

**UCHWAŁA NR XLV/.../14  
POWIATU CIESZYŃSKIEGO**

z dnia 29 kwietnia 2014 r.

**w sprawie uchwalenia „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 2013 r., poz. 595 z późn. zm.), w związku z art. 9 ust.1 pkt 3 lit. a oraz ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 z późn.zm.) Rada Powiatu Cieszyńskiego uchwala, co następuje:

**§ 1.** Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu cieszyńskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Staroście Cieszyńskiemu.

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



# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego

Cieszyn, 29 kwiecień 2014r.



## Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.....	6
1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego .....	6
1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego .....	6
1.3 Konsultacje społeczne .....	8
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Cieszyńskiego .....	8
2.1. Informacje ogólne o obszarze .....	8
2.1.1. Powiat Cieszyński .....	8
2.1.2. Gminy Powiatu Cieszyńskiego .....	9
2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym .	13
2.3. Układ drogowy .....	15
2.3.1. Drogi powiatowe .....	15
2.3.2. Drogi wojewódzkie i krajowe.....	16
2.4. Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem transportowym	17
2.4.1. Transport drogowy .....	17
2.4.2. Transport kolejowy .....	17
2.4.3. Transport lotniczy.....	21
3. Sieć komunikacyjna.....	22
3.1. Obecna sieć komunikacyjna.....	22
3.1.1. Komunikacja gminna.....	36
3.1.2. Komunikacja ponadpowiatowa .....	36
3.1.3. Podsumowanie informacji o istniejącej sieci komunikacyjnej .....	39
3.2. Tabor wykorzystywany przez przewoźników prywatnych do obsługi sieci komunikacyjnej .....	45
3.2.1. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Transkom	45
3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę DAS II ....	46
3.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę WISPOL ..	47
3.2.4. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Linea-Trans.....	48
3.2.5. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę Trans- Bus.....	50
3.2.6. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę TRAF-LINE	51

3.3.	Parametry charakteryzujące tabor.....	51
3.3.1.	Średni wiek pojazdów .....	51
3.3.2.	Długość oraz pojemność pojazdów .....	52
3.4.	Zasady konstruowania rozkładów jazdy .....	53
3.4.1.	Rodzaje dni w rozkładzie jazdy .....	53
3.5.	Węzły przesiadkowe.....	54
3.6.	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	55
4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	58
4.1	Informacje wstępne .....	58
4.2	Podstawowe dane demograficzne.....	58
4.3	Przekrój demograficzny .....	61
4.4	Generatory ruchu.....	61
4.4.1	Instytucje publiczne .....	62
4.4.2	Placówki oświatowe.....	62
4.4.3	Obiekty sportowe i kulturalne.....	63
4.4.4	Zakłady pracy.....	63
4.4.5	Służba zdrowia.....	63
4.5	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	64
4.6	Ocena aktualnej oferty przewozowej .....	64
4.6.1	Środki transportu dostępne na terenie Powiatu Cieszyńskiego .....	64
4.6.2	Sposób organizacji przewozów .....	65
4.6.3	Kształt sieci komunikacyjnej .....	65
4.6.4	Częstotliwość i kursowanie .....	66
4.6.5	Opłaty taryfowe .....	66
4.6.6	Informacja pasażerska.....	67
4.7	Popyt na usługi transportowe .....	67
4.8	Podsumowanie .....	70
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	74
5.1	Źródła i formy finansowania .....	74
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych.....	75
6.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	77

6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Cieszyńskiego .....	77
6.1.1. Metodologia badania.....	77
6.1.2. Metryka respondentów.....	78
6.1.3. Analiza wyników przeprowadzonego badania marketingowego.....	82
6.2. Wskaźnik motoryzacji .....	90
6.3. Podsumowanie .....	92
7. Zasady organizacji rynku przewozów .....	93
7.1. Powiat Cieszyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego .....	93
7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.	93
7.3. Realizacja funkcji organizatorskich przez Powiat Cieszyński .....	95
7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Cieszyński .....	96
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	99
8.1 Informacje wstępne .....	99
8.2 Realizacja postulatów przewozowych .....	99
8.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego.....	102
8.4 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	104
8.5 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	105
8.6 Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania .....	106
8.7 System pobierania opłat za bilety .....	107
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	108
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu na obszarze Powiatu Cieszyńskiego .	110
11. Zasady organizacji rynku przewozów użyteczności publicznej powiatu cieszyńskiego.....	113
11.1. Uwarunkowania i wybór metody organizacji powiatowych przewozów użyteczności publicznej.....	113
11.2. Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	116

11.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych szlaków powiatowej sieci komunikacyjnej.....	129
11.4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	138
11.5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	140
11.6. Zasady organizacji rynku przewozów.....	141
11.7. Pożądany standard usług przewozowych.....	144
11.8. Przewidywany system organizacji informacji dla pasażera.....	146
12. Wnioski i zadania wynikające z wdrażania planu transportowego powiatu cieszyńskiego.....	148
13. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Cieszyńskiego.....	149
14. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego.....	150

# 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 (dalej jako: plan transportowy Powiatu Cieszyńskiego) jest określenie i prognoza kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Cieszyński tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Cieszyński będzie uwzględniał oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu dotyczące publicznego transportu zbiorowego. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w sposób szczególny, uwzględnione będą aspekty wynikające z potrzeb ochrony środowiska naturalnego oraz aspekty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

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

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

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



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

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

---

### 1.3 Konsultacje społeczne

---

Niniejszy plan transportowy Powiatu Cieszyńskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie społeczności powiatu o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Starostwa Powiatowego, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Starostwa Powiatowego, w lokalnej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu planu transportowego Powiatu Cieszyńskiego oraz formę, sposób i termin składania opinii dotyczących tegoż projektu. Ponadto projekt zostanie przekazany do gmin powiatu celem zapoznania się i zgłoszenia uwag.

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



## 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 położony jest przy granicy z Republiką Czeską oraz Słowacją i stanowi południową część województwa śląskiego. Ten górzysty teren o powierzchni 73 029 hektarów zamieszkuje 177 124 osoby<sup>1</sup>, z czego 36 119 to mieszkańcy miasta powiatowego Cieszyn<sup>2</sup>. Powiat znajduje się na obszarze Pogórza Śląskiego oraz Beskidu Śląskiego, a jego najwyższy punkt stanowi Barania Góra (1 220 m n.p.m.). Powiat Cieszyński dzieli się na 3 gminy miejskie (Cieszyn, Ustroń, Wiśła), 2 gminy miejsko-wiejskie (Skoczów, Strumień) oraz 7 gmin wiejskich (Brenna, Chybie, Dębowiec, Golezów, Hażlach, Istebna, Zebrzydowice).

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

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

<sup>1</sup> Statystyczne Vademecum Samorządowca, Urząd Statystyczny w Katowicach, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

<sup>2</sup> Urząd Statystyczny w Katowicach, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)



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

### 2.1.2. Gminy Powiatu Cieszyńskiego

#### Gmina Cieszyn



Gmina Cieszyn jest gminą miejską i siedzibą Powiatu Cieszyńskiego.

Miasto zajmuje obszar 28,61 km<sup>2</sup> i jest zamieszkiwane przez 36 119 osób. Zachodnia granica Cieszyna przebiega na rzece Olzie i pokrywa się z granicą polsko-czeską za którą leży Czeski Cieszyn.

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

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

W Cieszynie Zakład Gospodarki Komunalnej obsługuje 9 linii autobusowych.

### Gmina Ustroń



Ustroń to uzdrowiskowa gmina miejska położona w centralnej części Powiatu Cieszyńskiego zamieszкана przez 16 002 osoby. Jej powierzchnia wynosi 59 km<sup>2</sup>. Ustroń sąsiaduje z Czechami oraz 4 gminami: od północy z gminą Skoczów, od południa z gminą Wiśła, od wschodu z gminą Brenna i od zachodu z gminą Goleiszów.

### Gmina Wiśła



Wiśła to gmina miejska będąca największym pod względem powierzchni (109 km<sup>2</sup>) miastem Powiatu Cieszyńskiego. Zamieszkuje ją 11 333 osoby, położona jest w południowej części powiatu i graniczy z 7 gminami: od północy z gminami Brenna i Ustroń, na północnym-wschodzie ze Szczyrkem, na wschodzie sąsiaduje z gminami Lipowa, Radziechowy- Wieprz i Milówka, na południu z gminą Istebna oraz od zachodu z Republiką Czeską. Wiśła jest bazą typowo turystyczno-wypoczynkową, na jej terenie znajdują się ośrodki narciarskie oraz kompleks skoczni narciarskich, gdzie rozgrywany jest m.in. Puchar Świata w skokach narciarskich.

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

### Gmina Skoczów



Gmina Skoczów jest gminą miejsko-wiejską i sąsiaduje z 7 innymi gminami. Od północy z gminą Chybie i Strumień, od zachodu z gminą Dębowiec, od południa z gminami Goleiszów, Ustroń i Brenna oraz od wschodu z gminą Jasienica. W jej skład, oprócz miasta Skoczów, wchodzi 10 sołectw: Bładnice, Harbutowice, Kiczyce, Kowale, Międzywieć, Ochaby, Pierściec, Pogórze, Wilamowice oraz Wiślica. Powierzchnia gminy to 64 km<sup>2</sup>, w tym 10 km<sup>2</sup> to obszar miasta Skoczów. Gminę zamieszkuje 26 696 osób, z czego 14868 osób to mieszkańcy miasta Skoczów. Przez obszar Skoczowa przebiega droga ekspresowa S1 oraz droga krajowa nr 81, której kontynuacją jest droga wojewódzka nr 941.

### Gmina Strumień



Gmina Strumień to gmina miejsko-wiejska sąsiadująca z 8 innymi gminami, w tym: od południa z gminą Hażlach, Dębowiec i Skoczów, od wschodu z gminą Chybie, od zachodu z gminą Zebrzydowice oraz od północy z gminami Goczałkowice-Zdrój, Pawłowice i Pszczyną. Powierzchnia gminy wynosi 59 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców wynosi 12 659. Gmina ta składa się z miasta Strumień oraz 5 sołectw - Bąków, Drogomyśl, Pruchna, Zabłocie i Zbytków.

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

### Gmina Brenna



Gmina Brenna to gmina wiejska o powierzchni 95 km<sup>2</sup>, którą zamieszkuje 10 923 mieszkańców. Graniczy z 7 innymi gminami Powiatu Cieszyńskiego w tym: od północnego-wschodu z gminą Skoczów, od zachodu z gminą Ustroń, od południa z gminą 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. Gmina Brenna położona jest w górach Beskidu Śląskiego i znana jest ze malowniczych krajobrazów i wielu szlaków turystycznych.

### Gmina Chybie



Gmina Chybie jest gminą wiejską położoną w północnej części Powiatu Cieszyńskiego. Jej powierzchnia wynosi 32 km<sup>2</sup>, natomiast liczba ludności jest równa 9 488 osób. Położona jest w Kotlinie Oświęcimskiej. Gmina Chybie od południa sąsiaduje z gminą Skoczów, od zachodu z gminą Strumień, od północy z gminą Goczałkowice-Zdrój, od wschodu z gminą Czechowice-Dziedzice i od południowego wschodu z gminą Jasienica. Gmina Chybie podzielona jest na 5 sołectw: Chybie, Frelichów, Mnich, Zaborze i Zarzeczce.

### **Gmina Dębowiec**



Gmina Dębowiec jest gminą wiejską zamieszkiwaną przez 5 665 osób. Leży w zachodniej części Pogórza Śląskiego, a jej powierzchnia wynosi 43 km<sup>2</sup>. Gmina podzielona jest na 7 sołectw: Dębowiec, Simoradz, Ogrodzona, Iskrzyczyn, Kostkowice, Gumna, Łączka. Sąsiaduje z 5 gminami: Cieszyn, Goleszów, Hażlach, Skoczów i Strumień. Na terenie gminy znajdują się stawy rybne, dwa zabytkowe kościoły, a także szlaki rowerowe.

### **Gmina Goleszów**



Gmina Goleszów to gmina wiejska położona przy granicy z Czechami. Graniczy z gminami Cieszyn, Dębowiec, Skoczów i Ustroń. Obszar o powierzchni 66 km<sup>2</sup> zamieszkuje 12 753 osoby. W skład Gminy Goleszów wchodzi miejscowości: Goleszów, Bażanowice, Cisownica, Dzięgielów, Godzieszów, Kisielów, Kozakowice Górne, Kozakowice Dolne, Leszna Góra, Puńców.

### **Gmina Hażlach**



Gmina Hażlach jest gminą wiejską, w której skład wchodzi 6 miejscowości: Hażlach, Brzezówka, Kończyce Wielkie, Pogwizdów, Rudnik i Zamarski. Jej powierzchnia wynosi 49 km<sup>2</sup> i jest zamieszkiwana przez 10 543 osoby. Gmina sąsiaduje z Republiką Czeską oraz czterema innymi gminami: Cieszyn, Dębowiec, Strumień i Zebrzydowice. Przez miejscowość Hażlach przebiega droga wojewódzka nr 938.

### **Gmina Istebna**



Gmina Istebna to gmina wiejska położona w południowej części Powiatu Cieszyńskiego. Od północy graniczy z gminą Wiśla, od zachodu z Czechami, od południa ze Słowacją i od wschodu z dwoma innymi gminami: Milówką i Rajczą. Powierzchnia gminy wynosi 84 km<sup>2</sup> i zamieszkuje 11 854 osoby. W skład gminy wchodzi 3 wsie sołeckie: Istebna, Jaworzynka i Koniaków zwane potocznie „Beskidzką Trójwsią” 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 w której skład wchodzi 4 miejscowości: Zebrzydowice, Kaczyce, Kończyce Małe i Markłowice Górne. Gmina sąsiaduje z Republiką Czeską oraz gminami: Hażlach, Jastrzębie-Zdrój, Pawłowice i Strumień. Liczba mieszkańców gminy wynosi 13 089 osób. Obszar gminy obejmuje powierzchnię 41 km<sup>2</sup>.

## 2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym

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

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

Wszystkie wymienione gminy Powiatu Cieszyńskiego należą do Euroregionu Śląsk Cieszyński. Jednostki te, wraz z gminami czeskimi, prowadzą szeroką współpracę transgraniczną, przede wszystkim właśnie w zakresie turystyki, co przejawia się na przykład w kooperacji przy wytyczaniu wspólnych tras turystycznych. Czynniki związane z infrastrukturą drogową, w połączeniu z przygraniczną lokalizacją oraz

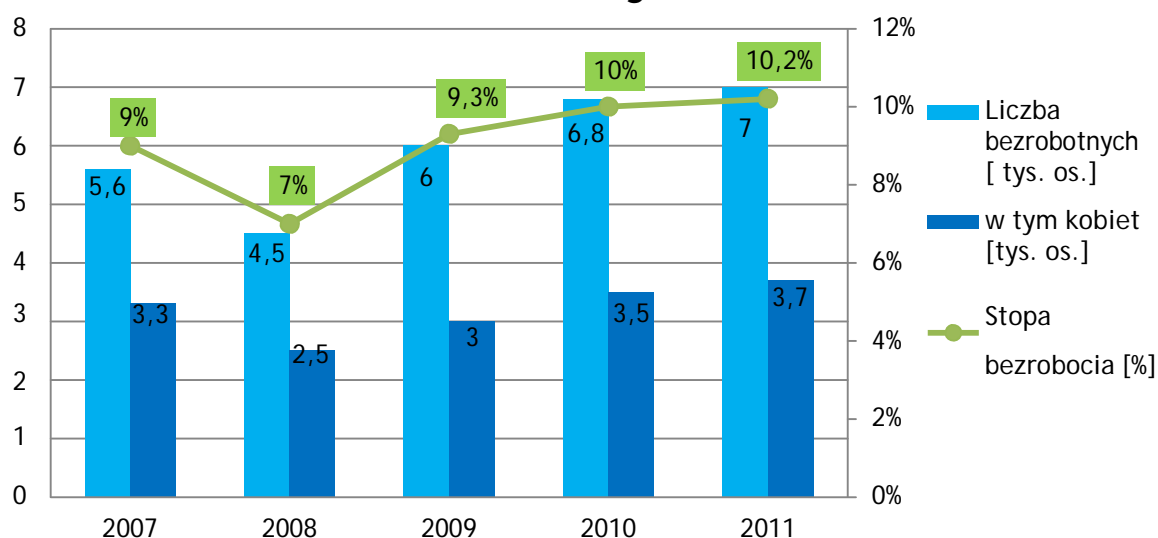


długoletnią tradycją współzycia Polaków i Czechów, są podstawą do owocnej współpracy transgranicznej, zarówno w zakresie turystyki, jak też kultury i handlu<sup>3</sup>.

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

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

## Bezrobocie Rejestrowane



Wykres 1 Bezrobocie rejestrowane - Powiat Cieszyński

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

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

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

<sup>3</sup> Projekt „CBRG - Cieszyński Barometr Rozwoju Gospodarczego” współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

<sup>4</sup> GUS Bank Danych Lokalnych



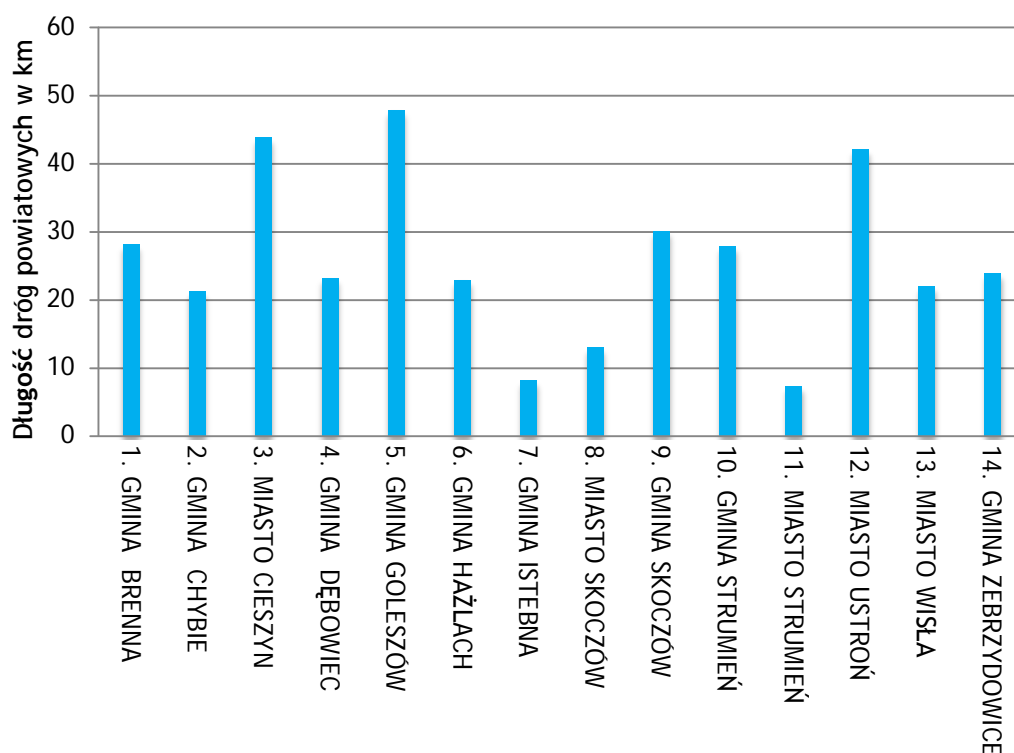
## 2.3. Układ drogowy

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 zamiejskim<sup>5</sup>.



Wykres 2 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 Ustron.

<sup>5</sup> Powiatowy Zarząd Dróg w Cieszynie

### 2.3.2. Drogi wojewódzkie i krajowe

Przez teren Powiatu Cieszyńskiego przebiega:

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

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

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

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

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

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

## 2.4. Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem transportowym

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

### 2.4.1. Transport drogowy

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

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

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

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

### 2.4.2. Transport kolejowy

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

Linia kolejowa łącząca Bielsko-Białą z 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 10 stycznia 2009 roku zawieszono kursowanie pociągów relacji Cieszyn - Bielsko Biała Główna - Cieszyn, a 13 grudnia 2009 roku zawieszono połączenia międzynarodowe Cieszyn - Czeski Cieszyn - Cieszyn.

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, wyłączona z eksploatacji,
- linia kolejowa nr 191 Goleszów - Wisła Głębce - zelektryfikowana linia jednotorowa z odbywającym się ruchem pasażerskim.

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

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

Pociągi te zatrzymują się na terenie Powiatu Cieszyńskiego na stacjach:

- Skoczów,
- Goleszów,
- Ustroń Zdrój,
- Ustroń Polana,
- Ustroń Uzdrowisko,
- Wisła Głębce.

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

Tabela 2. Relacyjny wykaz regionalnych połączeń kolejowych Powiatu Cieszyńskiego

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

Źródło: opracowanie własne

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

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

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

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

- Zebrzydowice
- Skoczów
- Cieszyn
- Wiśla

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

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



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

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

Źródło: opracowanie własne

### 2.4.3. Transport lotniczy

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



## 3. Sieć komunikacyjna

### 3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjną, na której obecnie wykonywane są przewozy o charakterze powiatowym odzwierciedla układ linii komunikacyjnych i parametry ich obsługi według stanu aktualnego na dzień 30.06.2013 roku.

Powiatową sieć komunikacji zbiorowej w Powiecie Cieszyńskim tworzą, linie na które zezwolenia wydał Starosta Cieszyński.

Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym otrzymało 6 firm:

- Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o. Skoczów, obsługuje 19 linii,
- Usługi Transportowe- Przewóz Osób „DAS II” Karol Górniak Dębowiec, obsługuje 4 linie,
- Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski Wiśła, obsługuje 5 linii,
- „Linea-Trans” Sp. z o. o. Cieszyn, obsługuje 4 linie,
- Firma przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślar Ustroń, obsługuje 4 linie,
- „TRAF-LINE” Agnieszka Kowalczyk-Skęczek Pszczyna, obsługuje 1 linię,

Dodatkowo Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. realizuje przewozy gminne, na terenie Miasta Cieszyn oraz na terenie gmin ościennych na podstawie zawartych porozumień, ponadto „Linea-Trans” sp. z o.o. prowadzi przewozy gminne na terenie Gminy Zebrzydowice, ZPG „Wispol” Leszek Podzorski na terenie gmin Wiśła, Ustroń i Istebna Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o. na terenie gminy Ustroń oraz Skoczów, Firma Przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślar na terenie Gminy Goleiszów. Przewozy te są uzupełnieniem przewozów powiatowych jednak nie będą rozpatrywane w dalszej analizie ponieważ Powiat Cieszyński nie ma żadnego wpływu na organizację tych przewozów.

Dwie firmy otrzymały zezwolenie na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów w krajowym transporcie drogowym osób (przewozy pracownicze):

- Transport Osobowo Ciężarowy, Wiesław Byrtus Istebna, obsługuje 2 linie,

- Usługi przewozowe Zbigniew Popek  
Cieszyn, obsługuje 1 linię.

W niżej zaprezentowanej tabeli zestawione zezwolenia wydane przez Powiat Cieszyński z podziałem na poszczególnych przewoźników.

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

LINIE REGULARNE	
Cieszyn - Hażlach - Zebrzydowice - Marklowice	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Cieszyn - Hażlach Dęby - Kończyce Wielkie	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń
Cieszyn - Kończyce Wielkie - Rudnik	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń
Cieszyn Dworzec autobusowy - Skoczów Dworzec autobusowy - Drogomyśl Centrum - Strumień Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn - Strumień Rynek - Chybie Centrum - Zarzecze OSP	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Cieszyn ul Hajduka PKP- Bąków Rychuńd- Strumień Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn ul Hajduka PKP- Chybie Centrum- Strumień Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn - Drogomyśl - Zarzecze	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Dębowiec Podlesie - Kostkowice - Gumna - Cieszyn	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec
Dębowiec - Kostkowice - Łączka - Ogrodzona - Kisielów	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec
Skoczów Dworzec Autobusowy- Strumień Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Skoczów Dworzec Autobusowy- Dębowiec Podlesie	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Skoczów Dworzec Autobusowy- Simoradz I- Dębowiec Podlesie	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Ośr. Zdrowia- Brenna Bukowa- Brenna Węgierski	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów

Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Leśnica	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn ul Hajduka- Brenna Leśnica II- Brenna Bukowa	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn - Skoczów - Brenna Bukowa	„Linea-Trans” Spółka z o.o., Cieszyn
Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Bukowa	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Ustroń Lipowiec Remiza	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Skoczów Dworzec Autobusowy- Ustroń Brzegi	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Skoczów Dworzec Autobusowy- Ustroń Skrzyż.- Ustroń Zawodzie	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Ustroń Lipowiec Remiza- Cieszyn ul. Hajduka DK	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
Skoczów Dworzec autobusowy- Goleszów Centrum	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Skoczów Dworzec Autobusowy- Wiśła Centrum- Wiśła Łabajów Centrum	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn - Wiśła	„TRAF-LINE” Agnieszka Kowalczyk-Skęczek, Pszczyna
Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Wiśła Malinka - Przełęcz Salmopolska	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
Cieszyn - Ustroń - Wiśła Jawornik - Wiśła Czarne	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
Cieszyn - Ustroń - Wiśła - Koniaków Ochodzita	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec; Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wiśła
Koniaków Ochodzita- Ustroń Centrum- Skoczów Dworzec Autobusowy	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów

Cieszyn - Ustroń - Wisła - Jaworzynka Trzycatek	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec; Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podżorski, Wisła
Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica pod Tułem	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń
Cieszyn - Dzięgielów Zamek - Leszna Podlesie	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń
<b>LINIE SPECJALNE</b>	
Cieszyn - Skoczów - Ustroń „MOKATE”	Usługi przewozowe Zbigniew Popek, Cieszyn
Koniaków Ochodzita nr. 1 - Skoczów FSM	Transport Osobowo Ciężarowy, Wiesław Byrtus, Istebna
Jaworzynka Trzycatek - Skoczów FSM	Transport Osobowo Ciężarowy, Wiesław Byrtus, Istebna

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

Poniżej zostały przedstawione mapy z trasami linii poszczególnych przewoźników.

Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o. posiada zezwolenia na 19 linii powiatowych, które tworzą sieć przedstawioną na poniższej mapie.



Mapa 2. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez firmę „TRANSKOM” sp. z o.o.

