz Wiślica. Powierzchnia gminy to 64 km², w tym 10 km² to obszar miasta Skoczów. Gminę zamieszkuje 26 696 osób, z czego 14 868 osób to mieszkańcy miasta Skoczów. Przez obszar Skoczowa przebiega droga ekspresowa S1 oraz droga krajowa nr 81, której kontynuacją jest droga wojewódzka nr 941.

Gmina Strumień



Gmina Strumień to gmina miejsko-wiejska sąsiadująca z 8 innymi gminami, w tym: od południa z gminą Hażlach, Dębowiec i Skoczów, od wschodu z gminą Chybie, od zachodu z gminą Zebrzydowice oraz od północy z gminami Goczałkowice-Zdrój, Pawłowice i Pszczyną. Powierzchnia gminy wynosi 59 km², a liczba mieszkańców wynosi 12 659. Gmina ta składa się z miasta Strumień oraz 5 sołectw – Bąków, Drogomyśl, Pruchna, Zabłocie i Zbytków.

Przez miasto przechodzi droga wojewódzka nr 939, która łączy się z drogą krajową nr 81.

Gmina Brenna



Gmina Brenna to gmina wiejska o powierzchni 95 km², którą zamieszkuje 10 923 mieszkańców. Graniczy z 7 innymi gminami Powiatu Cieszyńskiego w tym: od północnego-wschodu z gminą Skoczów, od zachodu z gminą Ustroń, od południa z gminą Wisła oraz od wschodu z gminami znajdującymi się poza powiatem cieszyńskim – gminami Jasienica, Jaworze, Bielsko-Biała i Szczyrk. W skład gminy wchodzi sołectwa Brenna, Górki Wielkie i Górki Małe. Gmina Brenna położona jest w górach Beskidu Śląskiego i znana jest ze malowniczych krajobrazów i wielu szlaków turystycznych.

Gmina Chybie



Gmina Chybie jest gminą wiejską położoną w północnej części Powiatu Cieszyńskiego. Jej powierzchnia wynosi 32 km², natomiast liczba ludności jest równa 9 488 osób. Położona jest w Kotlinie Oświęcimskiej. Gmina Chybie od południa sąsiaduje z gminą Skoczów, od zachodu z gminą Strumień, od północy z gminą Goczałkowice-Zdrój, od wschodu z gminą Czechowice-Dziedzice i od południowego wschodu z gminą Jasienica. Gmina Chybie podzielona jest na 5 sołectw: Chybie, Frelichów, Mnich, Zaborze i Zarzecze.

Gmina Dębowiec



Gmina Dębowiec jest gminą wiejską zamieszkiwaną przez 5 665 osób. Leży w zachodniej części Pogórza Śląskiego, a jej powierzchnia wynosi 43 km². Gmina podzielona jest na 7 sołectw: Dębowiec, Simoradz, Ogrodzona, Iskrzyczyn, Kostkowice, Gumna, Łączka. Sąsiaduje z 5 gminami: Cieszyn, Goleszów, Hażlach, Skoczów i Strumień. Na terenie gminy znajdują się stawy rybne, dwa zabytkowe kościoły, a także szlaki rowerowe.

Gmina Goleszów



Gmina Goleszów to gmina wiejska położona przy granicy z Czechami. Graniczy z gminami Cieszyn, Dębowiec, Skoczów i Ustroń. Obszar o powierzchni 66 km² zamieszkują 12 753 osoby. W skład Gminy Goleszów wchodzi miejscowości: Goleszów, Bażanowice, Cisownica, Dzięgielów, Godziszów, Kisielów, Kozakowice Górne, Kozakowice Dolne, Leszna Górna, Puńców.

Gmina Hażlach



Gmina Hażlach jest gminą wiejską, w której skład wchodzi 6 miejscowości: Hażlach, Brzezówka, Kończy Wielkie, Pogwizdów, Rudnik i Zamarski. Jej powierzchnia wynosi 49 km² i jest zamieszkiwana przez 10 543 osoby. Gmina sąsiaduje z Republiką Czeską oraz czterema innymi gminami: Cieszyn, Dębowiec, Strumień i Zebrzydowice. Przez miejscowość Hażlach przebiega droga wojewódzka nr 938

Gmina Istebna



Gmina Istebna to gmina wiejska położona w południowej części Powiatu Cieszyńskiego. Od północy graniczy z gminą Wisła, od zachodu z Czechami, od południa ze Słowacją i od wschodu z dwoma innymi gminami: Milówką i Rajczą. Powierzchnia gminy wynosi 84 km² i zamieszkują 11 854 osoby. W skład gminy wchodzi 3 wsie sołeckie: Istebna, Jaworzynka i Koniaków zwane potocznie „Beskidzką Trójwią” ze względu na położenie w otoczeniu szczytów Beskidu Śląskiego. Przez teren gminy przebiegają dwie drogi wojewódzkie nr 941 i 943.



Gmina Zebrzydowice jest gminą wiejską w której skład wchodzi 4 miejscowości: Zebrzydowice, Kaczyce, Kończyce Małe i Marklowice Górne. Gmina sąsiaduje z Republiką Czeską oraz gminami: Hażlach, Jastrzębie-Zdrój, Pawłowice i Strumień. Liczba mieszkańców gminy wynosi 13 089 osób. Obszar gminy obejmuje powierzchnię 41 km².

2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym

Powiat Cieszyński zajmuje znaczny obszar Śląska Cieszyńskiego, czyli dawnych ziem Księstwa Cieszyńskiego. Nawiązanie powiatu do przeszłości tych ziem jest także podkreślone w herbie Powiatu Cieszyńskiego, który jest dawnym herbem Księstwa. Geograficznie i gospodarczo podzielony jest na dwie części, co pokrywa się z przebiegiem drogi krajowej numer 1. Ocenia się, iż na południu Beskid Śląski tworzy doskonałe warunki do wypoczynku, turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego. Gminy Brenna, Ustroń, Wisła oraz Istebna są najważniejszymi ośrodkami turystycznymi Powiatu Cieszyńskiego. W Gminach Dębowiec, Goleszów, Hażlach, Strumień, Chybie oraz Zebrzydowice dominuje rolnictwo, hodowla oraz gospodarka wodna. Dwa większe miasta Cieszyn i Skoczów są uznawane za główne ośrodki przemysłowo-handlowe, a równocześnie i kulturalne regionu. Za istotne atuty regionu można uznać również przygraniczne położenie geograficzne, bogatą przyrodę oraz klimat, dzięki którym powiat ma charakter turystyczny.

Gminy Hażlach, Dębowiec oraz Goleszów obejmują najbardziej rozległe użytki rolne. Są to zatem jednostki administracyjne o bardzo znaczącym potencjale rolniczym. Gospodarka powiatu opiera się głównie na rolnictwie oraz usługach, które w największej mierze związane są z turystyką. Wspomniane miejscowości turystyczne cechują się bardzo rozbudowaną bazą hotelową, z licznymi ośrodkami wypoczynkowymi, pensjonatami oraz schroniskami. W branży tej na terenie powiatu dominują przede wszystkim małe i średnie firmy.

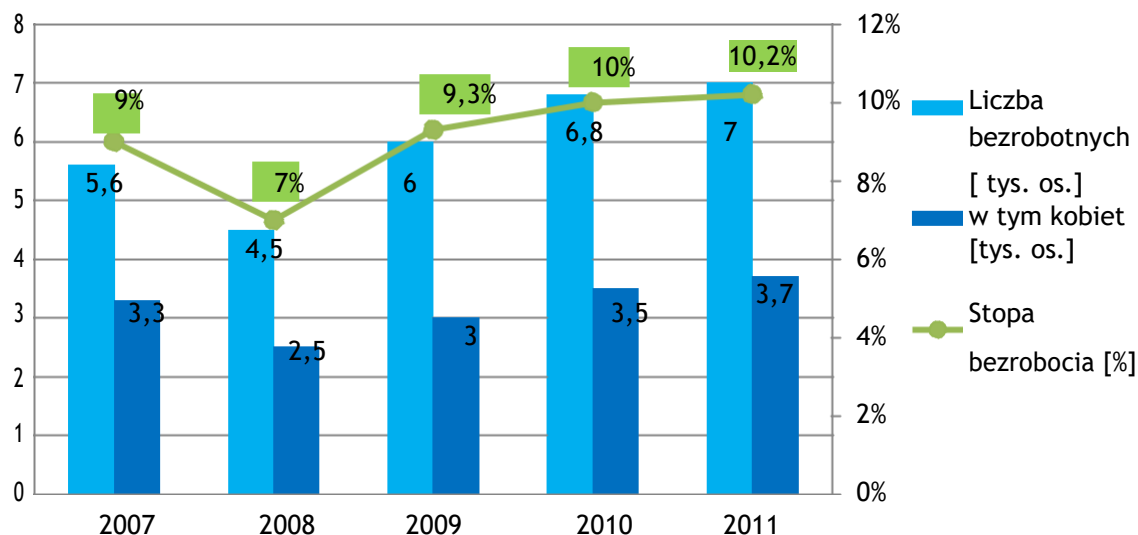
Wszystkie wymienione gminy Powiatu Cieszyńskiego należą do Euroregionu Śląsk Cieszyński. Jednostki te, wraz z gminami czeskimi, prowadzą szeroką współpracę transgraniczną, przede wszystkim właśnie w zakresie turystyki, co przejawia się na przykład w kooperacji przy wytyczaniu wspólnych tras turystycznych. Czynniki związane z infrastrukturą drogową, w połączeniu z przygraniczną lokalizacją oraz długoletnią tradycją współżycia Polaków i Czechów, są podstawą do owocnej współpracy transgranicznej, zarówno w zakresie turystyki, jak też kultury i handlu³.

Powiat Cieszyński charakteryzuje się niewielkim przyrostem naturalnym kształtującym się na poziomie 1,3 na 1000 ludności. W wieku produkcyjnym znajduje się obecnie 62% mieszkańców.

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego wynosiło w 2011 roku 10,2%. Jest to wskaźnik o 0,2 punktu procentowego wyższy niż w 2010 roku i aż o 0,9 punktu procentowego w porównaniu z rokiem 2009. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się.

³ Projekt „CBRG – Cieszyński Barometr Rozwoju Gospodarczego” współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

Bezrobocie Rejestrowane



Wykres 1 Bezrobocie rejestrowane – Powiat Cieszyński

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012*

Liczba ludności w 2011 roku w wieku mobilnym (18 – 44 lata) wynosiła 69 550 – czyli 62% ludności w wieku produkcyjnym. Liczba pracujących kobiet wynosiła 18 532, co stanowiło 52% ogółu pracujących w 2011 roku.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na tym terenie wynosi 3096,49 zł, jest to mniej o 759 zł od przeciętnego wynagrodzenia w województwie śląskim, wynoszącego 3855,26 zł.⁴ W Powiecie Cieszyńskim miasta zamieszkuje około 82 tys. osób, co oznacza, że 46% społeczeństwa zajmuje tereny zurbanizowane.

2.3. Układ drogowy

Układ drogowy Powiatu Cieszyńskiego kształtują drogi:

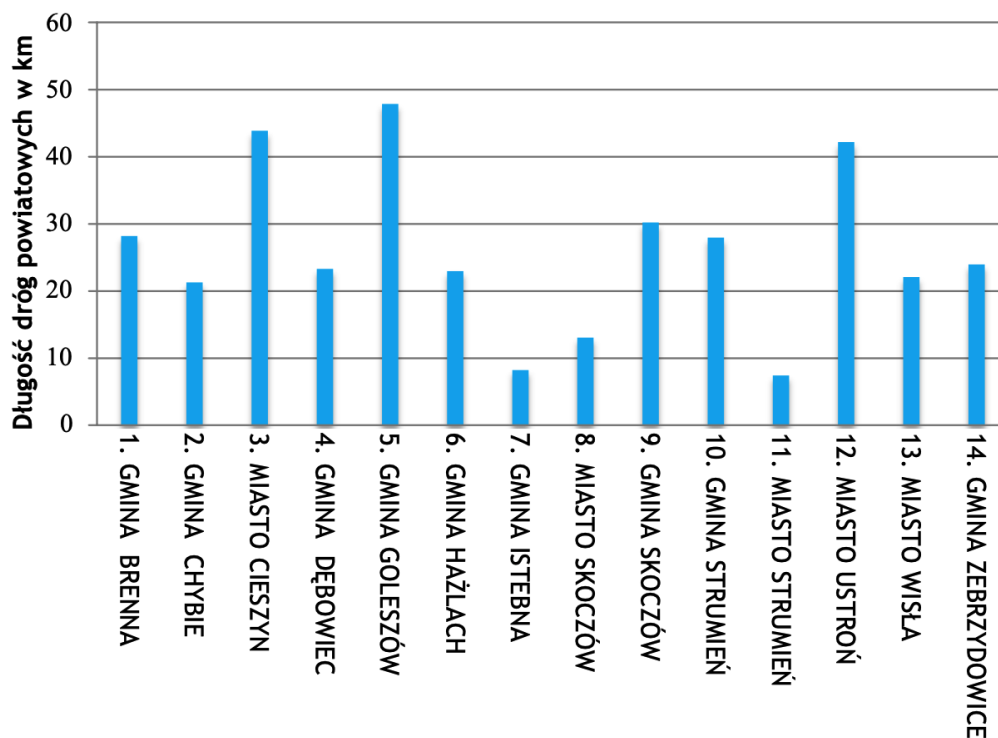
- gminne, które są uzupełnieniem sieci drogowej Powiatu Cieszyńskiego,
- powiatowe,
- wojewódzkie,
- krajowe.

2.3.1. Drogi powiatowe

Sieć drogowa powiatu zbudowana jest z 362,842 km dróg kategorii powiatowej, w tym 128,693 km znajduje się w granicach miast, pozostałe 234,149 km to drogi o charakterze wiejskim⁵.

⁴ GUS Bank Danych Lokalnych

⁵ Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie



2.3.2. Drogi wojewódzkie i krajowe

Przez teren Powiatu Cieszyńskiego przebiega:

- sześć dróg wojewódzkich: DW937, DW938, DW939, DW941, DW942, DW943,
- dwie krajowe: DK1, DK81.

Budowa sieci komunikacyjnej kształtuje kierunki ciężarów komunikacyjnych oraz węzłowe i pośrednie punkty obsługi podróżnych. Na przecięciu dróg wojewódzkich i krajowych z drogami powiatowymi w naturalny sposób poprzez urbanizacyjne procesy rozwojowe powstają ważne punkty komunikacyjne, które nierzadko mają rangę dworców autobusowych – Skoczów d.a., Wisła centrum; lub skupisk przystanków dworcowych – Cieszyn ul. Hajduka d.k. Również na skrzyżowaniach tych dróg często powstają ważne przystanki autobusowe skupiające i rozdzielające poszczególne kierunki komunikacyjne – np. Ustroń skrzyżowanie.

W tabeli poniżej został zaprezentowany przebieg dróg krajowych i wojewódzkich przez miasta i gminy Powiatu Cieszyńskiego.

Tabela 1 Przebieg dróg wojewódzkich i krajowych przez miasta i gminy Powiatu Cieszyńskiego

lp.	gmina	Oznaczenie drogi wojewódzkiej lub krajowej							
		DW 937	DW 938	DW 939	DW 941	DW 942	DW 943	DK 1	DK 81
1	Brenna								
2	Chybie								
3	Cieszyn		X					X	
4	Dębowiec							X	
5	Goleszów								
6	Hażlach	X	X						
7	Istebna				X		X		
8	Skoczów				X			X	X
9	Strumień		X	X					X
10	Ustroń				X				
11	Wiśła				X	X			
12	Zebrzydowice	X							

Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym
Grudzień 2012

2.4. Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem transportowym

Położenie Powiatu Cieszyńskiego na ważnych szlakach komunikacyjnych sprawia, że w sposób łatwy i szybki można tu dojechać oraz podróżować.

2.4.1. Transport drogowy

Przebiegająca przez Cieszyn trasa E75 będąca połączeniem tranzytowym północy Europy z południem, stała się jeszcze bardziej popularną odkąd z największego przejścia granicznego pomiędzy Rzeczpospolitą a Republiką Czeską zniknęły kontrole graniczne. Bliskość tak ważnego szlaku tranzytowego sprawia, że dojazd samochodem ze wszystkich części Polski oraz od strony naszych południowych sąsiadów jest nie tylko łatwy, ale też odpowiednio komfortowy ze względu na jakość dróg.

Poza szczegółowo opisanymi w dalszej części niniejszego planu transportowego powiatowymi przewozami pasażerskimi dostępnymi na obszarze objętym opracowaniem, dostępne są także:

- gminne przewozy pasażerskie,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie,
- międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Przewozy w komunikacji ponadlokalnej zapewniane są głównie przez przewoźników, których siedziba znajduje się poza obszarem objętym niniejszym planem transportowym. Zapewniają oni połączenia z Bielsko-Białą, Gliwicami, Jastrzębiem Zdrój, Kołobrzegiem, Krakowem, Krosnem, Poznaniem, Wadowicami, Wrocławiem, Zakopanem i Żorami.

2.4.2. Transport kolejowy

Dnia 17 grudnia 1855 roku uruchomiono linię kolejową Zebrzydowice – Trzebinia wybudowaną jako skrót omijający pruską sieć kolejową na trasie Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda z Wiednia w kierunku Bochni. Tym samym pociągi nie musiały przejeżdżać tranzytem po pruskiej Krakowsko-Górnośląskiej Kolei Żelaznej. Już od początku swego istnienia Kolej Północna stanowiła jeden z najważniejszych szlaków kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym i do roku 1906 na całej swej długości została rozbudowana o drugi tor. Obecnie linia jest modernizowana dzięki środkom Unii Europejskiej z Funduszu Spójności jako element paneuropejskiego korytarza VI (E65 i C-E65) łączącego regiony nadbałtyckie z obszarami położonymi nad morzem Adriatyckim i na Bałkanach.

Linia kolejowa łącząca Bielsko-Białą z Cieszyńskiem została oddana do użytku w 1888 roku (tego samego roku powstała również linia łącząca Goleszów i hutę w Ustroniu). Zyskała wtedy miano Kolei Miast Śląskich i Galicyjskich. Po podziale Śląska Cieszyńskiego w 1920 roku straciła ona na znaczeniu. W jej biegu utworzony został posterunek graniczny na moście kolejowym na Olzie w Cieszyńsku. W tym samym czasie podjęto decyzję o budowie nowej linii kolejowej z Cieszyńska do Zebrzydowic wzdłuż granicy polsko-czechosłowackiej.

W latach 1964-1994 wszystkie linie przebiegające przez obszar powiatu cieszyńskiego zostały zelektryfikowane.

Dnia 10 stycznia 2009 roku zawieszono kursowanie pociągów relacji Cieszyńsk - Bielsko Biała Główna - Cieszyńsk, a 13 grudnia 2009 roku zawieszono połączenia międzynarodowe Cieszyńsk – Czeski Cieszyńsk - Cieszyńsk.

Przez obszar Powiatu Cieszyńskiego przebiegają następujące linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 90 Zebrzydowice – Cieszyńsk – linia jednotorowa zelektryfikowana na której wykonywane są regularne przewozy pasażerskie,
 - linia kolejowa nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice - zelektryfikowana linia dwutorowa z odbywającym się ruchem pasażerskim, w tym transgranicznym
- linia kolejowa nr 157 Pawłowice Śląskie – Skoczów – zelektryfikowana linia jednotorowa, między st. Dębina i Chybie dwutorowa,
- linia kolejowa nr 190 Bielsko-Biała Główna - Cieszyńsk – linia jednotorowa zelektryfikowana, wyłączona z eksploatacji,
- linia kolejowa nr 191 Goleszów – Wiśła Głębce – zelektryfikowana linia jednotorowa z odbywającym się ruchem pasażerskim.

Przez północną część Powiatu Cieszyńskiego przechodzi ważna z punktu widzenia kolejowych europejskich przewozów pasażerskich linia, po której kursują pociągi międzynarodowe. zatrzymują się one na stacji w Zebrzydowicach

Ponadto w sezonie wakacyjnym kursują, uruchamiane przez spółkę PKP Intercity, pociągi Express InterCity w relacji Warszawa Wschodnia – Wiśła Głębce.

Pociągi te zatrzymują się na terenie Powiatu Cieszyńskiego na stacjach:

- Skoczów,
- Goleszów,

- Ustroń Zdrój,
- Ustroń Polana,
- Ustroń Uzdrowisko,
- Wisła Głębcze.

Kolejowe przewozy regionalne realizowane są na terenie Powiatu Cieszyńskiego przez pociągi uruchamiane przez samorządową spółkę Koleje Śląskie. Wykonują one zadania przewozowe na wniosek Marszałka Województwa Śląskiego. Ofertę przewozową na rok 2013 i liczbę połączeń zawiera poniższa tabela.

Tabela 2 Relacyjny wykaz regionalnych połączeń kolejowych Powiatu Cieszyńskiego

stacje	kierunek	liczba połączeń		
		dni robocze	soboty	niedziele
Wisła Głębcze, Wisła Dziechcinka, Wisła Uzdrowisko, Wisła Obłaziec, Ustroń Polana, Ustroń Zdrój, Ustroń, Goleszów,	Bytom	1	1	1
	Częstochowa	0	1	1
	Gliwice	1	1	1
Skoczów Bładnice, Skoczów, Pierściec, Zaborze, Chybie Mnich	Katowice	4	5	3
	Sosnowiec	0	2	2
	Zawiercie	0	1	1
Chybie, Drogomyśl, Pruchna, Zebrzydowice	Czech. Dziedzice	5	4	4
	Bielsko-Biała	1	1	1
Kończyce, Kaczyce, Podgwizdów, Cieszyn Marklowice, Cieszyn	Czech. Dziedzice	4	3	3
	Bielsko-Biała	1	1	1

Źródło: opracowanie własne

Ponadto z połączeniami kolejowymi realizowanymi przez Koleje Śląskie na trasie Katowice – Wisła Głębcze w miejscowości Skoczów skomunikowane są realizowane przez spółkę „TRANSKOM” połączenia autobusowe w relacji Cieszyn – Brenna. Pasażer chcący kontynuować podróż autobusem kursującym na wcześniej wspomnianej linii autobusowej, wysiada na stacji Skoczów, a następnie przechodzi na przystanek komunikacyjny Skoczów dworzec kolejowy. Spółka Koleje Śląskie współpracuje z przewoźnikami działającymi na obszarze Powiatu Cieszyńskiego – stara się o zapewnienie doraźnych skomunikowani autobusów dowożących turystów z pociągami.

Ciągle pogarszający się stan torów kolejowych i niewielka przepustowość jednotorowych linii sprawiają, że kolejowy potencjał pasażerski siedziby Powiatu Cieszyńskiego – Cieszyna jest niewykorzystany. Niekorzystna jest ponadto konieczność zmiany czoła składów pociągów relacji Cieszyn – Czechowice Dziedzice w Zebrzydowicach, jednak zatrzymanie pociągów osobowych na tej stacji pozwala pasażerom na kontynuowanie stamtąd swojej podróży w kierunku m.in. Warszawy, Krakowa, Republiki Czeskiej, Austrii czy Węgier.

Niżej zaprezentowana mapa obrazuje wykorzystywaną w przewozach osobowych sieć kolejową Powiatu Cieszyńskiego.

W przyszłości Powiat Cieszyński powinien rozważyć stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscowościach takich jak:

- Zebrzydowice
- Skoczów
- Cieszyn
- Wiśła

Każda decyzja o stworzeniu takiego punktu wymaga przeprowadzenia w pierwszej kolejności badań natężenia ruchu: podróżnych, pieszych, pojazdów, badań preferencji oraz wykonania koncepcji programowo – przestrzennej tworzonego punktu. Ważnym elementem jest także opracowanie odpowiedniej strategii rozwoju regionu oraz edukacja mieszkańców powiatu.

Ponadto Powiat Cieszyński będzie lobbował u zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP Polskich Linii Kolejowych S A, oraz u organizatora regionalnych przewozów kolejowych – Marszałka Województwa Śląskiego, na rzecz remontów i jak najlepszego utrzymania linii kolejowych oraz jak najlepszej oferty przewozów kolejowych, w tym przywrócenia połączeń pasażerskich na linii nr 190 Cieszyn – Bielsko Biala. Przewozy kolejowe nie zabezpieczają w sposób istotny zapotrzebowania na podróże powiatowe, jednak dobra oferta kolejowa, która przyciągnie pasażerów podróżujących między powiatami, pozwoli odciążyć sieć uliczną Powiatu Cieszyńskiego oraz przyczyni się do zmniejszenia oferty przewoźników drogowych, którzy kursując wzdłuż linii kolejowych dublują linie powiatowe.



Mapa 1. Mapa linii kolejowych i punktów odprawy podróżnych na terenie Powiatu Cieszyńskiego.

Na przystanku kolejowym oznaczonym szarym kolorem zatrzymują się również pociągi kwalifikowane.
Szarym kolorem zostały oznaczone linie wyłączone z ruchu.

Źródło: opracowanie własne

2.4.3. Transport lotniczy

Na terenie Powiatu Cieszyńskiego nie ma żadnego lotniska, ale odległości dzielące Cieszyn od portów lotniczych nie stwarzają problemów dla zainteresowanych tą formą podróży. Najbliższe lotnisko znajduje się w Ostrawie, oddalonej od Cieszyna o ok. 50 km. Do lotnisk w Katowicach Pyrzowicach i Krakowie Balicach jest dalej (odpowiednio 125 i 140 km), jednak prowadzą do nich w znacznej części drogi ekspresowe, a do Krakowa autostrada A4.

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjną, na której obecnie wykonywane są przewozy powiatowe, odzwierciedla układ linii komunikacyjnych i parametry ich obsługi według stanu, aktualnego na dzień 30.11.2020 roku.

Powiatową sieć komunikacji zbiorowej w Powiecie Cieszyńskim tworzą linie komunikacyjne, na realizację których, zaświadczenia wydał Starosta Cieszyński.

Zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, otrzymały 3 firmy operatorskie.

- DAS Katarzyna Kwiczala
Dębowiec,
- Firma przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak
Ustroń,
- Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski
Wiśla.

Dodatkowo, Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o. o. realizuje przewozy gminne na terenie Miasta Cieszyn oraz na terenie gmin ościennych na podstawie zawartych porozumień, ZPG „Wispol” Leszek Podzorski na terenie gmin Wiśla, Ustroń i Istebna, natomiast DAS Katarzyna Kwiczala, na terenie gminy Skoczów. Przewozy te są uzupełnieniem przewozów powiatowych jednak nie będą rozpatrywane w dalszej analizie, ponieważ Powiat Cieszyński nie ma żadnego wpływu na organizację tych przewozów.

Pięć firm otrzymało zezwolenie na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów w krajowym transporcie drogowym osób (przewozy pracownicze):

- Biuro turystyczne „WATRA Marek Gawłowski”,
Wiśla, obsługuje 2 linie,
- Firma Transportowo-Usługowa Marek Kieczka,
Wiślica, obsługuje 1 linię,
- IDATRANS Sp. z o. o.,
Cieszyn, obsługuje 3 linie,
- Przewóz osób i towarów Stanisław Łacek,
Istebna, obsługuje 1 linię,
- Transport Osobowo-Towarowy, Wiesław Byrtus
Istebna, obsługuje 2 linie,

Dla porównania w niżej zaprezentowanej tabeli zestawiono dotychczas udzielone zezwolenia wydane przez Starostę Cieszyńskiego z podziałem na poszczególnych przewoźników (ważne do 31.12.2019r.).

Tabela 3. Przebieg linii obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego

LINIE REGULARNE	
Cieszyn – Hażlach – Zebrzydowice – Marklowice	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Cieszyn – Hażlach Dęby – Kończyce Wielkie	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń
Cieszyn – Kończyce Wielkie – Rudnik	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń
Cieszyn – Strumień Rynek – Chybie Centrum – Zarzecze	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Cieszyn – Drogomyśl – Chybie – Strumień	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Skoczów - Dębowiec– Kostkowice – Gumna – Cieszyn	DAS Katarzyna Kwiczala, Dębowiec
Dębowiec – Międzywieć	DAS Katarzyna Kwiczala, Dębowiec
Dębowiec – Kostkowice – Łączka – Ogrodzona – Kisielów	DAS Katarzyna Kwiczala, Dębowiec
Skoczów Dworzec Autobusowy- Strumień Rynek	„Linea-Trans” Spółka z o. o., Cieszyn
Cieszyn - Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Leśnica	„Linea-Trans” Sp. z o. o.o., Cieszyn
Cieszyn ul Hajduka- Brenna Leśnica - Brenna Bukowa	„Linea-Trans” Sp. z o. o., Cieszyn
Cieszyn – Skoczów – Brenna Bukowa	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Cieszyn – Ustroń Zawodzie – Ustroń Równica	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła
Ustroń Równica – Ustroń Centrum – Wisła Centrum - Wisła Czarne	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła
Cieszyn – Ustroń Zawodzie – Wisła Malinka – Przełęcz Salmopolska	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła
Cieszyn – Ustroń – Wisła Jawornik – Wisła Czarne	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła
Cieszyn – Ustroń – Wisła – Koniaków Ochodźta	Usługi Transportowe – Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec; Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła

LINIE REGULARNE	
Cieszyn – Goleszów – Ustroń	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
Cieszyn – Ustroń – Wiśła – Jaworzynka Trzyciatek	Usługi Transportowe – Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec; Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
Cieszyn – Puńców – Dzięgielów – Cisownica pod Tułem	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, Ustroń
Cieszyn – Dzięgielów Zamek – Leszna Podlesie	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, Ustroń
Skoczów – Wiśła	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
LINIE SPECJALNE	
Strumień - Bażanowice	Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski”, Wiśła
Ustroń – Zebrzydowice	Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski”, Wiśła
Brenna – Skoczów	Firma Transportowo-Usługowa Marek Kieczka, Wiślica
Jaworzynka – Skoczów	Transport Osobowo-Towarowy Wiesław Byrtus, Istebna
Koniaków – Skoczów	Transport Osobowo-Towarowy Wiesław Byrtus, Istebna
Jaworzynka Duraje – Koniaków – Ustroń	Przewóz Osób i Towarów Stanisław Łacek, Istebna
Chybie – Skoczów	IDATRANS Sp. z o. o., Cieszyn
Strumień – Skoczów KOAM	IDATRANS Sp. z o. o., Cieszyn
Hażlach – Bażanowice KOAM	IDATRANS Sp. z o. o., Cieszyn

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego.

