



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Analiza wykonalności przedsięwzięć w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego

Bielsko-Biała, 2014

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Zespół ekspertów w składzie:

Paweł Gałęcki, Wojciech Gałosz, Izabela Kałczuga, Małgorzata Krzysztofik, Bartosz Mazur

Spis treści

1.	Charakterystyka projektu	7
1.1.	Tytuł i definicja projektu	7
1.2.	Lokalizacja projektu	10
1.3.	Logika interwencji, cele i wskaźniki projektu	13
2.	Analiza terytorialna	16
3.	Zgodność z politykami strategicznymi	31
4.	Komplementarność projektu	38
5.	Analiza instytucjonalna	39
5.1.	Beneficjenci projektu	39
5.2.	Wykonalność instytucjonalna projektu	49
6.	Analiza techniczna i technologiczna	53
6.1.	Stan aktualny	53
6.2.	Stan projektowany	62
7.	Analiza specyficzna dla sektora	70
7.1.	Stan aktualny	70
7.2.	Stan projektowany	73
8.	Analiza wariantowa	79
9.	Analiza środowiskowa	84
10.	Analiza prawna i pomoc publiczna	93
11.	Analiza finansowo-ekonomiczna	115
12.	Wykonalność i trwałość projektu	122
13.	Analiza ryzyk i zagrożeń w projekcie	123
14.	Plan wdrożenia projektu	125
15.	Raport z konsultacji społecznych	126
16.	Zakończenie	126
17.	Bibliografia	126
18.	Załącznik 1 – 20 analiz projektów	127
19.	Załącznik 2 – Raport z badań transportowych	128

Spis rysunków

Rysunek 1 Mapa subregionu południowego województwa śląskiego	11
Rysunek 2 Subregion Południowy na mapie województwa śląskiego wraz z pozostałymi subregionami	12
Rysunek 3 Mapa subregionu południowego województwa śląskiego	17
Rysunek 4 Gminy powiatu bielskiego.....	18
Rysunek 5 Gminy powiatu cieszyńskiego.	19
Rysunek 6 Gminy powiatu żywieckiego.	20
Rysunek 7 Schemat współpracy z IZ RPO WSL 2014-2020	52
Rysunek 8 Autobus Ikarus 280 na przystanku przy Dworcu Kolejowym w Bielsku-Białej, charakterystyczna zmiana ściany przedniej to efekt przeprowadzonej naprawy głównej pojazdu	54
Rysunek 9 Standardowej wielkości autobus Autosan A1010T, typowa kompletacja do komunikacji regionalnej, z wygodnymi fotelami „lotniczymi”	55
Rysunek 10 Autobus Ikarus 260 w Zabrzegu – zwraca uwagę brak jakiegokolwiek peronu przystankowego.....	56
Rysunek 11 Przykład ujednoliconego i zestandaryzowanego systemu oznaczania przystanków w gminie Łękawica	57
Rysunek 12 Oznaczenie przystankowe – choć archaiczne, to jednak wyraźne i czytelne	58
Rysunek 13 Wydatne braki w infrastrukturze rowerowej stanowią znacznie większe utrudnienie dla ruchu autobusów niż dla ruchu samochodów osobowych	59
Rysunek 14 Informacja rozkładowa w formie tradycyjnej, uzupełniona o schemat połączeń komunikacji miejskiej.....	60
Rysunek 15 System informacyjny na pojeździe – Autosan H7 PKS Bielsko-Biała, zwraca uwagę coraz powszechniejsza dostępność Internetu w środkach transportu publicznego, w tym także pozamiejskiego	61
Rysunek 16 Wyróżnik ekologiczny linii obsługiwanej taborzem elektrycznym w Krakowie w ramach informacji przystankowej	63
Rysunek 17 Rampini ALE, wypożyczony z Wiednia autobus z pantografem pozwalającym na szybkie doładowanie baterii z punktowej instalacji napowietrznej	64
Rysunek 18 Prefabrykowane krawężniki poprawiające cechy funkcjonalne infrastruktury przystankowej w komunikacji autobusowej, Hlucin (CZ).....	65
Rysunek 19 Wyraźne oznaczenie dla osób niewidomych i niedowidzących obejmuje także punkt zatrzymania czoła autobusu (zaznaczone na zdjęciu), Hlucin (CZ).....	66
Rysunek 20 Energooszczędna wiata przystankowa, ze źródłem światła zasilanym przez mikroinstalację solarną, Rohov (CZ), podobne wiaty można spotkać w gminie Zebrzydowice w powiecie cieszyńskim	67
Rysunek 21 Stacja dokowania rowerów miejskich, Wrocław	68
Rysunek 22 Tablica o zmiennej treści, Wrocław	69

Rysunek 23 Schemat połączeń kolejowych w subregionie południowym	75
Rysunek 24 Ogłoszenie-apel promujące korzystanie z komunikacji kolejowej, Bielsko-Biała, w pobliżu galerii handlowej Sfera	76
Rysunek 25 Tablica informacyjno-reklamowa z ofertą komunikacji szczebla regionalnego i ponadregionalnego na dworcu w Cieszynie	77
Rysunek 26 Komfortowy dalekobieżny autokar na linii autobusowej relacji Rajcza - Kraków	78
Rysunek 27 Szeroka dystrybucja biletów zintegrowanych, obejmujących komunikację miejską Bratysławy oraz pociągi dowozowe, w tym także zakontraktowanego prywatnego przewoźnika, Nitra (SK)	79

Spis tabel

Tabela 1 Lista projektów dotyczących zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na terenie subregionu południowego planowanych do realizacji w ramach RIT 2014-2020 objętych analizą	8
Tabela 2 Wskaźnik rezultatu	15
Tabela 3 Wskaźnik produktu	15
Tabela 4 Liczba ludności w podziale na powiaty subregionu południowego	21
Tabela 5 Ludność w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym wg płci w 2013 r. ..	21
Tabela 6 Stopa bezrobocia w subregionie południowym, w województwie śląskim i w Polsce na przestrzeni lat 2009-2013	22
Tabela 7 Dane dotyczące bezrobocia w podziale na poszczególne powiaty subregionu południowego	22
Tabela 8 Drogi publiczne na terenie subregionu południowego	24
Tabela 9 Sieć rozdzielcza na 100 km ²	26
Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych	27
Tabela 11 Szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne oraz ponadgimnazjalne w subregionie południowym	29
Tabela 12 Wpływ projektu na polityki horyzontalne	37
Tabela 13 Beneficjenci projektów	41
Tabela 14 Określenie konieczności lub braku konieczności wykonania dla inwestycji oceny oddziaływania na środowisko	89
Tabela 15 Określenie konieczności lub braku konieczności wykonania inwentaryzacji przyrodniczych	90
Tabela 16 Wpływ inwestycji na obszary „Natura 2000”	91
Tabela 17 Terminy wykonania inwentaryzacji przyrodniczej	92
Tabela 18 Zidentyfikowane najważniejsze zastrzeżenia/ryzyka w zakresie przeprowadzonej analizy prawnej do danego przedsięwzięcia	102

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Tabela 19 Dofinansowanie projektów w ramach RIT	117
Tabela 20 Zestawienie wskaźników	120
Tabela 21 Ryzyka i zagrożenia w projekcie	124

Spis wykresów

Wykres 1 Liczebność gospodarstw domowych	70
Wykres 2 Struktura badanej zbiorowości (wszyscy domownicy) pod względem kierunków dojazdów obligatoryjnych.....	71
Wykres 3 Struktura gospodarstw domowych pod względem stopnia zmotoryzowania	72
Wykres 4 Sposób dojazdu do szkoły (możliwość wskazania więcej niż jednego środka transportu)...	73

1. Charakterystyka projektu

1.1. Tytuł i definicja projektu

„Przedsięwzięcie w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego”

Analiza dotyczy zintegrowanych przedsięwzięć w ramach „Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”.

Przedmiotowe opracowania obejmuje 20 analiz szczegółowych – wykonanych w oparciu o listę przedsięwzięć (zadań, projektów) wskazanych do realizacji na analizowanym obszarze subregionu południowego województwa śląskiego. Są to przedsięwzięcia poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego zgłoszone i ujęte na liście projektów przewidzianych do realizacji w formule Regionalnych Inwestycji Terytorialnych (RIT) 2014-2020 dla obszaru funkcjonalnego obejmującego subregion południowy województwa śląskiego.

Analiza jest częścią zintegrowanego subregionalnego przedsięwzięcia dotyczącego zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na terenie Subregionu Południowego Województwa Śląskiego.

Projekt przewiduje wdrożenie komplementarnego (zrównoważonego) systemu komunikacyjno-transportowego, rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego, wdrożenie zintegrowanych systemów zarządzania transportem wraz z dynamiczną informacją pasażerską, kompleksową budowę/przebudowę zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz promocję korzystania z transportu publicznego.

Analiza wskazuje możliwości wdrożenia i realizacji na terenie obszaru funkcjonalnego miasta Bielsko-Biała wraz z otaczającymi gminami miejskimi i wiejskimi wchodzącymi w skład tzw. subregionu południowego województwa śląskiego przedsięwzięć dotyczących zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na analizowanym terenie.

Zakres analizy obejmuje aspekty prawne, instytucjonalne, techniczne, środowiskowe oraz ekonomiczne planowanych inwestycji w ramach poprawy stanu środowiska naturalnego subregionu południowego województwa śląskiego, poprzez zintegrowane przedsięwzięcie ograniczające niską emisję i racjonalną gospodarkę transportem publicznym na obszarze całego subregionu. Dokument prezentuje zasadność realizacji przedsięwzięcia o charakterze zintegrowanym, przy jednoczesnym wskazaniu najkorzystniejszego rozwiązania techniczno-organizacyjnego oraz przedstawia jego wykonalność w aspekcie finansowym, instytucjonalnym, prawnym i środowiskowym. Wykazuje także zgodność przyjętych rozwiązań z dokumentami programowymi, politykami UE i krajowymi oraz wskazuje znaczenie przedsięwzięcia dla społeczności lokalnej i regionu. Indywidualne analizy dotyczące 20 projektów zawierają odpowiednie uwagi w kontekście uwarunkowań wdrażania ich w trybie zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT) zdefiniowanych w programie subregionu, RPO WSL na lata 2014-2020 oraz lokalnych i regionalnych potrzeb.

Analiza służy zdiagnozowaniu pod kątem możliwości realizacji przedsięwzięcia inwestycyjne, niezbędne do wdrożenia na obszarze funkcjonalnym w okresie programowania Funduszy

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Europejskich na lata 2014-2020. Zweryfikowano, które z 20 wskazanych przedsięwzięć z zakresu zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym wpisują się w cechy zintegrowanych projektów, w tym w założenia programowe na lata 2014-2020.

Celem dokumentu jest:

- optymalne wsparcie wdrożenia zintegrowanych przedsięwzięć, upowszechnienie podejścia funkcjonalnego w planowaniu przestrzennym oraz promocja zintegrowanego podejścia do problemów danego obszaru, w tym w szczególności wzmocnienie pełnionych funkcji miejskich i metropolitalnych oraz rozbudowa powiązań funkcjonalnych między miastem, a jego otoczeniem;
- systemowe rozwiązywanie kluczowych zagadnień odnoszących się do celów tematycznych funduszy na lata 2014-2020;
- wzmocnienie współpracy między JST koniecznej dla realizacji wspólnych działań na obszarach funkcjonalnych oraz identyfikacja wspólnych celów rozwojowych dla danego obszaru funkcjonalnego.

Obszar funkcjonalny obejmuje Miasto Bielsko-Biała wraz z otaczającymi gminami miejskimi i wiejskimi wchodzącymi w skład tzw. subregionu południowego województwa śląskiego. Obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych dotyczą ośrodków niepełniących funkcji ośrodków wojewódzkich, ale mających duży potencjał i duże znaczenie dla rozwoju kraju z punktu widzenia celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.

Grupę docelową w przedmiotowej analizie stanowi subregion południowy województwa śląskiego, w skład którego wchodzi: Miasto na prawach powiatu Bielsko-Biała, powiat bielski, powiat cieszyński, powiat żywiecki oraz gminy: Bestwina, Buczkowice, Czechowice-Dziedzice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Wisła, Brenna, Chybie, Dębowiec, Goleszów, Hażlach, Istebna, Zebrzydowice, Żywiec, Czernichów, Gilowice, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łękawica, Łodygowice, Miłówka, Radziechowy-Wieprz, Rajcza, Ślemień, Świnna, Ujszoły, Węgierska Górka.

Przedsięwzięcie zintegrowane złożone jest z 20 wzajemnie komplementarnych inwestycji zaplanowanych do realizacji w Bielsku-Białej oraz powiatach: bielskim, cieszyńskim i żywieckim. W skład zintegrowanego projektu dotyczącego zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na terenie subregionu południowego wchodzi następujące przedsięwzięcia zidentyfikowane przez subregion południowy podczas prac nad Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych a objętych niniejszą analizą:

Tabela 1 Lista projektów dotyczących zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na terenie subregionu południowego planowanych do realizacji w ramach RIT 2014-2020 objętych analizą

BIELSKO-BIAŁA		
1.	Miasto Bielsko-Biała	Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej
2.	Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej
POWIAT BIELSKI		
3.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - zakup taboru autobusowego

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

4.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskie
5.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I
6.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II
7.	Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach
8.	PKM w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o. o.	Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach
POWIAT CIESZYŃSKI		
9.	Powiat cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński – I etap
10.	Powiat cieszyński	Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo-turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego
11.	Gmina cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie
12.	Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1
13.	Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2
14.	Gmina Strumień	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu
15.	Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski
16.	Gmina Wisła	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum
17.	Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP
POWIAT ŻYWIECKI		
18.	Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica
19.	Gmina Węgierska Górka	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym
20.	Miasto Żywiec	Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych

Źródło: Strategia Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego wraz ze Strategią Regionalnych Inwestycji Terytorialnych na lata 2014-2020

1.2. Lokalizacja projektu

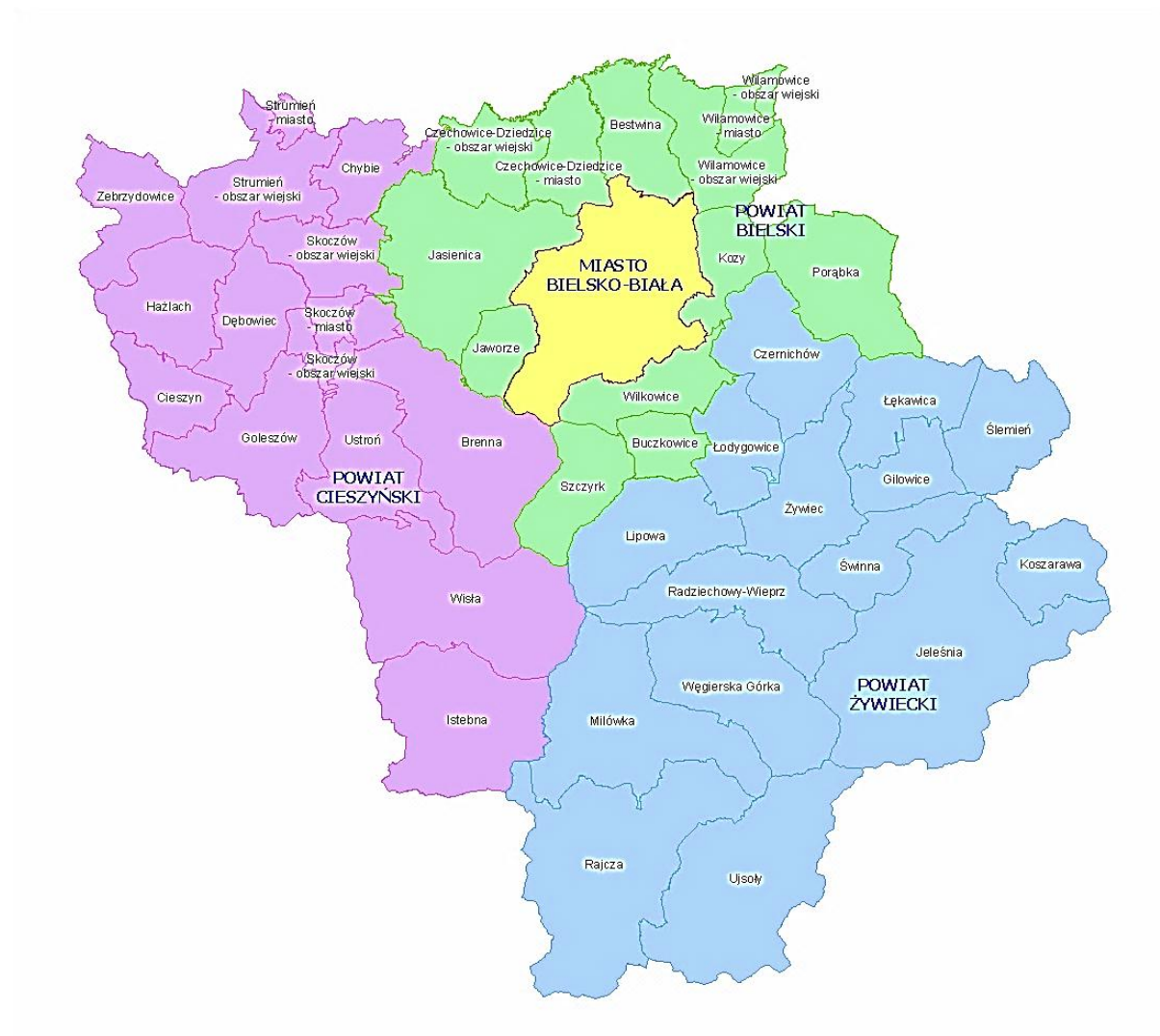
Zasięg terytorialny działania dotyczy całego subregionu południowego województwa śląskiego. Projekty objęte analizą zlokalizowane są na terenie jednostek samorządu terytorialnego w tym subregionie. Obszar funkcjonalny obejmuje Miasto Bielsko-Biała wraz z otaczającymi gminami miejskimi i wiejskimi wchodzącymi w skład tzw. subregionu południowego województwa śląskiego.

Przedsięwzięcie zintegrowane w zakresie transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego złożone z 20 wzajemnie komplementarnych inwestycji zaplanowanych do realizacji w Bielsku-Białej oraz powiatach: bielskim, cieszyńskim i żywieckim dotyczy następujących Beneficjentów (wykaz gmin/JST, w których zlokalizowane są projekty):

- Miasto Bielsko-Biała
- W powiecie bielskim:
 - powiat bielski,
 - Gmina Czechowice-Dziedzice,
- W powiecie cieszyńskim:
 - powiat cieszyński,
 - Gmina Cieszyn,
 - Gmina Strumień,
 - Miasto Ustroń,
 - Gmina Wisła,
 - Gmina Zebrzydowice,
- W powiecie żywieckim:
 - Gmina Łękawica,
 - Gmina Węgierska Górka,
 - Miasto Żywiec.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

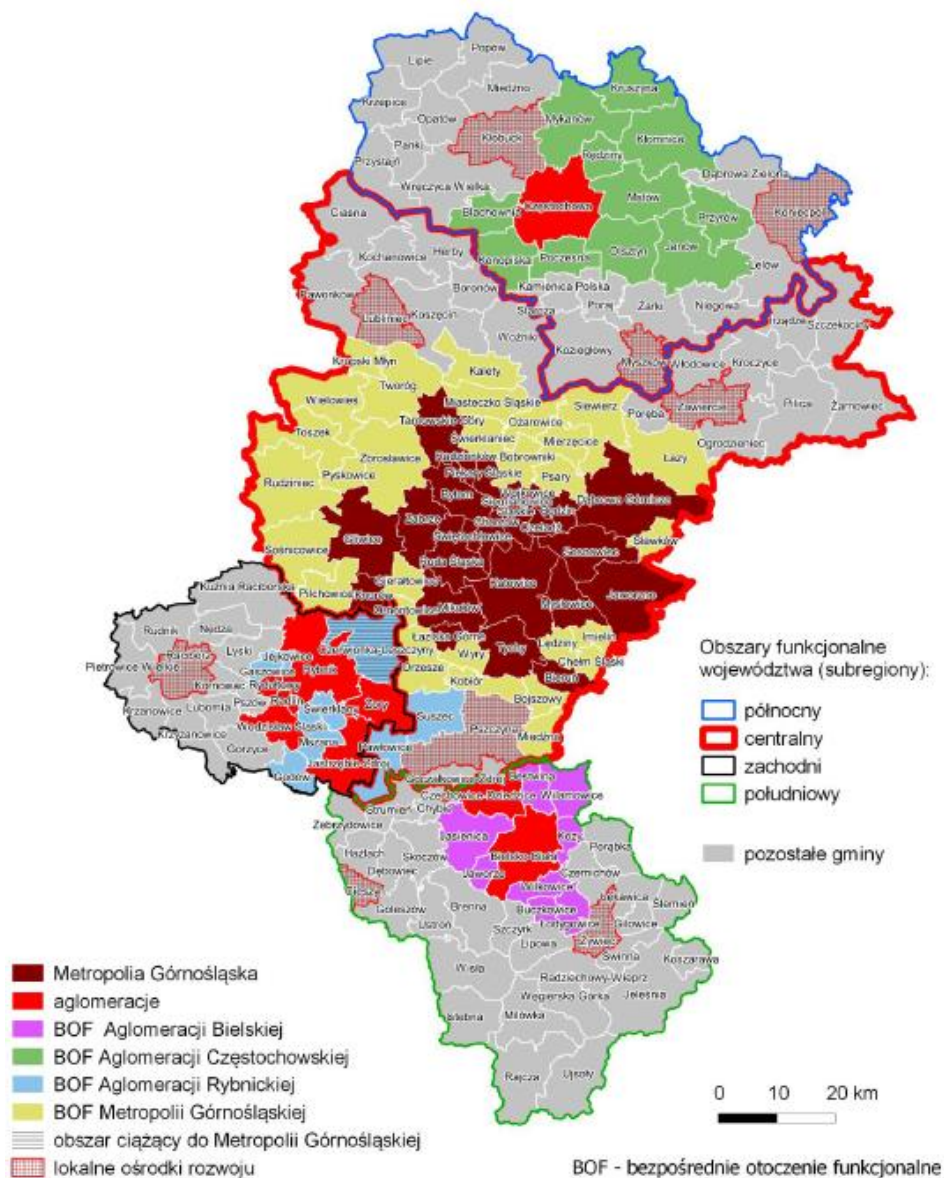
Rysunek 1 Mapa subregionu południowego województwa śląskiego



Źródło: Strategia RIT

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 2 Subregion Południowy na mapie województwa śląskiego wraz z pozostałymi subregionami



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”

1.3. Logika interwencji, cele i wskaźniki projektu

Analiza 20 projektów zintegrowanych przedsięwzięć w ramach „Programu Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym” oraz Beneficjentów z obszaru funkcjonalnego Subregionu Południowego wykazała specyfikę i zapotrzebowanie na działania w zakresie zintegrowania transportu publicznego.

Cele projektu są zgodne z celami RPO WSL na lata 2014 – 2020 (wersja 5.1) w ramach osi priorytetowej **IV EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA, OZE I GOSPODARKA NISKOEMISYJNA**, w zakresie priorytetu inwestycyjnego:

- 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Cele szczegółowe projektu odpowiadają priorytetowi inwestycyjnemu 4.5 i są spójne z celami głównym i szczegółowym Umowy Partnerstwa, którymi są odpowiednio:

- zwiększenie konkurencyjności gospodarki oraz
- zmniejszenie emisyjności gospodarki.

Przedmiotowy projekt odnosi się do następujących celów szczegółowych priorytetu IV w RPO WSL 2014-2020:

- sprawny zintegrowany transport publiczny,
- wzrost atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów,
- zmniejszenie energochłonności infrastruktury publicznej.

Jak wynika z aktualnej wersji RPO WSL na lata 2014-2020, **planowanymi rezultatami wsparcia**, określonego ogólnie w tym priorytecie w zakresie: budowy, przebudowy liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowanych centrów przesiadkowych – w tym dworców autobusowych i kolejowych, parkingów Park&Ride i Bike&Ride, dróg rowerowych); zakupu taboru autobusowego i tramwajowego, wdrażania inteligentnych systemów transportowych ITS, w tym SDIP, wymiany oświetlenia w gminach na instalacje o wyższej efektywności energetycznej **będą:**

- niskoemisyjny transport miejski (zmniejszenie energochłonności gospodarki),
- zaoszczędzona energia pierwotna (w środkach transportu i infrastrukturze publicznej),
- czystsze powietrze w miastach (w wyniku ograniczenia emisji ze środków transportu),
- zmniejszone niedobory w zakresie efektywności transportu publicznego (tramwajowego, autobusowego),
- poprawa atrakcyjności komunikacji publicznej względem indywidualnych środków transportu (wzrost przewozu pasażerów i miejsc w wozach).

Ponadto wg RPO, wynikiem realizacji ww. typów projektów będzie także zwiększenie dostępności przestrzennej obszarów miejskich.

Zgodnie z Projektem Szczegółowego Opisu Priorytetów Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego (URPO WSL) na lata 2014-2020 w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (wersja 2.0 z maja 2014 r.) przedmiotowy projekt wpisuje się w:

▪ **Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski i efektywne oświetlenie.**

W tej wersji dokumentu – **celem tego działania** jest promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej i efektywnego energetycznie oświetlenia. Cel RPO WSL na lata 2014-2020 będzie realizowany przez inwestycje w infrastrukturę i tabor „czystej” komunikacji publicznej oraz kompleksowe inwestycje służące ruchowi pieszemu i rowerowemu, obejmujące np. centra przesiadkowe, parkingi rowerowe, parkingi Park&Ride, a także wdrażanie inteligentnych systemów transportowych.

Na etapie opracowania właściwego Studium Wykonalności należy odnieść się do zapisów URPO WSL 2014-2020, które aktualnie określają przykładowe rodzaje projektów, a odnoszące się do przedmiotowego projektu jako:

- Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride),
- Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS),
- Zakup taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu publicznego.

Te działania URPO WSL 2014-2020 będą realizowane wyłącznie jako inwestycje w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych/Regionalnych Inwestycji Terytorialnych wynikające ze Strategii ZIT/RIT określające całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego na terenie objętego ZIT/RIT. Przedmiotowa analiza 20 projektów jako wzajemnie komplementarnych inwestycji w zakresie zintegrowania transportu publicznego w obszarze funkcjonalnym Subregionu Południowego – spełnia ten warunek.

W ramach działania URPO WSL przewiduje, że będzie udzielane wsparcie wyłącznie na Inteligentne Systemy Sterowania ruchem zapewniające interoperacyjność stosowanych aplikacji zarządzania, wskazujące na systemowe usprawnienie komunikacji w regionie/ mieście.

W ramach 1. przykładowego rodzaju projektów będą kwalifikować się wyłącznie przedsięwzięcia związane z kompleksową budową i przebudową zintegrowanych centrów przesiadkowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą związaną z transportem zbiorowym (nie jest możliwa realizacja przedsięwzięć związanych z budową/przebudową pojedynczego obiektu infrastrukturalnego).

W ramach działania nie będą wspierane inwestycje związane z budową parkingów Park&Ride w centrach miast (nawet jako element szerszego projektu). Parkingi Park&Ride, co do zasady, powinny pełnić funkcję przesiadkową umożliwiającą kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej z obrzeży miast/ aglomeracji.

Przy opracowywaniu właściwego Studium Wykonalności ważne jest, by wziąć pod uwagę aktualne – na dzień jego sporządzenia – wytyczne dot. realizacji RPO WSL na lata 2014-2020. Przewidywane są zmiany Instytucji zarządzającej w obszarze tych działań i wskaźników do nich.

Zaprezentowane w indywidualnych analizach 20 projektów „transportowych” wykazują wskaźniki oparte na zaplanowanych wytycznych. W aktualnie obowiązujących wersjach dokumentów RPO i URPO WSL na lata 2014-2020 wskaźniki (ich rodzaje) do tego działania zostały zaprezentowane zgodnie z poniższymi tabelami. Zawarte w nich zbiorcze dane liczbowe odnoszą się do przedmiotowych 20 projektów – zgodnie ze wskazaniem Beneficjentów (dane źródłowe z ankiety Beneficjentów) oraz są spójne z analizą ekspercką do przedmiotowego projektu.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Tabela 2 Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Źródło danych	Wartość bazowa (2014)	Wartość docelowa (2023)
1.	Przewozy pasażerów	[mln. osób]	Ilość zakupionych biletów/ badania rynkowe	Brak danych	Brak danych
2.	Miejsca w wozach	[tyś. szt.]	Specyfikacja techniczna zakupionych autobusów	Brak danych	Brak danych
3.	Zużycie energii elektrycznej na 1 mln PKB	[GWh]	Sprawozdania Beneficjenta	Brak danych	Brak danych

Źródło: RPO WSL na lata 2014 – 2020 (wersja 5.1)

Docelowe wielkości wskaźników w powyższym zakresie pozostają do oszacowania na poziomie docelowego studium wykonalności i w odniesieniu do obowiązującej wersji RPO WSL 2014-2020. Istotnym parametrem w odniesieniu do wskaźników powinien być wynik porównania wartości wskaźnika w okresie docelowym w sytuacji realizacji projektu z wielkością w analogicznym okresie, jednak bez realizacji projektu.

Tabela 3 Wskaźnik produktu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Źródło danych	Wartość docelowa (2023)
1.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	[szt.]	Protokoły zdawczo-odbiorcze	ok.103
2.	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	[szt.]	Protokoły zdawczo-odbiorcze	ok. 23
3.	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	[szt.]	Protokoły zdawczo-odbiorcze	7

Źródło: URPO WSL na lata 2014 – 2020 (wersja 5.1)

Podkreślić należy, iż trwają jeszcze prace Instytucji Zarządzającej nad precyzowaniem, a nawet zmianą wskaźników do poszczególnych priorytetów i działań. Na tym etapie analizy i zaawansowania projektowego Beneficjenta, prezentacja zakresu możliwych wskaźników rezultatu i wymaganych wskaźników produktu stanowi podstawowy obraz efektywności przedsięwzięcia wymagany do doprecyzowania na etapie właściwego Studium Wykonalności i zatwierdzonego do wdrożenia RPO WSL na lata 2014-2020.

Szczegółowa analiza zbiorcza prezentująca ekspercko uwarunkowania technologiczne oraz efektywność tych projektów opisana jest w rozdziale 6 i 7 niniejszego opracowania.

W kwestii monitorowania projektu – procedura raportowania i monitorowania wskaźników będzie zgodna z Wytycznymi do monitoringu i sprawozdawczości RPO Województwa Śląskiego 2014-2020. Obowiązki Beneficjenta w zakresie sprawozdawczości będzie również określać umowa o dofinansowanie. Funkcję sprawozdania na poziomie Beneficjenta spełniać będzie część wniosku o płatność dotycząca postępu rzeczowego i finansowego danego projektu (w tym informacja nt. postępu prac, osiągniętych produktów). Wskaźniki produktu będą monitorowane co najmniej 1 raz rok i po zakończeniu realizacji projektu, natomiast wskaźniki rezultatu – najpóźniej w rok po zakończeniu inwestycji.

Do monitorowania wskaźnika rezultatu powinny być wykorzystane: dokumentacja własna Beneficjenta dot. przedmiotowego projektu (tj. sprawozdania merytoryczne, ewidencja własna, branżowe badania rynkowe), natomiast do pomiaru wskaźnika produktu: protokoły zdawczo-odbiorcze.

2. Analiza terytorialna

Subregion południowy województwa śląskiego zajmuje obszar 2 352 km², a liczba ludności wynosi około 647 522 mieszkańców, co stanowi 14% ludności województwa śląskiego. Strukturę administracyjną subregionu stanowią trzy powiaty:

- bielski (skupiający 10 gmin: Bestwina, Buczkowice, Czechowice-Dziedzice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice),
- cieszyński (skupiający 12 gmin: Brenna, Chybie, Cieszyn, Dębowiec, Golezów, Hażlach, Istebna, Skoczów, Strumień, Ustroń, Wisła, Zebrzydowice),
- żywiecki (skupiający 15 gmin: Czernichów, Gilowice, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łękawica, Łodygowice, Milówka, Radziechowy-Wieprz, Rajcza, Ślemień, Świnna, Ujsoły, Węgierska Górka, Żywiec)

oraz Bielsko-Biała – miasto na prawach powiatu.

Zgodnie z dokumentami strategicznymi województwa śląskiego subregion południowy charakteryzuje się istnieniem 3 głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy oraz do szkół ponadgimnazjalnych. Należą do nich: Bielsko-Biała, Żywiec i Cieszyn. Zdecydowanie największym z nich jest Bielsko-Biała. Struktura powiązań wiernie odwzorowuje podział administracyjny – w zasadzie dla wszystkich gmin w subregionie najważniejszymi generatorami ruchu są ich ośrodki powiatowe.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 3 Mapa subregionu południowego województwa śląskiego



Źródło: Strategia RIT

Subregion południowy stanowi południowy obszar polityki rozwoju, zorganizowany wokół aglomeracji bielskiej, którą współtworzą Bielsko-Biała i Czechowice-Dziedzice, a która z innymi miastami obszaru powiązana jest międzyregionalną i regionalną siecią transportową. Dokumenty strategiczne, jak np. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, wyróżniają aglomerację bielską i jej obszar funkcjonalny.

Aglomeracja bielska to centralny ośrodek południowego obszaru polityki rozwoju. Jest obszarem organizacji usług publicznych o znaczeniu krajowym, tj.:

- obszar ten posiada silnie rozwinięty sektor gospodarczy (w tym w szczególności samochodowy oraz turystyczny) oraz sektor naukowy,
- aglomeracja charakteryzuje się aktywnością mieszkańców oraz dynamicznym rozwojem usług związanych z sektorem kultury i turystyki,
- zlokalizowane są tutaj specjalistyczne placówki ochrony zdrowia,

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- posiada duże znaczenie w sferze gospodarczej oraz w zakresie zaspokojenia dostępu do usług publicznych wyższego rzędu w południowej części regionu,
- otwiera także region na współpracę transgraniczną z Czechami i Słowacją.

W otoczeniu aglomeracji uwidacznia się proces suburbanizacji, a w obszarze funkcjonalnym rozrasta się strefa podmiejska. Wyzwaniem dla aglomeracji jest dalszy rozwój sektora badawczo-rozwojowego, kultury i turystyki.

Powiat bielski

Obszar powiatu bielskiego wynosi 459 km², a liczba ludności powiatu wynosi 159 241 mieszkańców, co stanowi 3,5% ludności województwa. Do obszaru o najwyższej koncentracji ludności należą Czechowice-Dziedzice oraz Jasienica. Najślabiej zaludnione gminy to Jaworze i Szczyrk. Strukturę administracyjną powiatu tworzy 10 gmin, w tym 1 gmina miejska, 2 gminy miejsko-wiejskie oraz 7 gmin wiejskich. Powiat bielski należy do grupy powiatów ziemskich „owiniętych” wokół miast na prawach powiatów (powiatów grodzkich) – Bielska-Białej.

Rysunek 4 Gminy powiatu bielskiego.



Źródło: <http://gminy.pl>

Powiat bielski jest obszarem charakteryzującym się dominacją funkcji turystyczno-usługowej. Jego perspektywę strategiczną wytyczają walory krajobrazowo-przyrodnicze Beskidu Śląskiego, Beskidu Małego i Beskidu Żywieckiego oraz przygraniczne położenie na styku granic Polski z Czechami i Słowacją. Wyjątkowe walory przyrodnicze, krajobrazowe i klimatyczne powiatu, a także silnie rozwinięta baza rekreacyjno-wypoczynkowa sprawiają, że turystyka jest jedną z głównych dziedzin rozwoju gospodarczego powiatu bielskiego.

Jednakże gospodarka powiatu cechuje się tzw. „dipolarnością” powodowaną przez dwa bieguny o odrębnych charakterystykach gospodarczych. Na południu miasto Szczyrk i sąsiadujące z nim gminy: Buczkowice, Wilkowice, w dalszej kolejności Kozy, Porąbka, a z drugiej strony – Jaworze

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

tworzą „biegun turystyczny”. Natomiast na północy powiatu miasto Czechowice-Dziedzice i sąsiadujące z nim gminy tworzą „biegun przemysłowy”.

Powiat cieszyński

Obszar powiatu cieszyńskiego wynosi 730 km², a liczba ludności powiatu wynosi 177 124 mieszkańców, co stanowi 3,8% ludności województwa. Do obszaru o najwyższej koncentracji ludności należy Cieszyn oraz Skoczów. Najślabiej zaludnione gminy to Dębowiec i Chybie. Strukturę administracyjną powiatu tworzy 12 gmin, w tym 3 gminy miejskie, 2 gminy miejsko-wiejskie oraz 7 gmin wiejskich.

Rysunek 5 Gminy powiatu cieszyńskiego.



Źródło: <http://gminy.pl>

Turystyka w powiecie cieszyńskim stanowi jedną z najważniejszych dziedzin gospodarki, będąc istotnym i wiodącym źródłem dochodów i tym samym miejscem zatrudnienia wielu mieszkańców. Powiat cieszyński to atrakcyjny region wypoczynkowy, oferujący różnorodne formy spędzania czasu wolnego, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości, jakie stwarzają walory przyrodnicze. Czynniki te stymulują rozwój gospodarczy poprzez przyciąganie inwestorów oraz wzmacnianie lokalnej przedsiębiorczości. Zróżnicowany standard usług turystycznych i bazy noclegowej oraz rozbudowana infrastruktura sportowo-rekreacyjna stanowią magnes dla przyjezdnych z kraju i zagranicy.

W sektorze gospodarczym powiatu obok turystyki rozwija się przemysł, w którego dziedzinie dominuje przemysł chemiczny, elektromaszynowy i spożywczy. Ważną rolę odgrywa również handel i usługi. Ważnym elementem sprzyjającym promocji gospodarczej regionu są bogate tradycje współpracy przygranicznej.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Powiat żywiecki

Obszar powiatu żywieckiego wynosi 1 040 km², a liczba ludności powiatu wynosi 153 119 mieszkańców, co stanowi 3,2% ludności województwa. Do obszaru o najwyższej koncentracji ludności należą Żywiec oraz Łodygowice. Najslabiej zaludnione gminy to Ujsoly i Rajcza. Strukturę administracyjną powiatu tworzy 15 gmin, w tym 1 gmina miejska oraz 14 gmin wiejskich. Jest to drugi co do wielkości powiat województwa.

