

UCHWAŁA NR
RADY POWIATU CIESZYŃSKIEGO

z dnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.

Na podstawie art. 12 pkt 11 oraz art. 40 ust. 1, ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 z późn. zm.) oraz art. 11 ust. 2, w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 oraz art. 14, ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.);

Rada Powiatu Cieszyńskiego:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego”, w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierzyć Zarządowi Powiatu.

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

Załącznik do uchwały Nr
Rady Powiatu Cieszyńskiego
z dnia 28 listopada 2023 r.



Aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

Cieszyn, 30 wrzesień 2023r.



Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego	4
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.....	4
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.....	4
1.3. Konsultacje społeczne	5
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Cieszyńskiego	6
2.1. Informacje ogólne o obszarze	6
2.1.1. Powiat Cieszyński	6
2.1.2. Gminy Powiatu Cieszyńskiego.....	7
2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym	11
2.3. Układ drogowy.....	13
2.3.1. Drogi powiatowe	13
2.3.2. Drogi wojewódzkie i krajowe	14
2.4. Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem transportowym	15
2.4.1. Transport drogowy.....	15
2.4.2. Transport kolejowy.....	16
2.4.3. Transport lotniczy	19
3. Sieć komunikacyjna	20
3.1. Obecna sieć komunikacyjna.....	20
3.1.1. Komunikacja gminna	31
3.1.2. Komunikacja ponadpowiatowa	31
3.1.3. Podsumowanie informacji o istniejącej sieci komunikacyjnej	33
3.2. Tabor wykorzystywany przez przewoźników prywatnych do obsługi sieci komunikacyjnej.....	38
3.2.1. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę DAS Transport Sp. z o.o.....	38
3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę P.U.H. Wispol Sp. z o.o.....	39
3.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę ZPG Wispol Leszek Podzorski	40
3.2.4. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Trans-Bus	41
3.3. Parametry charakteryzujące tabor	42
3.3.1. Średni wiek pojazdów.....	42
3.3.2. Długość oraz pojemność pojazdów.....	42
3.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy	43
3.4.1. Rodzaje dni w rozkładzie jazdy	43
3.5. Węzły przesiadkowe.....	44
3.6. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	45
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	47
4.1. Informacje wstępne.....	47
4.2. Podstawowe dane demograficzne.....	47
4.3. Przekrój demograficzny	50
4.4. Generatory ruchu	50
4.4.1. Instytucje publiczne	50
4.4.2. Placówki oświatowe	51
4.4.3. Obiekty sportowe i kulturalne	51
4.4.4. Zakłady pracy.....	51
4.4.5. Służba zdrowia	51
4.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	52
4.6. Ocena aktualnej oferty przewozowej	52
4.6.1. Środki transportu dostępne na terenie Powiatu Cieszyńskiego.....	52
4.6.2. Kształt sieci komunikacyjnej.....	53

4.6.3. Częstotliwość i kursowanie.....	53
4.6.4. Opłaty taryfowe.....	53
4.6.5. Informacja pasażerska	54
4.7. Popyt na usługi transportowe.....	54
4.8. Podsumowanie.....	57
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	58
5.1. Źródła i formy finansowania	58
5.2. Rentowność linii komunikacyjnych.....	59
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	61
6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury	61
transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Cieszyńskiego	61
6.1.1. Metodologia badania	61
6.1.2. Metryka respondentów.....	62
6.1.3. Analiza wyników przeprowadzonego badania marketingowego.....	64
6.2. Wskaźnik motoryzacji.....	71
6.3. Podsumowanie.....	73
7. Zasady organizacji rynku przewozów	74
7.1. Powiat Cieszyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego	74
7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	74
7.3. Realizacja funkcji organizatorskich przez Powiat Cieszyński	75
7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których zarządzającym jest Powiat Cieszyński	76
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	78
8.1. Informacje wstępne	78
8.2. Realizacja postulatów przewozowych	78
8.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	80
8.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	82
8.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	83
8.6. Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania	84
8.7. System pobierania opłat za bilety	85
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	86
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu na obszarze Powiatu Cieszyńskiego	88
11. Zasady organizacji rynku przewozowego użyteczności publicznej Powiatu Cieszyńskiego. .	91
11.1. Uwarunkowania i wybór metody organizacji powiatowych przewozów użyteczności publicznej.....	91
11.2. Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	93
11.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych szlaków powiatowej sieci komunikacyjnej.....	95
11.4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.	96
11.5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.	97
11.6. Zasady organizacji rynku przewozów.	98
11.7. Pożądany standard usług przewozowych.	100
11.8. 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 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, będą brane pod uwagę aspekty związane z ochroną środowiska naturalnego oraz zaspokajaniem potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym 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 września 2023 roku, ze szczególnym uwzględnieniem zmian w obowiązujących przepisach prawa oraz zmian organizacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Cieszyńskiego. Skupiono się na umieszczeniu w planie aktualnych danych, dotyczących szlaków i linii komunikacyjnych, operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników realizujących transport osób na terenie Powiatu.

Dane historyczne i statystyczne, ujęte w opracowanym planie, a które były aktualne w czasie jego sporządzania, również zostały poddane aktualizacji w oparciu o dane GUS oraz dane pozyskane od jednostek samorządu terytorialnego z terenu powiatu. Ogólne założenia planu, są nadal aktualne i obowiązujące, a przez niniejszą aktualizację, dostosowane do obowiązujących ram prawnych z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców oraz możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych Powiatu.

1.2. Metodologia tworzenia 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, będą brane pod uwagę aspekty

związane z ochroną środowiska naturalnego oraz zaspokajaniem potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym 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 września 2023 roku, ze szczególnym uwzględnieniem zmian w obowiązujących przepisach prawa oraz zmian organizacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Cieszyńskiego. Skupiono się na umieszczeniu w planie aktualnych danych, dotyczących szlaków i linii komunikacyjnych, operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników realizujących transport osób na terenie Powiatu.

Dane historyczne i statystyczne, ujęte w opracowanym planie, a które były aktualne w czasie jego sporządzania, również zostały poddane aktualizacji w oparciu o dane GUS oraz dane pozyskane od jednostek samorządu terytorialnego z terenu powiatu.

Ogólne założenia planu, są nadal aktualne i obowiązujące, a przez niniejszą aktualizację, dostosowane do obowiązujących ram prawnych z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców oraz możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych Powiatu.

1.3. Konsultacje społeczne

Aktualizacji planu transportowego dla 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 zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ich celem będzie zapoznanie społeczności lokalnej Powiatu z treścią aktualizowanego Planu transportowego 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 dla Powiatu Cieszyńskiego do wglądu oraz formę, sposób i termin składania opinii, uwag i wniosków.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych uwagi, zostaną rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne, stosowne zmiany zostaną wprowadzone do procedowanego dokumentu.

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

2.1. Informacje ogólne o obszarze

2.1.1. Powiat Cieszyński



Powiat Cieszyński znajduje się w południowej części województwa śląskiego na obszarze Pogórza Śląskiego w Beskidzie Śląskim i jest położony przy granicy z Republiką Czeską oraz Słowacją. Ten górzisty teren zajmuje powierzchnię 730 km², a jego najwyższy punkt stanowi Barania Góra (1 220 m n.p.m.). W skład Powiatu Cieszyńskiego wchodzi 3 gminy miejskie (Cieszyn, Ustroń, Wiśla), 2 gminy miejsko - wiejskie (Skoczów, Strumień) oraz 7 gmin wiejskich (Brenna, Chybie, Dębowiec, Golezów, Hażlach, Istebna, Zebrzydowice).

Gęstość zaludnienia wynosi 240 osób/km². Stopa urbanizacji wynosi 46,3%.

Sieć drogową Powiatu stanowią drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ponadto, przez obszar powiatu przebiega kilka linii kolejowych, które zostaną omówione w następnych punktach poniżej.

Powiat cieszyński ma 175 579 mieszkańców, z czego 51,5% stanowią kobiety, a 48,5% mężczyźni. W latach 2002-2022 liczba mieszkańców wzrosła o 3,7%. Średni wiek mieszkańców wynosi 42,1 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa śląskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Prognozowana liczba mieszkańców powiatu cieszyńskiego w 2050 roku to 173 340 z czego 88 632 to kobiety, a 84 708 to mężczyźni¹.

Cieszyn, to centrum powiatu. Położony jest bezpośrednio przy granicy z Republiką Czeską. Ważne centra Powiatu, stanowią również Ustroń oraz Wiśla. Oba 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. Dodatkowo, atrakcją turystyczną Powiatu stanowią rezerваты przyrody, zabytki w Cieszynie, kolej linowa na Czantorię w Ustroniu oraz skocznia narciarska im. Adama Małyszka w Wiśle Malince.

Wszystkie gminy Powiatu Cieszyńskiego należą do Euroregionu Śląsk Cieszyński, którego siedziba znajduje się w Cieszynie po obu stronach Olzy. Jednym z celów

¹ Polska w liczbach na podst. GUS

strategicznych tego stowarzyszenia jest wspólny rozwój transportu oraz wzmacnianie dostępności komunikacyjnej w tym regionie.



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 28,6 km² i jest zamieszkiwane przez 33 251 osób. Zachodnia granica Cieszyna przebiega na rzece Olza, która jest zarazem granicą Polski, za którą leży Czeski Cieszyn.

Miasto sąsiaduje z 3 gminami: Hażlach, Dębowiec i Goleiszów.

Przez obszar Cieszyna przebiega droga ekspresowa S 52 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 łączą się także dwie linie kolejowe: nr 190 Cieszyn - Bielsko-Biała (obecnie eksploatowana na odcinku Cieszyn-Skoczów) i nr 90 Zebrzydowice - Cieszyn.

Miasto Cieszyn, na swoim terenie prowadzi komunikację miejską, która jest realizowana przez Zakład Gospodarki Komunalnej sp. z o.o. Obecnie obsługuje 9 linii autobusowych.

Gmina Ustroń



Ustroń, to uzdrowiskowa gmina miejska, położona w centralnej części Powiatu Cieszyńskiego, którą zamieszkuje 16 875 osób. Jego powierzchnia wynosi 59 km². Na jego terenie znajdują się liczne sanatoria oraz ośrodki wypoczynkowe. Ustroń sąsiaduje z Republiką Czeską oraz 4 gminami Powiatu Cieszyńskiego. Od północy z gminą Skoczów, od południa z gminą Wisła, od wschodu z gminą Brenna i od zachodu z gminą Golezów. Przez Ustroń biegnie droga wojewódzka nr 941 oraz linia kolejowa nr 191 Golezów - Wisła Głębce.

Gmina Wisła



Wisła, to gmina miejska będąca największym pod względem powierzchni miastem Powiatu Cieszyńskiego - 110 km². Zamieszkuje ją 10 711 osoby. Położona jest w południowej części powiatu i graniczy z 7 gminami: od północy z gminami Brenna i Ustroń, na północnym-wschodzie ze Szczyrkem, 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 i wypoczynkowe oraz kompleks skoczni narciarskich w centrum, a także skocznia im. Adama Małysza w Malince, gdzie rozgrywany jest m.in. Puchar Świata w skokach narciarskich.

Przez Wisłę przechodzą także dwie drogi wojewódzkie nr 941 i 942 oraz linia kolejowa 191 Golezów - Wisła Głębce.

Gmina Skoczów



Gmina Skoczów jest gminą miejsko-wiejską. Powierzchnia gminy to 64 km², w tym 10 km², to obszar miasta Skoczów. Gminę zamieszkuje 26 312 osób, z czego 13 613 osób, to mieszkańcy miasta Skoczów. Sąsiaduje z 7 innymi gminami: od północy z gminą Chybie i Strumięń, od zachodu z gminą Dębowiec, od południa z gminami Golezów, Ustroń i Brenna oraz od wschodu z gminą Jasienica.

W skład gminy, oprócz miasta Skoczów, wchodzi 10 sołectw: Bładnice, Harbutowice, Kiczyce, Kowale, Międzywieć, Ochaby, Pierściec, Pogórze, Wilamowice oraz Wiślica.

Przez obszar Skoczowa przebiega droga ekspresowa S 52, droga wojewódzka nr 944, droga krajowa nr 81, której kontynuacją jest droga wojewódzka nr 941 oraz linia kolejowa nr 190 Cieszyn - Bielsko-Biała (obecnie eksploatowana na odcinku Cieszyn-Skoczów) i linia kolejowa nr 157 Pawłowice - Skoczów.

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 13 210, w tym miasto Strumień zamieszkuje 3 560 osób. W skład Gminy wchodzi miasto Strumień oraz 5 sołectw - Baków, Drogomyśl, Pruchna, Zabłocie i Zbytków.

Przez miasto przechodzi droga wojewódzka nr 939, która łączy się z drogą krajową nr 81 oraz linia kolejowa nr 157 Pawłowice - Skoczów.

Gmina Brenna



Gmina Brenna to gmina wiejska o powierzchni 95 km², którą zamieszkuje 11 814 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 Wiśla 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. Znana jest z malowniczych krajobrazów i wielu szlaków turystycznych.

Gmina Chybie



Gmina Chybie jest gminą wiejską położoną w północnej części Powiatu Cieszyńskiego. Jej powierzchnia to 32 km², a liczba mieszkańców wynosi 9 615 osób. 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. Podzielona jest na 5 sołectw: Chybie, Frelichów, Mnich, Zaborze i Zarzecze.

Przez obszar gminy przebiegają dwie linie kolejowe: nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice oraz nr 157 Pawłowice - Skoczów.

Gmina Dębowiec



Gmina Dębowiec jest gminą wiejską o powierzchni 43 km² zamieszkiwaną przez 5 778 osób. W jej skład wchodzi 7 sołectw: Dębowiec, Simoradz, Ogrodzona, Iskrzyczyn, Kostkowice, Gumna i Łączka. Sąsiaduje z 5 gminami: Cieszyn, Golezów, Hażlach, Skoczów i Strumień. Przez teren gminy przebiegają następujące arterie komunikacyjne - droga ekspresowa S52 oraz droga wojewódzka nr 944.

Gmina Goleiszów



Gmina Goleiszów to gmina wiejska położona przy granicy z Czeską Republiką. Sąsiaduje z gminami Cieszyn, Dębowiec, Skoczów i Ustroń.

Obszar o powierzchni 66 km² zamieszkuje 13 150 osób. W skład Gminy Goleiszów wchodzi miejscowości: Goleiszów, Bażanowice, Cisownica, Dziegielów, Godziszów, Kisielów, Kozakowice, Leszna Górna, Puńców. Przez teren Gminy na niewielkim odcinku przebiega droga wojewódzka nr 944 oraz dwie linie kolejowe nr 190 i nr 191.

Gmina Hażlach



Gmina Hażlach jest gminą wiejską, w której skład wchodzi 6 miejscowości: Hażlach, Brzezówka, Kończyce Wielkie, Rudnik, Pogwizdów i Zamarski. Jej powierzchnia wynosi 49 km² i jest zamieszkiwana przez 10 773 osoby. Gmina graniczy z Republiką Czeską oraz czterema innymi gminami: Cieszyn, Dębowiec, Strumień i Zebrzydowice. Przez Hażlach przebiegają dwie drogi wojewódzkie nr 937 i nr 938 oraz linia kolejowa nr 90 Zebrzydowice - Cieszyn.

Gmina Istebna



Gmina Istebna to gmina wiejska, położona w południowej części Powiatu Cieszyńskiego. Od północy graniczy z gminą Wiśla, od zachodu z Czechami, od południa ze Słowacją i od wschodu z dwoma innymi gminami: Milówka i Rajcza. Powierzchnia gminy wynosi 84 km² i zamieszkuje w niej 12 161 osób. 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



Gmina Zebrzydowice jest gminą wiejską. Obszar gminy obejmuje powierzchnię 41 km², gdzie zamieszkuje 12 796 osób. W skład gminy wchodzi 4 miejscowości: Zebrzydowice, Kaczyce, Kończyce Małe i Markłowice Górne. Gmina graniczy z Republiką Czeską i sąsiaduje z gminami: Hażlach, Jastrzębie-Zdrój, Pawłowice oraz Strumień. Przez teren gminy biegnie droga wojewódzka nr 937 oraz łączą się dwie ważne dla Powiatu Cieszyńskiego linie kolejowe, nr 93 i nr 90.

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 S52. 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 historycznie ukształtowaną tradycją współżycia Polaków i Czechów, są podstawą do owocnej współpracy transgranicznej, zarówno w zakresie turystyki, jak też kultury i handlu.

Układ drogowy Powiatu sprawia, że dojazd do niego jest praktycznie z każdego kierunku doskonały. Prowadzi, to do zwiększenia jego atrakcyjności zarówno pod względem turystycznym, jak i gospodarczym.

Obecnie Powiat Cieszyński zamieszkuje 175 579 osób, 90 427 kobiet i 85 152 mężczyzn. Charakteryzuje się ujemnym przyrostem naturalnym wynoszącym obecnie - 647 osób. Sytuację demograficzną przedstawiają poniższe wykresy:

LICZBA I PŁEĆ MIESZKAŃCÓW POWIATU CIESZYŃSKIEGO

(Źródło: GUS, 31.XII.2022)

Liczba mieszkańców

175 579

Kobiety

90 427

Mężczyźni

85 152



Współczynnik feminizacji

106

(Na każdych 100 mężczyzn przypada 106 kobiet)

Współczynnik maskulinizacji

94

(Na każde 100 kobiet przypada 94 mężczyzn)

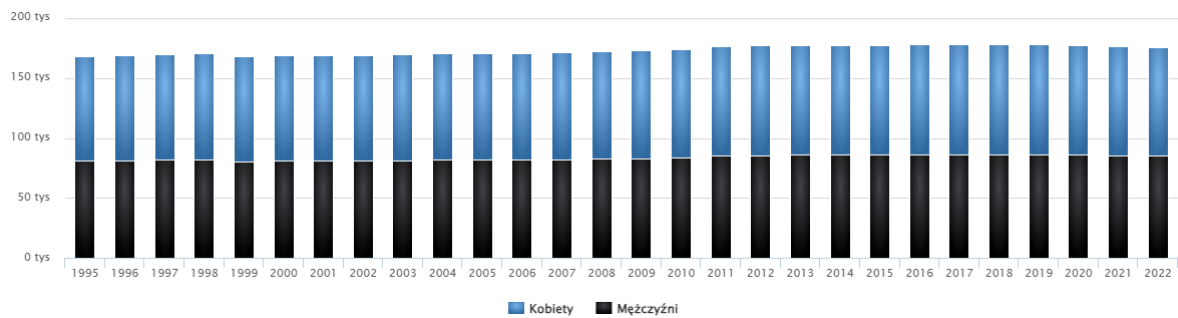
Ogółem

Kobiety (%)

Mężczyźni (%)

Populacja - powiat cieszyński w latach 1995 - 2022

(Źródło: GUS)



PRZYRÓST NATURALNY W POWIECIE CIESZYŃSKIM

(Źródło: GUS, 31.XII.2022)

Przyrost naturalny w roku 2022

-647

Kobiety

-261

(Przyrost naturalny)

Mężczyźni

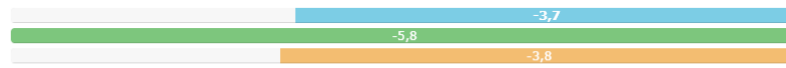
-386

(Przyrost naturalny)

Przyrost naturalny na 1000 ludności

-3,68

powiat cieszyński
woj. śląskie
Kraj



Miasto

-5,8

(Przyrost naturalny na 1000 ludności)

Wieś

-2,0

(Przyrost naturalny na 1000 ludności)

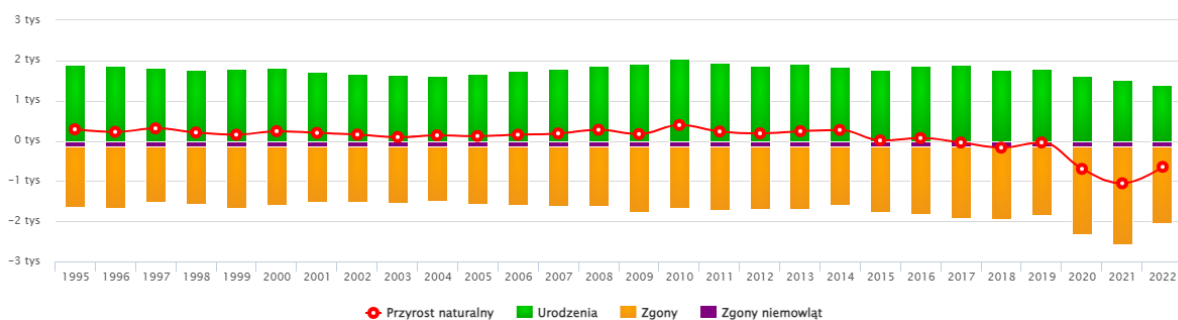
Ogółem

Kobiety

Mężczyźni

Przyrost naturalny w latach 1995-2022 w powiecie cieszyńskim

(Źródło: GUS)



Wykres 1. Sytuacja demograficzna w Powiecie Cieszyńskim.