Wydane od 1 stycznia 2020 r. i później, przez Starostę Cieszyńskiego zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego osób na terenie powiatu, przedstawiają poniższe schematyczne mapy:

Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski realizuje przewozy powiatowe na poniższych liniach komunikacyjnych, co obrazuje poniższa mapa:



Mapa 1. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez "Wispol"

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Cieszyńskiego

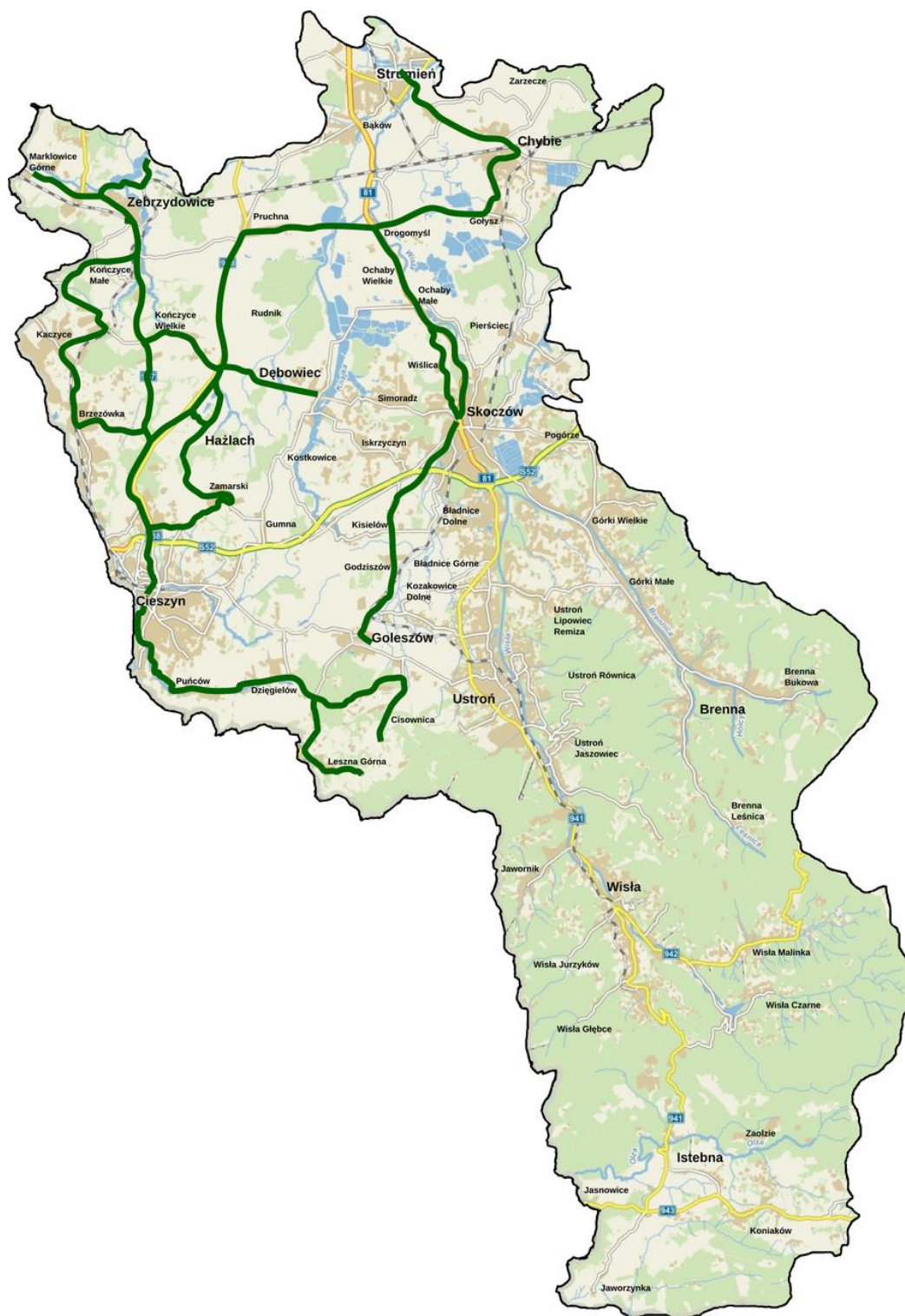
DAS - Katarzyna Kwiczala, wydane zaświadczenia realizuje na poniższych liniach komunikacyjnych.



Mapa 2. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez „DAS”

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Cieszyńskiego

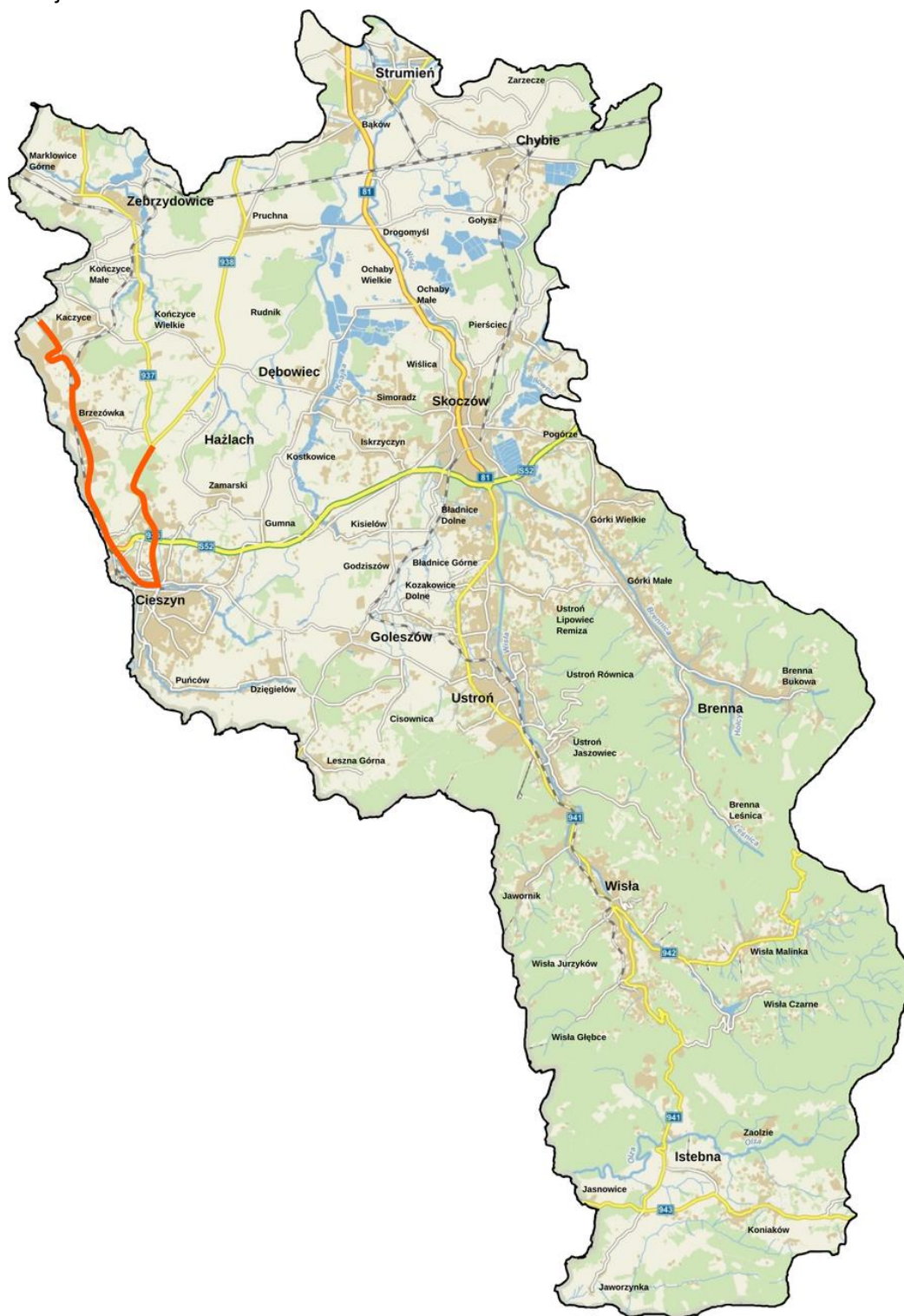
Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, posiada zaświadczenia na linie komunikacyjne, których schemat pokazuje mapa poniżej:



Mapa 3. Sieć komunikacyjna obsługiwane przez „Trans-Bus”.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Cieszyńskiego

Poniższa mapa prezentuje linie komunikacyjne obsługiwane przez ZGK Cieszyn Sp. z o. o., które funkcjonują na zasadzie porozumień międzygminnych, pełnią jednak istotną rolę w komunikacji powiatowej.



Mapa 4. Sieć połączeń podmiejskich ZGK Cieszyn Sp. z o.o.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.rozklad.zgk.cieszyn.pl

Uzupełnieniem tych przewozów występujących na terenie powiatu są przewozy gminne oraz ponad powiatowe.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Cieszyńskiego

Najlepiej skomunikowanym ośrodkiem jest miasto Cieszyn, które posiada bezpośrednie połączenia ze wszystkimi gminami w powiecie. Miasto Skoczów ma zabezpieczone połączenia z 9 gminami, natomiast Strumień, Ustroń i Wiśla z 6 gminami. Goleszów oraz Istebna z 5 gminami, Chybie i Hażlach z 4 gminami, a Brenna i Dębowiec z 3 gminami.

Przeprowadzona analiza sieci połączeń komunikacji powiatowej dostępnej w Powiecie Cieszyńskim pozwala na uznanie sieci za stosunkowo dobrze rozwiniętą, choć wymagającą ciągłego monitorowania poprzez np. kontrolę danych o liczbie pasażerów deklarowanych przez przewoźników oraz cykliczne wykonywanie badań marketingowych pozwalających na ocenienie poziomu spełnienia oczekiwań mieszkańców. Zagrożeniem dla transportu zbiorowego jest niedostateczny rozwój infrastruktury transportowej w stosunku do tworzących się nowych generatorów ruchu, będących źródłem oraz celem podróży powiatowych.

3.1.1. Komunikacja gminna

Nie objęto aktualizacją.

Komunikację gminną posiada 7 spośród 12 gmin wchodzących w skład obszaru Powiatu Cieszyńskiego. Są to gminy:

- Cieszyn,
- Goleszów,
- Istebna,
- Skoczów,
- Ustroń,
- Wiśla,
- Zebrzydowice.

Komunikacja gminna jest naturalnym uzupełnieniem sieci powiatowej i pozwala na zaspokojenie podstawowych potrzeb związanych z koniecznością przemieszczania się mieszkańców w obrębie gminy.

3.1.2. Komunikacja ponad powiatowa

Przez teren Powiatu Cieszyńskiego przebiegają linie komunikacyjne o charakterze ponad powiatowym, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Śląskiego. W poniższej tabeli przedstawiono trasy linii komunikacyjnych w komunikacji ponad powiatowej:

Tabela 4. Trasy linii w komunikacji ponad powiatowej

LINIA	PRZEWÓŹNIK
Strumień – Zabłocie – Chybie – Landek – Rudzica – Jasienica – Jaworze – Bielsko-Biała	„Linea-Trans” Sp. z o.o., Cieszyn
Chybie – Bielsko-Biała	Beskidzki Związek Powiatowo Gminny
Cieszyn – Hażlach – Zebrzydowice – Jastrzębie Zdrój	„Linea – Trans” Sp. z o.o., Cieszyn

LINIA	PRZEWOŹNIK
Kraków – Tychy – Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn	„LAJKONIK” Kraków
Kraków – Tychy – Bielsko-Biała – Ustroń – Wisła	„LAJKONIK” Kraków
Cieszyn – Zebrzydowice – Jastrzębie-Zdrój – Żory – Katowice – Sosnowiec – Kraków	„FLIXBUS”
Katowice – Mikołów – Zawisz – Gardawice – Woszczyce – Żory – Warszowice – Pawłowice – Zbytków – Ochaby – Skoczów – Ustroń – Wisła	Firma Przewozowa Jarosław Gabrowski, Żory
Cieszyn – Pawłowice – Żory – Katowice	Przewóz Osób Gabrowski Dariusz, Szczekowice
Wisła – Ustroń – Skoczów – Pawłowice – Żory – Katowice	Usługi Przewozowe Marcin Drabas, Żory
Bielsko-Biała – Jaworze – Jasienica – Świątoszówka – Grodziec – Pogórze – Skoczów – Międzywice – Łączka – Ogrodzona – Gumna – Cieszyn	„Linea – Trans,” Sp. z o.o., Cieszyn
Pszczyna – Łąka – Wisła – Strumień	Usługi Transportowe Zenon Samol, Kobielice
Bielsko – Biała – Skoczów – Ustroń – Wisła	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła
Kołobrzeg – Białogard – Połczyn Zdrój Czaplinek – Wałcz – Poznań – Ostrów Gliwice – Katowice – Tychy – Bielsko- Biała – Skoczów – Ustroń – Wisła – Cieszyn	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

Trasy komunikacyjne prowadzą po drogach 9 z 12 gmin powiatu:

- Gmina Chybie,
- Gmina Cieszyn,
- Gmina Dębowiec,
- Gmina Goleszów,
- Gmina Hażlach,
- Gmina Skoczów,
- Gmina Ustroń,
- Gmina Wisła,
- Gmina Zebrzydowice.

Komunikacja ponad powiatowa w Powiecie Cieszyńskim jest średnio rozwinięta i bezpośrednio nie można jej traktować jako uzupełnienie komunikacji powiatowej lub gminnej, ponieważ celem pasażerów realizujących swe podróże w przewozach ponad powiatowych są większe miasta lub ośrodki położone poza obszarem powiatu.

3.1.3. Podsumowanie informacji o istniejącej sieci komunikacyjnej

W Powiecie Cieszyńskim, na podstawie „Analizy sytuacji rynkowej” w zakresie regularnego przewozu osób w powiatowym, publicznym transporcie zbiorowym wyróżnionych zostało siedem głównych szlaków komunikacyjnych. Są to:

1. Cieszyn – Kończyce/Kaczyce – Zebrzydowice/Zebrzydowice Kisielów – Markłowice Górne/Skoczów,
2. Cieszyn – Hażlach/Zamarski – Kończyce Wielkie – Rudnik centrum/Dębowiec Podlesie,
3. Cieszyn – Hażlach – Bąków/Drogomyśl/Skoczów – Strumień – Chybie – Zarzecze,
4. Cieszyn – Łączka/Dębowiec/Iskrzyczyn – Skoczów – Brenna Leśnica/Brenna Węgierski,
5. Cieszyn – Golezów/Kozakowice – Ustroń centrum/Ustroń Zawodzie – Wiśła – Malinka – Salmopol/Koniaków/Jaworzynka/Jasnowice,
6. Cieszyn – Puńców – Dziegielów – Leszna Podlesie/Cisownica Pod Tułem,
7. Wiśła – Jaszowiec/Dobka – Ustroń – Lipowiec – Brenna/Skoczów Bładnice – Skoczów.

Poniższa tabela przedstawia linie komunikacyjne uszeregowane według wyżej wymienionych szlaków.

Tabela 5. Tabelaryczne zestawienie przewoźników, linii i ich zasięgu realizowanych w ramach poszczególnych szlaków

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
SZLAK NR 1			
1.	Cieszyn – Pogwizdów – Kaczyce – Zebrzydowice – Markłowice Górne	11	linia powiatowa
	Cieszyn – Hażlach – Kończyce Małe – Zebrzydowice – Markłowice Górne	12	linia powiatowa
	Cieszyn – Hażlach – Kończyce Wielkie – Zebrzydowice Kisielów	13	linia powiatowa
	Jastrzębie Zdrój – Zebrzydowice		linia ponadpowiatowa
	Cieszyn – Zebrzydowice – Jastrzębie-Zdrój – Żory – Katowice – Sosnowiec – Kraków		linia ponadpowiatowa
	Linia nr 30 Cieszyn – Pogwizdów PKP - Cieszyn		linia międzygminna

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
	Linia nr 32 Cieszyn – Kaczyce Pętla - Cieszyn		linia międzygminna
SZLAK NR 2			
2.	Cieszyn – Zamarski – Hażlach – Kończyce Wielkie	21	linia powiatowa
	Cieszyn – Hażlach – Dębowiec	23	linia powiatowa
	Linia nr 22 Cieszyn – Hażlach Skrzyżowanie – Cieszyn		linia międzygminna
SZLAK NR 3			
3.	Cieszyn – Hażlach – Pruchna – Bąków – Strumień – Zarzecze	31	linia powiatowa
	Cieszyn – Hażlach – Pruchna – Drogomyśl – Chybie	32	linia powiatowa
	Skoczów – Drogomyśl – Chybie – Strumień	33	linia powiatowa
	Cieszyn – Pawłowice – Żory – Katowice		Linia ponad powiatowa
	Strumień – Bielsko-Biała		linia ponad powiatowa
	Chybie – Bielsko-Biała		linia ponad powiatowa
	Strumień – Pszczyna		linia ponad powiatowa – bez uwzględnienia w bilansie szlaku
SZLAK NR 4			
4.	Cieszyn – Skoczów – Brenna Bukowa – Brenna Węgierski	41	linia powiatowa
	Cieszyn – Skoczów – Brenna Leśnica	42	linia powiatowa
	Cieszyn – Kostkowice – Dębowiec – Simoradz – Skoczów	43	linia powiatowa

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
	Cieszyn – Ogrodzona – Iskrzyczyn – Dębowiec Podlesie	44	linia powiatowa
	Ustroń Nierodzim – Bładnice Dolne – Skoczów – Górki Szpotawice	45	linia powiatowa
	Goleszów – Kisielów – Skoczów	46	linia powiatowa
	Dębowiec – Kostkowice – Łączka – Ogrodzona		linia gminna
	Skoczów – Pierściec - Kowale - Skoczów		linia gminna
	Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała		linia ponad powiatowa
	Cieszyn – Bielsko-Biała – Tychy - Kraków		linia ponad powiatowa
SZLAK NR 5			
5.	Cieszyn – Goleszów – Ustroń – Wisła – Jaworzynka Trzyciatek	51	linia powiatowa
	Cieszyn – Goleszów – Ustroń – Wisła – Koniaków Ochodźta	52	linia powiatowa
	Cieszyn – Goleszów – Ustroń Zawodzie – Wisła Malinka – Przełęcz Salmopolska	53	linia powiatowa
	Cieszyn – Ustroń – Wisła Czarne	54	linia powiatowa
	Cieszyn – Goleszów – Ustroń	55	linia powiatowa
	Wisła – Istebna Jasnowice	56	linia powiatowa
	Cieszyn – Ustroń Zawodzie – Ustroń Równica	57	linia powiatowa
	Ustroń Równica – Ustroń Centrum – Wisła Centrum – Wisła Czarne	58	linia powiatowa

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
	Istebna Bucznik – Koniaków Kosarzyska		linia gminna
	Wisła Czarne Fojtula – Wisła Jawornik Centrum		linia gminna
SZLAK NR 6			
6.	Cieszyn – Puńców – Dziągiew – Leszna Podlesie	61	linia powiatowa
	Cieszyn – Puńców – Dziągiew – Cisownica pod Tułem	62	linia powiatowa
SZLAK NR 7			
7.	Skoczów – Ustroń – Wisła – Wisła Łabajów	71	linia powiatowa
	Skoczów – Ustroń	72	linia powiatowa
	Ustroń Lipowiec – Ustroń Zawodzie/Ustroń Centrum – Ustroń Jaszowiec – Ustroń Dobka		linia gminna
	Wisła – Skoczów – Bielsko-Biała		linia ponad powiatowa
	Katowice – Mikołów – Zawisz – Gardawice – Woszczyce – Żory – Warszowice – Pawłowice – Zbytków – Ochaby – Skoczów – Ustroń – Wisła		linia ponad powiatowa
	Wisła – Ustroń – Skoczów – Pawłowice – Żory – Katowice		linia ponad powiatowa
	Kraków – Tychy – Bielsko-Biała – Ustroń – Wisła		linia ponad powiatowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Powiat.

Istniejącą sieć komunikacyjną w Powiecie Cieszyńskim należy uznać za dobrze rozwiniętą. Wszystkie występujące rodzaje przewozów w dużym stopniu uzupełniają się i pozwalają mieszkańcom realizować potrzeby związane z przemieszczaniem się. Powiat Cieszyński, ze względu na swoje położenie oraz atrakcje turystyczne, jest odwiedzany przez znaczną liczbę turystów, a siatka połączeń odzwierciedla atrakcyjność poszczególnych terenów.

Przewozy wykraczające poza granice powiatu, czyli te wykonywane na podstawie zezwoleń wydawanych przez Marszałka Województwa Śląskiego, często dublują przewozy powiatowe zatrzymując się na trasie na wszystkich przystankach. Jest to zjawisko zgodne z zezwoleniami, jednak niepożądane. Linie wojewódzkie i międzywojewódzkie powinny się zatrzymywać wyłącznie na

dworcach i przystankach węzłowych. Powiat Cieszyński będzie lobbował u Marszałka w sprawie ograniczenia liczby postojów handlowych w przewozach ponad powiatowych.

Obecnie zadania Powiatu Cieszyńskiego w zakresie organizacji transportu zbiorowego koncentrują się wokół zarządzania publicznym transportem zbiorowym, monitorowania rynku przewozów powiatowej komunikacji zbiorowej, wydawania zaświadczeń oraz zezwoleń na realizowanie przewozów i analiz preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

W planach perspektywicznych znajduje się ciągłe monitorowanie komunikacji zbiorowej poprzez analizę natężenia ruchu oraz wykonywanie badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców w celu jak najlepszego doboru oferty przewozowej.

3.2. Tabor wykorzystywany przez przewoźników na dzień 30.11.2020 roku

3.2.1. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Transkom

Rozdział uchylony.

3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę DAS

„DAS” obsługuje 5 linii komunikacyjnych w powiecie Cieszyńskim i dysponuje taborom przedstawionym w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wykaz i charakterystyka pojazdów DAS

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	RENAULT ARES	61	22	3
2.	JELCZ M081MB	21	16	3
3.	SETRA S417 HDH	59	0	5
4.	MERCEDES VARIO	28	7	3
5.	MERCEDES 814D	23	14	2
6.	IRISBUS CROSSWAY	50	34	5
7.	IRISBUS ARES	58	15	3
8.	MERCEDES 815D	21	14	3
9.	NEOPLAN TORULINER	61	0	3
10.	JELCZ M081MB	18	18	3
11.	AUTOSAN H7-10	25	7	3
12.	MAN A 72	49	36	3
13.	MERCEDES BENZ SPRINTER	20	4	5
14.	RENAULT MAXIRIDER	20	10	4
15.	SETRA S 315 UL	51	13	3
16.	MERCEDES BENZ CITARO	36	58	4

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
17.	MERCEDES 0550-19	70	53	3
18.	MERCEDES 0550-19	66	62	3
19.	IRISBUS ARES	58	32	3
20.	MERCEDES 519 SPRINTER	27	8	6
21.	MERCEDES 519 SPRINTER	24	10	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od przewoźnika.

3.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę WISPOL

Firma „WISPOL” wykonuje usługi zarówno w granicach powiatu, jak i poza nim i posiada tabor składający się z 23 pojazdów przedstawionych w poniżej zaprezentowanej tabeli:

Tabela 7. Wykaz i charakterystyka pojazdów Wispol

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	SOLARIS	31	20	5
2.	AUTOSAN	44	31	3
3.	SOLARIS	31	20	5
4.	SOLBUS	44	27	4
5.	SOLARIS	31	20	5
6.	IRISBUS	20	3	4
7.	MAN	32	66	3
8.	SETRA	70	29	5
9.	MAN	32	66	3
10.	MAN	45	44	3
11.	IRISBUS	57	23	3
12.	IRISBUS	60	24	4
13.	AUTOSAN	40	22	6
14.	AUTOSAN	40	22	6
15.	AUTOSAN	40	22	6
16.	AUTOSAN	40	22	6
17.	IRISBUS	65	0	3
18.	MAN	32	73	3
19.	MERCEDES-BENZ	53	0	5
20.	MERCEDES-BENZ	56	27	5
21.	SETRA	72	29	3
22.	SETRA	72	38	3
23.	MERCEDES-BENZ	62	26	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od przewoźnika

3.2.4. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Linea-trans

Rozdział uchylony.

3.2.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Trans-Bus

Firma przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślar obecnie wykorzystuje 22 pojazdy. Tabor ten został przedstawiony w poniższej tabeli:

Tabela 8 Wykaz i charakterystyka pojazdów Trans-Bus

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	SCANIA	50	0	3
2.	MERCEDES	50	0	3
3.	KAROSA	56	26	3
4.	KAROSA	56	24	3
5.	KAROSA	56	26	3
6.	KAROSA	56	26	3
7.	KAROSA	56	26	3
8.	KAROSA	56	26	3
9.	MERCEDES	20	0	3
10.	MERCEDES	23	0	5
11.	MERCEDES	30	0	3
12.	MERCEDES	22	8	3
13.	MERCEDES	22	8	2
14.	RENAULT	56	0	3
15.	RENAULT	14	8	3
16.	VOLKSWAGEN	23	8	5
17.	VOLKSWAGEN	23	8	4
18.	RENAULT	53	4	2
19.	SETRA	52	0	3
20.	BOVA	51	0	2
21.	EOS	55	0	2
22.	AUTOSAN	28	8	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od przewoźnika.

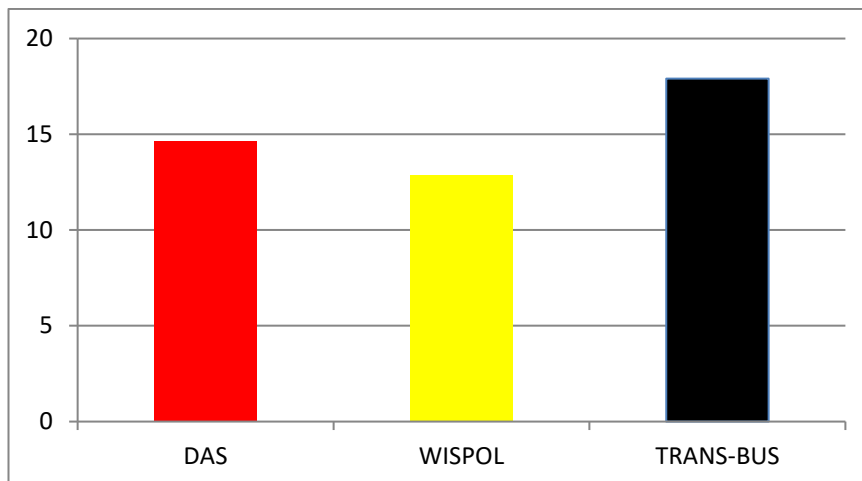
3.2.6. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę TRAF-LINE

Rozdział uchylony.

3.3. Parametry charakteryzujące tabor

3.3.1. Średni wiek pojazdów

Średni wiek pojazdów wykorzystywanych do realizacji przewozów powiatowych liczony dla wszystkich przewoźników wynosi około 15 lat. Poniższy diagram słupkowy przedstawia średni wiek pojazdów z podziałem na poszczególne firmy przewozowe.



Wykres 1. Średni wiek pojazdów z podziałem na przewoźników

Źródło: Opracowanie własne.

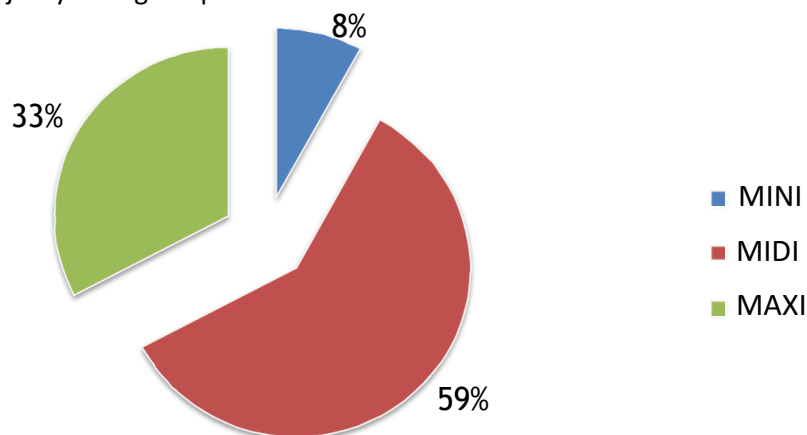
Obecnie najmłodszym taborem dysponuje firma Wispol (średnio 13 lat). Średni wiek pojazdów będących własnością firmy DAS wynosi 15 lat, natomiast Trans-Bus 18 lat.

3.3.2. Długość oraz pojemność pojazdów

Nie objęto aktualizacją.

Pojazdy wykorzystywane w powiatowych przewozach pasażerskich można sklasyfikować ze względu na ich wielkość:

- MINI: pojazdy o długości do 7,5 m.
- MIDI: pojazdy o długości 7,5-10,5 m.
- MAXI: pojazdy o długości 10,5-13 m.
- MEGA: pojazdy o długości ponad 13 m.



Wykres 4. Podział taboru ze względu na klasę wielkości

Źródło: Opracowanie własne.

Przewozy powiatowe w Powiecie Cieszyńskim są realizowane głównie przez pojazdy typu midi, czyli o długości od 7,5 m do 10,5 m oraz średniej ilości miejsc siedzących ok. 50. Przewoźnicy korzystają również z pojazdów maxi oraz mini.

3.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Nie objęto aktualizacją.

Różnicowanie standardu obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych jest zdeterminowane dostosowywaniem oferty przewozowej do potrzeb pasażerów. Rozkład jazdy komunikacji jest zróżnicowany oraz zależy od rodzaju dnia tygodnia, pory dnia i faktu, czy jest to dzień nauki szkolnej, czy dzień wolny. Ponadto część kursów jest realizowana tylko w okresie wakacyjnym.

3.4.1. Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny na terenie Powiatu Cieszyńskiego został podzielony w zależności od rodzaju dnia, w którym realizowane mają być przewozy pasażerskie. Podział ten jest determinowany przez rozkład jazdy dla poszczególnych rodzajów dni tygodnia i dzieli tydzień komunikacyjny na:

- 1) dni robocze,
- 2) soboty,
- 3) niedziele i święta.