Rysunek 6 Gminy powiatu żywieckiego.



Źródło: <http://gminy.pl>

Powiat żywiecki położony jest w obrębie pasm Beskidów: Śląskiego i Żywieckiego, przez co zalicza się go do obszarów o dużych walorach rekreacyjnych i turystycznych. To, co urzeka turystów to piękne górskie krajobrazy, czyste rzeki, świeże powietrze oraz wspaniała i niepowtarzalna przyroda. Beskidy stwarzają doskonałe warunki do całorocznego wypoczynku oraz rekreacji w różnorodnych formach aktywności: turystyce górskiej, uprawianiu sportów zimowych, wędkarstwie, lotniarstwie, a także w leczeniu i prewencji zdrowotnej.

W zakresie potencjału gospodarczego na terenie całego powiatu dobrze rozwija się drobna wytwórczość, rzemiosło, usługi oraz handel. Poza wielkimi pracodawcami, najwięcej miejsc pracy, zwłaszcza sezonowo, tworzonych jest w branży turystycznej. Dla tak rozległego powiatu, o dużym potencjale turystycznym, ma to bardzo istotne znaczenie w aspekcie gospodarczym i społecznym.

Miasto na prawach powiatu – Bielsko-Biała

Strukturę administracyjną subregionu obok wymienionych i opisanych powyżej trzech powiatów stanowi Bielsko-Biała – miasto na prawach powiatu. Jest to miasto odgrywające znaczącą rolę w kształtowaniu polityki rozwoju w subregionie południowym, usytuowane w północno-wschodniej jego części, u stóp Beskidu Śląskiego oraz Małego, nad rzeką Białą. Bielsko-Biała to centrum

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

administracyjne, przemysłowe i kulturalne regionu zwanego Podbeskidziem. Miasto zamieszkuje 174 370 mieszkańców, co stanowi około 3,7% ogółu mieszkańców województwa śląskiego. Bielsko-Biała to miasto otwarte na inwestycje zewnętrzne, z niskim poziomem bezrobocia rejestrowanego, położone w takiej samej odległości zarówno od Warszawy, jak i od Wiednia. Krzyżują się tutaj ważne szlaki komunikacyjne drogowe i kolejowe. Przez miasto prowadzą krajowe i międzynarodowe drogi do przejść granicznych z Czechami w Cieszynie i Słowacją w Zwardoniu.

Tabela 1 Liczba ludności subregionu południowego na przestrzeni lat 2009-2013

Rok	Liczba ludności ogółem	Dynamika wzrostu rok do roku	Dynamika wzrostu 2009 =100%
2009	653 435	100,00%	100,00%
2010	660 812	101,13%	101,13%
2011	662 442	100,25%	101,38%
2012	663 854	100,21%	101,59%
2013	664 691	100,13%	101,72%

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII

Analiza ludności subregionu południowego na przestrzeni 5 ostatnich lat pokazuje, iż z roku na rok liczba ludności systematycznie wzrasta, co jest wynikiem dodatniego przyrostu naturalnego oraz dodatniego salda migracji. W latach 2009-2013 liczba ludności w subregionie południowym wzrosła o 11 256 osób. Jest to zatem tendencja odwrotna niż w całym województwie śląskim, które charakteryzuje się ujemnym przyrostem naturalnym oraz ujemnym saldem migracji. Wzrost liczby ludności zaobserwowano we wszystkich powiatach ziemskich, z kolei spadek liczby ludności następuje corocznie w głównym mieście subregionu – mieście na prawach powiatu Bielsko-Biała. Gęstość zaludnienia w subregionie południowym wynosi 282 osoby/km². Najliczniejszym z powiatów subregionu południowego jest powiat cieszyński, a najmniej liczny to powiat żywiecki.

Tabela 4 Liczba ludności w podziale na powiaty subregionu południowego

Powiaty	Liczba ludności ogółem
Miasto Bielsko-Biała	173 699
Powiat bielski	160 405
Powiat cieszyński	177 479
Powiat żywiecki	153 108

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

Ludność subregionu południowego w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 18,6% ludności ogółem w wieku produkcyjnym 62,8% ludności ogółem oraz poprodukcyjnym 18,6% ludności ogółem.

Tabela 5 Ludność w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym wg płci w 2013 r.

W wieku przedprodukcyjnym: 14 lat i mniej		
ogółem	osoba	102 109
mężczyźni	osoba	52 301
kobiety	osoba	49 808
W wieku produkcyjnym: 15-59 lat kobiety, 15-64 lata mężczyźni		

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

ogółem	osoba	438 905
mężczyźni	osoba	229 744
kobiety	osoba	209 161
W wieku poprodukcyjnym		
ogółem	osoba	123 677
mężczyźni	osoba	38 851
kobiety	osoba	84 826

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

Struktura wiekowa ludności subregionu południowego wskazuje, iż największą grupę stanowią osoby w wieku 70 lat i więcej – 68 365 osób, następnie osoby w wieku 30-34 lat – 54 966 osób oraz w wieku 25-29 lat – 50 502 osoby. Na 100 mężczyzn przypada 107 kobiet.

Tabela 6 Stopa bezrobocia w subregionie południowym, w województwie śląskim i w Polsce na przestrzeni lat 2009-2013

Stopa bezrobocia	2009	2010	2011	2012	2013
Subregion południowy	8,8%	9,2%	9,4%	10,4%	10,2%
Województwo śląskie	9,4%	10,0%	10,2%	11,1%	11,3%
Polska	12,1%	12,4%	12,5%	13,4%	13,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.stat.gov.pl, dane na 31 XII

Liczba pracujących w subregionie południowym województwa śląskiego to ogółem 164 378 osób (GUS, stan na 31 XII 2013 r.). Na tle całego kraju występuje stosunkowo niski poziom bezrobocia. W końcu 2013 r. stopa bezrobocia rejestrowanego wyniosła 10,2% i była niższa od stopy krajowej, która wyniosła 13,4% oraz stopy dla województwa śląskiego (11,3%). Bezrobotni w subregionie południowym stanowili 6,7% liczby ludności w wieku produkcyjnym.

Stopa bezrobocia na terenie subregionu południowego województwa śląskiego na przestrzeni lat 2009-2013 jest niższa niż średnia dla województwa oraz kraju. Stopa bezrobocia syntetycznie opisuje stronę podażową rynku pracy, a jej wartość jest powiązana z sytuacją demograficzną, socjalną oraz długotrwałym bezrobociem i brakiem aktywności zawodowej.

Tabela 7 Dane dotyczące bezrobocia w podziale na poszczególne powiaty subregionu południowego

Powiaty	Stopa bezrobocia rejestrowanego	Liczba osób bezrobotnych ogółem
Miasto Bielsko-Biała	6,3	6 277
Powiat bielski	10,5	5 816
Powiat cieszyński	11,1	7 711
Powiat żywiecki	15,9	8 347

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

W ramach subregionu południowego największą stopę bezrobocia rejestrowanego posiada powiat żywiecki (15,9%), a najmniejszą Miasto Bielsko-Biała (6,3%). W całym subregionie południowym liczba zarejestrowanych bezrobotnych ogółem na dzień 31 XII 2013 r. wyniosła 28 151 osób ogółem, w tym 13 988 mężczyzn i 14 163 kobiet.

Powyższe dane świadczą, iż problem bezrobocia dotyczy w szczególności powiatu żywieckiego, dlatego też dla tego powiatu niezbędne są działania aktywizacyjne skierowane do osób bezrobotnych. Szczególnie istotne będą zatem działania związane z realizacją programów aktywizacji zawodowej takich jak: poradnictwo zawodowe, wsparcie psychologiczno-doradcze osób powracających na rynek pracy, szkolenia prowadzące do podniesienia, uzupełnienia lub zmiany kwalifikacji zawodowych, wsparcie pracodawców, promocja samo zatrudnienia itp.

Gospodarka

Według danych GUS BDL (stan na koniec 2013 r.) dla subregionu południowego województwa śląskiego – podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON (stan w dniu 31 XII) stanowiły: 74 786, w tym z sektora publicznego 1 991, prywatnego 72 795, w tym osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą – 57 130.

Wiodącym sektorem wśród zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w subregionie południowym są firmy z sektora G – **handel detaliczny i hurtowy** (19 939 firm), z sektora F – **budownictwo** (9 956 firm), z sektora C – **przetwórstwo przemysłowe** (8 235) oraz z sektora M – **działalność profesjonalna, naukowa i techniczna** (5 923 firmy). Główny profil branżowy gospodarki subregionu południowego to: sektor motoryzacyjny, sektor budowlany oraz sektor turystyczny (gastronomia, hotelarstwo itd.).

Na 10 tys. ludności przypadało 1 125 podmiotów wpisanych do rejestru REGON. Wskaźnik nowo zarejestrowanych podmiotów na 10 tys. ludności wyniósł 91, natomiast wskaźnik jednostek wykreślonych z rejestru REGON na 10 tys. ludności wyniósł 75 podmiotów. Na 100 osób w wieku produkcyjnym, 13,7 osób fizycznych prowadziło działalność gospodarczą. Najwięcej Podmiotów Gospodarki Narodowej zarejestrowanych w systemie REGON było w mieście Bielsko-Biała (25 513), następnie w powiecie cieszyńskim (19 262), powiecie bielskim (16 475) i powiecie żywieckim (13 536).

Obserwując liczbę podmiotów gospodarczych nowo rejestrowanych oraz podmiotów wykreślanych z rejestru REGON zauważa się, że średnia roczna przeżywalność przedsiębiorstw oscylowała na średnim poziomie bardzo podobnym do całego województwa śląskiego. Nie mniej jednak w niektórych latach bilans przeżywalności przedsiębiorstw był ujemny, należy zatem ukierunkować wsparcie na poprawę żywotności firm, w szczególności z sektora mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, które są najbardziej podatne na wszelkie wahania sytuacji rynkowej.

Infrastruktura drogowa

Przez obszar subregionu południowego przebiegają:

- droga ekspresowa S-1 Bielsko-Biała – Cieszyn;
- droga ekspresowa S-69 Bielsko-Biała – Zwardoń:
 - północno-wschodnia obwodnica Bielska-Białej,
 - odcinek Bielsko-Biała – Żywiec (w budowie),
 - odcinek Żywiec-Przybędza,
 - odcinek Miłówka – Zwardoń,

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- droga krajowa nr 1 (odcinek Bielsko-Biała – Czechowice-Dziedzice);
- droga krajowa nr 52 Bielsko-Biała – Głogoczów;
- droga krajowa nr 69 Bielsko-Biała – Żywiec;
- droga krajowa nr 81 Katowice – Skoczów;
- droga wojewódzka nr 781: Andrychów – Łękawica;
- droga wojewódzka nr 937 Jastrzębie – Zdrój – Hażlach;
- droga wojewódzka nr 938 Pawłowice – Pruchna – Cieszyn;
- droga wojewódzka nr 939 Pszczyna – Wisła Wielka – Strumień – Zbytków;
- droga wojewódzka nr 941 Skoczów – Wisła – Istebna;
- droga wojewódzka nr 942 Bielsko-Biała – Szczyrk – Wisła;
- droga wojewódzka nr 943 Laliki – Koniaków – Istebna – granica państwa (Czechy);
- droga wojewódzka nr 945 Żywiec – Jeleśnia – Korbielów – granica państwa (Słowacja);
- droga wojewódzka nr 946 Żywiec – Sucha Beskidzka;
- droga wojewódzka nr 948 Oświęcim – Kęty – Kobiernice – Żywiec.

Tabela 8 Drogi publiczne na terenie subregionu południowego

Drogi publiczne gminne	
o nawierzchni twardej	3 429,3 km
o nawierzchni twardej ulepszonej	3 037,9 km
o nawierzchni gruntowej	733,6 km
Drogi publiczne powiatowe	
o nawierzchni twardej	1 115,1 km
o nawierzchni twardej ulepszonej	1 114,9 km
o nawierzchni gruntowej	6,3 km

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

Pod względem gęstości dróg powiatowych dominuje subregion centralny z gęstością ok. 55 km/100km², a najmniejszą charakteryzuje się subregion północny (niecałe 40 km/100km²). Pod względem gęstości dróg gminnych dominuje subregion południowy (ponad 140 km/100 km²), a najmniejszą cechuje się subregion północny (prawie 65 km/100 km²).

Niezadowalające jest powiązanie sieci dróg lokalnych z siecią dróg wyższych kategorii, a w konsekwencji niedostateczne wykorzystanie rozwijającej się infrastruktury komunikacyjnej i obniżenie dostępności komunikacyjnej części obszarów subregionu.

Subregion południowy charakteryzuje się istnieniem trzech głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy, do których należą: Bielsko-Biała, Cieszyn i Żywiec. Ośrodkiem zdecydowanie największym jest Bielsko-Biała. Silne są powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami tego subregionu oraz powiązania z innymi subregionami. Komunikację wewnątrz powiatów oraz międzyregionalną zapewniają:

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- powiat bielski - PKS Bielsko-Biała S.A.,
- powiat żywiecki (komunikacja wewnątrz powiatu) – prywatni przewoźnicy,
- powiat cieszyński – 10 prywatnych przewoźników.

Jedynie miasto Czechowice-Dziedzice posiada wdrożone elementy dynamicznej informacji pasażerskiej i obsługi elektronicznej tj. System GMV dynamicznej informacji pasażerskiej (SMS, tablice informacyjne wewnątrz pojazdów i dworcu autobusowym), dyspozytorski system nadzoru ruchu GMV.

Aby sprostać wymogom związanym z dużym natężeniem ruchu, zwłaszcza w centrach miast, należy dążyć do ograniczenia ruchu samochodowego poprzez rozwój transportu zbiorowego. Poprawa jakości powietrza w miastach, to także inwestycje w transport niskoemisyjny. W celu ograniczenia emisji spalin samochodowych w centrach miast na terenie subregionu południowego, niezbędne są działania przyczyniające się do ograniczenia ruchu samochodowego oraz poprawy parametrów technicznych taboru autobusowego.

Transport kolejowy

Od 2013 roku głównym operatorem pasażerskich przewozów kolejowych obsługującym połączenia kolejowe w województwie śląskim przebiegające m.in. przez subregion południowy są Koleje Śląskie Sp. z o.o. (podmiot utworzony przez samorząd województwa śląskiego, który przejął obsługę połączeń od Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.).

Połączenia dalekobieżne realizują:

- 1) PKP Intercity – kategorie: Twoje Linie Kolejowe (TLK) oraz Express Intercity (EIC),
- 2) Przewozy Regionalne – kategoria InterREGIO (IR).

Ponadto Bielsko-Biała zostanie objęte przez spółkę PKP Intercity siecią połączeń realizowanych taborem Pendolino, w ramach kategorii Express Intercity Premium.

Koleje Śląskie obsługują połączenia z subregionem południowym oraz na terenie subregionu w ramach następujących linii:

- S5: Katowice – Czechowice – Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń;
- S6: Katowice – Pszczyna – Skoczów – Ustroń Zdrój – Wisła Głębce;
- S31: Katowice – Mysłowice – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice;
- S52: Bielsko-Biała – Kęty – Andrychów – Wadowice;
- S58: Czechowice – Dziedzice – Zebrzydowice – Cieszyn.

Na terenie subregionu południowego województwa śląskiego występuje:

- linia nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice – w całości zelektryfikowana,
- linia nr 97 Skawina – Żywiec – jednotorowa – w całości zelektryfikowana,
- linia nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna – zelektryfikowana linia kolejowa jednotorowa,
- linia nr 139 Katowice – Skalite Serafinov na Słowacji – zelektryfikowana linia kolejowa, dwutorowa między Katowicami i Bielsko-Białą (Koleje Śląskie, PKP Intercity, Przewozy Regionalne, przewoźnicy towarowi),

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- linia nr 157 Pawłowice Śląskie – Skoczów – w całości zelektryfikowana,
- linia nr 190 Bielsko-Biała Główna – Český Těšín (Czechy) – jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa, na której od stycznia 2009 r. nie odbywa się ruch pasażerski,
- linia nr 191 Goleszów – Wisła Głęboce – w całości zelektryfikowana.

W sieci kolejowej subregionu południowego występuje szereg ograniczeń eksploatacyjnych, które są spowodowane m.in.: ogólnym złym stanem technicznym torów, nieodpowiednim układem geometrycznym torów, złym stanem rozjazdów, a także związane są ze stanem urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Stan i wiek budynków dworcowych jest bardzo zróżnicowany, a w wielu przypadkach zły. Większość z nich wymaga szybkich remontów.

Infrastruktura techniczna

Zasoby mieszkaniowe subregionu południowego województwa śląskiego stanowią 226 159 mieszkań (wg GUS, stanu na XII 2013 r.), a budynki mieszkalne w gminie to ogółem 136 904. Liczba mieszkań oddanych do użytkowania w 2013 r. wyniosła 2 243.

Według danych GUS z 2011 roku odsetek ludności **korzystający z instalacji wodociągowej i kanalizacyjnej** systematycznie rośnie i kształtuje się na poziomie odpowiednio 77,6% i 58,3%. Pomimo zwiększonego udziału ludności w korzystaniu z wymienionej infrastruktury ocenia się aktualny pułap za zbyt niski i wymagający inwestycji. Odsetek ludności korzystający z instalacji gazowej wynosi 64,0%.

Urządzenia sieciowe (dane GUS na 2013 r.):

- Wodociągi – długość czynnej sieci rozdzielczej to 3 767,0 km, a połączenia prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania to 96 100 szt.
- Kanalizacja – długość czynnej sieci kanalizacyjnej to 3 014,2 km, a połączenia prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania to 67 522 szt.

Tabela 9 Sieć rozdzielcza na 100 km²

Sieć rozdzielcza na 100 km ²	
sieć wodociągowa	160,1 km
sieć kanalizacyjna	128,1 km
sieć gazowa	170,2 km

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

Powyższe dane wskazują, iż na terenie powiatu bielskiego, cieszyńskiego oraz żywieckiego w dalszym ciągu niezbędne są inwestycje w zakresie budowy i modernizacji sieci kanalizacyjnych, budowy i modernizacji oczyszczalni ścieków komunalnych oraz budowy i modernizacji systemów zaopatrzenia w wodę.

Środowisko

Głównymi zagrożeniami dla wód powierzchniowych i podziemnych są skażenia komunalne i związane z chemicznymi środkami do produkcji rolnej. Ścieki socjalno-bytowe, pochodzące z zabudowy mieszkaniowej odprowadzane są często do nieszczelnych osadników przydomowych bądź też lokalnie budowanymi przez mieszkańców kanałami bezpośrednio do przydrożnych rowów melioracyjnych lub cieków wodnych. Dodatkowo istotnym zagrożeniem, dla jakości wód są substancje ropopochodne splukiwane podczas opadów deszczu z nawierzchni dróg, parkingów czy placów stacji

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

paliw. Poważne źródło zanieczyszczeń wód podziemnych i powierzchniowych stanowią też związki biogenne spływające z pól uprawnych w okresach po nawożeniu gruntów rolnych.

Na stan powietrza w subregionie południowym mają wpływ następujące czynniki:

- emisja zorganizowana pochodząca ze źródeł punktowych i powierzchniowych,
- emisja ze środków transportu i komunikacji,
- emisja transgraniczna,
- emisja niezorganizowana, w tym niska emisja.

Na terenie subregionu południowego występują dwie strefy oceny jakości powietrza, tj. strefa śląska oraz strefa miasto Bielsko-Biała.

Podstawową masę zanieczyszczeń odprowadzanych do atmosfery stanowi dwutlenek węgla. Jednak najbardziej uciążliwe składniki spalin to przede wszystkim dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla i pył.

Wartość dopuszczalna stężenia pyłu zawieszonego PM_{2,5} wynosząca 27 µg/m³ została przekroczona w większości stacji pomiarowych i wynosiła:

- Bielsko-Biała: 34,3 µg/m³,
- powiat bielski: 22 µg/m³,
- powiat cieszyński: 25,9 µg/m³,
- powiat żywiecki: 30,3 µg/m³.

Wartości średnie stężeń pyłu zawieszonego PM₁₀ w 2012 roku (wartość dopuszczalna 40 µg/m³) wyniosły:

- Bielsko-Biała: 43 µg/m³,
- powiat bielski: 26-29 µg/m³,
- powiat cieszyński: 26-36 µg/m³,
- powiat żywiecki: 25-60 µg/m³.

Główną przyczyną wystąpienia przekroczeń pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} w okresie zimowym jest emisja z indywidualnego ogrzewania budynków, a w okresie letnim – bliskość głównej drogi z intensywnym ruchem, emisja wtórna zanieczyszczeń pyłowych z powierzchni odkrytych, np. dróg, chodników, boisk oraz niekorzystne warunki meteorologiczne, występujące podczas powolnego rozprzestrzeniania się emitowanych lokalnie zanieczyszczeń, w związku z małą prędkością wiatru (poniżej 1,5 m/s).

Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych

Rok	Miasto Bielsko-Biała	Powiat bielski	Powiat cieszyński	Powiat żywiecki
Emisja zanieczyszczeń pyłowych t/r				
2009	426	244	72	35
2010	335	183	105	20
2011	302	189	88	19

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

2012	332	168	83	19
2013	143	167	89	21
Emisja zanieczyszczeń gazowych w tym CO₂				
2009	430 401	376 491	95 876	38 420
2010	329 262	416 779	130 162	40 686
2011	242 953	465 662	113 086	34 484
2012	296 806	351 856	116 457	34 672
2013	220 088	469 134	109 264	72 245

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

Niewielki stopień gazyfikacji terenu subregionu południowego oraz wysokie ceny gazu powodują, iż ciągle najpopularniejszym paliwem ze względu na bliskość kopalń, jest węgiel kamienny oraz miał i muł węglowy. Chociaż wiele instytucji publicznych i zakładów przemysłowych coraz częściej decyduje się na ograniczenie emisji poprzez zmianę medium grzewczego z węgla na gaz lub olej opałowy, a nawet odnawialne źródła ciepła, to nadal wielkim problemem pozostaje emisja do atmosfery zanieczyszczeń z palenisk domowych – problem szczególnie uciążliwy w okresie grzewczym. Ilość emisji z budynków prywatnych z paleniskami jest trudna do oszacowania. Niemożliwość oszacowania emisji z tych budynków wynika ze względu na rozproszenie dystrybucji paliwa oraz z braku kontroli, jakości i ilości spalanego paliwa. Paleniska domowe stanowią tym większy problem, że ich użytkownicy niejednokrotnie spalają w nich substancje wyjątkowo szkodliwe (np. odpady z tworzyw sztucznych, gumy), co dodatkowo zwiększa uciążliwość tych źródeł dla środowiska przyrodniczego. Układ osadniczy terenu powiatu bielskiego, cieszyńskiego oraz żywieckiego sprawia, iż emisja ma charakter rozproszony.

Wzdłuż sieci ciągów komunikacyjnych (drogi, koleje) koncentruje się emisja spalin i hałasu. Ponadto poważnym źródłem zanieczyszczeń jest ich emisja z obszarów sąsiednich, w głównej mierze z rejonów Trzyńca oraz Ostrawsko-Karwińskiego Okręgu Przemysłowego i Rybnickiego Okręgu Węglowego. Emisja przemysłowa determinowana jest ilościami gazów i pyłów wprowadzanych do powietrza z danej instalacji oraz sposobami monitorowania tej emisji, których dopuszczalne poziomy określone są w wydawanych przez Starostę decyzjach oraz pozwoleniach zintegrowanych (określających rodzaje i ilości gazów i pyłów dopuszczonych do wprowadzania do powietrza z danej instalacji oraz sposoby monitorowania tej emisji, zmierzające do stosowania zwłaszcza w dużych zakładach technologii najmniej szkodzącej środowisku). W świetle obserwowanego spadku emisji z sektora przemysłowego rośnie znaczenie zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalnego (tzw. niska emisja), a także z transportu samochodowego (emisja powierzchniowa i liniowa). Stają się one obecnie ważnym problemem wymagającym pilnego rozwiązania.

W celu ograniczenia zanieczyszczeń powietrza, jakie powoduje niska emisja, poszczególne gminy subregionu południowego przystępują do Programów Ograniczenia Niskiej Emisji. Podstawowym celem jest systemowe ograniczenie emisji substancji szkodliwych do atmosfery poprzez kompleksową likwidację istniejących, nieefektywnych źródeł ciepła. Założony cel osiąga się poprzez wprowadzanie:

- ekologicznych, energooszczędnych urządzeń grzewczych (kotły),
- odnawialnych źródeł energii (biomasa, układy solarne, pompy ciepła),

- możliwość realizacji kompleksowych inwestycji (kocioł, układy solarne).

Warunki do rekreacji rodzinnej i eko-edukacji

W subregionie południowym znajduje się jeden z najlepiej zagospodarowanych górskich regionów kraju – Beskidy. Turystyczny charakter Beskidów – Beskidu Śląskiego, Małego i Żywieckiego tworzą góry i zbiorniki wodne, stwarzając bardzo dobre warunki do całorocznego wypoczynku i rekreacji w różnych formach: turystyce górskiej, sportach zimowych, wędkarstwie, myślistwie, sportach szczybowcowych, lotniarstwie, a nawet leczeniu i prewencji zdrowotnej. To, co urzeka turystów to piękne, górskie krajobrazy, czyste rzeki i świeże powietrze oraz niepowtarzalna roślinność.

Znakomite walory przyrodnicze, krajobrazowe i klimatyczne powiatów bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego oraz miasta Bielska-Białej, wraz z najlepiej w województwie śląskim, rozwiniętą bazą rekreacyjno-wypoczynkową pozwalają uznać turystykę za jedną z głównych dziedzin rozwoju gospodarczego subregionu. Wśród szczególnie znanych, pod względem turystycznym, miejscowości można wymienić gminy tworzące Beskidzką 5 czyli: Brenna, Istebna, Szczyrk, Ustroń, Wisła. Główne ośrodki turystyczne powiatu bielskiego to miasto Szczyrk, będące stolicą sportów zimowych, Porąbka, malowniczo położona nad zaporą wodną i zbiornikiem na Sole oraz Jaworze i Wilkowice, posiadające walory klimatyczne i lecznicze wody jodowo-bromowe.

Placówki edukacyjne w subregionie południowym województwa śląskiego to 260 przedszkoli dla 20 960 dzieci, 225 szkół podstawowych (dla 38 029 uczniów) oraz 142 gimnazja (dla 20 135 uczniów). Pomimo tego, iż poziom upowszechnienia edukacji przedszkolnej w subregionie południowym wzrasta z roku na rok, jest jeszcze spory dystans do nadrobienia, aby osiągnąć zakładany w programach rządowych poziom 90% dzieci w wieku 3-5 lat, które miałyby być objęte edukacją przedszkolną w roku 2020. W miastach stopień upowszechnienia edukacji przedszkolnej jest wyższy niż na obszarach wiejskich. Dzieje się to dlatego, że często rodzice dzieci mieszkających w mniejszych miejscowościach i wsiach nie chcą zbyt wcześnie wysyłać dzieci do przedszkoli (czynniki kulturowe, pomoc dziadków, itp.).

Tabela 11 Szkolnictwo podstawowe, gimnazjalne oraz ponadgimnazjalne w subregionie południowym

Szkoły	Miasto Bielsko-Biała	Powiat bielski	Powiat cieszyński	Powiat żywiecki
Szkoły podstawowe	38	46	65	76
Szkoły gimnazjalne	33	31	32	46

Źródło: www.stat.gov.pl, dane na 31 XII 2013 r.

Służba zdrowia

W subregionie południowym na koniec 2013 r. funkcjonowało łącznie 425 placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej. Łącznie w szpitalach ogólnych znajdowało się 4 015 łóżek.

Do najważniejszych szpitali subregionu południowego województwa śląskiego zaliczyć trzeba:

- Szpital Wojewódzki w Bielsku-Białej – jest obecnie największym i najbardziej nowoczesnym szpitalem w południowym regionie Polski,
- Beskidzkie Centrum Onkologii – Szpital Miejski im. Jana Pawła II w Bielsku-Białej,
- Szpital Pediatryczny w Bielsku-Białej (wykonywanie świadczeń zdrowotnych w formie stacjonarnej i ambulatoryjnej dla dzieci),
- Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Cieszynie,

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- Centrum Pulmonologii i Torakochirurgii w Bystrej – jest ośrodkiem o wieloletniej tradycji i ogromnym doświadczeniu w zakresie wykrywania i leczenia chorób płuc; dzięki swym pionierskim osiągnięciom w zakresie chirurgicznego leczenia nowotworów klatki piersiowej Centrum stało się jednym z wiodących ośrodków torakochirurgicznych w Polsce,
- Szpital Kolejowy w Wilkowicach Bystrej (wykonywanie usług medycznych w zakresie 6 specjalizacji: neurologii i neurochirurgii, chorób wewnętrznych, kardiologii i kardiochirurgii, pulmonologii, opieki nad seniorami i osobami przewlekle chorymi i rehabilitacji),
- Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Żywcu,
- Śląski Szpital Reumatologiczno-Rehabilitacyjny w Ustroniu.

Przeciętna długość trwania życia mieszkańców subregionu południowego województwa śląskiego dla mężczyzn wyniosła 73 lata, a kobiet 80 lat. Najczęstszymi przyczynami zgonów w województwie śląskim, a tym samym na terenie subregionu południowego są choroby układu krążenia (44,2%) oraz nowotwory (26,3%). Polska jest krajem o średniej zapadalności i wysokiej umieralności na nowotwory. Na tym tle sytuacja w województwie śląskim wygląda niekorzystnie. Od 2003 r. rośnie tu liczba przypadków nowotworów złośliwych. Zgony wskutek chorób nowotworowych w populacji województwa śląskiego odnotowywane są z częstością podobną, jak dla pozostałej części kraju.

Z uwagi na powyższe, niezbędne są inwestycje w zakresie unowocześniania oddziałów onkologicznych oraz oddziałów chorób serca. Najważniejsze cele to zabezpieczenie potrzeb subregionu, zabezpieczenie kadr medycznych o odpowiednich kwalifikacjach, podnoszenie jakości usług oraz zwiększenie efektywności placówek medycznych.

Specjalizacje wymagające dalszego rozwoju to przede wszystkim:

- onkologia,
- chirurgia onkologiczna,
- chirurgia,
- chirurgia naczyniowa,
- rehabilitacja kardiologiczna,
- rehabilitacja neurologiczna.

Apteki ogólnodostępne w subregionie południowym województwa śląskiego osiągają liczbę 210, liczba ludności na 1 aptekę ogólnodostępną wynosi 3 165.

Placówki biblioteczne – biblioteki i filie ogółem 131, 130 776 czytelników w ciągu roku.

Powyższa analiza terytorialna dla obszaru subregionu południowego województwa śląskiego oparta na zapisach „Strategii Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego” oddaje jego ogólną charakterystykę w aspektach istotnych dla analizowanych w przedmiotowym opracowaniu zintegrowanych terytorialnie oraz inwestycyjnie przedsięwzięć. Indywidualne analizy terytorialne poszczególnych Beneficjentów – gmin, których projekty stanowią przedmiot niniejszego opracowania znajdują się w analizach dedykowanych. Przedsięwzięcie zintegrowane w zakresie transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego złożone z 20 wzajemnie komplementarnych inwestycji zaplanowanych do realizacji w Bielsku-Białej oraz powiatach: bielskim, cieszyńskim i żywieckim dotyczy następujących Beneficjentów (wykaz gmin/JST, w których zlokalizowane są projekty):

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- Miasto Bielsko-Biała
- W powiecie bielskim:
 - Powiat bielski,
 - Gmina Czechowice-Dziedzice,
- W powiecie cieszyńskim:
 - Powiat cieszyński,
 - Gmina Cieszyn,
 - Gmina Strumień,
 - Miasto Ustroń,
 - Gmina Wisła,
 - Gmina Zebrzydowice,
- W powiecie żywieckim:
 - Gmina Łękawica,
 - Gmina Węgierska Górka,
 - Miasto Żywiec.

3. Zgodność z politykami strategicznymi

Zasadność realizacji przeanalizowanych w niniejszym opracowaniu projektów wynika między innymi z ich spójności i zgodności przyjętych rozwiązań z dokumentami programowymi, politykami UE i krajowymi.

Zgodność przedmiotowego projektu z dokumentami strategicznymi na poziomie kraju, związanych z perspektywą finansową 2014+ prezentują poniżej wskazane zapisy odnoszące się do specyfiki projektu Beneficjenta:

- **Strategia Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu**

Priorytet: rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej

Działania: Konkurencyjność, Przeciwdziałanie zmianom klimatu, Czysta i efektywna energia.

- **Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Umowa Partnerstwa**

Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach. Interwencje w ramach CT4 koncentrują się na celu szczegółowym UP - zmniejszenie emisyjności gospodarki i będzie realizowany m.in. poprzez priorytet: Obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich, gdzie interwencje będą koncentrowały się na rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej (PI 4e., PI 4v.).

Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Cel szczegółowy UP –

poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym.

- **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 - 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie**

Cele polityki regionalnej do 2020: 1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”), w tym: 1.2.2. Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych; 2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”); 2.3. Restrukturyzacja i rewitalizacja miast i innych obszarów tracących dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze, w tym: 2.4. Przewycięzanie niedogodności związanych z położeniem obszarów przygranicznych, szczególnie wzdłuż zewnętrznych granic UE.

- **Krajowy Program Reform 2013**

W KPR Rząd RP uznał, że należy skupić się na odrabianiu zaległości rozwojowych oraz budowie nowych przewag konkurencyjnych w trzech obszarach

Priorytetowych, w tym m.in.: 1. Infrastruktura dla wzrostu zrównoważonego.

Odrabianie zaległości rozwojowych polegać będzie przede wszystkim na zmniejszeniu dystansu infrastrukturalnego m.in. w transporcie, energetyce, telekomunikacji, infrastrukturze społecznej oraz poprawie otoczenia regulacyjnego i działań na rzecz podniesienia jakości stanowiącego prawa, z zachowaniem wysokiej jakości usług świadczonych przez administrację publiczną.

Realizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym w celu wspierania przyjaznych środowisku form transportu (MTBiGM).

- **Strategia Rozwoju Kraju 2020**

Cel II.6. Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko; II.6.2. Poprawa efektywności energetycznej; II.6.1. Racjonalne gospodarowanie zasobami

- **Polska 2030. Wyzwania rozwojowe**

Wyzwanie 5 - BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNO-KLIMATYCZNE, w tym: Wyzwania klimatyczne, Energochłonność gospodarki, Energetyka – klimat. Dylematy, oś czasu i zadania, Rekomendacje.

- **Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. z 2014r., poz. 1146) - dostosowuje prawo polskie do unijnych regulacji dotyczących polityki spójności 2014-2020. Znalazły się w niej zapisy dotyczące m.in.: mechanizmów koordynacji programów operacyjnych współfinansowanych z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności, zasad wdrażania środków polityki spójności oraz zadań i trybu współpracy podmiotów zaangażowanych w ten proces, rozliczeń z Komisją Europejską i monitorowania efektów realizowanych projektów, kontroli, audytu, nieprawidłowości i korekt finansowych, pomocy publicznej, zasad wdrażania instrumentów zwrotnych, systemu wyboru projektów.**

- **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (SRT)**

Jest to średniookresowy dokument planistyczny, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Wskazano w nim cele oraz kierunki rozwoju transportu w taki sposób, aby etapowo – do 2030 r. – możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020). Transport stanowi bowiem jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie 2020 r. i dalszej, wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych, właściwych dla każdej z gałęzi transportu. Chodzi o: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów, ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Regionalne dokumenty programowe odnoszące się do specyfiki przedmiotowego projektu:

- **Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”**

Podstawową dokumentu jest polityka klimatyczna 3x20, a niezmiernie istotnym aspektem oceny realizowanych inwestycji jest ich wpływ na środowisko naturalne. W odniesieniu do przedmiotowego projektu dokument ten wskazuje na: Obszar Priorytetowy (C) PRZESTRZEŃ. Cel operacyjny: C.1. Zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska; Cel operacyjny C.1. Zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska; C.1.6. Wsparcie wdrożenia rozwiązań ograniczających niską emisję oraz zużycie zasobów środowiska i energii w przedsiębiorstwach, gospodarstwach domowych, obiektach i przestrzeni użyteczności publicznej.

Cel operacyjny: C.2. Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi; w tym kierunki działań tj.: 2. Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej; 3. Wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących Metropolię, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie.

- **Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego**

Wizja rozwoju systemu transportu w województwie śląskim: *„Województwo śląskie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym”*; Założone cechy systemu transportu w 2030 roku: dobrze zorganizowany, będący czynnikiem wysokiej pozycji konkurencyjnej województwa w Europie, będący istotnym elementem krajowej i europejskiej sieci transportowej, integrujący różne gałęzie systemu transportu, zapewniający lepszą spójność przestrzenną województwa, przyjazny dla środowiska, realizujący zasadę zrównoważonego rozwoju, atrakcyjny, tani i szybki, dostosowany do potrzeb mieszkańców i odwiedzających region.

CEL 1. Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi; w tym kierunek działań: Rozwój suprastruktury (wszelkiego rodzaju środki transportu, a także urządzenia, które mogą służyć do obsługiwanego środkiem transportu), w tym zakup i modernizacja taboru.

CEL 3. Efektywna mobilność; w tym: Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,

- **Projekt Strategii Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego wraz ze Strategią Regionalnych Inwestycji Terytorialnych na lata 2014-2020** (Bielsko-Biala, wrzesień 2014 r.)

Cel RIT I. Poprawa infrastruktury ochrony środowiska poprzez zabezpieczenie i wykorzystanie zasobów obszaru funkcjonalnego subregionu południowego – wynikający z priorytetu III Strategii Rozwoju Subregionu Południowego: Rozwój infrastruktury i usług dla zrównoważonego rozwoju oraz jest spójny z jego celem operacyjnym III.1 Ochrona środowiska i zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska, III.2 Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna.