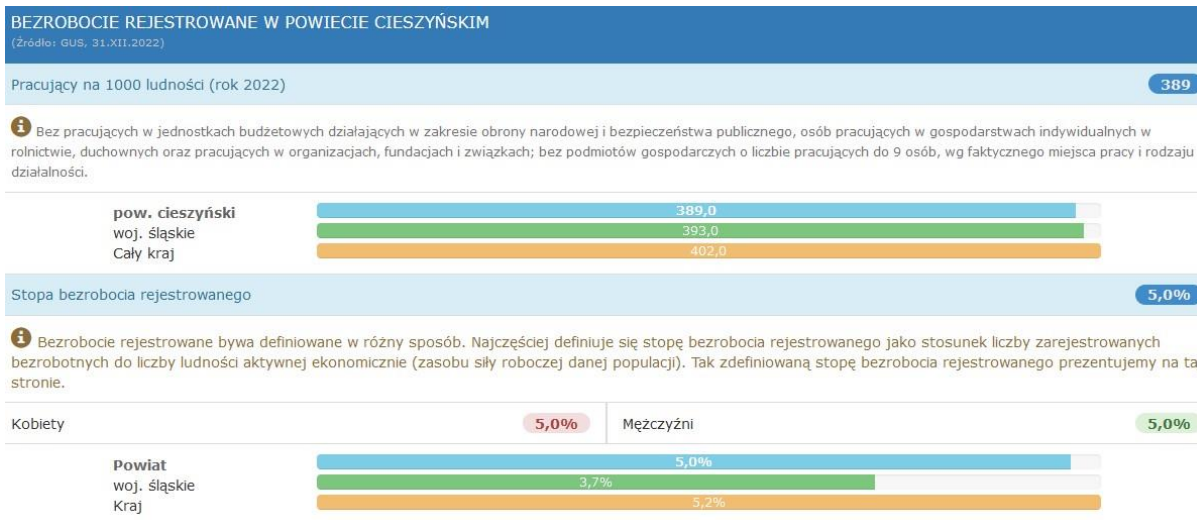
Źródło: Polska w liczbach_ powiat cieszyński

W Powiecie Cieszyńskim na 1000 mieszkańców pracuje 389 osób. Jest to wynik porównywalny do województwa śląskiego, a nieznacznie mniejszy od wyniku krajowego. Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców 26 450 wyjeżdża do pracy poza powiat, natomiast spoza powiatu cieszyńskiego przyjeżdża do pracy 17 656 osób, co daje saldo przyjazdów i wyjazdów - 8 794.

W wieku przedprodukcyjnym jest 19% społeczeństwa, w wieku produkcyjnym 58,8%, a poprodukcyjnym 22,2%.

Średnie wynagrodzenie brutto wynosi 5 838 zł, co jest wynikiem dużo niższym w stosunku do wynagrodzenia w województwie śląskim oraz całym kraju.

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego wynosiło w 2022 roku 5%. Jest to wskaźnik o 0,5 punktu procentowego niższy niż w 2021 roku. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się.



Wykres 2. Bezrobocie rejestrowane - Powiat Cieszyński.
Źródło: Polska w liczbach _ powiat cieszyński

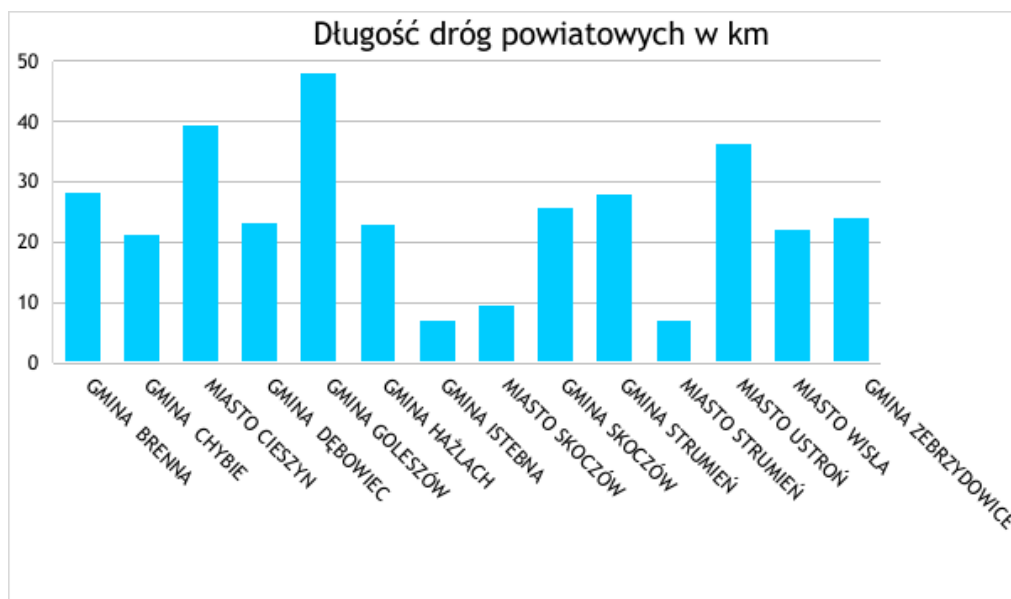
2.3. Układ drogowy

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 zamiejskim².



Wykres 3. Długość dróg powiatowych na obszarze poszczególnych gmin.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Powyższy wykres pokazuje, że największa długość dróg powiatowych jest w Gminie Goleszów, w Mieście Cieszyn i Mieście Ustroń.

2.3.2. Drogi wojewódzkie i krajowe

Przez teren Powiatu Cieszyńskiego przebiega:

- siedem dróg wojewódzkich: DW937, DW938, DW939, DW941, DW942, DW943, DW944
- dwie drogi krajowe: DK81, S52

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 - Dworzec Cieszyn, Skoczów d.a., Wisła centrum. Również na skrzyżowaniach tych dróg często powstają ważne przystanki autobusowe skupiające i rozdzielające poszczególne kierunki komunikacyjne - np. Ustroń.

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.

² Powiatowy Zarząd Dróg w Cieszynie

L.P.	GMINA	Oznaczenie drogi wojewódzkiej, krajowej oraz ekspresowej								
		DW	DW	DW	DW	DW	DW	DW	DK	S
		937	938	939	941	942	943	944	81	52
1.	Brenna									
2.	Chybie									
3.	Cieszyn		X					X		X
4.	Dębowiec							X		X
5.	Goleszów							X		
6.	Hażlach	X	X							
7.	Istebna				X		X			
8.	Skoczów				X			X	X	X
9.	Strumień		X	X					X	
10.	Ustroń				X					
11.	Wiśla				X	X				
12.	Zebrzydowice	X								

Źródło: Opracowanie własne.

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 droga ekspresowa S52 będąca połączeniem tranzytowym północy Europy z południem, jest trasą bardzo popularną. Bliskość tak ważnego szlaku tranzytowego sprawia, że dojazd samochodem ze wszystkich części Polski oraz od strony Czech - 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 oraz przewoźnicy powiatowi. Zapewniają oni połączenia z Bielsko-Białą, Jastrzębiem-Zdrój, Katowicami, Kołobrzegiem, Krakowem, Krosnem, Poznaniem, Wadowicami, Wrocławiem i Krynicą.

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.

Linia kolejowa łącząca Bielsko-Białą z Cieszynem 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 Cieszynie. W tym samym czasie podjęto decyzję o budowie nowej linii kolejowej z Cieszyna do Zebrzydowic wzdłuż granicy polsko-czechosłowackiej.

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

Dnia 9 stycznia 2009 roku zawieszono kursowanie pociągów relacji Cieszyn - Bielsko Biała, a 13 grudnia 2009 roku zawieszono połączenia międzynarodowe Cieszyn - Czeski Cieszyn. Powodem takiej decyzji było sukcesywne ograniczanie liczby połączeń, a co za tym idzie spadek liczby pasażerów, ze względu na pogarszający się coraz bardziej stan techniczny linii kolejowej.

Po niespełna 14 latach, po dokonaniu modernizacji, 4 września 2022 roku przywrócono ruch pociągów na linii nr 190 na trasie Cieszyn - Skoczów. Dalsza część linii, od Skoczowa do Bielska - Białej ma zostać wyremontowana do 2028 roku.

W latach 2020 - 2022 zrewitalizowano linię nr 191 Goleszów - Wiśla Głębce.

Linia nr 157 na trasie Bieniowiec - Skoczów przeszła remont w latach 2019 - 2021, natomiast linię kolejową nr 90 Zebrzydowice - Cieszyn, wyremontowano w latach 2018 - 2019.

Przez obszar Powiatu Cieszyńskiego przebiegają następujące linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 90 Zebrzydowice - Cieszyn - 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 - Cieszyn - linia jednotorowa zelektryfikowana, obecnie eksploatowana na trasie Cieszyn- Skoczów,

- 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 europejskich przewozów pasażerskich, linia kolejowa nr 93, po której kursują pociągi międzynarodowe. Zatrzymują się one na stacji w Zebrzydowicach, by dalej kontynuować podróż poza granicami kraju, umożliwiając dojazd do Pragi, Wiednia, Budapesztu, a niedługo również i do Monachium.

Kolejowe przewozy regionalne, na terenie Powiatu Cieszyńskiego realizowane są przez samorządową spółkę - Koleje Śląskie. Wykonują one zadania przewozowe na wniosek Marszałka Województwa Śląskiego.

Kolejową ofertę przewozową na terenie powiatu, zawiera poniższa tabela:

Tabela 2: Kolejowa oferta przewozowa na terenie powiatu Cieszyńskiego.

Operator	Relacja	Przez	Liczba połączeń	
			Dni robocze	Sobota/Niedziela
Koleje Śląskie	Wiśła Głębce - Katowice/ Gliwice	Strumień, Chybie/ Chybie Mnich, Zaborze, Pierściec, Skoczów Bajerki, Skoczów, Skoczów Bładnice, Goleszów, Ustroń, Ustroń Zdrój, Ustroń Brzegi, Ustroń Polana, Wiśła Jawornik, Wiśła Uzdrowisko, Wiśła Dziehcinka, Wiśła Kopydło, Wiśła Głębce	7	9
	Cieszyn - Goleszów/ Skoczów	Cieszyn Uniwersytet, Bażanowice, Goleszów Górny, Goleszów/ Skoczów Bładnice, Skoczów	3	1
	Cieszyn - Czechowice-Dziedzice	Cieszyn, Cieszyn Markowice, Pogwizdów, Kaczyce, Kończyce, Zebrzydowice, Pruchna, Drogomyśl, Chybie	5	3
PKP PLK	Wiśła Uzdrowisko – Olsztyn Główny	-	1	1
	Wiśła Uzdrowisko – Warszawa Wsch.	-	1	1
České dráhy	Cieszyn - Frydek-Mistek	-	9	9
PKP PLK	Zebrzydowice - Wiedeń	-	1	1
	Zebrzydowice - Warszawa Wschodnia	-	1	1

Źródło: opracowanie własne

Poniesione w ostatnich pięciu latach ogromne nakłady inwestycyjne w infrastrukturę kolejową na terenie Powiatu Cieszyńskiego oraz perspektywa kolejnych nakładów w następnych latach, pozwala z optymizmem patrzeć w przyszłość i mieć nadzieję, że wraz z nowoczesną infrastrukturą wzmocnieniu ulegnie oferta przewozowa kolei. Za tym będzie lobbował Powiat Cieszyński.

Chociaż przewozy kolejowe nie zabezpieczają w sposób istotny zapotrzebowania na podróże powiatowe, jednak dobra oferta kolejowa, która przyciągnie pasażerów/turystów odwiedzających powiat, pozwoli odciążyć sieć drogową Powiatu Cieszyńskiego oraz przyczyni się do stworzenia takiej oferty Organizatora publicznego transportu, aby przyjezdni, w sposób niemalże płynny mogli kontynuować swą podróż tam, gdzie kolej już nie dociera.

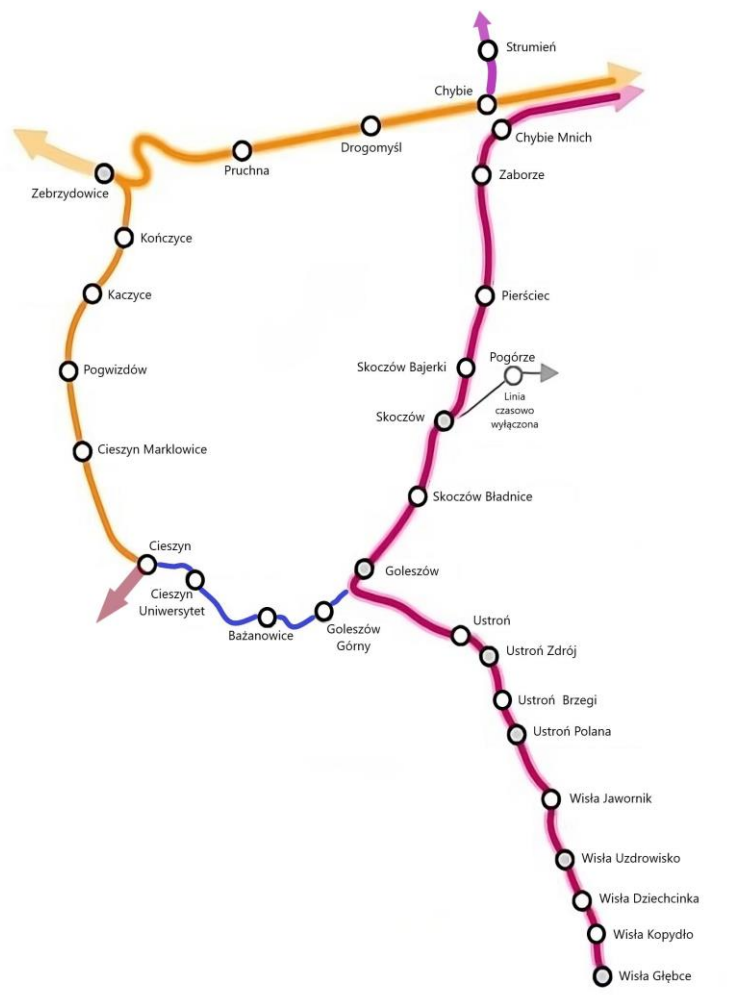
Aby tak było, potrzebne jest odpowiednie planowanie. Dlatego w przyszłości, Powiat Cieszyński powinien rozważyć stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscowościach takich jak:

- Cieszyn
- Chybie
- Skoczów
- Wiśla
- Zebrzydowice

Każda decyzja o stworzeniu takiego punktu, wymaga w pierwszej kolejności zgody władz samorządowych oraz przeprowadzenia badań natężenia ruchu: podróżnych, pieszych, pojazdów, badań preferencji. Następnie wykonania koncepcji, która będzie realna do wykonania, zarówno technicznie jak i finansowo.

W realizacji tego postulatu obecnie najdalej jest Cieszyn, choć niewątpliwie koniecznym wydaje się wprowadzenie tam jeszcze pewnych zmian organizacyjnych.

Poniższa mapa, obrazuje sieć kolejową Powiatu Cieszyńskiego, wykorzystywaną w przewozach pasażerskich:



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/Powiat Cieszyński od 3 portów lotniczych, dzięki doskonałej infrastrukturze drogowej, nie stwarzają problemów z dotarciem dla zainteresowanych tą formą podróży.

Najbliższe lotnisko znajduje się w Ostrawie - Republika Czeska, 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 dwujezdniowe, o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku. Droga ekspresowa S52 oraz do Krakowa autostrada A4, a do Pyrzowic autostrada A1.

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjną, na której obecnie wykonywane są przewozy o charakterze powiatowym odzwierciedla układ linii komunikacyjnych i parametry ich obsługi według stanu aktualnego na dzień 30.09.2023 roku, z uwzględnieniem zmian prawnych zaistniałych w trakcie tworzenia aktualizacji niniejszego dokumentu.

Powiatową sieć komunikacji zbiorowej w Powiecie Cieszyńskim tworzą linie, na które zostały zawarte przez Starostę Cieszyńskiego umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, w ramach ustawy z dnia

Według stanu na dzień 30.09.2023 roku, umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarte zostały z 4 firmami:

- DAS Transport Sp. z o.o., Gumna, obsługuje 8 linii,
- Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń, obsługuje 9 linii,
- Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśla, obsługuje 7 linii,
- Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń, obsługuje 9 linii.

Dodatkowo Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. realizuje przewozy gminne, na terenie Miasta Cieszyn oraz na terenie gmin ościennych na podstawie zawartych porozumień. Firma „Linea-Trans” sp. z o.o. prowadzi przewozy ponadpowiatowe na liniach komunikacyjnych Cieszyn - Skoczów - Bielsko-Biała, Cieszyn - Zebrzydowice - Jastrzębie-Zdrój oraz Strumień - Jaworze - Bielsko-Biała. Linię ponadpowiatową Wiśla - Bielsko-Biała realizuje firma P.U.H. „Wispol” Sp. z o.o, która wykonuje również przewozy na linii sezonowej Cieszyn - Bielsko-Biała - Katowice - Ostrów Wielkopolski - Koszalin - Ustronie Morskie - Kołobrzeg. Firma ZPG „Wispol” Leszek Podżorski obsługuje jedną linię gminną na terenie gminy Istebna. Przewozy gminne są uzupełnieniem przewozów powiatowych, jednak nie będą rozpatrywane w dalszej analizie, ponieważ Powiat Cieszyński nie ma żadnego wpływu na organizację tych przewozów. Przewozy ponadpowiatowe wykonywane są na podstawie uzyskanych zezwoleń od Marszałka Województwa Śląskiego, na które Powiat Cieszyński również nie ma żadnego wpływu.

W 2023 roku osiem firm posiada zezwolenie na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów w krajowym transporcie drogowym osób (przewozy pracownicze lub szkolne):

- Transport Osobowo Ciężarowy Wiesław Byrtus, Istebna, obsługuje 2 linie,
- Usługi przewozowe Zbigniew Popek , Cieszyn, obsługuje 1 linię,
- IDA TRANS Sp. z o.o., Cieszyn, obsługuje 5 linii,

- MDJ Koniaków Sp. z o.o. Sp. K., Koniaków, obsługuje 2 linie,
- Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski” Elżbieta Juroszek Grzegorz Juroszek, Ustroń, obsługuje 4 linie,
- Firma Handlowa „ENDI” Edyta Chrapek, Goleszów, obsługuje 1 linię,
- Tempo Bijok-Posłuszny Sp. Jawna, Jastrzębie-Zdrój, obsługuje 1 linię,
- Firma transportowo-usługowa Marek Kieczka, Skoczów, obsługuje 1 linię.