Podział na różne rodzaje dni tygodnia, a w następstwie różny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i liczbie wykonywanych kursów) jest uzasadniony zmiennym popytem na usługi transportu zbiorowego. Odmienności wynikają z dominacji różnych motywów podróży w poszczególnych dniach tygodnia - w dni robocze dominują przewozy o charakterze obligatoryjnym (praca, szkoła itp.), w dni wolne od pracy i nauki – przewozy incydentalne (sklepy, przychodnie, miejsca rozrywki itp.).

3.5. Węzły przesiadkowe

Nie objęto aktualizacją.

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów komunikacji zbiorowej. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu, jak i łączyć różne środki transportu, np. kolej i autobusy. Podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadania się w ramach jednego rodzaju transportu oraz między nimi. W miastach najważniejsze znaczenie mają węzły umożliwiające przesiadkę w ramach jednego systemu transportowego, np. przesiadka między różnymi liniami autobusowymi.

Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od otwartego ruchu drogowego, które umożliwiają przemieszczanie się między przystankami komunikacyjnymi bez konieczności przekraczania jezdni. Jednak zabudowa miejska niejednokrotnie uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru, dlatego często węzeł przesiadkowy stanowi obszar skrzyżowania, na którym przystanki komunikacyjne zlokalizowane są przy różnych wlotach i przesiadanie się między różnymi środkami transportu wymaga przekraczania jezdni.

Bardzo ważnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła przesiadkowego jest odpowiednie dopasowanie rozkładu jazdy tak, aby czas oczekiwania na przesiadkę był możliwie krótki.

W Powiecie Cieszyńskim można wyróżnić węzły o znaczeniu lokalnym i ponadpowiatowym: dworzec autobusowy w Wiśle, dworzec w Skoczowie, plac przesiadkowy w Cieszynie oraz przystanek na rynku w Strumieniu. Przystanki węzłowe należy tworzyć w miejscach naturalnie do tego przystosowanych np. ze względu na krzyżowanie: głównych dróg, różnych środków transportu, różnego rodzaju komunikacji: ponadpowiatowa – powiatowa - gminna. Powiat Cieszyński będzie wspierał rozwój tego typu przystanków przez budowę odpowiedniej infrastruktury oraz będzie uwzględniał takie miejsca w planach zagospodarowania przestrzennego. Każda przebudowa będzie poprzedzona wykonaniem koncepcji programowo – przestrzennej tworzonego punktu.

W przyszłości Powiat Cieszyński powinien rozważyć stworzenie lub unowocześnienie zintegrowanych węzłów przesiadkowych między transportem drogowym a koleją w miejscowościach takich jak:

- Zebrzydowice,
- Skoczów,
- Cieszyn,
- Wiśła.

W przyszłości powstające przystanki o charakterze węzłów przesiadkowych będą umożliwiały zmianę rodzaju komunikacji głównie z powiatowej na ponadpowiatową lub środek komunikacji z komunikacji drogowej na komunikację kolejową. Powiat nie planuje tworzenia węzłów przesiadkowych między komunikacją powiatową a gminną. Przesiadka między wyżej wymienionymi rodzajami komunikacji będzie mogła nastąpić na każdym przystanku, na którym będzie dozwolone zatrzymanie zarówno komunikacji gminnej jak i powiatowej. Na takich przystankach powiat planuje wraz z gminą na której terenie znajduje się przystanek koordynację rozkładów jazdy w celu umożliwienia zmiany rodzaju komunikacji.

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

Powiat Cieszyński dąży do kompleksowego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru Powiatu oraz optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi.

Realizacja postulatów zrównoważonego rozwoju transportu i uwzględnienie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu tych mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, którzy obecnie do realizacji podróży wykorzystują wyłącznie transport indywidualny, ale nie wykluczają możliwości podróżowania autobusami komunikacji zbiorowej, wymaga ścisłej współpracy Powiatu Cieszyńskiego z Radą Przewoźników, działających na obszarze objętym niniejszym opracowaniem i mającej na celu przede wszystkim zwiększanie podaży oraz podwyższanie standardu obsługi podróżnych. Doświadczenia innych jednostek samorządu terytorialnego (powiatów i gmin) wskazują, że wpływy ze sprzedaży biletów pokrywają około 30-50% kosztów związanych z organizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej w przypadku organizacji i finansowania komunikacji na terenie całego powiatu.

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić planowaną sieć o charakterze użyteczności publicznej. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określeniu tej sieci są:

- wielkość obecnych potoków pasażerskich,
- zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym - między siedzibą powiatu a siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia są obecnie realizowane),
- zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją).

Obecnie najliczniejsze co do liczby kursów są przewozy na szlaku:

- szlaku 3 (Cieszyn – Hażlach – Bąków / Drogomyśl / Skoczów – Strumień – Chybie – Zarzecze),
- szlaku 4 (Cieszyn – Łączka / Dębowiec / Iskrzyczyn – Skoczów – Brenna Leśnica / Brenna Węgierski),
- szlaku 5 (Cieszyn – Goleszów/ Kozakowice – Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie – Wisła – Malinka – Salmopol/ Koniaków / Jaworzynka/Jasnowice).

Obsługa komunikacyjna na tych szlakach powinna zostać utrzymana na poziomie co najmniej zbliżonym do obecnego, co pozwoli utrzymać zbliżoną liczbę pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej.

Obciążenie pozostałych szlaków (mierzone liczbą przewiezionych pasażerów – na podstawie danych, które Starostwo powiatowe otrzymuje od przewoźników) jest znacznie mniejsze. Wpływ na to może mieć konkurencja ze strony przewozów gminnych i międzygminnych.

W przypadku zbyt dużych kosztów utrzymania obecnej oferty, dopuszcza się jej zredukowanie poprzez zmniejszenie liczby kursów, jednak konieczne jest utrzymanie komunikacji na całej sieci. W przypadku takich ograniczeń funkcja komunikacji zostanie ograniczona jedynie do zabezpieczenia podstawowych potrzeb przewozowych osób niemogących z racji wieku bądź stanu zdrowia korzystać z komunikacji indywidualnej.

Tabela 9. Realizowane linie komunikacyjne.

Linia komunikacyjna
Cieszyn – Pogwizdów – Kaczyce – Zebrzydowice – Marklowice Górne
Cieszyn – Hażlach – Kończyce Małe – Zebrzydowice – Marklowice Górne
Cieszyn – Hażlach – Kończyce Wielkie – Zebrzydowice Kisielów
Cieszyn – Zamarski – Hażlach – Kończyce Wielkie
Cieszyn – Hażlach – Dębowiec
Cieszyn – Hażlach – Pruchna – Bąków – Strumień – Zarzecze
Cieszyn – Hażlach – Pruchna – Drogomyśl – Chybie
Skoczów – Drogomyśl – Chybie – Strumień
Cieszyn – Skoczów – Brenna Bukowa – Brenna Węgierski
Cieszyn – Skoczów – Brenna Leśnica
Cieszyn – Kostkowice – Dębowiec – Simoradz – Skoczów
Cieszyn – Ogrodzona – Iskrzyczyn – Dębowiec Podlesie
Ustroń Nierodzim – Bładnice Dolne – Skoczów – Górki Szpotawice
Goleszów – Kisielów – Skoczów

Linia komunikacyjna
Cieszyn – Goleszów – Ustroń – Wisła – Jaworzynka Trzyciatek
Cieszyn – Goleszów – Ustroń – Wisła – Koniaków Ochodzita
Cieszyn – Goleszów – Ustroń Zawodzie – Wisła Malinka – Przełęcz Salmopolska
Cieszyn – Ustroń – Wisła Czarne
Cieszyn – Goleszów – Ustroń
Wisła – Istebna Jasnowice
Cieszyn – Ustroń Zawodzie – Ustroń Równica
Ustroń Równica – Ustroń Centrum – Wisła Centrum – Wisła Czarne
Cieszyn – Puńców – Dziągiew – Leszna Podlesie
Cieszyn – Puńców – Dziągiew – Cisownica Pod Tułem
Skoczów – Ustroń – Wisła – Wisła Łabajów
Skoczów - Ustroń

Źródło: Opracowanie własne

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Nie objęto aktualizacją.

4.1. Informacje wstępne

Potrzeby przewozowe są uznawane za tzw. wtórne, czyli takie, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Wynikają one z konieczności realizacji procesu przemieszczania się. Zapotrzebowanie na odbywanie podróży za pomocą publicznego transportu zbiorowego definiuje popyt, którego znajomość pozwala na dostosowywanie oferty przewozowej do zapotrzebowania pasażerów.

4.2. Podstawowe dane demograficzne

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej obszar objęty niniejszym opracowaniem są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Zaliczyć można do nich gęstość zaludnienia.

Według stanu na rok 2012 Powiat Cieszyński zamieszkały był przez 177 124 mieszkańców na obszarze 730,57 km².

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie powierzchni, liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia gmin Powiatu Cieszyńskiego.

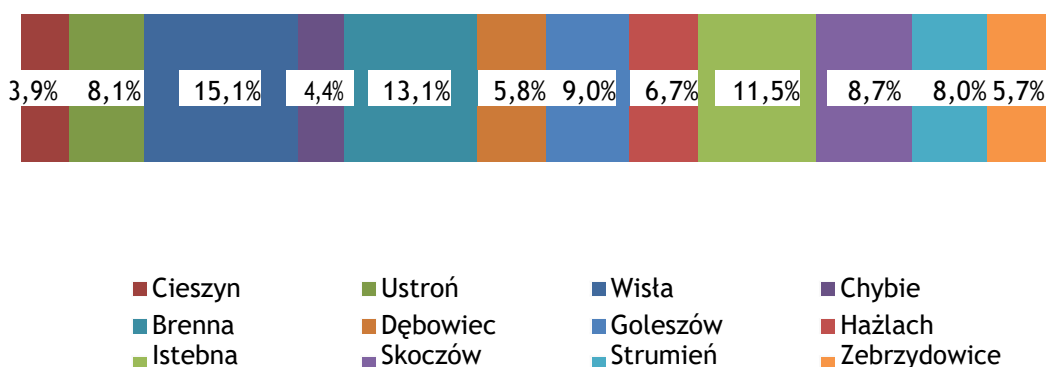
Tabela 10. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia w gminach Powiatu Cieszyńskiego

gmina	mieszkańcy ogółem	mieszkańcy w miastach	mieszkańcy na wsi	powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/ km ²]
Cieszyn	36 199	36 119	0	28,61	1 265
Ustroń	16 002	16 002	0	59,03	271

Wiśła	11 333	11 333	0	110,17	103
Brenna	10 923	0	10 923	95,54	114
Chybie	9 488	0	9 488	32	299
Dębowiec	5 665	0	5 665	42,48	133
Goleszów	12 753	0	12 753	65,89	194
Hażlach	10 543	0	10 543	49,2	216
Istebna	11 854	0	11 854	84,25	141
Skoczów	26 696	14 868	11 828	63,27	420
Strumień	12 659	3 607	9 052	58,46	216
Zebrzydowice	13 089	0	13 089	41,68	316
Suma	177 124	81 929	95 195	730,58	243

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

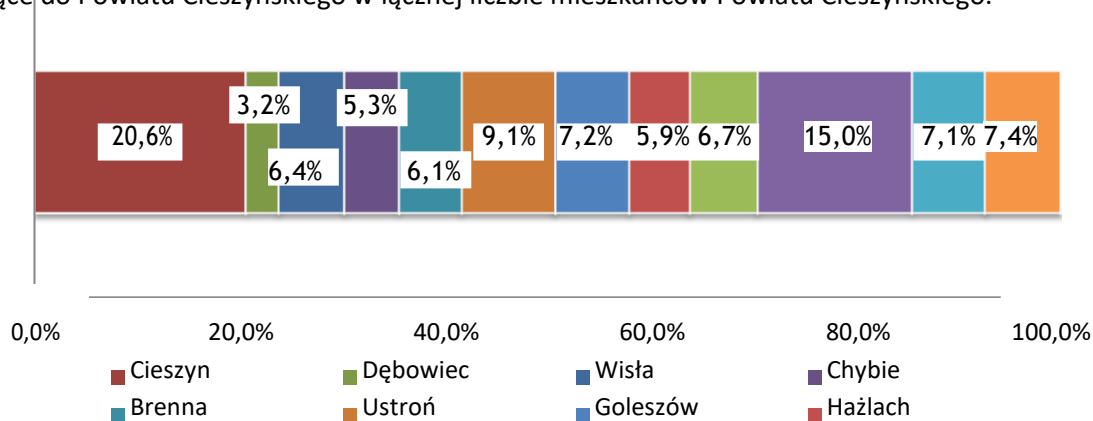
Poniższy diagram obrazuje procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w całkowitej powierzchni Powiatu Cieszyńskiego.



Wykres 5 Procentowy udział poszczególnych gmin w ogólnej powierzchni Powiatu Cieszyńskiego Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największą obszarowo gminą Powiatu Cieszyńskiego jest gmina Wiśła. Obejmuje ona obszar 110,17 km², co stanowi dokładnie 15,08% powierzchni Powiatu Cieszyńskiego. Obszar 13,08% powierzchni Powiatu Cieszyńskiego znajduje się w granicach administracyjnych gminy Brenna, a 11,53% gminy Istebna. Najmniejszymi gminami w Powiecie Cieszyńskim są gminy Chybie (4,38%) oraz Cieszyn (5,91%).

Wykres 6 przedstawia procentowy udział liczby ludności zamieszkującej poszczególne gminy należące do Powiatu Cieszyńskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego.



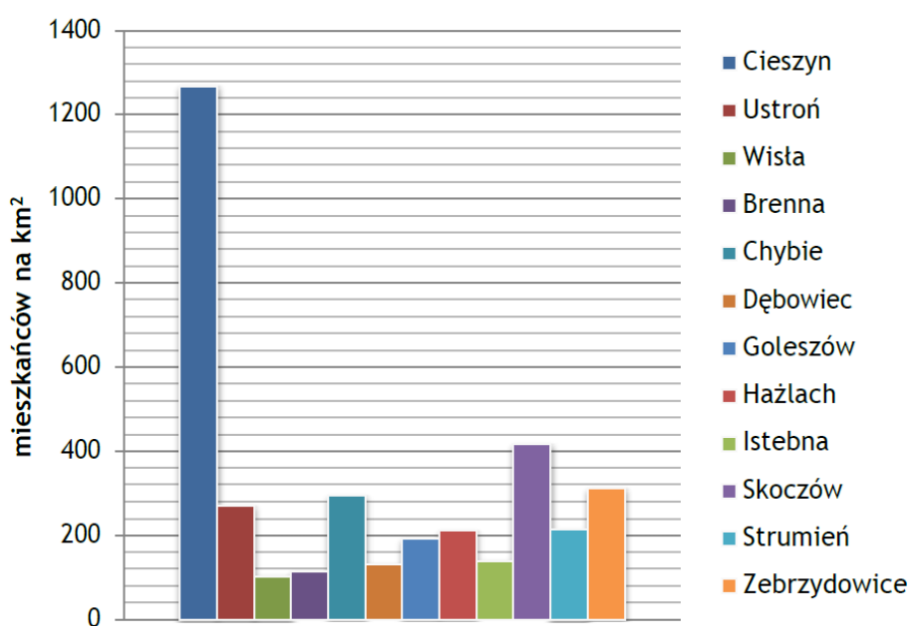


Wykres 6 Procentowy udział liczby mieszkańców w poszczególnych gminach w ogólnej liczbie mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Najliczniejszą gminą jest miasto Cieszyn. Liczba ludności Cieszyna stanowi 20,59% ogólnej liczby mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Drugą największą gminą jest gmina Skoczów. Zamieszkuje ją 15,02% mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Najmniej ludnymi gminami Powiatu Cieszyńskiego są: Dębowiec (3,19%) oraz Chybie (5,34%).

Wypadkową zaprezentowanych powyżej danych jest średnia gęstość zaludnienia poszczególnych gmin Powiatu Cieszyńskiego. Niżej zaprezentowany wykres przedstawia wskaźnik gęstości zaludnienia w zależności od gminy.



Wykres 7 Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach Powiatu Cieszyńskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się obszar miasta powiatowego – Cieszyna, gdzie średnio 1265 osób zamieszkuje każdy kilometr kwadratowy obszaru tego miasta. Tak wysoki współczynnik został osiągnięty dzięki skupieniu dużej liczby ludności na stosunkowo niewielkim obszarze miasta. Drugą najgęściej zamieszkałą gminą Powiatu Cieszyńskiego jest gmina Skoczów. Jej obszar zamieszkuje średnio 420 osób na km². Najmniejszym wskaźnikiem gęstości zaludnienia wśród gmin Powiatu Cieszyńskiego charakteryzują się gminy: Wisła, Brenna, Dębowiec i Istebna. Współczynnik gęstości zaludnienia w tych gminach wynosi mniej niż 150 mieszkańców/km², ale jedynie w gminach Wisła i Brenna jest niższy od średniego zagęszczenia ludności dla obszaru Polski, który wynosi 123 osoby/km².

4.3. Przekrój demograficzny

Strukturę ludności według wieku zamieszkującej obszar Powiatu Cieszyńskiego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 11. Struktura ludności wg wieku w Powiecie Cieszyńskim.

wiek	liczba ludności	% ogółu
0-9	18828	10,6
10-19	19573	11,1
20-29	25829	14,6
30-39	27647	15,6
40-49	23123	13,1
50-59	25451	14,4
60-69	19127	10,7
70 i więcej	17546	9,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.4. Generatory ruchu

Generatorem ruchu nazywa się miejsce lub obszar, który stanowi cel lub źródło znacznej liczby podróży. Pełnione przez nie funkcje definiują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Na przykład miejsca nauki oraz zakłady pracy generują ruch codzienny, obowiązkowy, w określonych porach i o określonej trasie. Potrzeby związane z wizytami w urzędach, instytucjach handlowych, kulturalnych oraz życiem towarzyskim generują przewozy nieregularne i incydentalne o zróżnicowanej częstotliwości odbywania się i różnych porach przemieszczania. Do głównych generatorów ruchu zalicza się:

- osiedla mieszkaniowe i sołectwa,
- placówki oświatowe,
- strefy inwestycyjne,
- duże zakłady pracy,
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- obiekty handlowo-usługowe,
- instytucje publiczne,
- inne generatory ruchu (np. placówki służby zdrowia, cmentarze).

4.4.1. Instytucje publiczne

Do najważniejszych instytucji publicznych działających na obszarze Powiatu Cieszyńskiego zaliczyć można: Starostwo Powiatowe w Cieszynie, Urzędy Miejskie, Urzędy Gminne, miejskie i gminne ośrodki pomocy społecznej, Powiatowy Urząd Pracy w Cieszynie, Urząd Skarbowy w Cieszynie, Prokuraturę Rejonową w Cieszynie, Sąd Rejonowy w Cieszynie, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Komendę Powiatową Policji, Śląska Akademia Nauki i Rozwoju.

4.4.2. Placówki oświatowe

Powiatowe przejazdy pasażerskie realizują głównie przewozy młodzieży do szkół średnich. Zajęcia lekcyjne w tych szkołach odbywają się zazwyczaj od godziny 8 rano do około 15 po południu, z czego największa liczba uczniów zaczyna lekcje około godziny 8 – 10 rano i kończy je około 13 – 15 po południu. W godzinach tych występuje wzmożony ruch pojazdów indywidualnych oraz komunikacji zbiorowej, które dowożą lub odwożą uczniów ze szkoły. W godzinach od 10 do 13 ośrodki te generują znikomy ruch pasażerski. Po godzinie 16 placówek oświatowych nie należy traktować jako generatorów ruchu.

Generatorami ruchu o zwiększonej losowości częstości wzrostu natężenia ruchu pasażerskiego są uczelnie wyższe oraz szkoły wieczorowe. Zajęcia w tych placówkach rozpoczynają się nieregularnie i nie można bezpośrednio ustalić godzin lokalnego wzrostu natężenia ruchu. Dlatego przyjmuje się, że placówki te są generatorem ruchu o jednorodnym natężeniu ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej i indywidualnej.

4.4.3. Obiekty sportowe i kulturalne

Na terenie Powiatu Cieszyńskiego funkcjonują różne obiekty sportowo-rekreacyjne: parki wodne, baseny i pływalnie, kąpieliska, korty tenisowe, hale widowiskowo-sportowe i sportowe, boiska wielofunkcyjne, lodowisko w Cieszynie i skocznie narciarskie w Gminie Wiśla.

Oferta kulturalna Powiatu Cieszyńskiego tworzona jest przez liczne muzea zlokalizowane w gminach: Cieszyn, Ustroń, Wiśla, Skoczów, a za największe generatory ruchu można uznać: kina, galerie, gminne centra i ośrodki kultury np. Teatr im. A. Mickiewicza w Cieszynie.

4.4.4. Zakłady pracy

Na terenie Powiatu Cieszyńskiego brakuje większych zakładów pracy, które są charakterystyczne dla województwa śląskiego. Dominują tutaj małe i średnie przedsiębiorstwa, głównie o profilu usługowym, produkcyjnym i rolniczym. Obszar ten nie jest objęty strefą ekonomiczną, jednak posiada duży potencjał inwestycyjny w obszarze turystyki górskiej.

Zakłady pracy funkcjonujące na obszarze Powiatu Cieszyńskiego generują wzmożony ruch pasażerski wyłącznie w okresie wymiany pracowników, która w dwuzmianowym okresie pracy następuje trzykrotnie w ciągu doby (około godziny 6, 14 i 22). Poza wymienionymi okresami natężenie ruchu generowane przez te ośrodki jest znikome.

4.4.5 Służba zdrowia

Placówki służby zdrowia takie jak: przychodnie, szpitale, sanatoria, prywatne gabinety lekarskie charakteryzują się losowością w generowaniu wzmożonego ruchu pasażerskiego. W przypadku przychodni wzmożony ruch występuje w godzinach rannych i wczesnopopołudniowych. Szpitale, sanatoria i prywatne gabinety lekarskie generują jednorodny ruch przez cały dzień.

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

Jedną z ważnych ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, ponieważ często osoby te nie mają możliwości samodzielnego podróżowania. W ostatnich latach obserwuje się wzrost liczby osób niepełnosprawnych.

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej uwzględnia się już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Nowo budowane bądź modernizowane przystanki będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

4.6. Ocena aktualnej oferty przewozowej

Obecna oferta przewozowa została ukształtowana w oparciu o przesłanki społeczne oraz ekonomiczne. Skupienie linii komunikacyjnych w ważnych punktach przesiadkowych – przystankach komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie miasta Cieszyna oraz w okolicach dworca autobusowego w Skoczowie, ułatwia proces podróżowania i zapewnia dostęp mieszkańcom Powiatu Cieszyńskiego do najważniejszych generatorów ruchu.

Na podstawie analizy rozkładów jazdy autobusów realizujących powiatowe przewozy pasażerskie na terenie Powiatu Cieszyńskiego stwierdzić można, iż sieć powiatowych przewozów pasażerskich jest spójna. Ponadto funkcjonowanie sieci w obecnym kształcie zabezpiecza podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego oraz zapewnia przewoźnikom prywatnym dochody. Pod tym względem obecne funkcjonowanie oferty przewozowej można ocenić za trafne i zasadne. Spełnione są bowiem postulaty podróżnych oraz przedsiębiorców. Jeśli jednak firmy prywatne zrezygnują z obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych, a w ich miejsce nie pojawią się inne – Powiat Cieszyński rozważy możliwość organizacji i finansowanie przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej.

4.6.1. Środki transportu dostępne na terenie Powiatu Cieszyńskiego

Wyłącznie infrastruktura drogowa pozwala na prowadzenie na terenie Powiatu Cieszyńskiego powiatowych przewozów pasażerskich. Wszystkie dostępne połączenia kolejowe znacznie wykraczają poza obszar administracyjny Powiatu Cieszyńskiego - nie mogą być one rozpatrywane jako zabezpieczające potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi. Zatem jedynym środkiem transportu zbiorowego na terenie Powiatu

Cieszyńskiego realizującego powiatowe przewozy pasażerskie jest komunikacja autobusowa.

Mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego mogą wybierać pomiędzy autobusowym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym, tj. samochodami osobowymi, motorami, skuterami, rowerami itp.

4.6.2. Sposób organizacji przewozów

W chwili obecnej powiatowe przewozy pasażerskie realizowane są na terenie Powiatu Cieszyńskiego w oparciu o zasady komercyjne. Przewoźnicy prywatni zabezpieczają potrzeby transportowe mieszkańców, a jednocześnie dążą do osiągnięcia rentowności swojej działalności i uzyskania zysku. Istniejąca konkurencja pozytywnie wpływa na ofertę przewozową dostępną na terenie Powiatu Cieszyńskiego. Ponadto, przewoźnicy obsługujący linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Cieszyńskiego, zrzeszeni są w radzie przewoźników, która pozwala na wypracowanie wspólnych standardów.

4.6.3. Kształt sieci komunikacyjnej

Sieć komunikacyjną Powiatu Cieszyńskiego, na której realizowane są powiatowe przewozy pasażerskie, uznać należy za dobrze rozwiniętą. Autobusy kursujące na trasach o charakterze gminnym dodatkowo ją zagęszczają i zwiększają liczbę punktów docelowych oraz umożliwiają dotarcie do punktu przesiadkowego między gminnymi a powiatowymi przewozami pasażerskimi. Kształt istniejącej sieci komunikacyjnej należy uznać za zadowalający i zapewniający mieszkańcom Powiatu Cieszyńskiego właściwy dostęp do transportu zbiorowego. Poszczególne trasy komunikacyjne mają przebieg prosty, jednoznaczny i niewariantywny, co ułatwia zrozumienie kształtu sieci i przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych.

Punktami szczególnymi na sieci komunikacyjnej Powiatu Cieszyńskiego są przystanki węzłowe: dworzec autobusowy w Wiśle, dworzec w Skoczowie, plac przesiadkowy w Cieszynie oraz przystanek na rynku w Strumieniu. Zbiega się tam wiele tras komunikacyjnych, co dodatkowo ułatwia kontynuowanie podróży autobusem kursującym na innej trasie.

Opis obecnego kształtu sieci komunikacyjnej został przedstawiony w rozdziale 3. Na mapie 10. została przedstawiona aktualna sieć połączeń powiatowych, podwójnym kolorem zostały oznaczone linie i największych przewozach.

4.6.4. Częstotliwość i kursowanie

Autobusy zabezpieczające potrzeby mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi kursują na poszczególnych trasach zgodnie z zapotrzebowaniem pasażerów na kursy. Przy układaniu rozkładów jazdy brane są pod uwagę takie generatory ruchu jak zakłady pracy czy szkoły. Rozkłady jazdy przewidują kursowanie autobusów w porach determinowanych przez te obiekty.

Analiza rozkładów jazdy pozwoliła stwierdzić, iż sieć komunikacyjna w powiatowych przewozach pasażerskich jest stosunkowo gęsta. Charakter ukształtowania terenu utrudnia, szczególnie w warunkach zimowych, realizację zakładanych rozkładów jazdy.

4.6.5. Opłaty taryfowe

Każdy z przewoźników prywatnych ustala wysokość opłat indywidualnie. Są one zróżnicowane zarówno w przewozach jednorazowych, jak i przy przejazdach okresowych. Podobne zróżnicowanie dotyczy również ulg stosowanych przez poszczególnych przewoźników. Poza obowiązkowymi ulgami ustawowymi przewoźnicy stosują ulgi handlowe, np. dla uczniów, studentów oraz osób powyżej 65 roku życia.

Zróźnicowanie cen biletów w zależności od przewoźnika wpływa na skomplikowanie oferty taryfowej, co może być utrudnieniem dla pasażerów, jednak konkurencja na rynku przewozowym powoduje obniżki cen biletów, co jest korzystne dla pasażerów. W poniższej tabeli zostało przedstawione porównanie przykładowych cen biletów wybranych przewoźników na poszczególnych liniach. Różni przewoźnicy stosują inne cenniki, niektórzy posiadają zróźnicowaną taryfę dla różnych połączeń, inni – mają takie same ceny dla każdej relacji.

Tabela 12. Porównanie przykładowych cen biletów jednorazowych i miesięcznych dla poszczególnych linii

Rodzaj biletu	przedział kilometrów	WISPOL	Trans-Bus	TRANSKOM Sp. z o.o.	
		Cieszyn – Przełęcz Salmopolska	Cieszyn – Kończyce Wielkie	Skoczów Dw. Aut. – Wiśła Łabaj Centrum	Cieszyn - Skoczów
jednorazowe	4-6	3,80	3,00	5,00	3,50
	12-15	5,30/6,00	4,50	7,00	5,00
	20-22	7,50/8,00	5,50	8,30	7,70
miesięczne	4-6	118,00	99,00	160,00	160,00
	12-15	164,00/186,00	149,00	224,00	224,00
	20-22	233,00/248,00	182,00	246,00	246,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

4.6.6. Informacja pasażerska

Obecnie informacją pasażerską przewoźnicy zajmują się indywidualnie. W większości przypadków każdy przewoźnik wywiesza na przystanku swój rozkład jazdy, tylko w nielicznych przypadkach, na podstawie porozumień między przewoźnikami, informacja jest zintegrowana. Ponadto informacje taryfowe i regulaminy przewozów dostępne są w pojazdach poszczególnych przewoźników. Rozkład jazdy autobusów sprawdzić można również przez Internet na stronach przewoźników oraz na portalach skupiających rozkłady jazdy. Powiat Cieszyński planuje ujednolicenie rozkładów jazdy wywieszanych na przystankach komunikacji zbiorowej.

4.7. Popyt na usługi transportowe

Popyt na usługi transportowe zaspokajany jest poprzez komunikację indywidualną (podróżowanie m.in. samochodem, rowerem, pieszo) oraz poprzez komunikację zbiorową. Osoby podróżujące indywidualnie można traktować jako potencjalnych użytkowników komunikacji zbiorowej, którzy mogą zmienić środek transportu pod wpływem zmiany kształtu oferty (np. zmiana układu linii, częstości kursowania, cen). Zapotrzebowanie na usługi przewozowe zostało pokazane na podstawie deklarowanej przez przewoźników wykonujących przewozy na podstawie zezwoleń otrzymanych od Starosty Cieszyńskiego średniej liczby przewiezionych pasażerów.

Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o. prowadzi przewozy na 19 liniach. Zadeklarowane przez przewoźnika średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów za okres lipiec 2012 – czerwiec 2013 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 13. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez PK "TRANSKOM" sp. z o.o.