Priorytet I Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna;

Działanie 1.2 Niskoemisyjny transport miejski

- **Projekt RPO WSL 2014-2020 wersja 5.1 z dnia 10.04.2014**

Oś Priorytetowa: IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna; Priorytet inwestycyjny 4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu, w tym do jeden z celów szczegółowych - zmniejszenie energochłonności infrastruktury publicznej.

- **Projekt Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WSL 2014-2020 w zakresie EFRR w. 2.0**

Oś Priorytetowa: IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna; Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski i efektywne oświetlenie.

- **Program Ochrony Powietrza dla stref województwa śląskiego**

Cel główny: Dotrzymanie standardów jakości powietrza w zakresie pyłu PM10 oraz znacząca redukcja stężeń B(a)P nawet przy niekorzystnych warunkach klimatycznych najpóźniej do roku 2020; Cel taktyczny w zakresie niskiej emisji: wyeliminowanie spalania odpadów w kotłach i piecach domowych oraz na otwartych przestrzeniach.

Regionalne dokumenty programowe odnoszące się do specyfiki przedmiotowego projektu ujęte w strategii dotyczącej powiatu bielskiego to:

- **Strategia Rozwoju Powiatu Bielskiego do roku 2020**

Misją powiatu bielskiego jest wspieranie rozwoju usług turystycznych w oparciu o dwa podstawowe zasoby endogeniczne: szczególne piękno przyrody beskidzkiej oraz wyjątkową przedsiębiorczość mieszkańców, gotowych kreować usługi unikalnej jakości. Dbałość o potencjał ludzki i zasoby przyrody – dwa skarby Podbeskidzia – będzie wyznaczać główny kierunek rozwoju powiatu bielskiego.

Cele: I.1. Poprawa infrastruktury drogowej i połączeń komunikacyjnych powiatu oraz II.2. Poprawa stanu czystości powietrza.

▪ **Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bielskiego (2004)**

Cele długoterminowe 2004-2015 - Poprawa jakości powietrza oraz obniżenie poziomu substancji szkodliwych w powietrzu.

▪ **Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Bielskiego**

Projekt zakupu nowych pojazdów w pełni koresponduje z najważniejszym dokumentem, w którym przedstawiono pożądane kierunki rozwoju lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat bielski. W dokumencie jasno została wyartykułowana potrzeby: dostosowania taboru autobusowego operatora do potrzeb wszystkich klientów (w tym osób niepełnosprawnych); spełniania przez tabor coraz bardziej restrykcyjnych norm środowiskowych; utrzymania wysokiego standardu usług świadczonych przez ich operatora (w tym szybkości jazdy). Największy priorytet nadano kwestii ochrony środowiska naturalnego. Jego degradacja powodowana jest zarówno przez intensywny ruch samochodów osobowych (wysoka emisję spalin, hałasu zatorów komunikacyjnych), jak i przez eksploatację przez operatorów komunikacji publicznej wieloletniego, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska taboru autobusowego.

▪ **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014 – 2023**

Dokument szczegółowo wskazuje kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Bielsku-Białej i okolicy. Głównym wyzwaniem postawionym transportowi zbiorowemu na terenie miasta Bielska-Białej oraz gmin, z którymi zawarto stosowne porozumienia, jest jego zrównoważony rozwój. Celami szczegółowymi postawionymi przed transportem publicznym są:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewożonych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie oferty przewoźniczej do oczekiwań, postulatów i potrzeb mieszkańców,
- integracja systemu transportowego w zakresie usług przewoźniczych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Regionalne dokumenty programowe odnoszące się do specyfiki przedmiotowego projektu ujęte w strategii dotyczącej powiatu cieszyńskiego to:

- **Strategia Rozwoju Śląska Cieszyńskiego 2001-2016**

W obszarze: OCHRONA ŚRODOWISKA – CEL OPERACYJNY 1.4: Współdziałanie gmin i powiatu celem opracowania procedur działań proekologicznych; 1.4.1. Zaproponowanie ujednoliconych w skali powiatu przedsięwzięć zmierzających do ograniczenia tzw. niskiej emisji. CEL OPERACYJNY 2.3. Tworzenie infrastruktury technicznej dla turystyki z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju; 2.3.2. Opracowanie projektu systemu komunikacji zbiorowej dostosowanego do wielkości ruchu turystycznego w powiecie cieszyńskim.

- **Strategia Rozwoju Powiatu Cieszyńskiego 2001-2016**

Cel strategiczny 2: zwiększanie dochodów z działalności turystycznej w powiecie cieszyńskim prowadzone zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Cel operacyjny 2.3. Tworzenie infrastruktury technicznej dla turystyki, z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju; 2.3.2. Opracowanie projektu systemu komunikacji zbiorowej dostosowanego do wielkości ruchu turystycznego w Powiecie Cieszyńskim.

- **Strategia Rozwoju Obszaru Przygranicznego w Cieszynie**

Cel strategiczny nr 1. Funkcjonalność, dostępność, dobra infrastruktura i estetyka nadbrzeża, dające markę atrakcyjnego miejsca zamieszkania, pracy, nauki, rekreacji i wypoczynku.

- **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego**

Plan wskazuje preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze powiatu cieszyńskiego a także pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Wskazano w dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu na obszarze powiatu cieszyńskiego w ramach zrównoważonego rozwoju mającego na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny. W ramach wniosków i zadań wynikających z wdrażania planu transportowego powiatu cieszyńskiego m.in. wskazano: przeprowadzenie analizy możliwości i terminów oraz celowości zakupu taboru do przekazania na rzecz operatorów.

Regionalne dokumenty programowe odnoszące się do specyfiki przedmiotowego projektu ujęte w strategii dotyczącej powiatu żywieckiego to:

- **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Żywieckiego na lata 2006-2020 (aktualizacja 2013)**

P I Trwały rozwój gospodarczy w powiecie; C I.1 Sprawny system komunikacji; O I.12 Usprawnienie systemu komunikacji publicznej; Z I.12.1 Organizacja i kontrola systemu publicznego transportu zbiorowego.

P IV Eliminacja zagrożeń środowiskowych i racjonalizacja ochrony środowiska; C IV.2 Zmniejszenie ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska; Z IV.21.5 Redukcja hałasu komunikacyjnego.

▪ **Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Żywieckiego na lata 2010 – 2017**

Ocena stanu środowiska powiatu wskazuje m.in. na problem występujący w sektorze środowiska – Hałas: ciągły wzrost natężenia ruchu samochodowego i bardzo wolny rozwój infrastruktury drogowej w stosunku do przybywającej liczby samochodów.

Lokalne dokumenty programowe 12 Beneficjentów (gmin/JST) odnoszących się do specyfiki przedmiotowego projektu ujęte zostały w analizach indywidualnych 20 zintegrowanych projektów dotyczących zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na terenie Subregionu Południowego.

Polityki horyzontalne

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 - nakłada na państwa członkowskie wdrażające fundusze strukturalne, obowiązek stosowania tzw. polityk horyzontalnych:

- w Artykule 7 – Promowanie równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji
- w Artykule 8 – Zrównoważony rozwój

Planowane działania w przeanalizowanych 20 zintegrowanych projektach dotyczących zintegrowania transportu publicznego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym na terenie Subregionu Południowego Województwa Śląskiego następująco wpływają na poszczególne polityki horyzontalne:

Tabela 12 Wpływ projektu na polityki horyzontalne

Polityki horyzontalne	Zgodność projektu z politykami	Wpływ projektu na polityki
Zrównoważony rozwój	Realizacja projektu będzie miała pozytywny wpływ na politykę zrównoważonego rozwoju przede wszystkim poprzez oddziaływanie na ochronę i poprawę jakości środowiska naturalnego. Zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju, przy korzystaniu z zasobów naturalnych nie należy kierować się jedynie zaspokajaniem własnych potrzeb, ale też brać pod uwagę przyszłe pokolenia i stan otaczającego środowiska. Przedmiotowy projekt spełnia te założenia oraz tej polityki horyzontalnej rozwoju UE, która skupia się także na takich elementach jak: ▪ budowanie bardziej konkurencyjnej gospodarki, która będzie korzystać z zasobów w sposób racjonalny i oszczędny. Efekt synergii wszystkich zaplanowanych zadań pozwoli na zwiększenie pozytywnego wpływu na realizację polityki zrównoważonego rozwoju, co nie byłoby możliwe bez komplementarności tych zadań.	pozytywny

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Promowanie równości mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacji	Do infrastruktury powstałej w ramach projektu równy dostęp będzie zapewniony kobietom i mężczyznom oraz osobom niepełnosprawnym różnych płci, wyznań i religii, rasy i narodowości.	pozytywny
---	---	-----------

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia ramowego dla EFSI nr 1303/2013 (Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r.) oraz Projektu RPO WSL 2014-2020 (wersja 5.1)

4. Komplementarność projektu

Jednym z najważniejszych założeń nowo projektowanej polityki spójności na lata 2014-2020 jest szerokie uwzględnienie w jej ramach wymiaru terytorialnego.

Zintegrowane podejście terytorialne w ramach RPO WSL 2014-2020 wdrażane będzie na obszarach funkcjonalnych subregionów województwa, w tym Subregionu Południowego poprzez integrację działań publicznych tak, aby służyły osiągnięciu celów określonych dla wybranych obszarów. Podejście to sprzyja lepszemu uwzględnieniu terytorialnie zróżnicowanych uwarunkowań rozwojowych (potencjałów i problemów) w realizacji zintegrowanej, skoncentrowanej geograficznie i tematycznie interwencji publicznej. Uwzględnienie zasady zintegrowanego podejścia terytorialnego w realizacji działań dofinansowanych z polityki spójności, które wspierają cele w odniesieniu do obszarów miejskich wymaga koordynacji różnych podmiotów, zaangażowanych w programowanie, zarządzanie i wdrażanie programów operacyjnych, jak i realizację projektów (od poziomu krajowego, po regionalny i poziom funkcjonalnych obszarów miejskich).

Realizacja wymiaru terytorialnego w ramach Strategii Regionalnych Inwestycji Terytorialnych (RIT) na lata 2014-2020 została oparta na doświadczeniach uzyskanych przy wdrażaniu Programów Rozwoju Subregionu (PRS) w ramach RPO WSL 2007-2013. Tworzenie wspólnych programów rozwojowych, współpraca gmin i partnerstwo stworzyły podstawy do lepszej koordynacji działań na obszarach Subregionu Południowego.

Zintegrowany projekt opisujący 20 wzajemnie komplementarnych inwestycji w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego jest częścią przedsięwzięcia pn. „Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”. Założeniem głównym tego projektu jest podejście funkcjonalne w planowaniu przestrzennym oraz promocja zintegrowanego podejścia do problemów danego obszaru. Pokazanie skali i zakresu przedsięwzięć w ramach wiązek zintegrowanych projektów planowanych do realizacji w subregionie południowym województwa śląskiego jest wyrazem spełnienia tego założenia. Wspólnie ze zintegrowanym pakietem 20 projektów wzajemnie komplementarnych inwestycji w zakresie zintegrowania transportu publicznego program pokazuje w obszarze terytorialnej interwencji także komplementarność z pakietem

- 106 zintegrowanych przedsięwzięć ograniczenia niskiej emisji oraz
- 35 projektów w zakresie rewitalizacji przestrzeni nadbrzeżnych rzek, potoków i zbiorników wodnych na obszarze funkcjonalnym Miasta Bielsko-Biała wraz z otaczającymi gminami miejskimi i wiejskimi wchodzącymi w skład tzw. subregionu południowego województwa śląskiego.

W analizach indywidualnych 20 projektów wzajemnie komplementarnych inwestycji w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego – gminy/JST, które są ich Beneficjentami wykazały łącznie 78 przedsięwzięć komplementarnych na poziomie lokalnym

i regionalnym w obszarze funkcjonalnym (wykaz tabelaryczny w rozdziale 4 każdej analizy dedykowanej).

Jak zakłada RPO WSL 2014-2020: „Działania o charakterze terytorialnym realizowane na obszarach miejskich w ramach RPO WSL 2014-2020 będą komplementarne z działaniami w ramach krajowych programów operacyjnych m.in. PO IR, PO WER, PO IŚ 2014-2020, w tym finansowanych z Funduszu Spójności, w ramach których będzie wspierana realizacja ważnych przedsięwzięć, przyczyniających się do osiągania celów rozwojowych obszarów strategicznej interwencji (OSI), w tym miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego oraz ośrodków miejskich w szczególnej sytuacji społeczno-gospodarczej.” Uwzględnić należy także komplementarność działań na poziomie regionalnym przedsięwzięć z możliwością dofinansowania branżowego z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Przedmiotowa analiza uwzględnia to podejście i te źródła komplementarnych programów promujących przedsięwzięcia sprzężone inwestycyjnie, terytorialnie, środowiskowo i merytorycznie.

5. Analiza instytucjonalna

5.1. Beneficjenci projektu

Zgodnie z URPO WSL 2014-2020 Beneficjentami projektów mogą być w zakresie przykładowych rodzaju projektów takich jak: budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride); wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS); zakup taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu publicznego; budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej:

1. Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, których statutowym zadaniem jest wykonywanie ustawowych zadań jednostek samorządu terytorialnego w zakresie transportu publicznego.
2. Podmioty działające na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego i ich związków, realizujące zadania z zakresu transportu publicznego, wybrane zgodnie z prawem zamówień publicznych.
3. Podmioty, w których większość udziałów posiada jednostka samorządu terytorialnego lub związek JST, realizujące na podstawie statutu zadania publiczne z zakresu transportu publicznego.
4. Porozumienia podmiotów wymienionych w pkt 1-3 reprezentowane przez lidera.

Natomiast w zakresie projektów dotyczących poprawy efektywności energetycznej oświetlenia:

1. Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia;
2. Podmioty, w których większość udziałów lub akcji posiadają jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki i stowarzyszenia;
3. Jednostki zaliczane do sektora finansów publicznych (nie wymienione wyżej);
4. Spółdzielnie, wspólnoty mieszkaniowe, towarzystwa budownictwa społecznego;
5. Porozumienia podmiotów wymienionych wyżej reprezentowane przez lidera

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

6. Podmioty działające w oparciu o umowę/porozumienie, w ramach partnerstwa publiczno – prywatnego (tzw. projekty hybrydowe)

W niniejszym projekcie ZIT w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego obejmującym 20 przedsięwzięć Beneficjentami bezpośrednimi są jednostki samorządu terytorialnego oraz gminne spółki komunalne, w stosunku do których wnioskujące jednostki samorządu terytorialnego posiadają 100% udziałów:

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Tabela 13 Beneficjenci projektów

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnosząca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
POWIAT BIELSKI					
1.	Miasto Bielsko-Biała	Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	Miasto Bielsko-Biała	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie Miasta Bielsko-Biała, a także mieszkańcy okolicznych miejscowości gmin ościennych: Wilkowice, Bestwina, Jasienica i Czechowice-Dziedzice, z którymi zostały zawarte przez Miasto Bielsko-Biała porozumienia komunalne w zakresie zapewnienia komunikacji miejskiej oraz turyści	Miasto Bielsko-Biała Podmiotem realizującym projekt będzie Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej , który jest jednostką organizacyjną miasta Bielska-Białej działającą w formie zakładu budżetowego.
2.	Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	Miasto Bielsko-Biała	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie Miasta Bielsko-Biała, oraz pozostałe osoby w tym turyści korzystający z komunikacji miejskiej na terenie Miasta Bielsko-Biała	Miasto Bielsko-Biała Podmiotem realizującym projekt będzie Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej , który jest jednostką organizacyjną miasta Bielska-Białej działającą w formie zakładu budżetowego.
3.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – zakup taboru autobusowego	Powiat bielski	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie powiatu bielskiego, a także mieszkańcy okolicznych miejscowości gmin ościennych oraz turyści	Powiat bielski po dokonaniu zakupu taboru powiat bielski podpisze z podmiotem wewnętrznym (spółką komunalną) umowę użyczenia, w ramach której zakupione pojazdy zostaną przekazane PKS w Bielsku-Białej SA bezpłatnie, celem wykonywania w imieniu powiatu zdanja własnego jednostki samorządu terytorialnego – transportu publicznego

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnioskująca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
4.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskiej	Powiat bielski	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie powiatu bielskiego, a także mieszkańcy okolicznych miejscowości gmin ościennych oraz turyści	Powiat bielski po dokonaniu zakupu SIP powiat bielski podpisze z podmiotem wewnętrznym (spółką komunalną) umowę użyczenia, w ramach której zakupione pojazdy zostaną przekazane PKS w Bielsku-Białej SA bezpłatnie, celem wykonywania w imieniu powiatu zdania własnego jednostki samorządu terytorialnego – transportu publicznego
5.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I	Powiat bielski	Mieszkańcy powiatu oraz odwiedzający go turyści	Powiat bielski po zakończeniu realizacji projektu infrastruktura sfinansowana w ramach projektu będzie finansowana i zarządzana przez Zarząd Dróg Powiatowych w Bielsku-Białej (jednostka organizacyjna powiatu statutowo powołana do zarządzania i utrzymania infrastruktury drogowej)
6.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II	Powiat bielski	Mieszkańcy powiatu oraz odwiedzający go turyści	Powiat bielski po zakończeniu realizacji projektu infrastruktura sfinansowana w ramach projektu będzie finansowana i zarządzana przez Zarząd Dróg Powiatowych w Bielsku-Białej (jednostka organizacyjna powiatu statutowo powołana do zarządzania i utrzymania infrastruktury drogowej)

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnioskująca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
7.	Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	Gmina Czechowice-Dziedzice	Mieszkańcy Gminy Czechowice-Dziedzice oraz mieszkańcy gmin i miejscowości ościennych, jak również turyści	Gmina Czechowice-Dziedzice
8.	Gmina Czechowice-Dziedzice	Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	spółka gminna: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o.o. (PKM), które jest w 100% własnością Gminy Czechowice-Dziedzice	Mieszkańcy Gminy Czechowice-Dziedzice oraz mieszkańcy gmin i miejscowości ościennych, jak również turyści	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o.o.
POWIAT CIESZYŃSKI					
9.	Powiat cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński - I etap	Powiat cieszyński	Mieszkańcy – pasażerowie powiatu cieszyńskiego i turyści	Powiat cieszyński Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie powstałej w wyniku projektu infrastruktury będzie w I etapie powiat – następnie docelowo planowane jest powierzenie jednostce własnej lub operatorom obsługującym dany ciąg komunikacyjny

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnioskująca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
10.	Powiat cieszyński	Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo – turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	Powiat cieszyński	Mieszkańcy – pasażerowie powiatu cieszyńskiego i turyści, priorytetem dla osób niepełnosprawnych i cyklobusów kuracjuszy i pensionariuszy sanatoriów	Powiat cieszyński Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie powstałej w wyniku projektu infrastruktury będzie w I etapie powiat – następnie operatorzy na podstawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
11.	Gmina Cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	Gmina Cieszyn	Mieszkańcy Gminy Cieszyn i trzech gmin sąsiadujących (Dębowiec, Hażlach i Zebrzydowice) z którymi Gmina Cieszyn ma podpisane porozumienia międzygminne w sprawie wspólnej realizacji komunikacji miejskiej na swoim terenie	Gmina Cieszyn
12.	Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1	Gmina Cieszyn	Mieszkańcy gminy Cieszyn i trzech gmin sąsiadujących (Dębowiec, Hażlach i Zebrzydowice) z którymi gmina Cieszyn ma podpisane porozumienia międzygminne w sprawie wspólnej realizacji komunikacji miejskiej na swoim terenie	Gmina Cieszyn
13.	Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2	Gmina Cieszyn	Mieszkańcy gminy Cieszyn i trzech gmin sąsiadujących (Dębowiec, Hażlach i Zebrzydowice) z którymi gmina Cieszyn ma podpisane porozumienia międzygminne w sprawie wspólnej realizacji komunikacji miejskiej na swoim terenie	Gmina Cieszyn
14.	Gmina Strumień	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	Gmina Strumień	wszyscy mieszkańcy Gminy Strumień, a także mieszkańcy gmin ościennych oraz turyści	Gmina Strumień

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnioskująca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
15.	Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski	Miasto Ustroń	Mieszkańcy miasta Ustroń i turyści	Miasto Ustroń - Za utrzymanie efektów – trwałości projektu w zakresie obsługi rzeczowej odpowiedzialnym będzie Kolej Linowa Czantoria Sp. z o.o. lub Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o. o. Miasta Ustroń, (miasto jest w 100% właścicielem spółek) lub Miasto Ustroń - do ustalenia w trakcie tworzenia wniosku, natomiast w zakresie finansowym Miasto Ustroń
16.	Gmina Wisła	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	Gmina Wisła	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie Gminy Wisła, a także mieszkańcy gmin ościennych oraz turyści,	Gmina Wisła.
17.	Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	Gmina Zebrzydowice	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie Gminy Zebrzydowice, a także mieszkańcy gmin ościennych oraz turyści.	Gmina Zebrzydowice
18.	Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	Gmina Łękawica	Wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie Gminy Łękawica, a także mieszkańcy gmin ościennych oraz turyści, jako że celem projektu jest budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	Gmina Łękawica

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnioskująca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
19.	Gmina Węgierska Górka	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym	Gmina Węgierska Górka	Mieszkańcy Gminy Węgierska Górka, w szczególności: Dzieci i młodzież ucząca się, Rodziny z dziećmi, Osoby uprawiające turystykę pieszą, rowerową, górską, wodną, zarówno rekreacyjnie jak i wyczynowo, Osoby, których gospodarstwa lub punkty usługowe znajdują się w bliskości utworzonej infrastruktury, co wpływać będzie na możliwość dalszego rozwijania przez nich zaplecza turystycznego. Turyści – osoby przyjeżdżające do Węgierskiej Górki w celach rekreacyjno – turystycznych. Są to zarówno goście przebywający na terenie Gminy w dłuższym okresie czasu, jak i zatrzymujący się podróżni poruszający się szlakiem komunikacyjnym z Żywca do przejścia granicznego w Zwardoniu lub Glince przebiegającego przez centrum Gminy, a w którym usytuowane zostaną i zbiegać się będą ścieżki pieszo – rowerowe i tematyczne dając zarazem możliwość wyjścia na pozostałe szlaki znajdujące się na terenie Gminy jak i poza nią. Do grupy turystów należy zaliczyć także dzieci i młodzież przyjeżdżającą do Gminy w weekendy, w wakacje oraz na ferie.	Gmina Węgierska Górka

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego wnioskująca o dofinansowanie przedsięwzięcia	Nazwa przedsięwzięcia	Beneficjent projektu	Beneficjenci pośredni (ostateczni) projektu	Właściciel infrastruktury /podmiot realizujący jeżeli ma być inny niż właściciel
20.	Miasto Żywiec	Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	Miasto Żywiec	wszyscy mieszkańcy korzystający z transportu publicznego na terenie Miasta Żywiec, a także mieszkańcy okolicznych miejscowości gmin ościennych w zakresie zapewnienia komunikacji miejskiej oraz turyści	Miasto Żywiec Podmiotem realizującym projekt będzie Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Żywcu , który realizuje zadania własne miasta w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, który będzie odpowiedzialny również za zarządzanie i utrzymanie powstałej w wyniku projektu infrastruktury

Źródło: Opracowanie własne

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Poza zidentyfikowaniem poszczególnych Beneficjentów danych przedsięwzięć w przypadku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych niezbędne jest działanie w formie zinstytucjonalizowanego partnerstwa (powołanie Związku ZIT), posiadanie odpowiedniej zdolności instytucjonalnej.

Obszar funkcjonalny ZIT Subregionu Południowego Województwa Śląskiego obejmuje: Miasto Bielsko-Biała wraz z otaczającymi gminami miejskimi i wiejskimi wchodzącymi w skład tzw. subregionu południowego województwa śląskiego. Subregion Południowy Województwa Śląskiego tworzą: Miasto na prawach powiatu Bielsko-Biała, powiat bielski, powiat cieszyński, powiat żywiecki oraz gminy: Bestwina, Buczkowice, Czechowice-Dziedzice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Wiśla, Brenna, Chybie, Dębowiec, Golezów, Hażlach, Istebna, Zebrzydowice, Żywiec, Czernichów, Gilowice, Jelesnia, Koszarawa, Lipowa, Łękawica, Łodygowice, Milówka, Radziechowy-Wieprz, Rajcza, Ślemień, Świnna, Ujszoły, Węgierska Górka.

Realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych obszaru funkcjonalnego miasta Bielska-Białej obejmującego subregion południowy województwa śląskiego została usankcjonowana przez organ wykonawczy „Związku ZIT” poprzez podpisanie Porozumienia z dnia 11 października 2013 r. o współpracy w sprawie opracowania i realizacji Strategii ZIT dla Subregionu Południowego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Porozumienie zostało zawarte pomiędzy 41 jednostkami samorządu terytorialnego województwa śląskiego (miasto na prawach powiatu Bielsko-Biała, powiat bielski, powiat cieszyński, powiat żywiecki oraz 37 gmin z terenu wymienionych powiatów).

Jednostki samorządu terytorialnego przystąpiły do porozumienia na podstawie obowiązujących przepisów oraz regulacji dotyczących ZIT a mianowicie : art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 594 z późn.zm.); Wytycznych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*, Warszawa,

lipiec 2013 r.; Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Katowice, czerwiec 2013 r. Strony Porozumienia postanowiły opracować oraz realizować wspólny program pod nazwą „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych”.

Funkcję „Związku ZIT” w odniesieniu do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych realizowanych w ramach RPO WSL pełnią Partnerzy w/w Porozumienia. Reprezentację subregionu wobec IZ RPO WSL stanowić będzie:

1. Prezydent Miasta Bielska-Białej,
2. Starosta Bielski,
3. Starosta Cieszyński,
4. Starosta Żywiecki.

Strategia ZIT dla subregionu południowego województwa śląskiego realizowana będzie zgodnie z zasadą partnerstwa, opisaną w art. 5 projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006. Partnerstwo realizowane jest z pełnym poszanowaniem kompetencji

instytucjonalnych, prawnych i finansowych partnerów Strategii ZIT dla subregionu południowego. Partnerstwo obejmuje realizację, monitorowanie i ocenę Strategii ZIT dla subregionu południowego.

5.2. Wykonalność instytucjonalna projektu

W związku z udziałem subregionów w realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego oraz zastosowaniem instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, Instytucja Zarządzająca RPO WSL rekomendowała zawiązanie Związku ZIT, jako formę prawną dla współpracy JST realizujących ZIT. Zgodnie z tą rekomendacją na potrzeby wdrażania Strategii ZIT obszaru funkcjonalnego Subregionu Południowego został powołany Związek ZIT, Lider Subregionu Południowego, zespół roboczy ds. opracowania i realizacji Strategii ZIT.

Funkcję Związku ZIT w odniesieniu do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych realizowanych w ramach RPO WSL pełnią Partnerzy POROZUMIENIA o współpracy w sprawie opracowania i realizacji Strategii ZIT dla Subregionu Południowego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, zawartego w dniu 11 października 2013 r. w Bielsku-Białej, pomiędzy 41 jednostkami samorządu terytorialnego województwa śląskiego (miasto na prawach powiatu Bielsko-Biała, powiat bielski, powiat cieszyński, powiat żywiecki oraz 37 gmin z terenu wymienionych powiatów).

Do zadań Związku ZIT należy:

- 1) przygotowanie Strategii ZIT w oparciu o istniejące dokumenty strategiczne i planistyczne;
- 2) przedkładanie Strategii ZIT do pozytywnego zaopiniowania Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020;
- 3) wskazanie projektów do wsparcia w ramach ZIT na zasadach uzgodnionych z Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020;
- 4) przygotowanie raportów monitoringowych oraz sprawozdań nt. wdrażania Strategii ZIT, zgodnie z wymaganiami Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020;
- 5) udział w pracach/posiedzeniach Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020;
- 6) realizacja innych zadań, wynikających z umów i porozumień zawartych pomiędzy Partnerami Porozumienia a Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego oraz wynikających z przyjętych przez IZ RPO WSL dokumentów i wytycznych dotyczących realizacji ZIT.

Ciałem wykonawczym dla ZIT jest Reprezentacja. Reprezentację subregionu wobec IZ RPO WSL stanowi: Prezydent Miasta Bielska-Białej, Starosta Bielski, Starosta Cieszyński, Starosta Żywiecki. Zakres uprawnień reprezentacji subregionu południowego obejmuje wybór i przekazanie do IZ RPO WSL listy projektów z terenu subregionu południowego rekomendowanych do wsparcia w ramach ZIT. Reprezentacja subregionu podejmuje decyzje w drodze wspólnych uzgodnień/decyzji, podejmowanych w ramach zespołu roboczego ds. przygotowania i realizacji Strategii ZIT. Liderem Reprezentacji, jest Miasto Bielsko-Biała.

Lider Subregionu Południowego – Miasto Bielsko-Biała, jest podmiotem koordynującym i administrującym realizację Strategii ZIT. W celu zapewnienia sprawnej realizacji Strategii ZIT, współpraca między partnerami odbywa się na poziomach: lider Subregionu – powiaty oraz powiaty –

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

gminy. Dla zapewnienia prawidłowej koordynacji działań w ramach Strategii ZIT, lider subregionu południowego powoła zespół roboczy ds. przygotowania i realizacji Strategii ZIT.

Nadzór nad realizacją, monitoringiem i oceną programu stanowi lider subregionu południowego – miasto Bielsko-Biała, działając poprzez zespół roboczy ds. przygotowania i realizacji Strategii ZIT.

Zespół roboczy pełni funkcję przygotowawczą w zakresie Strategii ZIT oraz listy projektów przewidzianych do realizacji w formule ZIT. Ponadto jest to platforma współpracy i porozumienia pomiędzy przedstawicielami powiatów i gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego Subregionu Południowego.

W skład zespołu roboczego wchodzi następujący członkowie: **Miasto Bielsko-Biała, powiat bielski, powiat cieszyński, powiat żywiecki, miasto Cieszyn, miasto Żywiec i miasto Czechowice-Dziedzice.**

Miasto Bielsko-Biała jest miastem na prawach powiatu, stanowiące jednostkę, w której ustawodawca *de facto* zawarł dwie jednostki samorządu terytorialnego: gminę i powiat zgodnie z treścią art. 91 i 92 ustawy o samorządzie powiatu. Miasto Bielsko-Biała posiada zdolności organizacyjne do wdrażania projektów współfinansowanych z funduszy europejskich. Sposób pracy nad tego typu projektami został unormowany Zarządzeniem Nr ON-0152/85/06/BFE Prezydenta Miasta Bielska-Białej z dnia 13 września 2006 r. w sprawie procedur przygotowywania i realizacji projektów współfinansowanych z funduszy europejskich w Urzędzie Miejskim w Bielsku-Białej.

Powiat bielski działa na podstawie ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 142, poz.1592 z 2001r.z późn. zm.) oraz Statutu. Powiat bielski stanowi lokalną wspólnotę samorządową tworzoną przez mieszkańców powiatu oraz terytorium obejmujące:

- Gminy miejskie: Szczyrk,
- Gminy miejsko – wiejskie: Czechowice-Dziedzice, Wilamowice,
- Gminy wiejskie: Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Wilkowice,
- Miasta: Szczyrk, Czechowice-Dziedzice, Wilamowice.

Powiat bielski reprezentowany jest przez Zarząd Powiatu w Bielsku-Białej, organem stanowiącym i kontrolnym jest Rada Powiatu. Zadania i obowiązki Starostwa Powiatowego oraz zasady funkcjonowania Starostwa określa Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Bielsku-Białej. Starostwo jest jednostką pomocniczą Zarządu Powiatu i Starosty realizującą zadania powiatu, zapewniającą obsługę administracyjną, organizacyjną i techniczną. Urząd funkcjonuje na podstawie wewnętrznego podziału organizacyjnego na wydziały, biura, Urząd Stanu Cywilnego i samodzielne stanowiska pracy. Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym.

Powiat żywiecki działa na podstawie ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 142, poz.1592 z 2001r.z późn. zm.) oraz Statutu (Uchwałą NR XXVII/271/2013 Rady Powiatu w Żywcu z dnia 29 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia Statutu Powiatu w Żywcu). Powiat żywiecki stanowi lokalną wspólnotę samorządową tworzoną przez mieszkańców powiatu oraz terytorium obejmujące:

- miasto Żywiec,
- gminy: Czernichów, Gilowice, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łękawica, Łodygowice, Milówka,
- Radziechowy - Wieprz, Rajcza, Ślemień, Świnna, Ujsoły, Węgierska Góra.

Powiat żywiecki reprezentowany jest przez Zarząd Powiatu w Żywcu, organem stanowiącym i kontrolnym jest Rada Powiatu. Zadania i obowiązki Starostwa Powiatowego oraz zasady funkcjonowania Starostwa określa Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Żywcu (Załącznik do uchwały Nr XIX/203/2012 Rady Powiatu w Żywcu z dnia 27 sierpnia 2012 r.). Starostwo jest jednostką pomocniczą Zarządu Powiatu i Starosty realizującą zadania powiatu, zapewniającą obsługę administracyjną, organizacyjną i techniczną.

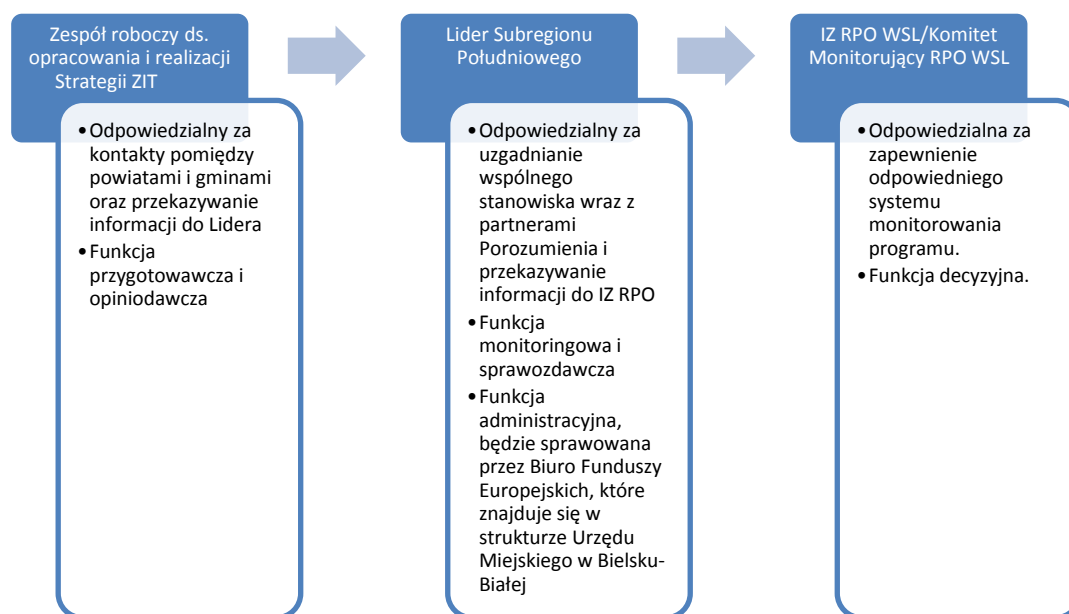
Gmina Cieszyn jest podstawową jednostką samorządu terytorialnego, powołaną do organizacji życia publicznego na swoim terytorium. Organem stanowiącym i kontrolnym w Gminie jest Rada Gminy, organem wykonawczym Gminy jest wójt. Aktami prawnymi są uchwały Rady i zarządzenia wójta. Zadania i obowiązki Urzędu Gminy oraz zasady funkcjonowania Urzędu określa Regulamin Organizacyjny Urzędu Gminy Cieszyn. Urząd jest jednostką organizacyjną Gminy zapewniającą obsługę administracyjną, organizacyjną i techniczną wójta, oraz Rady i jej organów wewnętrznych.

Miasto Żywiec jest miastem na prawach powiatu, stanowiące jednostkę, w której ustawodawca *de facto* zawarł dwie jednostki samorządu terytorialnego: gminę i powiat zgodnie z treścią art. 91 i 92 ustawy o samorządzie powiatu. Podstawę prawną w tym względzie określa ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r., nr 142 poz. 1591 z późn. zm.) i ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 91, poz. 578 z późn. zm.). Miasto Żywiec wykonuje swoje czynności za pomocą Urzędu Miejskiego, będącego jednostką organizacyjną. Organem wykonawczym wskazanym w ustawie jest Burmistrz, a uchwałodawczym Rada Miejska.

Gmina Czechowice-Dziedzice działa na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r., nr 142 poz. 1591 z późn. zm.). Urząd Miejski jest jednostką organizacyjną Gminy, przy pomocy której burmistrz wykonuje zadania z zakresu administracji publicznej. Zadania i obowiązki UM i jego komórek organizacyjnych określa Regulamin Organizacyjny Urzędu Miejskiego w Czechowicach-Dziedzicach (Zarządzenie Nr 12/12 Burmistrza Czechowic-Dziedzic z dnia 27 stycznia 2012 r. ze zm).

W związku z tym, że liderem Reprezentacji jest Miasto Bielsko-Biała (Lider Subregionu Południowego), który wykonuje swoje zadania za pośrednictwem Zespołu ds. przygotowania i realizacji Strategii ZIT, to współpraca z IZ RPO WSL odbywać się będzie kilku stopniowo:

Rysunek 7 Schemat współpracy z IZ RPO WSL 2014-2020



Źródło : Strategia Rozwoju Subregionu Południowego wraz ze Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych 2014-2020

Lider Subregionu Południowego, za pomocą Zespołu roboczego będzie zbierał dane dot. stanu przygotowania i realizacji projektów z listy ZIT i na ich bazie, będzie przygotowywał kwartalne raporty monitoringowe oraz roczne sprawozdania na temat wdrażania Strategii ZIT. Niniejsze dokumenty będą opublikowane na stronie internetowej Lidera Subregionu.

Procedura zatwierdzania rocznego sprawozdania z wdrażania Strategii ZIT Subregionu Południowego jest przygotowywana przez Lidera Subregionu Południowego, za pośrednictwem Zespołu ds. przygotowania i realizacji Strategii ZIT, a następnie przekazywana do Reprezentacji celem rozpoczęcia procedury akceptacji przez Związek ZIT. Zatwierdzenie projektu rocznego sprawozdania następuje w drodze złożenia podpisów, przez wszystkich członków Reprezentacji na sprawozdaniu. Po decyzji Reprezentacji, Lider Subregionu Południowego publikuje sprawozdanie na stornie internetowej Subregionu oraz przekazuje zaakceptowane sprawozdanie do Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Procedura sprawozdawcza, nie wyklucza korzystania z usług ekspertów zewnętrznych.