W niżej zaprezentowanej tabeli zaprezentowano obecnie realizowane linie komunikacyjne, na które zawarte zostały umowy operatorskie oraz linie regularne specjalne, z podziałem na poszczególnych operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 3. Przebieg linii obsługiwanych przez poszczególnych operatorów na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego

LINIE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ		
Nr linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Operator
11	Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce - Zebrzydowice - Markłowice Górne	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
12	Cieszyn - Hażlach - Kończyce Małe - Zebrzydowice - Markłowice Górne	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
13	Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wielkie - Zebrzydowice Kisielów	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
14	Goleszów - Cieszyn - Markłowice - Kaczyce - Zebrzydowice	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
21	Cieszyn - Zamarski - Hażlach - Kończyce Wielkie - Rudnik	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
23	Cieszyn - Hażlach - Dębowiec - Iskrzyczyn - Skoczów	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
24	Cieszyn - Hażlach - Rudnik	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
31	Cieszyn - Hażlach - Pruchna - Bąków - Strumień - Zarzecze	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
32	Cieszyn - Hażlach - Pruchna - Drogomyśl - Chybie	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
33	Skoczów - Drogomyśl - Chybie - Strumień	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
34	Cieszyn - Skoczów - Strumień	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
41	Cieszyn - Skoczów - Brenna Bukowa - Brenna Węgierski	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
42	Cieszyn - Skoczów - Brenna Leśnica	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń

LINIE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ		
Nr linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Operator
43	Cieszyn - Kostkowice - Dębowiec - Simoradz - Skoczów	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
44	Cieszyn - Ogrodzona - Iskrzyczyn - Dębowiec Podlesie	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
45	Ustroń Nierodzim - Bładnice Dolne - Skoczów - Pierściec	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
46	Dzięgielów - Goleszów - Kisielów - Skoczów	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
47	Dębowiec - Kostkowice - Ogrodzona - Kisielów	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
48	Cieszyn - Skoczów - Górki Wielkie	Przedsiębiorstwo Usługowo- Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
51	Cieszyn - Goleszów - Wiśła - Istebna Jasnowice - Jaworzynka Trzyciatek	DAS Transport Sp. z o.o., Gumna
52	Cieszyn - Goleszów - Ustroń - Wiśła - Koniaków Ochodzita	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
53	Cieszyn - Goleszów - Ustroń Zawodzie - Wiśła Malinka - Przetęcz Salmopolska	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
54	Cieszyn - Ustroń - Wiśła Czarne	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
55	Cieszyn - Goleszów - Ustroń	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
56	Wiśła - Istebna Byrty - Koniaków Ochodzita	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
57	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
58	Ustroń Równica - Ustroń Centrum - Wiśła Centrum - Wiśła Czarne	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wiśła
61	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
62	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica Pod Tułem	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
63	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Kozakowice	Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak, Ustroń
71	Skoczów - Ustroń - Wiśła - Wiśła Łabajów	Przedsiębiorstwo Usługowo- Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
72	Skoczów - Ustroń	Przedsiębiorstwo Usługowo- Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
74	Zebrzydowice - Cieszyn - Skoczów - Wiśła	Przedsiębiorstwo Usługowo- Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń

LINIE REGULARNE SPECJALNE	
Nazwa linii komunikacyjnej	Przewoźnik
Hażlach - Bażanowice KOAM	IDA TRANS Sp. z o.o., Cieszyn
Strumień - Skoczów KOAM	IDA TRANS Sp. z o.o., Cieszyn
Chybie - Skoczów	IDA TRANS Sp. z o.o., Cieszyn
Koniaków Ochodzita - Skoczów - Koniaków Ochodzita	MDJ Koniaków Sp. z o.o. Sp. K., Koniaków
Koniaków Ochodzita - Ustroń - Koniaków Ochodzita	MDJ Koniaków Sp. z o.o. Sp. K., Koniaków
Cieszyn - Skoczów - Mokate (Nierodzim)	Usługi przewozowe Zbigniew Popek , Cieszyn
Kończyce Wielkie - Hażlach - Cieszyn	IDA TRANS Sp. z o.o., Cieszyn
Strumień - Pruchna - Cieszyn	IDA TRANS Sp. z o.o., Cieszyn
Cieszyn - Bażanowice	Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski” Elżbieta Juroszek Grzegorz Juroszek, Ustroń
Bąków - Skoczów	Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski” Elżbieta Juroszek Grzegorz Juroszek, Ustroń
Strumień - Bażanowice	Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski” Elżbieta Juroszek Grzegorz Juroszek, Ustroń
Zebrzydowice - Ustroń	Biuro Turystyczne „WATRA Marek Gawłowski” Elżbieta Juroszek Grzegorz Juroszek, Ustroń
Cisownica - Cieszyn	Firma Handlowa „ENDI” Edyta Chrapek, Goleszów
Kończyce Wielkie - Bażanowice (DIEHL METERING)	Tempo Bijok-Postulzny Sp. Jawna, Jastrzębie-Zdrój
Brenna - Skoczów	Firma transportowo-usługowa Marek Kieczka, Skoczów
Jaworzynka - Skoczów	Transport Osobowo Ciężarowy Wiesław Byrtus, Istebna
Koniaków - Skoczów	Transport Osobowo Ciężarowy Wiesław Byrtus, Istebna

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

Poniżej zostały przedstawione mapy z trasami linii poszczególnych przewoźników.

Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski realizuje przewozy powiatowe na siedmiu liniach, co obrazuje poniższa mapa.



Mapa 2. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez "Wispol".

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego

Firma P.U.H. „WISPOL” Sp. z o.o. posiada wydane zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na dziewięciu liniach komunikacyjnych.



Mapa 3. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez P.U.H. "Wispol" Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego

DAS Transport Sp. z o.o. obsługuje osiem linii komunikacyjnych, zaprezentowanych na poniższej mapie.



Mapa 4. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez DAS Transport Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego

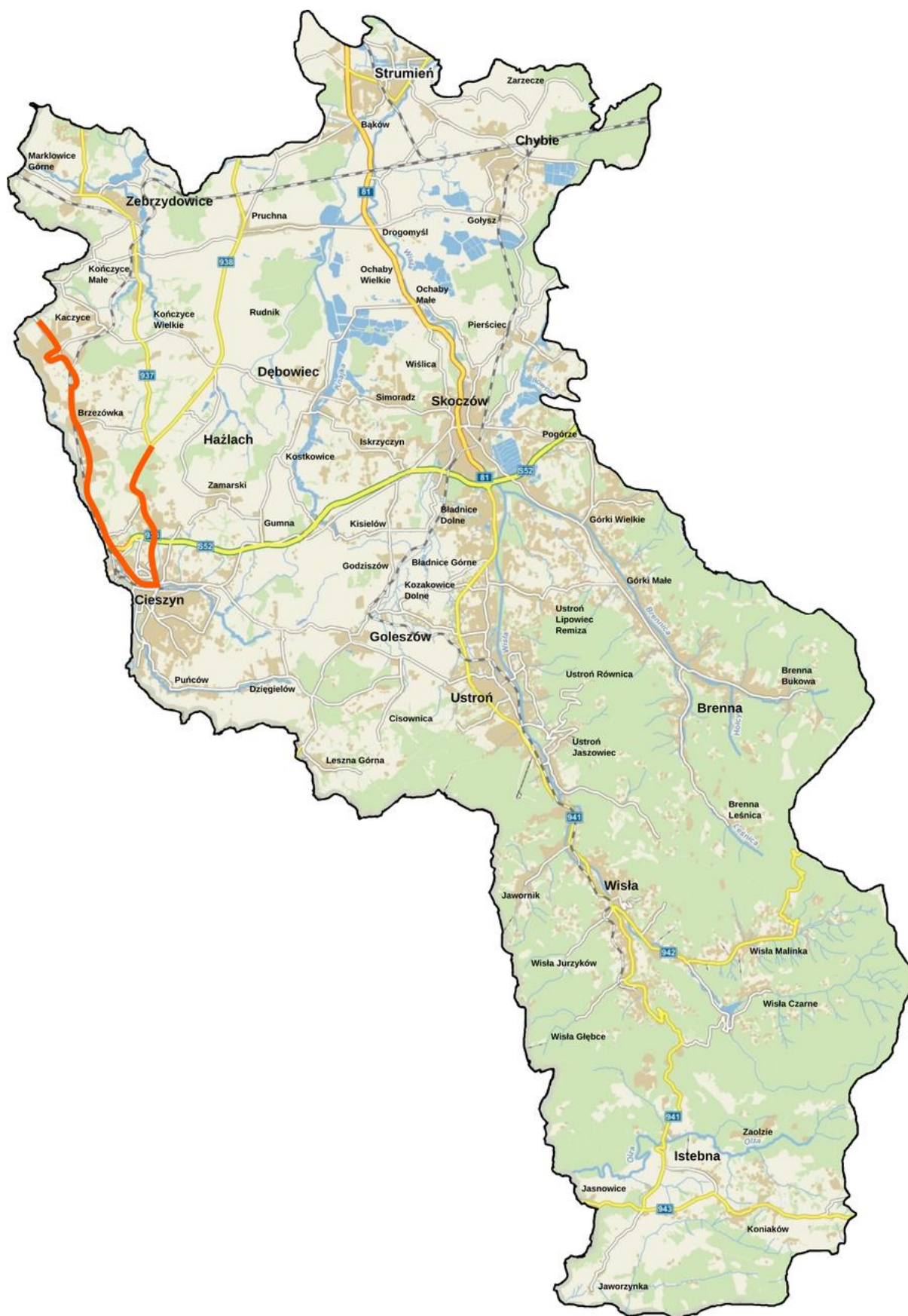
Poniżej zaprezentowana mapa przedstawia trasy obsługiwane przez przewoźników realizujących przewozy na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, których zadaniem jest dowóz pracowników do miejsc pracy.



Mapa 6. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez linie specjalne.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego

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

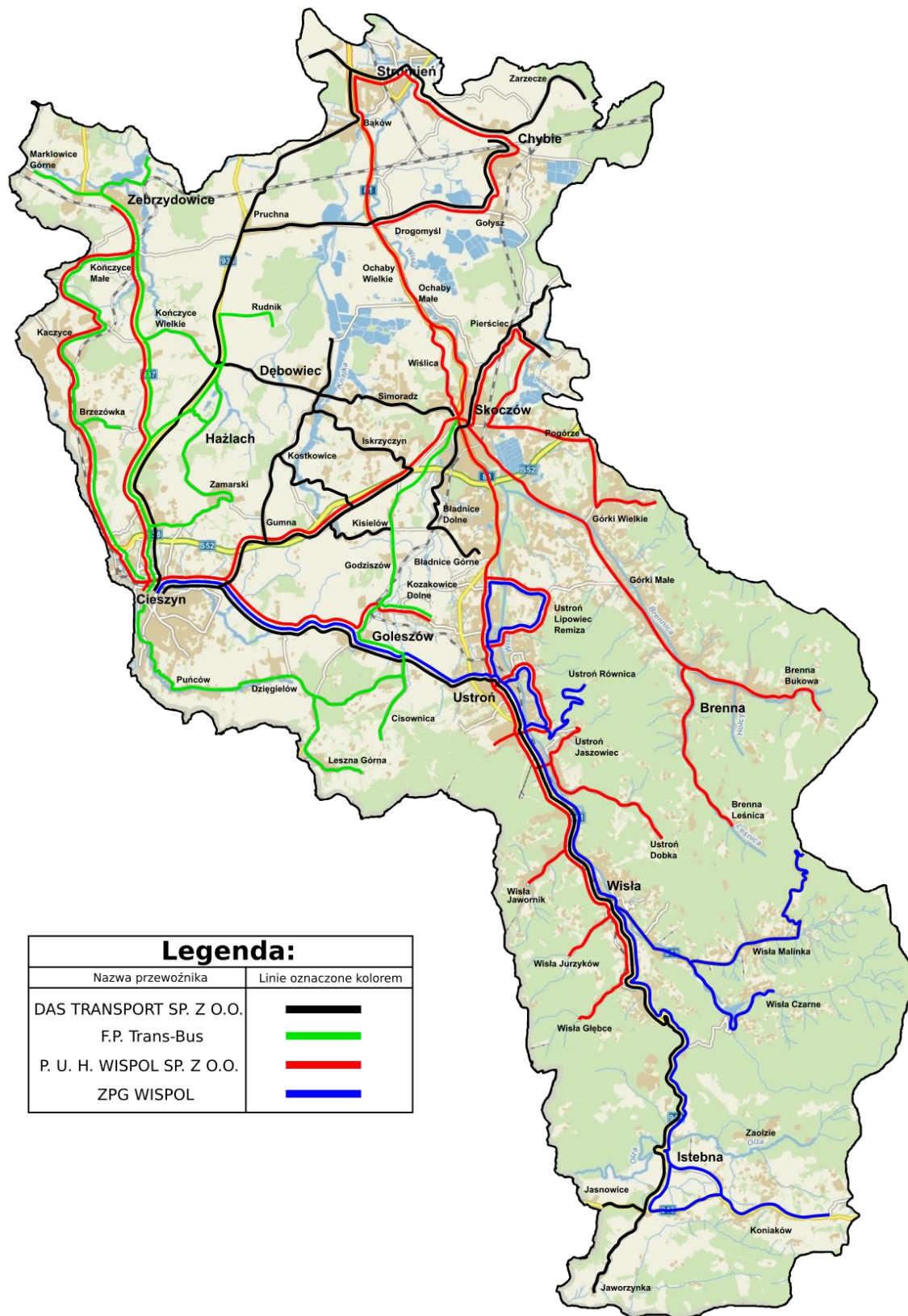


Mapa 7. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez ZGK w Cieszynie.

Źródło: Opracowanie własne.

Mapa poniżej przedstawia trasy wszystkich operatorów, którzy otrzymali zaświadczenia wydane od Starosty Powiatu Cieszyńskiego.

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



Mapa 8. Schemat linii kursujących na terenie Powiatu Cieszyńskiego na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu 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 Goleszów oraz Hażlach z 6 gminami. Dębowiec, Ustroń i Wiśla z 5 gminami, Strumień, Chybie, Istebna - z 4 gminami. Brenna posiada bezpośrednie połączenia z 3 gminami, natomiast Gmina Zebrzydowice - 2. Należy tutaj zaznaczyć, że powyższa analiza uwzględnia bezpośrednie połączenia przebiegające przez granicę danej gminy, natomiast nie uwzględnia możliwości przesiadki w punktach węzłowych, gdzie częstokroć takie połączenia z możliwością przesiadki występują.

Przeprowadzona analiza sieci połączeń komunikacji powiatowej dostępnej w Powiecie Cieszyńskim pozwala na uznanie sieci za bardzo 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 źródłami oraz celami podróży powiatowych.

3.1.1. Komunikacja gminna

W 2023 roku komunikację gminną posiadają tylko dwie z spośród dwunastu gmin wchodzących w skład obszaru Powiatu Cieszyńskiego. Gminami tymi są Cieszyn oraz Istebna. Należy tutaj zaznaczyć, że rozwinięcie siatki połączeń w powiatowej komunikacji ma na celu w możliwie jak największym stopniu wyczerpać potrzeby mieszkańców do zapewnienia połączeń z najważniejszymi ośrodkami w powiecie, dlatego też w większości przypadków wyczerpuje potrzeby gmin do organizacji wewnętrznej komunikacji.

3.1.2. Komunikacja ponadpowiatowa

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

Tabela 4. Trasy linii w komunikacji ponadpowiatowej.

LINIA	PRZEWOŹNIK
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
Jastrzębie-Zdrój - Ruptawa - Zebrzydowice	MZK Jastrzębie-Zdrój
Jastrzębie - Zdrój - Pawłowice - Strumień	MZK Jastrzębie-Zdrój
Kraków - Tychy - Bielsko-Biała - Skoczów - Cieszyn	„LAJKONIK” Kraków
Kraków - Tychy - Bielsko-Biała - Skoczów - Ustroń - Wisła	„LAJKONIK” Kraków
Cieszyn - Jastrzębie-Zdrój - Żory - Katowice - Kraków - Brzesko - Nowy Sącz - Krynica Zdrój	„FLIXBUS”
Cieszyn - Pawłowice - Żory - Katowice	Firma Przewozowa Jarosław Gabrowski, Szczekowice
Wisła - Ustroń - Skoczów - Pawłowice - Żory - Katowice	Usługi Przewozowe Marcin Drabas, Żory
Bielsko-Biała – Jaworze – Jasienica – Pogórze – Skoczów – Cieszyn	„Linea - Trans,, Sp. z o.o., Cieszyn
Pszczyna - Łąka - Wisła - Strumień	Usługi Transportowe Zenon Samol, Kobielice
Wisła - Ustroń - Skoczów - Bielsko-Biała	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń
Kołobrzeg - Białogard - Połczyn Zdrój Czaplinek - Wałcz - Poznań - Ostrów Gliwice - Katowice - Tychy - Bielsko- Biała - Skoczów - Ustroń - Wisła - Cieszyn	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „WISPOL” Sp. z o.o., Ustroń

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 Hażlach,
- Gmina Skoczów,
- Gmina Strumień,
- Gmina Ustroń,
- Gmina Wiśła,
- Gmina Zebrzydowice.

Komunikacja ponadpowiatowa 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 ponadpowiatowych 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 - Marklowice Górne (obecnie powiatowe potrzeby przewozowe większościowo realizowane przez dwie linie ponad powiatowe Cieszyn - Jastrzębie Zdrój),
- 2) Cieszyn - Hażlach / Zamarski - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum,
- 3) Cieszyn - Hażlach - Bąków / Drogomyśl / Skoczów - Strumień - Chybie - Zarzecze, (skomunikowane połączenie z Pszczyną i Bielskiem),
- 4) Cieszyn - Łączka / Dębowiec / Iskrzyczyn - Skoczów - Brenna Leśnica / Brenna Węgierski, Pogórze - Górki Szpotawice, (linia uzupełniana połączeniami ponad powiatowymi) oraz Goleiszów - Skoczów,
- 5) Cieszyn - Goleiszów - Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie/Równica - Wiśła - Malinka - Salmopol/ Wiśła Czarne/ Koniaków / Jaworzynka,
- 6) Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie / Cisownica Pod Tułem,
- 7) Wiśła Łabajów/ Jawornik - Jaszowiec/Dobka - Ustroń - Lipowiec/Skoczów Bładnice - Skoczów - Zebrzydowice (linia uzupełniana połączeniami ponadpowiatowymi).

Poniższa tabela przedstawia linie komunikacyjne uszeregowane według wyżej wymienionych szlaków.

Tabela 5. Tabelaaryczne 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 - Marklowice Górne	11	linia powiatowa
	Cieszyn - Hażlach - Kończyce Małe - Zebrzydowice - Marklowice Górne	12	linia powiatowa
	Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wielkie - Zebrzydowice Kisielów	13	linia powiatowa
	Goeszów - Cieszyn - Marklowice - Kaczyce - Zebrzydowice	14	linia powiatowa
	Jastrzębie-Zdrój – Ruptawa - Zebrzydowice		linia ponadpowiatowa
	Jastrzębie - Zdrój - Pawłowice - Strumień		linia ponadpowiatowa
	Cieszyn - Jastrzębie-Zdrój - Żory - Katowice - Kraków - Brzesko - Nowy Sącz - Krynica Zdrój		linia ponadpowiatowa
	Linia nr 30 Cieszyn – Pogwizdów PKP - Cieszyn		linia międzygminna
	Linia nr 32 Cieszyn – Kaczyce Pętla - Cieszyn		linia międzygminna
SZLAK NR 2			
2.	Cieszyn - Zamarski - Hażlach - Kończyce Wielkie - Rudnik	21	linia powiatowa
	Cieszyn - Hażlach - Dębowiec - Iskrzyczyn - Skoczów	23	linia powiatowa
	Cieszyn - Hażlach - Rudnik	24	linia powiatowa
	Linia nr 22 Cieszyn – Hażlach Skrzyżowanie – Cieszyn		linia międzygminna
SZLAK NR 3			

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
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 - Skoczów - Strumień	34	linia powiatowa
	Cieszyn – Pawłowice – Żory – Katowice		Linia ponadpowiatowa
	Strumień - Zabłocie - Chybie - Landek - Rudzica - Jasienica - Jaworze - Bielsko-Biała		linia ponadpowiatowa
	Chybie – Bielsko-Biała		linia ponadpowiatowa
	Pszczyna – Łąka – Wisła - Strumień		linia ponadpowiatowa – 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
	Cieszyn - Ogrodzona - Iskrzyczyn - Dębowiec Podlesie	44	linia powiatowa
	Ustroń Nierodzim - Bładnice Dolne - Skoczów - Pierściec	45	linia powiatowa
	Dziągiewów - Golezów - Kisielów - Skoczów	46	linia powiatowa

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
	Dębowiec - Kostkowice - Ogrodzona - Kisielów	47	linia powiatowa
	Cieszyn - Skoczów - Górki Wielkie	48	linia powiatowa
	Bielsko-Biała – Jaworze – Jasienica – Pogórze – Skoczów – Cieszyn		linia ponad powiatowa
	Kraków – Tychy – Bielsko- Biała – Skoczów - Cieszyn		linia ponad powiatowa
SZLAK NR 5			
5.	Cieszyn - Goleszów - Wiśła - Istebna Jasnowice - Jaworzynka Trzyciatek	51	linia powiatowa
	Cieszyn - Goleszów - Ustroń - Wiśła - Koniaków Ochodzita	52	linia powiatowa
	Cieszyn - Goleszów - Ustroń Zawodzie - Wiśła Malinka - Przełęcz Salmopolska	53	linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wiśła Czarne	54	linia powiatowa
	Cieszyn - Goleszów - Ustroń	55	linia powiatowa
	Wiśła - Istebna Byrty - Koniaków Ochodzita	56	linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica	57	linia powiatowa
	Ustroń Równica - Ustroń Centrum - Wiśła Centrum - Wiśła Czarne	58	linia powiatowa
	Istebna Bucznik – Koniaków Kosarzyska		linia gminna
SZLAK NR 6			
6.	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie	61	linia powiatowa
	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica Pod Tułem	62	linia powiatowa

Lp.	Linia komunikacyjna	Numer linii	Zasięg
	Cieszyn - Puńców - Dziegiełłów - Kozakowice	63	linia powiatowa
SZLAK NR 7			
7.	Skoczów - Ustroń - Wisła - Wisła Łabajów	71	linia powiatowa
	Skoczów - Ustroń	72	linia powiatowa
	Zebrzydowice - Cieszyn - Skoczów - Wisła	74	linia powiatowa
	Wisła – Ustroń - Skoczów – Bielsko-Biała		linia ponadpowiatowa
	Wisła – Ustroń – Skoczów – Pawłowice – Żory - Katowice		linia ponadpowiatowa
	Kraków – Tychy – Bielsko- Biała – Ustroń – Wisła		linia ponadpowiatowa

Źródło: Opracowanie własne

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 przyszłości planuje się ciągłe monitorowanie komunikacji zbiorowej poprzez przeprowadzanie badań i analiz natężenia ruchu oraz wykonywanie badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

3.2. Tabor wykorzystywany przez przewoźników prywatnych do obsługi sieci komunikacyjnej

3.2.1. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę DAS Transport Sp. z o.o.