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

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

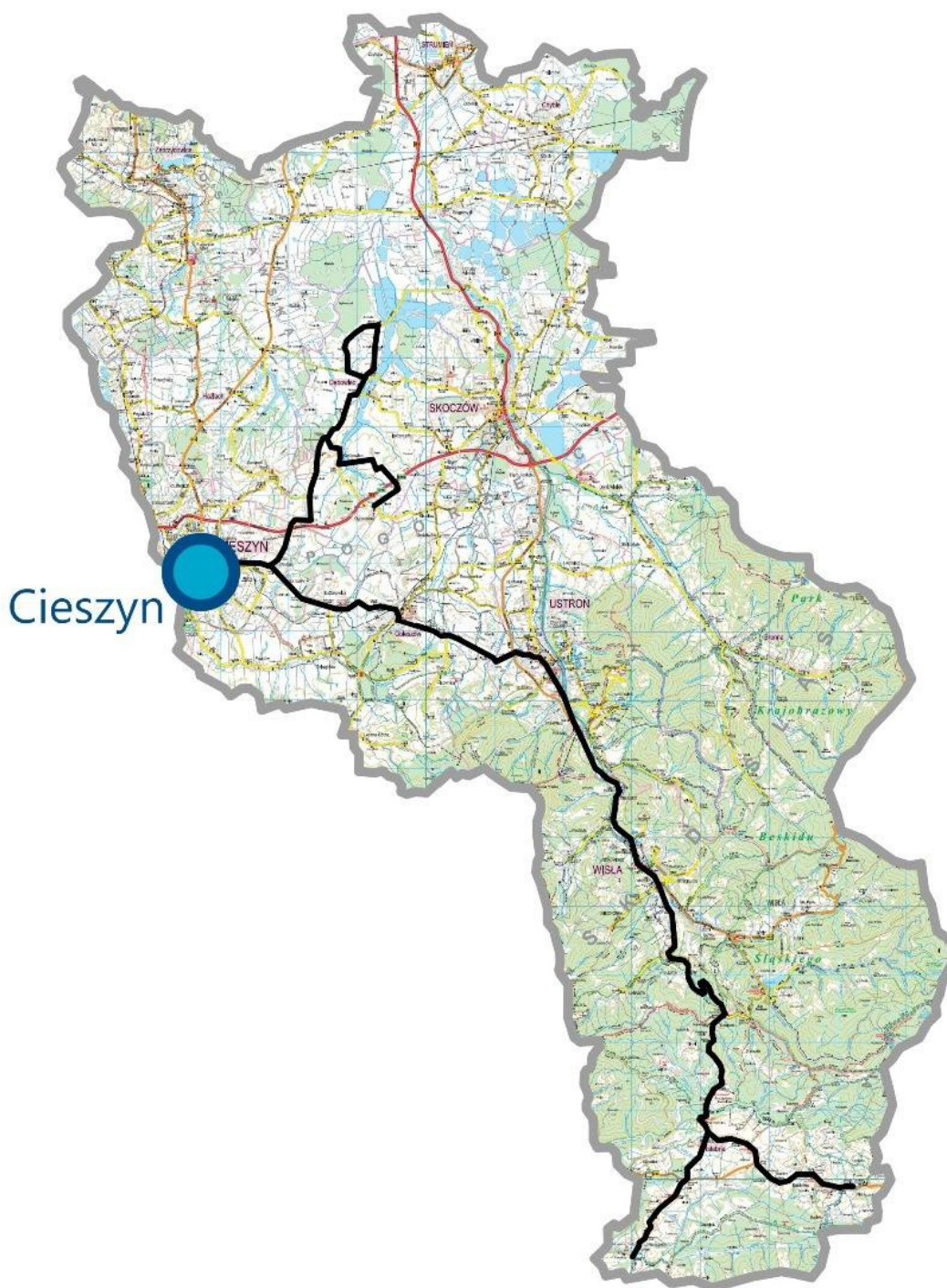




Mapa 3. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez "Wispol"

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

Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak posiada 4 wydane zezwolenia. Obsługuje sieć komunikacyjną widoczną poniżej.



Mapa 4. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez DAS II

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

Niżej zaprezentowana mapa przedstawia sieć połączeń obsługiwanych przez „Linea-Trans” sp. z o.o. na podstawie 4 wydanych zezwoleń

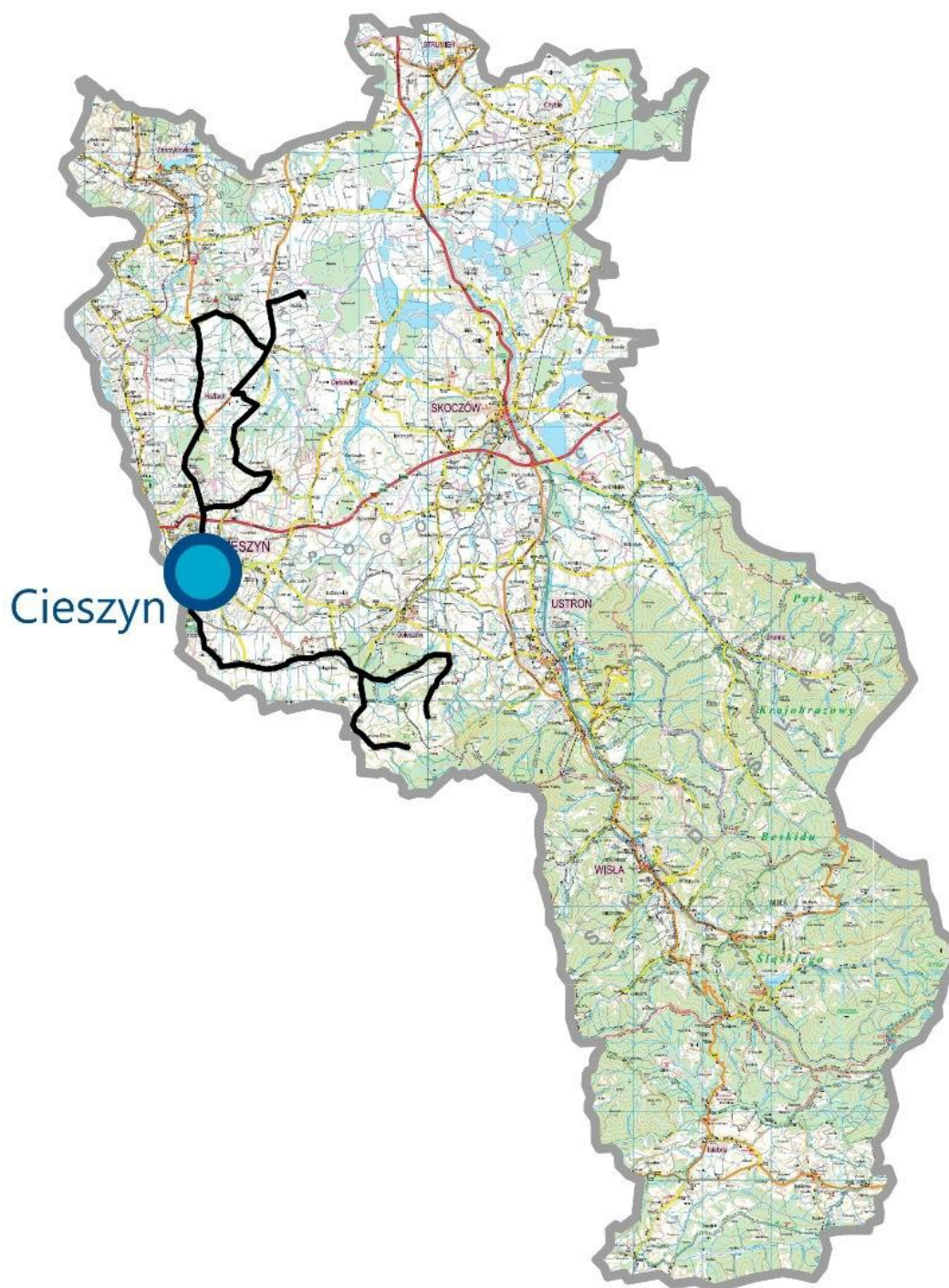




Mapa 5. Sieć komunikacyjna obsługiwane przez Linea Trans

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

Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak posiada 4 wydane zezwolenia, schemat sieci komunikacyjnej na której swoje usługi świadczy firma pokazuje mapa poniżej.

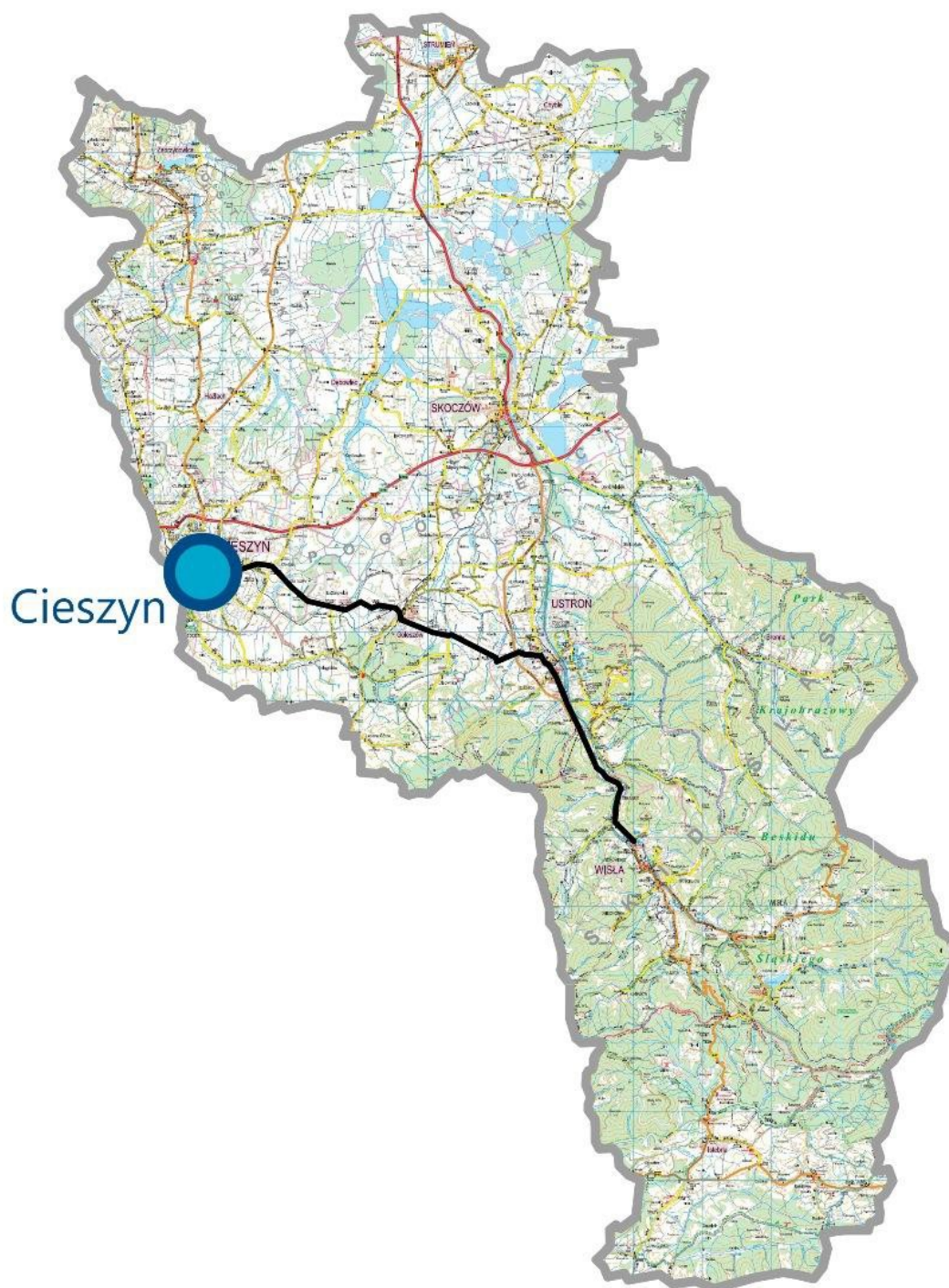


Mapa 6. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez Trans Bus

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

Traf Line posiada jedno zezwolenie na podstawie, którego obsługuje trasę zaprezentowaną na mapce poniżej.

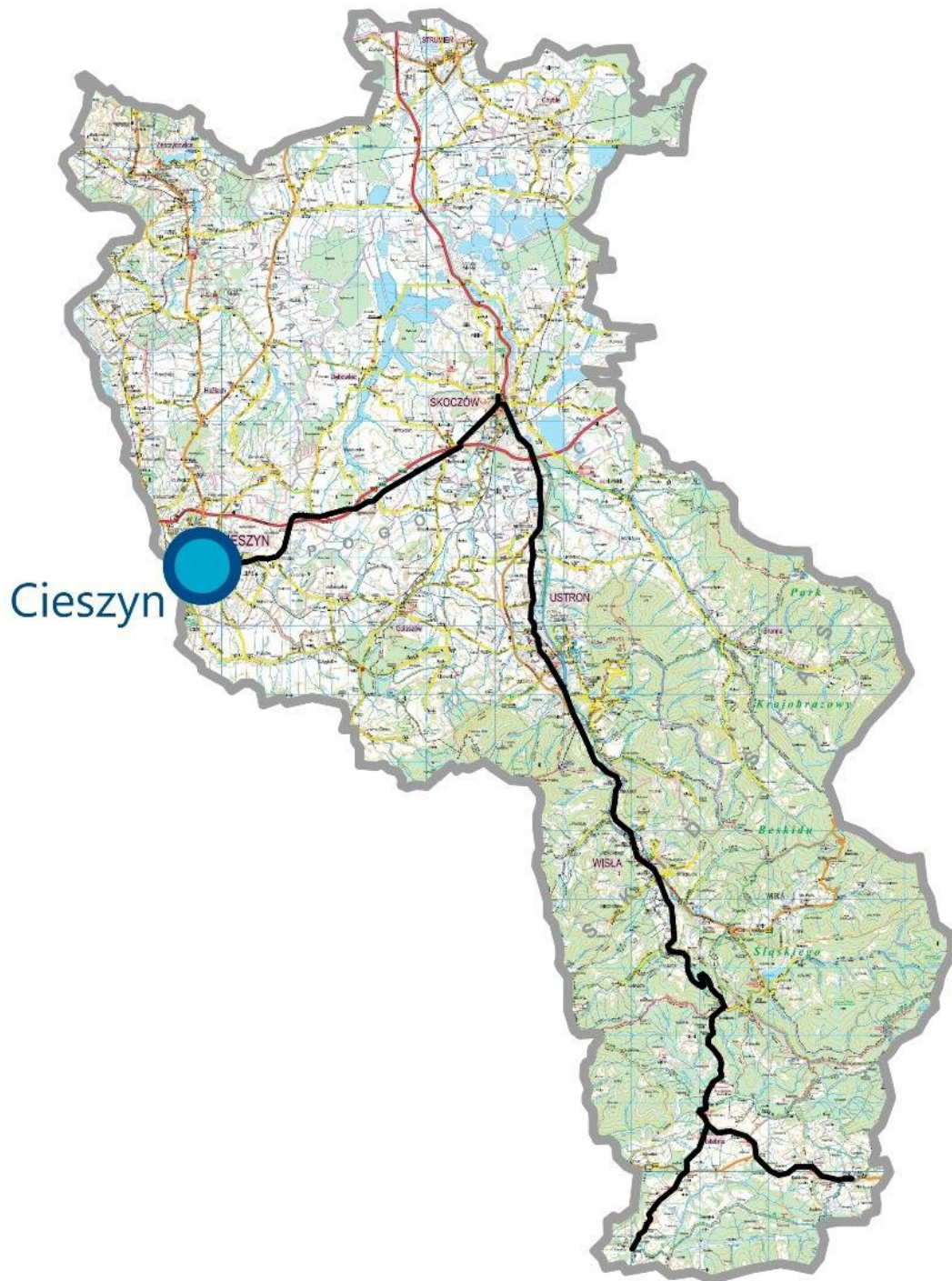




Mapa 7. Sieć komunikacyjna obsługiwane przez Traf Line

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

Poniżej zaprezentowana mapa przedstawia trasy obsługiwane przez dwóch przewoźników: Transport Osobowo Ciężarowy Wiesław Byrtus oraz Usługi przewozowe Zbigniew Popek. Są to linie regularne specjalne, których zadaniem jest dowóz pracowników do miejsc pracy.

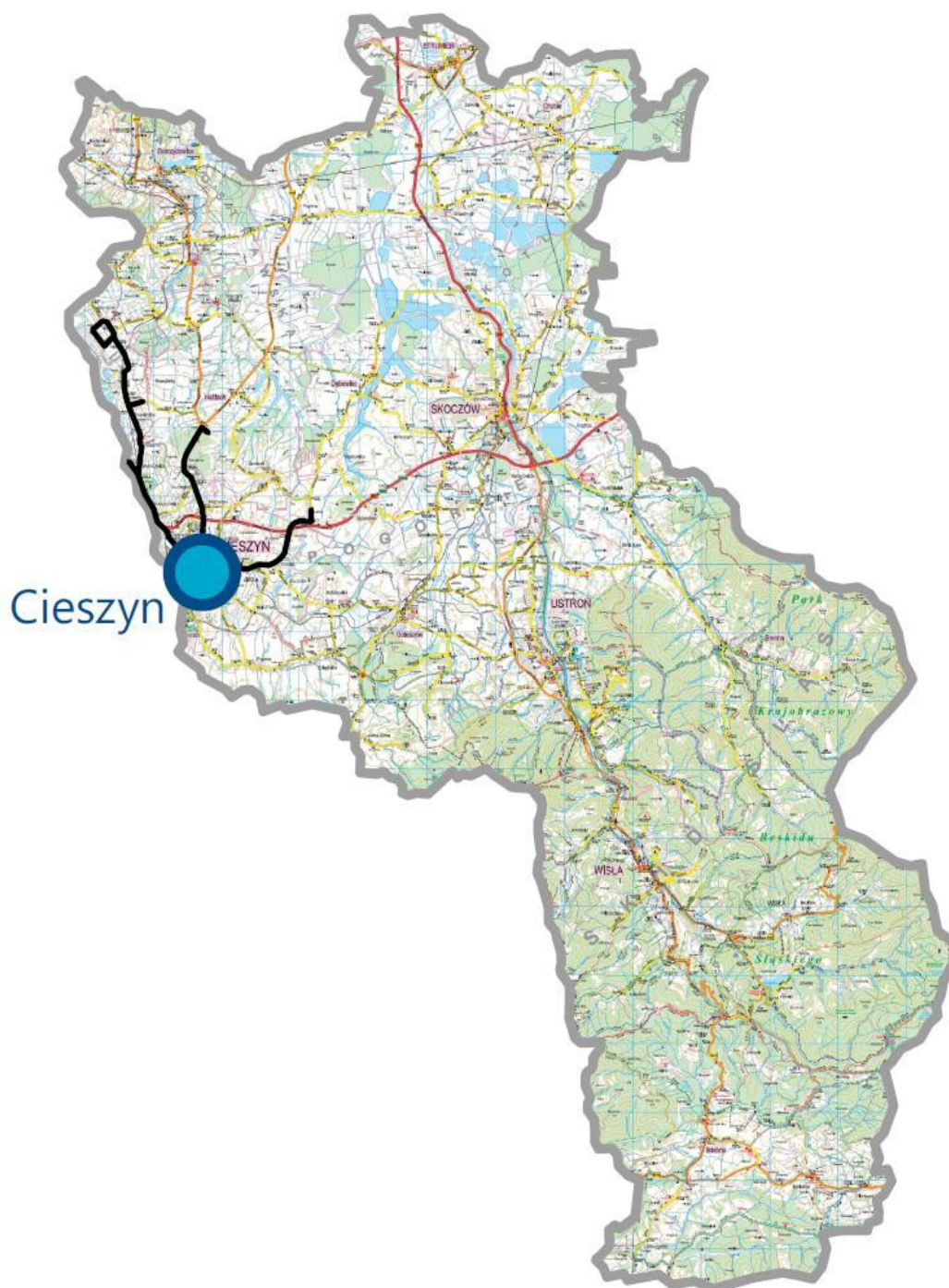


Mapa 8. Sieć komunikacyjna obsługiwana przez linie specjalne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń 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.

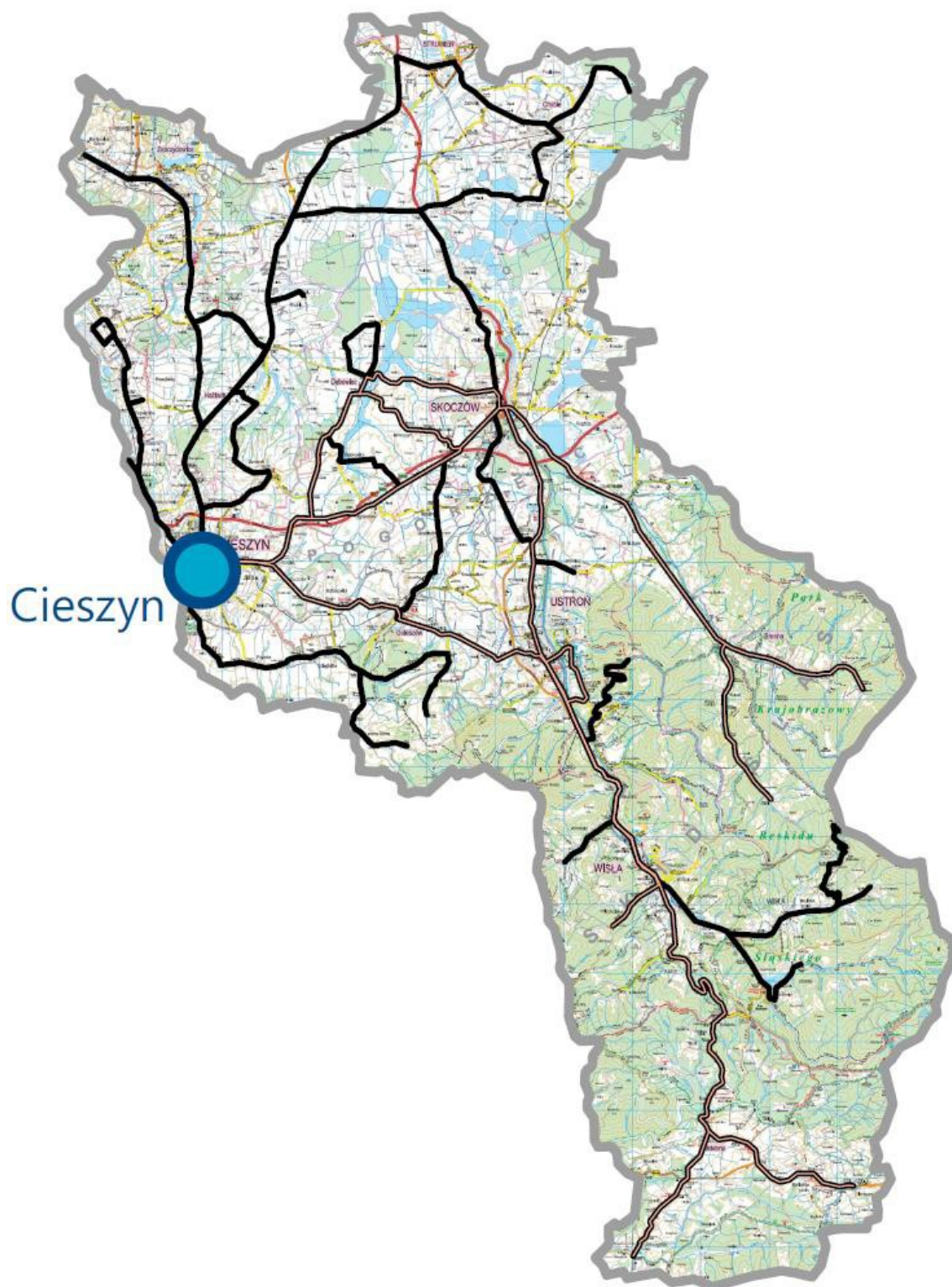


Mapa 9. Sieć połączeń podmiejskich ZGK Cieszyn sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.cieszyn.pl,mapBusLine](http://www.cieszyn.pl,mapBusLine)

Mapa poniżej przedstawia trasy wszystkich przewoźników którzy otrzymali zezwolenia wydane od Starosty Powiatu Cieszyńskiego oraz linie podmiejskie ZGK Cieszyn sp. z o.o. Obecny kształt sieci komunikacyjnej został ukształtowany przez samych przewoźników, bez ingerencji Starostwa. Podwójnym kolorem zostały zaznaczone linie o największej liczbie pasażerów.

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



Mapa 10. Schemat linii kursujących na terenie Powiatu Cieszyńskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego oraz linii podmiejskich ZGK Cieszyn sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń 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 Strumień, Ustroń i Wiśla z 6 gminami. Goleszów oraz Istebna z 5 gminami, Chybie i Hażlach z 4 gminami, a Brenna i Dębowiec z 3 gminami.