Beneficjenci poszczególnych przedsięwzięć – co wynika z szczegółowej analizy – posiadają zdolności organizacyjne do wdrażania projektów współfinansowanych z funduszy europejskich.

Z przedstawionych w szczegółowych analizach danych wynika, iż Beneficjenci, jak również podmioty zarządzające – realizujące faktycznie przedsięwzięcia w imieniu Beneficjenta – są przygotowani organizacyjnie do jego realizacji, posiadają wszelką zdolność organizacyjną i finansową do wdrożenia przedsięwzięcia, a dotychczasowa działalność w tym zakresie zapewnia, iż zarówno realizacja, jak i utrzymanie projektu w okresie trwałości będą zagwarantowane.

Powyżej opisana struktura i założenia współpracy a także dotychczasowe osiągnięcia pozwalają stwierdzić, iż Projekt jak również poszczególne przedsięwzięcia nie są zagrożone, albowiem Beneficjenci są przygotowani instytucjonalnie do realizacji zarówno projektu ZIT jak i poszczególnych przedsięwzięć w ramach ZIT.

6. Analiza techniczna i technologiczna

Podstawowym walorem niniejszego przedsięwzięcia jest podejście zintegrowane, w ramach którego działania podejmowane oddolnie sumarycznie przyczyniają się do zwielokrotnienia efektu w zakresie osiągania pożądanych celów. Najistotniejsze jest to, aby pracować wspólnie, wykorzystywać wzajemnie swoje doświadczenia i unikać realizacji działań, które wypaczać będą ideę współdziałania. Z racji przestrzennego charakteru działalności transportowej, a także poprzez jego transgraniczność, rozumianą jako faktyczne przekraczanie granic administracyjnych, w tym większym stopniu należy wypracowywać rozwiązania poprawiające spójność i integralność subregionu.

6.1. Stan aktualny

Tabor autobusowy

Stan taboru autobusowego, realizującego przewozy komunikacji miejskiej w ramach użyteczności publicznej jest bardzo zróżnicowany pomiędzy poszczególnymi ośrodkami w subregionie południowym. Zdecydowanie największe potrzeby w tym zakresie ma Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu. Podmiot ten eksploatuje dużą liczbę autobusów marki DAB, częściowo zakupiony jako nowe (w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ub. wieku), a częściowo sprowadzane z różnych miast Danii. Autobusy te charakteryzują się wyjątkowo trwałą konstrukcją – jest to oczywiście ich zaletą, ale z drugiej strony nie sposób nie dostrzec ich znacznego zużycia moralnego, przez co nie przystają one do współczesnych wymagań.

Także w Bielsku-Białej na ocenę stanu taborowego rzutuje duża liczba pojazdów wysokopodłogowych. W przeciwieństwie do Żywca bielski operator jedynie w symbolicznym stopniu sprowadzał pojazdy używane z zagranicy, poza tym w chwili obecnej zostały one już wycofane. Ciągłe natomiast eksploatowane są bardzo duże ilości autobusów Ikarus, w dwóch podstawowych odmianach, tj;

- Ikarus 280, wielkopojemny przegubowy wysokopodłogowy
- Ikarus 415, standardowej pojemności, średniopodłogowy

W szczególności w segmencie pojazdów przegubowych daje o sobie znać regres w zakresie wymiany taboru. Na łącznie 40 pojazdów przegubowych zaledwie ¼ to pojazdy nowe, niskopodłowe, zaś ogromną większość stanowią ciągle stare Ikarusy. Mając na uwadze, że to właśnie pojazdy przegubowe kursują na najbardziej obciążonych liniach w Bielsku-Białej, zakres koniecznego wsparcia jest szczególnie istotny w tym właśnie segmencie pojazdów.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 8 Autobus Ikarus 280 na przystanku przy Dworcu Kolejowym w Bielsku-Białej, charakterystyczna zmiana ściany przedniej to efekt przeprowadzonej naprawy głównej pojazdu



Źródło: Fot. B. Mazur

Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja taborowa w Cieszynie i Czechowicach-Dziedzicach, gdzie pojazdy wysokopodłogowe pojawiają się na przystankach sporadycznie. Trzon taboru stanowią autobusy dostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (i innych osób o ograniczonej możliwości poruszania się), choć w przypadku tych miast daje się zauważyć coraz większe zużycie techniczne autobusów. Wynika to z faktu, że konstrukcje niskopodłogowe są delikatniejsze, w szczególności na drogach w złym stanie technicznym przenoszone przez amortyzatory drgania powodują szybsze zużywanie się pojazdów.

W zakresie transportu pozamiejskiego jedyną formą realizacji przewozów powiatowych w ramach obowiązków służby publicznej jest obszar powiatu bielskiego. Na terenie tym powołano operatora wewnętrznego w postaci PKS Bielsko-Biała, który wcześniej został skomunalizowany. Część taboru PKS Bielsko-Biała została wymieniona we wcześniejszych latach szczególnie widoczne są pojazdy kupione z wsparciem Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Ich liczba, wraz z wcześniejszymi zakupami małopojemnych Autosów H7, predestynuje już dziś do wskazywania w rozkładach jazdy tych kursów, z których skorzystać mogą osoby na wózkach inwalidzkich.

Pozostały obszar subregionu południowego obsługiwany jest przez przewoźników komercyjnych, uruchamiających połączenia w oparciu o spodziewane zyski. Konkurencja pomiędzy przewoźnikami sprawia, że ich marże są niskie, niemniej najpoważniejszym konkurentem jest rozwijająca się dynamicznie motoryzacja indywidualna. Dlatego należy integrować komunikację zbiorową, tak aby

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

oprócz realizacji projektów taborowych (powiat bielski, powiat cieszyński) starać się także wprzęgnąć istniejących przewoźników, operujących na trasach. Niektóre posiadane przez nich autobusy dobrze sprawdzają się w obsłudze komunikacji pozamiejskiej, choć można dyskutować, czy ich wielkość nie jest zbyt duża.

Rysunek 9 Standardowej wielkości autobus Autosan A1010T, typowa kompletacja do komunikacji regionalnej, z wygodnymi fotelami „lotniczymi”



Źródło: Fot. B. Mazur

Infrastruktura transportu publicznego

Transport autobusowy korzysta z ogólnodostępnych dróg, choć w przypadku Bielska-Białej można już mówić o problemach ruchowych do tego stopnia, że uzasadniają one wprowadzenie separacji ruchu, przynajmniej punktowej. Nawet jednak w centrach miast infrastruktura transportu publicznego nie przedstawia sobą zadowalającego stanu. Zapadnięte perony, nienormatywna wysokość krawężników, brak wskazań do osób niewidomych to jedynie część niedomagań. Znacznie większe utrudnienia czekają pasażerów w porze zimowej lub na przykład podczas deszczu.

Na obszarach wiejskich w wielu punktach infrastruktura przystankowa ogranicza się wyłącznie do słupka przystankowego, zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Chroniące przed deszczem i wiatrem wiaty nie są codziennością, a te, które są zainstalowane, nierzadko są po prostu zniszczone, zdewastowane lub po prostu zużyte (ślady korozji, brak szyb). Mankamentem jest brak przestrzeni dla oczekiwania, rozumianej jako utwardzona powierzchnia, wyposażona w odpowiednie odwodnienie, utrzymywana należycie przez służby komunalne. Stan taki jest obecny nawet w niewielkiej odległości od centrów miast, jak widać poniżej.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 10 Autobus Ikarus 260 w Zabrzegu – zwraca uwagę brak jakiegokolwiek peronu przystankowego



Źródło: Fot. B. Mazur

Swoistą ironią jest wyposażanie konstrukcyjnie już dość przestarzałego Ikarusa 260 w router Wi-Fi, co niestety świadczy o bieżącej eksploatacji autobusu, pomimo posiadania w zajezdni niskopodłogowej rezerwy.

Oznaczenia przystanków bardzo różnią się między sobą. W Łękawicy wyraźnie widać czytelne, intuicyjne tablice, identyfikujące gminę (logotyp bezpośrednio na tabliczce rozkładowej), miejscowość – sołectwo (biały druk na zielonym tle) oraz nazwę konkretnego przystanku (czarny druk na żółtym tle).

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 11 Przykład ujednoliconego i zestandaryzowanego systemu oznaczania przystanków w gminie Łękawica



Źródło: Fot. B. Mazur

Nawet jednak w przypadku lokalizacji, w których zachowały się oznaczenia sprzed lat, kiedy jeszcze podlegało to bezpośrednio pod przewoźników realizujących przewozy do danego przystanku, w wielu miejscach informacja pozostaje czytelna i jednoznaczna, jak na zdjęciu poniżej.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 12 Oznaczenie przystankowe – choć archaiczne, to jednak wyraźne i czytelne



Źródło: Fot. B. Mazur

W kontekście tworzenia infrastruktury przesiadkowej zadbać należy także o przestrzeń wokół, tak aby ergonomia wprowadzanych rozwiązań obejmowała wszystkich korzystających z transportu publicznego. Możliwe jest także, wzorem wielu miast czeskich (np. Liberec) uzupełnianie informacji o dostosowanie do przewozu osób na wózkach inwalidzkich nie tylko w odniesieniu do konkretnych kursów, ale także w odniesieniu do przystanków. Cóż bowiem, że ktoś będzie mógł wsiąść do autobusu na nowowytbudowanym centrum przesiadkowym, jeśli po dojeździe na swoje osiedle na miejscu nie będzie żadnej infrastruktury ułatwiającej wysiadanie.

Infrastruktura rowerowa

Mankamentem systemu transportowego, zorientowanego na minimalizację obciążeń środowiskowych, jest niedostatek dróg rowerowych. Stan taki powoduje przede wszystkim niechęć do odbywania przemieszczeń na rowerach – podświadomie wyolbrzymiane zostają zagrożenia wynikające z bezpośredniego uczestnictwa w ruchu drogowym, obejmujące nie tylko wypadki śmiertelnych potrażeń, ale nawet bardziej prozaiczne zjawiska, jak ochłapanie przez przejeżdżające samochody, co na drogach o złej jakości i braku odpowiedniego odwodnienia jest istotną uciążliwością. Z drugiej strony rosnąca świadomość ekologiczna oraz coraz bardziej dostrzegana potrzeba zdrowego stylu życia to czynniki wpływające na rosnącą popularność roweru w społeczeństwie. Tymczasem dla zmiany postrzegania roweru, z narzędzia rekreacji i kształtowania tężyzny fizycznej na rzecz normalnego, pełnoprawnego środka transportu, służącego do dojazdów do pracy i do szkoły. Choć na obszarach wiejskich ciągle jeszcze zupełnie normalne jest to, że do sklepu po drobne zakupy jeździ

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

się rowerem, to zachowania takie są typowe raczej dla starszego pokolenia, co nie wróży dobrze na przyszłość.

Stworzenie w najbardziej newralgicznych miejscach dróg rowerowych mogłoby w istotny sposób zmienić postrzeganie przemieszczeń rowerowych. W ten sposób możliwe byłoby przyciągnięcie części osób, które dotąd jeździły samochodami, co wpłynęłoby na obniżenie wielkości emisji substancji szkodliwych do atmosfery.

Rysunek 13 Wydatne braki w infrastrukturze rowerowej stanowią znacznie większe utrudnienie dla ruchu autobusów niż dla ruchu samochodów osobowych



Źródło: Fot. B. Mazur

Pozornie rower jawi się także jako substytut transportu publicznego, wszak przynajmniej część osób zachęconych do realizowania codziennych przemieszczeń na rowerach zrezygnuje z przejazdów autobusami czy nawet pociągami. Faktem jest jednak, że stopień rozwoju motoryzacji indywidualnej uprawnia do podejmowania wszelkich działań promujących wszystkie alternatywne sposoby przemieszczania się. Równocześnie ewentualne przesunięcie popytu z transportu publicznego na rowery tak naprawdę także oznaczać będzie korzyści systemowe, prowadząc do większego stopnia zrównoważenia międzygałęziowego w transporcie.

Systemy informacji pasażerskiej

Obecnie systemy informacji pasażerskiej, stosowane przez gestorów transportu publicznego w obszarze subregionu południowego województwa śląskiego są niezintegrowane i bazują przede wszystkim na technikach tradycyjnych. Standardem jest wielość tablic rozkładowych w komunikacji ponadlokalnej, gdzie każdy przewoźnik instaluje własną informację, powodując wrażenie chaosu. Klient, chcąc jechać najbliższym kursem w żądanym kierunku, musi przestudiować kilka różnych tabliczek.

Lepsza sytuacja jest w komunikacji miejskiej, gdzie przynajmniej częściowo prosta informacja o godzinach odjazdów uzupełniana jest w formie graficznej, na przykład poprzez zamieszczenie schematycznej mapki połączeń autobusowych, realizowanych przez danego operatora. Mapki takie

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

zazwyczaj zawierają także inne użyteczne informacje, dotyczące otoczenia transportu, ułatwiające orientację szczególnie osobom przyjezdnym.

Rysunek 14 Informacja rozkładowa w formie tradycyjnej, uzupełniona o schemat połączeń komunikacji miejskiej



Źródło: Fot. B. Mazur

Elementem systemu informacji są także tablice umieszczone bezpośrednio na autobusach. W większości przypadków stosowane są wyświetlacze elektroniczne, zwłaszcza w komunikacji realizowanej w ramach użyteczności publicznej. Technologia wyświetlania napisów ulega ciągłemu doskonaleniu, w miejsce tablic diodowych coraz częściej spotkać można ekrany, choć te ostatnie są domeną informacji wewnętrznej.

Nie powinno się przy tym pomijać rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego. Coraz powszechniejszym wyposażeniem autobusów jest bezprzewodowy dostęp do sieci internetowej, co powoduje, że tak naprawdę pasażer staje w obliczu dostępu do „informacji totalnej”. Ten akurat aspekt wydajnie przyczynia się do zmiany w postrzeganiu czasu jazdy. Możliwość sprawdzenia maila czy logowania na portalu społecznościowym, względnie też każda inna aktywność powoduje, że czas jazdy przestaje być postrzegany jako „tracony”, a staje się czasem zagospodarowanym.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 15 System informacyjny na pojeździe – Autosan H7 PKS Bielsko-Biała, zwraca uwagę coraz powszechniejsza dostępność Internetu w środkach transportu publicznego, w tym także pozamiejskiego



Źródło: Fot. B. Mazur

Bardzo zróżnicowany poziom prezentuje sobą informacja internetowa. Stosowanie odmiennych standardów przez poszczególnych operatorów i przewoźników nie tylko nie sprzyja integracji, ale wręcz powoduje zniechęcenie klientów, którzy przyzwyczajeni do określonych nawyków, z trudnością poruszają się w odmiennym menu.

Zarządzanie ruchem drogowym

Problematyka zarządzania ruchem drogowym jawi się jako poboczna względem publicznego transportu zbiorowego. W istocie jej podstawowym obszarem oddziaływania jest ruch drogowy rozumiany jako całość, z uwzględnieniem poprawy jego płynności także w zakresie samochodów osobowych oraz ciężarówek. Tym samym zakres ten może jawić się wręcz jako narzędzie pogarszania pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego względem motoryzacji indywidualnej (jako tej, której ruch dzięki temu będzie płynniejszy), stąd konieczne jest implementowanie już na etapie tworzenia modelu płynności ruchu takich rozwiązań, które promować będą przede wszystkim transport zbiorowy.

W najpełniejszym stopniu braku w zakresie zarządzania ruchem drogowym poprzez rozwiązania inteligentne uwypuklają się właśnie w trakcie tworzenia niniejszej analizy w Żywcu. Przecinająca miasto rzeka Soła pozbawiona została jednej z miejskich przepraw mostowych, w efekcie czego na drugiej tworzą się gigantyczne korki. W korkach tych stoją także autobusy miejskie, co nie tyle zmniejsza ich konkurencyjność (samochody także stoją), co przede wszystkim całkowicie zaburza normalne funkcjonowanie przedsiębiorstwa przewozowego. Punktowe problemy oddziałują na całą sieć, opóźnienia przechodzą pomiędzy kursami, może dojść do naruszenia turnusów pracy kierowców.

Początkowo, po oddaniu do użytku nowej przeprawy mostowej, w ciągu drogi wojewódzkiej 946, na moście utworzono pas ruchu o zmiennym kierunku użytkowania. Ta pierwocina dynamicznego systemu sterowania ruchem drogowym obecnie nie jest użytkowana.

Największe problemy komunikacyjne dotyczą Bielska-Białej. Stosowane tu rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu nie mają charakteru obszarowego – sygnalizacje są grupowane w ciągi, jednak nie są to rozwiązania kompleksowe. Z natury rzeczy te obserwowane w mniejszych miastach są znacznie mniejszej skali, choć z racji górskiego charakteru obszaru, skutkującego brakiem dróg objazdowych, wystąpienie niedogodności drogowych może skutkować problemami z przepustowością, jak np. podczas remontu mostu w Jeleśni. Ten akurat aspekt pozostaje niezależny od systemów zarządzania ruchem i wynika z uwarunkowań niezależnych.

6.2. Stan projektowany

Tabor autobusowy

W wyniku realizacji szeregu projektów, stanowiących wspólną wiązkę, zorientowaną na osiągnięcie celu o charakterze subregionalnym (czy wręcz regionalnym), jakim jest znaczna poprawa jakościowa transportu publicznego, tabor autobusowy ulegnie w znacznym stopniu wymianie. W przypadku Beneficjentów, którzy obecnie realizują przewozy o charakterze użyteczności publicznej, tabor podlegać będzie wymianie, dzięki czemu, wskutek kasacji najstarszych egzemplarzy, wystąpi pewność ograniczenia emisji spalin do atmosfery. W przypadku projektu realizowanego przez powiat cieszyński pojawią się nowe autobusy, co jest efektem planów rozpoczęcia realizowania przewozów przez powiat na liniach o charakterze użyteczności publicznej. Jednakże spodziewać się należy równoległego wycofania zbliżonej lub wręcz identycznej liczby autobusów, eksploatowanych obecnie na zasadach komercyjnych.

Nie należy spodziewać się radykalnych zmian technologicznych. Wszystkie firmy eksploatują już obecnie autobusy niskopodłogowe, stąd pod względem kultury technicznej i wyposażenia warsztatu nie zajdą żadne zmiany.

Nie należy się też spodziewać radykalnego zwrotu w kierunku autobusów elektrycznych. Choć jest to technologia przyszłości (wskazuje się na przykład, że w Hamburgu do 2020 wszystkie autobusy będą całkowicie bezemisyjne¹), to na obecnym etapie rozwoju, kiedy jest to technologia dopiero kielkująca, wprowadzać rewolucyjne zmiany w komunikacji. W warunkach polskich tego rodzaju rozwiązania póki co wiązałyby się z koniecznością utrzymywania bardzo dużej rezerwy pojazdów tradycyjnych, co w efekcie przełożyłoby się na lawinowy wzrost kosztów.

Niemniej jednak – także pod kątem działań prospektywnych – warto spojrzeć na rozwój pojazdów elektrycznych w kraju. Kontrakt na dostawę elektrycznego taboru autobusowego podpisały Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, a podstawową linią, na którą kierowane mają być bezemisyjne pojazdy, jest linia 222, łącząca Śródmieście Północne z Mokotowem, przebiegająca w pobliżu Starego Miasta, wiodąca między innymi Traktem Królewskim. Zgodnie z informacją producenta eksploatowane w Warszawie autobusy BYD są w stanie przejechać 250 kilometrów pomiędzy ładowaniem baterii². W kontekście rozwoju techniki trudno jest oceniać ten wynik – w bieżącym roku Toyota

¹ P. Münder: Die Bergzeige summt jetzt. „Die Zeit“ 28 października 2014.

² We wskazanym wcześniej przykładzie Hamburga żywotność baterii określona jest na zaledwie 100 km przebiegu.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

zaprezentowała najnowszy model pojazdu zasilanego ogniwami wodorowymi, który pomiędzy ładowaniami jest w stanie przebyć dwukrotność tej odległości³.

Daleko posunięte próby w zakresie wprowadzania napędu elektrycznego przeprowadza także Kraków. Specjalnie oznaczona odpowiednimi piktogramami linia autobusowa nr 154.

Rysunek 16 Wyróżnik ekologiczny linii obsługiwanej taborom elektrycznym w Krakowie w ramach informacji przystankowej



Źródło: Fot. B. Mazur

Zwrócić należy uwagę na ewolucyjne podejście miasta do realizacji innowacyjnych zmian. W chwili obecnej na trasie kursują pojazdy elektryczne różnych producentów, między innymi po to, by oprócz ich oceny w zakresie bieżącej eksploatacji zweryfikować kryteria przyszłych zakupów. Oprócz pojazdów dostarczonych przez producentów (AMZ, SOR, Solaris) na ulicach można spotkać także pojazdy będące już w ruchu, eksploatowane na wiedeńskiej starówce (fotografia poniżej).

³ J. Rees: Brennstoffzellenauto Mirai kostet 79 000 Euro. „WirtschaftsWoche“ 15.11.2014, URL: <http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/toyota-brennstoffzellenauto-mirai-kostet-79-000-euro-/10981440.html> (dostęp: 15.11.2014).

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 17 Rampini ALE, wypożyczony z Wiednia autobus z pantografem pozwalającym na szybkie doładowanie baterii z punktowej instalacji napowietrznej



Źródło: Fot. B. Mazur

Przykład Krakowa obrazuje, że droga do bezemisyjnego transportu jest bardzo daleka. Poza tym trzeba zauważyć, że każdy autobus elektryczny w chwili obecnej posiada stałego „zastępcę” z tradycyjnym silnikiem diesla, na wypadek awarii. Można sobie pozwolić na taki stan rzeczy w przypadku, gdy pojazdy te stanowią niewielki odsetek ilostanu taborowego, natomiast dla rozważanych w niniejszym opracowaniu miejscowości poziom rezerwy wzrósłby w niektórych przypadkach nawet dwukrotnie. Dlatego rekomenduje się skorzystanie z trwałej, sprawdzonej technologii.

Infrastruktura transportu publicznego

Wiązka projektów subregionalnych powinna też przyczynić się do znaczącej poprawy infrastruktury transportu publicznego. Tym samym poprawi się wizerunek transportu zbiorowego, a także ergonomia korzystania z niego.

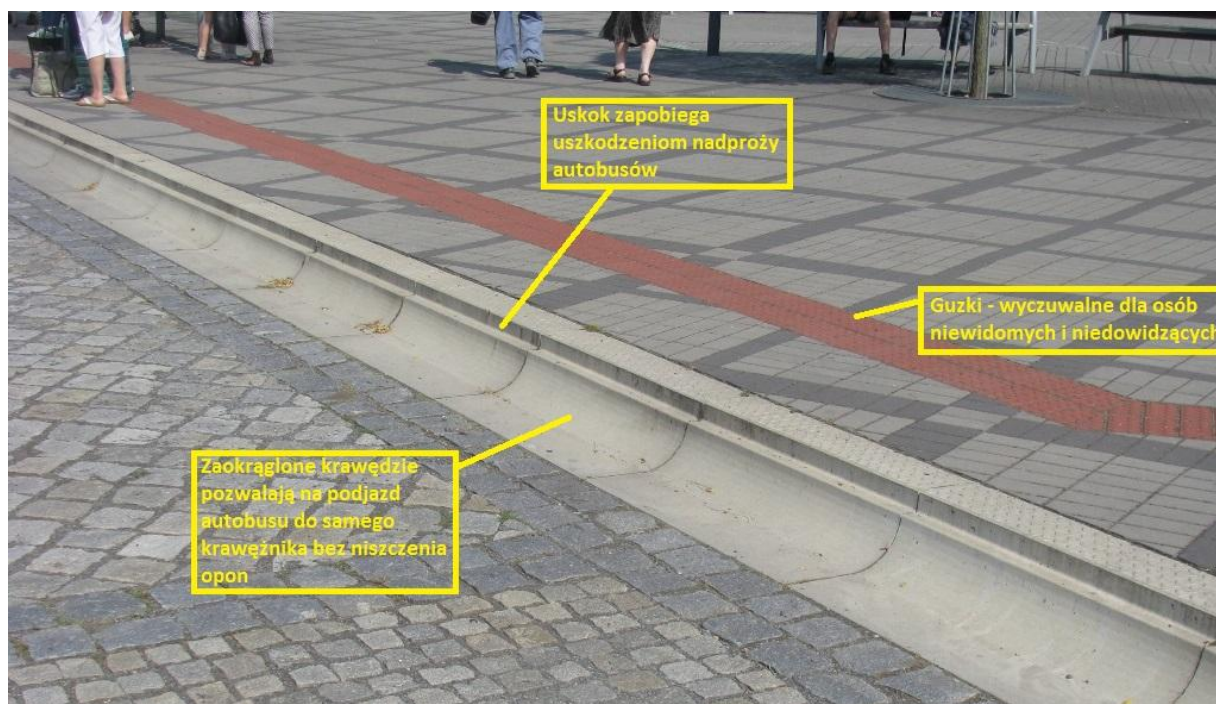
W wyniku realizacji projektów składających się na wspólne oddziaływanie powstanie szereg różnego rodzaju obiektów, których ostateczna ranga zależęć będzie od roli danego ośrodka w układzie osadniczym, od wielkości ruchu, a także od potencjału integracyjnego, przede wszystkim z kolejną. To zupełnie naturalne, że zupełnie innych efektów spodziewać się należy w Czechowicach-Dziedzicach,

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

a zupełnie innych w Węgierskiej Górze, choć przecież obie te miejscowości leżą na szlaku kolejowym z Katowic do Zwardonia.

W przypadku infrastruktury obsługi podróżnych rekomenduje się zastosowanie pewnych rozwiązań, które poprawiając ergonomię sprawią, że korzystanie z transportu publicznego będzie łatwiejsze i przyjemniejsze. Do rozwiązań takich zaliczyć należy systemy umożliwiające podjazd autobusu do samego krawężnika, jak poniżej.

Rysunek 18 Prefabrykowane krawężniki poprawiające cechy funkcjonalne infrastruktury przystankowej w komunikacji autobusowej, Hlucin (CZ)



Źródło: Fot. B. Mazur

Mając na względzie, że tak naprawdę jakość tkwi w detalach warto zadbać także o drobniejsze kwestie, jak na przykład wyznaczenie punktów zatrzymania czoła autobusu. Tego rodzaju działania, poprawiające także kulturę techniczną, są bardzo pożądane i korespondują z planami budowy systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów zarządzania ruchem. Poniżej przykład korzyści, jakie dokładne ustalenie punktu zatrzymania pojazdu daje konkretnej grupie pasażerów.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 19 Wyraźne oznaczenie dla osób niewidomych i niedowidzących obejmuje także punkt zatrzymania czoła autobusu (zaznaczone na zdjęciu), Hlucin (CZ)



Źródło: Fot. B. Mazur

Projektując (na etapie projektu budowlanego lub programu funkcjonalno-użytkowego) konkretne rozwiązania warto także pomyśleć o kosztach późniejszej ich eksploatacji. Zastosowanie instalacji poprawiających parametry energetyczne może przyczynić się do niższych wydatków w późniejszym okresie, a także w pełniejszy sposób wpłynąć na realizację celów programowych Instytucji Zarządzającej.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 20 Energooszczędna wiata przystankowa, ze źródłem światła zasilanym przez mikroinstalację solarną, Rohov (CZ), podobne wiaty można spotkać w gminie Zebrzydowice w powiecie cieszyńskim



Źródło: Fot. B. Mazur

Infrastruktura rowerowa

Dążność do zwiększenia udziału ruchu rowerowego w obsłudze mobilności traktować należy jako pełnoprawny element polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Oprócz dróg rowerowych, które planuje się w różnych częściach subregionu, jako swoisty pilotaż traktować można pomysł wdrożenia rowerów miejskich w Ustroniu. Doświadczenia zebrane w tym beskidzkim uzdrowisku będą mogły promieniować na inne gminy.

Ustrońskie przedsięwzięcie opiera się na stworzeniu systemowego rozwiązania w postaci roweru miejskiego, choć z punktu widzenia zapewnienia spójności oddziaływania i wspólnego wypracowywania konkurencyjności uzdrowisk beskidzkich naturalnym postulatem jest rozszerzenie zakresu projektu o sąsiednią Wisłę.

Rowery miejskie są coraz popularniejsze w Polsce. Typowa stacja dokująca, jak zobrazowano poniżej, jest zasilana poprzez panel fotowoltaiczny, niemniej posiada jeszcze zapasowe źródło zasilania.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 21 Stacja dokowania rowerów miejskich, Wrocław



Źródło: Fot. B. Mazur

Ustrońskie przedsięwzięcie będzie o tyle nowatorskie, że z racji dostosowania do oczekiwań także osób przyjezdnych dostępne będą także przyczepki dla dzieci.

Systemy informacji pasażerskiej

W ramach wiązki projektów przewidziany jest szereg działań skoncentrowanych na poprawie dostępu do informacji pasażerskiej. Wprowadzane rozwiązania bazować będą na tablicach elektronicznych o zmiennej treści, ukazujących prognozę rzeczywistego czasu odjazdu autobusu z danego przystanku. Projekty będą miały charakter rozproszony – instalacja obejmować będzie ważniejsze przystanki na terenie tych powiatów, które będą realizować projekty w tym zakresie.

Kluczowym zagadnieniem w zakresie stworzenia zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej jest wzajemne porozumiewanie się wszystkich podmiotów w zakresie wypracowywanych standardów informatycznych przekazywanych pomiędzy urządzeniami peryferyjnymi informacji. Ma to na celu stworzenie systemów otwartych, wzajemnie się komunikujących, w taki sposób, aby autobus relacji Strumień – Bielsko-Biała był w jednakowym stopniu „widoczny” dla systemu bielskiego, jak i dla systemu cieszyńskiego.

Postulat objęcia większej liczby przewoźników jednym systemem informacyjnym można zobrazować praktycznym przykładem Wrocławia, gdzie tablice o zmiennej treści informują na bieżąco

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

o spodziewanym przyjeździe autobusu czy też tramwaju, niezależnie od tego, czy pojazd należy do systemu komunikacji miejskiej MPK (linie 32PLUS, 133, 3, 110) czy do podmiejskiej komunikacji Sevibus (linie 910, 900P).

Rysunek 22 Tablica o zmiennej treści, Wrocław



Źródło: Fot. B. Mazur

Mając na uwadze synergię poszczególnych projektów zadbać należy o to, aby nie dochodziło do sytuacji, że na jednym przystanku są osobne tablice każdego z systemów. Powyższy przykład ilustruje, że możliwa jest integracja w tym zakresie, co jest szczególnie postulowane w ramach jednej wiązki projektów (nie dostrzeganie projektów sąsiednich przeczyłoby istocie integracji).

Systemy zarządzania ruchem

Istotne zmiany technologiczne dotkną obszar sterowania ruchem drogowym. W miejsce dotychczasowych sygnalizacji – rozproszonych oraz zblokowanych – powstanie system obszarowy klasy ITS. Pozwoli on na nie tylko reagowanie na sytuacje drogowe, ale także na ich wcześniejsze przewidywanie i zapobieganie. Samo określenie „inteligentny system transportowy” właśnie do tego się odnosi, że system taki, na podstawie gromadzonych materiałów, pochodzących z różnych źródeł, będzie „uczył się” nawyków transportowych, kierunków mobilności etc.

To jest rewolucyjna zmiana w stosunku do stanu dzisiejszego. Elementy inteligentnego systemu transportowego wdrożone zostaną w Bielsku-Białej. Będą one komplementarne w stosunku do działań realizowanych z innych źródeł, przede wszystkim w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura

i Środowisko” 2014-2020. System miejski powinien mieć także pełny interfejs wymiany z systemem ogólnokrajowym, tworzonym na szczeblu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad⁴.

7. Analiza specyficzna dla sektora

Kluczowym w procesie oceny wiązki projektów jako całości jest spojrzenie holistyczne, przez pryzmat integracji transportu publicznego nawet nie tylko w subregionie południowym, ale w całym województwie śląskim. Z tego względu nie sposób pominąć w analizie roli transportu kolejowego w kreowaniu spójności analizowanego obszaru. Postulaty integracji daleko wykraczają poza sferę inwestycyjną, obejmując na przykład zintegrowane bilety. Ten ważny aspekt nie może jednak być rozpatrywany wyłącznie z poziomu subregionu, stąd zadaniem samorządów lokalnych powinno być tworzenie warunków miejscowych do integracji, jednak odpowiednie działania powinny być także podejmowane na szczeblu władz regionu.

7.1. Stan aktualny

Profil odbiorców efektów przewidzianej do realizacji wiązki projektów, ustalony w oparciu o badania CATI, to rodziny tworzące zazwyczaj gospodarstwa domowe o liczebności domowników między dwoma a czterema osobami. Gospodarstwa jednoosobowe, jak również pięcio- i więcej osobowe stanowią łącznie nie więcej niż 15% analizowanej populacji, zgodnie z poniższym rysunkiem:

Wykres 1 Liczebność gospodarstw domowych



Źródło: Opracowanie własne

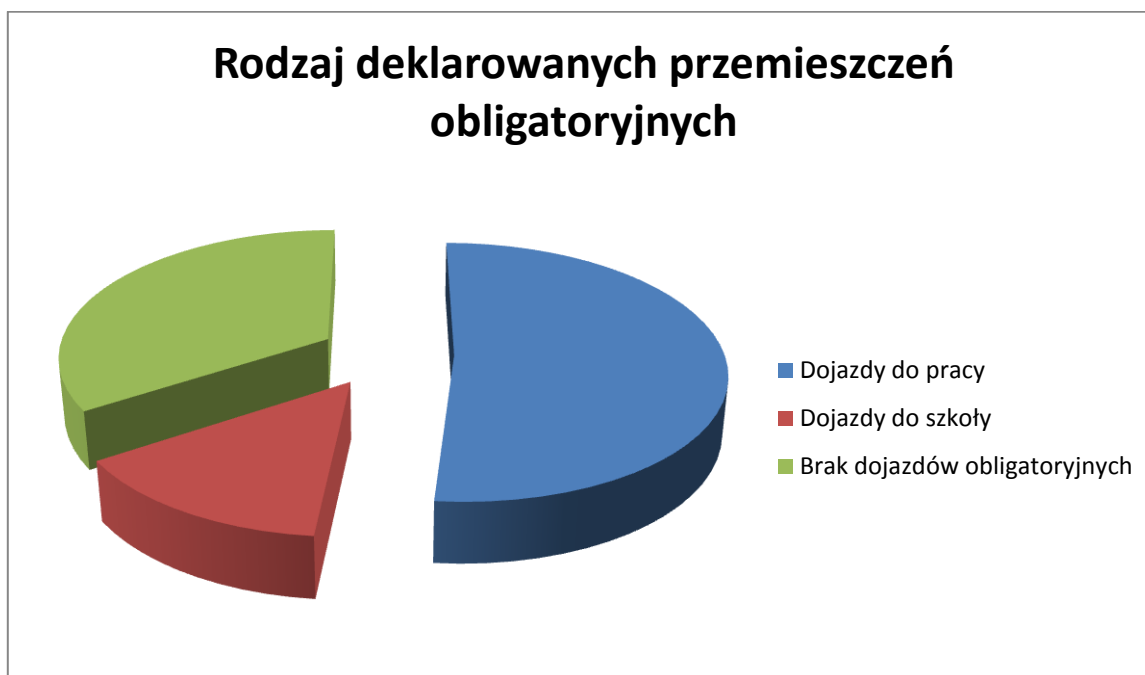
Łączna liczba osób zamieszkujących gospodarstwa domowe, podlegające ankietom telefonicznym wyniosła ponad trzy tysiące. Dwie trzecie z tej wielkości to osoby dojeżdżające codziennie do pracy

⁴ A. Woźniak: Nasze drogi zaczną myśleć. „Rzeczpospolita” (wydanie internetowe z dnia 22.11.2013, URL: <http://www.rp.pl/artykul/1066756.html> dostęp: 23.11.2013).

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

lub miejsca edukacji. Strukturę badanej zbiorowości (wszyscy domownicy) pod względem kierunków dojazdów obligatoryjnych zaprezentowano poniżej:

Wykres 2 Struktura badanej zbiorowości (wszyscy domownicy) pod względem kierunków dojazdów obligatoryjnych



Źródło: Opracowanie własne

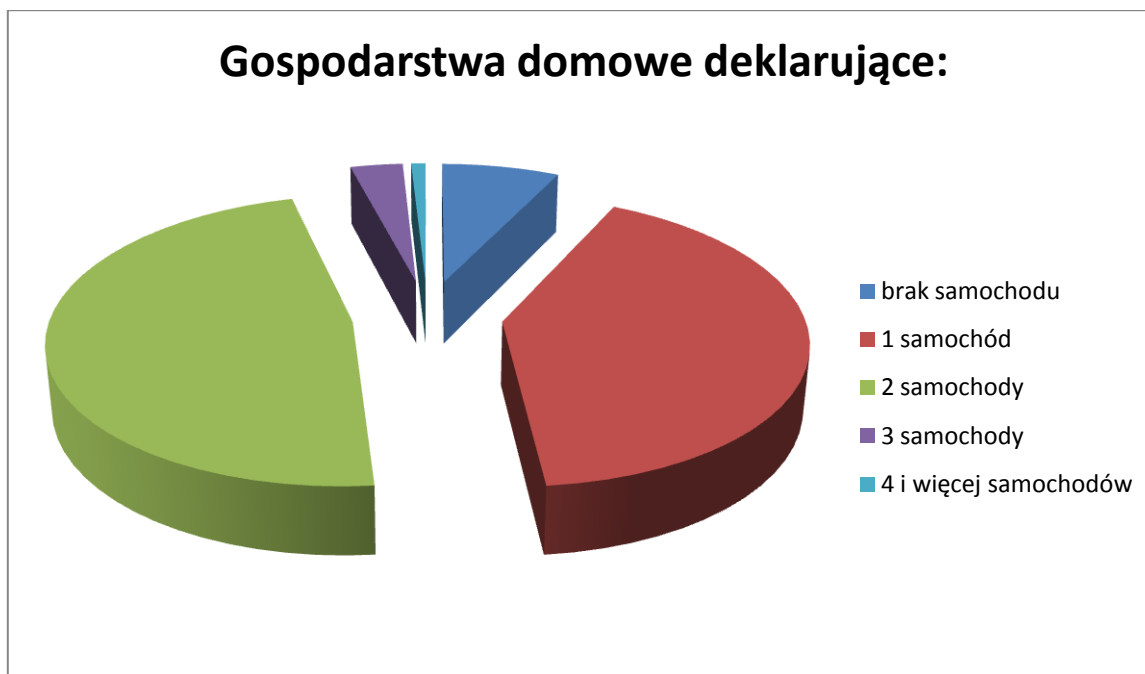
Widać zatem, że dla około jednej trzeciej respondentów nie występują potrzeby pierwotne wymagające określonej, wahałowej mobilności.