DAS Transport Sp. z o.o. obsługuje 8 linii w Powiecie Cieszyńskim i dysponuje taborom przedstawionym w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wykaz pojazdów operatora DAS Transport Sp. z o.o.

Lp.	Marka i typ pojazdu	Ilość miejsc		Klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1	ISUZU	33	6	6
2	SETRA	59	0	6
3	MERCEDES	28	7	3
4	IRISBUS	56	32	4
5	MERCEDES	54	25	5
6	IRISBUS	60	35	5
7	MERCEDES	30	10	6
8	IRISBUS	24	8	6
9	MERCEDES	20	4	5
10	IRISBUS	64	20	5
11	MERCEDES	51	13	3
12	IRISBUS	52	25	4
13	MERCEDES	60	27	5
14	IRISBUS	57	27	5
15	MERCEDES	60	27	5
16	IRISBUS	24	10	6
17	MERCEDES	21	10	6
18	IRISBUS	55	25	4
19	MERCEDES	26	10	5

Lp.	Marka i typ pojazdu	Ilość miejsc		Klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
20	IRISBUS	57	33	3
21	MERCEDES	24	10	6
22	IRISBUS	27	8	6

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

3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę P.U.H. Wispol Sp. z o.o.

Firma P.U.H. Wispol Sp. z o.o. wykonuje usługi zarówno w granicach powiatu, jak i poza nim i posiada tabor składający się z 19 pojazdów przedstawionych w poniżej zaprezentowanej tabeli.

Tabela 7. Wykaz pojazdów operatora P.U.H. Wispol Sp. z o.o.

Lp.	Marka i typ pojazdu	Ilość miejsc		Klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1	AUTOSAN	40	22	5
2	SETRA	70	29	5
3	SETRA	70	31	4
4	MERCEDES-BENZ	56	24	6
5	SOLARIS	31	20	5
6	SOLARIS	31	20	5
7	SOLARIS	16	38	5
8	SOLARIS	37	62	5
9	IVECO	17	7	5
10	MERCEDES-BENZ	53	20	5
11	IVECO	23	5	6
12	IVECO	23	4	5
13	MERCEDES-BENZ	62	26	5
14	MERCEDES-BENZ	77	40	5
15	MERCEDES-BENZ	51	13	6
16	SETRA	70	25	6

Lp.	Marka i typ pojazdu	Ilość miejsc		Klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
17	MERCEDES-BENZ	51	13	6
18	MERCEDES-BENZ	51	13	6
19	VDL FUTURA	69	0	6

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

3.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę ZPG Wispol Leszek Podzorski

Firma ZPG Wispol Leszek Podzorski obsługuje w powiecie 7 linii komunikacyjnych. Posiada tabor składający się z 15 pojazdów przedstawionych w poniżej zaprezentowanej tabeli.

Tabela 8. Wykaz pojazdów operatora ZPG Wispol Leszek Podzorski.

Lp.	Marka i typ pojazdu	Ilość miejsc		Klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1	MERCEDES-BENZ	56	21	5
2	AUTOSAN	40	22	5
3	AUTOSAN	40	22	6
4	IRISBUS	60	30	5
5	MERCEDES-BENZ	65	12	4
6	AUTOSAN	40	22	6
7	SOLARIS	31	20	5
8	SOLARIS	22	40	5
9	SOLARIS	23	40	5
10	MERCEDES-BENZ	56	21	5
11	MERCEDES-BENZ	56	21	5
12	MERCEDES-BENZ	56	16	6
13	MERCEDES-BENZ	56	27	5
14	MERCEDES-BENZ	63	27	6
15	MERCEDES-BENZ	63	27	6

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

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

Firma przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak obecnie wykorzystuje 20 pojazdów. Tabor ten został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wykaz pojazdów operatora F.P. „Trans-Bus” Jerzy Cieślak.

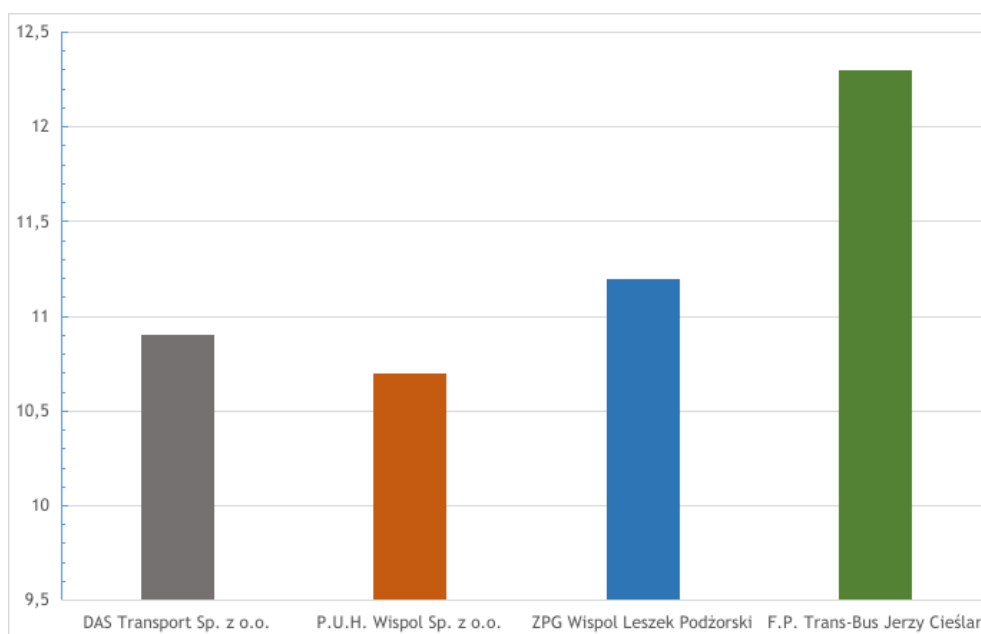
Lp.	Marka i typ pojazdu	Ilość miejsc		Klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1	MERCEDES	55	0	6
2	MERCEDES	51	0	3
3	SETRA	52	0	2
4	MERCEDES	60	0	4
5	IRISBUS	64	0	4
6	IRISBUS	64	0	4
7	IRISBUS	64	0	4
8	IRISBUS	60	0	3
9	IRISBUS	60	0	4
10	VOLKSWAGEN	23	0	5
11	VOLKSWAGEN	23	5	4
12	MERCEDES	21	0	5
13	MERCEDES	24	6	6
14	MERCEDES	24	6	6
15	MERCEDES	24	11	6
16	MERCEDES	27	8	6
17	MERCEDES	23	0	6
18	MERCEDES	23	0	6
19	MERCEDES	32	0	3
20	MERCEDES	32	0	3

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

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 11 lat. Zaznaczyć tutaj należy, że jest to znaczna poprawa jeśli chodzi o wiek taboru i jakości świadczonych usług po zawarciu umów z operatorami przez Powiat Cieszyński. Jeszcze kilka lat temu średni wiek taboru obsługującego powiatowe linie komunikacyjne na podstawie wydanych przez Starostwo zezwoleń (komercyjnie) wynosił około 15 lat. Na poniższym diagramie słupkowym przedstawiono średni wiek pojazdów z podziałem na poszczególne firmy przewozowe.



Wykres 4. Średni wiek pojazdów z podziałem na przewoźników.

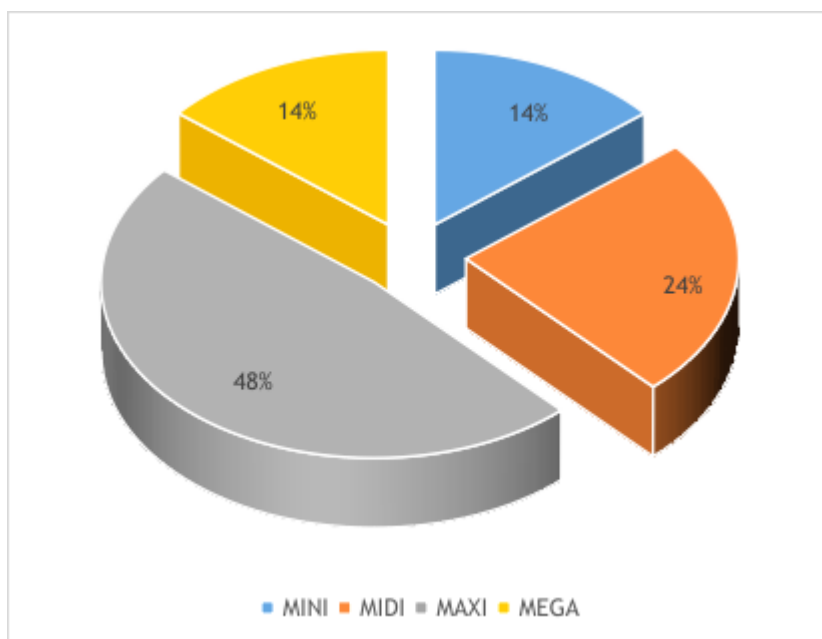
Źródło: Opracowanie własne.

Obecnie najmłodszym taborem dysponuje firma P.U.H. Wispol Sp. z o.o. oraz DAS Transport Sp. z o.o. (średnio niecałe 11 lat). Firma ZPG Wispol Leszek Podzorski posiada tabor, którego średni wiek wynosi nieco ponad 11 lat, natomiast firma F.P. Trans-Bus Jerzy Cieślar dysponuje pojazdami w średnim wieku ponad 12 lat.

3.3.2. Długość oraz pojemność pojazdów

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 5. Podział taboru ze względu na klasę wielkości

Źródło: Opracowanie własne.

Przewozy powiatowe w Powiecie Cieszyńskim są realizowane głównie przez pojazdy typu MAXI, czyli o długości od 10,5 m do 13 m oraz średniej ilości miejsc siedzących ok. 56. Operatorzy w świadczonych usługach wykorzystują również pojazdy MIDI (od 7,5 m do 10,5 m).

3.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

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

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 Cieszynie, dworzec autobusowy w Wiśle, dworzec w Skoczowie, przystanek zlokalizowany przy dworcu kolejowym w Zebrzydowciach oraz w Chybiu. 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 lub Skoczów.

W przyszłości powstające przystanki o charakterze węzłów przesiadkowych będą umożliwiać 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 mającej na celu przede wszystkim zwiększenie podaży i podwyższenie 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.

Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określeniu sieci komunikacyjnej są:

- wielkość obecnych potoków pasażerskich,
- zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym: między siedzibą powiatu a siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia są obecnie realizowane),
- dodatkowo: 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, Pogórze - Górki Szpotawice),
- szlaku 5 (Cieszyn - Goleiszów/ Kozakowice - Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie / Równica - Wista - Malinka - Salmopol / Wista Czarne / Koniaków / Jaworzynka).

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 operatorów) jest znacznie mniejsze. Wpływ na to może mieć konkurencja ze strony przewozów o charakterze ponadpowiatowym. 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 10. Wykaz linii użyteczności publicznej w Powiecie Cieszyńskim.

NR LINII	LINIA KOMUNIKACYJNA
11	Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce - Zebrzydowice - Markłowice Górne
12	Cieszyn - Hażlach - Kończyce Małe - Zebrzydowice - Markłowice Górne
13	Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wielkie - Zebrzydowice Kisielów
14	Goeszów - Cieszyn - Markłowice - Kaczyce - Zebrzydowice
21	Cieszyn - Zamarski - Hażlach - Kończyce Wielkie - Rudnik
23	Cieszyn - Hażlach - Dębowiec - Iskrzyczyn - Skoczów
24	Cieszyn - Hażlach - Rudnik
31	Cieszyn - Hażlach - Pruchna - Bąków - Strumień - Zarzecze
32	Cieszyn - Hażlach - Pruchna - Drogomyśl - Chybie
33	Skoczów - Drogomyśl - Chybie - Strumień
34	Cieszyn - Skoczów - Strumień
41	Cieszyn - Skoczów - Brenna Bukowa - Brenna Węgierski
42	Cieszyn - Skoczów - Brenna Leśnica
43	Cieszyn - Kostkowice - Dębowiec - Simoradz - Skoczów
44	Cieszyn - Ogrodzona - Iskrzyczyn - Dębowiec Podlesie
45	Ustroń Nierodzim - Bładnice Dolne - Skoczów - Pierściec
46	Dzięgielów - Goeszów - Kisielów - Skoczów
47	Dębowiec - Kostkowice - Ogrodzona - Kisielów
48	Cieszyn - Skoczów - Górki Wielkie
51	Cieszyn - Goeszów - Wisła - Istebna Jasnowice - Jaworzynka Trzycatek
52	Cieszyn - Goeszów - Ustroń - Wisła - Koniaków Ochodzita
53	Cieszyn - Goeszów - Ustroń Zawodzie - Wisła Malinka - Przełęcz Salmopolska
54	Cieszyn - Ustroń - Wisła Czarne
55	Cieszyn - Goeszów - Ustroń
56	Wisła - Istebna Byrty - Koniaków Ochodzita
57	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica
58	Ustroń Równica - Ustroń Centrum - Wisła Centrum - Wisła Czarne
61	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie
62	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica Pod Tułem
63	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Kozakowice
71	Skoczów - Ustroń - Wisła - Wisła Łabajów
72	Skoczów - Ustroń
74	Zebrzydowice - Cieszyn - Skoczów - Wisła

Źródło: Opracowanie własne

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

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 przemieszczenia 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 dzień 31 grudnia 2022 roku Powiat Cieszyński zamieszkanym był przez 175 579 mieszkańców na obszarze 730,58 km².

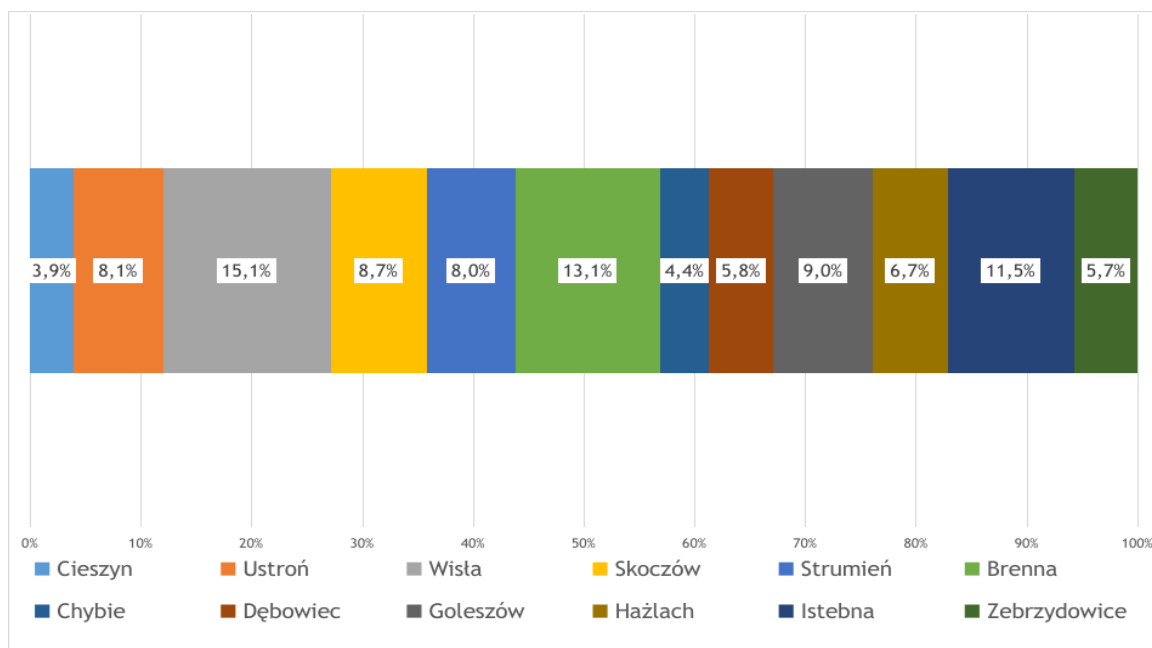
W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie powierzchni, liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia gmin Powiatu Cieszyńskiego.

Tabela 11. 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	33 251	33 251		28,61	1162
Ustroń	16 007	16 007		59,03	271
Wiśla	10 711	10 711		110,17	97
Skoczów	26 312	13 613	12 699	63,27	416
Strumień	13 211	3 560	9 651	58,46	226
Brenna	11 814		11 814	95,54	124
Chybie	9 615		9 615	32	300
Dębowiec	5 778		5 778	42,48	136
Goleszów	13 150		13 150	65,89	200
Hażlach	10 773		10 773	49,2	219
Istebna	12 161		12 161	84,25	144
Zebrzydowice	12 796		12 796	41,68	307
Suma	175 579	77 142	98 437	730,58	240

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

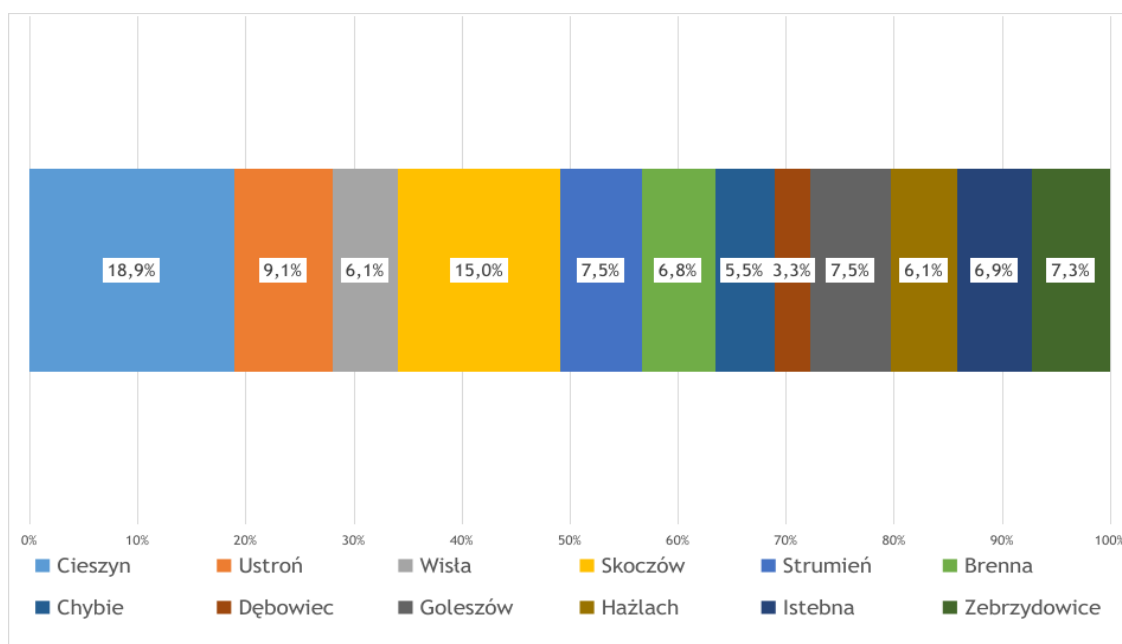
Poniższy diagram obrazuje procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w całkowitej powierzchni Powiatu Cieszyńskiego.



Wykres 6. Procentowy udział poszczególnych gmin w ogólnej powierzchni Powiatu Cieszyńskiego.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największą obszarowo gminą Powiatu Cieszyńskiego jest gmina Wisła. Obejmuje ona obszar 110,17 km², co stanowi dokładnie 15,1% powierzchni Powiatu Cieszyńskiego. Obszar 13,1% powierzchni Powiatu Cieszyńskiego znajduje się w granicach administracyjnych gminy Brenna, a 11,5% gminy Istebna. Najmniejszymi gminami w Powiecie Cieszyńskim są gminy Cieszyn (3,9%) oraz Chybie (4,4%).