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

### 3.1.1. Komunikacja gminna

---

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

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

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

### 3.1.2. Komunikacja 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
Krosno - Jasto - Biecz - Gorlice - Ropa - Grybów - Nowy Sącz - Limanowa - Tymbark - Mszana - Rabka - Skomielna Biała - Jordanów - Maków Podhalański - Sucha Beskidzka - Żywiec - Bielsko-Biała - Skoczów - Cieszyn	„TRAF-LINE” Agnieszka Kowalczyk-Skęczek, Pszczyna
Kraków - Kalwaria Zebrzydowska - Wadowice - Andrychów - Kęty - Bielsko-Biała - Skoczów - Cieszyn	„TRAF-LINE” Agnieszka Kowalczyk-Skęczek, Pszczyna
Kraków - Kalwaria Zebrzydowska - Wadowice - Andrychów - Kęty - Bielsko-Biała - Ustroń - Wisła	„TRAF-LINE” Agnieszka Kowalczyk-Skęczek, Pszczyna
Gliwice - Nieborowice - Rybnik - Żory - Warszowice - Pawłowice - Zbytków - Drogomyśl - Ochaby - Skoczów - Ustroń - Wisła	FENIKS V Sp. z o.o., Gliwice
Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Jastrzębie - Wodzisław - Pszów - Racibórz - Polska Cerkiew - Reńska Wieś - Kędzierzyn- Koźle - Krapkowice - Opole - Oława - Wrocław	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, Ustroń
Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Jastrzębie - Wodzisław Śl. - Radlin - Rybnik - Wilcza - Nieborowice - Gliwice	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, Ustroń
Katowice - Mikołów - Zawiesz - Gardawice - Woszczyce - Żory - Warszowice - Pawłowice - Zbytków - Ochaby - Skoczów - Ustroń - Wisła	Firma Przewozowa Jarosław Gabrowski, Żory
Cieszyn - Krasna - Gumna - Ogrodzona - Łączka - Międzywiecie - Skoczów - Pogórze - Grodziec - Świętoszówka - Jasienica - Jaworze - Bielsko-Biała	JKA-BUS Jarosława Kordaszewska, Przegonia
Częstochowa - Koziegłowy - Markowice - Będzin - Sosnowiec - Katowice - Mikołów - Gardawice - Żory - Warszowice - Pawłowice - Zbytków - Ochaby - Skoczów - Nierodzim - Ustroń - Wisła	PKS Częstochowa SA, Częstochowa

LINIA	PRZEWOŹNIK
Wisła - Ustroń - Pawłowice - Jastrzębie - Wodzisław Śl. - Rybnik - Żory - Mikołów - Tychy - Katowice - Sosnowiec - Częstochowa - Radomsko - Sopot - Gdynia - Władysławowo - Jastrzębia Góra	PKS Pszczyna Sp. z o. o., Pszczyna
Racibórz - Pszów - Wodzisław Śl. - Jastrzębie Zdrój - Pawłowice - Zbytków - Ochaby - Skoczów - Ustroń - Wisła	PKS Racibórz Sp. z o. o., Racibórz
Koniaków - Istebna - Wisła - Ustroń - Harbutowice - Skoczów - Pogórze - Grodziec - Świętoszówka - Jasienica - Jaworze - Bielsko-Biała	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Skoczów - Dolny Bór - Kowale - Wieszczyta - Pierściec - Kiczyce - Skoczów	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów
Cieszyn - Pawłowice - Żory - Katowice	Przewóz Osób Gabrowski Dariusz, Szczekowice
Wisła - Ustroń - Skoczów - Pawłowice - Żory - Katowice	Usługi Przewozowe Marcin Drabas, Żory
Bielsko-Biała - Jaworze - Jasienica - Świętoszówka - Grodziec - Pogórze - Skoczów - Międzywies - Łączka - Ogródzona - Gumna - Cieszyn	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec
Pszczyna - Łąka - Wisła - Strumień	Usługi Transportowe Zenon Samol, Kobielice
Cieszyn - Skoczów - Ustroń - Wisła - Szczyrk - Żywiec - Sucha Beskidzka - Maków Podhalański - Zubrzyca Górna - Chochołów - Kościelisko - Zakopane	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wisła
Kołobrzeg - Białogard - Połczyn Zdrój - Czaplinek - Wałcz - Poznań - Ostrów - Gliwice - Katowice - Tychy - Bielsko-Biała - Skoczów - Ustroń - Wisła - Cieszyn	Zarządzanie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wisła
Warszawa - Grójec - Białobrzegi - Radom - Skarżysko-Kamienna - Kielce - Jędrzejów - Szczekociny - Zawiercie - Katowice - Bielsko-Biała - Ustroń - Wisła	PKS „POLONUS” w Warszawie S.A. wspólnie z PKS RADOM Sp. z o.o.
Lublin - Kraków - Katowice - Bielsko-Biała - Skoczów - Ustroń - Wisła	Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

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

Trasy komunikacyjne prowadzą po drogach 10 z 12 gmin powiatu: Chybie, Cieszyn, Dębowiec, Goleszów, Hażlach, Istebna, Skoczów, Ustroń, Wiśła, Zebrzydowice.

Komunikacja ponadpowiatowa w Powiecie Cieszyńskim jest dobrze rozwinięta, jednak bezpośrednio nie można jej traktować jako uzupełnienia 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 krajowym transporcie drogowym” Grudzień 2012 wyróżnionych zostało siedem głównych szlaków komunikacyjnych są to:

1. Cieszyn - Kończyce / Kaczyce - Zebrzydowice - Markłowice Górne / Jastrzębie
2. Cieszyn - Hażlach / Zamarski - Kończyce Wielkie - Rudnik Centrum
3. Cieszyn - Hażlach - Bąków / Drogomyśl - Strumień - Chybie Zarzeczce
4. Cieszyn - Łączka / Dębowiec - Skoczów - Brenna Leśnica / Brenna Węgierski
5. Cieszyn - Goleszów - Ustroń Centrum / Ustroń Zawodzie - Wiśła - Koniaków / Jaworzynka
6. Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie / Cisownica Pod Tułem
7. Wiśła - Ustroń - Skoczów

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	Przewoźnik	Zasięg
<b>SZLAK NR 1</b>			
1.	Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Markłowice Górne	„LINEA-TANS” Spółka z o.o., Cieszyn	linia powiatowa
	Zebrzydowice d.k. - Zebrzydowice Kisielów		linia gminna
	Kaczyce skrzyż - Kończyce Małe - Markłowice Górne		linia gminna
	Kończyce I - Zebrzydowice Kisielów		linia gminna

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik	Zasięg
	Kaczyce szkoła - Kończyce Małe skrzyż. - Marklowice Górne		linia gminna
2.	Cieszyn - Kończyce Wielkie - Rudnik	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń	linia powiatowa
	Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Gliwice		linia ponadpowiatowa
	Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Wrocław		linia ponadpowiatowa
3.	Linia nr 30 Cieszyn - Kaczyce Bloki - Cieszyn	* Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o., Cieszyn	linia międzygminna
	Linia nr 32 Cieszyn - Pogwizdów Bloki/Brzezówka		linia międzygminna
<b>SZLAK NR 2</b>			
4.	Cieszyn - Hażlach Dęby - Kończyce Wielkie	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślar, Ustroń	linia powiatowa
	Cieszyn - Kończyce Wielkie - Rudnik		linia powiatowa
5.	Linia nr 22 Hażlach skrzyż. - Cieszyn - Hażlach skrzyż.	* Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o., Cieszyn	linia międzygminna
<b>SZLAK NR 3</b>			
6.	Cieszyn - Strumień Rynek - Chybie Centrum - Zarzecze OSP	„LINEA-TANS” Sp. z o.o., Cieszyn	linia powiatowa
	Cieszyn - Drogomyśl - Zarzecze		linia powiatowa
	Strumień Rynek - Chybie Centrum - Bielsko-Biała		linia ponadpowiatowa
7.	Cieszyn ul Hajduka PKP- Bąków Rychułd- Strumień Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów	linia powiatowa
	Cieszyn ul Hajduka PKP- Pruchna Brańczyk - Chybie Centrum- Strumień Rynek		linia powiatowa
	Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów - Chybie Centrum- Strumień Rynek		linia powiatowa
8.	Strumień - Pszczyna	Usługi Transportowe - Zenon Samol, Kobielice	Linia ponadpowiatowa - bez uwzględnienia w bilansie szlaku

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik	Zasięg
<b>SZLAK NR 4</b>			
9.	Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Ośr. Zdrowia- Brenna Bukowa- Brenna Węgierski	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów	linia powiatowa
	Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Leśnica		linia powiatowa
	Cieszyn ul Hajduka- Brenna Leśnica II- Brenna Bukowa		linia powiatowa
	Cieszyn ul Hajduka PKP- Chybie Centrum- Strumień Rynek		linia powiatowa
	Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy		linia powiatowa
	Skoczów Dworzec Autobusowy- Brenna Bukowa		linia powiatowa
	Skoczów Dworzec Autobusowy- Dębowiec Podlesie		linia powiatowa
	Skoczów Dworzec Autobusowy- Simoradz I- Dębowiec Podlesie		linia powiatowa
10.	Cieszyn - Skoczów - Brenna Bukowa	„LINEA-TANS” Spółka z o.o., Cieszyn	linia powiatowa
11.	Dębowiec - Kostkowice - Łączka - Ogrodzona - Kisielów	Usługi Transportowe - Przewóz Osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec	linia powiatowa
	Cieszyn - Skoczów - Bielsko-Biała		linia ponadpowiatowa
12.	Cieszyn - Kraków	Firma Przewozowa „TRAF-LINE”, Pszczyna	linia ponadpowiatowa
	Cieszyn - Krosno		linia ponadpowiatowa
13.	Cieszyn - Bielsko-Biała	„JKA-BUS” Jarostawa Kordaszewska, Przeginia	linia ponadpowiatowa
<b>SZLAK NR 5</b>			
14.	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Wisła Malinka - Przetęcz Salmopolska	Zarządzenie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wisław	linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła - Koniaków Ochodzita		linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła - Jaworzynka Trzycątek		linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła Jawornik - Wisła Czarne		linia powiatowa



Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik	Zasięg
	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica		linia powiatowa
	Ustroń Równica - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica		linia gminna
	Wista Czarne Fojtula - Wista Jawornik centrum		linia gminna
	Istebna Bucznik - Koniaków Ochodzita		linia gminna
	Istebna Bucznik - Koniaków Kosarzyska		linia gminna
	Istebna centrum - Istebna Tokarzonka - Istebna centrum		linia gminna
	Jaworzynka Trzycatek / Jasnowice - Istebna Bucznik - Istebna Zaolzie		linia gminna
15.	Cieszyn - Ustroń - Wista - Koniaków Ochodzita	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec	linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wista - Jaworzynka Trzycatek		linia powiatowa
16.	Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Ustroń Lipowiec Remiza	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów	linia powiatowa
	Koniaków Ochodzita- Ustroń Centrum- Skoczów Dworzec Autobusowy		linia powiatowa
	Skoczów Dworzec Autobusowy- Wista Centrum- Wista Łabajów Centrum		linia powiatowa
	Ustroń Zawodzie - Skoczów		linia powiatowa
	Ustroń Dobka - Ustroń Lipowiec		linia gminna
	Koniaków Ochodzita - Wista - Skoczów - Bielsko- Biata		linia ponadpowiatowa
17.	Wista - Ustroń - Katowice	Firma Handlowo-Usługowa Usługi Przewozowe Marcin Drabas, Żory	linia ponadpowiatowa
18.	Wista - Ustroń - Racibórz	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Racibórz sp. z o.o.	linia ponadpowiatowa
19.	Wista - Ustroń - Częstochowa	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Częstochowa SA	linia ponadpowiatowa

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik	Zasięg
20.	Wisła - Ustroń - Jastrzębia Góra	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Pszczyna Sp. z o.o.	linia ponadpowiatowa
21.	Wisła - Skoczów - Bielsko-Biała - Kraków	Firma Przewozowa „TRAF-LINE”, Pszczyna	linia ponadpowiatowa
<b>SZLAK NR 6</b>			
22.	Cieszyn - Dzięgielów Zamek - Leszna Podlesie	Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, Ustroń	linia powiatowa
	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica pod Tułem		linia powiatowa
	Puców - Dzięgielów - Golezów szkoła		linia gminna
	Golezów szkoła - Cisowica Pod Tułem - Leszna Podlesie		linia gminna
<b>SZLAK NR 7</b>			
23.	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Wisła Malinka - Przetęcz Salmopolska	Zarządzenie Podmiotami Gospodarczymi „WISPOL” mgr inż. Leszek Podzorski, Wisła	linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła - Koniaków Ochodzita		linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła - Jaworzynka Trzyciatek		linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła Jawornik - Wisła Czarne		linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica		linia powiatowa
	Wisła Czarne Fojtula - Wisła Jawornik centrum		linia gminna
	Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica		linia gminna
24.	Cieszyn - Ustroń - Wisła - Koniaków Ochodzita	Usługi Transportowe - Przewóz osób „DAS II” Karol Górniak, Dębowiec	linia powiatowa
	Cieszyn - Ustroń - Wisła - Jaworzynka Trzyciatek		linia powiatowa
25.	Cieszyn ul Hajduka PKP- Skoczów Dworzec Autobusowy- Ustroń Lipowiec Remiza	Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „TRANSKOM” sp. z o.o., Skoczów	linia powiatowa
	Koniaków Ochodzita- Ustroń Centrum- Skoczów Dworzec Autobusowy		linia powiatowa
	Skoczów Dworzec Autobusowy- Wisła Centrum- Wisła Łabajów Centrum		linia powiatowa
	Skoczów Dworzec		linia powiatowa

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik	Zasięg
	Autobusowy- Ustroń Brzegi		
	Ustroń Lipowiec - Ustroń Zawodzie / Ustroń centrum - Ustroń Jaszowiec - Ustroń Dobka		linia gminna
	Koniaków Ochodzita - Wista - Skoczów - Bielsko- Biata		linia ponadpowiatowa
* Informacje opracowane nie na podstawie zezwoleń, a dokumentu <i>Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym</i> Grudzień 2012			

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Powiat oraz dokumentu Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym Grudzień 2012*

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 ponadpowiatowych.

Obecnie zadania Powiatu Cieszyńskiego w zakresie organizacji transportu zbiorowego sprowadzają się do monitorowania rynku przewozów powiatowej komunikacji zbiorowej, wydawania zezwoleń na realizowanie przewozów i analiz preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

Trasy zaproponowane przez przewoźników wykonujących przewozy w komunikacji powiatowej zabezpieczają podstawowe potrzeby mieszkańców związane z przemieszczaniem się, co oznacza, że na chwilę obecną nie jest wymagana ingerencja ze strony Powiatu Cieszyńskiego w zakresie organizacji dodatkowej komunikacji zbiorowej o charakterze użytku publicznego. Dodatkowo, komunikacja gminna i ponadpowiatowa uzupełnia ofertę transportu zbiorowego w Powiecie Cieszyńskim tworząc dobrze rozbudowaną sieć połączeń.

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 Transkom

„TRANSKOM” sp. z o.o. wykonuje przewozy na 19 liniach komunikacyjnych. Do ich realizacji wykorzystuje 33 pojazdy. Wykaz i charakterystyka poszczególnych pojazdów została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wykaz i charakterystyka pojazdów TRANSKOM sp z o.o.

lp.	marka	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	Autosan	39	17	4
2.	Autosan	44	13	3
3.	Autosan	43	31	3
4.	Autosan	44	31	4
5.	Autosan	46	35	4
6.	Autosan	49	31	4
7.	Autosan	49	31	4
8.	Autosan	27	53	3
9.	Autosan	27	53	3
10.	Autosan	27	53	2
11.	Autosan	27	53	3
12.	Autosan	24	56	3
13.	Autosan	24	56	3
14.	Autosan	25	55	3
15.	Autosan	47	30	1
16.	Autosan	47	30	1
17.	Autosan	47	30	1
18.	Autosan	47	30	1
19.	Autosan	47	30	1

lp.	marka	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
20.	Autosan	47	30	3
21.	Autosan	47	30	3
22.	Autosan	42	0	1
23.	Autosan	48+1	0	1
24.	Renault	56	26	2
25.	Renault	56	26	1
26.	Ford Transit	16	0	3
27.	Volkswagen Crafter	22+1	0	5
28.	Solbus	46+1	0	3
29.	Autosan	44+1	13	3
30.	Neoplan	49+1+1	0	2
31.	Neoplan	49+1+1	0	2
32.	Autosan	49+1+1	0	3
33.	Ford Transit	17	0	3

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

### 3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę DAS II

„DAS II” obsługuje 4 linie w powiecie Cieszyńskim i dysponuje taborom przedstawionym w poniższej tabeli.

Tabela 7. Wykaz i charakterystyka pojazdów DAS II

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	Autosan	37	20	-
2.	Renault	56	26	-
3.	Renault	55	0	-
4.	Renault	59	20	-
5.	Renault	60	20	-

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
6.	Mercedes	30	0	-
7.	Mercedes	30	0	-
8.	Mercedes	56	0	-
9.	Man	50	50	-
10.	Neoplan	48	3	-

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

### 3.2.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci połączeń przez firmę WISPOL

Firma „WISPOL” wykonuje usługi zarówno w granicach powiatu, jak i poza nim i posiada tabor składający się z 22 pojazdów przedstawionych w poniżej zaprezentowanej tabeli.

Tabela 8. Wykaz i charakterystyka pojazdów Wispol

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1	Autosan	25	45	3
2	Autosan	25	45	3
3	Autosan	39	16	3
4	Autosan	39	16	3
5	Autosan	43	31	3
6	Setra	53	35	2
7	Mercedes-Benz	55	27	4
8	Solbus	43	27	4
9	Mercedes-Benz	52	0	5
10	Autosan	26	54	3
11	Iveco	22	0	2
12	Man	31	66	2



lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
13	Man	35	56	3
14	Man	31	66	3
15	Man	31	66	2
16	Mercedes-Benz	65	47	2
17	Setra	71	29	2
18	Man	49	35	3
19	Man	49	32	2
20	Setra	71	29	2
21	Mercedes	67	38	2
22	Autosan	25	0	2

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

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

---

Firma „Linea-Trans” Sp. z o.o. dysponuje obecnie 30 pojazdami. Tabor przewoźnika przedstawia poniższa tabela.

Tabela 9. Wykaz i charakterystyka pojazdów Linea-Trans

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1	Mercedes Benz	23	10	1
2	Mercedes Benz	25	10	1
3	Mercedes Benz	23	10	1
4	Mercedes Benz	19	0	2
5	Mercedes Benz	26	10	1
6	Mercedes Benz	23	10	2
7	Mercedes Benz	20	7	2
8	Mercedes Benz	23	9	1
9	Mercedes Benz	23	10	1
10	Mercedes Benz	26	12	1
11	Mercedes Benz	19	0	2
12	Mercedes Benz	26	12	2
13	Mercedes Benz	20	0	2
14	Mercedes Benz	24	10	2
15	Mercedes Benz	26	12	1
16	Mercedes Benz	24	10	2
17	Mercedes Benz	26	12	3
18	Mercedes Benz	23	14	2
19	Ponticelli	56	15	2
20	Ponticelli	56	15	2
21	Ponticelli	56	15	2
22	Mercedes Benz	23	10	2
23	Ponticelli	56	27	2
24	Ponticelli	56	15	2
25	Mercedes Benz	23	10	2
26	Ponticelli	56	18	2
27	Ponticelli	56	22	1
28	Ponticelli	56	18	2
29	Ponticelli	56	30	1
30	Ponticelli	56	30	2

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

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

Firma przewozowa „Trans-Bus” Jerzy Cieślak obecnie wykorzystuje 12 pojazdów. Tabor ten został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 10 Wykaz i charakterystyka pojazdów Trans-Bus

lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	Mercedes -Benz	22	0	-
2.	Mercedes-Benz Sprinter	17	0	2
3.	Mercedes-Benz 614	26	0	2
4.	Mercedes-Benz	35	0	2
5.	Iveco Abraio	19	0	2
6.	Iveco	29	0	2
7.	Renault Ponticelli	56	0	2
8.	Autosan	40	0	-
9.	Autosan	44	12	-
10.	Jelcz	44	0	2
11.	Setra	52	0	2
12.	Scania	51	0	3

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

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

Firma „TRAF-LINE” Agnieszka Kowalczyk- Skęczek obsługuje 1 linię na której wykorzystuje 6 pojazdów, których charakterystyka zawarta została w poniższej tabeli.

Tabela 11. Wykaz i charakterystyka pojazdów TRAF- LINE

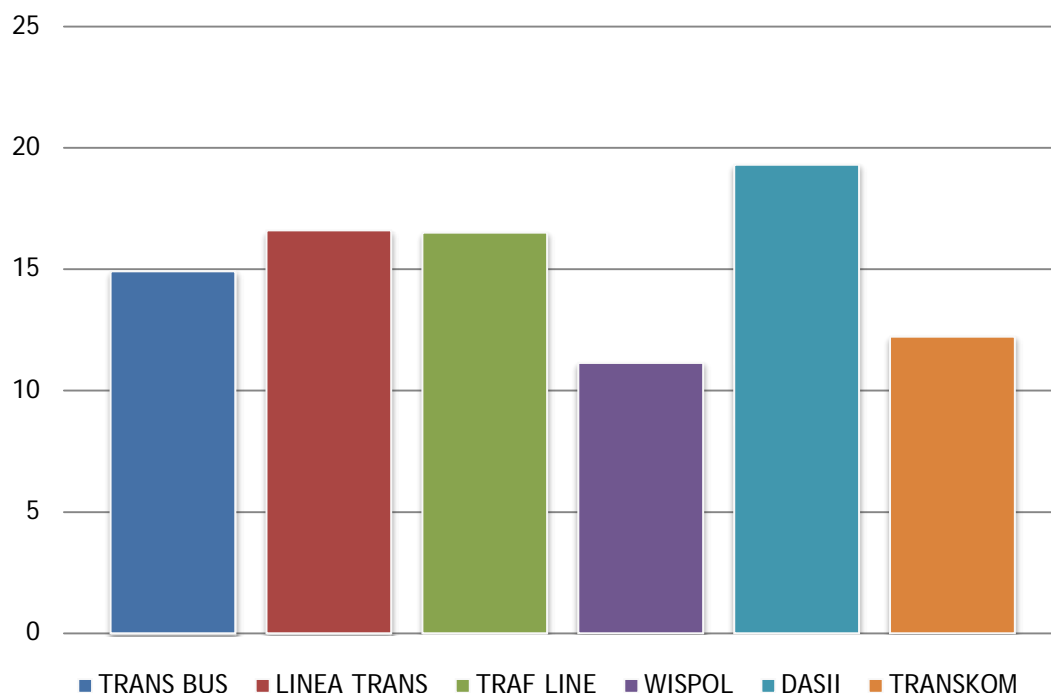
lp.	marka i typ pojazdu	ilość miejsc		klasa emisji spalin EURO
		siedzących	stojących	
1.	Setra	50	42	2
2.	Renault	56	0	1
3.	Renault	60	0	-
4.	Renault	56	0	-
5.	SOR	34	27	2
6.	SOR	34	27	2

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 15 lat. Poniższy diagram słupkowy przedstawia średni wiek pojazdów z podziałem na poszczególne firmy przewozowe.



Wykres 3. Średni wiek pojazdów z podziałem na przewoźników

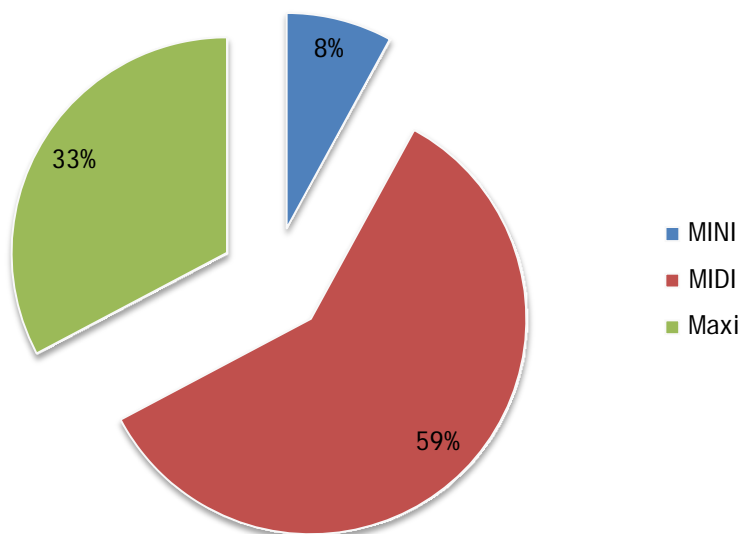
Źródło: Opracowanie własne.

Obecnie najmłodszym taborom dysponuje firma Wispol (średnio 11 lat) oraz „TRANSKOM” sp. z o.o. (12 lat). Średni wiek pojazdów będących własnością firmy Trans-Bus wynosi 15 lat, Linea-Trans oraz TRAF-LINE dysponują pojazdami w średnim wieku 17 lat. Najstarszy tabor posiada firma DAS II – średni wiek pojazdów wynosi 19 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 4. Podział taboru ze względu na klasę wielkości

Źródło: Opracowanie własne.

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

### 3.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

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

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

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

W przyszłości powstające przystanki o charakterze węzłów przesiadkowych będą 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.

Czynniki będące determinantami popytu na usługi transportowe w powiatowych przewozach pasażerskich nie wskazują obecnie na konieczność uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, konieczne jest jednak nieustanne monitorowanie oferty przewozowej kreowanej przez przewoźników prywatnych, a w wypadku niedostosowywania przez nich oferty przewozowej do potrzeb pasażerów - rozważenia możliwości uruchomienia takich przewozów. Nie mniej jednak w związku z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym niezbędnym będzie uruchomienie takich przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej począwszy od 01.01.2017 roku, co będzie poprzedzone stosownymi badaniami marketingowymi oraz rentowności w zakresie linii, które w chwili obecnej obsługiwane są na zasadach czysto komercyjnych opisanych powyżej.

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. W przypadku, gdy interesy przewoźników działających na zasadach komercyjnych nie będą pokrywać się z realizacją przez Powiat Cieszyński postulatów zrównoważonego rozwoju transportu, władze powiatu i gmin będą musiały rozważyć możliwość uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej. 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. W przypadku podjęcia decyzji o finansowaniu przez Powiat Cieszyński komunikacji na wybranych liniach (oprócz refinansowania ulg ustawowych) trzeba mieć na uwadze fakt, że najprawdopodobniej będą to linie o małym natężeniu pasażerów przez co wpływy z biletów mogą pokrywać jeszcze mniejszą część kosztów funkcjonowania takiej linii. Powiat przed podjęciem decyzji o finansowaniu częściowym lub całościowym komunikacji powiatowej przeprowadzi badania popytu i napętnień, na podstawie których stwierdzi, która opcja (częściowe czy całościowe finansowanie) jest bardziej wskazane. W przypadku podjęcia decyzji o całkowitym finansowaniu trzeba mieć na uwadze fakt, że linie o większym natężeniu podróżnych, czyli na których można uzyskać dodatni bilans, będą pokrywać linie deficytowe, co w łącznym rozrachunku pozwoli zmniejszyć koszty, a także podnieść standard komunikacji przez możliwość bezpośredniego zarządzania komunikacją.

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

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

Obecnie największe przewozy są notowane na:

- szlaku 5 (Cieszyn - Goleszów - Ustroń Centrum / Ustroń Zawodzie - Wiśla - Koniaków / Jaworzynka),
- szlaku 7 (Wiśla - Ustroń - Skoczów),
- szlaku 4 (Cieszyn - Łączka / Dębowiec - Skoczów - Brenna Leśnica / Brenna Węgierski).

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

Obciążenie pozostałych szlaków (mierzone liczbą przewiezionych pasażerów - na podstawie danych, które starostwo powiatowe otrzymuje od przewoźników) jest znacznie mniejsze. Wpływ na to może mieć konkurencja ze strony przewozów gminnych i międzygminnych. W przypadku rozpoczęcia finansowania i 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 przewożowych osób niemogących z racji wieku bądź stanu zdrowia korzystać z komunikacji indywidualnej.

Schemat obecnej i planowanej sieci komunikacyjnej znajduje się w rozdziale 14 Część graficzna planu zrównoważonego transportu dla Powiatu Cieszyńskiego.