W ogólnej puli poddanych badaniom osób dokładnie połowa to osoby posiadające prawo jazdy. Tym samym stwierdzić należy, że dla tej właśnie połowy transport publiczny nie jest jedyną (a wręcz – nie jest podstawową) metodą realizacji przemieszczeń. Z drugiej strony połowa osób to ciągle są pasażerowie, dla których opcją pozostaje podwożenie przez innych kierowców. Mając na względzie strukturę społeczną można powiedzieć, że gros osób bez prawa jazdy to osoby które z przyczyn prawnych nie mogą legitymować się takim dokumentem, na przykład osoby poniżej 18 roku życia. Skoro zatem zacieśnieniu ulega ten zakres nie będzie nadużyciem stwierdzenie, że w zasadzie większość osób dorosłych jest w posiadaniu dokumentu umożliwiającego kierowanie samochodem osobowym.

Samych samochodów jest natomiast nieznacznie mniej niż osób posiadających prawo kierowania nimi. Łącznie przeankietowane gospodarstwa posiadają 1343 samochody. Rozkład liczebności poszczególnych gospodarstw domowych pod względem ich wyposażenia w samochody zobrażowano poniżej.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Wykres 3 Struktura gospodarstw domowych pod względem stopnia zmotoryzowania



Źródło: Opracowanie własne

Znamienny jest fakt, że liczba gospodarstw domowych posiadająca dwa samochody jest – choć nieznacznie, ale jednak – większa od liczby gospodarstw posiadających jeden samochód. Rodzi to daleko idące konsekwencje – w literaturze podkreśla się, że drugi i każdy kolejny samochód tak naprawdę powodują niemal całkowite zaniechanie korzystania z transportu publicznego przez daną rodzinę, ponieważ niemal zawsze jest jakiś samochód dostępny⁵.

Ocenę ruchliwości można także wywnioskować z badań przeprowadzonych na terenie szkół. Jest to o tyle cenny materiał, że obrazuje postrzeganie i wykorzystanie poszczególnych rodzajów transportu przez młode pokolenie, zatem przez to, które będzie w najbliższych latach kreować rzeczywistość.

Łącznie badaniem objęto 765 uczniów, a dobrane do badania szkoły średnie znajdowały się w różnych miejscowościach subregionu południowego.

Najważniejszym parametrem był oczywiście sposób docierania do szkoły. Pomijając osoby dochodzące do szkoły pieszo (zatem mieszkające na tyle blisko, że nie są zmuszone do korzystania z jakichkolwiek form transportu) pełny rozkład wskazań wygląda następująco:

⁵ Balcombe R.(ed.): The demand for public transport: a practical guide. Raport TRL nr 593, TRL Limited, 2004, (e-book, URL: <http://www.demandforpublictransport.co.uk/> dostęp: 16.01.2010 r.

Wykres 4 Sposób dojazdu do szkoły (możliwość wskazania więcej niż jednego środka transportu)



Źródło: Opracowanie własne

Najbardziej wymiernym wskaźnikiem rzeczywistego korzystania z transportu publicznego, wskazującym na realne, a nie deklaratywne zapotrzebowanie, jest zakres korzystania z biletów okresowych. Na łączną próbę 765 uczniów zaledwie 176, czyli 23% populacji, nie posiada biletu okresowego. Rodzaj biletu okresowego, posiadanego przed danego ucznia, zdeterminowany jest tym, gdzie mieszka i dokąd dojeżdża do szkoły.

Niewielki udział kolei w obsłudze ruchu szkolnego daje pewien asumpt w zakresie propagowania integracji, tak aby transport kolejowy stał się szkieletem transportowym, a relacje autobusowe – dowozowymi.

7.2. Stan projektowany

Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy. Na poniższym schemacie zaprezentowano sieć kolejową użytku publicznego, przeznaczoną dla ruchu pociągów osobowych, wraz ze stacjami i przystankami. Jasnym kolorem wskazano te odcinki, po których obecnie nie poruszają się pociągi pasażerskie codziennego kursowania.

Wyraźnie widać rachityczność tak zarysowanej sieci – w zasadzie składa się ona z promieniście rozchodzących się z Katowic (sic) pojedynczych tras, w niewielkiej liczby uzupełnianych przez połączenia sieczne. W odniesieniu do subregionu południowego najbardziej widocznym brakiem jest wstrzymanie ruchu pociągów pomiędzy stacjami Bielsko-Biała Główna i Cieszyn trasą przez Skoczów i Golezów. Wybudowanie drogi ekspresowej, łączącej oba miasta, wydatnie skróciło podróż samochodem pomiędzy nimi. Pogorszenie pozycji konkurencyjnej kolei wobec motoryzacji indywidualnej wiązało się także z tym, że wskutek otwarcia drogi ekspresowej ruch na dotychczasowej drodze krajowej uległ redukcji – brak pojazdów ciężkich przekłada się na sprawniejszą jazdę

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

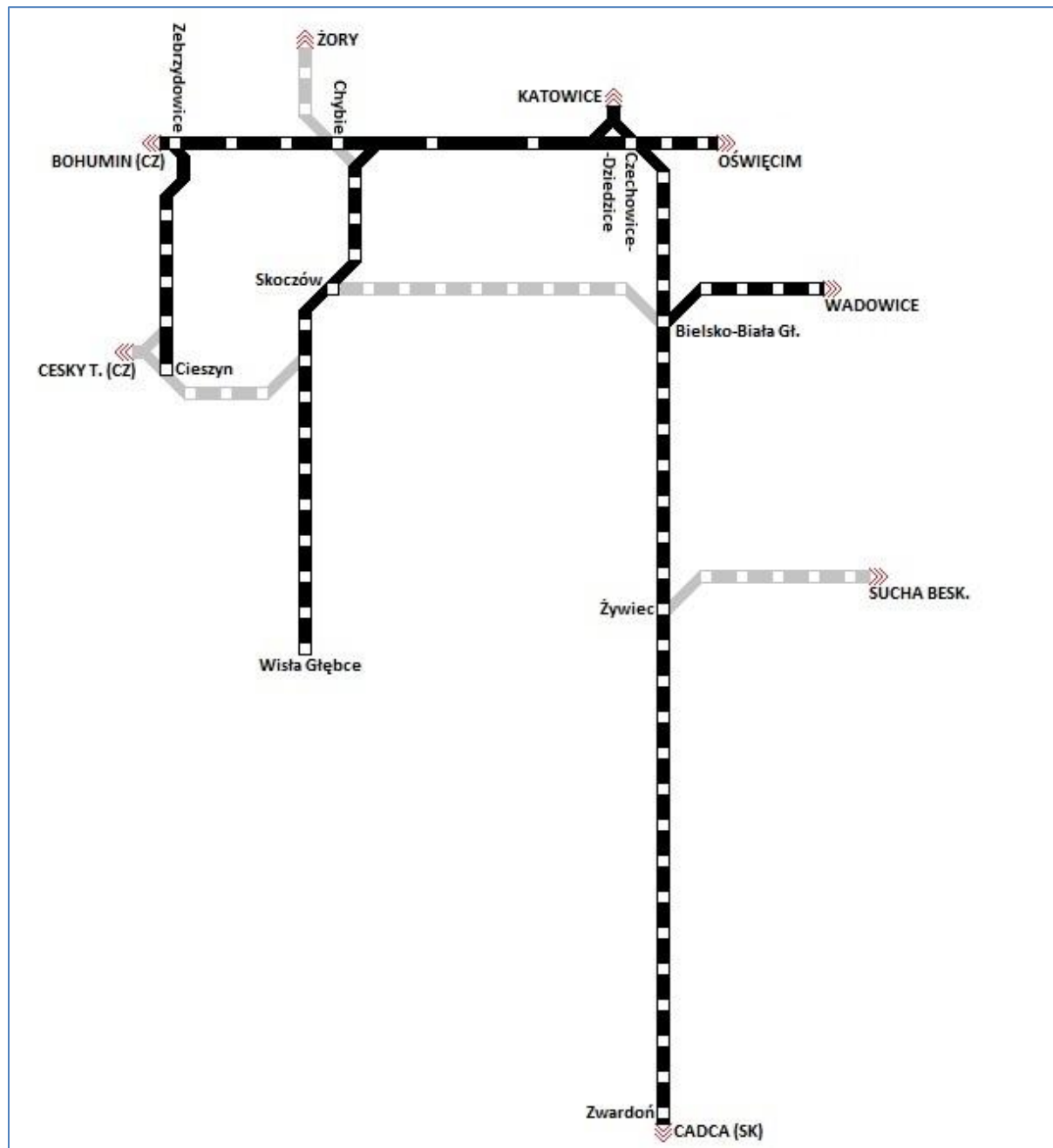
samochodem osobowym. Tym samym pozycja konkurencyjna kolei – niestety – uległa pogorszeniu nie tylko w relacji docelowej, ale także w odniesieniu do mniejszych miejscowości, położonych na trasie linii kolejowej nr 190 Bielsko-Biała Główna – Cieszyn.

Drugim odcinkiem w subregionie południowym, na którym wstrzymano ruch pociągów pasażerskich, jest międzywojewódzkie połączenie z Żywca do Suchej Beskidzkiej. Linia ta, o bardzo bogatej historii, sięgającej jeszcze czasów galicyjskich, będąca równocześnie najkrótszą trasą z Katowic i Wrocławia do Zakopanego. Z tego względu trasą tą sezonowo kursuje pociąg „Giewont” z Częstochowy do Zakopanego. Linia ma charakter typowo górski, z niewielkimi prędkościami szlakowymi, dużymi spadkami, a także ostrymi łukami w zasadzie na całej swojej długości.

Ostatnim połączeniem z zawieszonym już wiele lat temu ruchem jest odcinek między Chybiem, a Strumieniem (i dalej do Pawłowic Śląskich względnie Żor). Torowisko na tym szlaku jest bardzo zdegradowane przez liczne i ciężkie pociągi towarowe

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 23 Schemat połączeń kolejowych w subregionie południowym



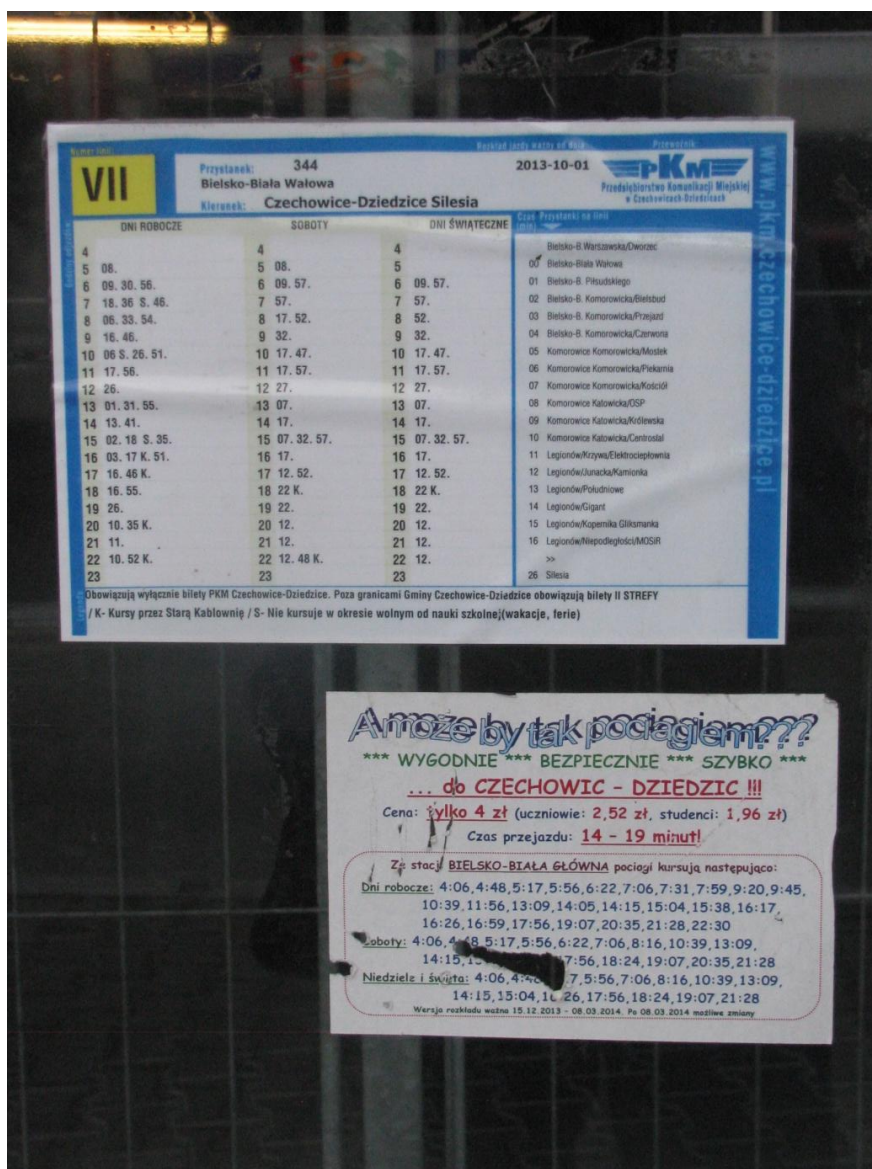
Źródło: Opracowanie własne

Dopiero na tak zarysowany schemat połączeń nakładać należy autobusowe połączenia dowożące. Warunkiem tego jest jednak zapewnienie kolei, która będzie konkurencyjna pod względem czasowym, cenowym i rozkładowym, tak aby nie dochodziło do sytuacji, w której do wyjątkowo okrojonej oferty kolei próbuje się „dowiązywać” przewozy autobusowe o znacznie większej częstotliwości. Jednakże tam, gdzie kolei zachowuje swoje atuty, presja społeczna na rozwiązania bardziej proekologiczne

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

(a przynajmniej potencjalnie bardziej proekologiczne) jest niemała, czego przejawem są ogłoszenia na przystankach autobusowych, zachęcające do zmiany nawyków i korzystania z kolei właśnie.

Rysunek 24 Ogłoszenie-apel promujące korzystanie z komunikacji kolejowej, Bielsko-Biała, w pobliżu galerii handlowej Sfera



PKM
Przystanek: 344
Bielsko-Biała Wałowa
Kierunek: Czechowice-Dziedzice Silesia
2013-10-01

DNI ROBOCZE	SOBOTY	DNI ŚWIĄTECZNE
4	4	4
5 08.	5 08.	5
6 09. 30. 56.	6 09. 57.	6 09. 57.
7 18. 36 S. 46.	7 57.	7 57.
8 06. 33. 54.	8 17. 52.	8 52.
9 16. 46.	9 32.	9 32.
10 06 S. 26. 51.	10 17. 47.	10 17. 47.
11 17. 56.	11 17. 57.	11 17. 57.
12 26.	12 27.	12 27.
13 01. 31. 55.	13 07.	13 07.
14 13. 41.	14 17.	14 17.
15 02. 18 S. 35.	15 07. 32. 57.	15 07. 32. 57.
16 03. 17 K. 51.	16 17.	16 17.
17 16. 46 K.	17 12. 52.	17 12. 52.
18 16. 55.	18 22 K.	18 22 K.
19 26.	19 22.	19 22.
20 10. 35 K.	20 12.	20 12.
21 11.	21 12.	21 12.
22 10. 52 K.	22 12. 48 K.	22 12.
23	23	23

Obowiązują wyłącznie bilety PKM Czechowice-Dziedzice. Poza granicami Gminy Czechowice-Dziedzice obowiązują bilety II STREFY / K- Kursy przez Starą Kabłownię / S- Nie kursuje w okresie wolnym od nauki szkolnej (wakacje, ferie)

Amoże by tak podziagiem???
*** WYGODNIE *** BEZPIECZNIE *** SZYBKO ***
... do CZECHOWIC - DZIEDZIC !!!
Cena: **tylko 4 zł** (uczniowie: 2,52 zł, studenci: 1,96 zł)
Czas przejazdu: **14 - 19 minut!**
Zł stacy BIELSKO-BIAŁA GŁÓWNA pociągi kursują następująco:
Dni robocze: 4:06, 4:48, 5:17, 5:56, 6:22, 7:06, 7:31, 7:59, 9:20, 9:45, 10:39, 11:56, 13:09, 14:05, 14:15, 15:04, 15:38, 16:17, 16:26, 16:59, 17:56, 19:07, 20:35, 21:28, 22:30
Soboty: 4:06, 4:48, 5:17, 5:56, 6:22, 7:06, 8:16, 10:39, 13:09, 14:15, 15:04, 15:38, 16:17, 17:56, 18:24, 19:07, 20:35, 21:28
Niedziela i święta: 4:06, 4:48, 5:17, 5:56, 7:06, 8:16, 10:39, 13:09, 14:15, 15:04, 15:38, 16:17, 17:56, 18:24, 19:07, 21:28
Wersja rozkładu ważna 15.12.2013 - 08.03.2014. Po 08.03.2014 możliwe zmiany

Źródło: Fot. B. Mazur

Powyższy przykład dowodzi, że postawy prokolejowe uwidaczniają się nawet w kręgach zupełnie niezwiązanych z koleją, zatem istnieje społeczna potrzeba działań, które doprowadziłyby do podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne podsystemy w sposób optymalny, tj. tak, aby komunikacja autobusowa nie konkurowała z koleją, lecz ją uzupełniała.

W tym momencie podkreślić należy jeszcze jeden istotny aspekt realizacji działań w zakresie transportu publicznego. Konieczność realizacji określonej polityki transportowej, ale rozumianej nie jako cel sam w sobie (nie jako „transport dla transportu”), lecz jako narzędzia kreowania polityki

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

rozwoju i konkurencyjności regionu, bezwzględnie musi następować już na szczeblu regionu. Przesłanką do takiego postawienia sprawy jest fakt, że to właśnie na poziomie regionu konieczne jest zapewnianie jego spójności, dbałość, aby był on atrakcyjny jako całość, aby więzi wewnętrzne były silniejsze od więzi zewnętrznych.

Niestety, mnożą się przykłady rosnących powiązań zewnętrznych, których genezą jest obniżająca się pozycja konkurencyjna Katowic i aglomeracji górnośląskiej. W efekcie takiego stanu rzeczy dla mieszkańców Cieszyna w sensie mentalnym zaczyna być „bliżej” do Krakowa niż do Katowic. Dowodem takiego stanu rzeczy jest to, że w ujęciu bezwzględnym liczba kursów autobusów do Krakowa przekracza liczbę połączeń z Katowicami. Mając na względzie, że mowa jest o komercyjnych przewozach, pokazuje to nic innego, jak właśnie to, że na przewozy do Krakowa zwyczajnie jest popyt.

Rysunek 25 Tablica informacyjno-reklamowa z ofertą komunikacji szczebla regionalnego i ponadregionalnego na dworcu w Cieszynie



CIESZYN - KRAKÓW
przez Skoczów, Bielsko, Wadowice

4 ⁵⁰	6 ²⁰	7 ⁰⁰	7 ⁵⁰	8 ²⁰	9 ⁵⁰
10 ⁴⁰	12 ⁴⁵	13 ⁴⁵	14 ⁰⁰	14 ⁵⁰	
16 ¹⁰	16 ⁴⁰	17 ⁵⁰	18 ⁵⁰		

www.interpalm-bus.pl
tel. 506-142-802

Lajkonik BUS.PL
ROZKŁAD JAZDY
CIESZYN - KRAKÓW
przez TYCHY - BIELSKO B.

CIESZYN-KRAKÓW:	5:15	10:15	12:00	15:10	17:00	21:30
KRAKÓW-CIESZYN:	6:00	8:30	11:55	13:30	16:45	18:30

www.lajkonikbus.pl tel. 660 508 097

BUS Brothers
Regularna ekspresowa linia autobusowa. Kursuje 7 dni w tygodniu.

KATOWICE przez Pawłowice, Żory

Godziny odjazdów:	5 ⁴⁰	6 ²⁰	7 ⁰⁰	7 ⁵⁰	8 ⁵⁰	9 ³⁵	10 ⁴⁰	11 ⁴⁰	12 ³⁰	13 ³⁰
	14 ¹⁵	15 ⁰⁰	15 ⁵⁰	16 ⁴⁰	17 ⁴⁰	18 ⁵⁰	20 ¹⁰	20 ⁵⁰	21 ³⁰	22 ³⁰

Źródło: Fot. B. Mazur

Podobna sytuacja ma miejsce na Żywiecczyźnie, gdzie choć z mniejszą intensywnością, ale także pojawiają się przewoźnicy oferujący dogodne dojazdy pod Wawel.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 26 Komfortowy dalekobieżny autokar na linii autobusowej relacji Rajcza - Kraków



Źródło: Fot. B. Mazur

Wyposażenie autobusu w dostęp do Internetu oczywiście podświadomie skraca postrzegany czas jazdy poprzez jego praktyczne wykorzystanie.

Powyższe przykłady nie służą antagonizowaniu społeczności regionu, lecz są sygnałem, że konieczne jest nie tylko zorganizowanie współpracy na szczeblu subregionu, ale także odpowiednie działanie władz województwa, stworzenie ram regionalnych, tak aby określone wypracowane rozwiązania miały charakter systemowy i jednakowo dobrze były implementowane w Żywcu, co i w Kłobucku.

Niewielką bowiem pociechą będzie takie zestrojenie systemów informatycznych obsługi pasażera, że osiągnie się jednolity system w skali subregionu, jeśli w pobliskiej Pszczynie czy Jastrzębiu-Zdroju stosowane będą zgoła odmienne rozwiązania.

Inspiracji dla działań regionu jest wiele, jednym z kierunków rozwoju są bez wątpienia wspólne bilety. Powinny one tworzyć realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej, a ich dystrybucji powinna być możliwie szeroka i nie ograniczona wyłącznie do kolei.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rysunek 27 Szeroka dystrybucja biletów zintegrowanych, obejmujących komunikację miejską Bratysławy oraz pociągi dowozowe, w tym także zakontraktowanego prywatnego przewoźnika, Nitra (SK)



Źródło: Fot. B. Mazur

W takim układzie w dalszej przyszłości może dojść do poważnych zmian w sieci komunikacyjnej. Nie umniejsza to jednak potrzeby inwestycji w określoną wiązkę projektów. Inwestycje lokalne powinny być natomiast dostrzegane i brane pod uwagę na szczeblu regionu, tak aby wykorzystać oddolną aktywność i wpisywać pojawiające się projekty w osiąganie celów rozwojowych całego regionu.

8. Analiza wariantowa

Zadaniem analizy wariantowej jest weryfikacja zasadności realizacji określonego przedsięwzięcia poprzez jego zestawienie z alternatywnymi możliwościami. W zakresie wiązki projektów, proponowanych do realizacji, które zostały opisane w analizach szczegółowych, stanowiących załącznik do niniejszego materiału, zakres ich realizacji jest na tyle obszerny, że w zasadzie w każdym obszarze funkcjonalnym można wskazać bardzo szeroki zakres alternatyw. I tak odpowiednio:

- Dla komponentu w zakresie dostaw taboru autobusowego podstawowych rozwiązań alternatywnych doszukiwać należy w zakresie innych form napędu pojazdów
- Dla komponentu związanego z infrastrukturą transportu publicznego można rozważyć inne lokalizacje poszczególnych obiektów,

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- W zakresie infrastruktury rowerowej podstawową alternatywą jest inna lokalizacja projektów dróg rowerowych
- Jeśli chodzi o system informacji pasażerskiej najważniejszym wyzwaniem jest technika i zastosowanie takich rozwiązań, które będą optymalne
- Zarządzanie ruchem natomiast pozwala realizować swoje zadania w sposób punktowy (rozproszony), zblokowany (odcinkowy) i zintegrowany (obszarowy) i pomiędzy tymi wariantami należy poszukiwać optimum.

W trakcie prac nad szczegółowymi rekomendacjami wskazano te kierunki zmian projektów, które wynikają z lepszego dopasowania ich zakresu do celów bieżącej wersji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Tabor autobusowy

W zakresie taboru autobusowego rekomenduje się zastosowanie tradycyjnego napędu w postaci silników diesla. W oczywisty sposób pojazdy powinny być wyposażone w silniki spełniające normy Euro-6. Na rzecz wyboru takiej alternatywy przemawiają następujące argumenty:

- Sprawdzona technologia,
- Znaczna redukcja poziomu emisji spalin (w stosunku do dnia dzisiejszego),
- Poprawa jakości komunikacji,
- Niepewność co do stosowania rozwiązań alternatywnych,
- Konieczne nakłady na infrastrukturę zasilającą w przypadku rozwiązań alternatywnych
- Ciągłe zmiany w zakresie alternatywnych paliw i ich wykorzystania w transporcie

Docelowy kształt projektów realizowanych w ramach zintegrowanego przedsięwzięcia pod kątem zastosowanego napędu pojazdów uzależniony jest także od przyjętych rozwiązań na poziomie Instytucji Zarządzającej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W przypadku dopuszczania do finansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyłącznie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi konieczne będzie redefiniowanie rodzaju nabywanych pojazdów. Wobec konieczności wyposażenia zaplecza w niezbędną infrastrukturę łączna liczba pojazdów podlegających wymianie będzie wówczas niższa.

Infrastruktura transportu publicznego

Obiekty infrastruktury transportu publicznego przewidziane są do utworzenia w punktach, które w naturalny sposób gromadzą ruch. W przypadku miejscowości posiadających dostęp do transportu kolejowego punkty takie w naturalny sposób wyznaczone zostały bezpośrednio przy kolei lub w najbliższej możliwej odległości, tak aby wpinać lokalne przewozy do kręgosłupa transportowego, jakim powinien być szkielet połączeń kolejowych.

W pozostałych przypadkach wybrano lokalizacje centralne, nie chcąc naruszać ugruntowanego charakteru miejscowości i uwzględniając istniejące nawyki transportowe, które wytworzyły się w społecznościach lokalnych.

Z tego względu, na rzecz przedstawionych w analizach cząstkowych wskazań szczegółowych, obejmujących następujące lokalizacje:

- Cieszyn,
- Czechowice-Dziedzice,

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- Czechowice-Dziedzice Południowe,
- Łękawica,
- Strumień,
- Węgierska Górka,
- Wisła,
- Zabrzeg,
- Zebrzydowice,

przyjęto lokalizacje optymalne, w najpełniejszy sposób integrujące poszczególne gałęzie transportu. W miejscach, w których integracja z koleją jest z przyczyn obiektywnych niemożliwa, proponuje się rozwinięcie infrastruktury rowerowej.

Działania takie pozostają spójne w ramach strategii mającej na celu ograniczenie ruchu samochodowego. Wobec znaczącej niepewności w zakresie finansowania rozwiązań w zakresie parkingów buforowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 zasadne wydaje się już na wstępnym etapie odstąpienie od realizacji parkingów, w szczególności w tych miejscach, gdzie oferta transportu publicznego jest relatywnie słaba. W miejscach tych tworzenie parkingów mogłoby spowodować efekty wręcz odwrotne od zamierzonych, ponieważ ludzie mając do dyspozycji parkingi w ogóle zrezygnują z przejazdów transportem zbiorowym. Ryzyko takie jest znacznie mniejsze w przypadku wykorzystania na odcinku dojazdowym roweru, stąd szereg projektów punktowych jest rozszerzona o komponent rowerowy.

Infrastruktura rowerowa

Odnosnie infrastruktury transportu rowerowego podstawowe możliwości odmiennej realizacji projektu dotyczą zmiany jego lokalizacji. Teren subregionu południowego jest o tyle specyficzny, że na codzienne przejazdy do szkół, pracy i w innych codziennych sprawach nakłada się ruch turystyczny, generowany zarówno przez turystykę pobytową, jak i przez turystykę jednodniową oraz weekendową. Choć potrzeby przewozowe w tym zakresie mają charakter nierównoczesny – ruch turystyczny ma miejsce wówczas, gdy obowiązkowe przewozy typu wahadłowego nie występują lub są znacznie zredukowane, np. w dni wolne czy też w okresie wakacyjnym – to jednak projektując infrastrukturę należy mieć na względzie jej dopasowanie do różnych oczekiwań poszczególnych grup użytkowników. Z tego względu pozytywnie ocenić należy fakt, że inicjatorem działań w zakresie tworzenia systemów roweru miejskiego jest Ustroń. Jako znaczący ośrodek uzdrowiskowy stanowi doskonały obiekt wdrożenia, którego doświadczenia mogą być następnie wykorzystywane przez inne gminy subregionu we wprowadzeniu dalszych systemów.

Argumentami na rzecz przyjętych lokalizacji są w stosunku do obiektów infrastruktury rowerowej następujące kwestie:

- Integracja ze środkami transportu publicznego,
- Kompleksowy charakter – celem jest pełna substytucja samochodu,
- Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów,
- Odpowiedź na potrzeby rozwoju turystyki

Powyższe świadczy o optymalizacji doboru lokalizacji, a także dowodzi, że wzięto pod uwagę wynik analizy różnych kryteriów przy opracowywaniu całej wiązki projektów.

Systemy informacji pasażerskiej

Stosunkowo najbardziej wrażliwym elementem połączonej wiązki projektów jest komponent systemów informacji pasażerskiej. Jego złożoność wynika przede wszystkim z potrzeby takiego wykoncypowania architektury informatycznej, aby stworzone systemy, cechując się otwartością technologiczną, pozwalały na wzajemną integrację.

Rozwiązanie przeciwne, polegające na stworzeniu zatomizowanych systemów informacyjnych, jest skrajnie niekorzystne dla pasażera. Osobne mapki komunikacyjne, osobne rozkłady, inne formaty prezentowania informacji, stojące obok siebie, wzajemnie nie współgrające tablice elektroniczne – wszystko to nie tylko utrudnia planowanie i realizację podróży, ale wręcz odpycha poprzez pogarszanie estetyki przestrzeni.

System informacji statycznej nie powinien być jednak rozpatrywany jako alternatywa dla planowanych do wdrożenia systemów dynamicznej informacji pasażerskiej. Musi on pozostać z następujących przyczyn:

- Na wypadek awarii energetycznych
- Na wypadek awarii informatycznych (systemowych)
- Dla pokazania bardziej kompleksowej informacji (np. mapki, dane taryfowe)
- Dla pokazania informacji wyprzedzających (np. planowanie podróży w inny rodzaj dnia tygodnia)
- Dla wskazania informacji, które z istotnych przyczyn powinny być dostępne wcześniej (np. obsługa kursu taborem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych)

Ważnym elementem kreowania spójnego, przyjaznego systemu informacji pasażerskiej jest oczywiście internetowa informacja pasażerska, dostępna także w formie mobilnej (wersje stron internetowych i skryptów z rozkładami jazdy dostępne na smart fony i phablety). W tym jednak zakresie optymalnym jest nawiązanie do wzorców czeskich czy słowackich, gdzie określone standardy tworzone są nie na szczeblu subregionu czy regionu, lecz na poziomie centralnym, w odpowiednim resorcie odpowiedzialnym za transport. Tylko w ten sposób można osiągnąć poprawę pozycji konkurencyjnej transportu publicznego, traktowanego w sposób systemowo zintegrowany, względem motoryzacji indywidualnej. Nie umniejsza to jednak możliwości i potrzeby ciągłego doskonalenia przekazu internetowego w kierunku poprawy jego czytelności i kompletności.

Nowoczesne systemy przewidują, że także w Internecie dostępna jest informacja on-line o rzeczywistym czasie odjazdu autobusów, w tym nierzadko z podkładem mapowym.

Ważne przy tym jest, aby systemów informacji pasażerskiej nie traktować wyłącznie jako narzędzia transmisji określonych informacji do pasażerów. Najważniejszym elementem tego rodzaju systemów jest bowiem określona infrastruktura teleinformatyczna, oczujnikowanie autobusów, protokoły wymiany informacji. To wszystko sprawia, że zakres gromadzonych i dostępnych informacji jest bardzo duży i powinien być wykorzystywany nie w sposób bierny, odtwórczy, ale wspomagający planowanie sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy oraz do poprawy bieżącego dyspozytorskiego zarządzania ruchem pojazdów.

Systemy zarządzania ruchem

Zarządzanie ruchem natomiast pozwala realizować swoje zadania w sposób rozproszony (punktowy), zblokowany (odcinkowy) i zintegrowany (obszarowy). Zastosowanie określonych rozwiązań powinno być dostosowane do rodzaju obszaru, na którym mają być stosowane. I tak odpowiednio:

- Rozwiązania rozproszone powinny być stosowane do rozwiązywania problemów o charakterze zogniskowanym, na przykład przejście dla pieszych przez drogę wojewódzką przy wiejskiej szkole,
- Rozwiązania odcinkowe powinny być stosowane w przypadku jednoznacznie identyfikowalnych silnie dominujących kierunkach przemieszczeń – przykładem takiego rozwiązania są inteligentne tablice kierujące na szybszy wyjazd z Zakopanego, wobec licznych „wąskich gardeł” na górskich trasach
- Rozwiązania obszarowe są najlepsze dla silnie zagęszczonych obszarów o różnych kierunkach ruchu, gdzie optymalizacja procesu ruchu dotyczy bardzo wielu jego uczestników i bardzo wielu punktów.

W przypadku niniejszej wiązki projektów zasadnym jest stworzenie w Bielsku-Białej, jako głównym mieście subregionu, zintegrowanego systemu sterowania ruchem drogowym. Powinien on w możliwie dużym stopniu uwzględniać potrzeby promowania transportu zbiorowego, także poprzez implementację do programów sterujących określonych przywilejów ruchowych dla tej grupy pojazdów. Powyższe wynika także z potrzeby sprzęgnięcia sterowania ruchem drogowym z przekazywaną pasażerom w sposób dynamiczny informacją o prognozowanym rzeczywistym momencie obsługi danego przystanku przez poszczególne autobusy.

Stworzenie całej infrastruktury inteligentnego systemu transportowego powinno być oparte o różne źródła finansowania. Wynika to z faktu jego instalowania na różnych kategoriach dróg, choć powinien on być traktowany jako całość. Szczególnie ważne, w kontekście roli, jaką dla systemu transportowego miasta odgrywają odcinki dróg ekspresowych, jest zapewnienie interakcji między systemem miejskim a tworzoną na szczeblu ministerialnym systemem krajowym. Szczególnie w sytuacji wystąpienia zdarzeń nieprzewidzianych wzajemna komunikacja między systemami pozwoli zminimalizować uciążliwości społeczno-gospodarcze (wszak korki to konkretne pieniądze).

Należy odrzucić rozwiązania odcinkowe i punktowe, jako zaburzające funkcjonowanie systemu jako całości. Beneficjentami ostatecznymi wdrażanego rozwiązania, choć przestrzennie ograniczonego do Bielska-Białej, będą wszyscy mieszkańcy subregionu, dla których korzyścią będzie łatwiejszy dojazd do szkół, do pracy i w innych sprawach, a także czystsze powietrze wskutek upłynnienia ruchu pojazdów na drogach.

Reasumując stwierdzić należy, że choć wspólne traktowanie wiązki projektów rodzić może szereg problemów na etapie przygotowawczym, przede wszystkim z racji konieczności bardziej rozbudowanych uzgodnień pomiędzy wszystkimi stronami zaangażowanymi w zintegrowane przedsięwzięcie, to jednak możliwe jest dzięki temu uzyskanie znacznie bardziej zwielokrotnionych efektów synergii. Tym samym właśnie zintegrowane podejście lepiej odpowiada realizacji celów RPO WSL 2014-2020 i w pełniejszy sposób tworzy fundament kreowania konkurencyjności i spójności subregionu i regionu.

9. Analiza środowiskowa

Opis przyrodniczy terenu

Opisując geograficznie teren objęty działaniami projektowymi - można powiedzieć, że są to fragmenty kotliny Ostrawskiej, Kotliny Oświęcimskiej, Pogórza Śląskiego, cały Beskid Śląski, część Beskidu Żywieckiego i Beskidu Małego oraz cała Kotlina Żywiecka.

Według geobotanicznego podziału Polski jest to kraina Kotlina Sandomierska – Okręg Oświęcimski, Podprovincia Karpacka, Okręg Beskidów, Podokręgi: Śląsko-Babiogórski, Pogórze Lessowe, Pogórze Wapienne i Pogórze Fliszowe.

Zgodnie z typologią krajobrazu naturalnego, na terenie objętym działaniami projektowymi przeważają krajobrazy wyżynne: lessowy i na skałach krzemianowych z odpowiadającą im roślinnością potencjalną grądów i świetlistych dąbrów, krajobrazy górskie: regla dolnego (roślinność potencjalna: lasy bukowo-jodłowe) i górnego wraz z krajobrazem subalpejskim (roślinność potencjalna: bory świerkowe, kosodrzewina, łąki górskie) oraz krajobrazy dolin i równin akumulacyjnych: den dolinnych z odpowiadającą im roślinnością potencjalną łągów.

Formy ochrony przyrody

Na terenie projektowym powołano wiele różnorodnych obszarów, gdzie w specjalny sposób chroniona jest przyroda lub jej poszczególne komponenty. Należą do nich rezerwaty przyrody: Morzyk, Rotuz, Barania Góra, Grapa, Czantoria, Kuźnie, Wisła, Dolina Łańskiego Potoku, Butorza, Rotuz, Romanka, Jaworzyna, Muńcoł, Zasolnica, Zadni Gaj, Gawroniec, Dziobaki, Szeroka w Beskidzie Małym, Stok Szyndzielni, Śrubita, Pod Rysianką, Skarpa Wiślicka, Lipowska. Znaczącą część terenu zajmują parki krajobrazowe.