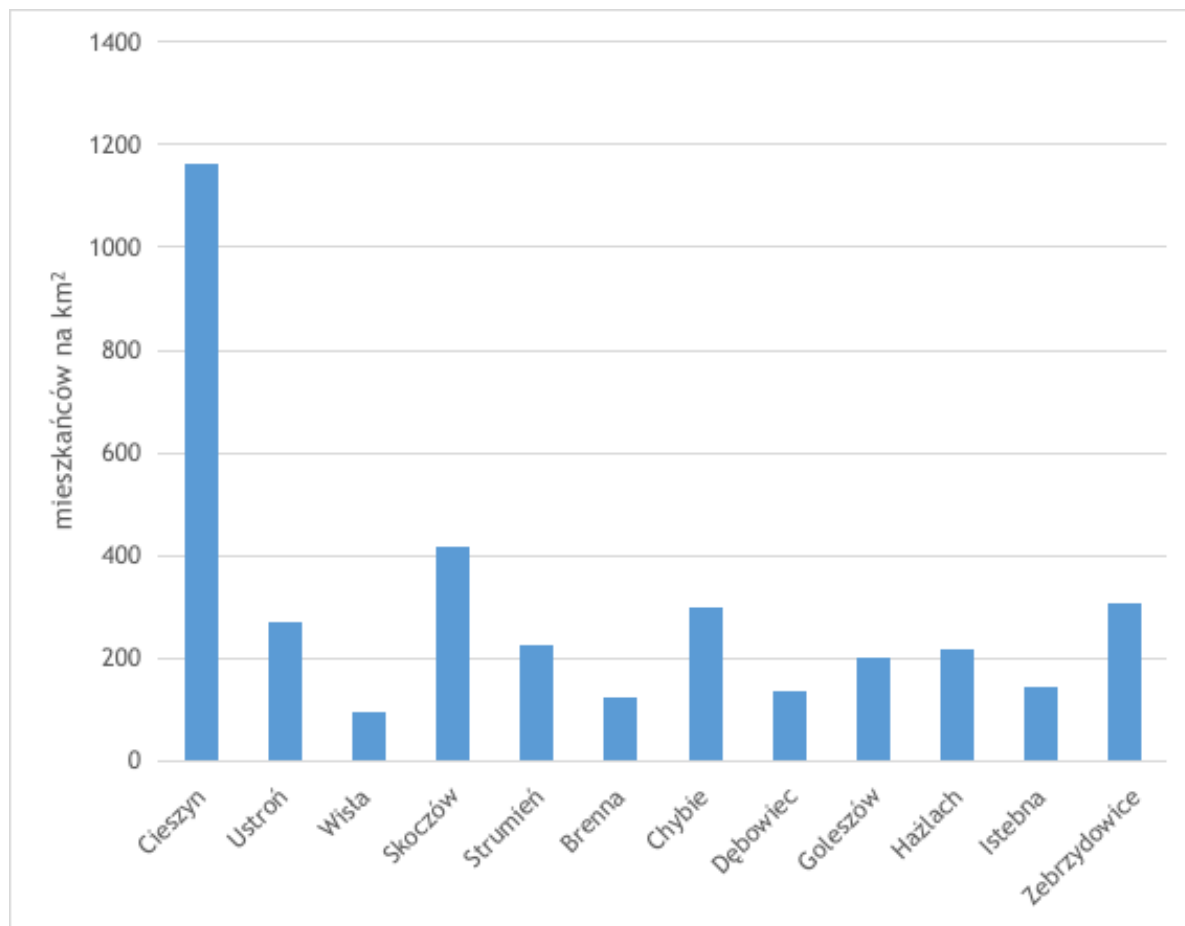
Wykres 7 przedstawia procentowy udział liczby ludności zamieszkującej poszczególne gminy należące do Powiatu Cieszyńskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego.



Wykres 7. 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 18,9% ogólnej liczby mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Drugą największą gminą jest gmina Skoczów. Zamieszkuje ją 15,0% mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Najmniej ludnymi gminami Powiatu Cieszyńskiego są: Dębowiec (3,3%) oraz Chybie (5,5%).

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



Wykres 8. 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 1162 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 416 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 121 osób/km².

4.3. Przekrój demograficzny

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

Tabela 12. Struktura ludności wg wieku w Powiecie Cieszyńskim.

Wiek	Liczba ludności	% ogółu
0-9	18 156	10,4
10-19	19 298	11,0
20-29	18 100	10,3
30-39	24 366	13,9
40-49	27 611	15,7
50-59	22 378	12,7
60-69	23 054	13,1
70 i więcej	22 616	12,9

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, obligatoryjny, 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

Jednym z zadań powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest dowóz dzieci do szkół. Zajęcia lekcyjne w 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 Wisła.

Oferta kulturalna Powiatu Cieszyńskiego tworzona jest przez liczne muzea zlokalizowane w gminach: Cieszyn, Ustroń, Wisła, 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 samodzielnej podróży. 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 sieć została ukształtowana w oparciu o potrzeby społeczne oraz ekonomiczne. Skupienie linii komunikacyjnych w ważnych punktach przesiadkowych - przystankach komunikacyjnych zlokalizowanych w okolicach miejsc przesiadkowych, ułatwia proces podróży i zapewnia dostęp mieszkańcom Powiatu Cieszyńskiego do najważniejszych generatorów ruchu.

Na podstawie analizy rozkładów jazdy stwierdzić można, iż sieć powiatowych przewozów pasażerskich jest spójna oraz kompletna. Ponadto funkcjonowanie sieci w obecnym kształcie zabezpiecza w większości potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Pod tym względem obecną liczbę połączeń pomiędzy różnymi generatorami ruchu można uznać za trafną i zasadną. Spełnione są bowiem postulaty podróży.

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. Kształt sieci komunikacyjnej

Sieć komunikacyjną Powiatu Cieszyńskiego, na której realizowane są powiatowe przewozy pasażerskie, uznać należy za dobrze rozwiniętą. 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. Od 2020 roku systematycznie zwiększana jest gęstość połączeń oraz uruchamiane są nowe linie komunikacyjne.

Punktami szczególnymi na sieci komunikacyjnej Powiatu Cieszyńskiego są przystanki węzłowe: dworzec autobusowy w Wiśle, dworzec w Skoczowie, dworzec 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 8. została przedstawiona aktualna sieć połączeń powiatowych.

4.6.3. 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.

4.6.4. Opłaty taryfowe

Powiat Cieszyński zawierając umowy z operatorami określił z góry opłaty pobierane przez nich za sprzedaż biletów jednorazowych oraz miesięcznych. Przy czym cena biletu miesięcznego stanowi 32-krotność biletu jednorazowego. Operatorzy poza obowiązkowymi ulgami ustawowymi stosują określone przez Organizatora ulgi handlowe, np. dla młodzieży, studentów oraz osób powyżej 65 roku życia.

Z chwilą zawarcia umowy w 2020 roku, cena najniższego biletu jednorazowego normalnego wynosiła 3,50 zł a pełnopłatnego miesięcznego 112 zł. Obecnie cena biletu jednorazowego normalnego na podobnych relacjach wynosi 4,00 zł, miesięcznego 128 zł. Warto dodać, że ostatnia korekta cen biletów miała miejsce w lutym 2021 roku. Organizator transportu od samego dnia zawarcia umowy honoruje wraz z operatorami ustawowe ulgowe przejazdy.

4.6.5. Informacja pasażerska

Obecnie informacja pasażerska zamieszczana jest przez operatorów indywidualnie. Odbywa się to przez wywieszenie na przystanku rozkładu jazdy. Zgodnie z ustawodawstwem informacje taryfowe i regulaminy dostępne są w pojazdach operatorów.

Rozkład jazdy autobusów sprawdzić można również przez Internet na stronach operatorów oraz na portalach skupiających rozkłady jazdy. Powiat Cieszyński planuje ujednoczenie rozkładów jazdy wywieszanych na przystankach komunikacji zbiorowej, wprowadzenie informacji internetowej oraz w postaci aplikacji na telefony komórkowe.

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 przekazanej przez operatorów wykonujących przewozy użyteczności publicznej średniej liczby przewiezionych pasażerów.

Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar prowadzi przewozy na 9 liniach. Przedłożone przez operatora średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów za okres od stycznia do sierpnia 2023 roku przedstawia tabela.

Tabela 13. 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
I.2023	14000	6245	44,6%	2115	15,1%
II.2023	17800	5056	28,4%	2211	12,4%
III.2023	19797	4367	22,1%	1956	9,9%
IV.2023	18926	3376	17,8%	2053	10,8%
V.2023	18024	4506	25,0%	1502	8,3%
VI.2023	16634	4688	28,2%	2212	13,3%
VII.2023	4251	1314	30,9%	1004	23,6%
VIII.2023	4420	1366	30,9%	1044	23,6%
średnia	14232	3865	27,2%	1762	12,4%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Firma DAS Transport Sp. z o.o. prowadzi przewozy na 8 liniach. Zadeklarowane przez operatora średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przedstawia tabela.

Tabela 14. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez DAS Transport Sp. z o.o.

Okres	Średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
I.2023	30739	8528	27,7%	5666	18,4%
II.2023	35428	10113	28,5%	6429	18,1%
III.2023	37239	9688	26,0%	7286	19,6%
IV.2023	34616	9233	26,7%	6087	17,6%
V.2023	32127	10283	32,0%	6003	18,7%
VI.2023	29745	8457	28,4%	6075	20,4%
VII.2023	12392	3637	29,3%	3409	27,5%
VIII.2023	12744	4017	31,5%	3568	28,0%
średnia	28129	7995	28,4%	5565	19,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski prowadzi przewozy na 7 liniach. Poniżej przedstawione zostały dane o przewożonych pasażerach.

Tabela 15. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "WISPOL" mgr inż. Leszek Podzorski.

Okres	Średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
I.2023	67828	13605	20,1%	8133	12,0%
II.2023	76212	19091	25,0%	12861	16,9%
III.2023	84116	16283	19,4%	10674	12,7%
IV.2023	76898	14877	19,3%	11181	14,5%
V.2023	74767	15224	20,4%	12458	16,7%
VI.2023	65401	17611	26,9%	13965	21,4%
VII.2023	29443	15248	51,8%	9884	33,6%
VIII.2023	28905	15655	54,2%	10486	36,3%
średnia	62946	15949	25,3%	11205	17,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Firma P.U.H. „WISPOL” Sp. z o.o. prowadzi przewozy na 9 liniach komunikacyjnych. Liczba przewożonych pasażerów w poszczególnych miesiącach 2023 roku kształtowała się następująco:

Tabela 16. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez P.U.H. „WISPOL” Sp. z o.o.

Okres	Średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
I.2023	48633	11086	22,8%	7426	15,3%
II.2023	57859	14091	24,4%	9737	16,8%
III.2023	64705	13870	21,4%	9940	15,4%
IV.2023	56415	14065	24,9%	12204	21,6%
V.2023	54103	15566	28,8%	9026	16,7%
VI.2023	50433	12961	25,7%	9339	18,5%
VII.2023	15261	8027	52,6%	5046	33,1%
VIII.2023	14267	7727	54,2%	5176	36,3%
średnia	45210	12174	26,9%	8487	18,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

Poniżej w tabeli zaprezentowano zbiorcze zestawienie przewożonych pasażerów przez wszystkich operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 17. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez wszystkich operatorów.

Okres	Średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
I.2023	161200	39464	24,5%	23340	14,5%
II.2023	187299	48351	25,8%	31238	16,7%
III.2023	205857	44208	21,5%	29856	14,5%
IV.2023	186855	41551	22,2%	31525	16,9%
V.2023	179021	45579	25,5%	28989	16,2%
VI.2023	162213	43717	27,0%	31591	19,5%
VII.2023	61347	28226	46,0%	19343	31,5%
VIII.2023	60336	28765	47,7%	20274	33,6%
średnia	150516	39983	26,6%	27020	18,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

4.8. Podsumowanie

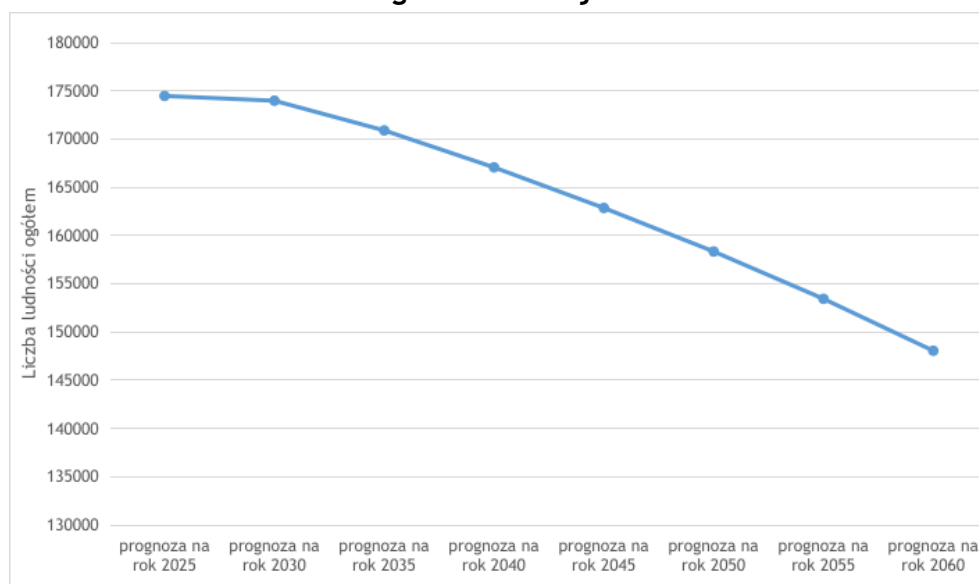
Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Powiat Cieszyński mają za zadanie zaspokojenie potrzeb nie tylko dziedziny i młodzieży dojeżdżającej do szkół, ale również osób dojeżdżających do miejsc pracy, do urzędów, na zakupy, turystycznie. Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w powiecie są zróżnicowane. Wynikają głównie z liczby mieszkańców oraz 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 2025-2060, można zaobserwować wyraźny trend spadkowy liczby ludności zamieszkałej Powiat Cieszyński. Szacuje się, że spadek ten będzie utrzymywał się w kolejnych latach do osiągnięcia poziomu nieco poniżej 150 000 osób w 2060 roku.

Prognoza na kolejne lata



Wykres 9. 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. Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że zwiększa się udział ludności zamieszkującej obszary wiejskie, kosztem obszarów miejskich. Z tego względu wpłynie to na konieczność realizowania większej ilości podróży do ośrodków miejskich, szczególnie dla miasta powiatowego - Cieszyna. Nie będzie obserwowany tak gwałtowny jak w latach ubiegłych wzrost wskaźnika motoryzacji.

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. Początkowo na dzień 1 marca 2020 roku objęto umowami łącznie 23 linie komunikacyjne. W kolejnych etapach systematycznie uzupełniano połączenia komunikacyjne poprzez uruchamianie nowych linii komunikacyjnych. Obecnie umowami użyteczności publicznej objęte umową są 33 linie. Wśród nowych linii, które powstały w trakcie trwania umowy operatorskiej wyróżnić można między innymi:

- linia nr 11: Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce - Zebrzydowice,
- linia nr 23: Cieszyn - Hażlach - Dębowiec - Skoczów,
- linia nr 34: Cieszyn - Skoczów - Strumień,
- linia nr 43: Cieszyn - Ogrodzona - Iskrzyczyn - Dębowiec Podlesie,
- linia nr 48: Cieszyn - Skoczów Dolny Bór - Górki Szpotawice,
- linia nr 54: Cieszyn - Ustroń - Wisła Czarne,
- linia nr 74: Zebrzydowice - Cieszyn - Skoczów - Wisła.

Dla lepszego porównania skali, w jaki sposób zmieniła się siatka realizowanych przewozów w okresie trwania umowy operatorskiej, można porównać wykonywane wozokilometry oraz liczbę zrealizowanych kursów. W 2020 roku w miesiącu wrześniu, operatorzy wykonali łącznie 261 404,5 kilometra na 26 liniach komunikacyjnych. W tym samym okresie, w 2023 roku operatorzy wykonali 356 958,5 kilometra na 33 liniach. Stanowi to wzrost o niecałe 37%. Podobnie w przypadku liczby wykonanych kursów. W 2020 roku operatorzy wykonali łącznie 9 873 kursy. W 2023 roku liczba ta wyniosła już 12 729 połączeń pomiędzy różnymi miejscowościami. Stanowi to wzrost połączeń o 29%.

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.

Podkreślenia wymaga fakt, że 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 33 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 napętnienia pojazdów i tym samym przychody ze sprzedaży biletów są największe. W latach 2020 do 2022 obraz ten zabużała sytuacja pandemiczna w kraju, w związku z Covid-19 i związanymi z tym obostrzeniami.

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

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.

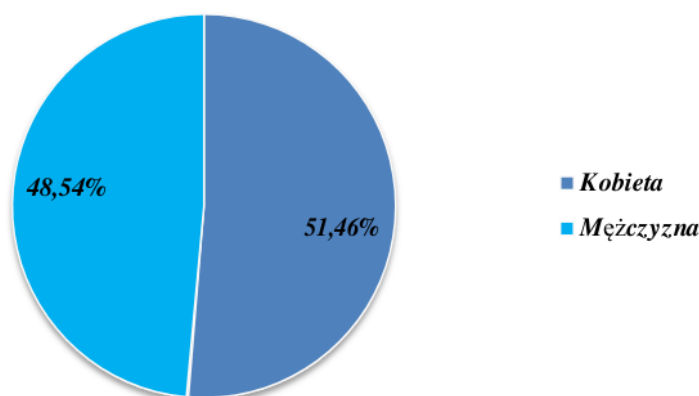
Badanie przeprowadzono z uwzględnieniem reprezentatywności doboru respondentów ze względu na cechy demograficzne i społeczne mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, według kryteriów mających wpływ na preferencje respondentów odnośnie wyboru rodzaju środka transportu, rangę postulatów przewozowych i ogół zachowań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

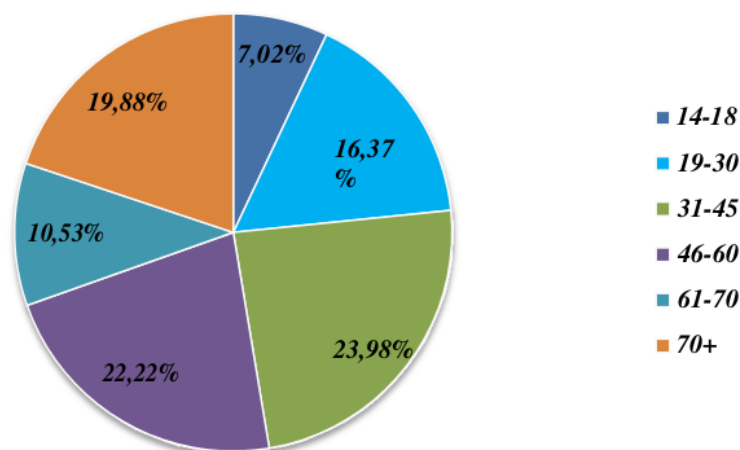
Badania poprzedził dobór próby statystycznej takiej, aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Płeć oraz liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych została dobrana na podstawie danych demograficznych Głównego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

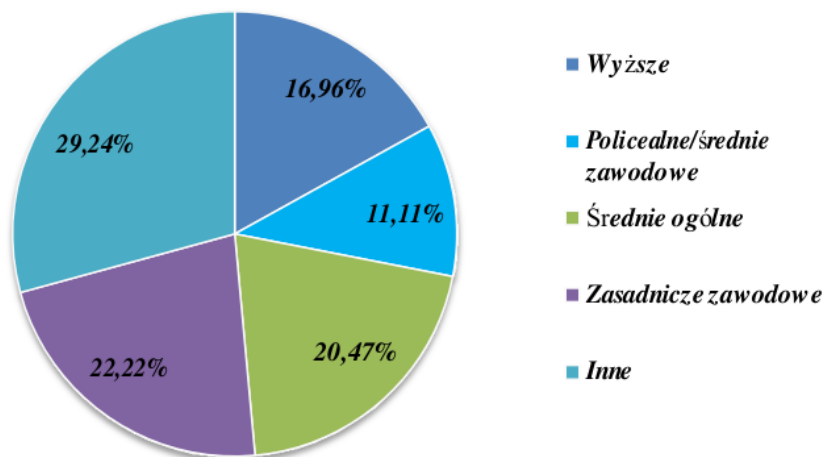
Na poniższym wykresie przedstawiono podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek.



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

Najlichnieszą 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 najlichnieszą 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.