Tabela 12. Obecne kierunki linii komunikacyjnych

Linia
Cieszyn - Ustroń - Koniaków Ochodzita
Cieszyn - Ustroń - Jaworzynka Trzycatek
Cieszyn - Wisła - Malinka Pieczki - Przetęcz Salmopolska
Cieszyn - Wisła - Czarne Fojtula
Cieszyn - Ustroń Równica
Koniaków Ochodzita - Wisła - Skoczów
Skoczów - Wisła Łabajów
Skoczów - Ustroń Lipowiec - Ustroń Zawodzie
Skoczów - Bładnice - Ustroń Brzegi
Cieszyn - Gumna - Ogrodzona - Skoczów - Górki Małe - Brenna
Węgierski
Cieszyn - Gumna - Ogrodzona - Skoczów - Górki Małe - Brenna
Leśnica
Cieszyn - Dębowiec Podlesie - Skoczów
Skoczów - Dębowiec Centrum
Skoczów - Golezów centrum
Cieszyn - Skoczów - Strumień
Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce
Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Markłowice Górne
Cieszyn - Zamarski - Kończyce Wielkie
Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum
Cieszyn - Pruchna Brańczyk - Drogomyśl - Chybie - Zarzecze
Cieszyn - Pruchna Brańczyk - Bąków - Stumień - Chybie - Zarzecze
Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie
Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica Pod Tułem

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 rok 2012 Powiat Cieszyński zamieszkały był przez 177 124 mieszkańców na obszarze 730,57 km<sup>2</sup>.

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

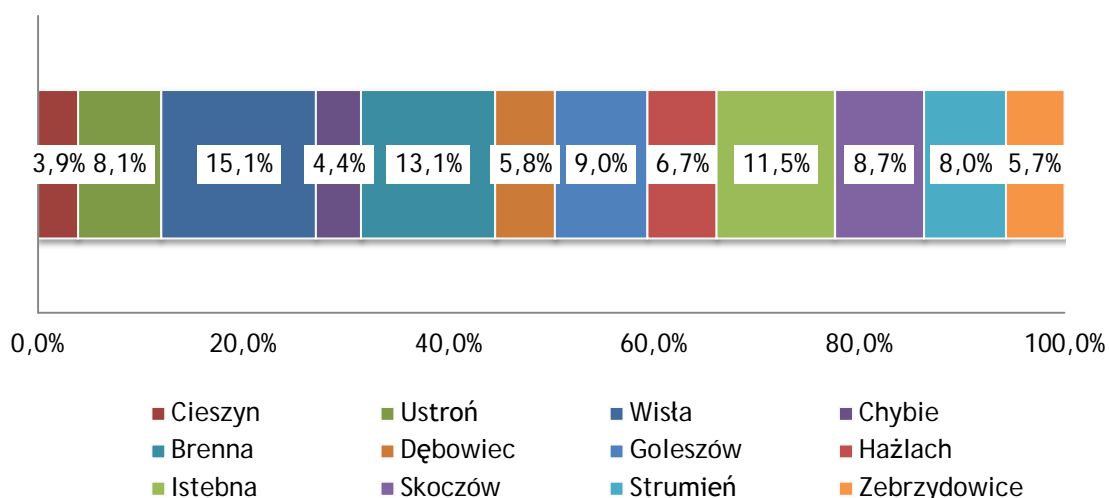
Tabela 13. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia w gminach Powiatu Cieszyńskiego

gmina	mieszkańcy ogółem	mieszkańcy w miastach	mieszkańcy na wsi	powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Gęstość zaludnienia [osób/ km <sup>2</sup> ]
Cieszyn	36 199	36 119	0	28,61	1 265
Ustroń	16 002	16 002	0	59,03	271
Wiśla	11 333	11 333	0	110,17	103
Brenna	10 923	0	10 923	95,54	114
Chybie	9 488	0	9 488	32	299
Dębowiec	5 665	0	5 665	42,48	133
Goleszów	12 753	0	12 753	65,89	194
Hażlach	10 543	0	10 543	49,2	216
Istebna	11 854	0	11 854	84,25	141
Skoczów	26 696	14 868	11 828	63,27	420

Strumień	12 659	3 607	9 052	58,46	216
Zebrzydowice	13 089	0	13 089	41,68	316
Suma	177 124	81 929	95 195	730,58	243

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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



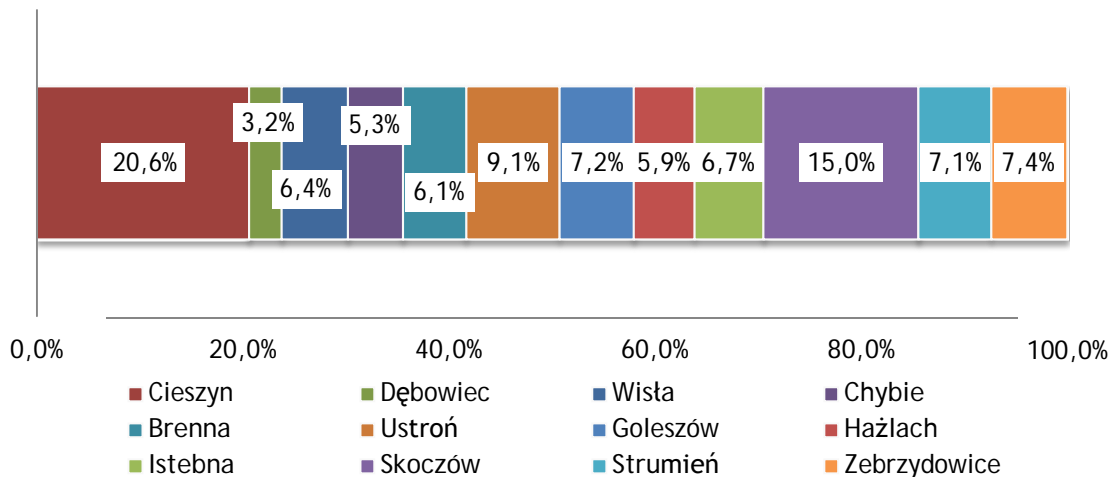
Wykres 5 Procentowy udział poszczególnych gmin w ogólnej powierzchni Powiatu Cieszyńskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największą obszarowo gminą Powiatu Cieszyńskiego jest gmina Wisła. Obejmuje ona obszar 110,17 km<sup>2</sup>, co stanowi dokładnie 15,08% powierzchni Powiatu Cieszyńskiego. Obszar 13,08% powierzchni Powiatu Cieszyńskiego znajduje się w granicach administracyjnych gminy Brenna, a 11,53% gminy Istebna. Najmniejszymi gminami w Powiecie Cieszyńskim są gminy Chybie (4,38%) oraz Cieszyn (5,91%).

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



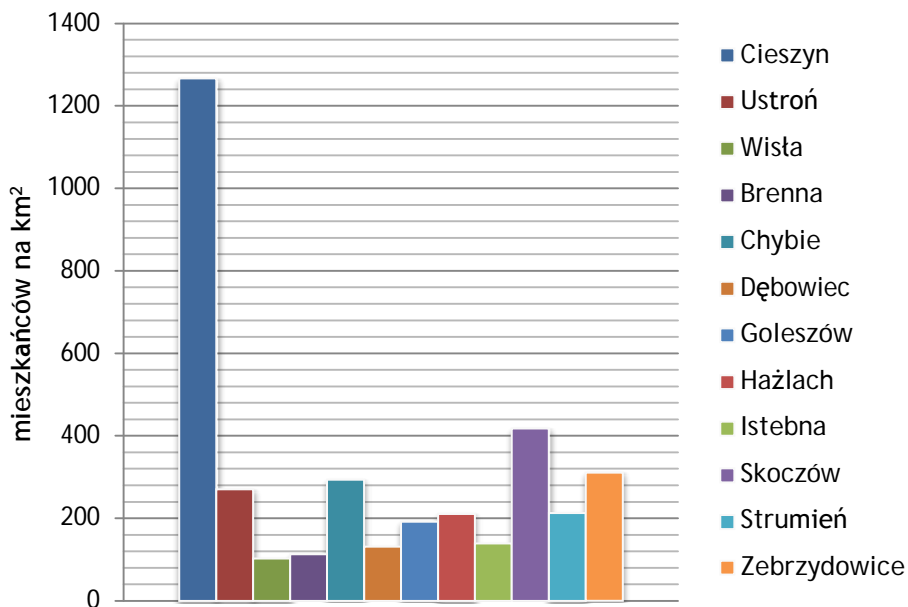


Wykres 6 Procentowy udział liczby mieszkańców w poszczególnych gminach w ogólnej liczbie mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

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



Wykres 7 Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach Powiatu Cieszyńskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się obszar miasta powiatowego - Cieszyna, gdzie średnio 1265 osób zamieszkuje każdy kilometr kwadratowy obszaru tego miasta. Tak wysoki współczynnik został osiągnięty dzięki skupieniu dużej liczby ludności na stosunkowo niewielkim obszarze miasta. Drugą najgęściej zamieszkałą gminą Powiatu Cieszyńskiego jest gmina Skoczów. Jej obszar zamieszkuje średnio 420 osób na km<sup>2</sup>. Najmniejszym wskaźnikiem gęstości zaludnienia wśród gmin Powiatu Cieszyńskiego charakteryzują się gminy: Wiśla, Brenna, Dębowiec i Istebna. Współczynnik gęstości zaludnienia w tych gminach wynosi mniej niż 150 mieszkańców/km<sup>2</sup>, ale jedynie w gminach Wiśla i Brenna jest niższy od średniego zagęszczenia ludności dla obszaru Polski, który wynosi 123 osoby/km<sup>2</sup>.

### 4.3 Przekrój demograficzny

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

Tabela 14. Struktura ludności wg wieku w Powiecie Cieszyńskim.

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

### 4.4 Generatory ruchu

Generatorem ruchu nazywa się miejsce lub obszar, który stanowi cel lub źródło znacznej liczby podróży. Pełnione przez nie funkcje definiują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Na przykład miejsca nauki oraz zakłady pracy generują ruch codzienny,

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

---

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

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

#### 4.4.3 Obiekty sportowe i kulturalne

---

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

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

#### 4.4.4 Zakłady pracy

---

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

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

#### 4.4.5 Służba zdrowia

---

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

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

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

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

## 4.6 Ocena aktualnej oferty przewozowej

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

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

### 4.6.1 Środki transportu dostępne na terenie Powiatu Cieszyńskiego

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

Cieszyńskiego realizującego powiatowe przewozy pasażerskie jest komunikacja autobusowa.

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

#### 4.6.2 Sposób organizacji przewozów

---

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

#### 4.6.3 Kształt sieci komunikacyjnej

---

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

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

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



#### 4.6.4 Częstotliwość i kursowanie

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

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

#### 4.6.5 Opłaty taryfowe

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

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

Tabela 15. Porównanie przykładowych cen biletów jednorazowych i miesięcznych dla poszczególnych linii

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

#### 4.6.6 Informacja pasażerska

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

### 4.7 Popyt na usługi transportowe

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

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

Tabela 16. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez PK "TRANSKOM" sp. z o.o.

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

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

Tabela 17. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "Linea-Trans" sp. z o.o.

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

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

Tabela 18. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "TRANS-BUS" Jerzy Cieślak

okres	średnia łączna liczba pasażerów w				
	dzień powszedni	sobotę	sobota jako % dnia powszedniego	niedzielę	niedziela jako % dnia powszedniego
maj 12	600	150	25,0%	50	8,3%
cze 12	1880	530	28,2%	250	13,3%
lip 12	550	170	30,9%	130	23,6%
sie 12	550	170	30,9%	130	23,6%
wrz 12	2400	700	29,2%	260	10,8%
paź 12	2400	700	29,2%	260	10,8%

lis 12	2820	700	24,8%	260	9,2%
gru 12	2390	620	25,9%	210	8,8%
sty 13	1390	620	44,6%	210	15,1%
lut 13	1690	480	28,4%	210	12,4%
mar 13	1315	290	22,1%	130	9,9%
kwi 13	1290	230	17,8%	140	10,9%
średnia	1606,25	446,7	28,1%	186,7	13,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

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

Tabela 19. Średnie dzienne liczby przewiezionych pasażerów przez "DAS II" Karol Górniak

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

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

Tabela 20. 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
sie 12	3842	2081	54,2%	1394	36,3%
paź 12	5461	1270	23,3%	941	17,2%
lis 12	5045	1346	26,7%	816	16,2%
sty 13	5790	1161	20,1%	694	12,0%
lut 13	5650	1415	25,0%	953	16,9%
mar 13	5535	1071	19,3%	702	12,7%
średnia	5220,5	1390,7	28,1%	916,7	18,5%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

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

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

Tabela 21. Średnie dzienne liczby łącznie przewiezionych pasażerów komunikacją powiatową

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Cieszyńskiego

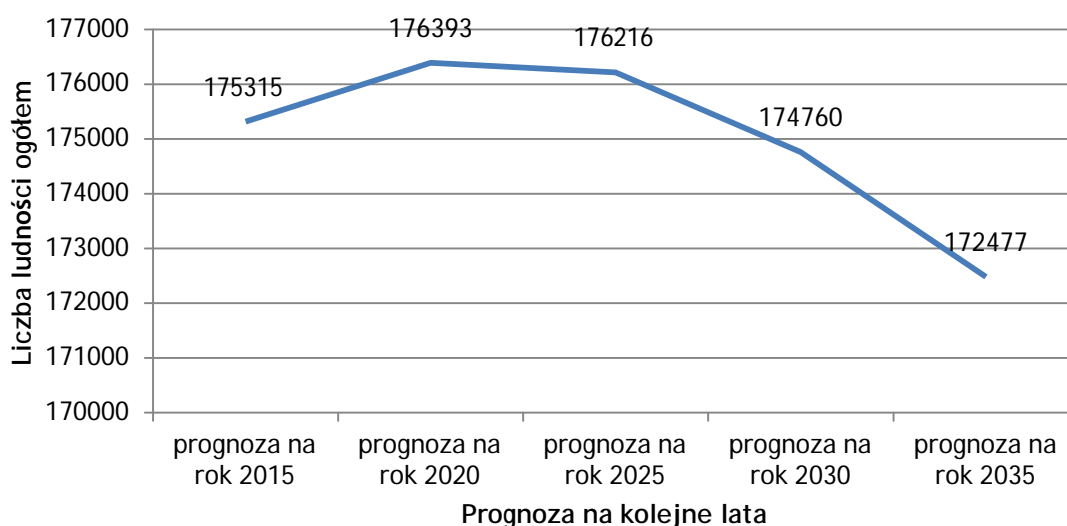
## 4.8 Podsumowanie

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

Czynnikami determinującymi popyt na powiatowe przewozy pasażerskie są w szczególności:

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

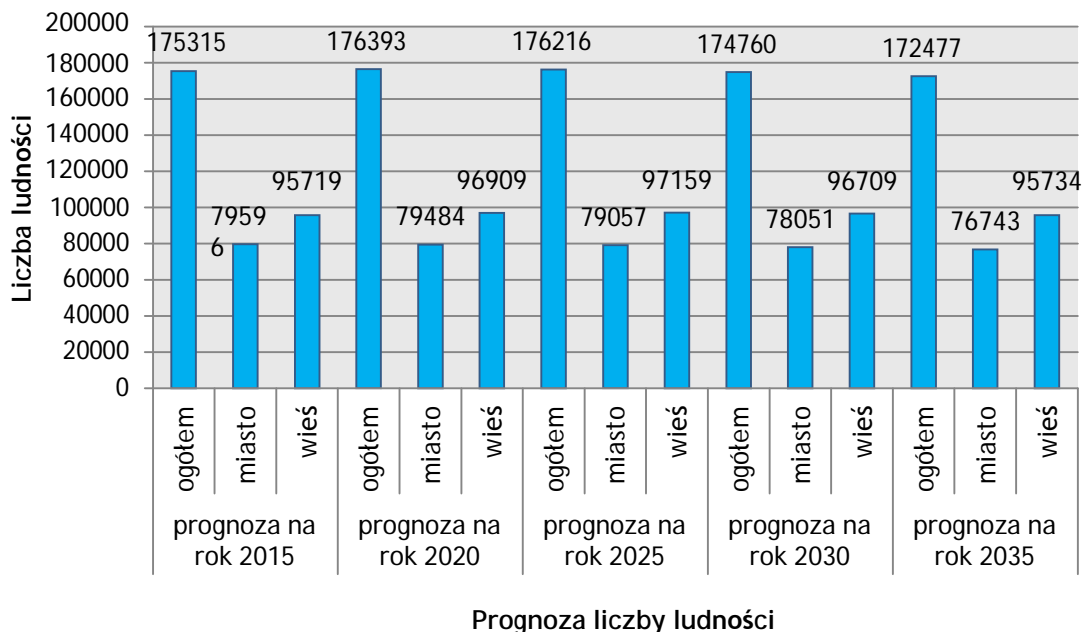
Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego nie będzie ulegać większym zmianom. W najbliższym okresie, tj. latach 2015-2020, można zaobserwować wzrost liczby ludności o ok. 0,61%. Kolejne lata (okres 2020-2035) przyniosą sukcesywny spadek liczby ludności, aż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



Wykres 8 Prognoza ludności Powiatu Cieszyńskiego ogółem  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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





Wykres 9 Prognoza ludności Powiatu Cieszyńskiego z podziałem na miasto i wieś  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

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

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

reagować na zmieniające się potrzeby pasażerów. Finansowanie przewozów nie będzie konieczne.

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

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

Powyższe scenariusze nie uwzględniają w pełni ścieżek możliwego finansowania przewozów:

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

## 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

### 5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie Powiat Cieszyński, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie organizuje samodzielnie i nie finansuje usług przewozowych. Usługi transportu zbiorowego realizowane są na zasadach komercyjnych przez firmy uprawnione do wykonywania przewozów na podstawie stosownych zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Cieszyńskiego.

Powiat Cieszyński będzie organizować usługi przewozowe w celu zabezpieczenia potrzeb podróżnych korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich w przypadku, gdy rozpocznie finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym finansowanie tego typu przewozów będzie polegać na:

- » poborze przez operatora, któremu Powiat Cieszyński (w drodze przetargowej lub bezprzetargowej) powierzy zadania z zakresu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, lub bezpośrednio przez Powiat Cieszyński opłat w związku z realizowaniem usług z zakresu publicznego transportu zbiorowego - w formie biletów;
- » przekazywaniu operatorowi tak zwanej rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - o utraconych przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego;
  - o utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze Powiatu Cieszyńskiego, o ile takowe zostały ustanowione;
  - o 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.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- » wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984r.- Prawo

- przewozowe (art. 51 ust. 2 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.),
- » środki z budżetu państwa (art. 51 ust.1 pkt 2, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.),
  - » środki własne Powiatu Cieszyńskiego (art. 51 ust.1 pkt 1, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.).

Podkreślenia w tym miejscu wymaga fakt, iż choć sama ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje trzy główne źródła finansowania, to organ organizujący realnie przewozy o charakterze użyteczności publicznej (od 01.01.2017 r.), aby zachować status quo w zakresie finansowania publicznego transportu w wariacie minimum, będzie przekazywał wybranemu operatorowi rekompensatę z tytułu ulg ustawowych, co chwili obecnej czyni bezpośrednio marszałek województwa.

W wariacie pośrednim może tę rekompensatę uzupełnić rekompensatą ulg lokalnych które będzie mogła ustanowić rada powiatu.

W wariacie maksymalnym rekompensata ta będzie mogła zostać uzupełniona o dodatkowe środki na rekompensatę pozostałych kosztów nierentownych linii użyteczności publicznej.

---

## 5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

---

Powiat Cieszyński nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych jest dodatnia. Opłacalność wykonywania poszczególnych kursów jest zróżnicowana. Deficytowe kursy bilansowane są przychodami z kursów rentownych.

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.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierazko 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. 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 świadczeniu usług o charakterze użyteczności publicznej.

## 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

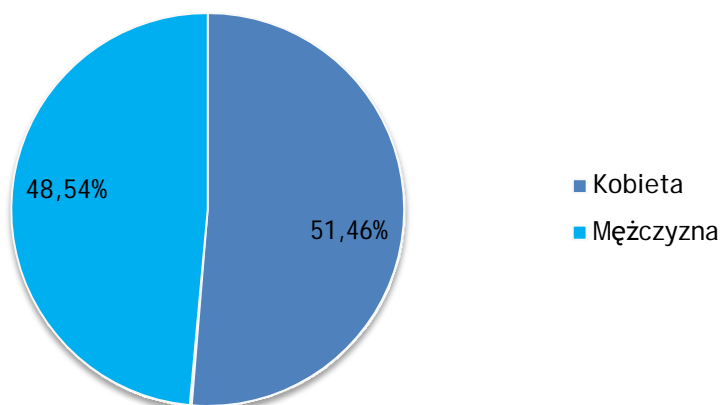


zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego oraz określenie odpowiednich kierunków rozwoju transportu zbiorowego.

### 6.1.2. Metryka respondentów

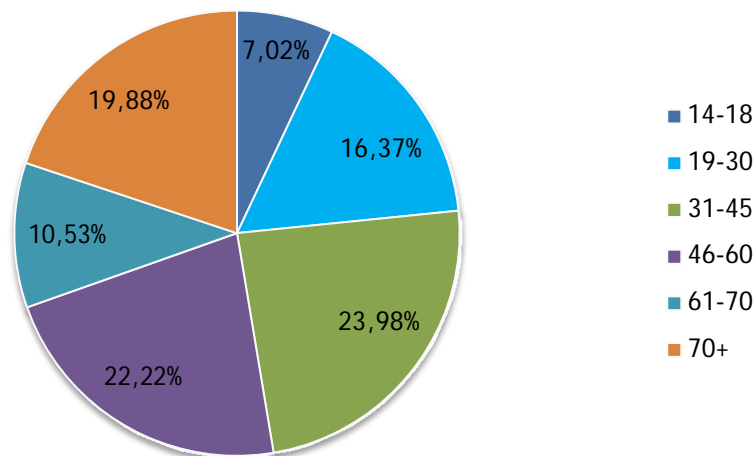
Badania poprzedził dobór próby statystycznej takiej, aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego. Płeć oraz liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych została dobrana na podstawie danych demograficznych Głównego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

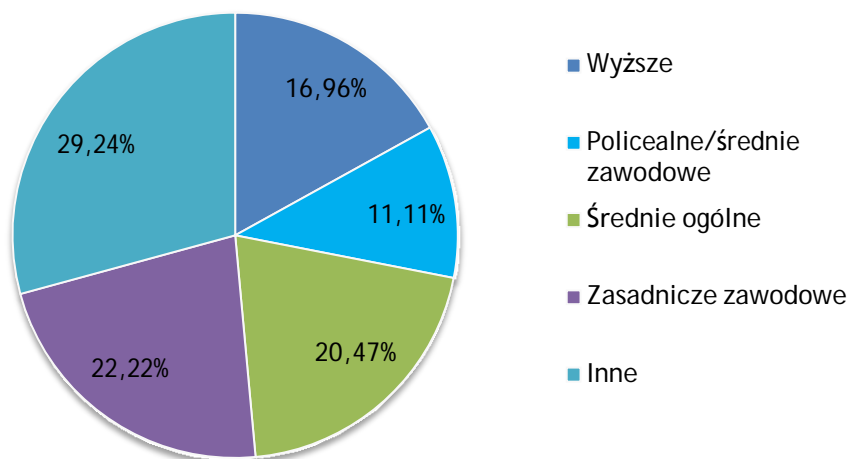
Na poniższym wykresie przedstawiono podział respondentów badania marketingowego ze względu na wiek.



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

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

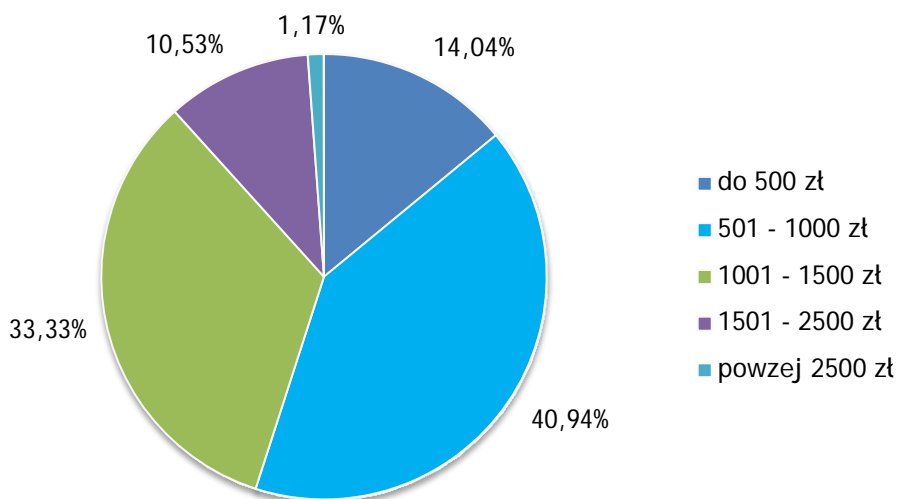
Poniższy diagram kołowy obrazuje podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie ankietowanych.



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

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

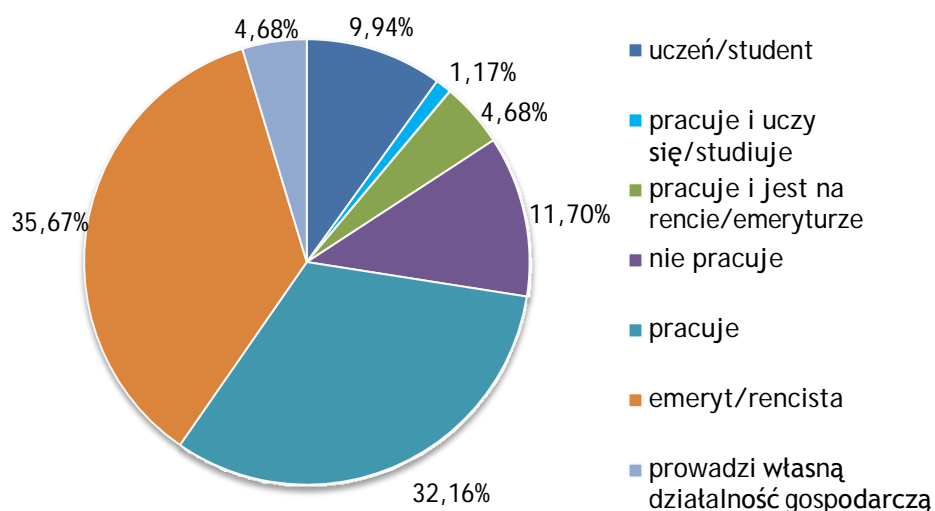
Wykres przedstawiający dochód przypadający na jednego członka rodziny respondentów został zaprezentowany poniżej.