Żywiecki Park Krajobrazowy - został założony w 1986 roku i jest najstarszym spośród parków krajobrazowych w Polskich Karpatach. Jego powierzchnia wynosi 35 870 ha, powierzchnia otuliny – 21 970 ha. Obejmuje całą gminę Ujszoły, a częściowo Jeleśnia, Milówka, Radziechowy Wieprz, Rajcza, Świnna, Węgierska Górka, Żywiec. Park obejmuje najwyższe partie Beskidu Żywieckiego, silnie rozczłonkowane dolinami rzek. Park leży w zasięgu czterech pięter roślinno-klimatycznych: pogórza, regla dolnego, regla górnego i piętra subalpejskiego z kosodrzewiną. Spotyka się tu rośliny chronione: dziewięsiś bezłodygowy, widłak alpejski, lilia złotogłów, pełnik europejski, czosnek syberyjski, dzwonek piłkowany, zarzyczka górską, parzydło leśne i inne. Spośród chronionych gatunków zwierząt warto wymienić niedźwiedzia brunatnego, wilka, rysia. Coraz liczniej doliny rzeczne penetruje bóbr europejski. Teren Parku jest ostoją głuszca, cietrzewia, puchacza. Wciąż licznie występują takie płazy, jak traszki górskie i karpacka, salamandra plamista, rzekotka drzewna, czy kumak górski.

Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - powstał w 1998 roku. Jego powierzchnia wynosi 38 620 ha. Teren Parku obejmuje szczytowe partie Beskidu Śląskiego i część dolin, włącznie ze źródłami rzeki Wisły. Park leży w zasięgu trzech pięter roślinno-klimatycznych: pogórza, regla dolnego i regla górnego. Teren boryka się z problemem zamierania borów świerkowych, niedostosowanych do zajmowanego siedliska i związanymi z tym gradacjami ksylofagów. Spośród ssaków chronionych spotkać można rysia i wilka, niedźwiedź zachodzi jedynie na teren Parku, nie przebywa stale. Na terenie Parku liczne są jaskinie, które zimą zasiedla kilka gatunków nietoperzy, spośród których warto wymienić podkowca małego i nocka orzęsionego. Wśród ornitofauny warto zwrócić uwagę na obecność drozda obrożnego, świergotka górskiego, głuszca, jarząbka, czy dzięcioła trójpalczastego. Z zagrożonych gatunków bezkręgowców notowano tu pachnicę dębową i czerwienicyka nieparka.

Park Krajobrazowy Beskidu Małego - podobnie jak Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego powstał w 1998 roku. Jego całkowita powierzchnia wynosi 25 770 ha, z czego 16 540 ha leży w województwie Śląskim, reszta obszaru – w województwie Małopolskim. W obrębie Parku można wyróżnić dwa zasadnicze piętra roślinno-klimatyczne: piętro pogórza, obecnie zajęte głównie pod uprawy rolne i zabudowę oraz piętro regła dolnego ze zwartymi lasami bukowymi z obecnie niestety mocno zarastającymi polanami, niegdyś wykorzystywanymi do ekstensywnego wypasu owiec. W miejscach o dużym spadku terenu, z glebą bogatą w wapń, można natrafić na jaworzynę. Spośród ssaków interesujący element stanowią wilk i ryś, który regularnie rozmnaża się na terenie Parku. Na teren Parku z sąsiednich masywów zachodzą niedźwiedzie. Spośród ptaków notuje się trzmielojadę, kobuzę, sóweczkę i puszczyka uralskiego. Wciąż licznie występują storczyki: kruszczyk błotny, storczyka kulista, storczyk męski, czy stoplamek plamisty.

Spośród obszarów chronionego krajobrazu w obszarze projektowym znajdują się dwa: Obszar Chronionego Krajobrazu na terenie kompleksu stawowego „Podkłępie” i Cieszyńskie Pogórze. Oba mają za zadanie chronić szczególnie cenne walory krajobrazu występujące na ich obszarze.

Powstały tu również liczne Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe: „Cygański Las”, „Góra Bucze”, „Jaworze”, „Kaplicówka”, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Dolina Wapienicy”, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Sarni Stok”. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe wyznacza się w celu ochrony wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego i kulturowego oraz dla zachowania jego wartości przyrodniczych i kulturowych.

W ostatnim czasie wyznaczono również szereg tzw. obszarów Natura 2000. Dzielą się one na dwie główne kategorie: Natura 2000 Obszary Specjalnej Ochrony, gdzie, opisując skrótowo, chroni się głównie ptaki i ich siedliska oraz Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony, gdzie chroni się siedliska przyrodnicze i szereg gatunków zwierząt i roślin.

Na obszarze projektowym znajdują się następujące obszary Natura 2000:

Dolina Górnej Wisły PLB240001 - ostoja została wyznaczona na Jeziorze Goczałkowickim i przyległych stawach w celu ochrony zamieszkujących ten teren rzadkich i cennych gatunków ptaków, jak również ochrony ptaków w trakcie migracji i zimowania. Stwierdzono tu występowanie 29 gatunków ptaków z I załącznika Dyrektywy Ptasiej i 8 gatunków znajdujących się w Polskiej Czerwonej Księdze. Spośród cennych gatunków, w okresie lęgowym obszar zasiedla bąk, bączek rybitwa czarnogłowa, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, szablodziób czy ślepowron. Jest to miejsce odpoczynku i zdobywania pokarmu dla licznych ptaków wodno-błotnych, które pojawiają się tutaj licznie w trakcie jesiennych i wiosennych wędrówek. Obszar ma rangę ostoi ptasiej o znaczeniu międzynarodowym. Na stawach rybnych występują rośliny ściśle chronione, takie jak kotewka orzech wodny, czy grzybieńczyk. Jako zagrożenia specyficzne dla obszaru podaje się zaniechanie oraz intensyfikację gospodarki rybackiej, renowację stawów, usuwanie roślinności szuwarowej i wysp. Powierzchnia ostoi wynosi 24 740,2 ha.

Stawy w Brzeszczach PLB120009 - obszar obejmuje dolinę Wisły wraz z kompleksem stawów rybnych. Spośród gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty (tzw. gatunków naturowych) zamieszkujących ten obszar należy wymienić: bączek, bąk, błotniak stawowy, bocian biały, czapla purpurowa, derkacz, dzięcioł zielonosiwy, gąsiorek, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, rybitwa rzeczna, ślepowron i zielonka. Jako zagrożenia specyficzne dla obszaru wymienia się zmianę użytkowania terenu, groźbę zaniechania gospodarki rybackiej, likwidację wysp na stawach, usuwanie roślinności na stawach, regulację Wisły i składowanie odpadów górniczych (głównie skały płonne) w dolinie Wisły. Powierzchnia ostoi wynosi 3 065,9 ha.

Dolina Dolnej Soły PLB120004 - ostoja obejmuje fragment doliny rzeki Soły wraz ze stawami hodowlanymi. Rzeka jest jedynie częściowo uregulowana, dzięki czemu w wielu miejscach zachowała swój dziki charakter. W niektórych miejscach zachował się łęg wierzbowo-topolowy, co daje dodatkową wartość przyrodniczą dla obszaru. Na terenie ostoi odnotowano obecność 12 gatunków wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej. Jest to jedna z najważniejszych w Polsce ostoi ślepowrona, dzięki czemu Dolina Dolnej Soły została zakwalifikowana jako międzynarodowa ostoja ptaków. Jest to ostoja również takich gatunków, jak bąk, bączek, bocian biały, błotniak stawowy, kropiatka, zielonka, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, dzięcioł zielonosiwy i gąsiorek. Zdefiniowano następujące zagrożenia wartości przyrodniczej ostoi: zaprzestanie bądź zmiana użytkowania stawów hodowlanych, ingerencja w naturalne zbiorowiska roślinne poprzez usuwanie roślinności szuwarowej i wodnej, niszczenie bądź usuwanie wysp ze stawów, prowadzenie niewłaściwej gospodarki wodnej zmierzającej do uregulowania rzeki, wycinanie zakrzewień nadrzecznych, eksploatacja żwiru w korycie rzeki. Powierzchnia ostoi wynosi 4 023,6 ha.

Beskid Żywiecki PLB240002 – jest to rozległy i zróżnicowany obszar. Obejmuje zarówno grzbiety górskie, jak i odcinki dolin rzecznych. Składa się z kilku pasm górskich, o generalnie równoleżnikowym przebiegu. Rzeki mają górski charakter, o znacznym spadku, a największymi spośród nich są Soła i Koszarawa. Na wierzchołkach grzbietowych, w misach osuwisk powstały torfowiska. Populacja łęgowa głuszca z tego terenu przekracza 10% całej populacji krajowej. Przeważają zbiorowiska leśne, a wśród nich wykazywane są m.in. łęg jesionowy, olszynka karpacka, jaworzyna ziołoroślowa, ziołorośla czy grąd. Spośród ptaków z I Załącznika Dyrektywy Ptasiej wykazywane są m.in. dzięcioł białogrzbisty, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł zielonosiwy, gąsiorek, głuszc, puchacz, sóweczka, zimorodek. Jako główne zagrożenia i presje wymienia się transgraniczne zanieczyszczenia powietrza oraz dzikie wysypiska odpadów z gospodarstw domowych. Powierzchnia ostoi wynosi 34 988,9 ha.

Beskid Śląski PLH240005 - ostoja obejmuje prawie cały maszyn Beskidu Śląskiego. Jest to obszar o zróżnicowanej rzeźbie terenu, z głęboko zaznaczonymi dolinami. Większość terenu pokryta jest lasami, głównie monokulturami świerkowymi, rosnącymi na siedlisku innych zbiorowisk. Mimo to stwierdzono tu występowanie 16 różnych siedlisk przyrodniczych z I Załącznika Dyrektywy Siedliskowej. Spośród siedlisk przyrodniczych wymieniane są pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, ziołorośla górskie, ziołorośla nadrzeczne, górskie jaworzyny ziołoroślowe, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, czy murawy kserotermiczne. Ponadto na terenie ostoi odnaleziono stanowiska 21 gatunków z II Załącznika Dyrektywy Siedliskowej, między innymi czerowńczyk nieparek, biegacz urozmaicony, koziróg dębosz, kumak nizinny, kumak górski, pachnica dębowa, traszka grzebieniasta, traszka karpacka, czy wydra. Spośród zagrożeń i presji dla ostoi Beskid Śląski wymienia się zbyt intensywnie rozwijająca się turystykę, zabudowę rekreacyjną, zanieczyszczenie wód, powietrza - również transgraniczne, regulację koryt rzecznych i obudowę brzegów potoków górskich. Powierzchnia ostoi wynosi 27 370 ha.

Kościół w Górkach Wielkich PLH240008 – jest to niewielka ostoja obejmująca w zasadzie kościół parafialny w Górkach Wielkich wraz z przylegającym terenem. Wieś jest położona na Pogórzu Śląskim, na zachód od Bielska-Białej. Jest to miejsce bytowania i rozrodu dwóch gatunków nietoperzy: podkowca małego i nocka dużego – gatunków z II Załącznika Dyrektywy Siedliskowej. Wśród zagrożeń i presji wymienia się prace remontowe połączone z likwidacją wlotów na strych lub wykorzystanie toksycznych środków ochrony drewna. Powierzchnia ostoi 0,4 ha.

Cieszyńskie Źródła Tufowe PLH240001 - ostoja obejmuje cztery oddzielne enklawy: Morzyk, Góra Jasieniowa, Kamieniec i Skarpa Wiślicka. Na ich terenie znajdują się źródła, w misach których lub

w ciekach poniżej źródeł następuje odkładanie się martwicy wapiennej. Zjawisko to zachodzi przy udziale mchów i glonów (biologiczna depozycja martwicy). Cechą tutejszych źródeł jest stałość parametrów - zarówno fizyko-chemicznych, jak i wydajności samych źródeł. Same wzgórza, z których wypływają źródła, są zbudowane z margli, łupków i wapieni. Występuje tu 9 siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, wśród nich jedno priorytetowe. Są wśród nich wymieniane łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. W ostoi występują 2 gatunki zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Wśród zagrożeń i presji na tę ostoję, wymienia się zanieczyszczenie źródeł substancjami ropopochodnymi, zaśmiecanie, zanieczyszczenie powietrza, niekontrolowaną turystykę oraz presję budownictwa. Powierzchnia ostoi wynosi 266,9 ha.

Piersiec PLH240022 - obszar leży na terenie Kotliny Oświęcimskiej. Obejmuje budynek z kolonią rozrodczą podkowca małego i żerowiska tego gatunku. Podkowiec mały jest gatunkiem wymienionym w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Wśród najważniejszych zagrożeń i presji wymienia się remonty prowadzone w niewłaściwym okresie i z wykorzystaniem toksycznych środków ochrony drewna, stosowanie insektycydów zmniejszających bazę żerową nietoperzy i pogarszających jakość ich pokarmu, niepokojenie zwierząt w ich letnich i zimowych schronieniach, szczelne zamykanie otworów okiennych strychów, na których znajdują się letnie kolonie nietoperzy. Powierzchnia ostoi wynosi 1702,1 ha.

Beskid Żywiecki PLH240006 - ostoja obejmuje zasadniczą część Beskidu Żywieckiego, wraz z wierzchowinami, grzbietami górskimi i częścią dolin. Składa się z kilku pasm górskich, o generalnie równoleżnikowym przebiegu. Rzeki mają górski charakter, o znacznym spadku, a największymi spośród nich są Soła i Koszarawa. Na wierzchowinach grzbietowych, w misach osuwisk powstały torfowiska. Przeważają zbiorowiska leśne, a wśród nich wykazywane są m.in. łąg jesionowy, olszynka karpacka, jaworzyna ziołoroślowa, ziołorośla czy grąd. Najwyższe szczyty mają wyraźnie zarysowane piętra roślinne: pogórza, regiel dolny, regiel górny i piętro subalpejskie z kosodrzewiną i łąkami górskimi. Na obszarze ostoi stwierdzono występowanie 50 zbiorowisk roślinnych. Przeważają zbiorowiska leśne, które zajmują 80% powierzchni, a wśród nich wykazywane są m.in. pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, murawy kserotermiczne, ziołorośla górskie, ziołorośla nadrzeczne, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, górskie jaworzyny ziołoroślowe, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, łągi topolowe, wierzbowe, olszowe i jesionowe. Flora tego obszaru zawiera ponad 150 gatunków typowo górskich. Niektóre z nich stanowią dużą rzadkość, jak czosnek syberyjski, niebielistka trwała, czy tojad lisi. Obszar stanowi ostoję niedźwiedzia brunatnego i wilka - gatunków priorytetowych z II Załącznika Dyrektywy Siedliskowej. Spośród innych, obserwowanych na terenie ostoi gatunków z II Załącznika Dyrektywy Siedliskowej, warto wymienić kumaka górskiego, traszkę grzebieniastą, traszkę karpacką, czy wydrę. Jako główne zagrożenia i presje wymienia się transgraniczne zanieczyszczenia powietrza oraz dzikie wysypiska odpadów z gospodarstw domowych. Powierzchnia ostoi wynosi 35 276,1 ha.

Beskid Mały PLH240023 - ostoja zajmuje większą część Beskidu Małego wraz z niewielkimi fragmentami otaczających pogórzy i Kotliny Żywieckiej. Jest to zwarty teren o sporych deniwelacjach, przekraczających nieraz i 500 metrów. Powierzchniowo dominują zbiorowiska leśne, jednak sporą reprezentację mają również łąki górskie. Na obszarze stwierdzono występowanie czternastu siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Z ostoi wykazywane są m.in. ziołorośla górskie, ziołorośla nadrzeczne, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, łągi topolowe, wierzbowe, olszowe i jesionowe. Spośród gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej należy wymienić kumaka górskiego, traszkę karpacką, wydrę, wilka i niedźwiedzia - ostatnie dwa gatunki są gatunkami priorytetowymi. Jako główne zagrożenia i presje wymienia się zanieczyszczenie powietrza, rozwój infrastruktury

turystycznej, urbanizację, emisje przemysłowe o dalekim zasięgu (również transgraniczne), czy zbyt wielkie natężenie ruchu turystycznego. Powierzchnia ostoi wynosi 7 186,2 ha.

Gatunki podlegające ochronie

W związku ze specyfiką projektów w ramach przedsięwzięcia zintegrowanego (zakup autobusów, systemy informacji pasażerskiej) nie prowadzono audytów-observacji gatunków chronionych. W wypadku przedsięwzięć obejmujących inwestycje w obiekty, parkingi, centra przesiadkowe, trasy rowerowe również nie prowadzono obserwacji z uwagi na fenologiczną jesień w trakcie realizacji zlecenia - czas, kiedy większość roślin nie kwitnie (kwiaty są zazwyczaj główną cechą diagnostyczną przy oznaczaniu gatunków), ptaki już nie gniazdują, znacząca część gatunków jest w trakcie migracji na południe, a nietoperze również opuściły budynki.

Rekomendacje

Proponowane działania względem planowanego do realizacji zintegrowanego przedsięwzięcia transportowego pogrupowano w poniższych kategoriach, szczegółowe odniesienia do nich znajdują się w analizach dedykowanych, będących załącznikami do niniejszej analizy:

A. Przeprowadzenie dobrowolnej Oceny Oddziaływania na środowisko.

Większość prac związanych z remontem lub przebudową obiektów kubaturowych lub prac wymagających zajęcia większej przestrzeni będzie wymagać takiej oceny. Powinna ona objąć zakresem rzeczowym nietoperze i ptaki zasiedlające budynek oraz potencjalne siedliska tych gatunków, które mogą przestać istnieć w wyniku realizacji poszczególnych projektów. Zakresem każda z planowanych do wykonania inwentaryzacji przyrodniczych powinna objąć co najmniej fragment fenologicznej zimy (grudzień-luty) ze szczególnym zwróceniem uwagi na nietoperze zimujące we wszelkiego rodzaju szczelinach, na strychach, czy też kominach wentylacyjnych; oraz wiosnę i pierwszą połowę lata (minimum do końca lipca), ze szczególnym zwróceniem uwagi na gniazdowanie ptaków na elewacji i wewnątrz budynku i przebywanie nietoperzy w ich siedliskach wewnątrz budynku.

W wypadku stwierdzenia gniazdowania, czy przebywania zwierząt w budynku lub choćby faktu istnienia potencjalnych siedlisk - należy zaproponować i zrealizować działania kompensacyjne. Najczęściej są to skrzynki podtynkowe dla ptaków bądź nietoperzy w stosownej do skali zniszczenia siedlisk liczbie.

B. Zaniechanie montowania kolców odstrasżających ptaki na urządzeniach.

Na tablicach, wyświetlaczach, czy kamerach do niedawna montowano kolce mające odstraszać ptaki. Skuteczność takiego rozwiązania jest dyskusyjna. Dodatkowo w trakcie kilkuletniej eksploatacji tych instalacji obserwuje się liczne zranienia ptaków włącznie z nabiciem na kolce mniejszych osobników. Do tej pory opracowano inne rozwiązania również odstrasżające ptaki, a nie czyniące im szkody. Do tego typu skutecznych instalacji należą tzw. spirale przeciw ptakom lub tzw. ruchome pręty, których zastosowanie rekomenduje się w planowanych do realizacji projektach.

C Konieczność wykonania inwentaryzacji przyrodniczej i nadzoru przyrodniczego.

W przypadku części inwestycji, ze względu na duże prawdopodobieństwo bytowania na terenie planowanej inwestycji gatunków chronionych, istnieje konieczność wykonania inwentaryzacji przyrodniczej. Jeżeli będzie wykonywana Ocena Oddziaływania na Środowisko, wtedy inwentaryzacja przyrodnicza jest jej częścią.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Konieczność realizowania nadzoru przyrodniczego nad inwestycją zazwyczaj określa Decyzja Uwarunkowań Środowiskowych (DUŚ) i opinia Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Wpływ działań projektowych na obszary chronione

Część projektów planowana do realizacji w ramach zintegrowanego przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na obszary chronione. Oddziaływanie długotrwałe pozytywne na obszary sieci Natura 2000 można będzie zaobserwować w przypadku projektów związanych z zakupem środków transportu o obniżonej emisji zanieczyszczeń do atmosfery. W wypadku wszystkich znajdujących się na terenie projektowym obszarów sieci Natura 2000 w standardowych formularzach danych (SDF) wśród presji i zagrożeń wymieniane są zanieczyszczenia powietrza. Najprawdopodobniej nie będzie to jednak oddziaływanie znaczące.

Tabela 14 Określenie konieczności lub braku konieczności wykonania dla inwestycji oceny oddziaływania na środowisko

Nazwa projektu	Konieczność wykonania oceny oddziaływania na środowisko	Rekomendacja wykonania dobrowolnej oceny oddziaływania na środowisko
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica		tak
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu		tak
Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum		tak
Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie		tak
Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo – turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego		nie
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1		nie
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2		nie
Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP		nie
Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach		nie
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskiej		nie
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – zakup taboru autobusowego		nie
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I		tak
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II		tak

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górką szlakiem pieszo-rowerowym		tak
Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych		nie
System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński – I etap		nie
Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach		nie
Ustroński rower miejski		tak
Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej		nie
Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej		nie

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15 Określenie konieczności lub braku konieczności wykonania inwentaryzacji przyrodniczych

Nazwa projektu	Konieczność wykonania inwentaryzacji przyrodniczej*	Konieczność nadzorów przyrodniczych**
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	tak	tak
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	tak	tak
Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	tak	tak
Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	tak	tak
Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo – turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	nie	nie
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1	nie	nie
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2	nie	nie
Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	nie	nie
Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	nie	nie
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - System Informacji Pasażerskiej	nie	nie
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - zakup taboru autobusowego	nie	nie

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I	tak	tak
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II	tak	tak
Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszko-rowerowym	tak	tak
Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	nie	nie
System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński – I etap	nie	nie
Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	tak	tak
Ustroński rower miejski	tak	tak
Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	nie	nie
Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	nie	nie

* w wypadku wykonywania Oceny Oddziaływania na Środowisko - inwentaryzacja przyrodnicza jest jej częścią.

** konieczność nadzoru przyrodniczego nad inwestycją zazwyczaj określa Decyzja Uwarunkowań Środowiskowych (DUŚ). W niniejszej tabeli zaistnienie konieczności nadzoru zostało podane wtedy, kiedy istnieje prawdopodobieństwo takiego zapisu w DUŚ lub innym dokumencie, niemniej podstawą merytoryczną do wydania takiej decyzji zawsze jest inwentaryzacja i waloryzacja przyrodnicza.

Źródło: Opracowanie własne

Terminy poszczególnych prac dotyczących ochrony środowiska, w przypadku konieczności ich wykonania oraz ich wstępne lokalizacje przedstawiono w analizach dedykowanych stanowiących załączniki do niniejszej analizy.

Wycenę prac, czy też wykonania dobrowolnych ocen oddziaływania na środowisko uwzględniono w kwocie planowanej na przygotowanie studium wykonalności poszczególnych przedsięwzięć.

Tabela 16 Wpływ inwestycji na obszary „Natura 2000”

Nazwa projektu	Wpływ na obszary Natura 2000
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	brak
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	brak
Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	brak
Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	brak
Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo – turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	pozytywny
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie - etap 1	pozytywny

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie - etap 2	pozytywny
Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	brak
Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	pozytywny
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - System Informacji Pasażerskiej	brak
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - zakup taboru autobusowego	pozytywny
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim - etap I	brak
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim - etap II	brak
Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym	brak
Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	pozytywny
System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński - I etap	brak
Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	brak
Ustroński rower miejski	brak
Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	pozytywny
Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	brak

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17 Terminy wykonania inwentaryzacji przyrodniczej

Nazwa projektu	Termin wykonania inwentaryzacji przyrodniczej
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	grudzień – lipiec
Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	grudzień – lipiec
Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	grudzień – lipiec
Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	grudzień – lipiec
Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo-turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	nie ma potrzeby

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

	inwentaryzacji
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - System Informacji Pasażerskiej	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - zakup taboru autobusowego	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim - etap I	grudzień - lipiec
Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim - etap II	grudzień - lipiec
Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym	grudzień - lipiec
Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	nie ma potrzeby inwentaryzacji
System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński - I etap	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	grudzień - lipiec
Ustroński rower miejski	grudzień - lipiec
Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	nie ma potrzeby inwentaryzacji
Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	nie ma potrzeby inwentaryzacji

Źródło: Opracowanie własne

10. Analiza prawna i pomoc publiczna

Analiza prawna dotyczy zintegrowanych przedsięwzięć w ramach „Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym” tj. przedsięwzięć w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego.

Cały projekt obejmuje realizację 20 przedsięwzięć, w ramach których planowane jest m.in. :

- zakup taboru wykorzystywanego do transportu publicznego;
- budowa centrum przesiadkowych;
- wdrożenie zintegrowanego inteligentnego systemu zarządzania ruchem drogowym;

Do Projektu Szczegółowego Opisu Priorytetów RPO WSL na lata 2014-2020 w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego nie zostały jeszcze opracowane wytyczne dotyczące wyboru wykonawców, w przypadku gdy stosownie do treści ustawy Prawo zamówień publicznych dany Beneficjent nie jest zobligowany do jej stosowania. Jednakże mając na uwadze fakt, iż Beneficjentem jest jednostka samorządu terytorialnego – to wybór wykonawców możliwy będzie jedynie zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych, chyba że kwota zamówienia nie przekroczy wartości wskazanej w art. 4 pkt. 8 ustawy Pzp. W takim przypadku zaleca się uwzględnienie wymogów zawartych w Komunikacie Wyjaśniającym KE 2006/C 179/02 dotyczącym prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych. W komunikacie tym wskazano

podstawowe zasady którymi należy się kierować przy udzielaniu zamówień publicznych do których należą: zasada równego traktowania i niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową pociągają za sobą obowiązek przejrzystości, który zgodnie z orzecznictwem ETS „polega na zagwarantowaniu wszystkim potencjalnym oferentom odpowiedniego poziomu upublicznienia informacji umożliwiającego rynkowi usług otwarcie na konkurencję oraz kontrolę bezstronności procedur przetargowych. Aby nie naruszyć tych zasad na Beneficjentów nałożony został obowiązek zagwarantowania odpowiedniego upublicznienia informacji o przetargu umożliwiającego rynkowi otwarcie na konkurencję. Wypełnia to zasadę równego traktowania i niedyskryminacji pociągającą za sobą obowiązek przejrzystości. Podkreślić należy, iż według Komisji praktyka kontaktowania się z licznymi potencjalnymi oferentami nie jest wystarczająca w tym zakresie, nawet jeżeli podmiot zamawiający zwraca się do przedsiębiorstw z innych państw członkowskich lub próbuje nawiązać kontakt z wszystkimi potencjalnymi dostawcami. Stosując tego rodzaju selektywne podejście nie można wykluczyć dyskryminacji względem potencjalnych oferentów z innych państw członkowskich, w szczególności nowych uczestników rynku. Dlatego też, uznano, iż jedynym sposobem na spełnienie wymogów ustanowionych przez ETS jest publikacja wystarczająco dostępnego ogłoszenia przed udzieleniem zamówienia. Takie ogłoszenie powinno być opublikowane przez podmiot zamawiający w celu otwarcia udzielania zamówień na konkurencję. Z tych też względów wskazano również na właściwe środki publikacji takiego ogłoszenia i są nimi : internet (którego ogólna dostępność i łatwość wykorzystania sprawia, iż takie ogłoszenia stają się bardziej dostępne a ponadto ogłoszenia na stronach internetowych podmiotu zamawiającego są elastyczne i efektywne pod względem kosztów); krajowe dzienniki urzędowe, krajowe dzienniki specjalizujące się w ogłoszeniach o zamówieniach publicznych, gazety o zasięgu krajowym lub regionalnym lub publikacje specjalistyczne; lokalne środki publikacji (takie jak lokalne gazety, biuletyny informacji miejskiej lub nawet tablice ogłoszeń, z tym zastrzeżeniem, iż tego rodzaju środki gwarantują wyłącznie lokalną publikację, która może być odpowiednia w szczególnych przypadkach, takich jak zamówienia opiewające na niewielkie kwoty skierowane wyłącznie na rynek lokalny). W Komunikacie ponadto podkreślono, iż obowiązek przejrzystości polega na zagwarantowaniu wszystkim potencjalnym oferentom odpowiedniego poziomu upublicznienia informacji umożliwiającego rynkowi otwarcie na konkurencję oraz kontrolę bezstronności procedur przetargowych (tak ETS stwierdził w wyroku w sprawie *Telaustria*). Zagwarantowanie uczciwych i bezstronnych procedur jest koniecznym następstwem obowiązku zapewnienia przejrzystości upublicznienia informacji. Oznacza to, iż należy stosować niedyskryminacyjny opis przedmiotu zamówienia (co oznacza, iż opis cech charakterystycznych produktu lub usługi nie powinien odnosić się do określonego wyrobu lub źródła, szczególnych sposobów postępowania lub znaków towarowych, patentów, rodzajów lub specyficznego pochodzenia, chyba że takie odniesienie jest uzasadnione przedmiotem zamówienia i towarzyszą mu słowa „lub równoważne”), zapewnić równy dostęp dla podmiotów gospodarczych ze wszystkich państw członkowskich, wzajemnie uznawać dyplomy, świadectwa i innych dokumenty potwierdzające posiadanie kwalifikacji; stosować odpowiednie terminy umożliwiające wyrażenie zainteresowania i oraz przygotowania oraz złożenia oferty.

Wybór wykonawcy na podstawie ustawy Pzp wiąże się przestrzeganiem zasad wynikających z obowiązującego systemu prawnego, a przede wszystkim z zasad uregulowanych w ustawie Pzp. Podstawowe zasady postępowania o udzielenie zamówienia publicznego uregulowane zostały w art. 7 ustawy Pzp: mianowicie **zasada równości**, mówiąca o równym traktowaniu podmiotów ubiegających się o zamówienie publiczne, oraz **zasada uczciwej konkurencji**, nakazująca przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w sposób gwarantujący zachowanie uczciwej konkurencji. Ustawa wskazuje zapewnienie równego dostępu do istotnych dla postępowania informacji w jednakowym

czasie, zawiera nakaz dokonywania oceny warunków oraz oceny ofert według wcześniej sprecyzowanych i znanych wykonawcom kryteriów, na podstawie dokumentów przedłożonych we wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i ofercie, nie zaś innej wiedzy zamawiającego. **Zasada zachowania uczciwej konkurencji oznacza** przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający **zachowanie uczciwej konkurencji** i zasada ta powinna być interpretowana w rozumieniu przepisów ustawy z 16.4.1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Czynem nieuczciwej konkurencji jest sprzedaż towarów lub usług poniżej kosztów ich wytworzenia lub świadczenia albo ich odsprzedaż poniżej kosztów zakupu w celu eliminacji innych przedsiębiorców oraz rzeczowo nieuzasadnione zróżnicowane traktowanie niektórych klientów. Zasada ta znajduje swój wyraz w przepisach odnoszących się do poszczególnych instytucji oraz rozwiązań ustawowych i dotyczy takich sytuacji, jak np. próby ograniczenia konkurencji przez zawężenie kręgu wykonawców ponad potrzebę zapewnienia, że zamówienie będzie wykonywać wykonawca wiarygodny i zdolny do jego realizacji czy też może polegać na wskazaniu wąskiej grupy (bądź jednego) produktów lub usług, nieuzasadnionym celem udzielania zamówienia. Zachowaniu uczciwej konkurencji służy też wiele rozwiązań mających na celu dotarcie z informacją o wszczynanym postępowaniu do kręgu wykonawców mogących je wykonać, takich jak publikacja ogłoszeń o zamówieniu w określonych publikatorach, a w przypadku dopuszczalnego ograniczenia konkurencji przez zastosowanie trybów „nieprzetargowych” – określenie minimalnej liczby wykonawców, których zamawiający powinien zaprosić do postępowania. W związku z tym Beneficjent zobligowany będzie zmierzyć się z koniecznością opracowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zawierającej szczegółowy opis zamówienia, przy uwzględnieniu podstawowych zasad udzielania zamówień publicznych, mianowicie zasad uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Opis przedmiotu zamówienia jest jednym z najistotniejszych elementów przygotowania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Stanowi bowiem **podstawowy element SIWZ**, jest niezbędny do prawidłowego oszacowania wartości zamówienia, co w konsekwencji warunkuje wybór trybu postępowania i odpowiedniej procedury (uproszczonej, pełnej lub zastrzeżonej). Norma zawarta w art. 29 ust. 1 ustawy Pzp określa w jaki sposób taki opis ma zostać przygotowany, mianowicie powinien on być **jednoznaczny, wyczerpujący**, co oznacza, że wykonawcy nie będą mieli wątpliwości, co jest przedmiotem zamówienia i w jakim zakresie. Opis przedmiotu zamówienia musi być **jasny, zrozumiały, zawierający wszystkie elementy niezbędne do prawidłowego sporządzenia oferty przetargowej**.

Opis przedmiotu zamówienia nie może być taki aby **utrudniał uczciwą konkurencję**. Nie mniej jednak należy pamiętać, co jest już ugruntowane w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej, iż nie zawsze opisanie przedmiotu zamówienia w taki sposób, iż nie wszyscy wykonawcy będą zdolni do jego wykonania, stanowić będzie naruszenie zasady uczciwej konkurencji, gdyż jego określenie w sposób obiektywny, z zachowaniem zasad ustawowych, nie jest jednoznaczne z koniecznością zdolności do realizacji zamówienia przez wszystkie podmioty działające na rynku w danej branży. Naruszenie konkurencji będzie miało miejsce jeżeli uniemożliwia się z góry niektórym podmiotom udziału w postępowaniu bez uzasadnienia w obiektywnych potrzebach i interesach zamawiającego. Naruszenie zasady uczciwej konkurencji zachodzi, gdy przedmiot zamówienia zostanie opisany przez zbyt nie dookreślenie przedmiotu powodujące, bez uzasadnienia, wskazanie na konkretny produkt. Naruszenie to polega również na dookreśleniu opisu przedmiotu zamówienia w taki sposób, który nie znajduje uzasadnienia ani w technicznym ani w funkcjonalnym uregulowaniu potrzeb Zamawiającego. Dlatego też sugeruje się, aby przy opisie przedmiotu zamówienia uwzględniać zasadę proporcjonalności, potwierdzoną w wielu orzeczeniach Krajowej Izby Odwoławczej i potwierdzone zostało również w orzecznictwie ETS jak między innymi wyrok z dnia 27.10.2005 r., sygn. akt :

C-234/03, *Contse S.A., Vivisol Srl, Oxigen Salud SA v. Instituto Nacional de Gestión Sanitaria (Ingesa)*, Zb.Orz. 2005, s. I-09315, w którym uznano za nieproporcjonalny warunek posiadania potencjału technicznego, ponieważ żądanie zamawiającego wykazania się przez wykonawcę potencjałem było nadmierne (nieproporcjonalne) w stosunku do przedmiotu zamówienia Przykładowe orzecniwto Krajowej Izby Odwoławczej to : wyrok KIO z dnia 25.11.2011 r., sygn. akt: KIO 2439/11: *"Uregulowana w art. 22 ust. 4 PrZamPubl zasada proporcjonalności i adekwatności odnosi się do maksymalnego sprecyzowania warunków a nie do jego minimalnego brzmienia. Tym samym zamawiający może w ogóle nie precyzować warunków udziału w postępowaniu i nie musi tego czynić na maksymalnym poziomie określonym zakresem przedmiotu zamówienia"*; wyrok KIO z dnia 19.9.2011 r., sygn. akt : KIO 1910/11: *"Przepis art. 22 ust. 4 PrZamPubl daje zamawiającemu luz decyzyjny, gdyż nie ma możliwości w pełni precyzyjnego stwierdzenia, w jakim stopniu podobieństwa do przedmiotu zamówienia znajduje się ustawowo wymagana proporcjonalność i związek z przedmiotem zamówienia"*; wyrok KIO z 29.5.2013 r., KIO 1086/13: *"Zamawiający tworząc opis przedmiotu zamówienia powinien się skupić na zastosowaniu preparatu z uwzględnieniem cech koniecznych do spełnienia dla zamawiającego. Zamawiający nie może wymagać w opisie przedmiotu zamówienia cech przedmiotu zamówienia zbędnych lub cech niemających znaczenia dla spełniania celu, któremu ma służyć przedmiot zamówienia"*.

Oznacza to przede wszystkim, iż opis przedmiotu zamówienia oraz warunki udziału w postępowaniu nie mogą powodować, że tylko jeden dostawca będzie spełniał wymogi postępowania. Co do zasady za najbardziej konkurencyjny, a jednocześnie gwarantujący całkowitą bezstronność stron uznaje się przetarg nieograniczony oraz ograniczony.

Beneficjent powinien również uwzględnić wytyczne dotyczące udzielania zamówień publicznych w szczególności w projektach dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej, a przede wszystkim zalecenia do stosowania innych trybów postępowania, w ramach, których kryterium oferty nie jest tylko i wyłącznie cena. Niezwykle istotne jest, by warunki postępowania nie tylko eliminowały możliwość wzięcia udziału w nim niedoświadczonych podmiotów, niegwarantujących prawidłowego i terminowego wykonania zamówienia, ale jednocześnie nie mogą one być tak restrykcyjne, aby ograniczały możliwości udziału w postępowaniu potencjalnych, doświadczonych wykonawców. Oferta wybierana wyłącznie w oparciu o kryterium cenowe jest wprawdzie ofertą najtańszą z punktu widzenia wysokości wynagrodzenia wypłacanego wykonawcy, ale z reguły nie jest dla zamawiającego ekonomicznie opłacalna w odniesieniu do eksploatacji nabywanego dobra, w związku z tym, aby wybór przy udzielaniu takich zamówień był efektywny i dotyczył oferty rzeczywiście w danych okolicznościach najkorzystniejszej; najbardziej użytecznej oraz o odpowiedniej jakości, niezbędne jest dostosowanie kryteriów oceny ofert do charakteru zamówienia i użycie przy ocenie ofert innego miernika niż wyłącznie cenowy.