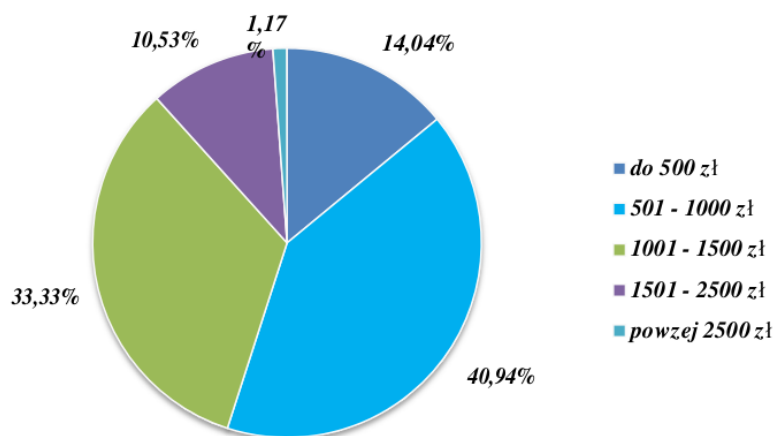
Poniższy diagram kołowy obrazuje podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie ankietowanych.



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

Najliczniejszą grupę respondentów badania marketingowego stanowią osoby 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.

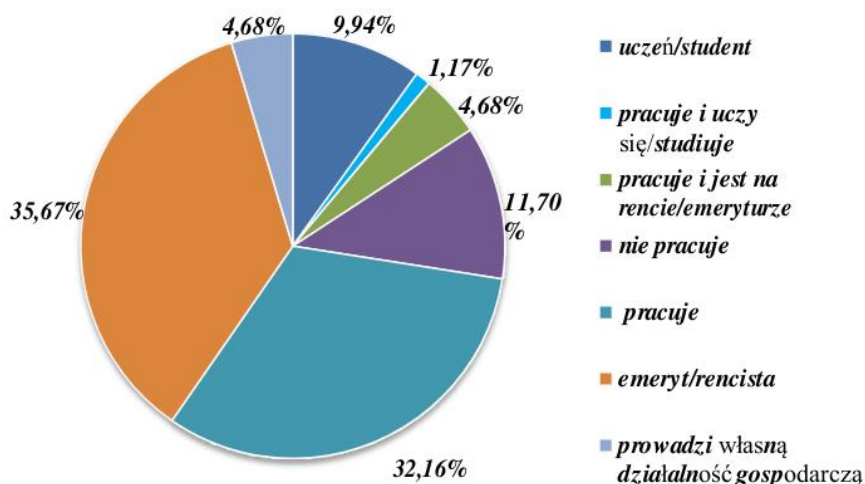


Wykres 13. Respondenci badania marketingowego ze względu na dochód przypadający na jednego członka rodziny w gospodarstwie domowym.
Źródło: Opracowanie własne

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.

Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową przedstawia poniższy wykres.

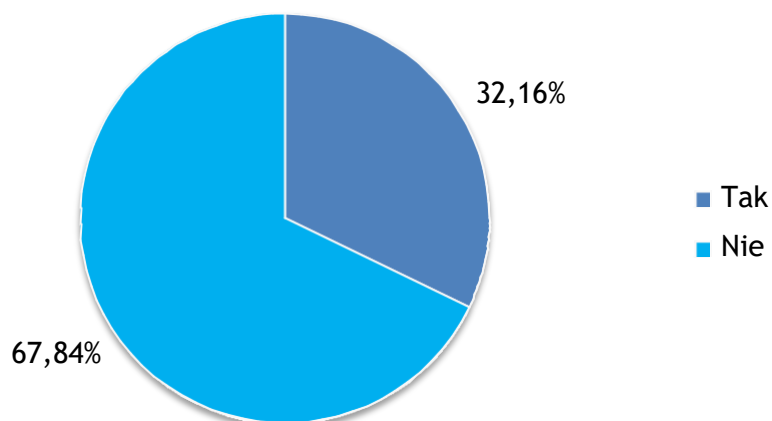


Wykres 14. Respondenci badania marketingowego ze względu na wykonywaną aktywność zawodową.
Źródło: Opracowanie własne

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.

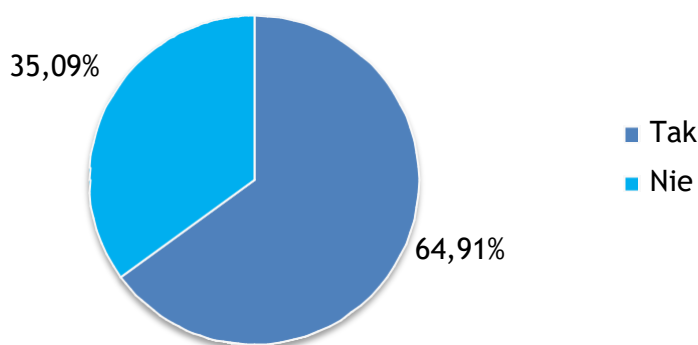


Wykres 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na potrzeby komunikacyjne - dojazd do zakładów pracy i miejsc nauki.
Źródło: Opracowanie własne

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.

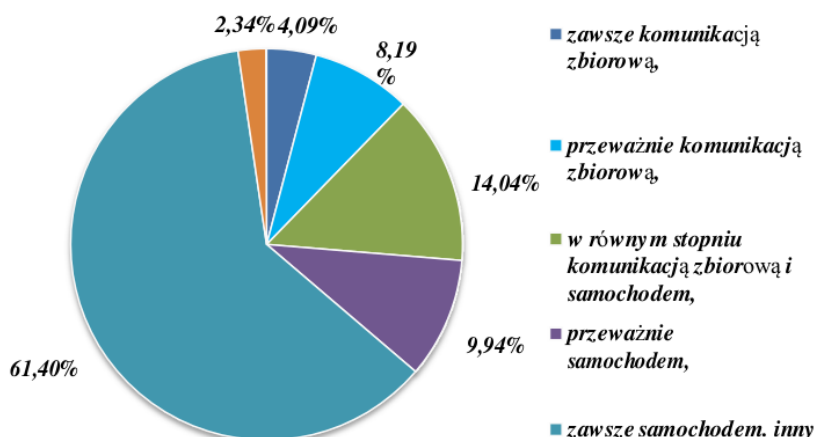
Pytanie trzecie dotyczyło sposobu odbywania podróży przez ankietowanych. Respondenci wskazali najczęściej wybierany przez siebie środek transportu.

Ankietowani mogli wybrać jedną z możliwości:

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

- zawsze samochodem.

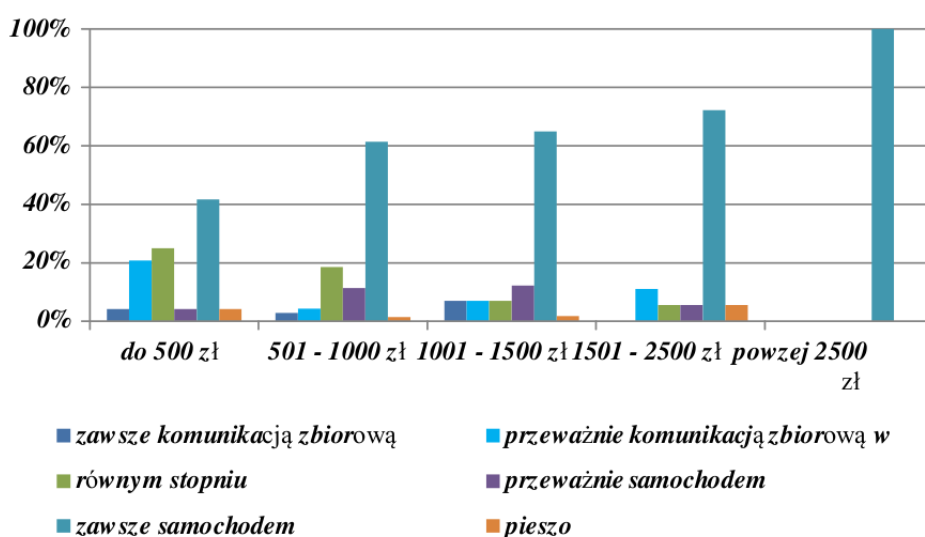
Respondenci mogli ponadto wskazać inny sposób przemieszczania się. Rozkład procentowy udzielonych odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



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 komunikację 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.



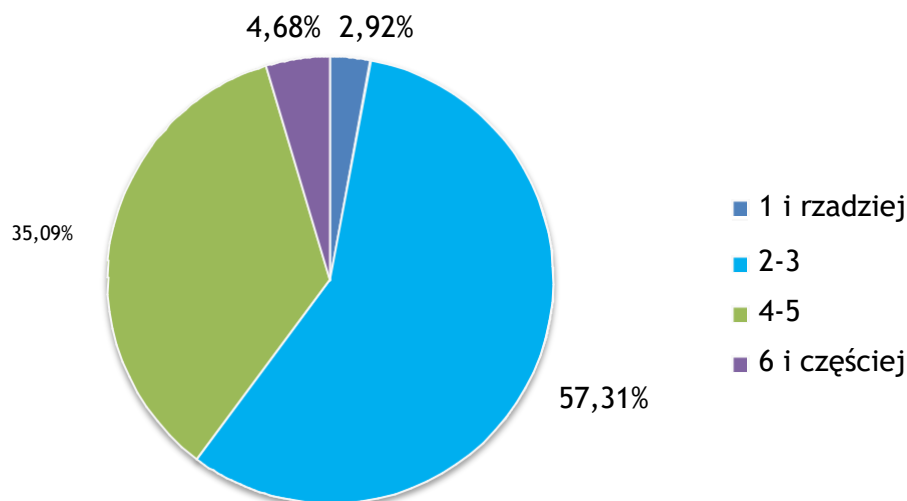
Wykres 18. Sposób odbywania podróży w zależności od kryterium dochodowego.
Źródło: Opracowanie własne

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

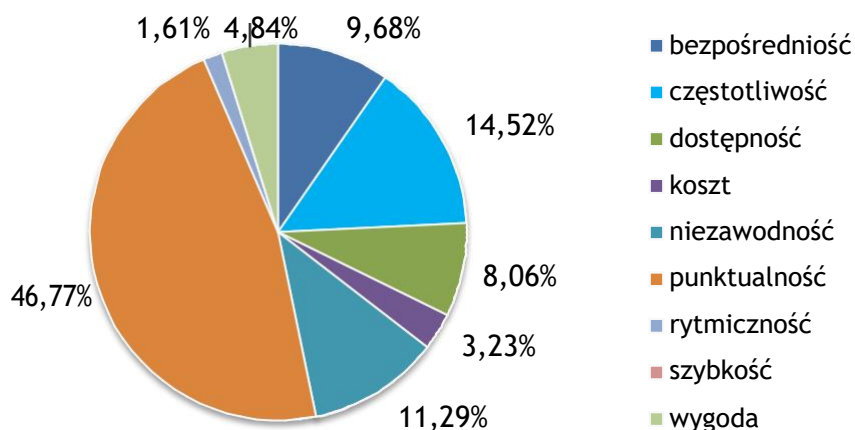
ankietowanych, którzy takiej możliwości nie mają, wskaźnik ruchliwości osiąga wartość 3,43 podróży dziennie.

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.

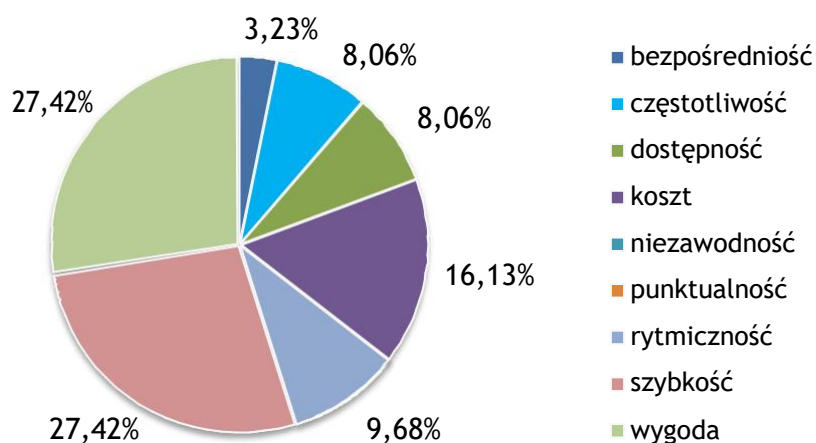


Wykres 20. Najważniejszy postulat przewozowy według wskazań respondentów badania marketingowego. Źródło: Opracowanie własne

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.

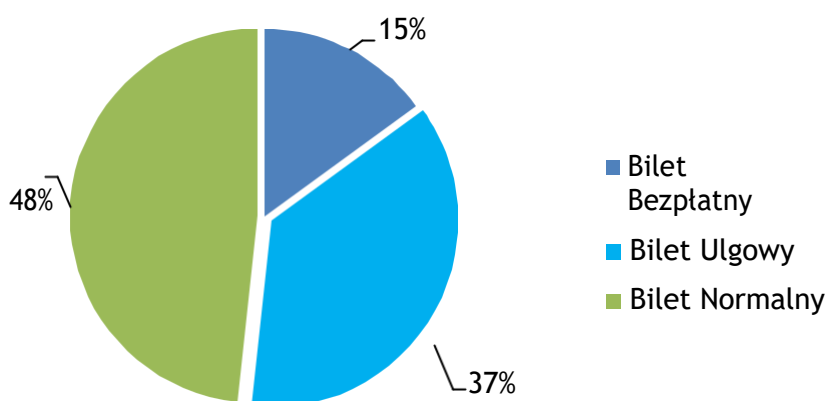
Poniższy wykres przedstawia procentowy udział odpowiedzi na pytanie o najmniej ważny, zdaniem mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, postulat przewozowy.



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.

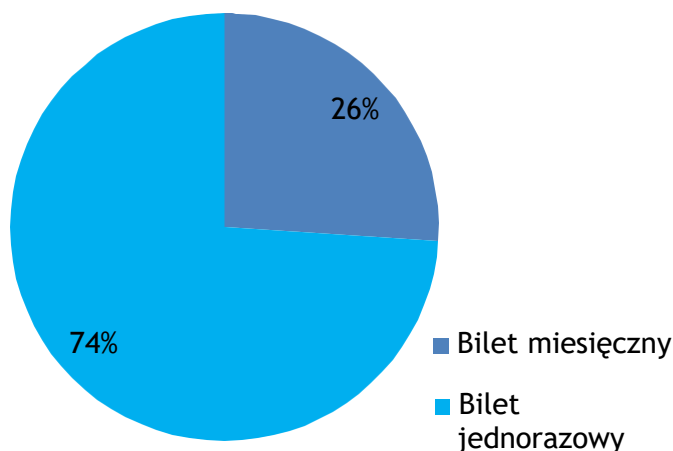
Szóste i siódme z zadanych pytań dotyczyło rodzajów i typów biletów z jakich korzystają mieszkańcy powiatu.



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.

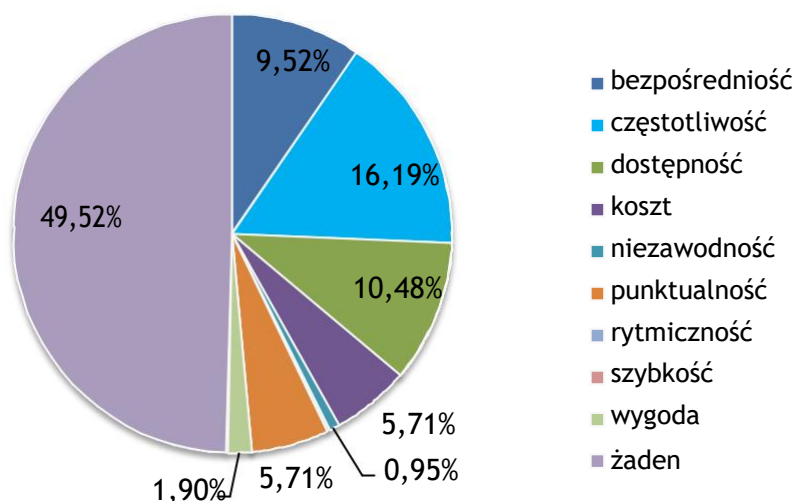


Wykres 23 Typy biletów z jakich korzystają mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego.
Źródło: Opracowanie własne

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

Ostatnie, ósme pytanie, kierowane było do respondentów, którzy zadeklarowali podróżowanie wyłącznie samochodem. Dotyczyło ono postulatu 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.



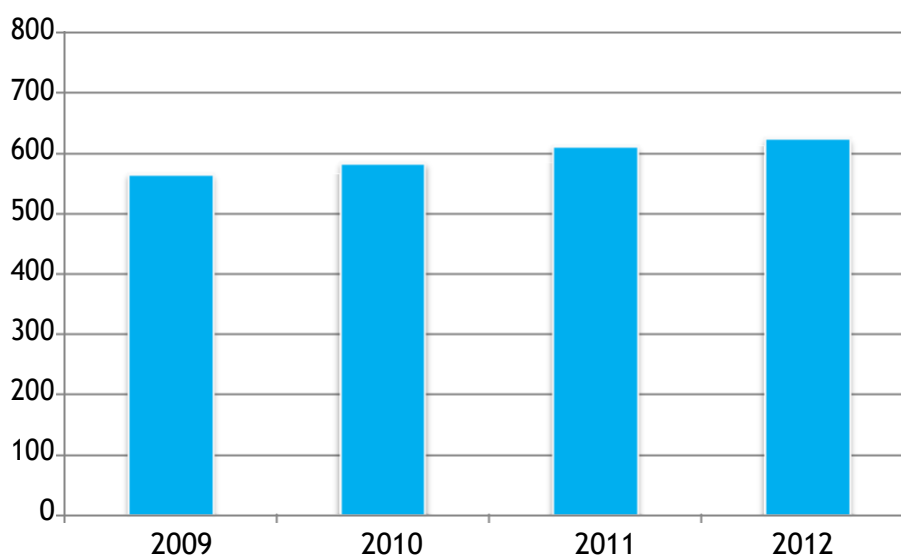
Wykres 24. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową.
Źródło: Opracowanie własne

Ponad szesnaście procent (16,19%) ankietowanych zamieniłoby samochód na autobus, gdyby poprawiona została częstotliwość kursowania. Ponad dziesięć procent (10,48%)

próby wskazało na poprawę postulatu związanego z dostępnością do komunikacji zbiorowej, a 9,52% na poprawę bezpośredniość 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 postulatu 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

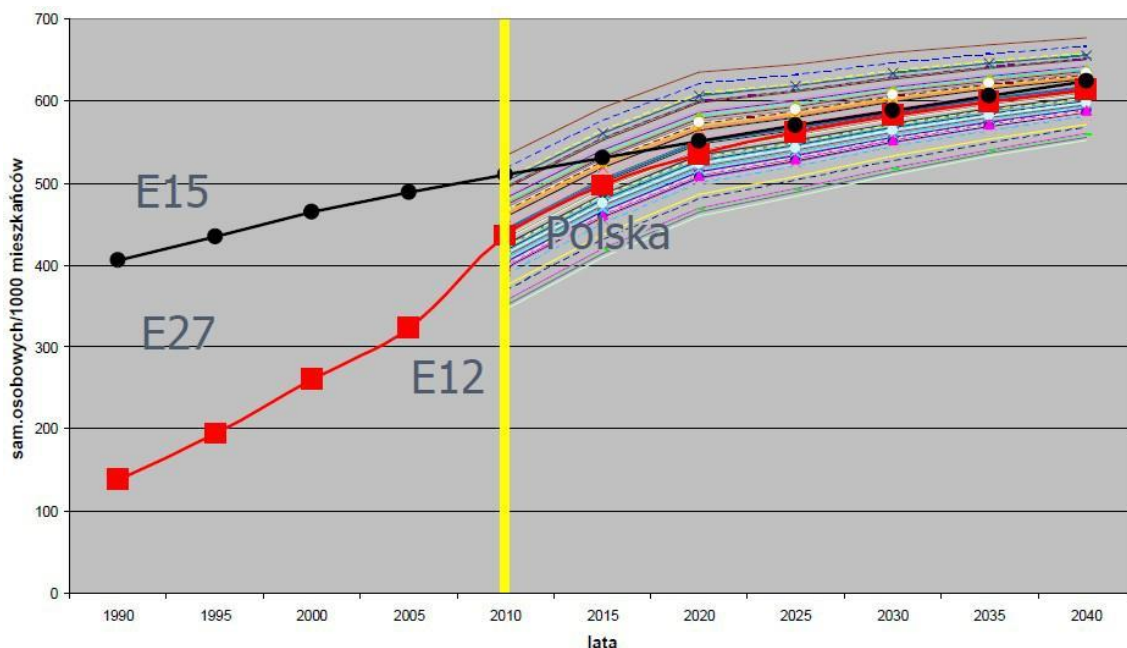
Od lat obserwowany jest wzrost wskaźnika motoryzacji na terenie Powiatu Cieszyńskiego. Poniższy wykres obrazuje zachodzące w latach 2009-2012 zmiany.