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako %	niedzielę	niedziela jako
			dnia		% dnia
			powszedniego		powszedniego
lip 12	1692	432	25,5%	252	14,9%
sie 12	1434	508	35,4%	264	18,4%
wrz 12	1924	298	15,5%	80	4,2%
paź 12	1982	518	26,1%	298	15,0%
lis 12	1952	446	22,8%	216	11,1%
gru 12	1800	422	23,4%	143	7,9%
sty 13	1900	380	20,0%	164	8,6%
lut 13	1604	338	21,1%	154	9,6%
mar 13	1912	303	15,8%	160	8,4%
kwi 13	1956	388	19,8%	200	10,2%
maj 13	1954	512	26,2%	170	8,7%
cze 13	1760	456	25,9%	280	15,9%
średnia	1822,5	416,75	23,1%	198,4167	11,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

„Linea-Trans” sp. z o.o. prowadzi przewozy na 4 liniach. Zadeklarowane przez przewoźnika średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów za okres lipiec 2012 – czerwiec 2013 przedstawia tabela.

Tabela 14. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "Linea-Trans" sp. z o.o.

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
lip 12	533	227	42,6%	179	33,6%
sie 12	618	297	48,1%	224	36,2%
wrz 12	585	276	47,2%	164	28,0%
paź 12	577	266	46,1%	156	27,0%
lis 12	577	266	46,1%	156	27,0%
gru 12	557	248	44,5%	152	27,3%
sty 13	535	242	45,2%	136	25,4%
lut 13	643	258	40,1%	140	21,8%
mar 13	553	231	41,8%	122	22,1%
kwi 13	596	264	44,3%	92	15,4%
maj 13	653	284	43,5%	148	22,7%
cze 13	635	264	41,6%	41	6,5%
średnia	588,5	260,25	44,3%	142,5	24,4%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar prowadzi przewozy na 4 liniach. Zadeklarowane przez przewoźnika średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów za okres maj 2012 – kwiecień 2013 przedstawia tabela.

Tabela 15. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "TRANS-BUS" Jerzy Cieślar

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
maj 12	600	150	25,0%	50	8,3%
cze 12	1880	530	28,2%	250	13,3%
lip 12	550	170	30,9%	130	23,6%
sie 12	550	170	30,9%	130	23,6%
wrz 12	2400	700	29,2%	260	10,8%
paź 12	2400	700	29,2%	260	10,8%
lis 12	2820	700	24,8%	260	9,2%
gru 12	2390	620	25,9%	210	8,8%
sty 13	1390	620	44,6%	210	15,1%
lut 13	1690	480	28,4%	210	12,4%
mar 13	1315	290	22,1%	130	9,9%
kwi 13	1290	230	17,8%	140	10,9%
średnia	1606,25	446,7	28,1%	186,7	13,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Usługi Transportowe – Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak prowadzi przewozy na 4 liniach. Zadeklarowane przez przewoźnika średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów za okres lipiec 2012 – czerwiec 2013 przedstawia tabela.

Tabela 16. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "DAS II" Karol Górniak

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
lip 12	5	0	0,0%	0	0,0%
sie 12	121	53,5	44,2%	0	0,0%
wrz 12	307	0	0,0%	0	0,0%
paź 12	467	137	29,3%	125	26,8%
lis 12	446	151	33,9%	108	24,2%
gru 12	467	134	28,7%	78	16,7%
sty 13	472	131	27,8%	87	18,4%
lut 13	529	151	28,5%	96	18,1%
mar 13	465	121	26,0%	91	19,6%
kwi 13	506	135	26,7%	89	17,6%
maj 13	428	137	32,0%	80	18,7%
cze 13	524	149	28,4%	107	20,4%
średnia	394,75	108,2917	25,5%	71,75	15,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski prowadzi przewozy na 5 liniach. Brak jest danych za cały rok, jedyne dostępne dane dotyczą sześciu miesięcy, zostały one przedstawione w tabeli.

Tabela 17. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "WISPOL" mgr inż. Leszek Podzorski

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień	sobotę	sobota jako % dnia	niedzielę	niedziela jako % dnia
	powседневni		powседневniego		powседневniego
sie 12	3842	2081	54,2%	1394	36,3%
paź 12	5461	1270	23,3%	941	17,2%
lis 12	5045	1346	26,7%	816	16,2%
sty 13	5790	1161	20,1%	694	12,0%
lut 13	5650	1415	25,0%	953	16,9%
mar 13	5535	1071	19,3%	702	12,7%
średnia	5220,5	1390,7	28,1%	916,7	18,5%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

TRAF-LINE Agnieszka Kowalczyk-Skęcnek prowadzi przewozy na jednej linii, jednak z powodu rozpoczęcia kursowania tejże linii w sierpniu 2013 roku brak jest jeszcze danych o liczbie przewiezionych pasażerów.

Dane dla wszystkich przewoźników są dostępne jedynie dla sześciu miesięcy. Średnią liczbę podróży odbytych komunikacją powiatową przedstawia poniższa tabela.

Tabela 18. Średnie dzienne liczby łącznie przewiezionych pasażerów komunikacją powiatową

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powседневni	sobotę	sobota jako % dnia powседневniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powседневniego
sie 12	6565	3109,5	47,4%	2012	30,6%
paź 12	10887	2891	26,6%	1780	16,3%
lis 12	10840	2909	26,8%	1556	14,4%
sty 13	10087	2534	25,1%	1291	12,8%
lut 13	10116	2642	26,1%	1553	15,4%
mar 13	9780	2016	20,6%	1205	12,3%
średnia	9712,5	2683,6	28,8%	1566,2	17,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

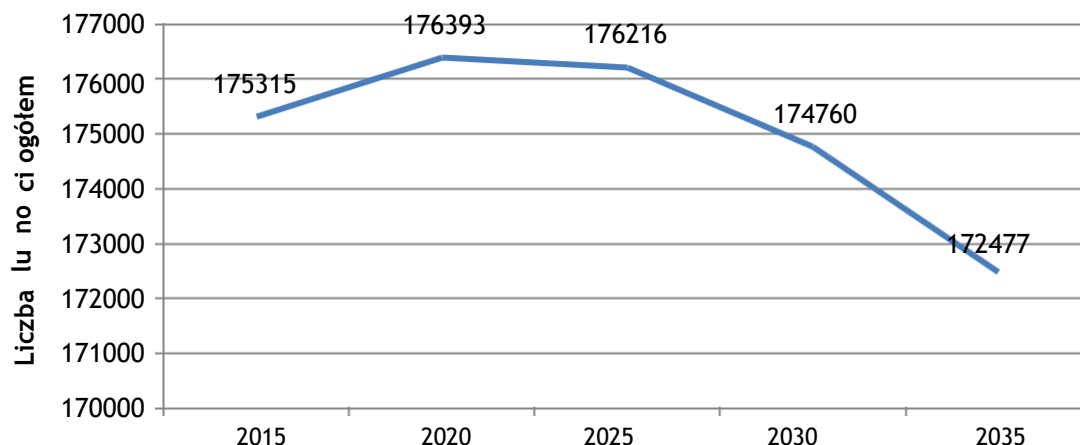
4.8. Podsumowanie

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Cieszyński nakierowane będą głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gmin znajdujących się na terytorium powiatu. Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w powiecie będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia.

Czynnikami determinującymi popyt na powiatowe przewozy pasażerskie są w szczególności:

- liczba mieszkańców,
- lokalizacja generatorów ruchu,
- struktura wiekowa mieszkańców,
- wskaźnik motoryzacji.

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego nie będzie ulegać większym zmianom. W najbliższym okresie, tj. latach 2015-2020, można zaobserwować wzrost liczby ludności o ok. 0,61%. Kolejne lata (okres 2020-2035) przyniosą sukcesywny spadek liczby ludności, aż do osiągnięcia poziomu 172 477, stanowiącego 98,4% obecnego stanu ludności.

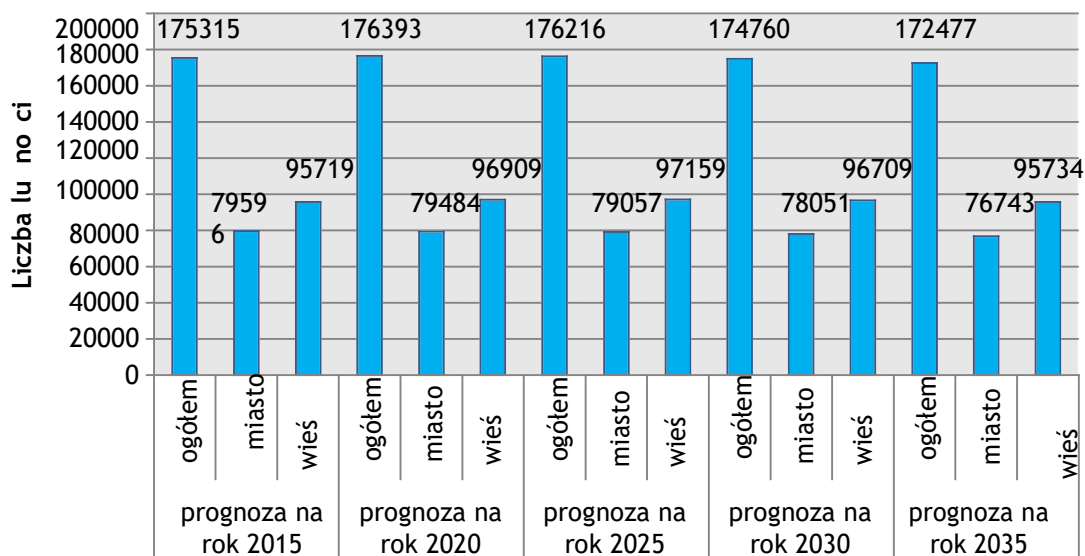


Prognoza na kolejne lata

Wykres 8 Prognoza ludności Powiatu Cieszyńskiego ogółem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W strukturze wiekowej społeczeństwa zwiększy się udział osób, które z racji wieku lub stanu zdrowia nie mogą samodzielnie korzystać z samochodu – głównie dzieci i młodzież szkolna oraz osoby starsze. Fakt, że zwiększy się udział ludności zamieszkującej obszary wiejskie (Wykres 9) wpłynie na konieczność realizowania większej ilości podróży do ośrodków miejskich, szczególnie do miasta powiatowego – Cieszyna. Nie będzie obserwowany tak gwałtowny jak w latach ubiegłych wzrost wskaźnika motoryzacji.



Prognoza liczby ludności

Wykres 9 Prognoza ludności Powiatu Cieszyńskiego z podziałem na miasto i wieś

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wobec powyższych określa się trzy scenariusze zmian popytu na usługi związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi.

W scenariuszu pierwszym przewiduje się zmniejszenie ogólnej liczby odbywanych podróży. Odnotowana będzie podobna do obecnej dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji, mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego nie będą traktować komunikacji zbiorowej jako realnej alternatywy dla samochodu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą zabezpieczać głównie potrzeby transportowe osób, które nie mogą z racji wieku lub stanu zdrowia albo niskich dochodów realizować samodzielnych podróży środkami transportu indywidualnego. Sieć komunikacyjna nie będzie rozwijana, a deficytowe kursy likwidowane. Popyt na przewozy pasażerskie będzie się zmniejszać – koszt pasażerokilometra będzie się zwiększać. Powiat Cieszyński będzie musiał rozpocząć finansowanie przewozów.

W scenariuszu drugim przewiduje się zwiększenie ogólnej liczby odbywanych podróży. Odnotowana będzie niższa od obecnej dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji. Zmiany w kształcie sieci komunikacyjnej, zwiększenie dostępności do komunikacji zbiorowej poprzez tworzenie nowych punktów postojów handlowych, przebudowa kształtu sieci komunikacyjnej tak, aby zapewniała bezpośredni, szybki dojazd z obszarów wiejskich do miast (szczególnie do głównego ośrodka powiatu – Cieszyna) oraz częstsze kursowanie autobusów wpłyną na zwiększenie ilości podróży odbywanych transportem zbiorowym. Ujednolicony cennik i wprowadzenie atrakcyjnych ofert biletowych znacznie ułatwią podróżowanie w granicach administracyjnych Powiatu Cieszyńskiego. Zwiększony popyt wygeneruje dodatkowe przychody dla przewoźników działających na zasadach komercyjnych, którzy będą reagować na zmieniające się potrzeby pasażerów. Finansowanie przewozów nie będzie konieczne.

Wariant pierwszy (pesymistyczny) zakłada znaczne zmniejszanie się popytu na usługi transportu zbiorowego, według wariantu drugiego (optymistycznego) powiatowymi przewozami pasażerskimi realizowana będzie połowa wszystkich podróży odbywanych w granicach Powiatu Cieszyńskiego. Niżej zaprezentowany scenariusz trzeci jest najbardziej prawdopodobny w perspektywie do 2025 roku.

Scenariusz ten zakłada, że celem Powiatu Cieszyńskiego będzie zapewnienie mieszkańcom możliwie rozbudowanej i dostosowanej do potrzeb oferty przewozowej, natomiast przewoźnicy komercyjni realizować będą swoje usługi celem osiągnięcia zysku. Ogólna liczba realizowanych podróży zwiększy się, popyt na przewozy pasażerskie nie będzie się zmniejszać. Celem zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej zasięgiem usług obejmowane będą nowe generatory ruchu. Powiat uruchomi przewozy o charakterze użyteczności publicznej w takim zakresie w jakim okaże się konieczna administracyjna ingerencja w rozkłady.

Powyższe scenariusze nie uwzględniają w pełni ścieżek możliwego finansowania przewozów:

1. Braku finansowania ze strony Powiatu Cieszyńskiego, będącego jedynie Organizatorem,
2. Częściowego finansowania ze strony Powiatu Cieszyńskiego,
3. Całkowite finansowanie ze strony Powiatu Cieszyńskiego.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania

Od 2020 r. Powiat Cieszyński, jako jednostka samorządu terytorialnego, jest organizatorem, publicznego transportu zbiorowego, zabezpieczając potrzeby podróżnych korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich.

Już w drugim półroczu 2019 r., Starosta Cieszyński za zgodą Rady Powiatu, podpisał pierwsze umowy operatorskie i doprowadził do uruchomienia nowych linii komunikacyjnych w powiatowym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej. W roku 2020, linie te zostały utrzymane, a od 1 marca 2020 r. objęto umowami operatorskimi pozostałe 16 powiatowych linii komunikacyjnych.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie tego typu przewozów polega na:

- poborze przez operatora, któremu Powiat Cieszyński powierzył zadania w zakresie świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, opłat w formie sprzedaży biletów;
- przekazywaniu operatorowi tak zwanej rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego;
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, ustanowionych na obszarze Powiatu Cieszyńskiego, o ile takowe zostały ustanowione;
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- udostępnianiu operatorowi przez Powiat Cieszyński środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zatem źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą:

- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r.- Prawo przewozowe (art.51 ust. 2, Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym),
- środki z budżetu państwa (art. 51 ust.1 pkt 2, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.), w tym w szczególności dopłata do jednego wozokilometra z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na podstawie ustawy z dnia 18 maja 2019 r. o FRPA oraz dopłaty z tytułu ulg ustawowych za przejazdy, co w chwili obecnej czyni Marszałek województwa,
- środki własne Powiatu Cieszyńskiego, przy wsparciu finansowym gmin.

W przypadkach wystąpienia deficytu na pojedynczej linii komunikacyjnej, czyli ujemnego wyniku finansowego w związku ze świadczeniem usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, Organizator będzie wypłacał rekompensatę, o której mowa w Rozporządzeniu Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Wysokość rekompensaty będzie ustalana jako różnica pomiędzy umownym kosztem przyjętym do rozliczeń a sumą przychodów uzyskiwaną z realizacji umowy przez Operatora.

5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat Cieszyński, jako Organizator publicznego transportu zbiorowego realizuje przewozy na 26 liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Dane pokazują, że rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych w ramach tego samego szlaku jest zróżnicowana. Jeszcze większe dysproporcje rentowności występują na liniach w odniesieniu do różnych szlaków komunikacyjnych.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym przychody ze sprzedaży biletów są największe. Obecnie obraz ten zaburza sytuacja pandemiczna w kraju, w związku z Covid-19 i związane z tym obostrzenia.

Zyski netto w branży przewozów pojawiają się w długofalowej perspektywie, nierzadko 10-letniej. Są to zyski kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej oraz standardu świadczonej usługi (wieku taboru, jego wyposażenia etc.). Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. ubezpieczenia, obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Powiat Cieszyński może samodzielnie zakupić i udostępnić pojazdy do przewozu osób Operatorowi, w ramach umowy o świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej. Takie działania z uwagi na znaczną wysokość nakładów finansowych będą możliwe do rozważenia w przypadku pojawienia się możliwości wykonania montażu finansowego w połączeniu z dostępnymi środkami zewnętrznymi.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Nie objęto aktualizacją.

6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Cieszyńskiego

6.1.1. Metodologia badania

Na przełomie sierpnia i września 2013 roku zostały przeprowadzone badania reprezentatywnej grupy mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego mające na celu poznanie preferencji transportowych mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego dotyczących wyboru rodzaju środka transportu oraz ustalenie rangi następujących postulatów transportowych:

- bezpośredniości,
- częstotliwości,
- dostępności,
- kosztu,
- niezawodności,

- punktualności,
- rytmiczności,
- prędkości,
- wygody.

Badanie przeprowadzono z uwzględnieniem reprezentatywności doboru respondentów ze względu na cechy demograficzne i społeczne mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, według kryteriów mających wpływ na preferencje respondentów odnośnie wyboru rodzaju środka transportu, rangę postulatów przewozowych i ogół zachowań komunikacyjnych. Badania na reprezentatywnej grupie 1197 osób zostały

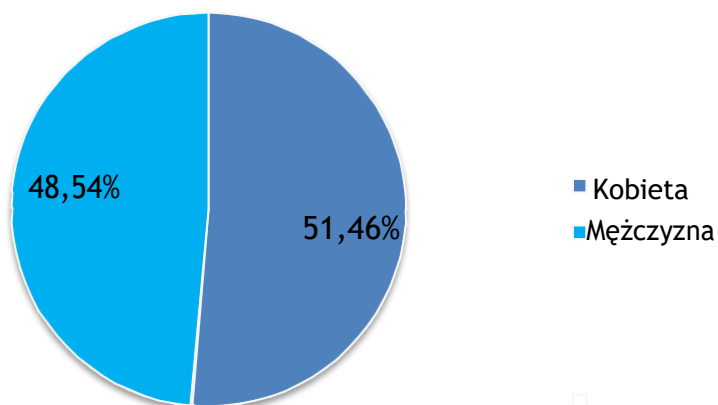
przeprowadzone metodą polegającą na przeprowadzaniu wspomaganych komputerowo wywiadów telefonicznych (CATI - od ang. Computer Assisted Telephone Interview). Taki dobór metodologii pozwolił m.in. na objęcie badaniami również osób obecnie niekorzystających z transportu zbiorowego.

Poznanie preferencji osób odbywających podróże zindywidualizowanym środkiem transportu jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego oraz określenie odpowiednich kierunków rozwoju transportu zbiorowego.

6.1.2. Metryka respondentów

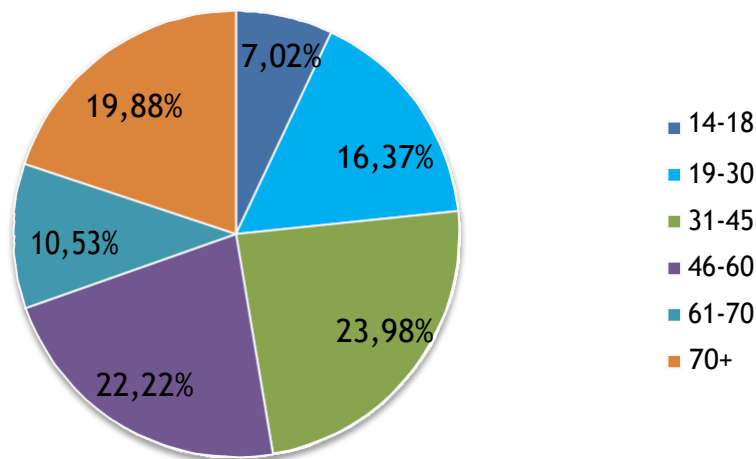
Badania poprzedził dobór próby statystycznej takiej, aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Płeć oraz liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych została dobrana na podstawie danych demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego.

Podział respondentów ze względu na płeć przedstawiony został na poniższym wykresie kołowym.



Wykres 10. Respondenci badania marketingowego ze względu na płeć
Źródło: Opracowanie własne

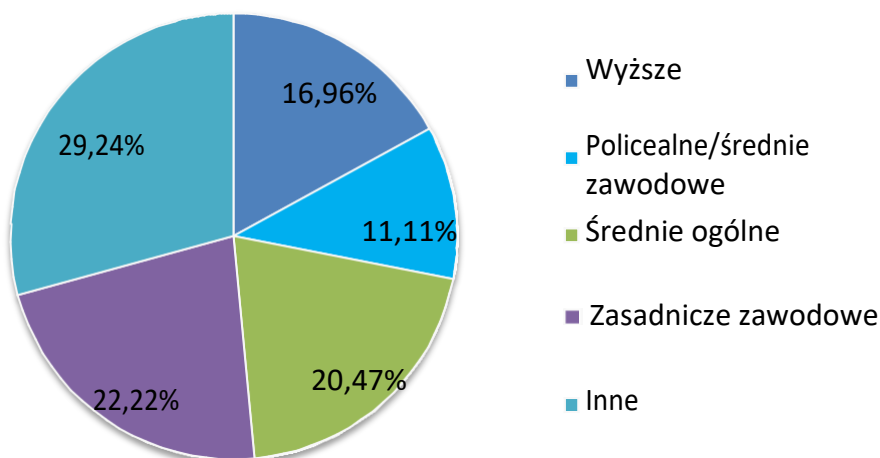
Na poniższym wykresie przedstawiono podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek.



Wykres 11. Respondenci badania marketingowego ze względu na wiek
Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupą respondentów ze względu na wiek była grupa osób w wieku od 31 do 45 lat. Stanowią oni 23,98% próby, natomiast 22,22% ankietowanych to mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego w wieku od 46 do 60 lat. Trzecią najliczniejszą grupą respondentów była grupa seniorów – stanowi ona 19,88% próby badawczej. Respondenci w wieku od 19 do 30 lat stanowią 16,37%, a w wieku od 61 do 70 lat – 10,53% badanych.

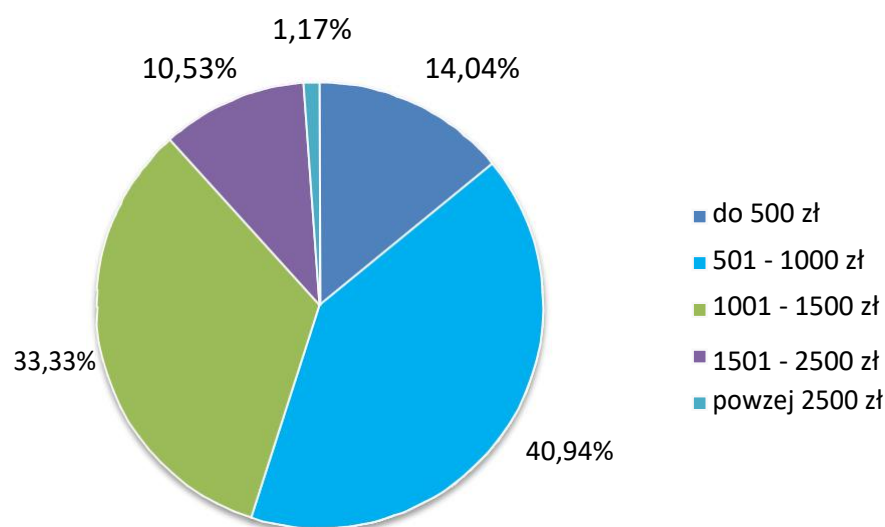
Poniższy diagram kołowy obrazuje podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie ankietowanych.



Wykres 12. Respondenci badania marketingowego ze względu na wykształcenie
Źródło: Opracowanie własne

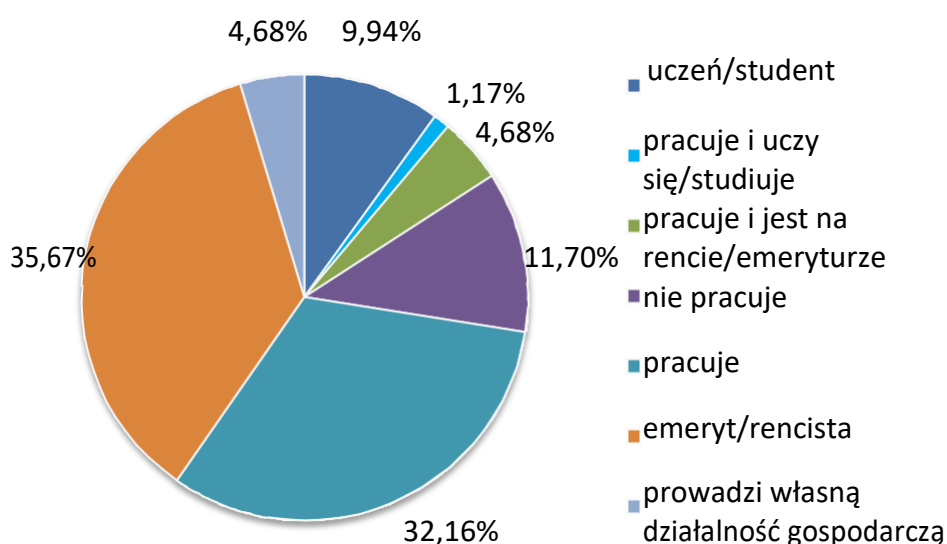
Najliczniejszą grupę respondentów badania marketingowego stanowią osoby z wykształceniem gimnazjalnym, podstawowym i niższym (29,24% próby). Wykształcenie zawodowe deklaruje 22,22% ankietowanych, średnie ogólnokształcące 20,47%, a wykształcenie wyższe – 16,96%. Najmniej liczną grupą respondentów byli ankietowani z wykształceniem średnim zawodowym lub policealnym. Stanowią oni 11,11% próby.

Wykres przedstawiający dochód przypadający na jednego członka rodziny respondentów został zaprezentowany poniżej.



Wykres 13. Respondenci badania marketingowego ze względu na dochód przypadający na jednego członka rodziny w gospodarstwie domowym
Źródło: Opracowanie własne

Z przeprowadzonych badań marketingowych na grupie reprezentatywnej wynika, że najliczniejszą grupę (40,94%) stanowią osoby żyjące w gospodarstwach domowych, w których dochód na jednego członka nie przekracza 1000 złotych, jednak jest wyższy od 501 złotych. Osoby żyjące w rodzinach, w których dochód przeliczony na jednego członka rodziny zawiera się między 1001 złotych a 1500 złotych stanowią 33,33% próby. Respondentów o dochodach nieprzekraczających 500 złotych na osobę w rodzinie jest 14,04%. Ponad 10% (10,53%) ankietowanych przyznało, że dochód na członka ich rodziny zawiera się między 1501 a 2500 zł, a wyższy dochód zadeklarowało 1,17% respondentów.



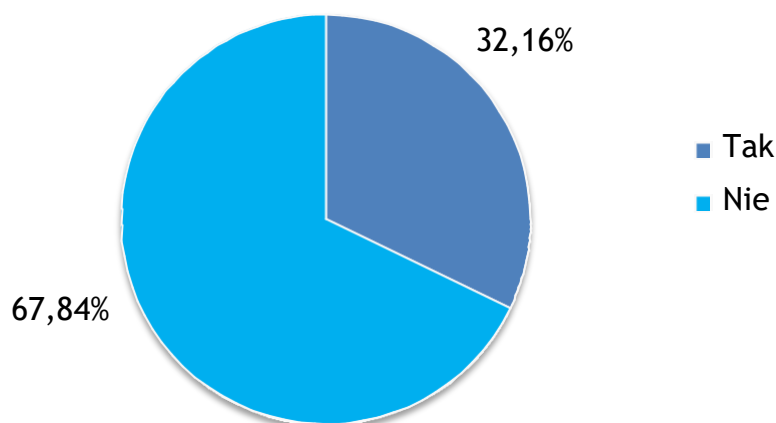
Wykres 14. Respondenci badania marketingowego ze względu na wykonywaną aktywność zawodową Źródło: Opracowanie własne

Ponad 35% respondentów badania marketingowego przyznało, że jest na emeryturze lub rencie. Niewielu ankietowanych mniej, bo 32,16% pracuje, a 11,70% respondentów nie pracuje. Prawie

10% ankietowanych (9,94%) uczy się lub studiuje. Blisko 5% (4,68%) respondentów prowadzi własną działalność gospodarczą. Taki sam odsetek ankietowanych pracuje i jest na emeryturze lub rencie. Respondentów przyznających się do nauki bądź studiów i pracy jest 1,17%.

6.1.3. Analiza wyników przeprowadzonego badania marketingowego

Pierwsze z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów badania marketingowego czy dojeżdżają do zakładów pracy i/lub miejsc nauki. Zaprezentowany poniżej wykres obrazuje uzyskane odpowiedzi.

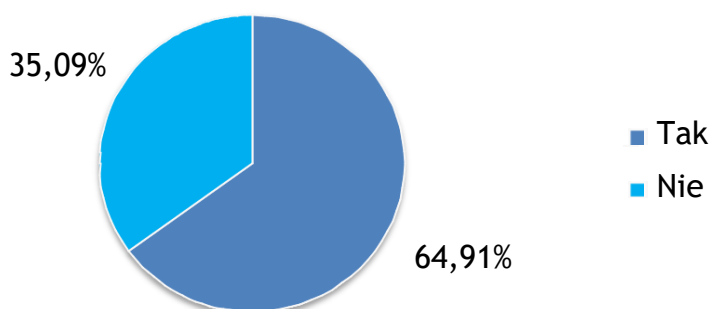


Wykres 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na potrzeby komunikacyjne -dojazd do zakładów pracy i miejsc nauki
Źródło: Opracowanie własne

Tylko co trzeci ankietowany (32,16%) przyznał, że dojeżdża do szkoły/uczelni i/lub do zakładu pracy. Takie podróże są wykonywane zazwyczaj na tej samej trasie i o podobnej godzinie w podobne dni. Przewozy odbywają się regularnie. Dojazd do miejsc pracy/szkół odbywa się z miejsca zamieszkania zazwyczaj podczas porannego szczytu komunikacyjnego, powroty – popołudniu z obszarów stanowiących skupiska zakładów pracy i miejsc nauki do miejsc zamieszkania. Przejazdy takie są przejazdami obligatoryjnymi.