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

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

Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową przedstawia poniższy wykres.

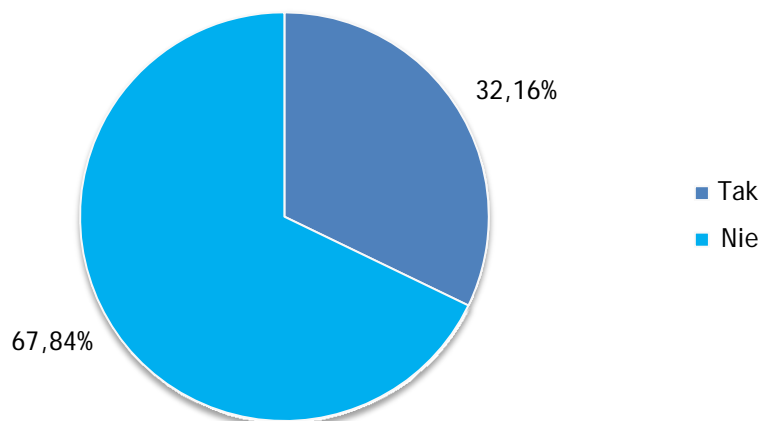


Wykres 14. Respondenci badania marketingowego ze względu na wykonywaną aktywność zawodową  
Źródło: Opracowanie własne

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.

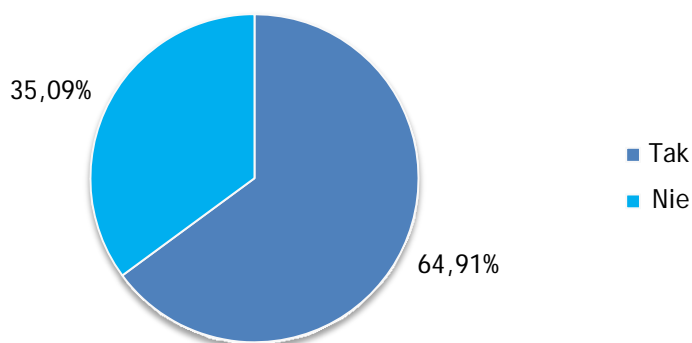


Wykres 15. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na potrzeby komunikacyjne - dojazd do zakładów pracy i miejsc nauki  
Źródło: Opracowanie własne

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

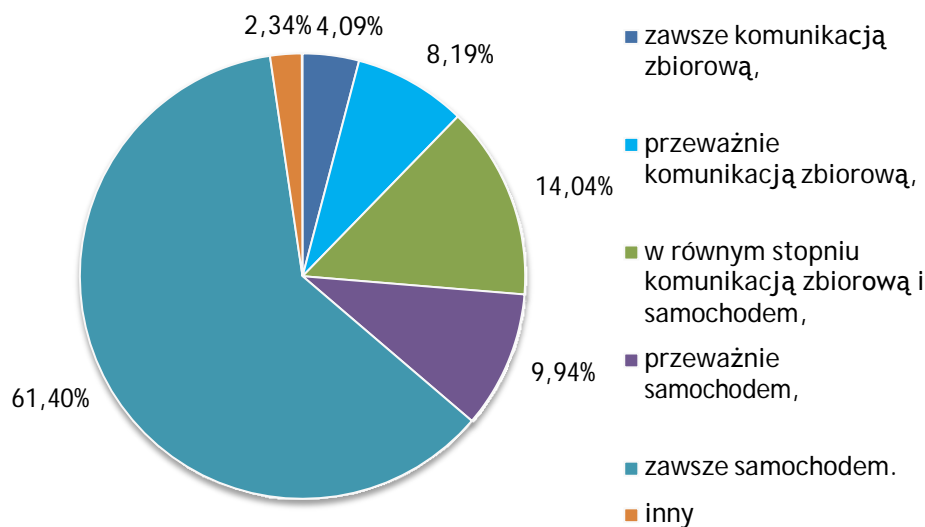
Niemal 65% respondentów badania marketingowego ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Oznacza to, że nieco ponad 35% ankietowanych takiej możliwości nie ma. Osoby, które mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu są grupą trudną do pozyskania przez transport zbiorowy. Podróże komunikacją 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.

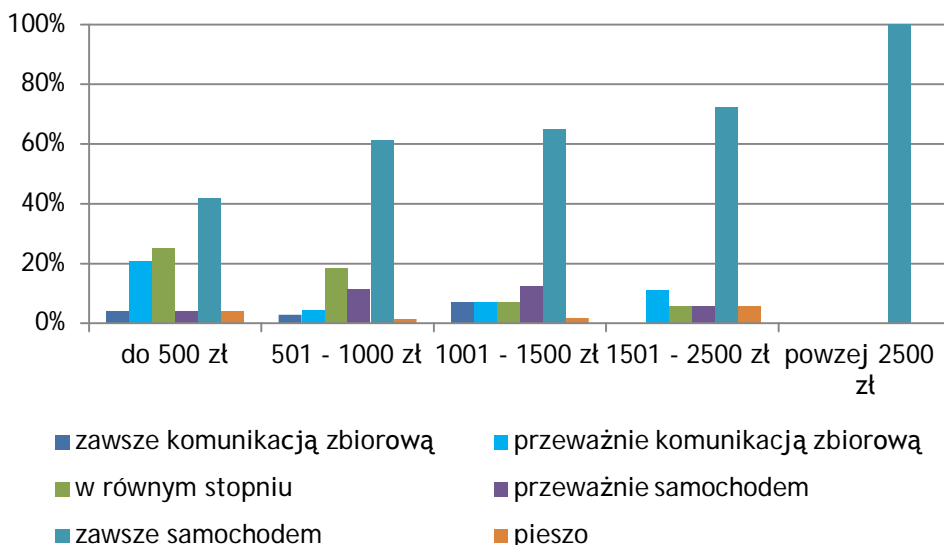




Wykres 17. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na sposób przemieszczania się  
Źródło: Opracowanie własne

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.



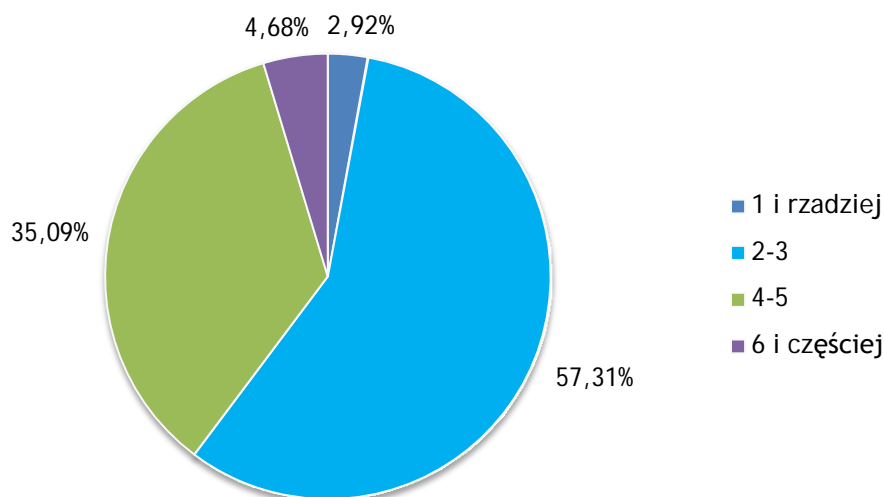
Wykres 18. Sposób odbywania podróży w zależności od kryterium dochodowego

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.

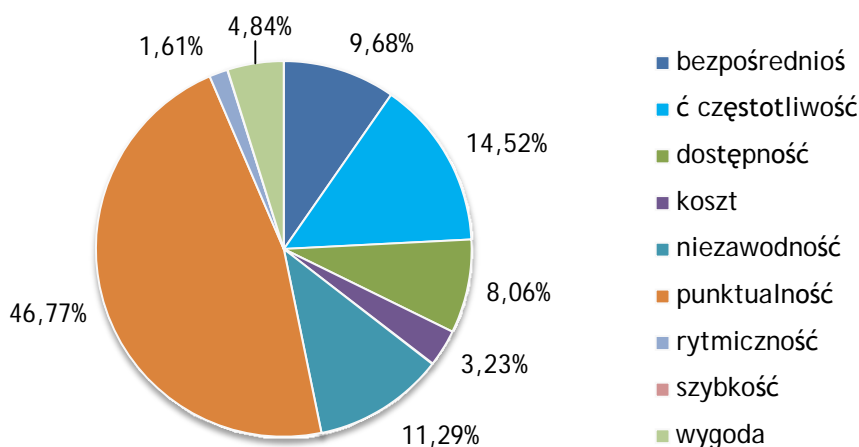
Mieszkańcy Powiatu Cieszyńskiego, którzy mają możliwość samodzielnego przemieszczania się samochodem, odbywają średnio 4,67 podróży dziennie. Wśród ankietowanych, którzy takiej możliwości nie mają, wskaźnik ruchliwości osiąga wartość 3,43 podróży dziennie.

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.

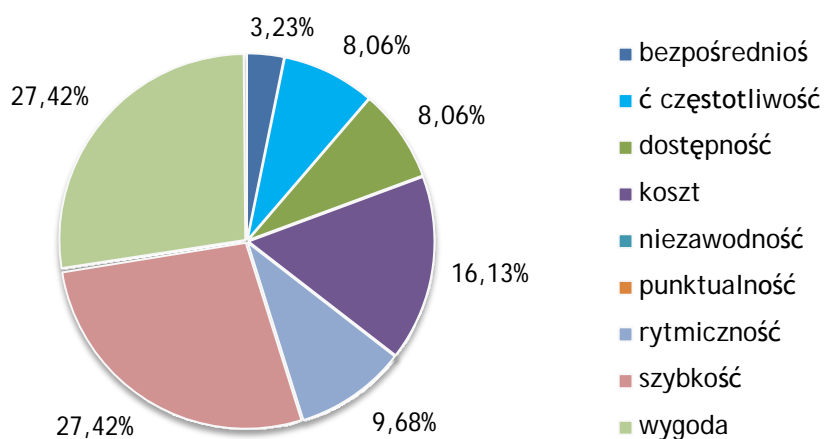


Wykres 20. Najważniejszy postulat przewozowy według wskazań respondentów badania marketingowego  
Źródło: Opracowanie własne

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.

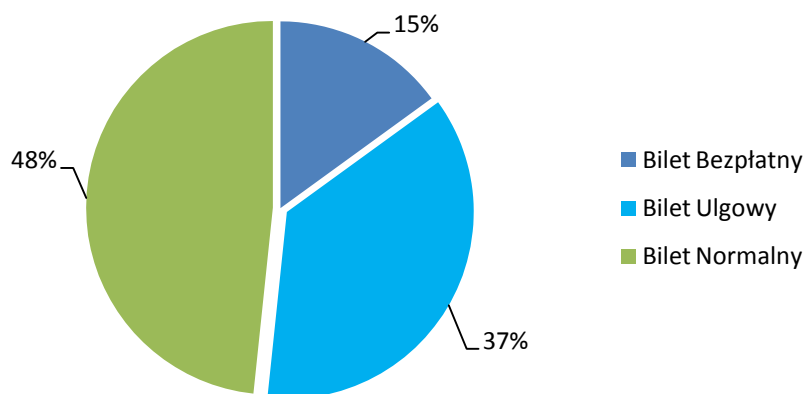
Poniższy wykres przedstawia procentowy udział odpowiedzi na pytanie o najmniej ważny, zdaniem mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, postulat przewozowy.



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.

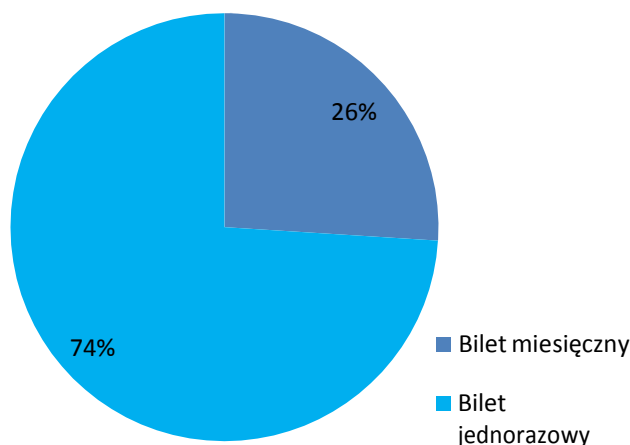
Szóste i siódme z zadanych pytań dotyczyło rodzajów i typów biletów z jakich korzystają mieszkańcy powiatu.



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

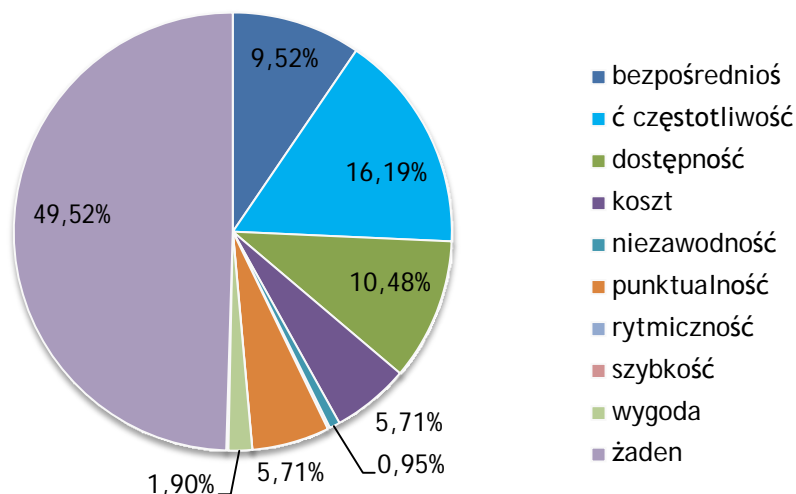
Bilety jednorazowe stanowił 74% wszystkich sprzedawanych biletów, a bilety miesięczne 26%.

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 przekonało do zamienienia samochodu na transport zbiorowy.

Poniższy wykres prezentuje rozkład udzielanych przez respondentów odpowiedzi.

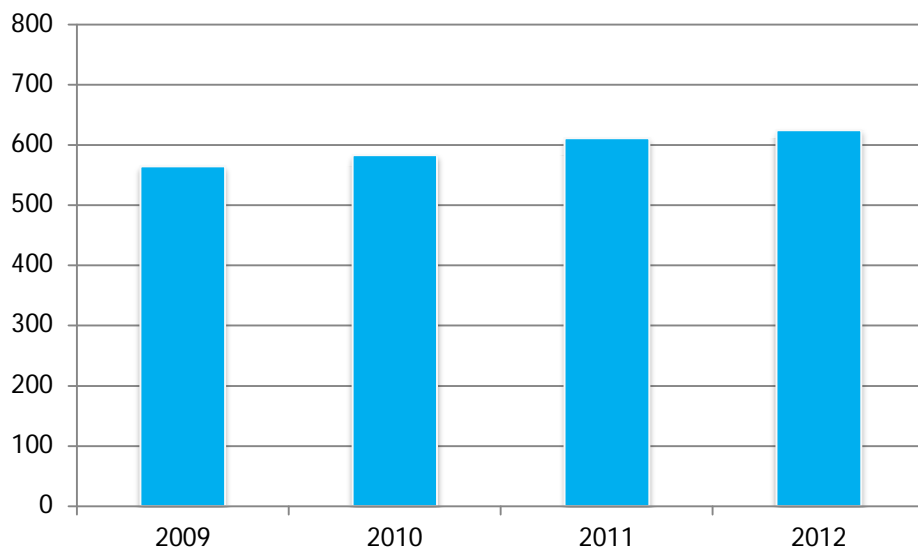


Wykres 24. Wskazanie przez respondentów badania postulatów przewozowych, których realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową  
Źródło: Opracowanie własne

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

## 6.2. Wskaźnik motoryzacji

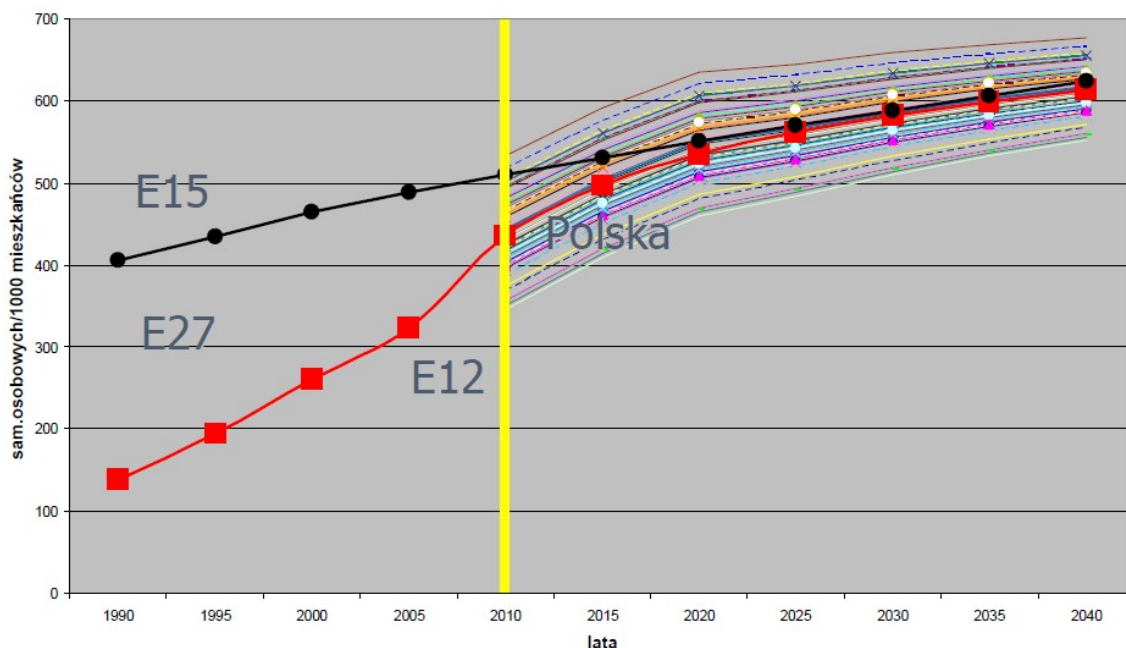
Od lat obserwowany jest wzrost wskaźnika motoryzacji na terenie Powiatu Cieszyńskiego. Poniższy wykres obrazuje zachodzące w latach 2009-2012 zmiany.



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

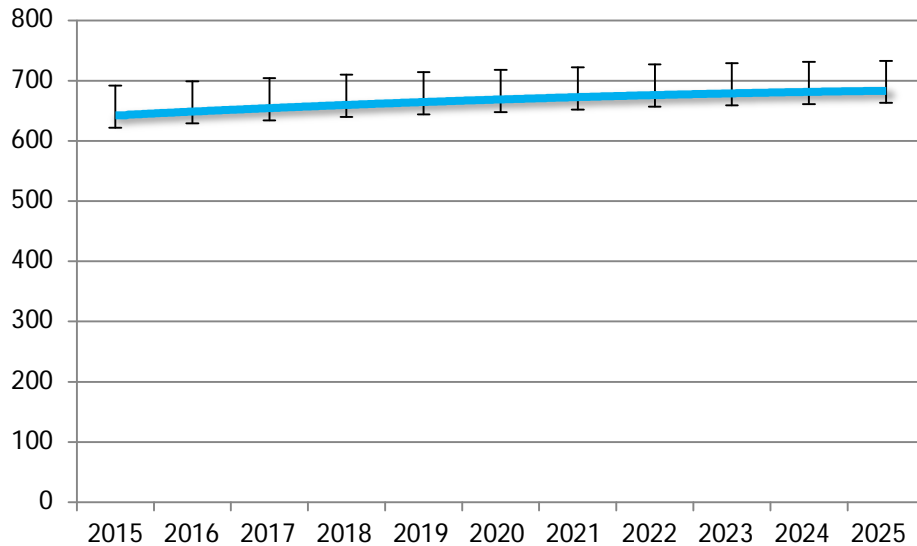
Zgodnie z analizami Krajowego Obserwatorium Terytorialnego dynamika wzrostu współczynnika zmotoryzowania społeczeństwa polskiego będzie się zmniejszać. Poniższy wykres przedstawia prognozowany wzrost wskaźnika motoryzacji w poszczególnych krajach Unii Europejskiej w latach 2010 - 2040.



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 granice Powiatu Cieszyńskiego.

Określone w *Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym* zadania organizatora wykonuje Starosta Cieszyński działający poprzez Wydział Komunikacji. Do zadań organizatora, realizowanych przez Powiat Cieszyński, należą:

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

### 7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Obecnie Powiat Cieszyński nie organizuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dlatego też nie jest wybierany operator 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.

W przypadku, gdy Powiat Cieszyński rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż operator publicznego transportu

zbiorowego zostanie wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228),
- świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zgodnie z art. 22 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* 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 operatora<sup>6</sup>.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat. Będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wymagania techniczne oraz użytkowe dotyczące taboru, którym musi dysponować operator, uzasadnione zostaną faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi Powiatu Cieszyńskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Mając na uwadze powyższe możliwe tryby wyboru operatorów, którzy będą funkcjonować na terenie Powiatu Cieszyńskiego od 01.01.2017 r. planuje się, iż realnymi do wykorzystania trybami będzie:

- 1) tryb określony w art. 22 ust. 1 pkt 1) i ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*
- 2) tryb określony w art. 19 ust. 1 pkt 2) *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*

Wybór pomiędzy ww. dwoma trybami będzie zależał od ilości i wartości zlecanej pracy przewozowej. Tym niemniej nawet wybierając tryb określony w pkt. 1) powyżej Powiat Cieszyński będzie dokonywał wyboru operatora mając na

---

<sup>6</sup> *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* z dnia 16 grudnia 2010 r.

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. Funkcje organizatora są i będą realizowane w chwili obecnej przez Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego w Cieszynie, przy czym nie wyklucza się powołania do 2017r. wyspecjalizowanej jednostki budżetowej (np. w formie Zarządu Transportu Powiatowego) w celu powierzenia jej realizacji niżej wymienionych zadań w całości bądź części. Są to następujące zadania:

- 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;
  - 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 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;



- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Niewykluczonym i wartym rozważenia jest także połączenie funkcji organizatorskich z Miastem Cieszyn, które także posiadając własną komunikację miejską/gminną będzie musiało wszystkie ww. funkcje wykonywać. Niewątpliwie połączenie funkcji dałoby efekty synergii, a co więcej mogłoby spowodować realne obniżenie kosztów funkcjonowania przewozów powiatowych jak i komunikacji gminnej.

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy określenie przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Przystanek komunikacyjny jest określany jako miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone jest zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 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 uchwaliła Uchwałę Nr XXVII/12 w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest Powiat Cieszyński oraz warunków zasad korzystania przez operatorów i przewoźników. Załącznikiem do tej uchwały jest wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest Powiat Cieszyński.

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

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

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

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

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

Na każdym przystanku powinna być wyraźnie zaznaczona krawędź peronowa. Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia, wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, 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 pierwszym 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

---

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

---

### 8.2 Realizacja postulatów przewozowych

---

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

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

Tabela 22 Realizacja postulatów przewozowych

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

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
<b>Koszt</b>	<p>Wzrost liczby podróży odbywanych na podstawie biletów miesięcznych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.</p> <p>W przypadku rozpoczęcia finansowania analiza możliwości i zasadności wprowadzenia nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się na podstawie jednego biletu jednorazowego.</p>
<b>Prędkość</b>	<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>
<b>Punktualność</b>	<p>W przypadku rozpoczęcia finansowania :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wzrost punktualności kursowania autobusów,</li> <li>- dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami (miejscowościami) komunikacyjnymi poprzez przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi punktami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia, rodzaj i ukształtowanie terenu, porę roku.</li> </ul>
<b>Wygoda</b>	<p>Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych.</p> <p>Poprawa standardu taboru poprzez wymaganie od operatorów taboru, posiadające określone normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania, np. klimatyzacja.</p>

*Źródło: opracowanie własne*



### 8.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

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

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

W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru przez operatora, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin jednak w przypadku komunikacji powiatowej takie rozwiązania są możliwe do egzekwowania jedynie wtedy, gdy Powiat będzie finansował i organizował przewozy pasażerskie.

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

- tlenków azotu ( $\text{NO}_x$ )
- węglowodorów (HC)
- tlenków węgla (CO)
- cząstek stałych.

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

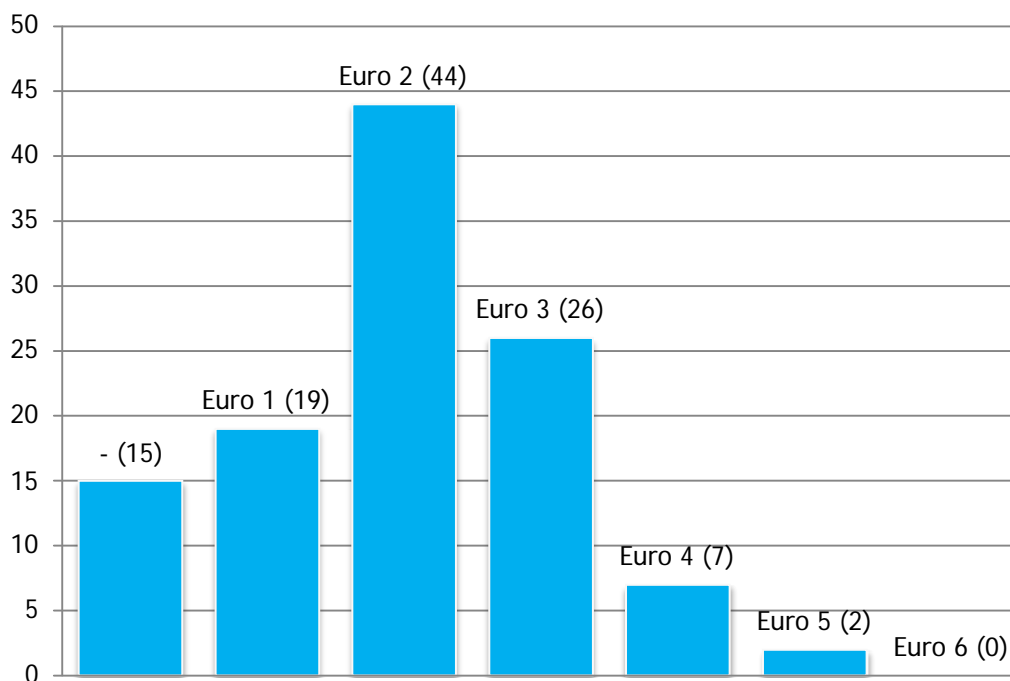
Tabela 23. Normy zanieczyszczeń

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

Źródło: opracowanie własne

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

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



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

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

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

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

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

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

---

## 8.4 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

---

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 m od przystanku komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut<sup>7</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> 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)

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

Badania tego typu są badaniami wymagającym zastosowania nowoczesnych narzędzi graficznych lub tzw. systemu informacji geograficznej (GIS). W wyniku przeprowadzonych badań powstanie mapa dostępności przestrzennej do sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Cieszyński. Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, podjęte zostaną ewentualne konieczne działania mające na celu poprawienie standardu w zakresie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

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

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

---

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

---

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

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

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

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,

- posiadania możliwości tzw. 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,
- 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 podróż osobom niedostosującym.