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

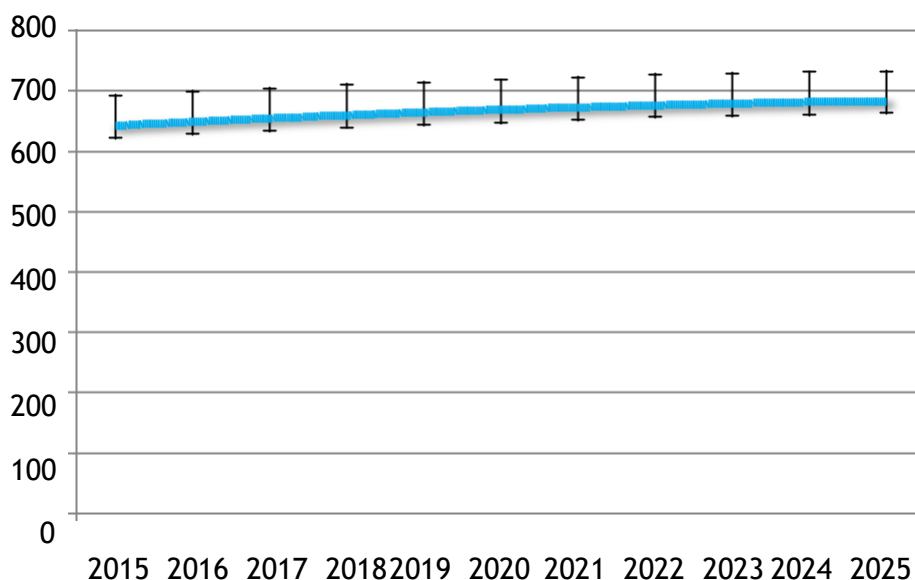
Zgodnie z analizami Krajowego Obserwatorium Terytorialnego dynamika wzrostu współczynnika zmotoryzowania społeczeństwa polskiego będzie się zmniejszać. Poniższy wykres przedstawia prognozowany wzrost wskaźnika motoryzacji w poszczególnych krajach Unii Europejskiej w latach 2010 - 2040.



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. Przewidywany 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 operatora³.

³ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.

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

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 pełni Starosta Cieszyński, a ich realizacja odbywa się 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.

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy określenie przystanków komunikacyjnych, 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 2023 r., poz. 1047 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 zarządzającym jest Powiat Cieszyński oraz warunków zasad korzystania przez operatorów i przewoźników, która została skorygowana w 2016 roku. Załącznikiem do tej uchwały jest wykaz przystanków komunikacyjnych, których 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 ujednoczony, 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 różnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą 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

8.1. Informacje wstępne

Powiat Cieszyński od września 2019 r. podjął się roli organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. Było to możliwe, dzięki przeprowadzeniu wielu rozmów i konsultacji przez władarzy gmin powiatu Cieszyńskiego z Zarządem Powiatu, których wynikiem było jednogłośnie wskazanie Powiatu jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, przy jednoczesnej deklaracji gmin, zapewnienia współpracy przy realizacji tego zadania.

Wskazano jednoznacznie, że sprawna sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych, to standard pożądany przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów. Ma to nastąpić spełniając następujące postulaty przewozowe, jakimi należy się kierować podczas realizacji zadania. Oto one:

- Bezpośredniość
- Częstotliwość
- Dostępność
- Niezawodność
- Optymalizacja kosztów podróży
- Prędkość
- Punktualność
- Wygoda

8.2. Realizacja postulatów przewozowych

Poprzez swoje działania Powiat Cieszyński, jako Organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, mieszkańcom Powiatu, turystom i przyjeźdźnym.

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

Tabela 18. Realizacja postulatów przewozowych.

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość	<p>Ciągłe monitorowanie potrzeb przewozowych, poprzez bieżące zbieranie opinii i uwag z gmin, znajdujących się na obszarze Powiatu.</p> <p>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 napelnienia autobusów, w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym realizacji możliwie największej liczby połączeń bezpośrednich.</p> <p>W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z powodów technicznych, organizacyjnych lub ekonomicznych, nie będzie mógł być zapewniony - Powiat Cieszyński będzie dążył do zapewnienia dogodnego systemu przesiadkowego, w tym, między różnymi rodzajami komunikacji.</p>
Częstotliwość	<p>Zapewnienie podaży kursów użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości, odpowiadającej popytowi.</p> <p>W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności odbędzie się zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.</p>
Dostępność	<p>Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez zwiększenie ilości linii komunikacyjnych, szczególnie tam, gdzie do tej pory linie nie funkcjonowały oraz modernizację i rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla pasażerów.</p> <p>Zapewnienie odpowiedniej ilości przystanków.</p>
Niezawodność	<p>Powiat Cieszyński będzie wymagał od Operatorów realizacji przewozów pojazdami o określonych standardach, uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych. Będzie dążył do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru Operatorów, poprzez określenie minimalnych wymaganych standardów technicznych.</p> <p>Dopuszczalne będzie zastosowanie okresu przejściowego tak, aby Operatorzy mieli czas na dostosowanie się do wymaganych standardów.</p>
Optymalizacja kosztów podróży	<p>Wzrost liczby podróży odbywanych na podstawie biletów miesięcznych, jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej, dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa realną alternatywą dla transportu indywidualnego.</p> <p>Z chwilą rozpoczęcia finansowania transportu publicznego, wprowadzenie zasady honorowania biletów miesięcznych w danej relacji na zbieżnych odcinkach linii komunikacyjnych.</p>
Prędkość	<p>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.</p>
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> - Dążenie do wzrostu punktualności kursowania autobusów, - Dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami. Przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
	czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia, rodzaju ukształtowania terenu, porę roku.
Wygoda	
	Dążenie do poprawy standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach, poprzez współpracę z zarządcami dróg w zakresie instalacji wiat i miejsc siedzących na przystankach komunikacyjnych. Poprawa warunków podróżowania, poprzez wymaganie od Operatorów eksploatacji pojazdów wyposażonych w elementy poprawiające komfort podróżowania, np. klimatyzacja.

Źródło: Opracowanie własne.

8.3. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Transport, przede wszystkim drogowy, jest poważnym dla środowiska naturalnego generatorem hałasu oraz emitentem gazów i pyłów, niosących duże zagrożenie dla środowiska naturalnego, gdzie postępujące zmiany klimatyczne są niepokojące.

Problem ten, nie omija również Powiatu Cieszyńskiego, gdzie zanieczyszczenia wynikające z ruchu pojazdów, stanowią istotny odsetek wszystkich zanieczyszczeń środowiska.

W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie i wdrażanie 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.

Istotne z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego w działalności transportowej związanej z komunikacją publiczną, są działania mające na celu sukcesywną, wyminę taboru przez Operatora, poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z normy emisji spalin i nabywanie nowszych, bądź zupełnie nowych pojazdów spełniających najwyższe normy emisji spalin.

Europejskie kryteria emisji spalin, określone w tzw. normie EURO....., przedstawiają dopuszczalne normy emisji spalin, w tym:

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

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

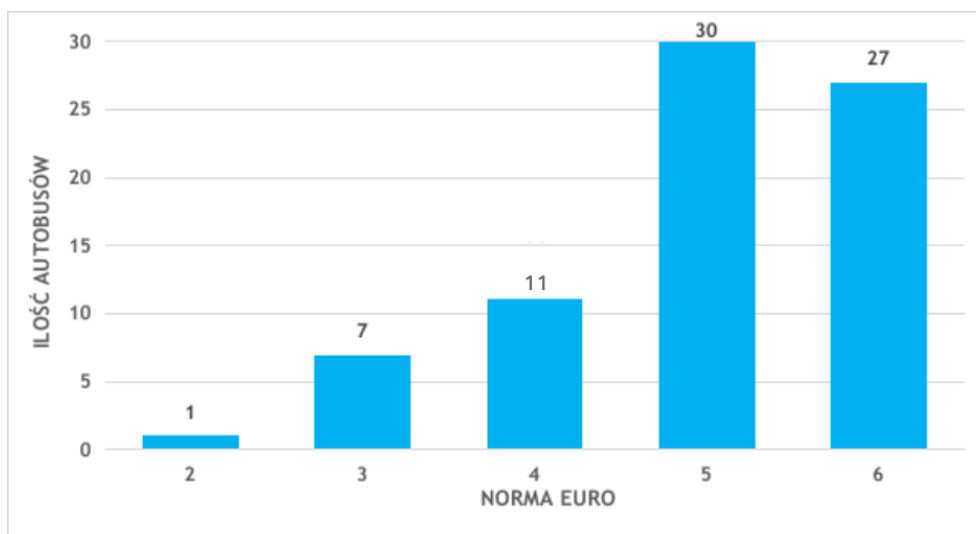
Tabela 19. Normy zanieczyszczeń

Norma	Emisja w g/km			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NOx)	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
EURO 6	1,13	0,13	0,4	0,010

Źródło: opracowanie własne

Obecnie, powszechnie obowiązującą normą emisji spalin w nowych autobusach jest najwyższa norma EURO 6.

Poniższy wykres przedstawia liczbę autobusów spełniających poszczególne normy emisji spalin EURO, które są wykorzystywane przez Operatorów, do obsługi powiatowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.



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

Źródło: Opracowanie własne

Spośród 76 autobusów używanych do obsługi linii powiatowych, jeszcze tylko 1 autobus spełnia normę Euro 2, 7 pojazdów - Euro 3, 11 pojazdów normę Euro 4, 30 pojazdów normę Euro 5, a 27 pojazdów normę Euro 6.

Powyższe dane pokazują, że w ostatnich pięciu latach nastąpiła diametralna zmiana w zakresie eksploatacji pojazdów. Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, zwiększyła komfort podróżowania i spowodowała obniżenie wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz wpłynęła pozytywnie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy. Taki stan rzeczy, jest efektem dostosowania się przez Operatorów do zapisów Planu transportowego oraz poprzez podjęcie się roli

Organizatora przez Powiat, zapewnienie Operatorom odpowiednich warunków organizacyjnych i finansowych dających możliwość inwestowania w tabor w dłuższej perspektywie czasowej.

Do innych proekologicznych rozwiązań, mających zastosowanie w transporcie drogowym, w tym realizacji publicznego transportu zbiorowego, jest wykorzystywanie pojazdów napędzanych gazem ziemnym CNG czy biopaliwami. Coraz powszechniejszym rozwiązaniem w komunikacji są autobusy z napędem elektrycznym lub wodorowym. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - z napędem hybrydowym. Te rozwiązania mają zastosowanie głównie w komunikacji miejskiej.

Komunikacja powiatowa, ze względu na swoją specyfikę, zasięg i ukształtowanie terenu w Powiecie Cieszyńskim, powinna sięgnąć raczej po tradycyjne rozwiązania, jednak spełniające najwyższe normy emisji spalin. Nie znaczy to, że należy rezygnować całkowicie z planów zakupu pojazdów o napędach alternatywnych.

Nie bez znaczenia, w zakupie i eksploatacji autobusów z napędem hybrydowym, elektrycznym, czy wodorowym jest czynnik ekonomiczny. Te pojazdy są dużo droższe w zakupie. Do tego dochodzi koszt przygotowania infrastruktury do eksploatacji tych pojazdów (stacje ładowania czy tankowania, serwis), dlatego wprowadzenie tego typu rozwiązań w przewozach powiatowych powinno się przełożyć na taką perspektywę czasową, w której będzie możliwe uniesienie ciężaru obciążenia finansowego, głównie ze względu na niedostateczne - jak do tej pory - programy wsparcia tego typu inwestycji, środkami zewnętrznymi.

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 równemu 6-12 minut⁴. 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.

Powiat Cieszyński, obecnie nie dysponuje wynikami badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, na których zatrzymują się pojazdy realizujące powiatowe przewozy pasażerskie. Ocenia się jednak, że lokalizacja przystanków wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych we wszystkich gminach powiatu powoduje, że dostępność do infrastruktury przystankowej jest zadowalająca.

W przypadku podjęcia decyzji o przeprowadzeniu takich badań, ponieważ są one badaniami wymagającymi zastosowania nowoczesnych technik oraz wykorzystania systemu informacji geograficznej (GIS), powstanie mapa dostępności przestrzennej do

⁴ 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)

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 na przykład 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 jako Organizator publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie, dąży do tego, aby tabor wykorzystywany przez Operatorów w standardzie wyposażenia uwzględniał aspekty związane z potrzebami osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Ma to się przejawiać w wyposażeniu pojazdów w następującym zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego,
- posiadania możliwości tzw. przykłąku 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,
- właściwej 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, podróżując komunikacją zbiorową.

8.6. Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej Powiatu Cieszyńskiego musi spełniać wymagania techniczne określone w przepisach prawa w tym zakresie. W miarę możliwości, tam gdzie to konieczne, powinien być wyposażony w urządzenia ułatwiające osobom niepełnosprawnym lub o ograniczonej zdolności ruchowej - opisanym w punkcie 8.5 - do zajęcia miejsca i podróżowania autobusem.

Oprócz dostosowania pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, standard pożądany w zakresie taboru przeznaczanego do obsługi danej linii komunikacyjnej, 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,
- autobusy wyposażone w łączność telefoniczną umożliwiającą połączenie ze służbami ratowniczymi, (policją, pogotowiem ratunkowym, strażą pożarną),
- autobusy wyposażone w klimatyzację włączaną ze stanowiska kierowcy dla całej przestrzeni pasażerskiej,
- autobusy spełniające jak najwyższe normy emisji spalin Euro,
- autobusy ekologiczne, hybrydowe itp.

Ważnym elementem jest również odpowiednie oznakowanie pojazdów. Wszyscy Operatorzy, którzy będą wykonywać przewozy na zlecenie Powiatu Cieszyńskiego, powinni posiadać ujednoczony 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 z przodu 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 oraz oznaczenie na tablicy kierunkowej, zarówno tradycyjnej jak i elektronicznej kursu użyteczności publicznej dużą literą „U”.

8.7. System pobierania opłat za bilety

Powiat Cieszyński jako Organizator, ceduje obowiązek dystrybucji biletów na Operatorów. Zatem 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

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 operatorów oraz na facebooku. Pasażerowie uzyskują szczegółowe dane na temat poszczególnych linii, zasad działania, rozkładów jazdy, taryfy, regulaminu przewozów, odjazdów.

Ustalono, że 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 ponad powiatowej, o ile realizatorzy tej komunikacji na to wyrażą zgodę.

Trwają prace, by Powiat Cieszyński w ramach realizowanego finansowania komunikacji, uruchomił w wybranych, technicznie akceptowalnych, a zarazem węzłowych punktach obsługi podróżnych system tablic elektronicznych informacji pasażerskiej oraz wdrożył aplikacje pozwalające na śledzenie rozkładu jazdy za pomocą telefonów komórkowych (smartfonów) czy tabletów. System jest przygotowywany i jest w fazie początkowej realizacji.

Pasażer ma również fizyczną możliwość pozyskania informacji o układzie i przebiegu poszczególnych linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejszem takim jest Punkt Obsługi Pasażera w Cieszynie zlokalizowany w rejonie dworca Cieszyn. W Punkcie Obsługi Pasażera 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 można uzyskać także informacje o gminnych i ponad powiatowych przewozach realizowanych na terenie Powiatu Cieszyńskiego.

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

Tabela 20. 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 korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego w trakcie realizacji, 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, w trakcie, 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.
Punkty obsługi pasażera	Jeden punkt zlokalizowany na terenie Miasta Cieszyn w rejonie Dworca Cieszyn.

Źródło: Opracowanie własne.

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu na obszarze Powiatu Cieszyńskiego

Każde 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, czy komunikacyjnemu 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, opiera się na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia, terenochłonności i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego ma 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 od 2019 roku, sukcesywnie Powiat zwiększa ilość linii i ich kierunki, a także częstotliwość kursów, aby stworzyć dla mieszkańców atrakcyjną komunikację publiczną, o przejrzystej sieci połączeń, o przejrzystym systemie taryfowym oraz odpowiednim standardzie usług. Zgłaszane postulaty przewozowe pasażerów, które należy stale rozpoznawać i realizować to:

- punktualność, poprzez weryfikację rja oraz odcinkowych czasów przejazdu,
- częstotliwość, na głównych najbardziej obciążonych liniach zwiększanie liczby kursów poprzez uruchamianie kursów uzupełniających, a nawet bisowych,
- niezawodność, poprzez zakupy przez operatorów lub organizatora taboru o lepszym standardzie technicznym, analiza liczby zatrudnianych kierowców,
- bezpośredniość połączeń, głównie w przewozach szkolnych i turystycznych,
- dostępność (odległość do przystanku), głównie w strefie miejsko - podmiejskiej,

- wygoda, poprzez zakupy taboru np. o wygodnych fotelach,
- dostęp do informacji,
- niski koszt, zależny od wielkości i źródeł finansowania,
- prędkość.

Uatrakcyjnienie oferty odbywa się 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. Problem infrastruktury około przystankowej należy realizować w porozumieniu z samorządem gminnym, bowiem to on prawnie za tą realizację odpowiada.

W warunkach Powiatu Cieszyńskiego trudne do zrealizowania ze względu na układ drogowy będzie, by w newralgicznych punktach sieci drogowej wprowadzić priorytet dla przewozów na regularnych liniach, np. poprzez wydzielenie specjalnych pasów.

Obecny tabor, którym realizowane są przewozy, należy do operatorów prywatnych. Pojazdy te, podlegają powolnej wymianie, dzięki czemu, zgodnie z unijnymi przepisami, spełniają coraz bardziej wyśrubowane normy emisji spalin.

Oprócz wyżej wymienionych kierunków ważnym działaniem jest promocja komunikacji wśród dorosłych mieszkańców powiatu. Zarówno powiat, jak i poszczególne gminy mają 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

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 systemu 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 ponad powiatowym.

W warunkach Powiatu Cieszyńskiego, na węźle przesiadkowym w Zebrzydowicach oraz Chybiu przyjętą się system „B + R” i kojarzony jest układ rower - autobus oraz rower - kolej. Pewne nadzieje w kierunku rozwoju powyższego systemu kojarzenia różnych środków transportu dają zamiary i plany przebudowy punktów węzłowych w Skoczowie i w Wiśle oraz wnioskowanie zmian organizacyjnych na dworcu Cieszyn i w okolicy, mających ułatwić kojarzenie różnych środków transportu tj. autobus miejski czy powiatowy i ponad powiatowy z koleją.

11. Zasady organizacji rynku przewozowego użyteczności publicznej Powiatu Cieszyńskiego.

11.1. Uwarunkowania i wybór metody organizacji powiatowych przewozów użyteczności publicznej

Na podstawie postanowień rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz na podstawie innych ustaw, m. in. prawo przewozowe, ustawy o transporcie drogowym, ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego czy ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych, 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 należy 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 dofinansowanie według kryterium np. z FRPA. Nie znany jest czasokres funkcjonowania obecnych rozwiązań z zakresu finansowania ulgowych przejazdów z budżetu - sytuacja jest zmienna. Aktualnie dopłaty do ulgowych przejazdów stanowią ponad 20% wartości przychodów przewoźników. Dopłaty refunduje Skarb Państwa za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego.

Starostwo Powiatowe w Cieszynie, biorąc pod uwagę możliwości finansowe oraz stan prawny, od roku 2020 realizuje umowy operatorskie z kilkoma operatorami, wyłonionymi w trybie zlecenia bezpośredniego i z założeniami jak dla małego operatora (do 23 pojazdów i 2 mln euro średniorocznej wartości umowy). Linie podzielono według kryterium faktycznej realizacji z przed 2020 roku.