Beneficjent nie może pominąć również nowelizacji ustawy Pzp, która weszła w życie 19.10.2014 r., zgodnie z którą (art. 91 ust. 2a) kryterium ceny może być zastosowane jako jedyne kryterium oceny ofert, jeżeli przedmiot zamówienia jest powszechnie dostępny oraz ma ustalone standardy jakościowe. W pozostałych przypadkach kryteriami oceny ofert powinna być **cena** i inne kryteria odnoszące się do przedmiotu zamówienia, w szczególności **jakość, funkcjonalność, parametry techniczne, aspekty środowiskowe, społeczne, innowacyjne, serwis, termin wykonania zamówienia oraz koszty eksploatacji**. W związku z tym, iż nie zdefiniowano w ustawie co rozumie się pod pojęciem zamówień powszechnie dostępnych i mających ustalone standardy jakościowe zaleca się, aby kryterium wyboru oferty nie stanowiła jedynie cena, nawet w przypadku uznania, iż dane zamówienie jest zamówieniem powszechnie dostępnym i ma ustalone standardy jakościowe. W przypadkach bowiem przeprowadzania postępowań, gdzie jest ona jedynym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty,

niejednokrotnie otrzymuje się – mimo opisu przedmiotu zamówienia – wyrób lub usługę na nieodpowiednim poziomie, lub wykonawca w trakcie realizacji zamówienia nie jest w stanie go zakończyć, gdyż jego koszty własne przewyższają wartość wskazaną w ofercie. Zastosowanie poza cenowych kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty daje możliwość wyboru oferty, gdzie relacja ceny do jakości przedstawia najwyższy bilans.

Nadmienić należy, iż regulacja ta jest swoistym novum i nie ma obecnie w tym zakresie wytycznych wynikających z orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej czy sądów powszechnych, chociaż pozacenowe kryteria stosowane były w zamówieniach publicznych do tej pory – to jednak niezwykle rzadko. Zwrócić uwagę należy na opinię Urzędu Zamówień Publicznych w zakresie tych nowych regulacji, która ukazała się na stronie www.uzp.gov.pl dnia 21.10.2014 r. Opinia ta nie jest wiążącym aktem czy wytycznymi, jednakże stanowi pewien wyznacznik dla prowadzących postępowania przetargowe do czasu ewentualnego ugruntowania się orzecznictwa w tym zakresie. Z opinii tej wynika, iż katalog kryteriów zawarty w znowelizowanym przepisie art. 91 ust. 2 ustawy Pzp, **jest katalogiem otwartym**, zaś kryteria w nim podane mają wyłącznie charakter przykładowy. *„Zamawiający nadal zachowuje swobodę w doborze kryteriów oceny ofert, których zastosowanie w okolicznościach określonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego umożliwi wybór optymalnej oferty pozwalającej na uzyskanie świadczenia odpowiadającego potrzebom zamawiającego. Stosowane kryteria powinny mieć charakter obiektywny i niedyskryminacyjny, jak też spełniać inne warunki określone w ustawie.”* Dodatkowo wskazano, iż *„kryterium ceny może być zastosowane jako jedyne kryterium oceny ofert tylko w sytuacji, gdy przedmiot zamówienia jest powszechnie dostępny oraz ma ustalone standardy jakościowe. Przepis art. 91 ust. 2a ustawy Pzp nie precyzuje pojęć „powszechnie dostępny” oraz „ustalone standardy jakościowe”, niemniej jednak tożsame sformułowania normatywne funkcjonują już w ustawie Pzp na gruncie art. 70, kształtującego przesłanki udzielenia zamówienia w trybie zapytanie o cenę. Kierując się zatem zasadami prawidłowej wykładni przepisów prawnych, należałoby przypisać obu sformułowaniom takie samo znaczenie, uwzględniając jednocześnie specyfikę obu instytucji. Podkreślenia wymaga, że zakres przesłanek zastosowania trybu zapytania o cenę, odnosi się tylko do zamówień, których przedmiotem są usługi oraz dostawy. Przepis art. 91 ust. 2a ustawy Pzp ma natomiast zastosowanie do wszystkich zamówień powszechnie dostępnych o ustalonych standardach, a zatem do zamówień na dostawy, usługi jak i na roboty budowlane. Uwzględniając jednak praktyczne aspekty zamówień na roboty budowlane, charakteryzujące się często dużą złożonością oraz indywidualnym dostosowaniem dokumentacji przetargowej do każdorazowych potrzeb inwestycyjnych zamawiającego, uznać należy, że w przypadku robót budowlanych wykazanie powszechnej dostępności takiego przedmiotu będzie często niezwykle trudne. Tym samym, przepis art. 91 ust. 2a ustawy Pzp, wprowadza warunek stosowania kryterium cenowego ograniczając go do prostych, nieskomplikowanych zamówień, w tym również do prostych zamówień na roboty budowlane.”* Podniesiono również, iż ustawa pzp nie precyzuje, w ilu procentach o wyborze danej oferty ma decydować cena, a w ilu pozostałe kryteria. Decyzję w tym zakresie, analogicznie jak w dotychczasowym stanie prawnym, podejmuje każdorazowo sam zamawiający, kierując się specyfiką przedmiotu zamówienia oraz własnymi potrzebami. *„Cena może, a nawet powinna w dalszym ciągu stanowić podstawowe i najważniejsze kryterium udzielenia zamówienia, zwłaszcza biorąc pod uwagę zasadę efektywnego i oszczędnego wydatkowania środków publicznych. Zastosowanie obok ceny także innych kryteriów nie powinno bowiem prowadzić do sytuacji, w której instytucje publiczne wydają więcej niż to konieczne środków publicznych, których nie mają w nadmiarze, płacąc za te właściwości przedmiotu zamówienia, których nie potrzebują”*.

Z dotychczasowego stanowiska Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych wynika, iż kryterium związanym z serwisem może być przykładowo dostępność serwisu lub czas reakcji w przypadku gwarancji lub usterki. Za niedopuszczalne uznaje się natomiast posługiwanie się kryterium oceny ofert odnoszącym się do odległości siedziby wykonawcy (jego punktu serwisowego) od np. siedziby zamawiającego. W tym bowiem przypadku kryterium zostaje oderwane od przedmiotu zamówienia i dotyczy bezpośrednio podmiotowych właściwości wykonawcy. Zasadniczo w celu świadczenia usługi serwisowej nie jest konieczne posiadanie przez wykonawcę punktu serwisowego. Decydujące znaczenie ma więc właściwa organizacja swej działalności przez wykonawcę. Dla zamawiającego z kolei liczy się wyłącznie efekt działań wykonawcy przejawiający się w szybkości spełnionej usługi serwisowej.

Kryteria oceny ofert powinny być szczegółowo opisane i powinien zostać wskazany w dokumentacji przetargowej sposób oceny ofert co oznacza, iż konieczne jest wymienienie wszystkich kryteriów, szczegółowe opisanie do czego się odnoszą oraz w jaki sposób nastąpi ocena treści oferty przy ich zastosowaniu. Sposób oceny ofert powinien być tak skonstruowany, aby zapewniał obiektywną ocenę złożonych ofert. Oznacza to, iż powinna zostać wyłączona możliwość subiektywnej, uznaniowej i dowolnej oceny. Oznacza to, iż szczegółowość, kompletność i jednoznaczność opisu kryteriów oceny ofert musi umożliwić każdemu znającemu treść ofert dokonanie ich właściwej i obiektywnie uzasadnionej oceny i hierarchizacji w rankingu ofert najkorzystniejszych.

Jak wskazano powyżej kryteria oceny ofert wskazane w ustawie Pzp są katalogiem otwartym, co oznacza, iż możliwe jest stosowanie także innych kryteriów oceny ofert, niż wprost wymienione w art. 91 ustawy Pzp. Określenie tych kryteriów wraz z przypisaniem im określonej wagi należy do zamawiającego. Jednakże określone przez kryteria oceny ofert winny odnosić się do przedmiotu zamówienia, czyli nie jest możliwe stosowanie dowolnych kryteriów, tylko takich, które dotyczą przedmiotu zamówienia (usługi, dostawy czy robót budowlanych).

W przypadku przedsięwzięć dotyczących zakupu taboru wykorzystywanego do transportu publicznego Beneficjent zobligowany będzie do wyboru wykonawcy tj. podmiotu, który dostarczy autobusy. Zwrócić uwagę należy na ugruntowane już stanowisko zarówno Urzędu Zamówień publicznych jak i Krajowej Izby Odwoławczej w zakresie opisu przedmiotu zamówienia w zakresie nabywania pojazdów. Mianowicie Beneficjenci przy opisie przedmiotu zamówienia powinni pamiętać aby nie używać wymogów oraz parametrów technicznych, których łączne zestawienie zawęży wybór Beneficjenta do konkretnej marki i modelu pojazdu; nie wskazywać pojedynczego wymogu lub parametru technicznego powodującego, iż wymagania beneficjenta spełnia tylko konkretna marka i model pojazdu; nie używać wymogu określonych rozwiązań technicznych, które spełnia jedynie określony model pojazdu ale przede wszystkim nie podawać nazw własnych wskazujących na konkretny produkt. Należy zwrócić uwagę w tym przypadku na Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych (Dz.U. Nr 96, poz. 559). Rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z dnia 15.05.2009 r.). Na zamawiających został nałożony obowiązek uwzględniania przy zakupie pojazdów transportu drogowego (to jest: samochodów osobowych {M1}, lekkich pojazdów ciężarowych {N1}, pojazdów ciężarowych o dużej ładowności {N2, N3} oraz autobusów {M2, M3}) czynników energetycznych i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu: zużycia energii, emisji CO₂ oraz emisji NO_x, NMHC i cząstek stałych, a także innych, określonych przez samych zamawiających, czynników oddziaływania na środowisko, chyba że w specyfikacji istotnych warunków zamówienia określono wymogi techniczne pojazdu dotyczące

czynników, o których mowa w § 3 tego Rozporządzenia czyli zużycie energii; emisja dwutlenku węgla; emisje zanieczyszczeń: tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów. W niniejszym przypadku biorąc pod uwagę fakt, iż celem przedsięwzięć jest ograniczenie niskiej emisji, a tym samym zakup pojazdów emitujących do atmosfery jak najmniej zanieczyszczeń i dwutlenku węgla oraz zużywających energii – rozporządzenie nie będzie miało zastosowania o ile w opisie przedmiotu zamówienia właśnie te czynności będą wskazane jako wymogi techniczne zamawianych pojazdów. Zamawiający może również zrealizować zalecenia dyrektywy poprzez jednoczesne zastosowanie obu wyżej wymienionych metod, umieszczając np. w specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymogi odnoszące się do jednego bądź dwóch czynników, zaś pozostałe czynniki, których zamawiający nie uwzględnił w specyfikacji, zastosować jako kryteria oceny ofert. Zamawiającemu zatem, pozostawiona została swoboda co do sposobu uwzględnienia czynników środowiskowych określonych rozporządzeniem. Należy jednakże zaznaczyć, iż bez względu na sposób realizacji przepisów rozporządzenia zamawiający obowiązany jest uwzględnić w prowadzonym przez siebie postępowaniu wszystkie czynniki wymienione w rozporządzeniu tj. zużycie energii, emisje: dwutlenku węgla, tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów. Niedopuszczalne jest ujęcie, tylko jednego czynnika np. zużycia energii, z jednoczesnym pominięciem w prowadzonym postępowaniu pozostałych wymogów dotyczących emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów.

W przypadku udzielania zamówień publicznych dotyczących opracowania określonego systemu beneficjenci powinni zadbać, aby w opisie przedmiotu zamówienia zostały zawarte odpowiednie regulacje zobowiązujące wykonawcę do przekazania Beneficjentowi kodów źródłowych takiego systemu lub ich zdeponowania w odpowiednim miejscu z możliwością wykorzystania przez Beneficjenta w przyszłości w sytuacji np. modyfikacji systemu lub łączenia go z innym systemem. Niezwykle ważne jest również odpowiednie uregulowanie kwestii praw autorskich do efektów pracy twórczej wykonawców, tak aby zapewnić pełne korzystanie z wykonanego dzieła przez Beneficjentów.

W sytuacji zlecenia wykonania prac projektowych należy uwzględnić w opisie przedmiotu zamówienia obowiązek wykonywania przez autora projektu nadzoru autorskiego, najlepiej w formie „prawa opcji”. W wyniku bowiem przeprowadzanych kontroli przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych kwestionowano bowiem taki tryb postępowania zamawiających polegający na wyborze w trybie przetargowym najpierw projektanta do wykonania dokumentacji projektowej, a następnie na etapie realizacji prac budowlanych zlecenie nadzoru autorskiego projektantowi – autorowi dokumentacji projektowej, w trybie bezprzetargowym, nawet przy zastosowaniu uzasadnienia, iż nadzór autorski powinien być pełniony właśnie przez autora dokumentacji projektowej.

Jeżeli koniecznym dokumentem do uzyskania dofinansowania będzie – zgodnie z opracowanym programem – studium wykonalności, konieczne będzie przeprowadzenie postępowania na wybór podmiotu, który przygotuje taki dokument.

W przypadku braku możliwości samodzielnego opracowania dokumentacji przetargowej i/lub przeprowadzenia takiego postępowania, tak aby spełniało ono wszystkie wymogi ustawy Pzp i nie pozbawiło Beneficjenta możliwości uzyskania dofinansowania lub nie spowodowało naliczenia korekt w przypadku kontroli ex ante rekomenduje się aby wybrać doświadczony podmiot w tym zakresie, który nie tylko opracuje całą dokumentację przetargową ale również przeprowadzi całe postępowanie przy udziale Beneficjenta.

Zwrócić uwagę również należy na odpowiednie przygotowanie się przez Beneficjentów do realizacji projektu jeszcze przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, w szczególności w zakresie przedsięwzięć, które wymagają wykonania prac lub instalacji urządzeń/budowli/tablic na nieruchomościach lub też wykonania robót budowlanych. Beneficjenci powinni zadbać o uzyskanie

odpowiednich praw do nieruchomości umożliwiających wykonanie takich prac. Takim zabezpieczeniem mogą być zawarte odpowiednie umowy zobowiązujące – umowy dzierżawy, najmu lub przedwstępne umowy najmu i dzierżawy, użytkowania itp. dające gwarancję Beneficjentom do korzystania z czyjegoś mienia w sytuacji gdy przedsięwzięcie będzie realizowane tj. otrzyma odpowiednie środki na jego sfinansowanie. Brak uregulowanej sytuacji prawnej w tej materii może stanowić istotny negatywny element przy ocenie wniosku, albowiem stanowi to duże ryzyko możliwości realizacyjnych danego przedsięwzięcia. Umowa przedwstępna uregulowana jest w art. 389 i 390 kodeksu cywilnego i jest instytucją prawa zobowiązań służącą stronom, które dążą do zawarcia określonej umowy, ale z jakichś powodów nie chcą lub nie mogą jej zawrzeć, a pragną zapewnić sobie jej zawarcie w przyszłości. Świadczeniem, do którego zobowiązuje się strona w umowie przedwstępnej, jest zawarcie innej umowy, nazywanej umową przyrzeczoną. Umowa przedwstępna może zobowiązywać do zawarcia każdego rodzaju umowy prawa prywatnego, zarówno zobowiązaniowej, jak i umów należących do innych działów tego prawa. Umowa przedwstępna może zatem poprzedzać umowy najmu i dzierżawy, umowy użyczenia czy też użytkowania a także umowy przeniesienia własności (umów z zakresu prawa rzeczowego). W zakresie tego ostatniego przypadku należy podkreślić, iż umowa przedwstępna nie jest "umową zobowiązującą do przeniesienia własności". Aby określone zobowiązanie stanowiło umowę przedwstępną musi ona zawierać określone postanowienia czyli istotne postanowienia umowy przyrzeczonej. Wymóg oznaczenia ich w umowie przedwstępnej wynika stąd, że bez tego nie można byłoby ustalić, na czym ma polegać świadczenie dłużnika (jaką umowę ma on zawrzeć), a w razie zaistnienia sporu spowodowanego niewykonaniem zobowiązania sąd nie mógłby go rozstrzygnąć. Określenie w umowie przedwstępnej istotnych postanowień umowy przyrzeczonej jest po prostu określeniem świadczenia, jakie dłużnik ma spełnić. Ponadto umowa przedwstępna musi zawierać określenie terminu, w ciągu którego umowa przyrzeczona – ta właściwa zostanie zawarta. Wyznaczenie terminu w umowie może nastąpić zarówno przez podanie daty kalendarzowej oznaczającej dzień, w którym umowa ma być zawarta, jak i przez wskazanie jakiegokolwiek innego zdarzenia, którego zaistnienie w przyszłości jest pewne. Pewność tę należy rozumieć w ten sposób, że rozsądny człowiek, dysponujący wiedzą odpowiadającą aktualnemu stanowi wiedzy osiągniętemu przez daną społeczność w danej dziedzinie, może uznać dane zdarzenie za nieuniknione. Uznaje się, iż nie stanowią, terminu zastrzeżenia określające moment zawarcia umowy przez wskazanie przyszłego zdarzenia, którego zaistnienie uzależnione jest od jakichś innych niepewnych zdarzeń, zwłaszcza od działania samych stron lub osób trzecich (w szczególności chodzi o wyznaczenie momentu zawarcia umowy przez powiązanie go z wynikiem określonego postępowania, np. administracyjnego, którego wszczęcie lub dalsze prowadzenie pozostaje w dyspozycji strony umowy lub osoby trzeciej). Zastrzeżenia tego rodzaju stanowią „warunek” uregulowany przez inną normę kodeksu cywilnego mianowicie art. 89 KC.

W ramach tych czynności niezbędne jest również podjęcie odpowiednich czynności w stosunku do budynków stanowiących zabytki, wobec których wykonanie niektórych planowanych prac budowlanych może nie być możliwe. W związku z tym rekomenduje się dokonanie odpowiednich ustaleń i uzyskanie opinii od właściwego konserwatora zabytku, celem posiadania pełnej wiedzy czy w planowanym zakresie przedsięwzięcie jest możliwe do realizacji. Brak bowiem pozwolenia właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków na prowadzenie robót będzie oznaczał, iż wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę będzie niekompletny a pozwolenie nie będzie mogło być wydane, a tym samym roboty budowlane nie będą mogły zostać rozpoczęte i wykonane. Jak wynika z art. 3 pkt 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.) – dalej pr. bud., remont jest jedną z postaci prowadzenia robót budowlanych. Zgodnie z art. 28 ust. 1 pr. bud., roboty budowlane można rozpocząć jedynie na

podstawie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Wyjątki od powyższej zasady zostały uregulowane w art. 29–31 pr. bud. Wśród nich należy wyszczególnić art. 29 ust. 2 pkt 1 pr. bud, z którego wynika, że pozwolenia na budowę nie wymaga wykonywanie robót budowlanych polegających na remoncie istniejących obiektów budowlanych i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem obiektów wpisanych do rejestru zabytków. Przepis ten wyraźnie podkreśla, iż prowadzenie robót budowlanych wymaga uzyskania pozwolenia na budowę. Uzyskanie pozwolenia na budowę musi zostać poprzedzone złożeniem w tym przedmiocie wniosku do organu właściwego. Wniosek ten oprócz projektu budowlanego, powinien zawierać między innymi opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty wymagane przepisami szczególnymi (art. 33 ust. 2 pkt 1 pr. bud.). Za taki przepis należy uznać art. 39 pr. bud., w którym określono, że: " prowadzenie robót budowlanych przy obiekcie budowlanym wpisanym do rejestru zabytków lub na obszarze wpisanym do rejestru zabytków wymaga, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, uzyskania pozwolenia na prowadzenie tych robót, wydanego przez właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków. (...). W stosunku do obiektów budowlanych oraz obszarów niewpisanych do rejestru zabytków, a ujętych w gminnej ewidencji zabytków, pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego wydaje właściwy organ w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków. Wojewódzki konserwator zabytków jest obowiązany zająć stanowisko w sprawie wniosku o pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektów budowlanych, o których mowa w ust. 3, w terminie 30 dni od dnia jego doręczenia. Niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako brak zastrzeżeń do przedstawionych we wniosku rozwiązań projektowych". Oznacza to, że bez uprzedniego uzyskania pozwolenia na prowadzenie robót wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę będzie niekompletny, przez co jego uzyskanie nie będzie możliwe. Kwestia uzyskania pozwolenia na prowadzenie robót została uregulowana ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) - dalej u.o.z.o.z. W art. 36 ust. 1 pkt 1 i 2 u.o.z.o.z. określono, że pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków wymaga prowadzenie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru, jak również wykonywanie robót budowlanych w otoczeniu zabytku. Natomiast uzyskanie pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków na podjęcie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru nie zwalnia z obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę (art. 36 ust. 8 u.o.z.o.z.). Szczegółowy tryb i sposób wydawania pozwoleń na prowadzenie robót przy lub w otoczeniu zabytku wpisanego do rejestru zabytków zostały ustalone w rozporządzeniu Ministra Kultury z dnia 9 czerwca 2004 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych (Dz. U. Nr 150, poz. 1579)

Szczegółowa analiza prawna poszczególnych przedsięwzięć realizowanych w ramach projektu umożliwiła stwierdzenie pewnych zastrzeżeń, zagrożeń i ryzyk dla realizacji zarówno tych przedsięwzięć jak również dla wykonalności całego zintegrowanego projektu, które zostały przedstawione dla poszczególnych przedsięwzięć poniżej. Uszczegółowienie i wyjaśnienie tych zastrzeżeń zawierają poszczególne analizy opracowane dla każdego z przedsięwzięć.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Tabela 18 Zidentyfikowane najważniejsze zastrzeżenia/ryzyka w zakresie przeprowadzonej analizy prawnej do danego przedsięwzięcia

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
BIELSKO-BIAŁA			
1.	Miasto Bielsko-Biała	Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwoloną pomoc publiczną.
2.	Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	Z uwagi na brak informacji, co do nieruchomości, na których będzie realizowany projekt, a także z uwagi na fakt, iż projekt w fazie koncepcyjnej istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności, gdyż nie można stwierdzić, czy i w jakim zakresie w przedsięwzięciu pojawiają się problemy terenowe- prawne. Niewykluczone iż w niniejszym projekcie konieczne będzie przeprowadzanie procedur wynikających z prawa budowlanego w związku z planowaną instalacją tablic – co nie jest na tym etapie możliwe do stwierdzenia, czy i w jakim zakresie będą wymagane dokumenty czy też pozwolenia/zezwoenia.
POWIAT BIELSKI			
3.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – zakup taboru autobusowego	Beneficjent zakłada przekazanie bezpłatnie nabytego taboru na podstawie umowy użyczenia swojej spółce komunalnej PKS w Bielsku-Białej SA, celem wykonywania w imieniu powiatu zdanja własnego jednostki samorządu terytorialnego – transportu publicznego. Możliwość dokonania takiej czynności powinna zostać zweryfikowana w kontekście zapisów URPO WSL 2014-2020, tj. czy taka możliwość oddania mienia do bezpłatnego używania istnieje. W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwolona pomoc publiczną. Zapisy rozporządzenia w przypadku przekazania taboru w bezpłatne użyczenie spółce komunalnej winny być rozpatrywane właśnie w kontekście prawidłowości i zgodności z Rozporządzeniem tej czynności.

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
4.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskiej	Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania, co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności
5.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I	Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania, co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności
6.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II	Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania, co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności.
7.	Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo - kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
			budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności.
8.	PKM w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o. o.	Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	Z uwagi na to, iż projekt zakładu budowę ekologicznej myjni, może okazać się koniecznym wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę – szczegółowa analiza na tym etapie nie jest możliwa z uwagi na brak szczegółowych danych dotyczących planowanego zamierzenia. W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwolona pomoc publiczną..
POWIAT CIESZYŃSKI			
9.	Powiat cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński – I etap	Beneficjent zakłada, iż podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie powstałej w wyniku projektu infrastruktury będzie w I etapie Beneficjent – następnie docelowo planowane jest powierzenie jednostce własnej lub operatorom obsługującym dany ciąg komunikacyjny. Z uwagi na brak danych czy po okresie trwałości czy w trakcie zarządzania i utrzymanie infrastruktury będzie przekazane innym podmiotom, należy wskazać, iż jeżeli będzie to w okresie trwałości projektu Beneficjent zobligowany jest do przedstawienia w tym zakresie wyczerpującej informacji dotyczącej tego podmiotu wraz z danymi na jakich zasadach nastąpi to udostępnienie – przekazanie do zarządzania i utrzymania
10.	Powiat cieszyński	Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo-turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	Beneficjent zakłada, iż podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie powstałej w wyniku projektu infrastruktury będzie w I etapie Beneficjent – następnie docelowo planowane jest powierzenie operatorom obsługującym dany ciąg komunikacyjny. Z uwagi na brak danych, czy po okresie trwałości czy w trakcie zarządzania i utrzymanie infrastruktury będzie przekazane innym podmiotom, należy wskazać, iż jeżeli będzie to w okresie trwałości projektu Beneficjent zobligowany jest do przedstawienia w tym zakresie wyczerpującej informacji dotyczącej tego

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
			podmiotu wraz z danymi na jakich zasadach nastąpi to udostępnienie – przekazanie do zarządzania i utrzymania. W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwoloną pomoc publiczną.
11.	Gmina Cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	Beneficjent ma tylko częściowo uregulowaną sytuację prawną w zakresie nieruchomości, na których będzie realizowany projekt pozostają własnością Skarbu Państwa, bądź też użytkowania wieczystego głównie przez Polskie Koleje Państwowe jak i NBAP Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych. Istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności, gdyż nie można stwierdzić czy i w jakim zakresie w przedsięwzięciu pojawiają się problemy terenowe- prawne. Brak informacji czy budynek będący przedmiotem przedsięwzięcia jest zabytkiem, jednakże sformułowanie stosowane przez Beneficjenta wskazuje na zabytkowy charakter obiektu. Należy uwzględnić tę okoliczność i podjąć działania celem uzyskania odpowiedniego pozwolenia od konserwatora zabytków na wykonanie prac budowlanych. Jest to istotne z tego względu, iż brak takiej zgody może całkowicie pozbawić możliwości modernizacji budynku. Z uwagi na planowany dochód – możliwe wystąpienie niedozwolonej pomocy publicznej.
12.	Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1	W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwoloną pomoc publiczną.
13.	Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2	W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwoloną pomoc publiczną.

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
14.	Gmina Strumień	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności.
15.	Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski	Beneficjent, ma częściowo uregulowaną sytuację prawną w zakresie nieruchomości. Istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności, gdyż nie można stwierdzić czy i w jakim zakresie w przedsięwzięciu pojawiają się problemy terenowe – prawne. Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo - kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca r. 1994 Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności. Z uwagi na planowany dochód – możliwe wystąpienie niedozwolonej pomocy publicznej.
16.	Gmina Wiśla	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	Beneficjent nie ma uregulowanej sytuacji prawnej w zakresie nieruchomości, na których ma zostać przeprowadzona inwestycja – teren objęty inwestycją nie jest własnością Beneficjenta, nadal trwają negocjacje związane z przejęciem terenu dworca od PKP. Istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności, gdyż nie można stwierdzić czy i w jakim zakresie w przedsięwzięciu pojawiają się problemy terenowe- prawne. Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
			dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności. Z uwagi na planowany dochód – możliwe wystąpienie niedozwolonej pomocy publicznej.
17.	Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	Beneficjent nie ma uregulowanej sytuacji prawnej w zakresie nieruchomości, na których mają zostać przeprowadzone prace remontowe polegające na przebudowie węzła przesiadkowego, remoncie ulic i chodników. Istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności z uwagi na brak uregulowanej sytuacji prawnej w tym zakresie. Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności.
18.	Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	Beneficjent ma jedynie częściowo uregulowaną sytuację prawną w zakresie nieruchomości – nie posiada prawa do korzystania z nieruchomości pod budowę parkingu w Kocierzu Rychwałdzkim, Okrajnik, a w zakresie budowy dróg rowerowych brak jest uzgodnień z zarządcą dróg. Istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności z uwagi na brak uregulowanej sytuacji prawnej w tym zakresie.
19.	Gmina Węgierska Góra	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Góra szlakiem pieszo-rowerowym	Brak jest dokumentacji i informacji o poziomie infrastruktury technicznej w obszarze realizacji zadania co uniemożliwia szczegółową analizę prawną w tym zakresie oraz stwierdzenie możliwości realizacji przedsięwzięcia. Niewątpliwie koniecznym będzie wykonanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz z uzyskaniem niezbędnych uzgodnień i pozwoleń wynikającymi z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 poz. 1409 ze zm.), w tym uzyskanie dla robót z każdej branży decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności.

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

LP.	JEDNOSTKA SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO WNIOSKUJĄCA O DOFINANSOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	ZIDENTYFIKOWANE NAJWAŻNIEJSZE ZASTRZEŻENIA/RYZYKA W ZAKRESIE PRZEPROWADZONEJ ANALIZY PRAWNEJ DO DANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA
			budowę/decyzji ZRID/ zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Okoliczności te powinny zostać ujęte w odpowiednim studium wykonalności.
20.	Miasto Żywiec	Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	Beneficjent nie wskazał lokalizacji przystanków autobusowych, wobec czego nie jest możliwa analiza prawna stanu właścicielskiego i możliwości prawnej realizacji projektu w tym zakresie . Istnieje ryzyko, że przedsięwzięcie może stanowić zagrożenie w zakresie jego wykonalności. W niniejszym przypadku wystąpi konieczność uwzględnienia zapisów Rozporządzenia (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego w zakresie wysokości dofinansowania, które stanowiłoby dozwolona pomoc publiczną.

Źródło: Opracowanie własne

POMOC PUBLICZNA

W zakresie występowania lub nie występowania niedozwolonej pomocy publicznej Projekt Szczegółowego Opisu Priorytetów RPO WSL na lata 2014-2020 w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego nie zawiera żadnych regulacji uszczegóławiających tą kwestię. W związku z tym nie jest możliwe na obecnym etapie jednoznaczne wskazanie, czy w projekcie występuje lub nie występuje niedozwolona pomoc publiczna, tym bardziej, iż w dokumentach programowych mogą znaleźć się dość liberalne zapisy, jak to wstępnie zostało już przedstawione ogólnie w Komunikacie Komisji z dnia 28.06.2013 r. (C(2013)3769 final) – „Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014-2020 r.” W niniejszych wytycznych Komisja określa warunki, na jakich pomoc regionalną można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym oraz ustala kryteria określania obszarów spełniających warunki, o których mowa w art. 107 ust. 3 lit. a) i c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

W związku z brakiem szczegółowych regulacji dotyczących występowania niedozwolonej pomocy publicznej na tym etapie możliwe jest jedynie kierowanie się regulacjami zawartymi w zapisach Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE – poprzednio art. 87 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską) „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”. Wynika z tego, iż aby środek został uznany za pomoc państwa, muszą zostać łącznie spełnione poniższe warunki:

- środek pomocy musi zostać przyznany ze środków państwowych,
- musi przynosić przedsiębiorstwom korzyści ekonomiczne,
- korzyści muszą być selektywne i zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem,
- środek pomocy musi mieć wpływ na handel wewnątrz wspólnotowy.

W zakresie przedsięwzięć w ramach których nie planuje się zakupu taboru do świadczenia usług transportu publicznego oraz nie będą przynosiły one dochodu uznać należy, iż ryzyko występowania niedozwolonej pomocy jest znikome.

Do takich projektów należy między innymi :

1.	Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej
2.	Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskiej
3.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim - etap I
4.	Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim - etap II
5.	Powiat cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński - I etap

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

6.	Gmina Strumień	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu
7.	Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP
8.	Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica
9.	Gmina Węgierska Górka	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym

Projekt obejmuje również przedsięwzięcia, które co do zasady mogą generować dochód w postaci opłat za najem powierzchni, opłat za najem infrastruktury, urządzeń itp. do których należą :

1.	Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach
2.	Gmina Cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie
3.	Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski
4.	Gmina Wisła	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum

W przypadku tych projektów zwrócić uwagę należy, na ryzyko występowania niedozwolonej pomocy publicznej co wymagać będzie szczegółowej analizy – na etapie przygotowania studium wykonalności – po doprecyzowaniu zakresu i przedmiotu dochodowości przedsięwzięć.

W przypadku natomiast przedsięwzięć dotyczących zakupu taboru – autobusów nie tylko zapisy art. 107 TFUE będą miały zastosowanie, ale inne regulacje TFUE a mianowicie art. 93 TFUE, zgodnie z którym za zgodną z traktatami UE jest pomoc dla usług transportowych, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem usługi publicznej oraz art. 14 TFUE, którego norma wskazuje, iż bez uszczerbku dla artykułu 4 Traktatu o Unii Europejskiej i artykułów 93, 106 i 107 niniejszego Traktatu oraz zważywszy na miejsce, jakie usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym zajmują wśród wspólnych wartości Unii, jak również ich znaczenie we wspieraniu jej spójności społecznej i terytorialnej, Unia i Państwa Członkowskie, każde w granicach swych kompetencji i w granicach stosowania Traktatów, zapewniają, aby te usługi funkcjonowały na podstawie zasad i na warunkach, w szczególności gospodarczych i finansowych, które pozwolą im wypełniać ich zadania. Parlament Europejski i Rada, stanowiąc w drodze rozporządzeń zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, ustanawiają te zasady i określają te warunki, bez uszczerbku dla kompetencji, które Państwa Członkowskie mają, w poszanowaniu Traktatów, do świadczenia, zlecania i finansowania takich usług.

Wyznacznikiem w zakresie możliwości dofinansowania tego typu projektów jest wyrok ETS w sprawie Altmark Trans GmbH (orzeczenie Altmark C-280/00, Altmark Trans) zgodnie z którym pomoc publiczna nie wystąpi w przypadku świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym po spełnieniu warunków opisanych w tym orzeczeniu, w tym:

1. Partner prywatny (Beneficjent) musi być rzeczywiście zobowiązany do świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym i zobowiązanie to musi być jasno sprecyzowane,

2. Parametry, w oparciu o które obliczane jest wynagrodzenie za wykonanie usługi (dotacja) powinny być określone z góry w sposób obiektywny i przejrzysty, tak aby uniknąć przysparzania korzyści Beneficjentowi w stosunku do innych podmiotów,
3. Dotacja uzyskiwana w związku ze świadczeniem usług nie powinna być wyższa niż kwota niezbędna do pokrycia całości lub części kosztów związanych ze świadczeniem tych usług, uwzględniając związane z wykonywaniem tych usług przychody, w tym rozsądny zysk jakiego przedsiębiorstwo może się spodziewać wykonując usługi,

Pojęcie usług w ogólnym interesie gospodarczym nie zostało zdefiniowane, jednakże opierając się na stanowisku ETS wynika, iż powinno być interpretowane szeroko, na co pozwalają również orzeczenia określające jakie usługi zostały do tego rodzaju zakwalifikowane i tak m.in. wspieranie rozwoju regionalnego w państwie członkowskim (T-260/94) czy usługi w zakresie gospodarki odpadami (C-203/96). Do takich usług zalicza się również transport publiczny. W sprawach C 53/00 oraz C-240/83 ETS wypowiedział się, iż świadcząc usługi publiczne wykonuje się obligatoryjne zadania państwa i jeżeli przy ich wykonywaniu posługuje się dany kraj podmiotami prywatnymi, to nie można mówić o udzieleniu im pomocy publicznej, jeżeli przekazywane wsparcie ma charakter rekompensaty za świadczenie takich usług i nie wiąże się z przyznaniem przedsiębiorcy rzeczywistej korzyści finansowej, ani nie poprawia jego pozycji konkurencyjnej.

Zgodnie z wyrokiem ETS w sprawie Altmark Trans GmbH (por str 72) poziom rekompensaty należy określić na podstawie analizy kosztów, jakie typowe, dobrze zarządzane przedsiębiorstwo dysponujące odpowiednimi środkami potrzebnymi do spełnienia koniecznych wymogów z tytułu świadczenia usług publicznych poniosłoby, wywiązując się z tych zobowiązań, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i osiągniętego zysku z wywiązywania się z tych zobowiązań. Na temat pojęcia *rozsądnego zysku*, szeroko wypowiada się KE w decyzji z 28 listopada 2005 r. (Dz. Urz. WE L 312). Istotą sprawy Altmark było rozstrzygnięcie, czy zapewnienie przez władze lokalne prawa wykonywania usług transportu publicznego w długim okresie oraz zapewnienie publicznych subsydiów za wykonywanie tych usług jednemu przedsiębiorcy, przy jednoczesnym odrzuceniu wniosku innego o umożliwienie mu wykonywania tych samych usług, stanowi pomoc publiczną. Przedsiębiorca, którego wniosek został odrzucony podniósł, że narusza to zasadę równego traktowania oraz, że wybrany podmiot jest w stanie zapewnić wykonanie usługi wyłącznie dzięki dotacjom. Rozstrzygając tę sprawę Trybunał wskazał, że art. 87 ust. 1 TWE ustanawia cztery przesłanki warunkujące jego zastosowanie tj. uznania za pomoc publiczną. Po pierwsze, występuje interwencja ze strony państwa lub poprzez zasoby państwowe. Po drugie, interwencja ta narusza lub może naruszać handel między państwami członkowskimi. Po trzecie, skutkować ona winna przyznaniem korzyści na rzecz Beneficjenta. Po czwarte, narusza konkurencję lub takim naruszeniem grozi.

Na gruncie tego orzeczenia pojawiło się wiele rozstrzygnięć między innymi wyrok Sądu Pierwszej Instancji z 16.09.2004 r w sprawie Valmont vs Komisja T – 274/01 - W sprawie Valmont przeciw Komisji Sąd Pierwszej Instancji rozpatrywał występowanie pomocy publicznej we współpracy lokalnych władz publicznych z prywatną spółką w zakresie prowadzenia parkingu. Po uprzednim zbyciu nieruchomości na rzecz spółki władze lokalne uzgodniły z nabywcą, mimo iż nie było to przedmiotem umowy, że na nabytej nieruchomości spółka uruchomi i poprowadzi dostępny dla podmiotów trzecich parking samochodowy. Komisja Europejska uznała, że działanie to jest powiązane z uprzednią transakcją zbycia nieruchomości publicznej po zaniżonej cenie. Ponieważ zbycie nieruchomości na warunkach odbiegających od rynkowych może stanowić niedozwoloną pomoc publiczną Komisja zbadała sposób wykorzystywania nieruchomości wynikający z innego niż umowa porozumienia władz i spółki i uznała, że zadanie polegające na prowadzeniu parkingu w jego części

ogólnie dostępnej stanowi usługę ogólnego interesu gospodarczego. Tym samym uznała, że obniżka ceny nieruchomości mogła mieć miejsce w takiej proporcji w jakiej parking jest udostępniany innym podmiotom niż spółka będąca jego właścicielem.