Dwóch na trzech respondentów (67,84% próby) zadeklarowało, że nie musi dojeżdżać do miejsc pracy i/lub zakładów pracy. Oznacza to, że determinantami do odbywania podróży przez tę grupę respondentów są odmienne niż nauka/praca cele, np.: zakupy, rozrywka, kultura, sport, rekreacja, wizyty w ośrodkach zdrowia – przychodniach i szpitalach. Tego typu potrzeby komunikacyjne nie cechują się cyklicznością, odbywają się w różnych porach oraz charakteryzują się mniejszą częstotliwością.

Drugie pytanie miało na celu ustalenie, czy respondenci badania marketingowego mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Rozkład uzyskanych odpowiedzi został zaprezentowany na poniższym wykresie.



Wykres 16. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Źródło: Opracowanie własne

Niemal 65% respondentów badania marketingowego ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Oznacza to, że nieco ponad 35% ankietowanych takiej możliwości nie ma. Osoby, które mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu są grupą trudną do pozyskania przez transport zbiorowy. Podróże komunikacją zbiorową dokonują najczęściej wtedy, gdy ten sposób podróży daje im wymierne korzyści w porównaniu do odbycia tej samej podróży transportem zindywidualizowanym.

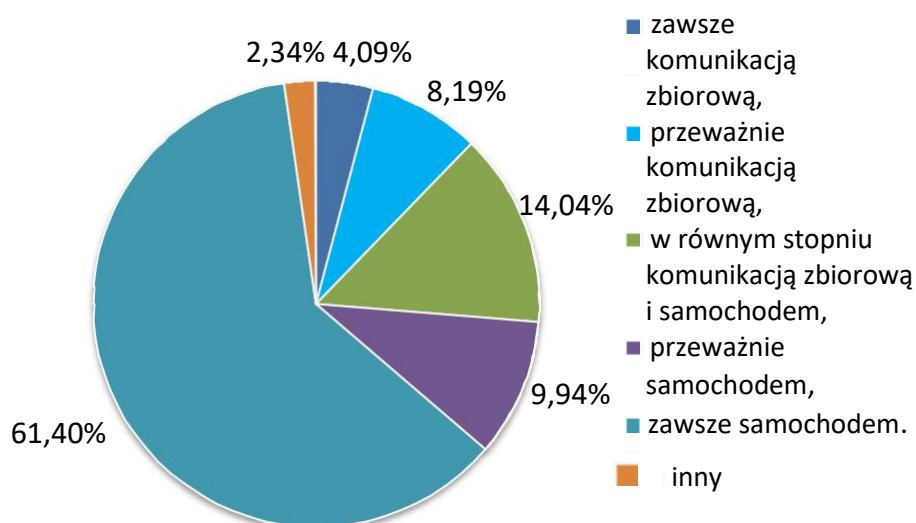
Pytanie trzecie dotyczyło sposobu odbywania podróży przez ankietowanych.

Respondenci wskazali najczęściej wybierany przez siebie środek transportu.

Ankietowani mogli wybrać jedną z możliwości:

- zawsze komunikacją zbiorową,
- przeważnie komunikacją zbiorową,
- w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem,
- przeważnie samochodem,
- zawsze samochodem.

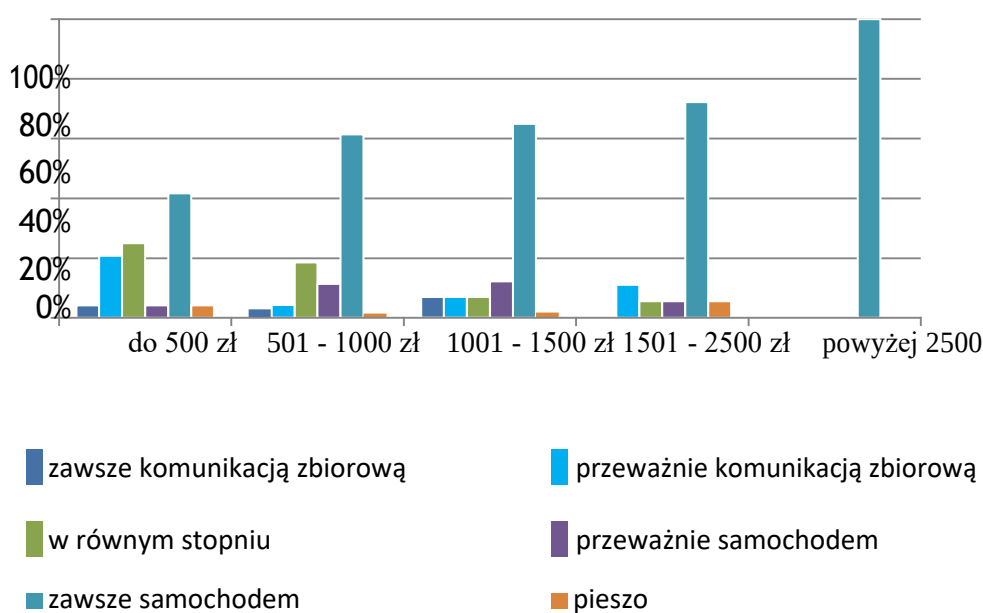
Respondenci mogli ponadto wskazać inny sposób przemieszczania się. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



Wykres 17. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na sposób przemieszczania się Źródło: Opracowanie własne

Na pytanie „Jakim środkiem transportu Pan/Pani podróżuje?” aż 61,40% respondentów badania marketingowego odpowiedziało, iż podróże odbywa wyłącznie samochodem. Kolejnym najczęściej wybieranym sposobem przemieszczania się jest podróżowanie w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem. W ten sposób przemieszcza się 14,04% ankietowanych. Niemal 10% respondentów przyznaje, że przeważnie podróżuje samochodem. Dla 8,19% ankietowanych głównym środkiem transportu jest komunikacja zbiorowa. Nieco ponad 4% (4,09%) próby wykorzystuje w celu przemieszczania się wyłącznie komunikacją zbiorową. Na tę grupę składają się przede wszystkim: młodzież szkolna i osoby starsze. Ponad 2% (2,34%) respondentów deklaruje inny sposób przemieszczania się – pieszo.

Wykres przedstawiający uzależnienie sposobu przemieszczania się od wysokości dochodów został zaprezentowany poniżej.



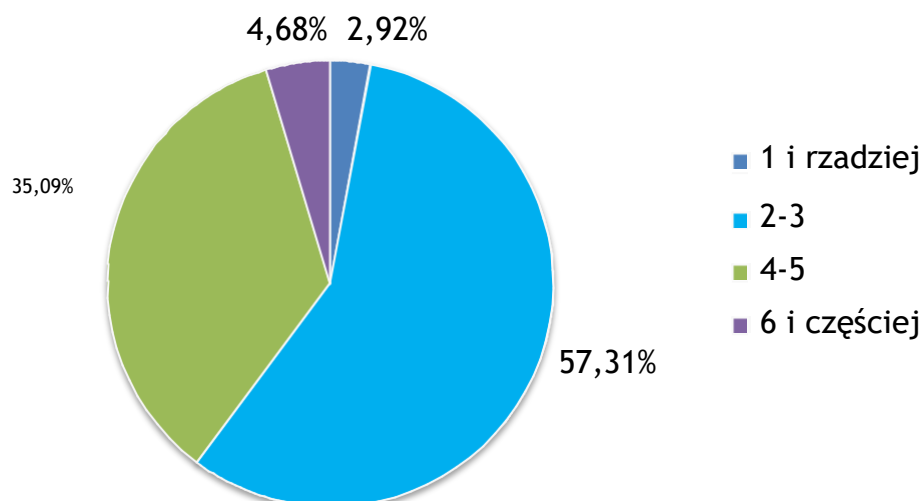
Wykres 18. Sposób odbywania podróży w zależności od kryterium dochodowego

Źródło: Opracowanie własne

Im dochód na jednego członka rodziny w gospodarstwie domowym respondenta jest wyższy, tym częściej do odbywania podróży wybierany jest samochód. O ile w grupie osób o dochodach na jednego członka rodziny nieprzekraczających 500 zł respondentów odbywających podróże wyłącznie samochodem jest 41,67%, o tyle w grupie respondentów o najwyższych dochodach deklaruje się, że jedynym środkiem transportu jest samochód.

Wraz ze wzrostem dochodów maleje rola komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się. W grupie osób o najniższych dochodach w przeliczeniu na jednego członka rodziny, osób przemieszczających się tak samo często samochodem co komunikacją zbiorową, przeważnie komunikacją zbiorową lub wyłącznie komunikacją zbiorową jest 50,00%. W grupie respondentów badania marketingowego, którzy zadeklarowali dochód na jednego członka rodziny większy niż 500 zł, ale mniejszy niż 1000 zł wskaźnik ten wynosi 25,71%. W grupie osób, których dochód na jednego członka rodziny zawiera się w przedziale 1000 – 1500 zł – 21,05%, w kolejnej – 16,67%, a w grupie o najwyższych dochodach – 0%.

Obszarem badanym przez **czwarte pytanie** było określenie średniej liczby podróży odbywanych przez respondentów. Poniższy wykres obrazuje uzyskane odpowiedzi.



Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na częstotliwość odbywania podróży

Źródło: Opracowanie własne

Największa część respondentów badania marketingowego (57,31%) odbywa dwie podróże dziennie. Drugą najliczniejszą grupą osób są ci mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego, którzy odbywają 4 podróże dziennie. Blisko pięć procent (4,68%) ankietowanych podróżuje 6 lub 8 razy dziennie. Respondentów badania marketingowego, którzy podróżują komunikacją zbiorową raz dziennie i rzadziej jest 2,92%.

Badanie marketingowe pozwoliło na określenie poziomu ruchliwości mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Respondenci, którzy zadeklarowali konieczność obowiązkowego przemieszczania się, odbywają średnio 4,45 podróży dziennie. Wśród osób, które nie muszą podróżować ze względu na pracę i/lub naukę, wskaźnik ruchliwości wynosi 4,13.

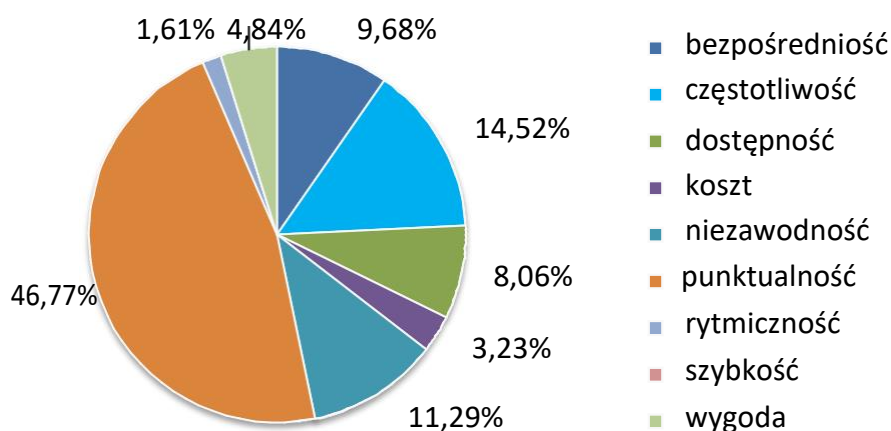
Mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego, którzy mają możliwość samodzielnego przemieszczania się samochodem, odbywają średnio 4,67 podróży dziennie. Wśród ankietowanych, którzy takiej możliwości nie mają, wskaźnik ruchliwości osiąga wartość 3,43 podróży dziennie.

Na kolejne pytania odpowiadali wyłącznie ci respondenci, którzy zadeklarowali korzystanie z usług komunikacji zbiorowej.

W **piątym z pytań** ankietowani zostali poproszeni o wskazanie najważniejszego i najmniej istotnego postulatu przewozowego. Badanie obejmowało obszar następujących wniosków przewozowych:

- bezpośredniość, czyli możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się,
- częstotliwość, czyli odstępy czasu między odjazdami,
- dostępność, czyli odległość od/do przystanku,
- niezawodność, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- koszt, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- prędkość, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie,
- punktualność, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,

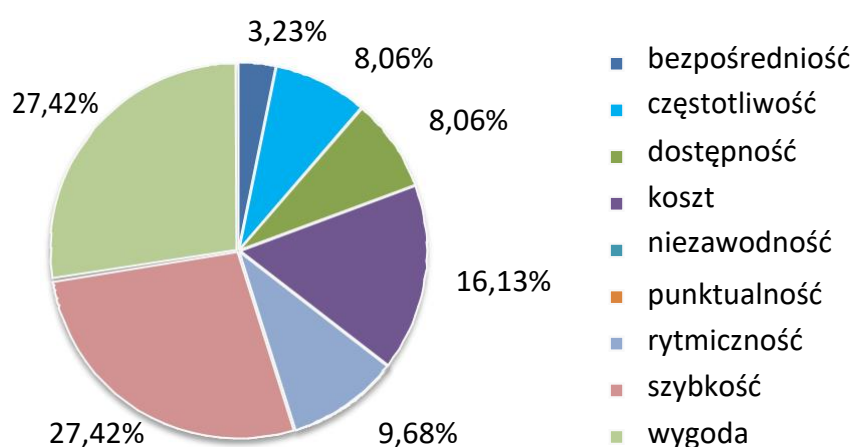
- rytmiczność, czyli równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku,
 - wygoda, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.
- Odpowiedzi uzyskane na pytanie „Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?” zostały przedstawione poniżej w formie graficznej.



Wykres 20. Najważniejszy postulat przewozowy według wskazań respondentów badania marketingowego Źródło: Opracowanie własne

Najważniejszym według mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego postulatem przewozowym jest punktualność komunikacji zbiorowej. W ten sposób odpowiedziało 46,77% respondentów badania marketingowego. Drugim najważniejszym postulatem przewozowym jest w ocenie mieszkańców częstotliwość (14,52% wskazań), a trzecim niezawodność (11,29%). Respondentów, którzy uznali za najważniejszy postulat bezpośredniości jest 9,68%. W opinii 8,06% próby badawczej najważniejsza jest dostępność do komunikacji zbiorowej. Blisko pięć procent (4,84%) ankietowanych wskazało, że najważniejszym postulatem przewozowym jest wygoda, dla 3,23% najistotniejszy jest koszt, a dla 1,61% respondentów rytmiczność. Nikt nie wskazał szybkości jako najważniejszego postulatu przewozowego. Fakt ten nie oznacza jednak, że postulat szybkości może być pomijany przy kształtowaniu oferty przewozowej.

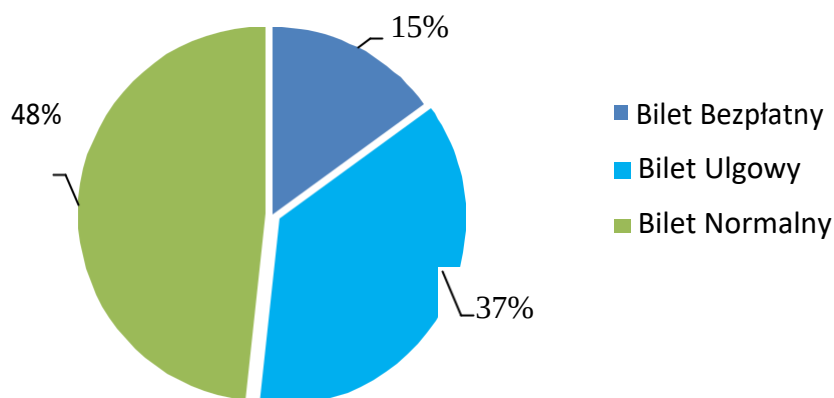
Poniższy wykres przedstawia procentowy udział odpowiedzi na pytanie o najmniej ważny, zdaniem mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, postulat przewozowy.



Wykres 21. Najmniej istotny postulat przewozowy według wskazań respondentów badania marketingowego Źródło: Opracowanie własne

Respondenci badania marketingowego wskazali, że do najmniej istotnych postulatów przewozowych należą rytmiczność i szybkość. Ocenili w ten sposób po 27,42% ankietowanych. Trzecim najmniej istotnym postulatem jest zdaniem mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego koszt (16,13% odpowiedzi), czwartym rytmiczność (9,68%). Po 8,06% respondentów badania marketingowego uznało za najmniej ważne częstotliwość i dostępność, a 3,23% postulat bezpośredniości. Żaden z ankietowanych nie uznał niezawodności i punktualności za najmniej istotne postulaty przewozowe.

Szóste i siódme z zadanych pytań dotyczyło rodzajów i typów biletów z jakich korzystają mieszkańcy powiatu.

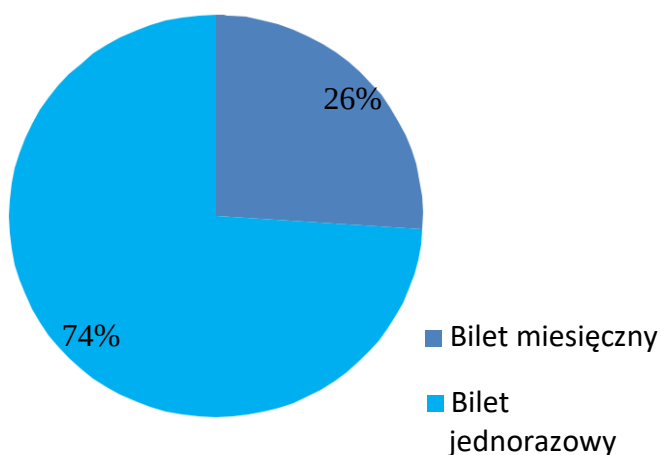


Wykres 22 Rodzaje biletów z jakich korzystają mieszkańcy powiatu.

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej kupowanymi biletami są bilety normalne. Stanowią one 48% wszystkich sprzedawanych biletów. 37% respondentów zadeklarowało korzystanie z biletów ulgowych a 15% z biletów bezpłatnych.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali poproszeni o wskazanie typu biletu z jakiego korzystają. Do wyboru przedstawiono bilet jednorazowy i okresowy.



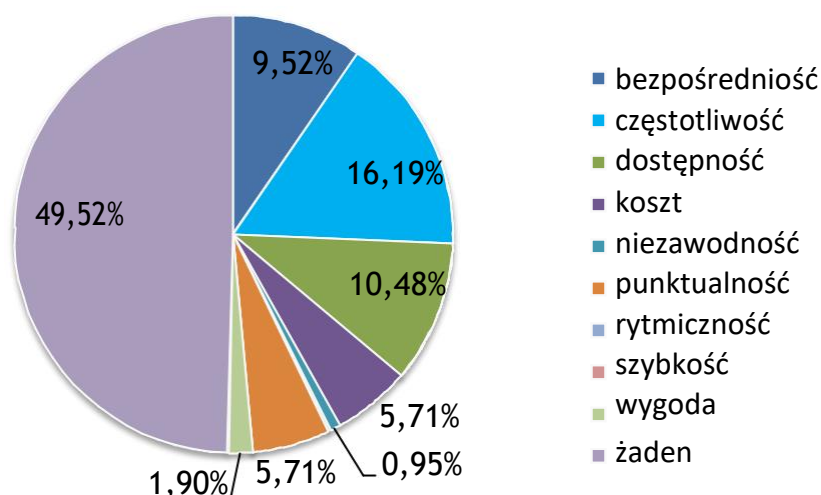
Wykres 23 Typy biletów z jakich korzystają mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego

Źródło: Opracowanie własne

Bilety jednorazowe stanowił 74% wszystkich sprzedawanych biletów, a bilety miesięczne 26%.

Ostatnie, **ósmie pytanie**, kierowane było do respondentów, którzy zadeklarowali podróżowanie wyłącznie samochodem. Dotyczyło ono postulatów przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona w pierwszej kolejności, aby zaczęli korzystać z transportu zbiorowego. Podobnie jak w pytaniu piątym, ankietowani wybierali spośród dziewięciu obszarów: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność, wygoda. Ponadto respondenci mogli udzielić odpowiedzi „żaden” oznaczającej, że nic ich nie przekona do zamienienia samochodu na transport zbiorowy.

Poniższy wykres prezentuje rozkład udzielanych przez respondentów odpowiedzi.



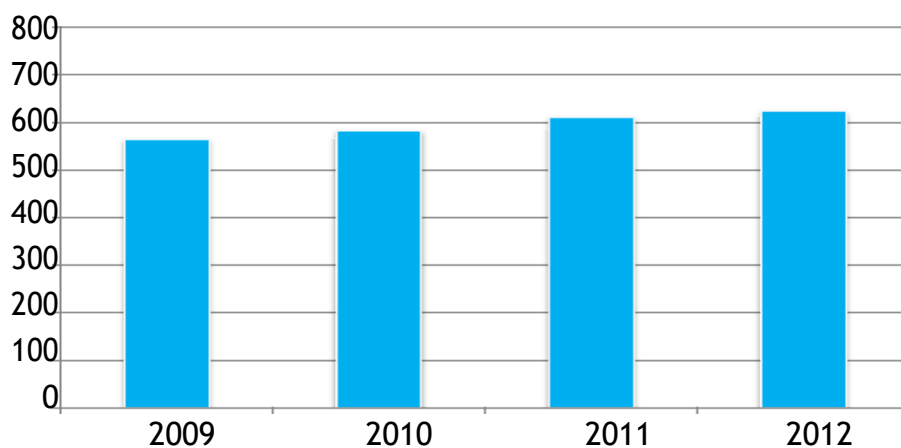
Wykres 24. Wskazanie przez respondentów badania postulatów przewozowych, których realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpocząć odbywanie podróży komunikacją zbiorową Źródło: Opracowanie własne

Ponad szesnaście procent (16,19%) ankietowanych zamieniłoby samochód na autobus, gdyby poprawiona została częstotliwość kursowania. Ponad dziesięć procent (10,48%) próby wskazało na poprawę postulatów związanych z dostępnością do komunikacji zbiorowej, a 9,52% na poprawę bezpośredniości połączeń komunikacyjnych. Niespełna sześć procent (5,71%) grupy respondentów zamieniłoby samochody na autobus, gdyby poprawiła się punktualność. Taki sam odsetek ankietowanych wskazywał na koszt. Respondentów badania marketingowego, którzy rozpoczęliby odbywanie podróży komunikacją zbiorową, gdyby poprawiono realizację postulatów wygody jest 1,90%, a niezawodności 0,95%. Żaden z ankietowanych nie zamieniłby samochodu na autobus, gdyby poprawiono rytmiczność kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej. Blisko połowa ankietowanych (49,52%) nie zdecydowałaby się na korzystanie z usług komunikacji zbiorowej nawet gdyby poprawiono którykolwiek z postulatów przewozowych.

6.2. Wskaźnik motoryzacji

Od lat obserwowany jest wzrost wskaźnika motoryzacji na terenie Powiatu Cieszyńskiego.

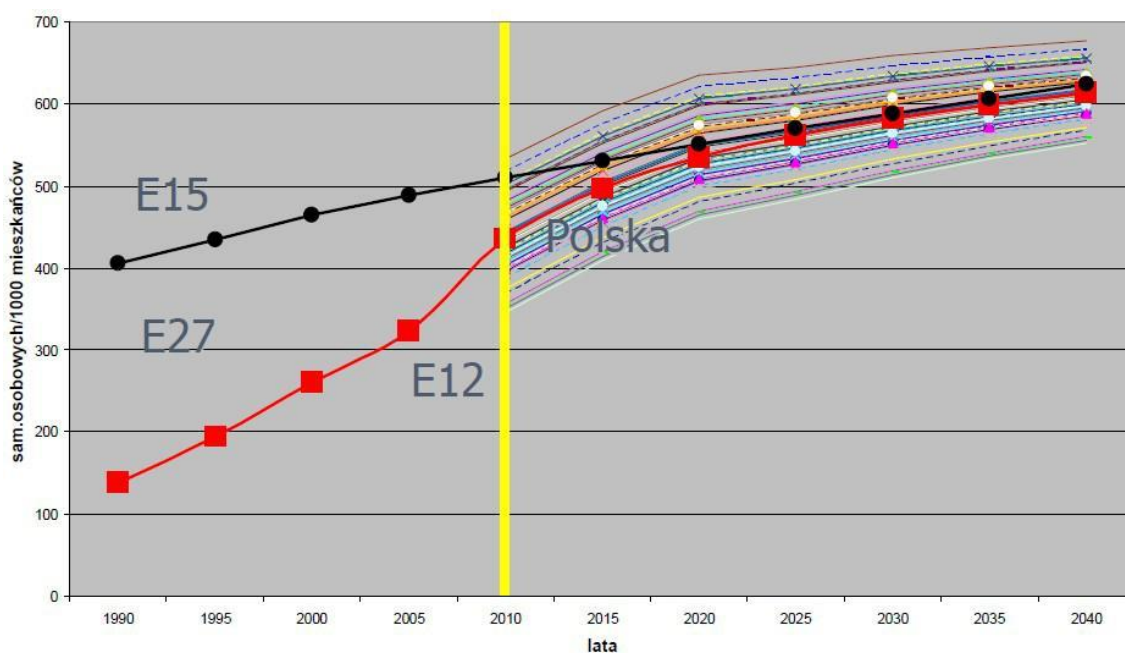
Poniższy wykres obrazuje zachodzące w latach 2009-2012 zmiany.



Wykres 25. Liczba pojazdów ogółem przypadająca na 1000 mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego latach 2009-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

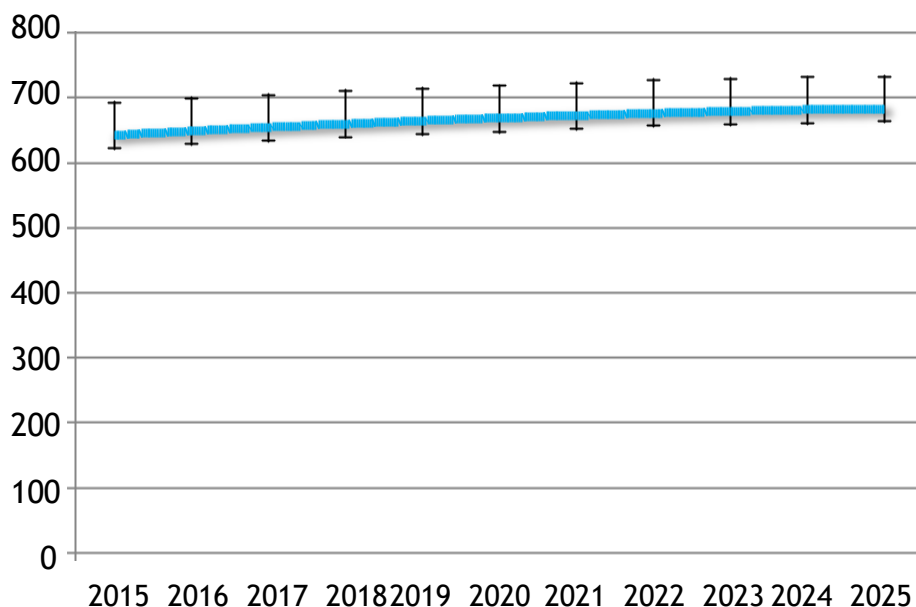
Zgodnie z analizami Krajowego Obserwatorium Terytorialnego dynamika wzrostu współczynnika zmotoryzowania społeczeństwa polskiego będzie się zmniejszać. Poniższy wykres przedstawia prognozowany wzrost wskaźnika motoryzacji w poszczególnych krajach Unii Europejskiej w latach 2010 – 2040.



Wykres 26. Prognoza wskaźnika motoryzacji

Źródło: Prezentacja Krajowego Obserwatorium Terytorialnego pt. Prognoza ruchu dla krajowych sieci transportowych

Na podstawie danych Krajowego Obserwatorium Terytorialnego można oszacować przybliżoną ilość pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców w perspektywie do roku 2025.



Wykres 27. Prognoza ilości pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego

Źródło: Opracowanie własne

6.3. Podsumowanie

Wyniki badania marketingowego wykazały, że transport zbiorowy nie jest traktowany przez mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego mających możliwość na co dzień korzystania z samochodu jako realna alternatywa. Z komunikacji zbiorowej korzystają głównie dzieci i młodzież oraz osoby, które z racji wieku stanu zdrowia nie są w stanie lub nie posiadają możliwości korzystania z komunikacji indywidualnej, świadczy o tym fakt, że w okresie wakacji i ferii przewoźnicy znacznie redukują liczbę kursów.

W ocenie mieszkańców Powiatu najważniejszym postulatem przewozowym jest postulat punktualności kursowania publicznego transportu zbiorowego, a najmniej ważnym wygoda podróżowania komunikacją zbiorową. Analiza uzyskanych odpowiedzi na pytania 5 i 8, pozwala na określenie najważniejszych z punktu widzenia pasażerów postulatów, których realizację należy poprawić w perspektywie do 2025 roku, aby komunikacja zbiorowa mogła konkurować z indywidualną. Realizacja postulatów transportowych została przedstawiona w dalszej części opracowania. Wskaźnik motoryzacji pokazuje wzrost liczby pojazdów co potwierdza rosnące znaczenie komunikacji indywidualnej w stosunku do komunikacji zbiorowej.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1. Powiat Cieszyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. W przypadku niniejszego opracowania poprzez obszar ten należy rozumieć Powiat Cieszyński. Realizowane przewozy mają zatem charakter powiatowych przewozów pasażerskich, czyli przewozów osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywanych w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granicę Powiatu Cieszyńskiego.

Określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta Cieszyński działający poprzez Biuro Transportu i Organizacji Ruchu. Zadania organizatora są określone w art.8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i należą do nich:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

7.2. Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Wybór operatorów publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Cieszyński odbył się zgodnie z art. 22 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który stanowi że organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora⁶.

Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zostały zawarte na czas oznaczony - 10 lat. Fakt ten został poprzedzony - zgodnie z ustawą -s uchwaleniem Planu transportowego w kwietniu 2014 r. oraz ogłoszeniem o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy na więcej niż rok przed planowanym zawarciem umów.

⁶ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.