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

---

## 8.6 Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

---

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

Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej Powiatu Cieszyńskiego powinien być dostosowywany do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej

zdolności ruchowej - zgodny z zakresem opisanym w punkcie 8.5 Uwzględnienie w standardzie dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

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

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

Ważnym elementem jest również odpowiednie oznakowanie pojazdów, wszyscy przewoźnicy, którzy będą wykonywać przewozy na zlecenie Powiatu Cieszyńskiego powinni posiadać ujednolicone system identyfikacji wizualnej określony przez organizatora. Tablice kierunkowe powinny być umieszczane za przednią czołową szybą. Nazwy miejscowości początkowej i końcowej powinny być pisane większą czcionką aby były widoczne dla osób stojących na przystanku. Tablice mogą być elektroniczne lub tradycyjne w formie tablic drukowanych. Autobusy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych powinny być oznaczone na przodzie pojazdu oraz na drzwiach dostosowanych do wsiadania\wysiadania osób niepełnosprawnych odpowiednim znakiem graficznym. Ważnym elementem jest również czytelna nazwa przewoźnika, która powinna być widoczna zarówno z przodu jak i z boku pojazdu.

---

## 8.7 System pobierania opłat za bilety

---

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

## 9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

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

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

Informacje dla pasażerów są dostępne we wszystkich fazach realizacji podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

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

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

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

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

W Punkcie Obsługi Pasażera będzie można między innymi:

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



- zakupić bilet,
- złożyć skargę.

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

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

Tabela 24. Docelowy system informacji dla pasażerów w Powiecie Cieszyńskim

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rozkłady jazdy na przystankach, na kluczowych przystankach zastosowanie podświetlenia poprzez energooszczędne diody.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych.</li> <li>3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego.</li> <li>4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach.</li> <li>5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.</li> </ol>
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zewnętrzne tablice kierunkowe.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.</li> <li>3) Zapowiedzi głosowe przystanków.</li> <li>4) Wymóg zamieszczania schematów i map układu sieci komunikacyjnej operatorów formułować powinny zapisy umów operatorskich .</li> </ol>
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Informacja o rozkładach jazdy.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.</li> <li>3) Wyszukiwarka połączeń.</li> <li>4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.</li> </ol>
Punkty Obsługi Pasażera	Jeden punkt zlokalizowany na terenie Miasta Cieszyn.

Źródło: Opracowanie własne

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

## 10. Kierunki rozwoju publicznego transportu na obszarze Powiatu Cieszyńskiego

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

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

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

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

- wygoda,
- dostęp do informacji,
- niski koszt,
- prędkość.

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

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

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

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

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

- spotkań,
- seminariów,
- wykładów,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,

- wycieczek edukacyjnych,
- konkursów z nagrodami.

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

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

### **Systemy B+R, K+R, P+R**

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

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

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

## 11. Zasady organizacji rynku przewozowego użyteczności publicznej Powiatu Cieszyńskiego.

### 11.1 Uwarunkowania i wybór metody organizacji powiatowych przewozów użyteczności publicznej

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

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

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

Pierwsze rozwiązanie jest organizacyjnie trudne i ekonomicznie nieuzasadnione do wprowadzenia.

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

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

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

I tak ustala się:

- 1) objęcie użytecznością publiczną przewozów na powiatowych liniach komunikacyjnych pogrupowanych w siedem pakietów zwanych dalej szlakami komunikacyjnymi, z wyłączeniem linii zabezpieczających gminne i miejskie potrzeby przewozowe o zasięgu i w granicach tych miast i gmin,
- 2) organizatorem powiatowych przewozów, od 1 stycznia 2017 roku staje się powiat cieszyński, a ustawowe zadania organizatora wykonuje starosta,
- 3) realizatorzy powiatowych przewozów, na podstawie zawartych umów stają się operatorami,
- 4) do 31 maja 2015 roku powiat określi ostateczny układ linii komunikacyjnych, które będą realizowane w ramach poszczególnych szlaków komunikacyjnych oraz zawiadomi burmistrzów i wójtów gmin o kursach i liniach, których ze względu na zakres, t. j. zabezpieczanie gminnych i miejskich potrzeb przewozowych, od 1 stycznia 2017 roku nie będzie realizował - zadanie zabezpieczenia takich potrzeb z mocy ustawy jest zadaniem gminy,
- 5) do 31 maja 2015 roku, tj. na rok przed ustawowym i planowanym podjęciem negocjacji operatorskich, powiat ogłosi w sposób przewidziany ustawą zamiar, zakres, termin i tryb podejmowanych zadań komunikacyjnych,
- 6) w okresie do końca maja 2016r organizator opracuje i przygotuje komplet dokumentów wymaganych do podjęcia rozmów i ustaleń z przyszłymi operatorami, takich jak m. in. umowa operatorska, regulamin przewozowy, taryfa przewozowa i cenniki, rozkłady jazdy, zakres i system ulg przewozowych ustawowych i samorządowych, wyliczenia planowanych kosztów sfinansowania przewozów, systemy i terminy finansowania przewozów, zasady kontroli przewozów, w tym kontroli rewizorskiej i windykacji należności, zasad przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków komunikacyjnych,
- 7) do końca września 2016 roku organizator podpisze na okres dziesięciu lat operatorskie umowy przewozowe, obowiązujące od 1 stycznia 2017 roku. Umowy powinny uwzględniać, że w pierwszym roku poza dopłatami z tytułu stosowania przez operatora ulg ustawowych strony nie przewidują stosowania rekompensaty o której mowa w art. 25 ust. 3 pkt. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Umowy mogą zawierać klauzulę warunkującą kontynuację umowy w całości lub na poszczególne linie, po roku od daty jej obowiązywania oraz po trzech latach od w/w daty uzależniającą jej kontynuację od wyniku finansowego danej linii, wielkości rekompensaty w stosunku do faktycznego społecznego zapotrzebowania na jej działanie w ramach przewozów użyteczności publicznej,
- 8) od 1 stycznia 2017 roku podjęte zostaną do realizacji przez powiatowych operatorów, na podstawie uprzednio wynegocjowanych i zawartych umów operatorskich, powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej, dla których powiat jest planującym, organizatorem, zarządzającym i finansującym tą komunikację,



- 9) zadania przypisane staroście powiatu realizować będzie zreorganizowana komórka - zespół, funkcjonująca w wydziale komunikacji. Biorąc pod uwagę zakres nowych zadań jakie dotyczą powiatu, ważnym jest poprawne i merytoryczne zaplanowanie i zorganizowanie komórki prowadzącej to zadanie, wysoki profesjonalizm i doświadczenie osób prowadzących poszczególne tematy. Nie należy tworzyć zbyt kosztownych i rozbudowanych struktur do realizacji tematu komunikacji, głównie ze względu na szczupłość środków finansowych, w tym możliwych do przeznaczenia np. na dofinansowanie przewozów deficytowych, a społecznie niezbędnych. Konieczne też jest bieżące i przyszłe korzystanie z porad ekspertów i fachowców - praktyków ze względu na dużą złożoność tematu.

Szczegółowe zasady wyłaniania i finansowania powiatowych operatorów przewozów polegają na:

- 1) zawarciu umów operatorskich z kandydatami na operatorów w sprawie realizacji powiatowych przewozów osób, w trybie art. 22 ust 1. pkt. 1, przy dopuszczeniu ze względu na spełnianie warunków art. 22 ust. 2, ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli zawarciu umów bezpośrednich na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z małym lub średnim przedsiębiorcą autobusowym,
- 2) umowa operatorska zawarta będzie na okres 10 lat,
- 3) umowa operatorska dotyczyć może jednego lub kilku szlaków komunikacyjnych,
- 4) Rozporządzenie Rady Europy 1370/2007 dopuszcza podwykonawstwo do 50%, jednak w przewozach o zasięgu powiatowym może ulec rozmyciu odpowiedzialność przewoźnika głównego, stąd przyjmuje się możliwość podwykonawstwa do wielkości do 25 % planowanego w umowie przebiegu,
- 5) przyjmuje się realizację przewozów w pierwszym roku funkcjonowania na zasadzie „bez zmian”, co oznacza możliwość wprowadzenia zmian organizacyjnych przez organizatora po roku analizy i ocen, i bez finansowania linii, za wyjątkiem dotacji do ulgowych przejazdów ustawowych i samorządowych oraz koniecznych i uzasadnionych rozliczeń w związku z nie uzyskaniem poziomu rozsądnego zysku ( rekompensata art. 52. pkt.2. ustawy o ptz),
- 6) w trakcie pierwszego roku umów operatorskich zarząd powiatu zawrze z wójtami i burmistrzami umowy partycypacyjne w zakresie finansowego wsparcia realizowanej przez teren tych gmin i miast komunikacji (np. według zasady ryczałtu lub kryterium stawki i przebiegu),
- 7) w drugim i trzecim roku funkcjonowania umów operatorskich, organizator utrzyma zasady finansowania operatorów jak w pierwszym roku umów, rozszerzając środki finansowe o konieczne środki przeznaczone na utrzymanie uzasadnionych kursów i linii o niskiej frekwencji, w tym o środki pochodzące z gmin i miast, lub kursy te i linie zlikwiduje,
- 8) w kolejnych latach decyzje o organizowaniu i finansowaniu powiatowych przewozów użyteczności publicznej korygowane będą z uwzględnieniem prowadzonego monitoringu przewozów i finansów oraz w oparciu o funkcjonujące umowy operatorskie.



## 11.2 Sieć komunikacyjna na której 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 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) ponadpowiatowych i wojewódzkich linii komunikacyjnych,
- 3) specjalnych linii komunikacyjnych,
- 4) linii realizowanych komercyjnie - na zgłoszenie.

Konsekwencją powyższego oraz jako jeden z podstawowych wniosków utworzonego planu transportowego, będzie stwierdzenie czy tak definiowana sieć komunikacyjna obejmie wszystkie obecnie istniejące regularne powiatowe linie komunikacyjne, czy też zbiór tych linii zostanie zweryfikowany.

Obecnie istniejący układ powiatowych linii komunikacyjnych można określić jako przejrzysty i kierunkowo pogrupowany zbiór relacji przewozowych obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników lub ich grupy. Pomimo tego wskazany jest dla uzyskania odpowiedniej szczegółowości analizy i formułowanych wniosków, przeprowadzenie podziału w/w układu na spójne elementy składowe. Podział taki uprości złożoność analizowanego układu oraz umożliwi jego sklasyfikowanie ze względu na różne atrybuty przewozowe, takie jak:

- 1) ilość realizowanych kursów na zbieżnych kierunkach przewozowych,
- 2) częstotliwość realizowanych kursów z wyszczególnieniem okresu dni roboczych od poniedziałku do piątku oraz sobót i niedziel,
- 3) długość linii komunikacyjnych, w tym również ich zasięg terytorialny,
- 4) odcinkowa zbieżność z liniami komunikacyjnymi spoza powiatowej sieci komunikacyjnej,
- 5) przewoźników obsługujących te przewozy,
- 6) stan taboru to jest jego wielkość oraz standard pojazdów obsługujących poszczególne kierunki komunikacyjne,
- 7) realizowane, wnioskowane i uzasadnione potrzeby przewozowe,
- 8) zasadność i celowość realizowanych przewozów,
- 9) preferencje podróżnych 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 ponadpowiatowe Cieszyn - Jastrzębie Zdrój),
- 2) Cieszyn - Hażlach / Zamarski - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum,
- 3) Cieszyn - Hażlach - Bąków / Drogomyśl / Skoczów - Strumień - Chybie - Zarzecz, (skomunikowane połączenie z Pszczyną i Bielskiem),
- 4) Cieszyn - Łączka / Dębowiec / Iskrzyczyn - Skoczów - Brenna Leśnica / Brenna Węgierski (linia uzupełniana połączeniami ponadpowiatowymi),
- 5) Cieszyn - Goleszów - Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie - Wiśła - Malinka - Salmopol/ Koniaków / Jaworzynka,
- 6) Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie / Cisownica Pod Tułem,
- 7) Wiśła - Jaszowiec/Dobka - Ustroń - Lipowiec/Skoczów Bładnice - Skoczów (linia uzupełniana połączeniami ponadpowiatowymi).

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

Przyjęty podział na w/w szlaki komunikacyjne numer 1-7 obejmuje stan obecny i w trakcie pierwszego roku funkcjonowania umów operatorskich wyłączone z niego będą zbieżne linie o znaczeniu gminnym lub uruchomione będzie współfinansowanie proporcjonalnie do przebiegu na terenie właściwej gminy, a także wyłączone linie przewidziane do realizacji komercyjnie.

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

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

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

Tabela 25. Zbiorcza analiza i ocena szlaków komunikacyjnych.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
<b>1</b>	Przewoźnicy.	Trzech przewoźników zbieżnych na niepełnym odcinku przebiegu szlaku: „Linea-Trans” Spółka z o.o. , „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, ZGK Spółka z o.o. w Cieszynie oraz uzupełniający MZK Jastrzębie Zdrój.	
	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice - Markłowice Górne.	
		Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wielkie - Kończyce Rudnik.	
		Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce Bloki - linia realizowana na podstawie porozumienia gmin.	
		Cieszyn - Pogwizdów / Brzezówka - linia realizowana na podstawie porozumienia gmin.	
	Cieszyn - Hażlach - linia realizowana na podstawie porozumienia gmin.		
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 2 i 3 oraz liniami o przebiegu powiatowym prowadzonymi na podstawie porozumienia gmin miasta Cieszyn i gminy Hażlach oraz Zebrzydowice.	
		Na odcinku: Cieszyn - Hażlach	
		Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce	
		2. Styczność liniowa z liniami gminnymi gminy Zebrzydowice. Na odcinku: Zebrzydowice d.k. - Zebrzydowice Kino Kaczyce szkoła - Markłowice Górne Kończyce - Zebrzydowice Kino	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami ponadpowiatowymi na kierunku Cieszyn - Zebrzydowice - Jastrzębie.	
		Na odcinku: Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce - Zebrzydowice Cieszyn - Hażlach - Kończyce - Zebrzydowice Zebrzydowice d.k. - Zebrzydowice Poziomkowa	
		2. Styczność punktowa z liniami wojewódzkimi na kierunku Cieszyn - Jastrzębie - Gliwice/Wrocław.	
		Na przystankach: Cieszyn, ul. Hajduka, Cieszyn Os Piastowskie, Hażlach skrzyżowanie, Kończyce Odnózka, Kończyce Wygoda, Kończyce Małe skrzyżowanie, Zebrzydowice Spółdzielnia, Zebrzydowice Kino, Zebrzydowice skrzyżowanie.	
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zminimalizować zakres zbieżności ze szlakami komunikacyjnymi nr 2 i 3.</li> <li>2. Rozgraniczyć rozbieżne kierunkowo potrzeby przewozowe gminy Zebrzydowice oraz miasta Cieszyn od potrzeb przewozowych realizowanych przez linie powiatowe.</li> <li>3. Skomunikować przewozy na liniach gminy Zebrzydowice z liniami powiatowymi w punkcie przesiadkowych Zebrzydowice d.k.</li> <li>4. Skomunikować przewozy na liniach ponadpowiatowych realizowanych przez MZK Jastrzębie z liniami powiatowymi w punkcie przesiadkowych Zebrzydowice d.k..</li> <li>5. Zweryfikować linie komunikacyjne prowadzone przez ZGK Cieszyn: to jest Cieszyn - Kaczyce, Cieszyn - Pogwizdów/Brzezówka i Cieszyn - Hażlach przystosowując je do linii komunikacyjnych objętych powiatową siecią komunikacyjną.</li> <li>6. Zredukować liniowe relacje ponadpowiatowe do zasadnej zbieżności punktowej, a obecnie realizowane przez nie potrzeby przewozowe przenieść do realizacji przez linie powiatowe.</li> <li>7. Utworzyć podstawową linię powiatową o najkrótszym przebiegu łączącą w bezpośredni sposób gminy Zebrzydowice, Hażlach i miasto Cieszyn.</li> <li>8. Utworzyć powiatową linię uzupełniającą łączącą gminy Zebrzydowice, Hażlach i miasto Cieszyn połączeniem - trasą alternatywną do linii podstawowej, lecz skomunikowaną co najmniej poprzez węzeł przesiadkowy Zebrzydowice d.k..</li> </ol>	

Tabela 25 c.d.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
<b>2</b>	Przewoźnicy.	Dwaj przewoźnicy: Firma Przewozowa „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak, Zakład Gospodarki Komunalnej Spółka z o.o. w Cieszynie.	
	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn - Żamarski - Kończyce Wielkie	
		Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum	
		Cieszyn - Hażlach skrzyż.	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 1 i 3 oraz linią o przebiegu powiatowym prowadzoną na podstawie porozumienia gmin miasta Cieszyn i gminy Hażlach.	
		Na odcinku:	Cieszyn - Hażlach skrzyżowanie Cieszyn - Hażlach - Kończyce Wygoda
		1. Styczność liniowa z liniami ponadpowiatowymi na kierunku Cieszyn - Zebrzydowice - Jastrzębie.	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	Na odcinku:	Cieszyn - Hażlach skrzyżowanie - Kończyce Wygoda.
		2. Styczność punktowa z liniami wojewódzkimi na kierunku Cieszyn - Jastrzębie - Gliwice/Wrocław.	
		Na przystankach:	Cieszyn, ul. Hajduka, Cieszyn Os Piastowskie, Hażlach skrzyżowanie, Kończyce Odnóżka, Kończyce Wygoda.
<p>1. Zminimalizować zakres zbieżności szlaku ze szlakiem nr 1 i 3.</p> <p>2. Wykorzystać linie powiatowe realizowane w ramach szlaku nr 1 dla zabezpieczenia potrzeb przewozowych realizowanych na odcinku zbieżnym szlaku nr 2 to jest Cieszyn - Hażlach skrzyżowanie - Kończyce Wygoda - Kończyce Wielkie.</p> <p>3. Zweryfikować linię komunikacyjną prowadzoną przez ZGK Cieszyn Sp. z o.o.: to jest Cieszyn-Hażlach przystosowując ją do linii komunikacyjnych objętych powiatową siecią komunikacyjną na szlaku nr 1.</p>			
Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.			

Tabela 25 c.d.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
<b>3</b>	Przewoźnicy.	Dwaj przewoźnicy na większościowo zbieżnym odcinku wspólnym przebiegu szlaku: „Linea-Trans” Spółka z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Transkom” Spółka z o.o., a ponadto uzupełniająco na mniejszościowym odcinku wspólnym przebiegu „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak i ZGK Spółka z o.o. w Cieszynie w ramach szlaku komunikacyjnego nr 1 i 2.	
	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn - Bąków - Strumień rynek - Chybie centrum - Zarzecze OSP	
		Cieszyn - Bąków - Strumień rynek	
		Cieszyn - Drogomyśl - Chybie centrum - Zarzecze OSP	
		Cieszyn - Drogomyśl - Chybie centrum - Strumień rynek	
		Cieszyn - Skoczów - Drogomyśl - Chybie centrum - Strumień rynek	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 1, 2 i 4 oraz linią o przebiegu powiatowym prowadzoną na podstawie porozumienia gmin miasta Cieszyn i gminy Hażlach.	
		Na odcinku	Cieszyn - Hażlach skrzyż.
			Cieszyn - Skoczów d.a.
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z linią ponadpowiatową na kierunku Strumień rynek - Chybie centrum - Bielsko-Biała	
		Na odcinku:	Strumień rynek - Chybie centrum - Chybie Żabiniec
		1. Styczność punktowa z liniami ponadpowiatowymi i wojewódzkimi na kierunku Cieszyn - Katowice oraz Strumień rynek - Pszczyna.	
		Na przystankach:	Cieszyn ul. Hajduka, Strumień rynek.
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zminimalizować zakres zbieżności szlaku ze szlakiem komunikacyjnym nr 1,2 i 4 .</li> <li>2. Utworzyć podstawową linię powiatową o najkrótszym przebiegu łączącą w bezpośredni sposób miasto Cieszyn z gminą Hażlach, miastem-gminą Strumień i gmina Chybie.</li> <li>3. Utworzyć powiatową linię uzupełniającą poprzez połączenie alternatywne trasą łączącą miasto Cieszyn z gminą Hażlach, gminą Chybie i miastem-gminą Strumień.</li> <li>4. Utworzyć powiatową linię uzupełniającą poprzez połączenie alternatywne trasą łączącą miasto Skoczów z gmina Chybie i miastem-gminą Strumień.</li> <li>5. Skomunikować linie powiatowe z liniami ponadpowiatowymi w punktach węzłowych-przesiadkowych to jest Strumień rynek i Chybie centrum.</li> </ol>	

Tabela 25 c.d.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
<b>4</b>	Przewoźnicy.	Trzej przewoźnicy na większościowo zbieżnym odcinku wspólnym przebiegu szlaku: „Linea-Trans” Spółka z o.o., Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Transkom” Spółka z o.o. i DAS II Karol Górniak Dębowiec, a ponadto uzupełniająco na mniejszościowym odcinku wspólnym przebiegu Zakład Gospodarki Komunalnej Spółka z o.o. w Cieszynie.	
	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn - Skoczów - Brenna Węgierski	
		Cieszyn - Skoczów - Brenna Leśnica	
		Cieszyn - Skoczów - Brenna Leśnica - Brenna Bukowa	
		Skoczów - Brenna Bukowa	
		Cieszyn - Skoczów - Strumień rynek	
		Cieszyn - Skoczów	
		Cieszyn - Dębowiec - Skoczów	
		Skoczów - Iskrzyczyn - Dębowiec Podlesie	
		Skoczów - Simoradz - Dębowiec Podlesie	
	Skoczów - Goleiszów		
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 3.	
		Na odcinku:	Cieszyn ul. Hajduka - Skoczów d.a.
		2. Styczność punktowa z liniami powiatowymi szlaku nr 3 i 5.	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami ponad powiatowymi i wojewódzkimi.	
		Na odcinku:	Cieszyn ul. Hajduka - Skoczów d.a.
2. Styczność punktowa z liniami ponad powiatowymi i wojewódzkimi			
Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	1. Zminimalizować zakres zbieżności ze szlakiem nr 3.		
	2. Zminimalizować zbieżność liniową szlaku z liniami spoza powiatu na rzecz zbieżności punktowej w węzłach przesiadkowych: Cieszyn ul. Hajduka, Skoczów d.a.		
	3. Utworzyć linię podstawową w pełnym przebiegu szlaku.		
	4. Utworzyć linie uzupełniające poprzez alternatywne połączenie na relacji Cieszyn - Skoczów przez gminę Dębowiec.		
	5. Utrzymać połączenie pośrednie pomiędzy szlakiem nr 4, a nr 5.		
	6. Skomunikować linie powiatowe z liniami ponad powiatowymi w punktach węzłowych-przesiadkowych Cieszyn, ul. Hajduka, Skoczów d.a.		