Jednakże najbardziej istotne są regulacje zawarte w Rozporządzeniu (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Urz.UE.L Nr 315, str. 1).

Rozporządzenie to stanowi podstawę do rozstrzygnięcia czy w danym przypadku – w zakresie pomocy udzielanej w transporcie publicznym lądowym drogowym – występuje lub też nie niedozwolona pomoc publiczna. Rozporządzenie ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejną oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Zgodnie z treścią tegoż rozporządzenia za dozwoloną pomoc publiczną uznaje się pomoc udzieloną na warunkach określonych w tym rozporządzeniu.

Rozporządzenie przewiduje kilka możliwości świadczenia usług transportu publicznego mianowicie samodzielnie przez instytucje publiczną (np. poprzez zakład budżetowy) lub ich grupę albo poprzez podmiot wewnętrzny.

Za podmiot wewnętrzny uznaje się komunalną spółkę prawa handlowego. Regulacje rozporządzenia w tym zakresie są dość szerokie, albowiem zgodnie z definicją zawartą w tym akcie za podmiot wewnętrzny uważa się odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami. Uznaje się- na gruncie tegoż rozporządzenia – iż taka spółka nie musi być w 100% własnością jednostki samorządu terytorialnego, ale wystarczające jest by udziały posiadane przez taką jednostkę uprawniały do kontroli tej spółki, natomiast odmiennie reguluje to ustawa o transporcie publicznych, zgodnie z którą (art. 22 ust. 4) za podmiot wewnętrzny uznaje się spółkę w której jednostka posiada 100% udziałów. Istotne jest aby podmiot wewnętrzny samodzielnie świadczył powierzone mu usługi czyli nie korzystał z podwykonawców (wymóg samodzielnego wykonywania znaczącej części publicznych usług transportu pasażerskiego) oraz aby taki podmiot nie uczestniczył w przetargach na świadczenie usług w zakresie transportu publicznego na rzecz innych podmiotów.

Zgodnie z art. 2 ustawy o gospodarce komunalnej nie jest dopuszczalne, aby spółka komunalna świadczyła usługi publiczne na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego niż macierzysta jednostka samorządu terytorialnego, chyba że podstawą świadczenia usługi jest odpowiednie porozumienie jednostek samorządu terytorialnego, przepis prawa albo powierzenie przez terytorialnie właściwy związek międzygminny. Zgodnie z powołanym art. 2 ustawy o gospodarce komunalnej, spółka komunalna powinna służyć realizacji gospodarki komunalnej jednostki samorządu terytorialnego, która ją powołała. Nie można za element gospodarki komunalnej uznać świadczenia usług publicznych poza terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego, chyba że w danym przypadku można wykazać, że świadczenie usług poza tym terytorium jest niezbędne do zapewnienia właściwego ich wykonywania na terytorium własnym. Podjęcie przez spółkę komunalną świadczenia usług publicznych na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego, poza wyjątkami wyżej opisanymi, skutkuje utratą przez taką spółkę statusu podmiotu wewnętrznego – spółka ta świadczy wówczas usługi na terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego na zasadach ogólnych, tj. tak jak przedsiębiorca zewnętrzny

Powierzenie wykonywania usług w zakresie transportu publicznego w przypadku spółek komunalnych następuje nie na podstawie umowy/przetargu, ale na podstawie uchwały właściwego organu jednostki samorządu terytorialnego (organu uchwałodawczego) w treści której wskazuje się, iż spółce komunalnej powierza się świadczenie usług użyteczności publicznej polegającej na bieżącym i nieprzerwanym zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Ponadto Rozporządzenie przewiduje możliwość powierzenia wykonywania tych usług podmiotowi zewnętrznemu pod warunkiem, iż powierzenie to nastąpi zgodnie z konkurencyjnymi zasadami tj. w trybie ustawy o zamówieniach publicznych lub na podstawie koncesji. Wyjątkiem od tej zasady jest powierzenie wykonywania tych czynności podmiotowi wewnętrznemu, pod warunkiem, iż regulacje krajowe to przewidują.

W duchu tegoż rozporządzenia wprowadzono zmiany do ustawy o transporcie publicznym. Zgodnie z tą ustawą (art. 22 ust.1) możliwe jest bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku gdy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z tym zastrzeżeniem właśnie, iż wymóg zawierania umowy w formie koncesji na usługi, nie dotyczy przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego. W przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinno przyjąć formę koncesji na usługi.

W zakresie wynikającym z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07 powierzenie świadczenia usług publicznych w trybach opisanych w tym rozporządzeniu i wypłata z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty są zwolnione z obowiązku notyfikacji. W związku z tym dofinansowanie publicznego transportu pasażerskiego będzie uznane w świetle wyżej wskazanego rozporządzenia jako dopuszczalna pomoc publiczna jeżeli „dofinansowanie” określone jako „rekompensata” będzie spełniała wytyczne zawarte w Załączniku do tego rozporządzenia. Za rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych rozporządzenie uznaje każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełniania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych.

Rozporządzenie zawiera również wymogi w zakresie minimalnej treści umowy na podstawie której następuje powierzenie świadczenia usług publicznych w zakresie transportu publicznego. Mianowicie wymagane jest aby umowy/akt powierzający te usługi

- (1) jednoznacznie określał zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą;

- (2) określał z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych;
- (3) określał zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług (koszty te mogą obejmować w szczególności koszty personelu, energii, opłaty za użytkowanie infrastruktury, koszty utrzymania i napraw pojazdów przeznaczonych do transportu publicznego, taboru oraz instalacji niezbędnych do świadczenia usług transportu pasażerskiego, koszty stałe oraz odpowiedni zwrot z kapitału własnego) oraz
- (4) zasady podziału przychodów ze sprzedaży biletów, tzn. czy może je zatrzymać podmiot świadczący usługi publiczne, czy mają być przekazywane właściwym organom lub dzielone pomiędzy obie strony.

Parametry, o których mowa powyżej powinny zostać tak określone aby zapobiegały nadmiernemu poziomowi rekompensaty, natomiast w przypadku, gdy dany podmiot nie będzie samodzielnie realizował usług (np. poprzez zakład budżetowy) a powierzenie tych zadań zostanie albo podmiotowi wewnętrznemu lub zewnętrznemu parametry te powinny zostać określone w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne z tytułu świadczenia tych usług oraz rozsądnego zysku.

Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie może przekraczać dziesięciu lat — w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych. Jednakże w tym miejscu należy wskazać na dalej idące ograniczenia wynikające z ustawy o transporcie publicznych (art. 22 ust. 8) zgodnie z którą umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana z podmiotem wewnętrznym może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

Kierunkiem interpretacji w tym zakresie, z uwagi na brak aktualnych wytycznych, mogą być „Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym” – z dnia 12 lipca 2010 r. (MRR/H/22(2)/07/2010). Jak wynika z ich treści w zakresie wynikającym z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07 powierzenie świadczenia usług publicznych w trybach opisanych w tym rozporządzeniu i wypłata z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty są zwolnione z obowiązku notyfikacji. W wytycznych przyjęto, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego, że świadczenie usług publicznych przez spółki komunalne posiadające status podmiotu wewnętrznego na rzecz jednostek samorządu terytorialnego wynika, przy zachowaniu odpowiednich warunków, z nałożenia na taką spółkę w trybie władczym obowiązku poprzez odpowiednie akty prawne (uchwały organu stanowiącego, akty założycielskie). Niemniej jednak należy wskazać, iż „Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym” – z dnia 12 lipca 2010 r. (MRR/H/22(2)/07/2010) nie mogą być podstawą do interpretacji w zakresie projektów w nowym okresie programowania, albowiem wytyczne te odnoszą się do Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007 – 2013 i programów z tego okresu.

W związku z tym uznać należy, iż w przypadku przedsięwzięć dotyczących zakupu taboru jeżeli wysokość dofinansowania tj. wartość rekompensaty spełnia warunki Rozporządzenia Nr 1370/07

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 brak jest przesłanek do stwierdzenia występowania niedozwolonej pomocy publicznej. Jednakże szczegółowa analiza w tym zakresie, połączona z analizą finansową, winna zostać przeprowadzona na etapie przygotowywania wniosku o dofinansowanie/studium wykonalności przy uwzględnieniu aktualnych danych oraz aktualnego stanu prawnego, w tym regulacji URPO WSL 2014-2020,

W przypadku przedsięwzięć generujących dochód z wynajmu lub dzierżawy lub z innych stosunków prawnych istnieje duże ryzyko występowania niedozwolonej pomocy publicznej, ale bez aktualnych wytycznych w tym zakresie trudno na obecnym etapie wyprowadzić taki wniosek. W pozostałych przypadkach prawdopodobieństwo występowania niedozwolonej pomocy publicznej jest znikome – dotyczy to np. projektów na opracowanie systemu informacji pasażerskiej, budowa ścieżek i centrum przesiadkowych nie generujących dochodów.

11. Analiza finansowo-ekonomiczna

Analiza dla wszystkich projektów została sporządzona z zastosowaniem, następujących założeń:

- Opiera się na założeniach Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.
- Okres referencyjny, dla którego badane będą wskaźniki rentowności projektu przyjęto na poziomie 15 lat (zakup taboru, projekty dotyczące ITS) lub 30 lat (pozostałe). Okres referencyjny zgodny jest z dotychczas stosowanymi wytycznymi dot. sporządzania Studium Wykonalności dla projektów z zakresu transportu publicznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego WSL oraz wytycznymi wyższego rzędu w tym zakresie. Zgodnie z wytycznymi za okres żywotności ekonomicznej projektu przyjmuje się okres 15 lat lub 30 lat.
- Amortyzacja w analizie została obliczona w sposób uproszczony, przyjmując iż okres amortyzacji jest tożsamy z okresem ekonomicznej żywotności projektu (15 lat lub 30 lat).
- Ze względu na całkowite umorzenie środków trwałych w przyjętym okresie referencyjnym jako wartość rezydualną projektu przyjęto wartość zerową.
- Zastosowana została przy dyskontowaniu przepływów finansowych 5% stopa dyskontowa, w analizie ekonomicznej przyjęto 5,5% stopę dyskontową.
- Analiza przeprowadzona została w cenach stałych, bez uwzględnienia wpływu inflacji.
- Rokiem bazowym w analizie jest rok 2014.
- Podatek VAT może być kwalifikowany jedynie w przypadku kiedy Beneficjent nie może go odzyskać – nie prowadzi sprzedaży opodatkowanej. W dużej ilości projektów podatek VAT będzie kwalifikowany. W części będzie konieczność dokonania wyłączenia

kwalikowalności kosztów podatku VAT (projekty dotyczące zakupu taboru autobusowego)

Prognoza kosztów operacyjnych obejmuje w każdym przypadku najistotniejsze pozycje kosztowe związane z utrzymaniem powstałej infrastruktury. Tabela na końcu rozdziału to zbiorcze zestawienie szacunkowych kosztów operacyjnych (za wyjątkiem amortyzacji, która jest liniowa). Ze względu na zróżnicowany charakter inwestycji szczegółowe rozbieżności kosztów utrzymania zostało przedstawione w załącznikach odnoszących się do poszczególnych projektów.

W zdecydowanej większości inwestycji cechuje się brakiem generowania przychodów.

Zakłada się, iż inwestycje z zakresu zakupu taboru przyczynią się do zahamowania spadku ilości osób korzystających z komunikacji miejskiej. Dlatego też przyjmuje się w analizie, iż nie ulegnie zmianie wielkość przychodów podmiotów odpowiedzialnych za organizację transportu na terenie Gmin i Miast (MZK, PKM itp.). Nowo zakupiony tabor zastąpi dotychczasowe, wysłużone maszyny. W ramach projektów nie zostaną uruchomione nowe linie autobusowe. Przyjmuje się, że liczba pasażerów po realizacji inwestycji dzięki zahamowaniu dalszych spadków liczby pasażerów zostanie na poziomie jak z przed realizacji inwestycji. Projekty te nie będą generowały bezpośrednio dodatkowych przychodów. Nawet w przypadku wystąpienia w wyniku realizacji inwestycji większych przychodów z tytułu sprzedaży biletów podmiot lub operator otrzyma wtedy mniejszą rekompensatę na potrzeby pokrycia kosztów operacyjnych związanych z świadczeniem usług transportowych.

Dla wszystkich projektów została wyliczona tzw. luka finansowa. Z szacunków wynika iż żaden projekt (w którym w ogóle występują przychody) nie będzie generował przychodów większych niż koszty utrzymania powstałej infrastruktury.

W przyszłości oprócz luki w finansowaniu konieczne będzie również policzenie dla inwestycji zawierających zakup taboru tzw. rekompensaty w myśl Rozporządzenia WE 1370/07.

Poziom dofinansowania zadania wynika z kwoty zapewnionej w ramach projektów pozakonkursowych.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Tabela 19 Dofinansowanie projektów w ramach RIT

Beneficjent	Tytuł projektu	Koszty całkowite	Koszty kwalifikowane	Maksymalne możliwe dofinansowanie	Maksymalny poziom dofinansowania kosztów kwalifikowanych	Aktualna kwota dofinansowania przewidziana dla projektu w ramach ZIT	Poziom dofinansowania w ZIT odniesieniu do wysokości kosztów kwalifikowanych
					[%]		[%]
Miasto Bielsko-Biała	Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	59 123 071,31	48 067 537,65	40 857 407,00	85,00%	40 819 157,00	84,92%
Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	20 861 350,00	20 861 350,00	17 732 147,50	85,00%	17 510 000,00	83,94%
Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - zakup taboru autobusowego	19 801 606,00	16 098 866,67	13 684 036,67	85,00%	16 800 000,00	przekracza maks. 85%*
Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskiej	6 934 815,30	6 934 815,30	5 894 593,01	85,00%	5 800 000,00	83,64%
Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I	10 136 900,00	10 136 900,00	8 616 365,00	85,00%	8 500 000,00	83,85%
Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II	5 086 900,00	5 086 900,00	4 323 865,00	85,00%	4 250 000,00	83,55%
Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	3 600 750,00	3 600 750,00	3 060 637,50	85,00%	2 975 000,00	82,62%
PKM w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o. o.	Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	10 166 311,76	8 265 294,11	7 025 500,00	85,00%	7 000 000,00	84,69%

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Powiat cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński - I etap	3 067 431,45	3 067 431,45	2 607 316,73	85,00%	2 555 623,01	83,31%
Powiat cieszyński	Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowskowie – turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	6 036 900,00	4 908 048,78	4 171 841,47	85,00%	5 100 000,00	przekracza maks. 85%*
Gmina Cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	11 035 033,59	11 035 033,59	9 379 778,55	85,00%	9 255 855,00	0,8388
Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1	6 396 000,00	5 200 000,00	4 420 000,00	85,00%	5 405 235,00	przekracza maks. 85%*
Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2	4 956 900,00	4 030 000,00	3 425 500,00	85,00%	4 182 000,00	przekracza maks. 85%*
Gmina Strumień	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	1 895 157,99	1 895 157,99	1 610 884,30	85,00%	1 096 710,58	57,87%
Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski	2 530 750,00	2 057 520,33	1 748 892,28	85,00%	995 040,00	48,36%
Gmina Wisła	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	23 279 200,00	23 279 200,00	19 787 320,00	85,00%	19 550 000,00	83,98%
Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	846 750,00	846 750,00	719 737,50	85,00%	680 000,00	80,31%
Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	630 450,00	630 450,00	535 882,50	85,00%	500 000,00	79,31%
Gmina Węgierska Górka	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym	1 830 750,00	1 830 750,00	1 556 137,50	85,00%	1 500 000,00	81,93%
Miasto Żywiec	Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	10 423 163,20	8 474 116,42	7 202 998,96	85,00%	8 828 323,72	przekracza maks. 85%*
	Razem	208 640 190,60	186 306 872,29	158 360 841,47		163 302 944,31	

*- wynika z niekwalifikowalności podatku VAT

Źródło: Opracowanie własne

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

W tabeli uwzględniono maksymalne możliwe do uzyskania dofinansowanie. Faktyczne dofinansowanie może zostać pomniejszone w zależności od kwoty dostępnej na inwestycje transportowe.

Beneficjenci muszą podczas realizacji projektu wystąpić o interpretację indywidualną do właściwego Dyrektora Izby Skarbowej w sprawie braku możliwości odliczenia VAT. Podatek od towarów i usług VAT jest wydatkiem kwalifikowalnym tylko wówczas, gdy jest on faktycznie i ostatecznie poniesiony. Podatek VAT, który można odzyskać, nie może być uznany za kwalifikowalny nawet jeżeli nie został faktycznie odzyskany przez Beneficjenta.

Poziomy dofinansowania mogą ulec zmianie po przyjęciu ostatecznych dokumentów i wytycznych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Wartość podstawowego wskaźnika FNPV/C dla projektów jest ujemna, zarówno w wariantcie „bez dotacji” jak i w wariantcie „z dotacją”. Finansowa wewnętrzna stopa zwrotu nie istnieje, co oznacza, że projekty nie są opłacalne pod względem „stricte” finansowym.

Ze względu na fakt, że projekty są analizowane w różnym przedziale czasowym czasie i znacząco różnią się swoimi zakresami, zbiorcze obliczenie wskaźników NPV nie jest możliwe. Przedstawiono zestawienie wskaźników dla poszczególnych projektów (dotyczy to również wskaźników ekonomicznych).

Ze względu na zdecydowanie pozytywny wpływ realizacji projektów na działania społeczno-ekonomiczne i ekologiczne projekty pomimo ujemnej wartości FNPV/C powinny być realizowane, gdyż korzyści społeczne mają tu decydujące znaczenie. Nie mniej jednak niezbędne będzie zabezpieczenie przez miasta, gminy czy powiaty środków nie tylko na wkład własny podczas realizacji projektu, ale również na utrzymanie jego rezultatów.

Projekty realizują ważne cele społeczne takie jak:

- Poprawa komfortu podróżowania – korzyść wynikająca z skupienia całości transportu i węzła przesiadkowego w jednym miejscu (łatwiejszy dostęp i planowanie podróży) - (dot. projektów związanych z utworzeniem węzła przesiadkowego);
- Skrócenie czasu podróży – korzyść odnosi się przede wszystkim do oszczędności czasu związanego z przesiadaniem się i koordynacją podróży (dot. projektów związanych z utworzeniem węzła przesiadkowego);
- Poprawa ochrony środowiska naturalnego poprzez redukcję spalin, hałasu oraz wibracji generowanych przez nowy tabor autobusowy (dot. projektów związanych z zakupem taboru);
- Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży w odniesieniu do ilości podróżujących nowym taboru (dot. projektów związanych z zakupem taboru);
- Poprawa komfortu podróżowania – korzyść wynikająca z stałego dostępu do aktualnej informacji o opóźnieniach, korkach (dotyczy projektów obejmujących ITS);
- Skrócenie czasu podróży – korzyść odnosi się do zoptymalizowania połączeń autobusowych i skrócenia czasu przejazdów (dotyczy projektów obejmujących ITS);
- Poprawa ochrony środowiska naturalnego dzięki większemu zaangażowaniu transportu rowerowego kosztem przede wszystkim transportu indywidualnego (dot. projektów odnoszących się do transportu intermodalnego lub zakupu rowerów miejskich);

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

- Poprawa atrakcyjności turystycznej miasta – pojawienie się nowej usługi w postaci możliwości wypożyczenia roweru wpływa pozytywnie na atrakcyjność turystyczną miasta (dot. projektu zakupu rowerów miejskich);
- Poprawa stanu środowiska naturalnego – korzyść ekologiczna wynikająca korzystania z transportu miejskiego zamiast transportu indywidualnego. Ponadto korzyść wynika również zwiększenia ruchu rowerowego częściowo kosztem transportu indywidualnego. (dot. projektów obejmujących budowę centrów przesiadkowych, transportu intermodalnego);
- Poprawa komfortu podróżowania – korzyść odnosi możliwości pozostawienia samochodu w wyznaczonych miejscach i łatwej możliwości kontynuowania podróży rowerem/komunikacją miejską. (dot. projektów obejmujących budowę centrów przesiadkowych, transportu intermodalnego).

Zestawienie wskaźników finansowej i ekonomicznej rentowności inwestycji zawiera poniższa tabela.

Tabela 20 Zestawienie wskaźników

Beneficjent	Tytuł projektu	NPV bez dotacji	NPV z dotacją	ENPV	ERR	B/C
Miasto Bielsko-Biała	Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej	-48 741 712,63	-11 659 819,79	37 338 305	14,69%	1,78
Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej	-25 107 877,51	-9 406 008,78	11 686 886	14,91%	1,57
Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – zakup taboru autobusowego	-14 519 240,12	-2 124 303,94	5 889 711	10,99%	1,41
Powiat bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – System Informacji Pasażerskiej	-8 681 518,38	-3 588 644,16	1 980 528	11,21%	1,30
Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I	-11 063 980,44	-3 247 735,09	4 229 835	10,23%	1,48
Powiat bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II	-4 805 717,86	-1 287 915,71	2 888 702	14,77%	1,76

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach	-3 495 089,80	-1 036 163,97	1 916 077	11,80%	1,70
PKM w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o. o.	Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach	-7 710 785,86	-1 332 756,49	3 798 622	11,28%	1,47
Powiat cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński – I etap	-3 441 825,78	-1 202 546,96	1 791 211	16,02%	1,63
Powiat cieszyński	Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowiskowo-turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego	-4 210 550,24	-691 535,69	1 528 145	10,20%	1,37
Gmina Cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie	-10 441 584,93	-1 791 421,49	4 647 206	10,01%	1,50
Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1	-4 709 747,27	-795 825,09	1 733 202	10,53%	1,37
Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2	-3 465 644,95	-576 732,06	1 856 465	12,24%	1,54
Gmina Strumień	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu	-2 010 446,01	-780 832,17	1 858 799	17,11%	2,09
Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski	-1 866 911,86	-280 036,78	1 352 167	15,16%	1,38
Gmina Wisła	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum	-18 515 098,65	-3 147 783,25	6 413 239	8,95%	1,42
Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP	-688 263,02	-126 927,93	448 362	11,10%	1,68
Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica	-772 117,81	-330 815,88	565 373	16,00%	1,93
Gmina Węgierska Góra	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Góra szlakiem pieszo-rowerowym	-1 688 441,71	-437 885,32	1 740 640	15,11%	2,29

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Miasto Żywiec	Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych	-8 966 103,11	-2 106 104,10	3 084 518	10,70%	1,35
----------------------	---	---------------	---------------	-----------	--------	------

Źródło: Opracowanie własne

12. Wykonalność i trwałość projektu

Założeniem dofinansowania projektów ze środków unijnych jest to, aby środki te zapewniły trwałe pozytywne zmiany w gospodarce, inwestycje powinny przyczyniać się do trwałego zrównoważonego rozwoju, wzrostu zatrudnienia oraz podniesienia konkurencyjności regionów.

Badanie trwałości dotyczy operacji obejmujących inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne. Polega ono na ustaleniu czy projekt nie został poddany znaczącej modyfikacji, za którą uznaje się takie zmiany, które naruszałby jego charakter, warunki realizacji, które mogą powodować uzyskanie nieuzasadnionych korzyści lub zmiany charakteru własności infrastruktury powstałej w wyniku realizacji projektu.

Trwałość projektu rozumiana jest jako niepoddanie projektu tzw. znaczącej modyfikacji, tj.:

- modyfikacji mającej wpływ na charakter lub warunki realizacji projektu lub powodującej uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny oraz
- wynikającej ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

W kontekście zachowania trwałości projektu zaprzestanie działalności produkcyjnej odnosi się do trwałego przerwania działań bezpośrednio związanych z realizowanym projektem – niekoniecznie oznacza to zaprzestanie całej działalności produkcyjnej danej firmy lub instytucji publicznej

Za zmianę charakteru własności uznaje się prawne jej przeniesienie na inny podmiot. Przeniesienie własności dokonuje się na mocy umowy sprzedaży, zamiany, darowizny, przekazania lub innej umowy służącej przeniesieniu własności rzeczy. Pojęcie to odnosi się także do przekształceń polegających na zmianach w strukturze własnościowej określonego podmiotu, w tym na zmianach struktury udziałów w spółce z o.o. i zmianie struktury akcjonariatu w spółce akcyjnej. Termin „zmiana charakteru własności” należy rozumieć także jako zmianę własności elementu projektu. Nie stanowi zmiany charakteru własności zmiana formy organizacyjno – prawnej przedsiębiorstwa, np. na skutek przekształcenia, jak również obciążenie ograniczonym prawem rzeczowym czy czynności ustanawiające prawa o charakterze względnym takie jak najem, dzierżawa, zastaw czy użyczenie, gdyż nie przenoszą prawa własności na inny podmiot.

Beneficjent każdorazowo w przypadku podejmowanych zmian w tym zakresie zobowiązany jest do poszanowania zasady trwałości. Przyjmuje się, że ujawnienie na etapie składania wniosku o dofinansowanie planowanych docelowych przekształceń podmiotowych w projekcie, wyłącza zarzut znaczącej modyfikacji projektu w razie jego akceptacji przez właściwą instytucję, znajdującej wyraz w zawartej umowie o dofinansowanie.

Wystąpienie nieuzasadnionych korzyści jest wymieniane w regulacjach prawnych jako jedna z przesłanek naruszających zasadę trwałości projektu. Pojęcie to ma różne znaczenie w zależności od warunków, w których działa dana jednostka. Przyjmuje się, iż „korzyść” to takie przysporzenie

majątkowe, w tym uzyskanie przychodu, zwolnienie z długu lub uniknięcie straty, albo takie uzyskanie pozycji ekonomicznie lepszej niż możliwa do uzyskania przez inne podmioty w tych samych warunkach, które nastąpiło w wyniku zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo zaprzestania działalności produkcyjnej albo faktycznie powstało po stronie przedsiębiorstwa lub podmiotu publicznego. Za nieuzasadnioną korzyść naruszającą zasadę trwałości projektu uznaje się taką korzyść, która jest nie do pogodzenia z celami pomocy realizowanej przez zaangażowanie Funduszy oraz celami dofinansowania danego działania. Jednakże dokonując oceny występowania „nieuzasadnionej korzyści” w pierwszej kolejności ustala się, czy doszło do „zaprzestania działalności produkcyjnej” lub do „zmiany charakteru własności elementu infrastruktury”. Jeżeli te okoliczności są stwierdzone dopiero badaniu podlega czynnik czy to zdarzenie miało wpływ na charakter lub warunki realizacji operacji lub spowodowało uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny

W ramach trwałości projektu Beneficjent zobligowany będzie do utrzymania nabytych środków w okresie 5 lat od dnia zakończenia realizacji projektu w stanie umożliwiającym korzystanie z niego tak jak na początku okresu trwałości projektu tj. po zakończeniu części realizacyjnej projektu. Wiąże się to z ponoszeniem wydatków na m.in. przeglądy, serwisowanie i konserwacje, a także odpowiednie zabezpieczenie, w tym ubezpieczenie mienia. Wydaje się słuszne zabezpieczenie tego mienia również poprzez zamontowanie w określonych lokalizacjach odpowiedniego monitoringu (jeżeli obecnie nie istnieje) co uchroni nabyte mienie przed ewentualnym jego zniszczeniem, w szczególności wskutek wandalizmu, na co przede wszystkim narażone są przystanki autobusowe, tabor autobusowy itp.

W przypadku kradzieży zakupionego na potrzeby projektu środka trwałego Beneficjent jest zobowiązany do odtworzenia tego elementu na potrzeby realizowanego projektu oraz . Beneficjent dysponować stosownym dokumentem potwierdzającym zgłoszenie takiej kradzieży na Policję. W celu zachowania trwałości projektu należy odkupić środek trwały o parametrach i wartości odpowiadającej właściwościom utraconego sprzętu. Nadmienić należy, iż w przypadku, gdy z racji złej sytuacji ekonomicznej Beneficjent nie jest w stanie zastąpić skradzionego elementu projektu nowym o podobnych parametrach, a jednocześnie mimo utraty elementu główny cel projektu nadal będzie zachowany, wówczas właściwa instytucja może uznać, iż nie ma obowiązku zwrotu dofinansowania w części dotyczącej przedmiotowego urządzenia.

Środki trwałe oraz materialne nabyte w ramach projektu będą stanowiły własność poszczególnych Beneficjentów lub podmiotów im podległych.

Cele projektu zostaną utrzymane przez Beneficjentów przez okres 5 lat po zakończeniu realizacji inwestycji. Produkt powstały po rzeczowej realizacji projektu będzie własnością Beneficjenta. Szczegółowa informacja w tym zakresie zawarta została w analizach opracowanych dla poszczególnych przedsięwzięć.

13. Analiza ryzyk i zagrożeń w projekcie

Ryzyko to termin nie jednoznaczny, tym samym trudny do zdefiniowania. Definiując ryzyko w sposób najprostszy należy je określić jako miarę czy też ocenę zagrożenia dla realizacji projektu. W analizie zbiorczej wskazano grupy ryzyk najczęściej występujących w projektach wchodzących w skład zintegrowanego transportu publicznego. Poniżej wskazano ryzyka i zagrożenia w ujęciu subregionalnym. W każdej z 20 analiz projektowych, stanowiących załączniki do niniejszych wskazano ryzyka dotyczące bezpośrednio poszczególnych przedsięwzięć .

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Zakres przedstawionych informacji związanych z ryzykami to:

- definicja, rodzaj ryzyka;
- sposób zapobiegania / niwelacji ryzyka;
- zagrożenie dla realizacji projektu.
 - ocena zagrożenia sporządzona została w oparciu o zastosowanie 3 wag: niskiej, średniej i wysokiej. Matematycznie ocena niska, to 1-2 pkt, ocena średnia to 3-4 pkt, ocena wysoka to 5 pkt i tym samym znaczące niebezpieczeństwo dla terminowej i zgodnej z wytycznymi RPO WSL 2014-2020 realizacji przedsięwzięcia.

Oceny ryzyk dokonano w formie analizy eksperckiej. Ryzyka mają swoje uzasadnienia i odniesienia w poszczególnych rozdziałach analizy głównej i analiz dedykowanych.

W ujęciu całościowym, zintegrowanym i mając na uwadze oddziaływanie subregionalne przedsięwzięcia określono w poniższej tabeli ryzyka zagrażające wykonalności.

Tabela 21 Ryzyka i zagrożenia w projekcie

Definicja / rodzaj ryzyka	Sposób zapobiegania / niwelacji ryzyka	Zagrożenie dla realizacji projektu
PKP	W celu optymalnego wykorzystania efektów planowanego zintegrowanego przedsięwzięcia terytorialnego niezbędna jest integracja transportu kolejowego z transportem autobusowym i rowerowym. Integracja z PKP. Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy, utrudniać to może zdegradowana infrastruktura oraz ograniczone połączenia kolejowe. Warunkiem jest zapewnienie kolei, która będzie konkurencyjna pod względem czasowym, cenowym i rozkładowym, tak aby nie dochodziło do sytuacji, w której do wyjątkowo okrojonej oferty kolei próbuje się „dowiązywać” przewozy autobusowe o znacznie większej częstotliwości. Jednakże tam, gdzie kolei zachowuje swoje atuty, presja społeczna na rozwiązania bardziej proekologiczne (a przynajmniej potencjalnie bardziej proekologiczne) jest niemała, czego przejawem są ogłoszenia na przystankach autobusowych, zachęcające do zmiany nawyków i korzystania z kolei właśnie. Należałoby doprowadzić do podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne podsystemy w sposób optymalny, tj. tak, aby komunikacja autobusowa nie konkurowała z koleją, lecz ją uzupełniała.	wysokie
Utrzymanie efektów projektu	Brak środków / ograniczone środki na późniejszą eksploatację obiektów infrastrukturalnych, systemów, pojazdów wynikający m.in. ze spadającej liczby pasażerów, którą zadaniem projektu jest zatrzymać.	wysokie
Aspekty formalno-prawne	Ograniczanie przewozów kolejowych przez marszałka województwa. Zmiany na rynku przewozowym po wygaśnięciu obecnych przepisów o finansowaniu ulg i zezwoleniach (przepisy przejściowe UoPTZ) po 31.12.2016 r.	średnie
Inwestycje w infrastrukturę drogową	Zakończenie wielkoskalowych inwestycji w infrastrukturę drogową (ludzie tym łatwiej porzucą transport publiczny, jak wszędzie będą ekspresówki).	wysokie

Źródło: Opracowanie własne

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

14. Plan wdrożenia projektu

Plan wdrożenia projektu w ujęciu kwartalnym w podziale na lata przedstawiono w poniższej tabeli.

Plan wdrożenia projektu

	Termin realizacji w ujęciu kwartalnym																											
	2014				2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Studium wykonalności																												
Inżynier projektu																												
Zadania inwestycyjne																												
Promocja projektu																												

Źródło: Opracowanie własne

15. Raport z konsultacji społecznych

Do uzupełnienia po wykonaniu konsultacji społecznych.

16. Zakończenie

Do uzupełnienia po wykonaniu konsultacji społecznych.

17. Bibliografia

1. Balcombe R.(ed.): The demand for public transport: a practical guide. Raport TRL nr 593, TRL Limited, 2004, (e-book, URL: <http://www.demandforpublictransport.co.uk/> dostęp: 16.01.2010 r.),
2. Dyrektywa 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z dnia 15.05.2009 r.),
3. Komunikat Komisji z dnia 28.06.2013 r. (C(2013)3769 final) – „Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014-2020 r.”,
4. Kryteria oceny ofert w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego – przykłady i zastosowanie – pod red. Jacka Sadowego, Warszawa 2011 r.; Wydawca: Urząd Zamówień Publicznych,
5. Münder P.: Die Bergzeige summt jetzt. „Die Zeit“ 28.10.2014,
6. Orzeczenie ETS z 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, ECR [2003] str. I-7747 – Orzeczenie w sprawie Altmark Trans,
7. Pozacenowe kryteria oceny ofert w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego – Opracowanie: Urząd Zamówień Publicznych, Warszawa 2011 r.
8. Projekt Szczegółowego Opisu Priorytetów RPO WSL na lata 2014-2020 w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Załącznik nr 1 do Uchwały nr 922 /337/ IV/2014 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 20 maja 2014 roku),
9. Rees J.: Bennstoffzellenauto Mirai kostet 79 000 Euro. „WirtschaftsWoche“ 15.11.2014, URL: <http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/toyota-bennstoffzellenauto-mirai-kostet-79-000-euro-10981440.html> (dostęp: 15.11.2014),
10. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych (Dz. U. Nr 96, poz. 559),
11. Rozporządzenie ramowe dla EFSI nr 1303/2013 (Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r.),
12. Rozporządzenie (WE) z dnia 23 października 2007 r. nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE. L Nr 315, str. 1),
13. Traktat z dnia 25 marca 1957 r. ustanawiający Wspólnotę Europejską (Dz. Urz. UE. C 1992 Nr 224, str. 1),
14. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej opublikowany w Dz. Urz. UE 2012 C 326, s. 1,
15. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 91, poz. 578 z późn. zm.),

16. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r., nr 142 poz. 1591 z późn. zm.),
17. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1977 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 115, poz. 741 z późn. zm.),
18. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.),
19. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414, tekst jednolity z dnia 2 października 2013 r. Dz. U. z 2013 r. poz. 1409),
20. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. Nr 19, poz. 177 tekst jednolity z dnia 28 maja 2013 r. Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.),
21. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. Nr 647 z późn. zm.),
22. Woźniak A.: Nasze drogi zaczną myśleć. „Rzeczpospolita” (wydanie internetowe z dnia 22.11.2013, URL: <http://www.rp.pl/artukul/1066756.html> dostęp: 23.11.2013),
23. Wyrok KIO z dnia 19.09.2011 r., sygn. akt: KIO 1910/11,
24. Wyrok KIO z dnia 25.11.2011 r., sygn. akt: KIO 2439/11,
25. Wyrok KIO z dnia 29.05.2013 r., sygn. akt: KIO 1086/13,
26. Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym - Warszawa, 12 lipca 2010 r. (MRR/H/22(2)/07/2010),
27. Ankiety Beneficjentów.

18. Załącznik 1 – 20 analiz projektów

Beneficjent	Tytuł projektu
Miasto Bielsko-Biała	Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej
Miasto Bielsko-Biała	Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej
Powiat Bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - zakup taboru autobusowego
Powiat Bielski	Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego - System Informacji Pasażerskiej
Powiat Bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap I
Powiat Bielski	Rozwój transportu intermodalnego w Powiecie Bielskim – etap II
Gmina Czechowice-Dziedzice	Transport intermodalny w Czechowicach-Dziedzicach
PKM w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o. o.	Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach
Gmina Cieszyn	Budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 1
Gmina Cieszyn	Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszynie – etap 2
Powiat Cieszyński	System dynamicznej informacji pasażerskiej dla komunikacji autobusowej na liniach obsługujących powiat cieszyński - I etap
Powiat Cieszyński	Modernizacja taborowa komunikacji w uzdrowskowo-turystycznym regionie Śląska Cieszyńskiego
Gmina Strumięń	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w Strumieniu
Miasto Ustroń	Ustroński rower miejski
Gmina Wisła	Budowa minicentrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum
Gmina Zebrzydowice	Przebudowa węzła przesiadkowego w Zebrzydowicach w rejonie dworca PKP
Gmina Łękawica	Budowa infrastruktury transportu zbiorowego w gminie Łękawica
Gmina Węgierska Górka	Skomunikowanie terenów rekreacyjnych gminy Węgierska Górka szlakiem pieszo-rowerowym
Miasto Żywiec	Stworzenie zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z zakupem autobusów niskopodłogowych

19. Załącznik 2 – Raport z badań transportowych