Wymagania techniczne i użytkowe taboru, którym musiał dysponować operator, uzasadniono faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami technicznymi operatorów. Plan długofalowy zakłada sukcesywną wymianę taboru w tempie ok. 10 % rocznie, na pojazdy nowe w miarę możliwości finansowych, spełniające najwyższe standardy emisji spalin lub używane z podobnymi parametrami nie starsze niż 5 lat.

Powiat Cieszyński wybierając tryb określony w art. 22 ust. 1 pkt. 1 i ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dokonał wyboru operatorów, mając na uwadze zasady uczciwej konkurencji oraz zasadę racjonalnego i oszczędnego gospodarowania środkami publicznymi

7.3. Realizacja funkcji organizatorskich przez Powiat Cieszyński

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. W chwili obecnej funkcje organizatora realizowane są przez Biuro Transportu i Organizacji Ruchu Starostwa Powiatowego w Cieszynie. Do zadań organizatora należy realizacja następujących zadań:

- badanie i analiza 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;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców w tym pomocy przy uzyskaniu zgód na wjazdy na dworce nie będące w zarządzie powiatu;
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
 - systemu informacji dla pasażera;
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie 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 1984r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r., poz. 8, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Cieszyński

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy określenie przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Przystanek komunikacyjny jest określany jako miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone jest zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 110 z późn. zm.), czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Zgodnie z art. 15 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określenie przystanków i dworców oraz warunków i zasad korzystania z nich następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

W dniu 27 grudnia 2012r. Rada Powiatu Cieszyńskiego podjęła Uchwałę Nr XXVII/12 w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest Powiat Cieszyński oraz warunków zasad korzystania przez operatorów i przewoźników. Załącznikiem do tej uchwały jest wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest Powiat Cieszyński.

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym przystanek komunikacyjny to „miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informację w szczególności godzin odjazdów środków transportu”.

Pierwszym elementem drogi pasażera jest dojście do przystanku. Przystanek powinien się jawić jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych. Pokonanie jezdni powinno być jak najłatwiejsze.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. System Bike & Ride, polegający na skorzystaniu z roweru w drodze na przystanek powoli znajduje zwolenników w Polsce. W przypadku zaobserwowania takiego rozwiązania należy rozważyć zorganizowanie małego parkingu rowerowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku.

Na przystanku powinna być umieszczona jego nazwa. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to odpowiedni rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Na przystanku obowiązkowo musi być zamieszczony rozkład jazdy. Rozkład jazdy powinien być czytelny i przejrzysty, a przede wszystkim aktualny. Dobrze, jeśli rozkład jest ujednolicony, na jednym arkuszu, z wyraźnym oznaczeniem operatorów lub przewoźników. Nie obowiązkowym, ale pożądanym jest podanie podstawowej informacji taryfowej oraz schematu połączeń.

Na każdym przystanku powinna być wyraźnie zaznaczona krawędź peronowa. Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, niestwarzającą zagrożenia, wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto w jasny sposób (np.

poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki) wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe, aby pomieścić podróżnych. Bardzo często ruch jest mocno ukierunkowany i jeden przystanek pełni rolę przystanku dla wsiadających (w stronę centrum miasta), a drugi dla wysiadających. Nigdy nie jest to zależność stu procentowa, jednak poprawiając infrastrukturę przystankową, w pierwszej kolejności należy zająć się przystankiem „w stronę miasta”.

Ostatnią kwestią jest estetyka. Aby pasażer oczekując na przystanku nie czuł dyskomfortu, przystanek nie może być zaśmiecony, brudny, nie może być w sposób niekontrolowany poobklejany reklamami, a przede wszystkim nie może pełnić roli publicznej toalety. Wzornictwo przystanku, szczególnie w miejscach atrakcyjnych turystycznie, może nawiązywać do lokalnych atrakcji czy tradycji, jednak nie może to być kosztem funkcjonalności oraz musi zostać zachowana bezsprzeczna rozpoznawalność przystanku publicznej komunikacji zbiorowej.

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

Nie objęto aktualizacją.

8.1. Informacje wstępne

Obecnie Powiat Cieszyński nie ma bezpośrednio wpływu na standard usług w powiatowych przewozach pasażerskich. Obecny standard wyznaczają prywatni przewoźnicy. Powiat Cieszyński na dzień sporządzania niniejszego planu może jedynie poprawić standard dotyczący infrastruktury przystankowej. Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej, sprawna sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to wysoki standard pożądany przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów.

8.2. Realizacja postulatów przewozowych

Poprzez swoje działania Powiat Cieszyński, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców powiatu.

W tabeli poniżej zostały przedstawione działania, które planuje się zrealizować w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

Tabela 19 Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	
Ciągłe monitorowanie poprzez bieżące zbieranie opinii z gmin znajdujących się na obszarze powiatu.	
W przypadku rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej Powiat Cieszyński rozważy możliwość przeprowadzania stosownie do potrzeb, cyklicznych (nie rzadziej niż co 3 lata, chyba, że wprowadzony zostanie ciągły, jednolity, automatyczny system pomiaru) badań nappełnień autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia, w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców, połączeń bezpośrednich.	
W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony - Powiat Cieszyński będzie dążył do zapewnienia dogodnego systemu przesiadkowego, (między różnymi rodzajami komunikacji).	
Częstotliwość	
W przypadku rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej, zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi.	
W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.	
Dostępność	
Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego.	
Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich w centralnych punktach miejscowości.	
Niezawodność	
W przypadku rozpoczęcia finansowania Powiat Cieszyński będzie wymagał od przewoźników realizacji przewozów pojazdami o określonych standardach uwzględniając dostęp osób niepełnosprawnych. Powiat będzie dążył do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez dokładne określenie wymagań odnośnie taboru, maksymalna wiek pojazdów, norm spalin. Dopuszczalne jest zastosowanie okresu przejściowego tak, aby przewoźnicy mieli czas na dostosowanie się do wymaganych standardów.	

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Koszt	
	Wzrost liczby podróży odbywanych na podstawie biletów miesięcznych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.
	W przypadku rozpoczęcia finansowania analiza możliwości i zasadności wprowadzenia nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się na podstawie jednego biletu jednorazowego.
Prędkość	
	Wzrost prędkości podróży poprzez podjęcie działań mających na celu poprawienie płynności ruchu w Powiecie Cieszyńskim oraz zastosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu zapewniających priorytety dla publicznego transportu zbiorowego.
Punktualność	
	W przypadku rozpoczęcia finansowania : - wzrost punktualności kursowania autobusów, - dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami (miejscowościami) komunikacyjnymi poprzez przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi punktami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia, rodzaj i ukształtowanie terenu, porę roku.
Wygoda	
	Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych.
	Poprawa standardu taboru poprzez wymaganie od operatorów taboru, posiadające określone normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania, np. klimatyzacja.

Źródło: opracowanie własne

8.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Zagrożeniem ze strony systemu transportowego, przede wszystkim drogowego, na terenie powiatu jest generowanie hałasu oraz emisja gazów i pyłów. Istotne jest również zagrożenie wynikające z transportu materiałów niebezpiecznych. Pogarszający się stan klimatu akustycznego na obszarze planowania jest niepokojący i stanowi duże zagrożenie dla środowiska naturalnego.

Jeden z problemów Powiatu Cieszyńskiego stanowią także zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł komunikacyjnych. W przypadku emisji komunikacyjnej źródła emisji znajdują się na wysokości kilkunastu bądź kilkudziesięciu centymetrów nad ziemią, co stanowi niekorzystne warunki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Wysoka szkodliwość emitowanych zanieczyszczeń pochodzi z emisji spalin.

W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania

stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru przez operatora, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin jednak w przypadku komunikacji powiatowej takie rozwiązania są możliwe do egzekwowania jedynie wtedy, gdy Powiat będzie finansował i organizował przewozy pasażerskie.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- ☐ tlenków azotu (NO_x)
- ☐ węglowodorów (HC)
- ☐ tlenków węgla (CO)
- ☐ cząstek stałych.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

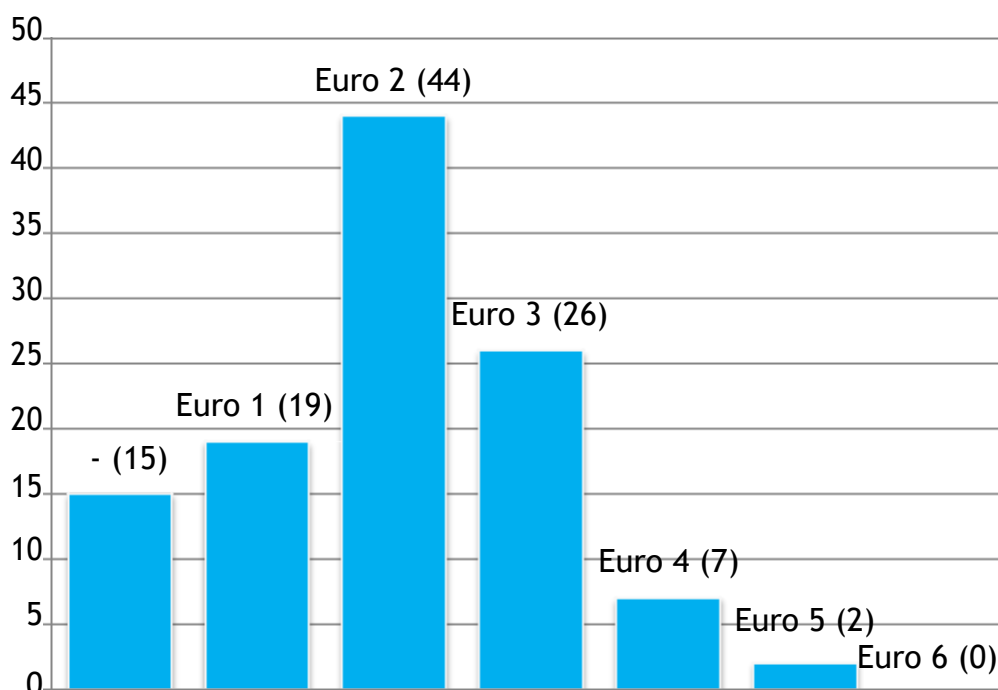
Tabela 20. Normy zanieczyszczeń

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO _x)	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EEV	1,0	0,25	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: opracowanie własne

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązującą normą emisji spalin w nowych autobusach będzie obecnie najwyższa norma EURO 6.

Na poniższym wykresie zaprezentowano liczbę autobusów spełniających poszczególne normy emisji spalin EURO wykorzystywanych przez przewoźników prywatnych do obsługi obecnej sieci komunikacyjnej.



Wykres 28. Liczba autobusów spełniających poszczególne normy spalin Euro używanych do realizacji powiatowych przewozów pasażerskich

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od starostwa Powiatu Cieszyńskiego.

Spółród 113 pojazdów używanych na liniach powiatowych, 15 nie spełnia żadnej normy emisji spalin Euro, 19 spełnia normę Euro 1, 44 autobusy normę Euro 2, 26 pojazdów - Euro 3, a 2 normę Euro 5.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) – hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Dlatego w przyszłości konieczne będzie zaprzestanie eksploatacji autobusów spełniających najniższe normy EURO1 i EURO2 oraz wprowadzenie do eksploatacji taboru proekologicznego.

8.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 m od przystanku komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut⁷⁷. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

W chwili obecnej Powiat Cieszyński nie dysponuje wynikami badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, na których zatrzymują się pojazdy realizujące powiatowe przewozy pasażerskie. W przypadku podjęcia decyzji o rozpoczęciu organizowania przewozów użyteczności publicznej, rozważyć możliwość przeprowadzenia takich badań.

Badania tego typu są badaniami wymagającym zastosowania nowoczesnych narzędzi graficznych lub tzw. systemu informacji geograficznej (GIS). W wyniku przeprowadzonych badań powstanie

⁷⁷ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

mapa dostępności przestrzennej do sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Cieszyński. Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, podjęte zostaną ewentualne konieczne działania mające na celu poprawienie standardu w zakresie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

Racjonalna polityka przestrzenna uwzględniająca zagadnienia związane z transportem jest jednym z elementów zrównoważonego rozwoju Powiatu Cieszyńskiego.

Zwiększenie strefy oddziaływania przystanku w małych miejscowościach można uzyskać przez tworzenie tzw. systemów Bike&Ride (B+R), które zostały opisane w rozdziale Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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

Powiat Cieszyński obecnie nie ma wpływu na uwzględnienie przez przewoźników, świadczących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych, w standardzie taboru aspektów związanych z potrzebami osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- posiadania możliwości tzw. przykładu lub innego rozwiązania ułatwiającego wejście do pojazdu,
- wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- uwzględnienia w taborze przystosowanego miejsca na wózki inwalidzkie
- wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz lokalizacji tych urządzeń,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować kierunek jazdy autobusu w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- podłogi wyłożonej wykładziną, bądź wylewką antypoślizgową nieścieralną,
- wymalowania krawędzi stopni na kolor żółty (dobra widoczność dla osób niepełnosprawnych i niedowidzących),

- zapewnienia odpowiedniego oznakowania pojazdów dostępnych dla osób niepełnosprawnych,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają dodatnio na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną i podróżują komunikacją zbiorową.

8.6. Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

Określenie standardu technicznego pojazdów będzie możliwe w przypadku rozpoczęcia przez Powiat Cieszyński finansowania komunikacji zbiorowej.

Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej Powiatu Cieszyńskiego powinien być dostosowywany do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej - zgodny z zakresem opisanym w punkcie 8.5 Uwzględnienie w standardzie dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Oprócz dostosowania pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, standard w zakresie taboru to:

- odpowiednia liczba miejsc siedzących w autobusie, która powinna odpowiadać liczbie miejsc wskazanych przez producenta autobusu,
- autobusy, w których przedział kierowcy jest połączony z wnętrzem pojazdu w celu umożliwienia łatwego zakupu biletów,
- autobusy wyposażone w co najmniej dwoje drzwi otwieranych ze stanowiska kierowcy,
- autobus wyposażone w łączność telefoniczną umożliwiającą połączenie z policją, pogotowiem ratunkowym,
- autobusy wyposażone w klimatyzację włączaną ze stanowiska kierowcy dla całej przestrzeni pasażerskiej,
- autobusy spełniające jak najwyższe normy spalin Euro,
- autobusy ekologiczne, hybrydowe itp.

Ważnym elementem jest również odpowiednie oznakowanie pojazdów, wszyscy przewoźnicy, którzy będą wykonywać przewozy na zlecenie Powiatu Cieszyńskiego powinni posiadać ujednolicone system identyfikacji wizualnej określony przez organizatora. Tablice kierunkowe powinny być umieszczane za przednią czołową szybą. Nazwy miejscowości początkowej i końcowej powinny być pisane większą czcionką aby były widoczne dla osób stojących na przystanku. Tablice mogą być elektroniczne lub tradycyjne w formie tablic drukowanych. Autobusy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych powinny być oznaczone na przodzie pojazdu oraz na drzwiach

dostosowanych do wsiadania\wysiadania osób niepełnosprawnych odpowiednim znakiem graficznym. Ważnym elementem jest również czytelna nazwa przewoźnika, która powinna być widoczna zarówno z przodu jak i z boku pojazdu.

8.7. System pobierania opłat za bilety

W przypadku rozpoczęcia finansowania komunikacji przez Powiat Cieszyński zakup biletów będzie możliwy u kierowcy lub w punktach do tego wyznaczonych, np. w Punkcie Obsługi Pasażera zlokalizowanym na terenie Miasta Cieszyn.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Nie objęto aktualizacją.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- 1) godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu, tras komunikacyjnych, ich przebiegu,
- 2) obowiązujących opłat za przejazd,
- 3) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- 4) regulaminów przewozu osób.

Informacje dla pasażerów są dostępne we wszystkich fazach realizacji podróży.

Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

Informacja pasażerska dostępna jest również w Internecie na stronach poszczególnych przewoźników. Pasażerowie uzyskują szczegółowe dane na temat poszczególnych linii, zasad działania, rozkładów jazdy, taryfy, regulaminu przewozów, odjazdów.

Planuje się, iż rozkład jazdy dostępny na wszystkich przystankach komunikacyjnych pozostanie podstawową formą informowania pasażera. Na wybranych przystankach będą wywieszane także informacje dotyczące połączeń komunikacyjnych komunikacji gminnej i ponadpowiatowej.

W przyszłości, gdy Powiat Cieszyński rozpocznie finansowanie komunikacji, władze powiatu rozważą możliwość uruchomienia systemu tablic elektronicznych informacji pasażerskiej na głównych przystankach oraz wdrożenie aplikacji pozwalających na śledzenie rozkładu jazdy za pomocą telefonów komórkowych (smartfonów) czy tabletów.

Pasażer powinien mieć również fizyczną możliwość pozyskania informacji o układzie i przebiegu poszczególnych linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejszem takim powinien być Punkt Obsługi Pasażera.

W Punkcie Obsługi Pasażera będzie można między innymi:

- uzyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego na terenie Powiatu Cieszyńskiego,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- uzyskać informację jak dotrzeć do celu podróży,
- zakupić bilet,
- złożyć skargę.

Punkt Obsługi Pasażera umożliwi załatwienie wszystkich spraw dotyczących komunikacji powiatowej w jednym miejscu, a także ułatwi uzyskanie informacji osobom starszym oraz osobom odwiedzających Powiat Cieszyński w celach turystycznych. W punkcie powinny być także dostępne informacje o gminnych i ponadpowiatowych przewozach występujących na terenie Powiatu Cieszyńskiego.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów zebrany został w poniższej tabeli.

Tabela 21. Docelowy system informacji dla pasażerów w Powiecie Cieszyńskim

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach, na kluczowych przystankach zastosowanie podświetlenia poprzez energooszczędne diody. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatkach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach. 5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Zapowiedzi głosowe przystanków. 4) Wymóg zamieszczania schematów i map układu sieci komunikacyjnej operatorów formułować powinny zapisy umów operatorskich.
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych	1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.
Punkty Obsługi Pasażera	Jeden punkt zlokalizowany na terenie Miasta Cieszyn.

Źródło: Opracowanie własne

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do

szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróznego.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu na obszarze Powiatu Cieszyńskiego

Nie objęto aktualizacją.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty transportu publicznego na terenach o niskiej gęstości zaludnienia, dlatego dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję socjalną oraz turystyczną. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu. Funkcjonowanie osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej i o niskim statusie majątkowym jest uzależnione od publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku jego braku nie mają oni szansy na rozwój.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia, terenochłonności i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą socjalną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu, następnie do zajmowania przestrzeni przez parkingi w miastach, rozcinania struktur zurbanizowanych przez arterie, a w skrajnym wypadku do niewydolności systemu. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Postulaty przewozowe pasażerów, które należy rozpoznać i realizować to:

- punktualność,
- częstotliwość,
- niezawodność,
- bezpośredniość połączeń,
- dostępność (odległość do przystanku),
- wygoda,
- dostęp do informacji,

- niski koszt,
- prędkość.

Obecnie jedynymi przewozami powiatowymi na terenie Powiatu Cieszyńskiego są komercyjne przewozy drogowe, organizowane przez przewoźników prywatnych. Jakakolwiek integracja (taryfowa, informacyjna, synchronizacja rozkładów) może się odbyć jedynie w przypadku chęci i dobrej woli firm przewozowych.

Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć również poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu. Ważnym punktem odbioru jakości usługi przez pasażera jest przystanek komunikacyjny. Pożądanym standardem jest, aby osoba oczekująca czuła się bezpiecznie i miała możliwość schronienia się przed deszczem, śniegiem, ale również przed słońcem; aby nawierzchnia nie przekształcała się w błoto oraz żeby wsiadanie z przystanku do pojazdu było jak najłatwiejsze. Na każdym przystanku, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, musi być umieszczona informacja o godzinach odjazdów pojazdów.

W newralgicznych punktach sieci drogowej można wprowadzić priorytet dla płatnych przewozów na regularnych liniach, np. poprzez wydzielenie specjalnych pasów. Takie działanie pozwoli na uatrakcyjnienie oferty poprzez skrócenie czasu przejazdu, jednak każdorazowo wymaga analizy skutków dla wszystkich uczestników ruchu. Należy pamiętać, że skrócenie czasu przejazdu oznacza też niższy koszt jego uruchomienia.

Obecny tabor, którym realizowane są przewozy, należy do przewoźników prywatnych. Pojazdy te, nierzadko już wysłużone, podlegają powolnej wymianie, dzięki czemu, zgodnie z unijnymi przepisami, spełniają coraz bardziej wyśrubowane normy emisji spalin. Komfort podróży i dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej są zależne od świadomości i polityki przewoźników oraz producentów taboru.

Oprócz wyżej wymienionych kierunków ważnym działaniem jest promocja komunikacji wśród dorosłych mieszkańców powiatu. Zarówno powiat, jak i poszczególne gminy rozważą możliwość realizacji programów edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym powinny zostać dzieci i młodzież w wieku 7-18 lat, do których kierowane będą bezpośrednie działania edukacyjne. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków, urzędników oraz młodzieży. Programy mogą być realizowane w formie:

- spotkań,
- seminariów,
- wykładów,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,
- wycieczek edukacyjnych,
- konkursów z nagrodami.

Programy edukacyjne kieruje się bezpośrednio do dzieci i młodzieży, ale pośrednio także do ich rodzin, przyjaciół i znajomych.

W przyszłości Powiat Cieszyński rozważy również innowacyjne rozwiązania dotyczące komunikacji powiatowej w zakresie integracji różnych środków transportu.

Systemy B+R, K+R, P+R

W systemie B+R (Bike&Ride – zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym. Plusami tego rozwiązania jest niski koszt wykonania, oraz zwiększenie strefy oddziaływania przystanku. W krajach Europy zachodniej gdzie transport zbiorowy jest lepiej rozwinięty i korzysta z niego większa liczba mieszkańców systemy B+R stosuje się przy większości przystanków na terenach wiejskich i ważniejszych przystankach na terenach miejskich.

System K+R (Kiss&Ride – pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu. Rozwiązania tego typu mogą być stosowane w przystankach węzłowych.

W systemie P+R (Park&Ride – parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej w okolicach przystanku komunikacyjnego i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego. Rozwiązanie stosuje się w okolicach węzłów o znaczeniu powiatowym i ponadpowiatowym.

11. Zasady organizacji rynku przewozowego użyteczności publicznej Powiatu Cieszyńskiego.

11.1. Uwarunkowania i wybór metody organizacji powiatowych przewozów użyteczności publicznej

Nie objęto aktualizacją.

Na podstawie postanowień rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych ustaw, m. in. prawo przewozowe, ustawy o transporcie drogowym, ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, mając na uwadze uwarunkowania komunikacyjne, organizacyjne i finansowe władze powiatu zobowiązane są przyjąć i wdrożyć jeden z możliwych i dopuszczonych prawem trybów organizacji i realizacji usług komunikacyjnych w art. 19 i 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia, rynek przewozowy od dnia 1 stycznia 2017r. można ukształtować poprzez:

- 1) powołanie przez samorząd własnej przewozowej jednostki organizacyjnej lub
- 2) wybór jednego operatora na całą sieć komunikacyjną powiatu lub,
- 3) wybór kilku operatorów na wydzielone grupy linii komunikacyjnych lub,
- 4) rezygnację samorządu z przewozów o charakterze użyteczności publicznej i dopuszczenie do przewozów przewoźników na zasadach całkowicie komercyjnych.

Pierwsze rozwiązanie jest organizacyjnie trudne i ekonomicznie nieuzasadnione do wprowadzenia.

Ostatnie rozwiązanie nie pozwala na ubieganie się o uzyskanie dopłat do ulg ustawowych, których przewoźnik komercyjny nie będzie musiał w związku z tym stosować. Aktualnie dopłaty te stanowią ponad 25% wartości przychodów przewoźników. Dopłaty refunduje Skarb Państwa za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego. Brak dopłat spowoduje proporcjonalny wzrost cen biletów, spadek ilości pasażerów oraz rychłą likwidację nierentownych kursów oraz linii.

Wybór trybu determinuje ocena obecnie funkcjonujących komercyjnych przewoźników, ich zachowań, obecny stan i sposób organizacji przewozów, społeczną ocenę tych przewozów, analizę stanu komunikacji zawartą w niniejszym opracowaniu oraz w ocenę potencjału przewozowego, sposobu, jakości i terminowości rozwiązania potrzeb przewozowych przez obecnych powiatowych przewoźników, również w okresie likwidacji w 2012r. przewoźnika dominującego jakim był PKS sp. z o.o. w Cieszynie.

Z powyższego wynika, że Powiat Cieszyński powinien być organizatorem powiatowych przewozów użyteczności publicznej, a sposób ich organizowania winien uwzględniać niepogorszony i akceptowany przez pasażerów dotychczas system przewozów, jego układ, częstotliwość kursów, standard taboru, obowiązujące przystanki i dworce, funkcjonujące regulaminy przewozowe, taryfy i cenniki.

I tak ustala się:

- 1) objęcie użytecznością publiczną przewozów na powiatowych liniach komunikacyjnych pogrupowanych w siedem pakietów zwanych dalej **szlakami komunikacyjnymi**, z wyłączeniem linii zabezpieczających gminne i miejskie **potrzeby przewozowe** o zasięgu i w granicach tych miast i gmin,

- 2) organizatorem powiatowych przewozów, od 1 stycznia 2017 roku staje się powiat cieszyński, a ustawowe zadania organizatora wykonuje starosta,
- 3) realizatorzy powiatowych przewozów, na podstawie zawartych umów stają się operatorami,
- 4) do 31 maja 2015 roku powiat określi ostateczny układ linii komunikacyjnych, które będą realizowane w ramach poszczególnych szlaków komunikacyjnych oraz zawiadomi burmistrzów i wójtów gmin o kursach i liniach, których ze względu na zakres, t. j. zabezpieczanie gminnych i miejskich potrzeb przewozowych, od 1 stycznia 2017 roku nie będzie realizował – zadanie zabezpieczenia takich potrzeb z mocy ustawy jest zadaniem gminy,
- 5) do 31 maja 2015 roku, tj. na rok przed ustawowym i planowanym podjęciem negocjacji operatorskich, powiat ogłosi w sposób przewidziany ustawą zamiar, zakres, termin i tryb podejmowanych zadań komunikacyjnych,
- 6) w okresie do końca maja 2016r organizator opracuje i przygotuje komplet dokumentów wymaganych do podjęcia rozmów i ustaleń z przyszłymi operatorami, takich jak m. in. umowa operatorska, regulamin przewozowy, taryfa przewozowa i cenniki, rozkłady jazdy, zakres i system ulg przewozowych ustawowych i samorządowych, wyliczenia planowanych kosztów sfinansowania przewozów, systemy i terminy finansowania przewozów, zasady kontroli przewozów, w tym kontroli rewizorskiej i windykacji należności, zasad przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków komunikacyjnych,
- 7) do końca września 2016 roku organizator podpisze na okres dziesięciu lat operatorskie umowy przewozowe, obowiązujące od 1 stycznia 2017 roku. Umowy powinny uwzględniać, że w pierwszym roku poza dopłatami z tytułu stosowania przez operatora ulg ustawowych strony nie przewidują stosowania rekompensaty o której mowa w art. 25 ust. 3 pkt. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Umowy mogą zawierać klauzulę warunkującą kontynuację umowy w całości lub na poszczególne linie, po roku od daty jej obowiązywania oraz po trzech latach od w/w daty uzależniając jej kontynuację od wyniku finansowego danej linii, wielkości rekompensaty w stosunku do faktycznego społecznego zapotrzebowania na jej działanie w ramach przewozów użyteczności publicznej,
- 8) od 1 stycznia 2017 roku podjęte zostaną do realizacji przez powiatowych operatorów, na podstawie uprzednio wynegocjowanych i zawartych umów operatorskich, powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej, dla których powiat jest planującym, organizatorem, zarządzającym i finansującym tą komunikację,
- 9) zadania przypisane staroście powiatu realizować będzie zreorganizowana komórka – zespół, funkcjonująca w wydziale komunikacji. Biorąc pod uwagę zakres nowych zadań jakie dotyczą powiatu, ważnym jest poprawne i merytoryczne zaplanowanie i zorganizowanie komórki prowadzącej to zadanie, wysoki profesjonalizm i doświadczenie osób prowadzących poszczególne tematy. Nie należy tworzyć zbyt kosztownych i rozbudowanych struktur do realizacji tematu komunikacji, głównie ze względu na szczupłość środków finansowych, w tym możliwych do przeznaczenia np. na dofinansowanie przewozów deficytowych, a społecznie niezbędnych. Konieczne też jest bieżące i przyszłe korzystanie z porad ekspertów i fachowców – praktyków ze względu na dużą złożoność tematu.

Szczegółowe zasady wyłaniania i finansowania powiatowych operatorów przewozów polegają na:

- 1) zawarciu umów operatorskich z kandydatami na operatorów w sprawie realizacji powiatowych przewozów osób, w trybie art. 22 ust. 1. pkt. 1, przy dopuszczeniu ze względu na spełnianie warunków art. 22 ust. 2, ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli zawarciu umów bezpośrednich na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z małym lub średnim przedsiębiorcą autobusowym,
- 2) umowa operatorska zawarta będzie na okres 10 lat,

- 3) umowa operatorska dotyczyć może jednego lub kilku szlaków komunikacyjnych,
- 4) Rozporządzenie Rady Europy 1370/2007 dopuszcza podwykonawstwo do 50%, jednak w przewozach o zasięgu powiatowym może ulec rozmyciu odpowiedzialność przewoźnika głównego, stąd przyjmuje się możliwość podwykonawstwa do wielkości do 25 % planowanego w umowie przebiegu,
- 5) przyjmuje się realizację przewozów w pierwszym roku funkcjonowania na zasadzie „bez zmian”, co oznacza możliwość wprowadzenia zmian organizacyjnych przez organizatora po roku analizy i ocen, i bez finansowania linii, za wyjątkiem dotacji do ulgowych przejazdów ustawowych i samorządowych oraz koniecznych i uzasadnionych rozliczeń w związku z nie uzyskaniem poziomu rozsądnego zysku (rekompensata art. 52. pkt.2. ustawy o ptz),
- 6) w trakcie pierwszego roku umów operatorskich zarząd powiatu zawrze z wójtami i burmistrzami umowy partycypacyjne w zakresie finansowego wsparcia realizowanej przez teren tych gmin i miast komunikacji (np. według zasady ryczaftu lub kryterium stawki i przebiegu),
- 7) w drugim i trzecim roku funkcjonowania umów operatorskich, organizator utrzyma zasady finansowania operatorów jak w pierwszym roku umów, rozszerzając środki finansowe o konieczne środki przeznaczone na utrzymanie uzasadnionych kursów i linii o niskiej frekwencji, w tym o środki pochodzące z gmin i miast, lub kursy te i linie zlikwiduje,
- 8) w kolejnych latach decyzje o organizowaniu i finansowaniu powiatowych przewozów użyteczności publicznej korygowane będą z uwzględnieniem prowadzonego monitoringu przewozów i finansów oraz w oparciu o funkcjonujące umowy operatorskie.