Tabela 25 c.d.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.														
<b>5</b>	Przewoźnicy.	Dwaj przewoźnicy na pełnym przebiegu szlaku: ZPG WISPOL Leszek Podzorski oraz UTPO DAS II Karol Górniak oraz odcinkowo zbieżnie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Transkom” Spółka z o.o. w Skoczowie oraz Firma Przewozowa „Traf-Line” Pszczyna.													
	Powiatowe linie komunikacyjne.	<p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń Zawodzie - Wiśła Malinka - Przetęcz Salmopolska</p> <p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń centrum - Wiśła - Koniaków Ochodzita</p> <p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń centrum - Wiśła - Jaworzynka Trzycątek</p> <p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń centrum - Wiśła Jawornik centrum - Wiśła Czarne Fojtula</p> <p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń centrum - Wiśła</p> <p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń Zawodzie - Ustroń Równica</p> <p>Cieszyn - Goleszów - Ustroń Lipowiec</p> <p>Koniaków Ochodzita - Wiśła - Ustroń centrum - Skoczów</p>													
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	<p>1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 7.</p> <table border="1" data-bbox="576 824 821 936"> <tr> <td data-bbox="576 824 821 869">Na odcinku</td> <td data-bbox="826 824 1369 869">Ustroń skrzyżowanie - Wiśła centrum</td> </tr> <tr> <td data-bbox="576 869 821 902"></td> <td data-bbox="826 869 1369 902">Ustroń skrzyżowanie - Koniaków Ochodzita</td> </tr> <tr> <td data-bbox="576 902 821 936"></td> <td data-bbox="826 902 1369 936">Ustroń skrzyżowanie - Ustroń Zawodzie</td> </tr> </table> <p>2. Styczność liniowa z liniami gminnymi i miejskimi gminy Goleszów, miasta Ustroń, miasta Wiśła i gminy Istebna.</p> <table border="1" data-bbox="576 992 821 1223"> <tr> <td data-bbox="576 992 821 1223" rowspan="6">Na odcinku:</td> <td data-bbox="826 992 1369 1048">Bażanowice Zamek - Goleszów centrum - Goleszów Kamieniec</td> </tr> <tr> <td data-bbox="826 1048 1369 1081">Ustroń skrzyż., - Ustroń centrum - Ustroń Polana</td> </tr> <tr> <td data-bbox="826 1081 1369 1115">Ustroń skrzyż. - Ustroń Zawodzie - Ustroń Polana</td> </tr> <tr> <td data-bbox="826 1115 1369 1149">Wiśła Jawornik skrzyż. - Wiśła Czarne Fojtula</td> </tr> <tr> <td data-bbox="826 1149 1369 1182">Istebna Bucznik - Koniaków Ochodzita</td> </tr> <tr> <td data-bbox="826 1182 1369 1223">Istebna Bucznik - Jaworzynka Trzycątek</td> </tr> </table>	Na odcinku	Ustroń skrzyżowanie - Wiśła centrum		Ustroń skrzyżowanie - Koniaków Ochodzita		Ustroń skrzyżowanie - Ustroń Zawodzie	Na odcinku:	Bażanowice Zamek - Goleszów centrum - Goleszów Kamieniec	Ustroń skrzyż., - Ustroń centrum - Ustroń Polana	Ustroń skrzyż. - Ustroń Zawodzie - Ustroń Polana	Wiśła Jawornik skrzyż. - Wiśła Czarne Fojtula	Istebna Bucznik - Koniaków Ochodzita	Istebna Bucznik - Jaworzynka Trzycątek
	Na odcinku	Ustroń skrzyżowanie - Wiśła centrum													
		Ustroń skrzyżowanie - Koniaków Ochodzita													
		Ustroń skrzyżowanie - Ustroń Zawodzie													
	Na odcinku:	Bażanowice Zamek - Goleszów centrum - Goleszów Kamieniec													
		Ustroń skrzyż., - Ustroń centrum - Ustroń Polana													
		Ustroń skrzyż. - Ustroń Zawodzie - Ustroń Polana													
		Wiśła Jawornik skrzyż. - Wiśła Czarne Fojtula													
		Istebna Bucznik - Koniaków Ochodzita													
		Istebna Bucznik - Jaworzynka Trzycątek													
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	<p>1. Styczność liniowa z linią ponadpowiatową na kierunku Koniaków Ochodzita - Bielsko-Biała</p> <table border="1" data-bbox="576 1285 821 1319"> <tr> <td data-bbox="576 1285 821 1319">Na odcinku:</td> <td data-bbox="826 1285 1369 1319">Koniaków Ochodzita - Ustroń skrzyż.</td> </tr> </table> <p>2. Styczność punktowa w ramach linii ponadpowiatowych i wojewódzkich.</p> <table border="1" data-bbox="576 1375 821 1420"> <tr> <td data-bbox="576 1375 821 1420">Na przystankach:</td> <td data-bbox="826 1375 1369 1420">Wiśła centrum, Ustroń Polana, Ustroń centrum, Ustroń skrzyż.</td> </tr> </table>	Na odcinku:	Koniaków Ochodzita - Ustroń skrzyż.	Na przystankach:	Wiśła centrum, Ustroń Polana, Ustroń centrum, Ustroń skrzyż.									
	Na odcinku:	Koniaków Ochodzita - Ustroń skrzyż.													
	Na przystankach:	Wiśła centrum, Ustroń Polana, Ustroń centrum, Ustroń skrzyż.													
	Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zminimalizować zakres zbieżności szlaku ze szlakiem nr 7.</li> <li>2. Utworzyć co najmniej dwie linie komunikacyjne podstawowe, to jest pierwszą Cieszyn - Wiśła Malinka i drugą Cieszyn - Koniaków Ochodzita.</li> <li>3. Utworzyć co najmniej dwie linie komunikacyjne uzupełniające, to jest pierwszą Cieszyn - Wiśła Czarne oraz drugą Cieszyn - Jaworzynka Trzycątek.</li> <li>4. Skomunikować linie szlaku z odcinkowo lub punktowo zbieżnymi liniami gminnymi lub miejskimi.</li> <li>5. Skomunikować linie szlaku z odcinkowo zbieżnym szlakiem nr 7 poprzez węzły przesiadkowe Wiśła centrum i Ustroń skrzyżowanie.</li> <li>6. Skomunikować linie szlaku z punktowo stycznią komunikacją wojewódzką i ponadpowiatową poprzez punkty styczności w Wiśle i Ustroniu.</li> <li>7. Zabezpieczyć co najmniej w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym odpowiednią ilość bezpośrednich połączeń powiatowych na każdej podstawowej i uzupełniającej linii komunikacyjnej.</li> </ol>													

Tabela 25 c.d.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
<b>6</b>	Przewoźnicy.	Jeden przewoźnik: „TRANS-BUS” Jerzy Cieślak	
	Powiatowe linie komunikacyjne.	Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie	
		Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Cisownica Pod Tułem	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami gminnymi i miejskimi miasta Cieszyn oraz Goleszów.	
		Na odcinku:	Cieszyn ul. Hajduka - Cieszyn Błogocice
			Puńców Dawid - Dzięgielów - Goleszów szkoła
			Goleszów szkoła - Cisownica Pod Tułem - Leszna Podlesie
		1. Styczność punktowa z liniami miejskimi miasta Cieszyna i powiatowymi szlaków nr 1 do nr 5	
	Na przystanku:	Cieszyn ul. Hajduka	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność punktowa z liniami ponadpowiatowymi i wojewódzkimi.	
Na przystanku:	Cieszyn ul. Hajduka		
Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ograniczyć styczność liniową z liniami wewnątrzgminnymi gminy Goleszów.</li> <li>2. Utworzyć linię komunikacyjną podstawową poprzez kryterium największych potrzeb przewozowych, kryterium to wyznacza linię Cieszyn - Leszna Podlesie jako linię podstawową.</li> <li>3. Utworzyć linię komunikacyjną uzupełniającą, czyli Cieszyn - Cisownica Pod Tułem.</li> <li>4. Skomunikować linie szlaku z pozostałą komunikacją w punkcie styczności Cieszyn ul. Hajduka.</li> </ol>		

Tabela 25 c.d.

nr szlaku	Przewoźnicy, linie komunikacyjne szlaku, ich styczność z pozostałymi liniami oraz zasadność ich wprowadzenia do powiatowej sieci komunikacyjnej.		
<b>7</b>	Przewoźnicy.	Jeden przewoźnik na pełnym przebiegu szlaku to jest Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Transkom” Spółka z o.o. w Skoczowie oraz wyłącznie odcinkowo dwaj przewoźnicy dodatkowi to jest : ZPG WISPOL Leszek Podzorski oraz UTPO DAS II Karol Górniak.	
	Powiatowe linie komunikacyjne.	Skoczów - Ustroń centrum - Wiśła centrum - Wiśła Łabajów centrum.	
		Skoczów - Ustroń centrum - Wiśła centrum - Koniaków Ochodzita	
		Skoczów - Ustroń Zawodzie	
		Skoczów - Bładnice - Ustroń centrum - Ustroń Brzegi	
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>wewnątrz</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z liniami powiatowymi szlaku nr 5.	
		Na odcinku:	Ustroń skrzyż. - Wiśła centrum - Koniaków - Ochodzita.
		Ustroń skrzyż. - Ustroń Zawodzie	
		2. Styczność liniowa z komunikacją wewnętrzną miasta Ustroń.	
	Na odcinku:	Ustroń skrzyż. - Ustroń Zawodzie - Ustroń Polana	
	Ustroń skrzyż. - Ustroń centrum - Ustroń Polana		
	Styczność z liniami komunikacyjnymi <u>spoza</u> powiatu.	1. Styczność liniowa z linią komunikacyjną ponad powiatową Koniaków Ochodzita - Bielsko-Biała	
		Na odcinku:	Koniaków Ochodzita - Ustroń skrzyżowanie
2. Styczność punktowa z liniami wojewódzkimi.			
Na przystankach:	Wiśła centrum, Ustroń Polana, Ustroń centrum, Ustroń skrzyżowanie.		
Podstawy wprowadzenia linii powiatowych i innych do powiatowej sieci komunikacyjnej.	1. Zminimalizować zbieżność szlaku ze szlakiem nr 5. W tym przypadku zminimalizowanie zbieżności ze szlakiem nr 5 może się odbyć jedynie poprzez zmniejszenie ilości kursów w okresie pozaszczytowych potrzeb przewozowych na odcinku Ustroń - Wiśła oraz likwidacji połączeń w relacji Koniaków - Skoczów na rzecz ich skomunikowania ze szlakiem nr 5 poprzez węzeł przesiadkowy w Wiśle.		
	2. Utworzyć linię podstawową Skoczów - Ustroń skrzyżowanie - Ustroń centrum - Wiśła centrum - Wiśła Łabajów centrum dla realizacji bezpośrednich przewozów w okresach ранego i popołudniowego szczytu przewozowego, skomunikowaną w punktach węzłowych z pozostałą komunikacją.		
	3. Utworzyć linie uzupełniające odcinek linii podstawowej poprzez dodatkowe relacje łączące miasto Skoczów z miastem Ustroń.		

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

- 1) Niemożliwym i często niezasadnym jest ograniczanie zbieżności liniowej komunikacji gminnej lub miejskiej z komunikacją realizowaną w ramach powiatowej sieci komunikacyjnej.
- 2) Układ linii sieci komunikacyjnej zweryfikować w taki sposób aby linie ponadpowiatowe realizujące większościami przewozy wewnątrzpowiatowe, przy jednocześnie mniejszościowym udziale zbieżnych linii powiatowych, zostały w przeważającym udziale kursów wydzielone i przekształcone w linie powiatowe (np. linie Cieszyn - Kaczyce - Jastrzębie czy Cieszyn - Hażlach - Jastrzębie przekształcone w linie Cieszyn - Zebrzydowice - Marklowice Górne). Ponadto naturalną konsekwencją konsolidacji linii komunikacyjnych w układ powiatowej sieci komunikacyjnej będzie częściowe wchłanianie linii odcinkowo zbieżnych z liniami o najdłuższym przebiegu ich trasy (np. linia Cieszyn - Międzywieć - Skoczów zostanie przejęta przez linię np. Cieszyn - Międzywieć - Skoczów - Brenna Węgierska).
- 3) W jak największym stopniu zachować obecnie istniejące bezpośrednie połączenia powiatowe na wskazanych szlakach komunikacyjnych. Cel ten wynika wprost z potrzeby nie pogarszania standardu usług przewozowych w porównaniu ze stanem obecnym. Realizowany będzie w pierwszej kolejności poprzez ustalone odpowiednie relacje linii komunikacyjnych, a następnie poprzez godzinowy układ kursów autobusowych uzależniony od potrzeb przewozowych właściwej pory dnia. Priorytetem w tym zadaniu jest zabezpieczenie potrzeb przewozowych w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym.
- 4) Utrzymanie obecnie realizowanej bezpośredniości połączeń zabezpieczać powinno w pełni zbieżne wewnątrzgminne potrzeby przewozowe, lecz nie w przypadku gdy sieć komunikacyjna gminna lub miejska tego nie uzasadnia. Należy wyeliminować połączenia gminne i miejskie w relacji w pełni zbieżnej z odcinkiem linii powiatowej i zbieżnej również co do godziny realizacji połączenia powiatowego na tym odcinku, jeżeli tabor obsługujący linię powiatową posiada zdolności zabezpieczenia potrzeb przewozowych gminnych (miejskich) i równocześnie powiatowych. Ograniczy się w ten sposób natężenie ruchu drogowego, jego niekorzystny wpływ na środowisko oraz koszty wspólnie liczone przez organizatora komunikacji gminnej (miejskiej) i powiatowej.
- 5) Uzupelnąć połączeniami gminnymi i miejskimi układ połączeń powiatowych poprzez dodatkowe kierunki przewozowe.
- 6) Maksymalnie ograniczyć liniową zbieżność pomiędzy poszczególnymi szlakami komunikacyjnymi.
- 7) Zmienić liniową zbieżność pomiędzy powiatową siecią komunikacyjną, a liniami komunikacyjnymi wykraczającymi swym przebiegiem poza teren powiatu, w zbieżność punktową poprzez sieć węzłów przesiadkowych.
- 8) Określić sieć punktów styczności pomiędzy powiatową siecią komunikacyjną, a komunikacją pozostałą. W perspektywie pierwszych umów operatorskich wyznaczyć dworce autobusowe lub przystanki dworcowe z funkcjami platformy przesiadkowej w Cieszynie, Skoczowie, Wiśle, Zebrzydowicach i Chybiu, a ponadto przystankowych węzłów przesiadkowych co najmniej w Brennej, Chybiu, Dębowcu, Goleszowie, Hażlachu, Istebnej, Strumieniu, Ustroniu oraz w innych uzasadnionych punktach uzgodnionych z gminami.
- 9) Ustalić nieograniczoną dostępność powiatowych operatorów i powiatowych przewoźników do przystanków wewnątrz powiatu w ramach realizowanych przez nich wewnątrzpowiatowych linii i szlaków komunikacyjnych.

- 10) We współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego wyznaczać przebieg linii ponadpowiatowych 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 styczości liniowej w/w linii ze szlakami komunikacyjnymi, w styczość punktową.
- 11) Przyjąć zasadę jeden szlak komunikacyjny lub grupa szlaków i jeden operator z możliwością realizacji części szlaku przez podwykonawcę, co określono szczegółowo w rozdziale finansowanie linii.
- 12) Ze względu na złożoność problemu uzależnionego w głównej mierze od dynamicznie zmieniających się potrzeb i preferencji przewozowych podróźnych zastosować należy okres przejściowy dla dostosowania istniejącego układu komunikacyjnych linii powiatowych do docelowego kształtu powiatowej sieci komunikacyjnej.

#### **Wnioski szczegółowe - utworzenie linii szlaków powiatowej sieci komunikacyjnej:**

- 1) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 1.
  - a. Cieszyn - Pogwizdów / Brzezówka - Kaczyce - Kończyce Małe - Zebrzydowice - linia skomunikowana w punktach styczości: Kaczyce Małe skrzyżowanie i Zebrzydowice d. k. z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
  - b. Cieszyn - Hażlach / Kończyce Wielkie - Kończyce Małe - Zebrzydowice d. k. - Markłowice Górne - linia skomunikowana w punktach styczości: Hażlach skrzyżowanie, Kończyce Wielkie, Kończyce Małe skrzyżowanie i Zebrzydowice d.k. z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci, z ewentualnymi kursami uzupełniającymi do Zebrzydowic Kisielowa.
- 2) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 2:
  - a. Cieszyn - Zamarski - Kończyce Wielkie - linia skomunikowana w punkcie styczości Kończyce Wielkie z komunikacją gminy Hażlach na odcinku Kończyce Wielkie - Rudnik centrum lub wariant preferowany do wprowadzenia to jest Cieszyn - Zamarski - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum jako linia współfinansowana przez gminę Hażlach.
- 3) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 3:
  - a. Cieszyn - Baków - Strumień rynek - Chybie centrum - Zarzecze - linia podstawowa skomunikowana w punktach styczości: Strumień rynek, Chybie centrum z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
  - b. Cieszyn - Drogomyśl - Chybie centrum - Strumień rynek - linia skomunikowana w punktach styczości: Chybie centrum, Strumień rynek z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
  - c. Skoczów - Drogomyśl - Chybie centrum - Strumień rynek - linia skomunikowana w punktach styczości: Skoczów d. a, Chybie centrum, Strumień rynek z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.
- 4) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 4:
  - a. Cieszyn - Skoczów - Brenna Węgierski - linia podstawowa realizująca w pełni również potrzeby przewozowe odcinka Cieszyn - Międzywieć - Skoczów,

skomunikowana w punktach styczności: Cieszyn ul. Hajduka i Skoczów d.a. z pozostałymi przewozami powiatowej sieci komunikacyjnej oraz liniami spoza sieci.

- b. Cieszyn - Skoczów - Brenna Leśnica - linia uzupełniająca relacje podstawowe linii z pkt. a w szczytach przewozowych.
- c. Cieszyn - Dębowiec Podlesie / Dębowiec centrum- Simoradz - Skoczów - linia alternatywna dla połączeń Cieszyn - Międzywieć - Skoczów linii z pkt. a oraz jednocześnie podstawowa dla połączeń gminy Dębowiec z miastem Cieszyn i Skoczów.
- d. Skoczów - Iskrzyczyn - Dębowiec Podlesie - linia uzupełniająca linię z pkt.c.
- e. Skoczów - Golezów.

5) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 5:

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

6) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 6:

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

7) Linie powiatowej sieci komunikacyjnej szlaku nr 7:

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



## 11.3 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.

### Szlak nr 1: Cieszyn - Kończyce / Kaczyce - Zebrzydowice - Marklowice Górne

Tabela 26.

	<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem przewozowym miasto Cieszyn, gminę Hażlach oraz gminę Zebrzydowice. Zabezpieczają główne potrzeby przewozowe w/w gmin realizowane w kierunku miasta Cieszyn, a w pozostałej kolejności potrzeby przewozowe pomiędzy poszczególnymi gminami.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozwój najkrótszego, a tym samym najszybszego kierunkowo połączenia gminy Zebrzydowice i Hażlach z miastem Cieszyn.</li> <li>2. Ze względu na potrzebę dostosowania istniejących linii komunikacyjnych do warunków funkcjonowania powiatowej sieci komunikacyjnej, częściowej zmianie ulegnie kierunkowość prowadzonych przewozów. Zmiana ta powstanie ze względu na potrzebę ich skomunikowania w wyznaczonym węźle przesiadkowym gminy Zebrzydowice z komunikacją spoza powiatowej sieci komunikacyjnej jak również z komunikacją kolejową.</li> </ol>
	<b>częstotliwość połączeń</b>
<b>ocena</b>	Obecna częstotliwość połączeń jest bardzo zróżnicowana na różnych odcinkach szlaku. Jest ona zawyżona w najbliższym sąsiedztwie z miastem Cieszyn: odcinki Cieszyn - Pogwizdów - Kaczyce oraz Cieszyn - Hażlach skrzyżowanie z jednoczesnym jej zmniejszeniem wraz ze wzrostem długości przebiegu szlaku w relacji wyjazdowej z Cieszyna.
<b>prognoza</b>	Modyfikacja linii komunikacyjnych ze względu na warunki określone przez tworzoną powiatową sieć komunikacyjną przyczyni się do zwiększenia równomierności prowadzonych połączeń oraz wydłużenia odcinka zwiększonej częstotliwości i równomierności do co najmniej platformy przesiadkowej Zebrzydowice d. k..
	<b>skomunikowanie</b>
<b>ocena</b>	Ze względu na niezależnie prowadzone w warunkach konkurencji rynkowej przewozy gminne, powiatowe, ponadpowiatowe i wojewódzkie, które jednocześnie bardzo często powielają istniejącą ofertę przewozową, brak jest wyraźnie zaznaczonego skomunikowania przewozów w ich punktach stycznych.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzrost znaczenia przewozowego platform przesiadkowych w Cieszynie oraz w Zebrzydowicach jako konsekwencja skomunikowania linii powiatowej sieci komunikacyjnej z pozostałymi liniami sieci i liniami spoza sieci.</li> <li>2. Wzrost znaczenia pośrednich przesiadkowych punktów węzłowych w Kaczcach, Kończycach i Hażlach.</li> <li>3. Skomunikowanie przewozów gminnych gminy Zebrzydowice i Hażlach z liniami powiatowej sieci komunikacyjnej.</li> <li>4. Konieczność zapewnienia skomunikowania linii komunikacyjnych ponadpowiatowych i wojewódzkich (spodziewanych do realizacji na zasadach komercji czyli na tzw. „zgłoszenie”) z powiatową siecią komunikacyjną, pozostanie w gestii przewoźników komercyjnych. Lecz wskazanym będzie czynny udział organizatora powiatowej sieci komunikacyjnej w w/w procesie.</li> </ol>



Szlak nr 2: Cieszyn - Hażlach / Zamarski - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum

Tabela 27.

<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>	
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem przewozowym miasto Cieszyn i gminę Hażlach. Zabezpieczają główne potrzeby przewozowe w/w gminy realizowane w kierunku miasta Cieszyn, a w pozostałej kolejności potrzeby przewozowe wewnątrz gminy Hażlach.
<b>prognoza</b>	1. Wzrost znaczenia udziału relacji przewozowych wewnątrzgminnych realizowanych równoległe z przewozami ponadgminnymi, przy założeniu czynnego udziału gminy Hażlach w finansowaniu tych przewozów. 2. Punkt węzłowy jakim stanie się przystanek Kończyce Wielkie na styku szlaku nr 1 i 2 zmieni kierunkowość realizacji potrzeb przewozowych na rzecz odcinka zapewniającego najkrótsze i najszybsze, a tym samym najtańsze połączenie z Cieszynem.
<b>częstotliwość połączeń</b>	
<b>ocena</b>	Obecna częstotliwość połączeń ma równomierny rozkład na większościowym odcinku przebiegu szlaku to jest na odcinku Cieszyn - Zamarski - Hażlach Dęby, ze zmniejszającą się na odcinku Hażlach Dęby - Kończyce Wielkie. Natomiast na odcinku Cieszyn - Kończyce Wielkie - Rudnik centrum ogranicza się wyłącznie do podstawowego zakresu zabezpieczenia potrzeb przewozowych młodzieży szkolnej w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym.
<b>prognoza</b>	Modyfikacja linii komunikacyjnych ze względu na warunki określone przez tworzoną powiatową sieć komunikacyjną daje podstawy do zwiększenia ilości i częstotliwości połączeń na pozostałej linii tego szlaku czyli relacji przez Zamarski. Uzasadnieniem powyższego jest realizacja pozostałego odcinka szlaku czyli Cieszyn - Kończyce Wygoda - Kończyce Wielkie poprzez styczny szlak nr 1. Zwiększenie częstotliwości powinno dotyczyć odcinka Cieszyn - Zamarski - Kończyce Wielkie przy zabezpieczeniu podstawowych potrzeb przewozowych na odcinku Kończyce Wielkie - Rudnik centrum
<b>skomunikowanie</b>	
<b>ocena</b>	Obecnie nie można wskazać istotnego skomunikowania linii szlaku z innymi liniami powiatowej sieci komunikacyjnej za wyjątkiem platformy przesiadkowej Cieszyn ul. Hajduka.
<b>prognoza</b>	Powstanie węzłowego punktu przesiadkowego Kończyce Wielkie w którym nastąpi skomunikowanie przewozów powiatowych z wewnątrzgminnymi gminy Hażlach, jak również z liniami ponadpowiatowymi i wojewódzkimi poprzez kolejne punkty przesiadkowe nie tylko w Cieszynie ale również w Zebrzydowicach, jako konsekwencja styczności ze szlakiem nr 1.

**Szlak nr 3: Cieszyn - Bąków / Drogomyśl - Strumień rynek - Chybie centrum - Zarzecze oraz Skoczów - Chybie centrum - Strumień rynek.**

Tabela 28.

<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>	
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem przewozowym miasto Cieszyn, gminę Hażlach, miasto-gminę Strumień, gminę Chybie oraz miasto Skoczów. Szlak ten stanowi jeden z najdłuższych terytorialnie oraz przebiegowo szlaków komunikacyjnych w powiecie. Realizuje przede wszystkim potrzeby przewozowe w relacjach do i z Cieszyna oraz miasta Skoczowa, a w dalszej kolejności pomiędzy gminami i miastami na jego trasie przebiegu. W znacząco mniejszym stopniu realizuje potrzeby przewozowe wewnątrzgminne dla których nie funkcjonuje wydzielona komunikacja gminna. Daje dwa alternatywne połączenia Cieszyna z gminą Chybie, jedno przez Bąków i drugie przez Drogomyśl oraz jedno jako uzupełniające lecz ważne połączenie Chybia i Strumienia przez Drogomyśl z miastem Skoczów.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzrost znaczenia, ze względu na największe potrzeby przewozowe, podstawowego kierunku przewozowego to jest Cieszyn - Bąków - Strumień - Chybie. Udział linii w zabezpieczeniu realizacji wewnątrzgminnych potrzeb przewozowych gminy Chybie oraz miasta-gminy Strumień przy spodziewanym współfinansowaniu tych przewozów przez zainteresowane gminy.</li> <li>2. Uzupełniająca pozycja alternatywnego kierunku przewozowego to jest Cieszyn - Drogomyśl - Chybie, którego znaczenie w godzinach rannego i popołudniowego szczytu przewozowego wzrośnie w związku z likwidacją bezpośredniego połączenia na relacji Cieszyn - Skoczów - Drogomyśl - Chybie - Strumień.</li> <li>3. Utrzymanie znaczenia kierunku przewozowego Skoczów - Drogomyśl - Chybie - Strumień i brak podstaw do wydłużania jego trasy do Cieszyna, wynikająca z potrzeby ograniczania wzajemnej styczności liniowej pomiędzy szlakami powiatowej sieci komunikacyjnej.</li> </ol>
<b>częstotliwość połączeń</b>	
<b>ocena</b>	Obecna częstotliwość połączeń ma zauważalny równomierny rozkład wyłącznie w ramach podstawowego kierunku to jest Cieszyn - Bąków - Strumień - Chybie wraz z jej zmniejszeniem na odcinku gminnym Chybie centrum - Zarzecze OSP. Na tak ustalony układ kursów nakłada się w sposób nierównomierny układ kursów Cieszyn - Drogomyśl - Chybie centrum, który na odcinku Cieszyn - Pruchna Brańczyk powiela godzinowo połączenia podstawowego kierunku. Uzupełniająca relacja szlaku to jest Skoczów - Drogomyśl - Chybie strumień realizuje istniejące potrzeby przewozowe w ranny i popołudniowy szczyte przewozowym przy znaczącym ich ograniczeniu w pozostałe pory dnia, co tworzy nierównomierność rozkładu połączeń w dobie komunikacyjnej.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzrost ilości oraz równomierności połączeń podstawowego kierunku komunikacyjnego szlaku.</li> <li>2. Uzupełniająca rola przewozowa relacji Cieszyn - Drogomyśl - Chybie zabezpieczająca ranny i popołudniowy szczyt przewozowy z rejonu Drogomyśla w kierunku do Cieszyna, z ograniczeniem zbieżności godzinowej linii na odcinku Cieszyn - Pruchna Brańczyk z linią podstawową.</li> <li>3. Wzrost ilości oraz równomierności połączeń na kierunku Skoczów - Chybie - Strumień.</li> </ol>

Tabela 28 c.d.

	skomunikowanie
ocena	Brak skomunikowania wzajemnego pomiędzy linią podstawową i uzupełniającą na relacji do Cieszyna - brak takich potrzeb. Niepełne skomunikowanie linii Skoczów - Chybie - Strumień w węzle przesiadkowym Skoczów d.a.. Brak pełnego skomunikowania z liniami ponadpowiatowymi na kierunku do Bielska-Białej oraz Pszczyny w ramach gminy Chybie oraz miasta-gminy Strumień i częściowe skomunikowanie w ramach platformy przesiadkowej Cieszyn ul. Hajduka oraz węzła Skoczów d.a.
prognoza	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Skomunikowanie podstawowej i uzupełniającej linii szlaku z linią alternatywną Skoczów - Strumień w ramach węzłów przesiadkowych w Strumieniu oraz w Chybiu.</li><li>2. Skomunikowanie wszystkich linii szlaku z pozostałymi szlakami powiatowej sieci komunikacyjnej w ramach platformy przesiadkowej w Cieszynie oraz węzła przesiadkowego w Skoczowie.</li><li>3. Skomunikowanie wszystkich linii szlaku z komunikacją ponadpowiatową i wojewódzką w węzłach przesiadkowych w Strumieniu, Chybiu, Cieszynie i Skoczowie.</li></ol>

**Szlak nr 4: Cieszyn - Łączka / Dębowiec / Iskrzyczyn - Skoczów - Brenna Leśnica - Brenna Węgierski.**

Tabela 29.