Przyjęty sposób zorganizowania przewozów uwzględniał nie pogorszony i akceptowany przez pasażerów dotychczasowy system przewozów, jego układ, częstotliwość

kursów, standard taboru, obowiązujące przystanki i dworce, funkcjonujące regulaminy przewozowe, taryfy i cenniki. Te zasady stały się podstawą dla dalszych decyzji poprawiających stan przewozów. I tak ustalono:

- 1) objęcie użytecznością publiczną przewozów na powiatowych liniach komunikacyjnych pogrupowanych w siedem pakietów zwanych dalej **szlakami komunikacyjnymi**, z wyłączeniem linii komunikacji miejskiej,
- 2) organizatorem powiatowych przewozów, od 1 stycznia 2020 roku został powiat cieszyński, a ustawowe zadania organizatora wykonuje starosta,
- 3) realizatorzy powiatowych przewozów, na podstawie zawartych umów zostali operatorami,
- 4) w 2015 roku powiat ogłosił w sposób przewidziany ustawą zamiar, zakres, termin i tryb podejmowanych zadań komunikacyjnych,
- 5) w grudniu 2019 roku organizator podpisał na okres dziesięciu lat operatorskie umowy przewozowe, obowiązujące od 1 stycznia 2020 roku, umowę tą poprzedziła umowa czasowa zawarta 1 września 2019 roku.
- 6) od 1 stycznia 2020 roku podjęte zostały 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,
- 7) zadania przypisane staroście powiatu realizować będzie zreorganizowana komórka - zespół - Biuro Organizacji Transportu i Ruchu Drogowego . 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 wylaniania 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 jest na okres 10 lat, z możliwością jej przedłużenia na kolejne 5 lat,
- 3) umowa operatorska dotyczyć może stosownie do potrzeb 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 przyjęto możliwość podwykonawstwa do wielkości do 35 % planowanego w umowie corocznego przebiegu,

- 5) w trakcie trwania umów operatorskich zarząd powiatu zawierać będzie z wójtami i burmistrzami umowy partycypacyjne w zakresie współfinansowania realizowanej przez teren tych gmin i miast komunikacji (np. według zasady ryczałtu lub kryterium stawki i przebiegu),
- 6) 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 jest planowane wykonywanie przewozów 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 sporządzanego i 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, (np. do zakładów pracy,)
- 4) linii realizowanych komercyjnie i na zgłoszenie.

Obecnie istniejący układ powiatowych linii komunikacyjnych można określić jako przejrzysty i kierunkowo pogrupowany zbiór relacji przewozowych obsługiwanych przez poszczególnych operatorów 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) operatorów 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 należy przyjąć następujący podział kierunkowy realizowanych i przewidywanych kierunków przewozów, według szlaków komunikacyjnych numer 1-7:

- 1) Cieszyn - Kończyce / Kaczyce - Zebrzydowice - Marklowice Górne (obecnie powiatowe potrzeby przewozowe większościowo realizowane przez dwie linie ponad powiatowe Cieszyn - Jastrzębie Zdrój),
- 2) Cieszyn - Hażlach / Zamarski - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum,
- 3) Cieszyn - Hażlach - Bąków / Drogomyśl / Skoczów - Strumień - Chybie - Zarzeczce, (skomunikowane połączenie z Pszczyną i Bielskiem),
- 4) Cieszyn - Łączka / Dębowiec / Iskrzyczyn - Skoczów - Brenna Leśnica / Brenna Węgierski, Pogórze - Górki Szpotawice, (linia uzupełniana połączeniami ponad powiatowymi) oraz Goleiszów - Skoczów,
- 5) Cieszyn - Goleiszów - Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie/Równica - Wisła - Malinka - Salmopol/ Wisła Czarne/ Koniaków / Jaworzynka,
- 6) Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie / Cisownica Pod Tułem,
- 7) Wisła Łabajów/ Jawornik - Jaszowiec/Dobka - Ustroń - Lipowiec/Skoczów Bładnice - Skoczów - Zebrzydowice (linia uzupełniana połączeniami ponad powiatowymi).

Ponadto komunikacja transgraniczna - Czeski Cieszyn, Trzyniec, Jabłonków, Karwina, Ostrawa - po okresie zawieszenia należy rozważyć możliwość jej reaktywowania jako efekt współdziałania kilku szczebli samorządowych.

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

- 1) zasadność utrzymania, zmniejszenia lub rozszerzenia bezpośredniość 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.

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

- 1) W jak największym stopniu zachować obecnie istniejące bezpośredniość 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 szczytach przewozowym.
- 2) Maksymalnie ograniczyć liniową zbieżność pomiędzy poszczególnymi szlakami komunikacyjnymi.
- 3) Zmienić liniową zbieżność pomiędzy powiatową siecią komunikacyjną, a liniami komunikacyjnymi wykraczającymi swym przebiegiem poza teren powiatu, w zbieżność punktową poprzez sieć węzłów przesiadkowych.

- 4) Ustalić nieograniczoną dostępność powiatowych operatorów do przystanków wewnątrz powiatu w ramach realizowanych przez nich wewnątrz powiatowych linii i szlaków komunikacyjnych.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Ze względu na złożoność problemu uzależnionego w głównej mierze od dynamicznie zmieniających się potrzeb i preferencji przewozowych podróźnych zastosować należy okres przejściowy dla dostosowania istniejącego układu komunikacyjnych linii powiatowych do docelowego kształtu powiatowej sieci komunikacyjnej.

11.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych szlaków powiatowej sieci komunikacyjnej.

Podział powiatowej sieci komunikacyjnej na siedem szlaków komunikacyjnych upraszcza i precyzuje możliwość oceny oraz prognozy potrzeb przewozowych na poszczególnych kierunkach przewozowych. Jednocześnie upraszcza sposób badania i analizowania realizowanych i rzeczywistych potrzeb przewozowych. Podział ten jak dotąd się sprawdził i nie wymaga korekt.

Zwraca uwagę potrzeba w ramach poszczególnych powiatowych szlaków uzupełnienia ich o ponad powiatowe połączenia, jako ich wzmocnienie, a zarazem jako realizacja potrzeby bezpośrednich połączeń. I tak:

Szlak nr 1. Cieszyn - Jastrzębie - Wodzisław z opcją do Rybnika i Gliwic,

Szlak nr 3. Cieszyn - Pawłowice - Żory z opcją do Katowic,

Cieszyn - Strumień - Pszczyna,

Jastrzębie Zdrój - Strumień - Bielsko Biąta,

Cieszyn - Bąków - Jarząbkowice,

Szlak nr 4. Cieszyn - Skoczów - Bielsko Biąta,

Szlak nr 5. Cieszyn - Wiśła - Salmopol - Szczyrk z opcją do Żywca,

Cieszyn - Wiśła - Koniaków - Zwardoń z opcją do Żywca.

Warunkiem realizacji powyższych i wnioskowanych przez podróźnych połączeń jest zawarcie przez właściwego organizatora porozumienia z organizatorem powiatowym lub odpowiednio gminnym, lub porozumienia z Marszałkiem Województwa Śląskiego.

11.4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.

Odwołując się do zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz do zapisów niniejszego planu w części 4, finansowanie usług przewozowych objętych użytecznością publiczną dotyczyło następujących podjętych 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,
- 4) ustalenia konieczności, przedmiotu i zakresu współfinansowania przez gminy części przewozów,
- 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 wnosić 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.

Dopuszcza się bieżące dofinansowanie linii lub szlaków po:

- 1) utrzymaniu systemu taryfowo - cenowego realizowanego na danych liniach, zaś w miarę wolnych środków finansowych podejmowanie przez organizatora na wybranych liniach uzasadnionej 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 operatorów,
- 2) odstępnie od naliczania opłat za korzystanie z przystanków autobusowych przez powiatowych operatorów przewozów w ramach umów operatorskich na liniach wewnątrz powiatowych (stawka opłaty zerowa),
- 3) przyjęcie systemu comiesięcznego zaliczkowania należnych operatorom kwot,
- 4) 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,
- 5) przyjęcie systemu stałych, np. co rocznych badań rentowności kursów i linii objętych umową operatorską w miesiącach: luty, lipiec, listopad.

11.5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.

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 wymaganym 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 średnio co 4-5 lat, aby móc dynamicznie reagować na ewentualne zmiany preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu przez podróżnych.

11.6. Zasady organizacji rynku przewozów.

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 przesyłanie 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) Określanie 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) Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. poz. 8 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 8) Ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 9) 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 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 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) Administrowaniu systemem informacji dla pasażera - centralny system informacji.
- 10) Wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

11.7. Pożądany standard usług przewozowych.

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.

Aktualnie zgodnie ze stanowiskiem organizatora, operatorzy zostali zobligowani do sukcesywnej wymiany taboru uwzględniając głównie wiek pojazdu oraz normy emisji spalin. Przyjęto kryterium wieku do 10 lat oraz normę graniczną emisji spalin EURO 5 i EURO 6 oraz nowsze. Trwają też analizy i rozmowy z producentami w zakresie autobusów wodorowych.

Wymiana pojazdów do obsługi linii powiatowych zmniejszy przede wszystkim emisje toksycznych spalin do atmosfery, co zapobiegnie głównie w miejscowościach turystycznych uzdrowiskach, 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 ponadto spełniał docelowo następujące wymagania:

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

Standard usług obejmuje nie tylko pojazdy, ale również załogę obsługującą go. Stad 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.

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.

11.8. Przewidywany system organizacji informacji dla pasażera.

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.

Podział z wyszczególnionymi działami informacji dla pasażerów:

Tabela 21. Podział z wyszczególnionymi działami informacji dla pasażerów.

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

Źródło: Opracowanie własne.

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

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

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

- 1) Oznakowanie pojazdów ustalono 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 określono miejsce instalacji znaku jako prawy dolny róg szyby czołowej pojazdu.



Wzór tabliczki lub wyklejki - oznaczenia pojazdu operatora

- 2) Do zrealizowania pozostała ujednolicona forma 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. Obecnie operatorzy realizują zapisy stosownego rozporządzenia w tej sprawie,
- 3) Ustalono 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) Ustalono obowiązkowe wyposażenie środka transportu obsługującego linię użyteczności publicznej w aktualne rozkłady jazdy wraz z regulaminami przewozu osób oraz cennikami.
- 5) Zorganizowany został punkt obsługi pasażera na terenie miasta Cieszyn obok dworca Cieszyn,

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

W etapie kolejnym 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 internetowych informacji o połączeniach komunikacyjnych na terenie powiatu cieszyńskiego.

Kolejny etap to instalacja nowoczesnych odbiorników GPS do pojazdów oraz elektronicznej informacji przystankowej.

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

- 1) Określenie i bieżąca weryfikacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Cieszynie, Wiśle, Skoczowie, Zebrzydowicach i Chybiu oraz wskazywanie przystankowych węzłów przesiadkowych.
- 2) Stałe monitorowanie komunikacji zbiorowej poprzez prowadzenie badań i analiz natężenia ruchu oraz okresowe przeprowadzanie badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców.
- 3) Koordynacja rozkładów jazdy na przystankach o charakterze węzłowym, między komunikacją gminną i powiatową i jej organizatorami oraz między koleją.
- 4) Podejmowanie przez Starostę-Organizatora stosownie do potrzeb, zakresu i według własnego uznania, różnorodnych form konsultacji i uzgadniania planowanych lub korygowanych rozwiązań komunikacyjnych.
- 5) Współpraca Starosty-Organizatora z Radą Przewoźników w zakresie podaży oferty przewozowej oraz podnoszenia standardów obsługi podróżnych.
- 6) Coroczna (październik) analiza linii komunikacyjnych planowanych objęciem częściowym lub pełnym dofinansowaniem na podstawie wyników przeprowadzonych badań popytu i napętnienia.
- 7) Określanie minimów cenowych i taryfowych, zakresu ulg pozaustawowych, regulaminów przewozowych, systemu ewidencji i rozpatrywania skarg i wniosków komunikacyjnych.
- 8) Określanie systemu informacji dla podróżnych - informacja drukowana, internetowa, wizualno-światlna, tablice przystankowe i kierunkowe, oznaczenia pojazdów operatorów itp..
- 9) Przeprowadzenie analizy możliwości i terminów oraz celowości zakupu taboru do przekazania na rzecz operatorów.
- 10) Opracowanie zasad i kryteriów kontroli realizacji przewozów na liniach użyteczności publicznej.

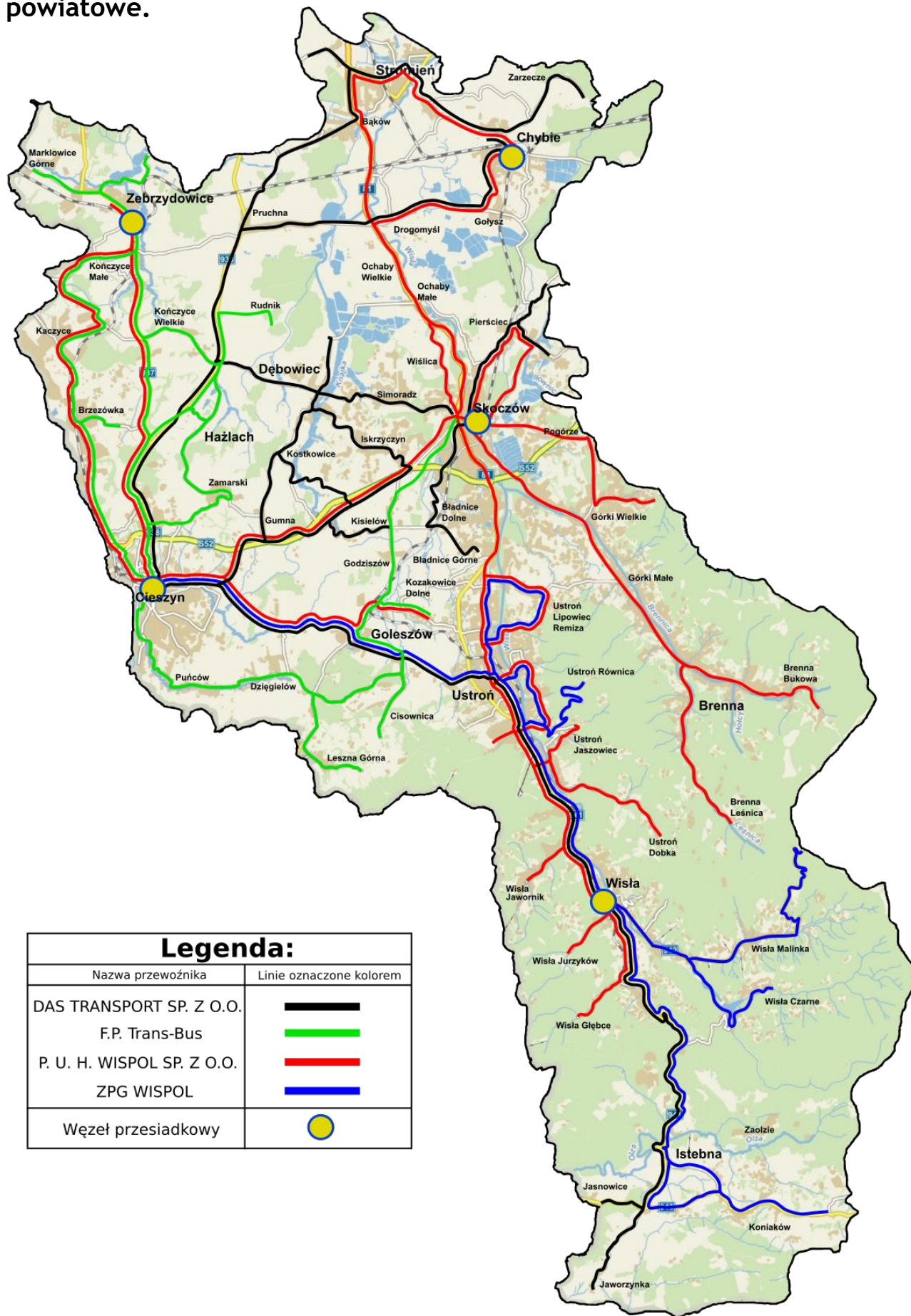
13. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Cieszyńskiego





Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie ewentualnej aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić zasadniczych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.

Przesłanki teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu wskazują na to, iż w zależności np. od powstania zidentyfikowanych potrzeb przewozowych, warunków, źródeł i wielkości finansowania transportu czy powstawania nowych rozwiązań prawnych (np. FRPA) i technicznych będzie dokonywana weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym planie transportowym Powiatu Cieszyńskiego i na podstawie wyników tejże weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na uwadze fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Cieszyńskiego.

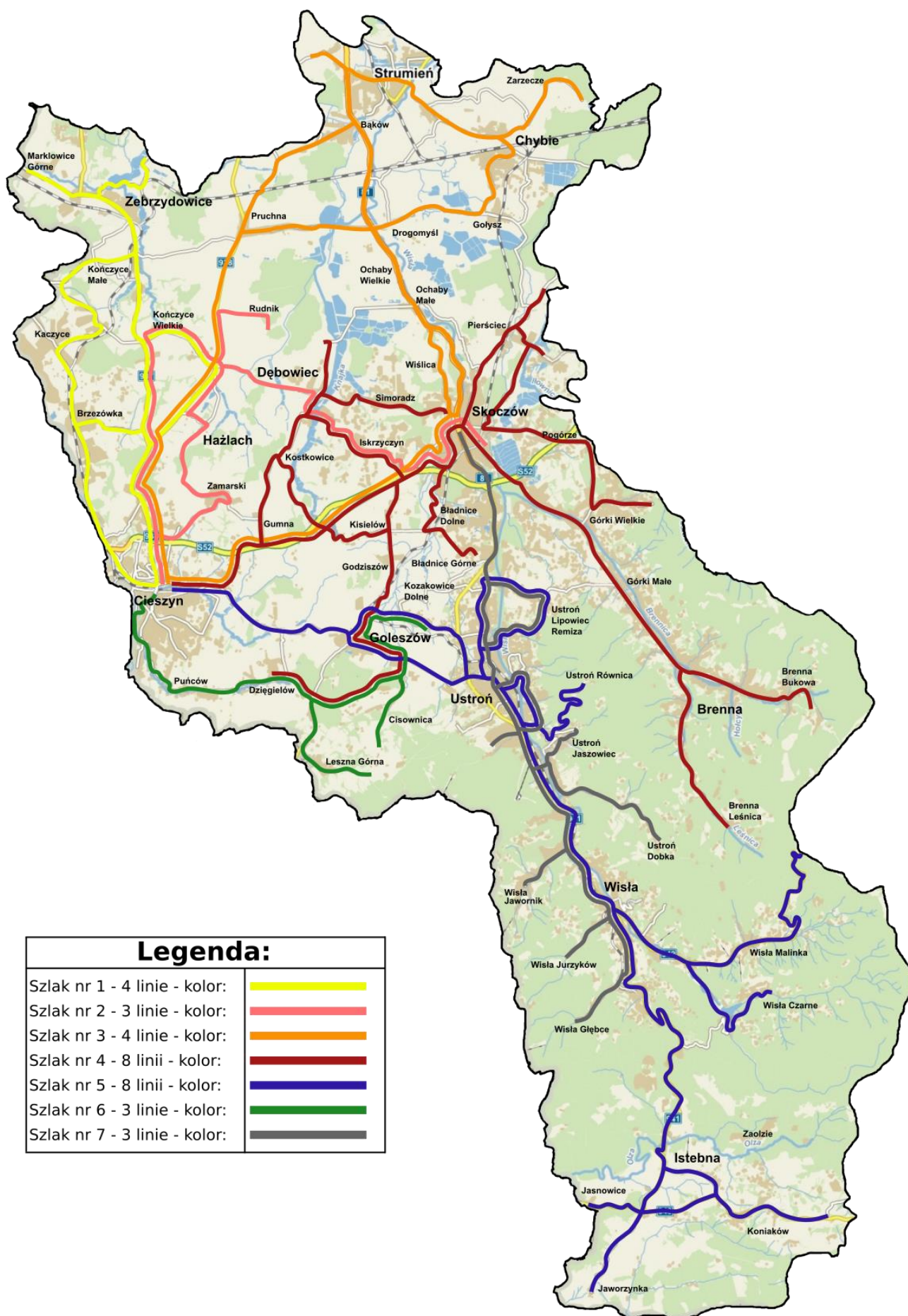
14. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.

Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy powiatowe.



Legenda:	
Nazwa przewoźnika	Linie oznaczone kolorem
DAS TRANSPORT SP. Z O.O. F.P. Trans-Bus	
P. U. H. WISPOL SP. Z O.O. ZPG WISPOL	
	
Węzeł przesiadkowy	

Mapa szlaków komunikacyjnych w Powiecie Cieszyńskim



UZASADNIENIE

Aktualizacja planu transportowego ma na celu wprowadzenie do tego dokumentu zmian, które nastąpiły w okresie od jego uchwalenia przez Radę Powiatu (kwiecień 2014 roku) do września 2023 roku. Przedstawiony powyżej projekt Uchwały jest efektem analiz i działań wykonanych w tym okresie w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając zmianę przepisów prawa oraz pozwalających na sukcesywne zwiększanie oferty przewozowej w powiatowej komunikacji autobusowej.

Przyjęcie powyższej uchwały jest zgodne z przepisami prawa w tym zakresie i legitymacją do dalszych działań Starosty jako Organizatora publicznego transportu zbiorowego.