11.2. Sieć komunikacyjna na której są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjna zgodnie z definicją podaną przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym to układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru. W ramach aktualizowanego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obszarem, o którym mowa powyżej, jest teren określony przez granice administracyjne powiatu cieszyńskiego, a organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Starosta Cieszyński. W związku z powyższym sieć komunikacyjna powiatu cieszyńskiego obejmuje powiatowe linie komunikacyjne, a nie obejmuje:

- 1) gminnych i miejskich linii komunikacyjnych,
- 2) ponad powiatowych i wojewódzkich linii komunikacyjnych,
- 3) specjalnych linii komunikacyjnych,
- 4) linii realizowanych komercyjnie – na zgłoszenie.

Konsekwencją powyższego oraz jako jeden z podstawowych wniosków planu transportowego, jest stwierdzenie czy tak definiowana sieć komunikacyjna obejmie wszystkie obecnie istniejące regularne powiatowe linie komunikacyjne, czy też zbiór tych linii wymaga weryfikacji. Obecnie istniejący układ powiatowych linii komunikacyjnych można określić jako przejrzysty i kierunkowo pogrupowany zbiór relacji przewozowych obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników lub ich grupy. Pomimo tego wskazanym jest dla uzyskania odpowiedniej szczegółowości analizy i formułowanych wniosków, przeprowadzenie podziału w/w układu na spójne elementy składowe. Podział taki uprości złożoność analizowanego układu oraz umożliwi jego sklasyfikowanie ze względu na różne atrybuty przewozowe, takie jak:

- 1) ilość realizowanych kursów na zbieżnych kierunkach przewozowych,
- 2) częstotliwość realizowanych kursów z wyszczególnieniem okresu dni roboczych od poniedziałku do piątku oraz sobót i niedziel,
- 3) długość linii komunikacyjnych, w tym również ich zasięg terytorialny,
- 4) odcinkowa zbieżność z liniami komunikacyjnymi spoza powiatowej sieci komunikacyjnej,
- 5) przewoźników obsługujących te przewozy,
- 6) stan taboru to jest jego wielkość oraz standard pojazdów obsługujących poszczególne kierunki komunikacyjne,
- 7) realizowane, wnioskowane i uzasadnione potrzeby przewozowe,
- 8) zasadność i celowość realizowanych przewozów,
- 9) preferencje podróży określone m.in. w poprzednich częściach planu.

W związku z powyższym skorygowano nieznacznie dotychczasowy podział kierunkowy realizowanych i przewidywanych kierunków przewozów, według szlaków komunikacyjnych od numeru 1-7:

- 1) Cieszyn – Kończyce / Kaczyce – Zebrzydowice/Zebrzydowice Kisielów – Marklowice Górne /Skoczów (obecnie powiatowe potrzeby przewozowe większościowo realizowane przez linie powiatowe i ponad powiatowe),
- 2) Cieszyn – Hażlach / Zamarski – Kończyce Wielkie – Rudnik centrum/Dębowiec Podlesie,
- 3) Cieszyn – Hażlach – Bąków / Drogomyśl / Skoczów – Strumień – Chybie - Zarzecz, (skomunikowane połączenie z Pszczyną i Bielskiem),
- 4) Cieszyn – Łączka / Dębowiec / Iskrzyczyn – Skoczów – Brenna Leśnica / Brenna Węgierski (linia uzupełniana połączeniami ponad powiatowymi),
- 5) Cieszyn – Golezów/ Kozakowice – Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie – Wisła – Malinka – Salmopol/ Koniaków / Jaworzynka,/Jasnowice,
- 6) Cieszyn – Puńców – Dzięgielów – Leszna Podlesie / Cisownica Pod Tułem,
- 7) Wisła – Jaszowiec/Dobka - Ustroń – Lipowiec – Brenna /Skoczów Bładnice – Skoczów (linia uzupełniana połączeniami ponad powiatowymi).

Ponadto, w odniesieniu do komunikacji transgranicznej – Czeski Cieszyn, Trzyniec, Jabłonków, Karwina, Ostrawa – po okresie zawieszenia należy rozważyć możliwość jej reaktywowania jako efekt współdziałania kilku szczebli samorządowych.

Przyjęty podział na w/w szlaki komunikacyjne od numeru 1-7, odzwierciedla stan obecny i w trakcie pierwszego roku funkcjonowania umów operatorskich wyłączono z niego linie o znaczeniu gminnym oraz uruchomiono współfinansowanie proporcjonalnie do przebiegu na terenie właściwej gminy, a także wyłączono linie przewidziane do realizacji komercyjnie.

Kolejnym etapem określenia powiatowej sieci komunikacyjnej jest ocena istniejących linii komunikacyjnych, ze względu na:

- 1) zasadność utrzymania, zmniejszenia lub rozszerzenia bezpośrednio połączeń pomiędzy poszczególnymi gminami na przebiegu szlaków komunikacyjnych,
- 2) zasadność oraz wielkość styczności szlaków komunikacyjnych z pozostałą komunikacją, to jest liniami gminnymi, ponad powiatowymi i wojewódzkimi,
- 3) zasadność utrzymania, zmniejszenia lub rozszerzenia ilości połączeń na poszczególnych szlakach komunikacyjnych.

Z powyższej oceny należy sformułować podstawowy wniosek w zakresie konieczności ograniczenia

negatywnego zjawiska podziału zadań przewozowych pomiędzy liniami użyteczności publicznej realizowanymi w ramach sieci komunikacyjnej, a pozostałymi liniami komunikacyjnymi. Podstawy takiego wniosku w pierwszej kolejności wynikają ze sposobu finansowania tych linii komunikacyjnych, a w następnej ze sposobu ich planowania, organizowania i kontrolowania. Jedynie potrzeba wynikająca z większościowych i uzasadnionych preferencji przewozowych podróźnych oraz konieczności zapewnienia skomunikowania różnych kierunków przewozowych lub różnych środków transportu uzasadnia styczność linii powiatowej sieci komunikacyjnej z pozostałymi liniami komunikacyjnymi. Styczność linii komunikacyjnych, o których mowa powyżej może zostać określona poprzez wskazanie punktów styczności w ramach wyznaczonych istniejących lub powstałych nowych węzłów lub platform przesiadkowych, gdzie za węzeł przesiadkowy uznaje się przystanek komunikacyjny na którym możliwe jest przesiadanie się podróźnych z różnych linii i rodzajów przewozów. Natomiast platforma przesiadkowa to miejsce umożliwiające przesiadanie się podróźnych jak w węźle przystankowym, ale dotyczyć to może różnych rodzajów transportu, a także, pełni dodatkowe funkcje z zakresu obsługi podróźnych, np. kasa, poczekalnia, toaleta, informacja o rozkładzie, itp.

Tabela 22. Zbiorcza analiza i ocena dotychczasowego układu linii w ramach szlaków komunikacyjnych.

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.	
1	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn – Hażlach – Kończyce – Zebrzydowice – Marklowice Górne.
		Cieszyn – Hażlach – Kończyce Wielkie – Kończyce Rudnik.
		Cieszyn – Pogwizdów – Kaczyce Bloki – linia realizowana na podstawie porozumienia gmin.
		Cieszyn – Pogwizdów / Brzezówka – linia realizowana na podstawie porozumienia gmin.
		Cieszyn – Hażlach – linia realizowana na podstawie porozumienia gmin.
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 2 i 3 oraz liniami o przebiegu powiatowym prowadzonymi na podstawie porozumienia gmin miasta Cieszyn i gminy Hażlach oraz Zebrzydowice.
		Na odcinku: Cieszyn - Hażlach
		Cieszyn – Pogwizdów - Kaczyce
		2. Styczność liniowa z liniami gminnymi gminy Zebrzydowice.
		Na odcinku: Zebrzydowice d.k. – Zebrzydowice Kino
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	Kaczyce szkoła – Marklowice Górne
		Kończyce – Zebrzydowice Kino
		1. Styczność liniowa z liniami ponadpowiatowymi na kierunku Cieszyn – Zebrzydowice - Jastrzębie.
		Na odcinku: Cieszyn – Pogwizdów - Kaczyce – Zebrzydowice
		Cieszyn – Hażlach – Kończyce - Zebrzydowice
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	Zebrzydowice d.k. – Zebrzydowice Poziomkowa
		2. Styczność punktowa z liniami wojewódzkimi na kierunku Cieszyn – Jastrzębie
		Na przystankach: Cieszyn, Cieszyn Os Piastowskie, Hażlach skrzyżowanie, Kończyce Odnóżka, Kończyce Wygoda, Kończyce Małe skrzyżowanie, Zebrzydowice Spółdzielnia, Zebrzydowice Kino, Zebrzydowice skrzyżowanie.
		1. Zminimalizować zakres zbieżności ze szlakami komunikacyjnymi nr 2 i 3.
		2. Rozgraniczyć rozbieżne kierunkowo potrzeby przewozowe gminy Zebrzydowice oraz miasta Cieszyn od potrzeb przewozowych realizowanych przez linie powiatowe.
		3. Skomunikować przewozy na liniach gminy Zebrzydowice z liniami powiatowymi w punkcie przesiadkowych Zebrzydowice d.k.

		4. Skomunikować przewozy na liniach ponad powiatowych realizowanych przez MZK Jastrzębie z liniami powiatowymi w punkcie przesiadkowych Zebrzydowice d.k.. 5. Zweryfikować linie komunikacyjne Cieszyn – Kaczyce, Cieszyn – Pogwizdów/Brzezówka i Cieszyn – Hażlach przystosowując je do linii komunikacyjnych objętych powiatową siecią komunikacyjną. 6. Zredukować liniowe relacje ponad powiatowe do zasadnej zbieżności punktowej, a obecnie realizowane przez nie potrzeby przewozowe przenieść do realizacji przez linie powiatowe. 7. Utworzyć podstawową linię powiatową o najkrótszym przebiegu łączącą w bezpośredni sposób gminy Zebrzydowice, Hażlach i miasto Cieszyn. 8. Utworzyć powiatową linię uzupełniającą łączącą gminy Zebrzydowice, Hażlach i miasto Cieszyn połączeniem - trasą alternatywną do linii podstawowej, lecz skomunikowaną co najmniej poprzez węzeł przesiadkowy Zebrzydowice d.k..
--	--	--

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.	
2	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn – Zamarski – Kończyce Wielkie
		Cieszyn – Hażlach – Kończyce Wielkie – Rudnik centrum
		Cieszyn – Hażlach skrzyż.
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 1 i 3 oraz linią o przebiegu powiatowym prowadzoną na podstawie porozumienia gmin miasta Cieszyn i gminy Hażlach.
		Na odcinku: Cieszyn – Hażlach skrzyżowanie
		Cieszyn – Hażlach – Kończyce Wygoda
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami ponad powiatowymi na kierunku Cieszyn – Zebrzydowice - Jastrzębie.
		Na odcinku: Cieszyn – Hażlach skrzyżowanie – Kończyce Wygoda.
		2. Styczność punktowa z liniami wojewódzkimi na kierunku Cieszyn – Jastrzębie
		Na przystankach: Cieszyn, Cieszyn Os Piastowskie, Hażlach skrzyżowanie, Kończyce Odnóżka, Kończyce Wygoda.
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	1. Zminimalizować zakres zbieżności szlaku ze szlakiem nr 1 i 3.
		2. Wykorzystać linie powiatowe realizowane w ramach szlaku nr 1 dla zabezpieczenia potrzeb przewozowych realizowanych na odcinku zbieżnym szlaku nr 2 to jest Cieszyn – Hażlach skrzyżowanie – Kończyce Wygoda – Kończyce Wielkie.
		3. Zweryfikować linię komunikacyjną Cieszyn-Haźlach przystosowując ją do linii komunikacyjnych objętych powiatową siecią komunikacyjną na szlaku nr 1.

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.	
3	Powiatowe linie komunikacyjne.	
		Cieszyn – Bąków – Strumień rynek – Chybie centrum – Zarzecze
		Cieszyn – Drogomyśl – Chybie centrum – Zarzecze
		Cieszyn – Drogomyśl – Chybie centrum – Strumień rynek
		Skoczów – Drogomyśl – Chybie centrum – Strumień

		rynek
	Styczność z liniami komunikacyjnymi wewnątrz powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 1, 2 i 4 oraz linią o przebiegu powiatowym prowadzoną na podstawie porozumienia gmin miasta Cieszyn i gminy Hażlach.
		Na odcinku
		Cieszyn – Hażlach skrzyż. Cieszyn – Skoczów d.a.
	Styczność z liniami komunikacyjnymi spoza powiatu.	1. Styczność liniowa z linią ponad powiatową na kierunku Strumień rynek – Chybie centrum - Bielsko-Biała
		Na odcinku:
		Strumień rynek – Chybie centrum – Chybie Żabiniec
		1. Styczność punktowa z liniami ponad powiatowymi i wojewódzkimi na kierunku Cieszyn – Katowice oraz Strumień rynek – Pszczyna.
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	Na przystankach:
		Cieszyn , Strumień rynek.
		1. Zminimalizować zakres zbieżności szlaku ze szlakiem komunikacyjnym nr 1,2 i 4 .
		2. Utworzyć podstawową linię powiatową o najkrótszym przebiegu łączącą w bezpośredni sposób miasto Cieszyn z gminą Hażlach, miastem-gminą Strumień i gmina Chybie.
		3. Utworzyć powiatową linię uzupełniającą poprzez połączenie alternatywne trasą łączącą miasto Cieszyn z gminą Hażlach, gminą Chybie i miastem-gminą Strumień.
		4. Utworzyć powiatową linię uzupełniającą poprzez połączenie alternatywne trasą łączącą miasto Skoczów z gmina Chybie i miastem-gminą Strumień.
		5. Skomunikować linie powiatowe z liniami ponad powiatowymi w punktach węzłowych-przesiadkowych to jest Strumień rynek i Chybie centrum.

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.	
4	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn – Skoczów – Brenna Węgierski
		Cieszyn – Skoczów – Brenna Leśnica
		Skoczów – Strumień rynek
		Cieszyn – Dębowiec - Skoczów
		Skoczów – Iskrzyczyn – Dębowiec Podlesie
		Skoczów – Simoradz – Dębowiec Podlesie
		Skoczów - Goleiszów
	Styczność z liniami komunikacyjnymi wewnątrz powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 3.
		Na odcinku:
		Cieszyn – Skoczów d.a.
	Styczność z liniami komunikacyjnymi spoza	2. Styczność punktowa z liniami powiatowymi szlaku nr 3 i 5.
		Na przystankach:
		Skoczów d.a., Goleiszów centrum
	Styczność z liniami komunikacyjnymi spoza	1. Styczność liniowa z liniami ponad powiatowymi i wojewódzkimi.

	powiatu.	Na odcinku:	Cieszyn – Skoczów d.a
		2. Styczność punktowa z liniami ponad powiatowymi i wojewódzkimi	
		Na przystankach:	Cieszyn - Skoczów d.a.
		1. Zminimalizować zakres zbieżności ze szlakiem nr 3. 2. Zminimalizować zbieżność liniową szlaku z liniami spoza powiatu na rzecz zbieżności punktowej w węzłach przesiadkowych: Cieszyn , Skoczów d.a. 3. Utworzyć linię podstawową w pełnym przebiegu szlaku. 4. Utworzyć linie uzupełniające poprzez alternatywne połączenie na relacji Cieszyn – Skoczów przez gminę Dębowiec. 5. Utrzymać połączenie pośrednie pomiędzy szlakiem nr 4, a nr 5. 6. Skomunikować linie powiatowe z liniami ponad powiatowymi w punktach węzłowych-przesiadkowych Cieszyn, Skoczów d.a.	

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
5	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn – Goleszów – Ustroń Zawodzie – Wisła Malinka – Przełęcz Salmopolska	
		Cieszyn – Goleszów – Ustroń centrum – Wisła – Koniaków Ochodzita	
		Cieszyn – Goleszów – Ustroń centrum – Wisła – Jaworzynka Trzyciatek	
		Cieszyn – Goleszów – Ustroń centrum – Wisła Czarne Fojtula	
		Cieszyn – Goleszów - Ustroń centrum - Wisła	
		Cieszyn – Goleszów - Ustroń Zawodzie – Ustroń Równica	
		Cieszyn – Goleszów – Ustroń Lipowiec	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 7.	
		Na odcinku	Ustroń skrzyżowanie – Wisła centrum
			Ustroń skrzyżowanie – Koniaków Ochodzita
			Ustroń skrzyżowanie – Ustroń Zawodzie
		Na odcinku:	Bažanowice Zamek – Goleszów centrum – Goleszów Kamieniec
			Ustroń skrzyż, – Ustroń centrum – Ustroń Polana
			Ustroń skrzyż. – Ustroń Zawodzie – Ustroń Polana
			Wisła Jawornik skrzyż. – Wisła Czarne Fojtula
			Istebna Bucznik – Koniaków Ochodzita
			Istebna Bucznik – Jaworzynka Trzyciatek
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z linią ponadpowiatową na kierunku Wisła – Bielsko-Biała	
		Na odcinku:	Wisła – Ustroń skrzyż.
		2. Styczność punktowa w ramach linii ponad powiatowych i wojewódzkich.	
		Na przystankach:	Wisła centrum, Ustroń Polana, Ustroń centrum, Ustroń skrzyż.

	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	1. Zminimalizować zakres zbieżności szlaku ze szlakiem nr 7. 2. Utworzyć co najmniej dwie linie komunikacyjne podstawowe, to jest pierwszą Cieszyn – Wisła Malinka i drugą Cieszyn – Koniaków Ochodzita. 3. Utworzyć co najmniej dwie linie komunikacyjne uzupełniające, to jest pierwszą Cieszyn – Wisła Czarne oraz drugą Cieszyn – Jaworzynka Trzycatek. 4. Skomunikować linie szlaku z odcinkowo lub punktowo zbieżnymi liniami gminnymi lub miejskimi. 5. Skomunikować linie szlaku z odcinkowo zbieżnym szlakiem nr 7 poprzez węzły przesiadkowe Wisła centrum i Ustroń skrzyżowanie. 6. Skomunikować linie szlaku z punktowo styczną komunikacją wojewódzką i ponad powiatową poprzez punkty styczności w Wiśle i Ustroniu. 7. Zabezpieczyć co najmniej w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym odpowiednią ilość bezpośrednich połączeń powiatowych na każdej podstawowej i uzupełniającej linii komunikacyjnej.
--	---	--

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
6	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn – Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie	
		Cieszyn – Puńców - Dzięgielów - Cisownica Pod Tułem	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami gminnymi i miejskimi miasta Cieszyn oraz Goleśzów.	
		Na odcinku:	Cieszyn – Cieszyn Błogocice
			Puńców Dawid - Dzięgielów – Goleśzów szkoła
			Goleśzów szkoła – Cisownica Pod Tułem – Leszna Podlesie
		1. Styczność punktowa z liniami miejskimi miasta Cieszyna i powiatowymi szlaków nr 1 do nr 5	
		Na przystanku:	Cieszyn
6	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność punktowa z liniami ponad powiatowymi i wojewódzkimi.	
		Na przystanku:	Cieszyn
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	1. Ograniczyć styczność liniową z liniami wewnątrzgminnymi gminy Goleśzów.	
		2. Utworzyć linię komunikacyjną podstawową poprzez kryterium największych potrzeb przewozowych, kryterium to wyznacza linię Cieszyn – Leszna Podlesie jako linię podstawową. 3. Utworzyć linię komunikacyjną uzupełniającą, czyli Cieszyn – Cisownica Pod Tułem. 4. Skomunikować linie szlaku z pozostałą komunikacją w punkcie styczności Cieszyn	

nr szlaku	linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.	
7	Powiatowe linie komunikacyjne.	Skoczów - Ustroń centrum – Wisła centrum – Wisła Łabajów centrum.
		Skoczów – Ustroń Zawodzie – Ustroń Jaszowiec

		Skoczów – Bładnice – Ustroń centrum – Ustroń Brzegi	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi wewnątrz powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 5.	
		Na odcinku:	Ustroń skrzyż. – Wisła centrum – Koniaków - Ochodzita.
			Ustroń skrzyż. – Ustroń Zawodzie
		1. Styczność liniowa z komunikacją wewnętrzną miasta Ustroń.	
		Na odcinku:	Ustroń skrzyż. – Ustroń Zawodzie – Ustroń Polana
			Ustroń skrzyż. – Ustroń centrum – Ustroń Polana
	Styczność z liniami komunikacyjnymi spoza powiatu.	1. Styczność liniowa z linią komunikacyjną ponad powiatową Wisła – Bielsko-Biała	
		Na odcinku:	Wisła – Ustroń skrzyżowanie
		2. Styczność punktowa z liniami wojewódzkimi.	
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	Na przystankach:	Wisła centrum, Ustroń Polana, Ustroń centrum, Ustroń skrzyżowanie.
		1. Zminimalizować zbieżność szlaku ze szlakiem nr 5. W tym przypadku zminimalizowanie zbieżności ze szlakiem nr 5 może się odbyć jedynie poprzez zmniejszenie ilości kursów w okresie pozaszczytowych potrzeb przewozowych na odcinku Ustroń – Wisła oraz na rzecz ich skomunikowania ze szlakiem nr 5 poprzez węzeł przesiadkowy w Wiśle.	
		2. Utworzyć linię podstawową Skoczów – Ustroń skrzyżowanie – Ustroń centrum – Wisła centrum – Wisła Łabajów centrum dla realizacji bezpośrednich przewozów w okresach rannego i popołudniowego szczytu przewozowego, skomunikowaną w punktach węzłowych z pozostałą komunikacją.	
		3. Utworzyć linie uzupełniające odcinek linii podstawowej poprzez dodatkowe relacje łączące miasto Skoczów z miastem Ustroń.	

Wnioski ogólne, cele i zadania dla tworzenia linii szlaków komunikacyjnych:

- 1) Niemożliwym i często niezasadnym jest ograniczanie zbieżności liniowej komunikacji gminnej lub miejskiej z komunikacją realizowaną w ramach powiatowej sieci komunikacyjnej.
- 2) Układ linii sieci komunikacyjnej zweryfikować w taki sposób aby linie ponad powiatowe realizujące większościowo przewozy wewnątrz powiatowe, przy jednocześnie mniejszościowym udziale zbieżnych linii powiatowych, zostały w przeważającym udziale kursów wydzielone i przekształcone w linie powiatowe (np. linie Cieszyn – Kaczyce – Jastrzębie czy Cieszyn – Hażlach – Jastrzębie przekształcone w linie Cieszyn – Zebrzydowice - Marklowice Górne). Ponadto naturalną konsekwencją konsolidacji linii komunikacyjnych w układ powiatowej sieci komunikacyjnej, będzie częściowe wchłanianie linii odcinkowo zbieżnych z liniami o najdłuższym przebiegu ich trasy (np. linia Cieszyn – Międzywiecie - Skoczów zostanie przejęta przez linię np. Cieszyn – Międzywiecie – Skoczów – Brenna Węgierski).

- 3) W jak największym stopniu zachować obecnie istniejące bezpośrednie połączenia powiatowe na wskazanych szlakach komunikacyjnych. Cel ten wynika wprost z potrzeby nie pogarszania standardu usług przewozowych w porównaniu ze stanem obecnym. Realizowany będzie w pierwszej kolejności poprzez ustalone odpowiednie relacje linii komunikacyjnych, a następnie poprzez godzinowy układ kursów autobusowych uzależniony od potrzeb przewozowych właściwej pory dnia. Priorytetem w tym zadaniu jest zabezpieczenie potrzeb przewozowych w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym.
- 4) Utrzymanie obecnie realizowanej bezpośredniości połączeń zabezpieczać powinno w pełni zbieżne wewnętrzne potrzeby przewozowe, lecz nie w przypadku gdy sieć komunikacyjna gminna lub miejska tego nie uzasadnia. Należy wyeliminować połączenia gminne i miejskie w relacji w pełni zbieżnej z odcinkiem linii powiatowej i zbieżnej również co do godziny realizacji połączenia powiatowego na tym odcinku, jeżeli tabor obsługujący linię powiatową posiada zdolności zabezpieczenia potrzeb przewozowych gminnych (miejskich) i równocześnie powiatowych. Ograniczy się w ten sposób natężenie ruchu drogowego, jego niekorzystny wpływ na środowisko oraz koszty wspólnie liczone przez organizatora komunikacji gminnej (miejskiej) i powiatowej.
- 5) Uzupelnąć połączeniami gminnymi i miejskimi układ połączeń powiatowych poprzez dodatkowe kierunki przewozowe.
- 6) Maksymalnie ograniczyć liniową zbieżność pomiędzy poszczególnymi szlakami komunikacyjnymi.
- 7) Zmienić liniową zbieżność pomiędzy powiatową siecią komunikacyjną, a liniami komunikacyjnymi wykraczającymi swym przebiegiem poza teren powiatu, w zbieżność punktową poprzez sieć węzłów przesiadkowych.
- 8) Określić sieć punktów styczności pomiędzy powiatową siecią komunikacyjną, a komunikacją pozostałą. W perspektywie pierwszych umów operatorskich wyznaczyć dworce autobusowe lub przystanki dworcowe z funkcjami platformy przesiadkowej w Cieszynie, Skoczowie, Wiśle, Zebrzydowicach, a ponadto przystankowych węzłów przesiadkowych co najmniej w Brennej, Chybiu, Dębowcu, Goleszowie, Hażlachu, Istebnej, Strumieniu, Ustroniu oraz w innych uzasadnionych punktach uzgodnionych z gminami.
- 9) Ustalić nieograniczoną dostępność powiatowych operatorów i powiatowych przewoźników do przystanków wewnątrz powiatu w ramach realizowanych przez nich wewnątrz powiatowych linii i szlaków komunikacyjnych.
- 10) We współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego wyznaczać przebieg linii ponad powiatowych i wojewódzkich w taki sposób, aby ich trasa przejazdu przez teren powiatu cieszyńskiego zawierała przede wszystkim dworce i przystanki o charakterze węzłowym z maksymalnym ograniczeniem ilości przystanków lokalnych - pośrednich. W efekcie dążyć do zmiany styczności liniowej w/w linii ze szlakami komunikacyjnymi, w styczność punktową.
- 11) Przyjąć zasadę jeden szlak komunikacyjny lub grupa szlaków i jeden operator z możliwością

realizacji części szlaku przez podwykonawcę, co określono szczegółowo w rozdziale finansowanie linii.

- 12) Ze względu na złożoność problemu uzależnionego w głównej mierze od dynamicznie zmieniających się potrzeb i preferencji przewozowych podróży należy określić przejściowy dla dostosowania istniejącego układu komunikacyjnego linii powiatowych do docelowego kształtu powiatowej sieci komunikacyjnej.

Wnioski szczegółowe – utworzenie linii szlaków powiatowej sieci komunikacyjnej:

- 1) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 1:
 - a. Cieszyn – Pogwizdów / Brzezówka – Kaczyce – Kończyce Małe – Zebrzydowice – linia skomunikowana w punktach styczności: Kaczyce Małe skrzyżowanie i Zebrzydowice d. k. z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
 - b. Cieszyn – Hażlach / Kończyce Wielkie – Kończyce Małe – Zebrzydowice d. k. – Marklowice Górne – linia skomunikowana w punktach styczności: Hażlach skrzyżowanie, Kończyce Wielkie, Kończyce Małe skrzyżowanie i Zebrzydowice d.k. z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci, z ewentualnymi kursami uzupełniającymi do Zebrzydowic Kisielowa.
- 2) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 2:

Cieszyn – Zamarski – Kończyce Wielkie – linia skomunikowana w punkcie styczności Kończyce Wielkie z komunikacją gminy Hażlach na odcinku Kończyce Wielkie – Rudnik centrum lub wariant preferowany do wprowadzenia to jest Cieszyn – Zamarski – Kończyce Wielkie – Rudnik centrum jako linia współfinansowana przez gminę Hażlach.
- 3) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 3:
 - a. Cieszyn – Baków – Strumień rynek – Chybie centrum - Zarzecze – linia podstawowa skomunikowana w punktach styczności: Strumień rynek, Chybie centrum z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
 - b. Cieszyn – Drogomyśl – Chybie centrum – Strumień rynek - linia skomunikowana w punktach styczności: Chybie centrum, Strumień rynek z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
 - c. Skoczów – Drogomyśl – Chybie centrum – Strumień rynek - linia skomunikowana w punktach styczności: Skoczów d. a, Chybie centrum, Strumień rynek z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- 4) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 4:
 - a. Cieszyn – Skoczów – Brenna Węgierski – linia podstawowa realizująca w pełni również potrzeby przewozowe odcinka Cieszyn – Międzywiecie - Skoczów, skomunikowana w punktach styczności: Cieszyn ul. Hajduka i Skoczów d.a. z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
 - b. Cieszyn – Skoczów – Brenna Leśnica – linia uzupełniająca relacje podstawowe linii z pkt. a w szczytach przewozowych.
 - c. Cieszyn – Dębowiec Podlesie / Dębowiec centrum– Simoradz – Skoczów – linia alternatywna dla połączeń Cieszyn – Międzywiecie – Skoczów linii z pkt. a oraz jednocześnie podstawowa dla połączeń gminy Dębowiec z miastem Cieszyn i Skoczów.
 - d. Skoczów – Iskrzyczyn – Dębowiec Podlesie – linia uzupełniająca linię z pkt.c.

e. Skoczów – Goleszów.

5) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 5:

- a. Cieszyn – Goleszów – Ustroń centrum – Wiśła – Koniaków Ochodźta - linia podstawowa skomunikowana w punktach styczności: Ustroń skrzyżowanie, Ustroń centrum, Wiśła centrum z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- b. Cieszyn – Goleszów – Ustroń centrum – Wiśła – Jaworzynka Trzycątek linia uzupełniająca relacje podstawowe linii z pkt a co najmniej w szczytach przewozowych na całym przebiegu jej trasy. Skomunikowana w punktach styczności : Wiśła centrum, Ustroń centrum, Ustroń skrzyżowanie z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- c. Cieszyn – Goleszów – Ustroń Zawodzie – Wiśła centrum – Wiśła Malinka – Przełęcz Salmopolska linia skomunikowana w punktach styczności: Ustroń skrzyżowanie, Ustroń centrum, Wiśła centrum z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- d. Cieszyn – Wiśła centrum – Wiśła Czarne Fojtula – linia uzupełniająca do linii z pkt. c realizująca bezpośrednie przewozy co najmniej w szczytach przewozowych.

6) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 6:

- a. Cieszyn – Puńców – Dziągiewów – Leszna Podlesie jako linia podstawowa skomunikowana w punkcie styczności Cieszyn z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- b. Cieszyn – Puńców – Dziągiewów – Cisownica Pod Tułem jako linia uzupełniająca do linii z pkt. a, skomunikowana w punkcie styczności Cieszyn z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.

7) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 7:

- a. Skoczów – Ustroń centrum – Wiśła centrum – Wiśła Jurzyków – Wiśła Łabajów - jako linia podstawowa skomunikowana w punkcie styczności Wiśła centrum, Ustroń centrum i Ustroń skrzyżowanie z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- b. Skoczów – Ustroń Lipowiec - Ustroń Zawodzie – jako linia uzupełniająca do linii z pkt. a skomunikowana w punkcie styczności Ustroń skrzyżowanie z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- c. Skoczów - Skoczów Bładnice – Ustroń Brzegi – jako linia pomocnicza.

11.3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Nie objęto aktualizacją.

Odwołując się do zapisów ustawy o publicznym transporcie drogowym oraz do zapisów niniejszego planu w części 4, finansowanie usług przewozowych objętych użytecznością publiczną dotyczy podjęcia następujących działań:

- 1) ustalenia jednolitych lub zróżnicowanych zasad finansowania poszczególnych linii, szlaków czy operatorów,
- 2) określenia przedmiotu i zakresu finansowania (linii i szlaków, organizatorów, terminów obowiązywania),

- 3) tytułów i wielkości, źródeł i terminów pochodzenia środków finansowych, w tym zakupu i udostępnienia nowego taboru i innych urządzeń,
- 4) ustalenia konieczności, przedmiotu i zakresu współfinansowania przez gminy części przewozów, w tym przewozów gminnych o znaczeniu użyteczności publicznej i powiatowym,
- 5) ustalenia lub opracowania systemu i zakresu taryf przewozowych, cenników, tytułów i zakresu stosowania pozaustawowych ulg i innych opłat np. za bagaż, ustalenia regulaminów przewozowych,
- 6) ustalenia czy i jakie opłaty wnoszą będą operatorzy na rzecz organizatora lub innych samorządów i podmiotów,
- 7) ustalenia tytułów stanowiących podstawę do określenia kosztów kwalifikowanych operacyjnych i ogólnych,
- 8) zasad ewidencjonowania i rozliczania obrotu finansowego, w tym zaliczkowania operatorów,
- 9) określenia kryteriów oceny i sposobu kwalifikowania zasadności udzielenia operatorowi rekompensaty, w tym danych niezbędnych do tej oceny,
- 10) ustalenia systemu badania efektywności kursów, linii, szlaków poprzez stałą ocenę rentowności kursu lub linii lub szlaku w stałych, wybranych miesiącach,
- 11) okresowego monitorowania zysku netto osiąganego przez operatorów z części usług realizowanych na rzecz powiatu (dotyczy tzw. rozsądnego zysku),
- 12) ustalenia procedur dla kontroli rozliczeń finansowanych przewozów i operatorów.

Biorąc powyższe cele i zadania, w wyniku oceny aktualnego stanu przewozów oraz przewidywanego kształtowania się ich poziomu i zakresu podjęte będą następujące działania.

- 1) W pierwszym etapie 1 roku oraz w drugim etapie kolejnych dwóch lat jednolite zasady finansowania linii, szlaków i operatorów. Ponadto w pierwszym roku funkcjonowania 10 letnich umów operatorskich przyjmuje się finansowanie poprzez:
 - a. pozostawienie utargów operatorom,
 - b. poprzez tzw. zerowe dotacje powiatu do przewozów,
 - c. przekazywanie należnych dopłat do stosowanych ulgowych przewozów,
 - d. ewentualne konieczne i uzasadnione rekompensaty udzielone będą operatorowi z tytułu poniesionej straty po określeniu ich zasadności i wielkości w przypadkach nie osiągnięcia rozsądnego zysku.
- 2) W drugim etapie, po analizie w pierwszym roku rentowności linii, dopuszcza się bieżące dofinansowanie linii lub szlaków. Jednolite zasady finansowania nie dotyczą wielkości stawek przyjmowanego dofinansowania np. w zł/km oferowanego (zaakceptowanego) rozkładu jazdy. Po okresie 3 lat funkcjonowania przyjętych zasad finansowania konieczne będzie:
 - a. zweryfikowanie i ustalenie przyjętych norm, przy zachowaniu prawnych zapisów ujętych w funkcjonujących umowach operatorskich,
 - b. przyjęcie dla ściśle ustalonego rozkładu jazdy dofinansowania w zł/km planowanego rozkładu dla linii w ramach danego szlaku i wyłonionego operatora oraz korygowanie go stosownie do uzgodnionych zmian w rozkładzie jazdy. Dofinansowanie jako dotacja liczona będzie dla każdej uzgodnionej linii jako iloczyn planowanego rocznego przebiegu dla tej linii i przyjętej średniej rocznej stawki dotacji w zł/km, gdzie stawka ta jest różnicą między zakładaną, planowaną średnioroczną rentownością linii a wynikową średnioroczną stawką rentowności tej linii,
 - c. utrzymanie systemu taryfowo – cenowego realizowanego na danych liniach, zaś w miarę wolnych środków finansowych podejmowanie przez organizatora na

- wybranych liniach uzasadnionych interwencji taryfowo - cenowych. Realizowane ceny i ich zmiany podlegać będą zgłoszeniu do organizatora, w przypadku ich podwyżki – akceptacji. Nie przewiduje się dodatkowych ulg przewozowych poza ustawowych za wyjątkiem obecnie realizowanych przez przewoźników ulg komercyjnych, które po ujednoliceniu podlegać będą dopłacie przez powiat od początku realizacji umowy operatorskiej jako ulgi samorządowe, powiatowe,
- d. odstąpienie od naliczania opłat za korzystanie z przystanków autobusowych przez powiatowych operatorów przewozów w ramach umów operatorskich na liniach wewnątrz powiatowych (stawka opłaty zerowa),
 - e. przyjęcie systemu comiesięcznego zaliczkowania należnych operatorom kwot, który uwzględni funkcjonujące programy komputerowe wykorzystywane w procesie rozliczeń dopłat do ulg,
 - f. w systemie rekompensat należnych operatorom w związku z osiągnięciem straty lub mniejszego niż należy rozsądnego zysku, półroczne i roczne zaliczki i rozliczenia uwzględniać będą i dotyczyć przedmiotu umowy t. j. szlaku komunikacyjnego, udokumentowanych i zasadnych strat zwiększających koszty i nie wynikających ze złego lub błędnego zarządzania, zakres modernizacji taboru i podnoszenia jego standardów przez operatora,
 - g. przyjęcie systemu stałych, np. co rocznych badań rentowności kursów i linii objętych umową operatorską w miesiącach: luty, lipiec, listopad.

11.4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Nie objęto aktualizacją.

Preferencje mieszkańców dotyczące podstawowych kryteriów wyboru rodzaju środków transportowych zostały przedstawione w części 6 – tej niniejszego opracowania. Odnoszą się one do kluczowych postulatów transportowych ściśle związanych z usługami transportowymi takimi jak:

- 1) bezpośredniość,
- 2) częstotliwość,
- 3) dostępność,
- 4) koszt przejazdu,
- 5) niezawodność,
- 6) punktualność,
- 7) rytmiczność,
- 8) szybkość,
- 9) wygoda.

Najbardziej preferowanym kryterium, na który podróżni z obszaru powiatu cieszyńskiego zwracają uwagę jest częstotliwość kursowania, większa liczba połączeń może zostać zrealizowana przez nowoczesny, charakteryzujący się mniejszym spalaniem tabor. Dla mieszkańców powiatu istotnym postulatem transportowym jest dostępność, dotyczy to środków transportu oraz infrastruktury transportowej np. nowoczesne dworce ze stanowiskami odjazdowymi oraz przystanki. Również wymagany jest aby połączenia przez operatorów linii powiatowych były realizowane punktualnie. Powyższe postulaty transportowe są istotne w rozwoju powiatu Cieszyńskiego pod względem komunikacyjnym, jednakże istotnym jest aby badania te były systematycznie powtarzane co 4-5 lat, aby móc dynamicznie reagować na ewentualne zmiany preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu przez podróżnych.

W pierwszym etapie realizacji umów operatorskich bazując na powyższych wynikach ankiet należy przyjąć takie korekty linii, kursów i szlaków, by w możliwie optymalnym zakresie uwzględnić zgłoszone preferencje pasażerów.

11.5. Zasady organizacji rynku przewozów

Nie objęto aktualizacją.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa precyzyjnie, że właściwym do organizowania rynku przewozów w ramach uprzednio zdefiniowanej powiatowej sieci komunikacyjnej jest powiat, a zadania określone dla organizatora w imieniu powiatu wykonuje Starosta. Jednocześnie w/w ustawa określa zadania jakie realizuje organizator i są to:

- 1) planowanie rozwoju transportu,
- 2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Planowanie rozwoju transportu.

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest odzwierciedleniem pierwszego zadania organizatora transportu jakim jest jego planowanie. Zawarte tu dane, spostrzeżenia, analizy i wnioski tworzą perspektywiczny obraz funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który jednakże powinien przewidywać okresy przejściowe jego wprowadzenia wraz z możliwością jego bieżącego korygowania w zależności od potrzeb zmieniającego się otoczenia komunikacyjnego.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego jako jednego z zadań Starosty Cieszyńskiego w zakresie organizowania rynku przewozów na powiatowej sieci komunikacyjnej. W tym zakresie zadania określone przez ustawę proponuje się realizować poprzez następujące działania.

- 1) Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
Bieżące gromadzenie zgłaszanych przez podróżnych i operatorów wniosków komunikacyjnych oraz kwartalne przysyłanie danych przez operatorów o średniomiesięcznej rentowności realizowanych linii komunikacyjnych, a dane do tego można pozyskać z fiskalnej sprzedaży biletów rejestrowanej przez odpowiednie oprogramowanie i kasy fiskalne. Przeprowadzenie we współpracy z operatorami, ankietowego badania rynku przewozowego co najmniej raz na 2 lata funkcjonowania powiatowej sieci komunikacyjnej.
- 2) Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu. Etapowe wprowadzanie planu zgodnie z jego założeniami i możliwością jego częściowego korygowania w zakresie np. ilości lub częstotliwości połączeń na poszczególnych liniach powiatowej sieci komunikacyjnej, jako efekt działań podejmowanych w pkt 1 i wniosków z nich wynikających.
- 3) Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a. standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b. korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c. funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d. stworzenia i funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e. systemu informacji dla pasażera.

Realizacja zadania poprzez określenie wspólnych zasad i norm funkcjonowania przystanków komunikacyjnych, dworców komunikacyjnych i zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z określeniem wspólnego dla wszystkich operatorów systemu taryfowo-biletowego oraz informacyjnego.

- 4) Określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Realizacja zadania poprzez ustalenie jednolitego obowiązującego dla wszystkich operatorów powiatowej sieci komunikacyjnej systemu oznakowania środków transportu.
- 5) Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.
- 6) Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.
- 7) Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 8) Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 9) Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 10) Ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 11) Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje na czym w szczególności polega zarządzanie publicznym transportem zbiorowym jako ostatniego z zadań Starosty Cieszyńskiego w zakresie organizowania rynku przewozów na powiatowej sieci komunikacyjnej. W tym zakresie zadania określone przez ustawę proponuje się realizować poprzez następujące działania.

- 1) Negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem.
- 2) Ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 3) Utworzenie u każdego operatora rejestru skarg i zażaleń wraz z podaniem sposobu rozpatrzenia interwencji podróżnego, które to dane w cyklach nie dłuższych niż 1 miesiąca winny zostać przesłane do organizatora. Utworzenie systemu kontroli np. poprzez określenie wzoru rocznego sprawozdania z działalności przewozowej operatora w ramach powiatowej sieci komunikacyjnej.
- 4) Kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- 5) Współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
- 6) Ustalenie harmonogramu zmian rozkładu jazdy na liniach powiatowej sieci komunikacyjnej jako efekt wniosków komunikacyjnych: podróżnych, szkół, operatorów

- itp. oraz danych powstających z bieżącego monitorowania rentowności realizowanych linii wraz z systemem oceny zasadności zgłaszanych do uzgodnienia zmian.
- 7) Analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
 - 8) Dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych.
 - 9) Zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
 - 10) Administrowaniu systemem informacji dla pasażera - centralny system informacji.
 - 11) Wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

11.6. Pożądany standard usług przewozowych

Nie objęto aktualizacją.

Standard usług przewozowych to podstawowe kryterium wyboru środków transportu publicznego przez podróżnych. Atrakcyjny, nowoczesny i szybki tabor może stanowić ciekawą alternatywę nie tylko dla młodzieży dojeżdżającej do szkół w powiecie Cieszyńskim, ale również dla osób dorosłych, którzy tak licznie podróżują samochodami do pracy. Dodatkowo coraz to nowsze normy emisji spalin powodują, iż środki transportowe możemy określić jako proekologiczne. Sposoby realizacji postulatów przewozowych dla osiągnięcia pożądanego standardu usług przewozowych opisano w części 8 niniejszego opracowania.

Aktualnie wiążącym kryterium podziału środków transportu wśród przyszłych operatorów linii użyteczności publicznej są normy emisji spalin EURO oraz rocznik taboru. Oba kryteria są ściśle powiązane z sobą.

Okresy wprowadzenia norm emisji spalin EURO:

- 1) EURO 1 – 1992r.,
- 2) EURO 2 – 1996r.,
- 3) EURO 3 – 2000r.,
- 4) EURO 4 – 2005r.,
- 5) EURO 5 – 2009r.,
- 6) EURO 6 – 2014r.

W części 8 niniejszego opracowania zawarto informacje z których wynika, że spośród 113 pojazdów używanych na liniach powiatowych, 15 nie spełnia żadnej normy emisji spalin EURO, 19 spełnia normę EURO 1, 44 autobusy normę EURO 2, 26 pojazdów EURO 3, 7 – EURO 4 oraz normę EURO 5 tylko 2 pojazdy.

Odnosząc się do powyższych danych tylko 1/3 autobusów (EURO 3 do EURO 5) w przewoźników w powiecie cieszyńskim na dzień dzisiejszy posiada podwyższoną normę EURO. Jednakże biorąc pod uwagę fakt iż nowoczesny tabor kosztuje od 500 tys. netto do ponad 1mln zł netto to w pierwszym okresie przejściowym, wprowadzającym umowy operatorskie na linie użyteczności publicznej, dopuszczalne jest, aby tabor spełniał normy od EURO 2 wzwyż. Przyjmuje się, iż okres przejściowy ma trwać 1 rok, po upływie którego kolejnym etapem jest okres 2-3 lat, w którym to wprowadzone zostaną obostrzenia dotyczące norm EURO do poziomu norm EURO 3, a kolejno EURO 4. Wynika to z faktu, iż najstarsze pojazdy z normami spalin EURO 3 w roku 2017 mogą osiągać wiek taborowy do 17 lat włącznie, natomiast EURO 4 do 12 lat włącznie. Możliwym jest, że Unia Europejska w następnych latach wprowadzi normę emisji spalin EURO 7, dlatego ważnym aspektem jest branie

pod uwagę roczniku taboru i przyjmuje się iż maksymalny dopuszczalny rocznik eksploatowanych pojazdów to 20 lat.

Wymiana pojazdów do obsługi linii powiatowych zmniejszy przede wszystkim emisję toksycznych spalin do atmosfery, co zaprocentuje głównie w miejscowościach turystycznych, które to staną się bardziej proekologiczne. Również wiek taboru i jego odmłodzenie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pasażerów, nowoczesne jednostki napędowe spowodują, że tabor stanie się bardziej ekonomiczny, a przewozy pasażerskie w powiecie cieszyńskim bardziej rentowne.

Przyjąć należy, aby tabor autobusowy spełniał docelowo następujące wymagania:

- 1) wiek autobusu nie może przekraczać 20 lat,
- 2) pojazdy obsługujące linie powiatowe wyposażone winne być w siedzenia półwysokie lub o standardzie wyższym,
- 3) pojazdy wyposażone w otwierane szyby, wyciągi powietrza lub klimatyzację,
- 4) preferowanie większej liczby miejsc siedzących kosztem miejsc stojących,
- 5) dążenie do taboru przyjaznego osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej mobilności,
- 6) wyposażenie autobusu w telefon komórkowy, w przypadku wypadku istnieje możliwość szybkiego powiadomienia służb bezpieczeństwa,
- 7) oznaczenie operatora – właściciela pojazdu – logo, nazwa, adres, kontakt.

Standard usług obejmuje nie tylko pojazdy, ale również załogę obsługującą go. Stąd wymaga się od kierowców:

- 1) schludnego ubioru, w okresach wiosna, jesień, zima – koszula, krawat, natomiast w okresie letnim krawat nie jest wymagany,
- 2) uprzejmego zachowania i obsługi pasażerów.

Dla linii powiatowych pożądanym standardem jest, aby przystanki były wyposażone w:

- 1) zatokę autobusową,
- 2) wiatę przystankową,
- 3) słupek ze znakiem D15,
- 4) rozkład jazdy (wytyczne podane w rozdziale „Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera”).

W związku ze znaczną liczbą przystanków i różnym ich standardem oraz wyposażeniem koniecznym staje się ustalenie kategoryzacji przystanków, t.j. :

- 1) Kat. III – standard podstawowy – znak D-15, rozkład jazdy, (wersja minimum),
- 2) Kat. II – standard podwyższony – uzupełniony o zatokę, zadaszenie, miejsce do siedzenia, kosz na śmieci,
- 3) Kat. I - standard docelowy – uzupełniony o oświetlenie, informację świetlną, nazwę przystanku i inne dodatkowe wyposażenie.

11.7. Przewidywany system organizacji informacji dla pasażera

Nie objęto aktualizacją.

Sprawnie działający system informacji dla pasażera to podstawowe źródło zadowolenia klienta z usług przewozowych. Informacje pasażerską można obecnie podzielić na dwa rodzaje:

- 1) informacja dla podróżnych w środkach transportu, u przewoźników,
- 2) informacja dla podróżnych w punktach odjazdowych/przyjazdowych, węzłach przesiadkowych oraz platformach przesiadkowych.

System informacji dla pasażera opisano w części 9 niniejszego opracowania.

Podział z wyszczególnionymi działami informacji dla pasażerów:

Informacje w środkach transportu	Informacje w punktach przyjazdowo / odjazdowych
• obowiązujące rozkłady jazdy, • obowiązujące regulaminy przewozu osób, • obowiązujące opłaty za przejazd osób, • uprawnienia do ulg przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, • analogowe lub cyfrowe tablice kierunkowe informujące pasażerów o relacji podróży.	• tablice rozkładowe na przystankach, z informacją o odjazdach lub przyjazdach środków transportu, • mapy przejazdu dla poszczególnych relacji z zaznaczonymi przystankami na całej trasie przejazdu • dane kontaktowe do poszczególnych przewoźników, • na niektórych węzłach przesiadkowych dyżurni ruchu zapowiadający odjazdy/przyjazdy.

Ponadto korzystać należy z dodatkowych form publikacji informacji, takich jak:

- 1) informacje internetowe,
- 2) drukowane foldery lub ulotki,
- 3) ogłoszenia w prasie lokalnej.

Z chwilą obowiązywania umów operatorskich dla powiatowych linii komunikacyjnych użyteczności publicznej ustali się jednolity typ i sposób publikacji informacji dla podróżnych niezależnie od operatorów realizujących te przewozy.

Z chwilą rozpoczęcia realizacji umów operatorskich wprowadzone zostanie jednolite oznakowanie pojazdów, przystanków oraz linii użyteczności publicznej i inne informacyjne atrybuty realizowanej komunikacji.

- 1) Oznakowanie pojazdów ustala się w formie wyklejanej i dopuszcza się również formę tabliczki z wyklejonym znakiem w rozmiarach 300mm x 300mm koloru błękitnego z żółtą drukowaną literą U o wymiarach 220mm x 220mm, czcionka TAHOMA, pogrubiona. Jednocześnie określa się miejsce instalacji znaku jako prawy dolny róg szyby czołowej pojazdu.



Wzór tabliczki lub wyklejki – oznaczenia pojazdu operatora

- 2) Ustali się ujednoliconą formę i treść rozkładów jazdy zamieszczanych na dworcach i przystankach autobusowych wraz z mapą przystanków dla danej linii użyteczności publicznej. Tablice z rozkładami jazdy mogą występować w rozmiarach A5, A4 oraz A3, w kolorze białym, z czarnym tekstem. Przyjmuje się nadruk kolorowy wyłącznie dla mapy celem rozróżnienia linii. Tablica przystankowa winna zawierać wyszczególnioną nazwę przystanku, aktualny rozkład jazdy, oznaczenia kursowania dla danej linii oraz kontakt do operatora obsługującego daną linię
- 3) Ustala się dwie tablice kierunkowe w pojazdach to jest przednią oraz boczną, które zawierać będą informacje o przystanku początkowym, minimum jedną miejscowość pośrednią oraz przystanek końcowy. Tablice kierunkowe mogą zostać dopuszczone jako tablice analogowe koloru białego z drukowanymi napisami koloru czarnego lub jako tablice świetlne cyfrowe.
- 4) Ustala się obowiązkowe wyposażenie środka transportu obsługującego linię użyteczności publicznej w aktualne rozkłady jazdy wraz z regulaminami przewozu osób oraz cennikami.
- 5) Zorganizowany zostanie punkt obsługi pasażera na terenie miasta Cieszyn.
- 6) Zintegrowanie rozkładów jazdy operatorów z ich stronami internetowymi.

Powyższy pierwszy etap konsolidacji i systematyzacji informacji dla pasażera ma na celu przygotowanie i zunifikowanie podstawowych informacji przewozowych związanych z obsługiwanymi liniami użyteczności publicznej.

W etapie drugim dla poprawy obsługi podróżnych i podniesienia jej standardu wdroży się:

- 1) na węzłach (platformach przesiadkowych) elektroniczne tablice rozkładowe charakteryzujących się lepszą czytelnością i szybszą aktualizacją danych,
- 2) system zapowiadania odjazdów oraz przyjazdów przez dyżurnego ruchu w głównych węzłowych i dworcowych punktach przesiadkowych,
- 3) system internetowych wyszukiwarek połączeń komunikacyjnych na terenie powiatu cieszyńskiego.

Kolejny trzeci etap to instalacja nowoczesnych odbiorników GPS do pojazdów oraz elektronicznej informacji przystankowej. Dzięki takiemu systemowi kolejne przystanki są zapowiadane automatycznie, przez co pasażerowie wiedzą dokładnie w którym punkcie podróży się znajdują, dodatkowo informacja ta zintegrowana jest z siecią przystanków oraz rozkładem jazdy, przez co na bieżąco w punktach odjazdu pasażerów będzie podawana precyzyjna informacja o ewentualnych opóźnieniach danego kursu.

12. Wnioski i zadania wynikające z wdrażania planu transportowego powiatu cieszyńskiego.

- 1) Określenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Cieszynie, Wiśle, Zebrzydowicach i Chybiu oraz wskazanie przystankowych węzłów przesiadkowych.
- 2) Podjęcie działań w zakresie ograniczania ilości zatrzymań na przystankach wewnątrz powiatu w połączeniach ponad powiatowych i wojewódzkich.
- 3) Ciągłe monitorowanie komunikacji zbiorowej poprzez prowadzenie badań i analiz natężenia ruchu oraz okresowe przeprowadzanie badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców.
- 4) Koordynacja rozkładów jazdy na przystankach o charakterze węzłowym, między komunikacją gminną i powiatową i jej organizatorami.
- 5) Podejmowanie przez Starosty-Organizatora stosownie do potrzeb, zakresu i według własnego uznania, różnorodnych form konsultacji i uzgadniania rozwiązań komunikacyjnych.
- 6) Współpraca Starosty-Organizatora z Radą Przewoźników w zakresie podaży oferty przewozowej oraz podnoszenie standardów obsługi podróżnych.
- 7) Określenie linii komunikacyjnych planowanych objęciem częściowym lub pełnym dofinansowaniem na podstawie wyników przeprowadzonych badań popytu i napełnienia.
- 8) Określenie minimów cenowych i taryfowych, zakresu ulg pozaustawowych, regulaminów przewozowych, systemu ewidencji i rozpatrywania skarg i wniosków komunikacyjnych.
- 9) Określenie systemu informacji dla podróżnych - informacja drukowana, internetowa, wizualno-światlna, tablice przystankowe i kierunkowe, oznaczenia pojazdów operatorów itp.
- 10) Opracowanie systemu zaliczkowania i rozliczania dopłat do ustawowych i pozaustawowych przejazdów ulgowych oraz przekazywania środków finansowych – dotacji i rekompensat na rzecz operatorów.
- 11) Przeprowadzenie analizy możliwości i terminów oraz celowości zakupu taboru do przekazania na rzecz operatorów.
- 12) Opracowanie zasad i kryteriów kontroli realizacji przewozów na liniach użyteczności publicznej.

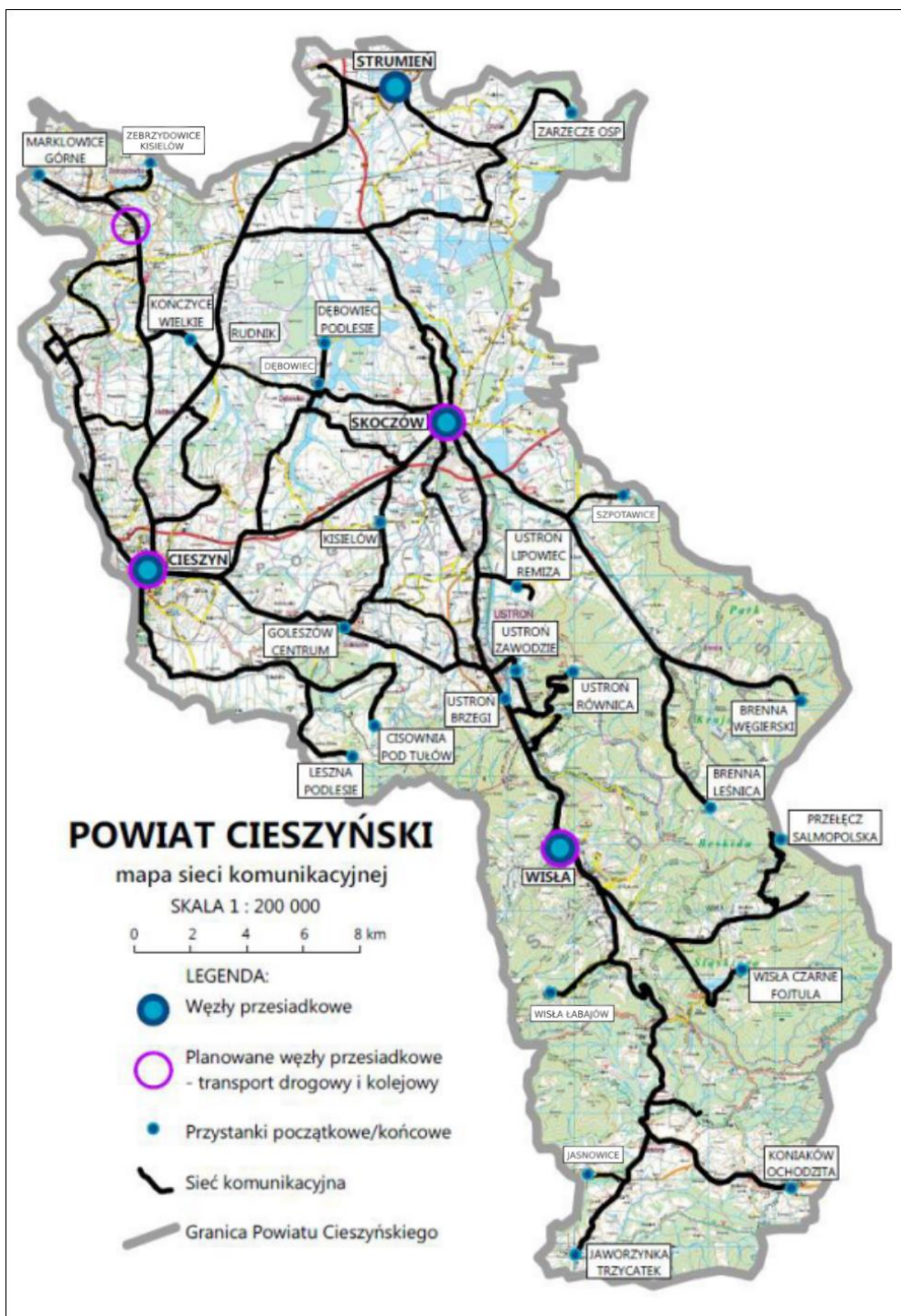
13. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Cieszyńskiego

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o zakresie kolejnej aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Cieszyński.

Przesłanki teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu wskazują na to, iż rokrocznie może być dokonywana weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym planie transportowym Powiatu Cieszyńskiego i na podstawie wyników tejże weryfikacji, podjęta może być decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Obecna aktualizacja ma na celu uporządkowanie informacji o stanie powiatowego, publicznego transportu zbiorowego po zawarciu umów operatorskich, ale ze względu na trwającą pandemię i wynikające z tego ograniczenia przewozów znacząco ograniczono zakres aktualizowanych informacji. Nie ma obecnie też pełnej wiedzy co do skutków zmian w infrastrukturze kolejowej i drogowej i ich możliwego wpływu na organizację przewozów. Należy mieć na uwadze fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga też, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Cieszyńskiego.

14. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy powiatowe.



Układ linii w Powiecie Cieszyńskim z podziałem według szlaków.