<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>	
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem bezpośrednie najkrótsze połączenia pomiędzy miastami Cieszyn i Skoczów oraz gminą Brenna, jak również tworzą alternatywne połączenie pomiędzy miastami Cieszyn i Skoczów poprzez gminę Dębowiec. W mniejszościowym udziale zapewniają również połączenie miasta Skoczów z gminą Goleszów. W podstawowym i przeważającym udziale zabezpieczają powiatowe potrzeby przewozowe, a w mniejszościowym wewnątrz gminne potrzeby przewozowe gminy Dębowiec oraz Brenna.
<b>prognoza</b>	Przewidywać należy rozwój najkrótszego a tym samym najszybszego i bezpośredniego połączenia miasta Cieszyn z gminą Brenna jako kierunku podstawowego szlaku. Uzupełnieniem kierunku podstawowego będzie: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. połączenie miasta Cieszyn z miastem Skoczów lecz trasą alternatywną poprzez gminę Dębowiec,</li> <li>2. połączenie na kierunku Cieszyn - Skoczów - Brenna Leśnica,</li> </ol> które to kierunki realizowane będą dla zabezpieczania potrzeb przewozowych głównie w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym.
<b>częstotliwość połączeń</b>	
<b>ocena</b>	Obecna częstotliwość połączeń tworzy największe zagęszczenie realizowanych kursów na odcinku Cieszyn - Łączka - Skoczów zarówno w dni robocze jak i w sobotę oraz niedziele i święta. Istotne znaczenie dla tego odcinka przewozowego szlaku ma fakt nakładania się dodatkowych kursów ponadpowiatowych i wojewódzkich na realizowane powiatowe połączenia, zarówno połączeń zawierających wszystkie przystanki pośrednie odcinka jak i połączeń ograniczonych do początkowego i końcowego przystanku. Natomiast na odcinku Skoczów - Brenna Leśnica / Brenna Bukowa częstotliwość połączeń ma cechy równomiernego rozkładu ze wskazaniem na kierunek Brenna Węgierski który prowadzi przeważającą ilość połączeń. Odcinek uzupełniający szlaku łączący miasto Cieszyn ze Skoczowem poprzez gminę Dębowiec prowadzi połączenia przede wszystkim rannego i popołudniowego szczytu przewozowego ze wskazaniem na ich realizację w dni nauki szkolnej.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozwój głównego połączenia szlaku to jest Cieszyn - Łączka - Skoczów - Brenna Węgierski uzupełnionego w szczycie przewozowym o relacje do Brennej Leśnicy. Konieczność ograniczenia zbieżności liniowej komunikacji ponadpowiatowej i wojewódzkiej na odcinku Cieszyn - Skoczów, na rzecz skomunikowanej zbieżności punktowej poprzez węzły i platformy przesiadkowe.</li> <li>2. Rola uzupełniającego i alternatywnego połączenia na odcinku Cieszyn przez gminę Dębowiec do Skoczowa dającego odciążenie relacji podstawowej z jednoczesną realizacją potrzeb przewozowych ponadgminnych gminy Dębowiec. Wzrost jego atrakcyjności przewozowej poprzez ujednoczenie cennika biletów z odcinkiem podstawowym.</li> </ol>

Tabela 29 c.d.

	skomunikowanie
ocena	Częściowe skomunikowanie szlaku w punkcie węzłowym Skoczów d.a ze szlakami nr 3 i 7 oraz komunikacją ponadpowiatową i wojewódzką na kierunku do Bielska-Białej i Katowic.
Prognoza	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pełne skomunikowanie wzajemne szlaku ze szlakami stycznymi punktowa to jest przede wszystkim szlakiem nr 3 i 7.</li><li>2. Wzrost skomunikowania połączenia alternatywnego przez Dębowiec z innymi połączeniami szlaku oraz szlaków punktowo stycznych.</li><li>3. Wzrost skomunikowania w węzłach i platformach przesiadkowych to jest Cieszyn i Skoczów z komunikacją ponadpowiatową i wojewódzką.</li></ol>

**Szlak nr 5: Cieszyn - Goleszów - Ustroń centrum / Ustroń Zawodzie - Wisła - Malinka - Salmopol / Koniaków / Jaworzynka.**

Tabela 30.

<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>	
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem przewozowym trzy miasta: Cieszyn, Ustroń i Wisłę oraz dwie gminy Goleszów i Istebną. Szlak ten stanowi jeden z najdłuższych terytorialnie oraz przebiegowo szlaków komunikacyjnych w powiecie. W przeważającym zakresie zabezpiecza potrzeby przewozowe powiatowe z ciężeniem do Wisły i Cieszyna oraz w marginalnym zakresie potrzeby wewnętrzne i miejskie gminy Istebna oraz miasta Wisła i Ustroń.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozwój dwóch podstawowych kierunków przewozowych: Cieszyn - Wisła - Koniaków oraz Cieszyn - Wisła Malinka - Salmopol.</li> <li>2. Powstanie dodatkowego uzupełniającego kierunku przewozowego : Cieszyn - Wisła - Jaworzynka.</li> <li>3. Powstanie alternatywnego kierunku przewozowego Cieszyn - Wisła Jawornik - Wisła Czarne dla zabezpieczenia głównie rannego i popołudniowego szczytu przewozowego.</li> </ol>
<b>częstotliwość połączeń</b>	
<b>ocena</b>	Wysoka częstotliwość połączeń na większościowych odcinkach przebiegu linii szlaku w dni robocze średnio co 20 minut i co 10 minut w rannym szczyście przewozowym, a w soboty, niedziele i święta częstotliwość co 40 minut.
<b>prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utrzymanie częstotliwości połączeń średnio co 20 minut w dni robocze.</li> <li>2. Utrzymanie częstotliwości połączeń średnio co 40 minut i nie mniej niż co 60 minut w soboty, niedziele i święta.</li> </ol>
<b>skomunikowanie</b>	
<b>ocena</b>	Wysoki poziom skomunikowania połączeń szlaku ze szlakiem nr 7 i z połączeniami ponadpowiatowymi i wojewódzkimi na kierunku Bielsko-Biała i Katowice poprzez węzeł przesiadkowy w Wiśle. Częściowe skomunikowanie ze szlakiem nr 7 poprzez przystanki przesiadkowe w Ustroniu na kierunku do Cieszyna.
<b>Prognoza</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utrzymanie i poprawa wzajemnego skomunikowania szlaku z połączeniami szlaku nr 7 poprzez węzły i przystanki przesiadkowe zarówno w Wiśle jak i Ustroniu.</li> <li>2. Wzrost wzajemnego skomunikowania szlaku z komunikacją autobusową ponadpowiatową i wojewódzką oraz komunikacją kolejową poprzez węzeł przesiadkowy w Wiśle.</li> </ol>

**Szlak nr 6: Cieszyn - Puńców - Dzięgielów - Leszna Podlesie / Cisownica Pod Tułem.**

Tabela 31.

	<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem przewozowym miasto Cieszyn oraz gminę Goleszów. Szlak ten stanowi jeden z najkrótszych terytorialnie oraz przebiegowo szlaków komunikacyjnych w powiecie. W przeważającym zakresie zabezpiecza potrzeby przewozowe powiatowe z ciężeniem gminy Goleszów do Cieszyna oraz w marginalnym zakresie potrzeby wewnątrzgminne gminy Goleszów.
<b>prognoza</b>	1. Rozwój podstawowego kierunku przewozowego Cieszyn - Leszna Podlesie. 2. Marginalizacja kierunku alternatywnego - uzupełniającego Cieszyn - Cisownica Pod Tułem, realizującego przewozy przede wszystkim w rannym i popołudniowym szczycie przewozowy.
	<b>częstotliwość połączeń</b>
<b>ocena</b>	Częstotliwość połączeń na pełnym odcinku przebiegu linii szlaku w dni robocze średnio co 15 minut lecz wyłącznie w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym, a poza nim średnio co 60 minut. Częstotliwość połączeń w soboty, niedziele i święta nieregularna i wyłącznie na kierunku Cieszyn - Leszna Podlesie od 70 do 140 minut.
<b>prognoza</b>	1. Zwiększenie równomierności rozkładu częstotliwości połączeń co najmniej co 60 minut na kierunku podstawowym Cieszyn - Leszna Podlesie. 2. Uzupełnienie połączeniami relacji alternatywnej Cieszyn - Cisownica Pod Tułem odcinka Cieszyn - Dzięgielów dla otrzymania średniej częstotliwości połączeń co 30 minut oraz co 10-20 minut w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym.
	<b>skomunikowanie</b>
<b>ocena</b>	Brak wzajemnego skomunikowania linii szlaku oraz szlaku z innymi szlakami powiatowej sieci komunikacyjnej za wyjątkiem punktu styczności w Cieszynie.
<b>Prognoza</b>	Wzrost znaczenia skomunikowania szlaku w ramach platformy przesiadkowej w Cieszynie z pozostałymi szlakami powiatowej sieci komunikacyjnej i liniami spoza sieci oraz z komunikacją kolejową.



**Szlak nr 7: Wiśla - Jaszowiec / Dobka - Ustroń - Lipowiec / Skoczów Bładnice - Skoczów.**

Tabela 32.

<b>przebieg, zasięg terytorialny</b>	
<b>ocena</b>	Określone dla powiatowej sieci komunikacyjnej linie obejmują swym zasięgiem przewozowym trzy miasta powiatowe: Wiśla, Ustroń i Skoczów. W przeważającym zakresie zabezpieczają potrzeby przewozowe powiatowe z proporcjonalnym ciężeniem potrzeb przewozowych pomiędzy w/w miastami.
<b>prognoza</b>	1. Rozwój podstawowego kierunku przewozowego Cieszyn - Ustroń - Wiśla. 3. Uzupelniająca rola niepełnych przebiegowo połączeń szlaku : Skoczów - Ustroń z alternatywnymi trasami przejazdu przez Skoczów Bładnice, Ustroń Lipowiec oraz ich wydłużeniem do Ustronia Zawodzia lub Ustronia Dobki i Ustronia Jaszowca.
<b>częstotliwość połączeń</b>	
<b>ocena</b>	Częstotliwość połączeń na pełnym odcinku przebiegu linii szlaku w dni robocze średnio co 20 minut w rannym i popołudniowym szczycie przewozowym, a poza nim średnio co 60 minut. Częstotliwość połączeń w soboty, niedziele i święta nieregularna w odstępach czasowych ponad 60 i 90 i więcej minut.
<b>prognoza</b>	1. Utrzymanie co najmniej obecnej częstotliwości i równomierności rozkładu połączeń w okresie rannego i popołudniowego szczytu przewozowego z możliwym jej zmniejszeniem w okresach pozaszczytowych. 2. Zwiększenie równomierności rozkładu połączeń w soboty, niedziele i święta. 3. Uzupelniająca - zwiększająca częstotliwość połączeń w szczytach przewozowych rola alternatywnych połączeń na odcinku Skoczów - Ustroń.
<b>skomunikowanie</b>	
<b>ocena</b>	Wysoki poziom skomunikowania połączeń szlaku ze szlakiem nr 5 i z połączeniami ponadpowiatowymi i wojewódzkimi na kierunku Bielsko-Biała i Katowice poprzez węzeł przesiadkowy w Skoczowie. Częściowe skomunikowanie ze szlakiem nr 5 poprzez przystanki przesiadkowe w Ustroniu na kierunku do Cieszyna oraz z lokalną komunikacją miasta Ustroń.
<b>prognoza</b>	1. Utrzymanie i poprawa wzajemnego skomunikowania szlaku z połączeniami szlaku nr 5 poprzez węzły i przystanki przesiadkowe zarówno w Wiśle jak i Ustroniu. 2. Poprawa wzajemnego skomunikowania szlaku z połączeniami szlaku nr 4 poprzez węzeł przesiadkowy w Skoczowie. 3. Ograniczenie zbieżności czasowej połączeń szlaku ze szlakiem nr 5 na odcinku Ustroń - Wiśla, zwiększenie odstępów czasowych pomiędzy kolejnymi połączeniami. 3. Wzrost wzajemnego skomunikowania szlaku z komunikacją autobusową ponadpowiatową i wojewódzką oraz komunikacją kolejową poprzez węzeł przesiadkowy w Wiśle.

## 11.4 Przewidywane finansowanie usług przewozowych.

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

- 1) ustalenia jednolitych lub zróżnicowanych zasad finansowania poszczególnych linii, szlaków czy operatorów,
- 2) określenia przedmiotu i zakresu finansowania (linii i szlaków, organizatorów, terminów obowiązywania),
- 3) tytułów i wielkości, źródeł i terminów pochodzenia środków finansowych, w tym zakupu i udostępnienia nowego taboru i innych urządzeń,
- 4) ustalenia konieczności, przedmiotu i zakresu współfinansowania przez gminy części przewozów, w tym przewozów gminnych o znaczeniu użyteczności publicznej i powiatowym,
- 5) ustalenia lub opracowania systemu i zakresu taryf przewozowych, cenników, tytułów i zakresu stosowania pozaustawowych ulg i innych opłat np. za bagaż, ustalenia regulaminów przewozowych,
- 6) ustalenia czy i jakie opłaty 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 statych, wybranych miesiącach,
- 11) okresowego monitorowania zysku netto osiąganego przez operatorów z części usług realizowanych na rzecz powiatu (dotyczy tzw. rozsądnego zysku),
- 12) ustalenia procedur dla kontroli rozliczeń finansowanych przewozów i operatorów.

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

- 1) W pierwszym etapie 1 roku oraz w drugim etapie kolejnych dwóch lat jednolite zasady finansowania linii, szlaków i operatorów. Ponadto w pierwszym roku funkcjonowania 10 letnich umów operatorskich przyjmuje się finansowanie poprzez:
  - a. pozostawienie utargów operatorom,
  - b. poprzez tzw. zerowe dotacje powiatu do przewozów,
  - c. przekazywanie należnych dopłat do stosowanych ulgowych przewozów,
  - d. ewentualne konieczne i uzasadnione rekompensaty udzielone będą operatorowi z tytułu poniesionej straty po określeniu ich zasadności i wielkości w przypadkach nie osiągnięcia rozsądnego zysku.

- 2) W drugim etapie, po analizie w pierwszym roku rentowności linii, dopuszcza się bieżące dofinansowanie linii lub szlaków. Jednolite zasady finansowania nie dotyczą wielkości stawek przyjmowanego dofinansowania np. w zł/km oferowanego ( zaakceptowanego ) rozkładu jazdy. Po okresie 3 lat funkcjonowania przyjętych zasad finansowania konieczne będzie:
- a. zweryfikowanie i ustalenie przyjętych norm, przy zachowaniu prawnych zapisów ujętych w funkcjonujących umowach operatorskich,
  - b. przyjęcie dla ściśle ustalonego rozkładu jazdy dofinansowania w zł/km planowanego rozkładu dla linii w ramach danego szlaku i wyłonionego operatora oraz korygowanie go stosownie do uzgodnionych zmian w rozkładzie jazdy. Dofinansowanie jako dotacja liczona będzie dla każdej uzgodnionej linii jako iloczyn planowanego rocznego przebiegu dla tej linii i przyjętej średniej rocznej stawki dotacji w zł/km, gdzie stawka ta jest różnicą między zakładaną, planowaną średnioroczną rentownością linii a wynikową średnioroczną stawką rentowności tej linii,
  - c. utrzymanie systemu taryfowo - cenowego realizowanego na danych liniach, zaś w miarę wolnych środków finansowych podejmowanie przez organizatora na wybranych liniach uzasadnionych interwencji taryfowo - cenowych. Realizowane ceny i ich zmiany podlegać będą zgłoszeniu do organizatora, w przypadku ich podwyżki - akceptacji. Nie przewiduje się dodatkowych ulg przewozowych poza ustawowych za wyjątkiem obecnie realizowanych przez przewoźników ulg komercyjnych, które po ujednoczeniu podlegać będą dopłacie przez powiat od początku realizacji umowy operatorskiej jako ulgi samorządowe, powiatowe,
  - d. odstąpienie od naliczania opłat za korzystanie z przystanków autobusowych przez powiatowych operatorów przewozów w ramach umów operatorskich na liniach wewnątrz powiatowych ( stawka opłaty zerowa ),
  - e. przyjęcie systemu comiesięcznego zaliczkowania należnych operatorom kwot, który uwzględni funkcjonujące programy komputerowe wykorzystywane w procesie rozliczeń dopłat do ulg,
  - f. w systemie rekompensat należnych operatorom w związku z osiągnięciem straty lub mniejszego niż należy rozsądnego zysku, półroczne i roczne zaliczki i rozliczenia uwzględniać będą i dotyczyć przedmiotu umowy t. j. szlaku komunikacyjnego, udokumentowanych i zasadnych strat zwiększających koszty i nie wynikających ze złego lub błędnego zarządzania, zakres modernizacji taboru i podnoszenia jego standardów przez operatora,
  - g. przyjęcie systemu stałych, np. co rocznych badań rentowności kursów i linii objętych umową operatorską w miesiącach: luty, lipiec, listopad.

---

## 11.5 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 wymagany jest aby połączenia przez operatorów linii powiatowych były realizowane punktualnie. Powyższe postulaty transportowe są istotne w rozwoju powiatu Cieszyńskiego pod względem komunikacyjnym, jednakże istotnym jest aby badania te były systematycznie powtarzane co 4-5 lat, aby móc dynamicznie reagować na ewentualne zmiany preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu przez podróżnych.

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

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

## Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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

- 1) Negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem.
- 2) Ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 3) Utworzenie u każdego operatora rejestru skarg i zażaleń wraz z podaniem sposobu rozpatrzenia interwencji podróżnego, które to dane w cyklach nie dłuższych niż 1 miesiąca winny zostać przesłane do organizatora. Utworzenie systemu kontroli np. poprzez określenie wzoru rocznego sprawozdania z działalności przewozowej operatora w ramach powiatowej sieci komunikacyjnej.
- 4) Kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- 5) Współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
- 6) Ustalenie harmonogramu zmian rozkładu jazdy na liniach powiatowej sieci komunikacyjnej jako efekt wniosków komunikacyjnych: podróżnych, szkół, operatorów itp. oraz danych powstających z bieżącego monitorowania rentowności realizowanych linii wraz z systemem oceny zasadności zgłaszanych do uzgodnienia zmian.
- 7) Analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- 8) Dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych.
- 9) Zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- 10) Administrowaniu systemem informacji dla pasażera - centralny system informacji.
- 11) Wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.



## 11.7 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.

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

Odnosząc się do powyższych danych tylko 1/3 autobusów (EURO 3 do EURO 5) w przewoźników w powiecie cieszyńskim na dzień dzisiejszy posiada podwyższoną normę EURO. Jednakże biorąc pod uwagę fakt iż nowoczesny tabor kosztuje od 500 tys. netto do ponad 1mln zł netto to w pierwszym okresie przejściowym, wprowadzającym umowy operatorskie na linie użyteczności publicznej, dopuszczalne jest, aby tabor spełniał normy od EURO 2 wzwyż. Przyjmuje się, iż okres przejściowy ma trwać 1 rok, po upływie którego kolejnym etapem jest okres 2-3 lat, w którym to wprowadzone zostaną obostrzenia dotyczące norm EURO do poziomu norm EURO 3, a kolejno EURO 4. Wynika to z faktu, iż najstarsze pojazdy z normami spalin EURO 3 w roku 2017 mogą osiągać wiek taborowy do 17 lat włącznie, natomiast EURO 4 do 12 lat włącznie. Możliwym jest, że Unia Europejska w następnych latach wprowadzi normę emisji spalin EURO 7, dlatego ważnym aspektem jest branie pod uwagę roczniku taboru i przyjmuje się iż maksymalny dopuszczalny rocznik eksploatowanych pojazdów to 20 lat.

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

Przyjąć należy, aby tabor autobusowy spełniał docelowo następujące wymagania:

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

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

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

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

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

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

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

## 11.8 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.

System informacji dla pasażera opisano w części 9 niniejszego opracowania.

### Podział z wyszczególnionymi działami informacji dla pasażerów:

Informacje w środkach transportu	Informacje w punktach przyjazdowo / odjazdowych
<ul style="list-style-type: none"><li>• obowiązujące rozkłady jazdy,</li><li>• obowiązujące regulaminy przewozu osób,</li><li>• obowiązujące opłaty za przejazd osób,</li><li>• uprawnienia do ulg przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,</li><li>• analogowe lub cyfrowe tablice kierunkowe informujące pasażerów o relacji podróży.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• tablice rozkładowe na przystankach, z informacją o odjazdach lub przyjazdach środków transportu,</li><li>• mapy przejazdu dla poszczególnych relacji z zaznaczonymi przystankami na całej trasie przejazdu</li><li>• dane kontaktowe do poszczególnych przewoźników,</li><li>• na niektórych węzłach przesiadkowych dyżurni ruchu zapowiadający odjazdy/przyjazdy.</li></ul>

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

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

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

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

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



Wzór tabliczki lub wyklejki - oznaczenia pojazdu operatora

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

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

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

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

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

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

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

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

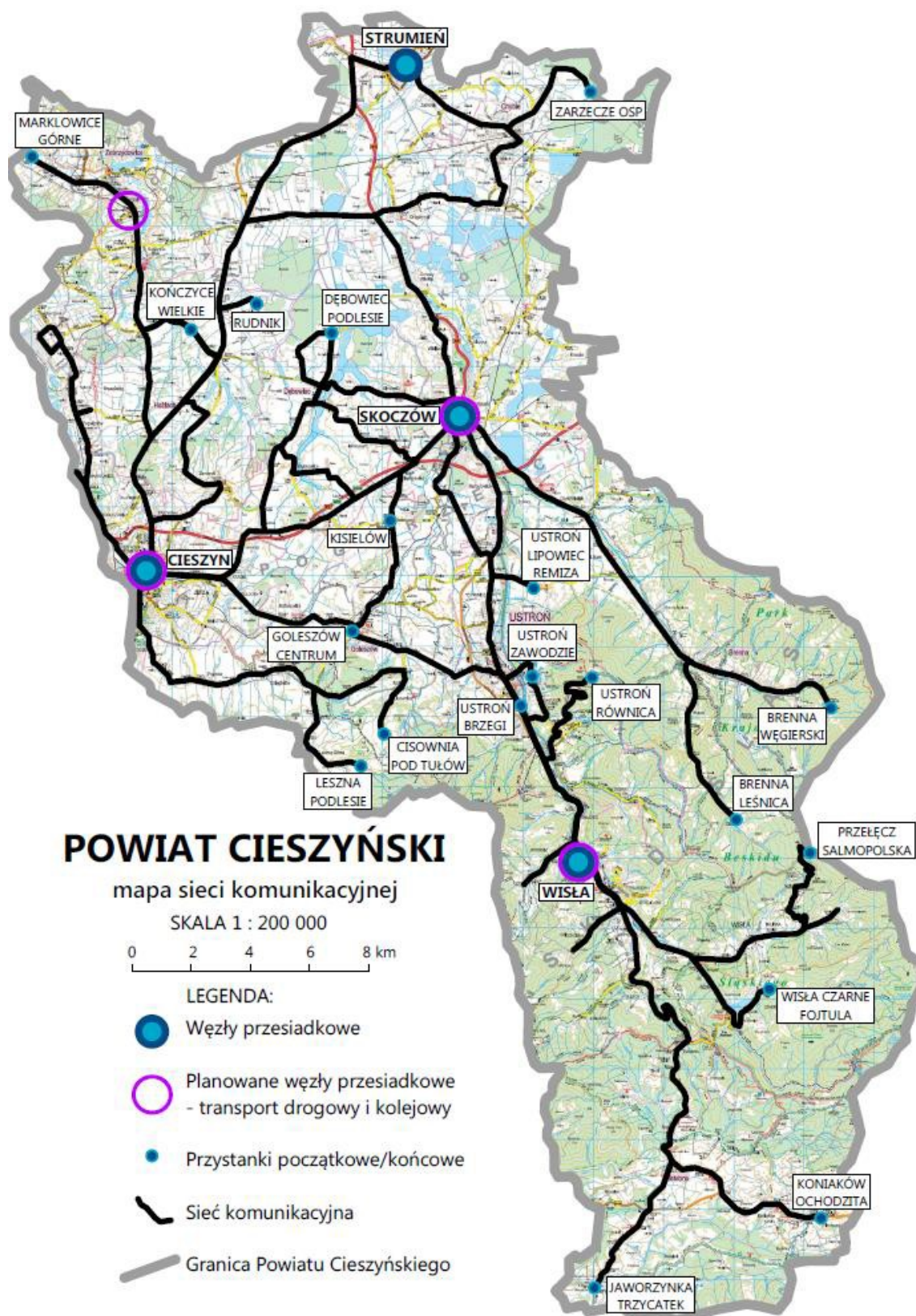
Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Cieszyński. Z pewnością niniejszy plan winien zostać poddany aktualizacji w 2016 r. przed podjęciem ostatecznym decyzji co do zakresu i form finansowania publicznego transportu zbiorowego od 01.01.2017 r.

Przesłanki teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu wskazują na to, iż rokrocznie będzie dokonywana weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym planie transportowym Powiatu Cieszyńskiego i na podstawie wyników tejże weryfikacji, podjęta zostanie 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.



## UZASADNIENIE

### **do projektu uchwały w sprawie „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu cieszyńskiego”**

W myśl art. 9 ust. 1 pkt 3) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 ze zmianami) powiat opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 9 ust. 3 przywołanej ustawy, plan ten jest aktem prawa miejscowego. Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, starosta przedstawia Radzie Powiatu do uchwalenia projekt planu transportowego.

Projekt Planu transportowego określa m.in.:

- obszar, na którym planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane zasady finansowania usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Z uwagi na charakter uchwały, na podstawie art. 10 ww. ustawy Starosta w dniach 21 marca – 11 kwietnia br. przeprowadził konsultacje społeczne projektu planu. Wpłynęło 5 formularzy zgłoszenia opinii oraz jedno pismo. Raport z konsultacji dostępny jest na stronie internetowej BIP Powiatu.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 przywołanej ustawy Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego.

Mając powyższe na uwadze, podjęcie niniejszej uchwały jest niezbędne.