

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO  
ROZWOJU PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU ŻYWIECKIEGO**

**- KONSULTACJE SPOŁECZNE -**



Żywiec, maj 2016

Autorami niniejszego projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.  
pl. Solny 16  
50-062 Wrocław

[www.refunda.pl](http://www.refunda.pl)

## Spis treści

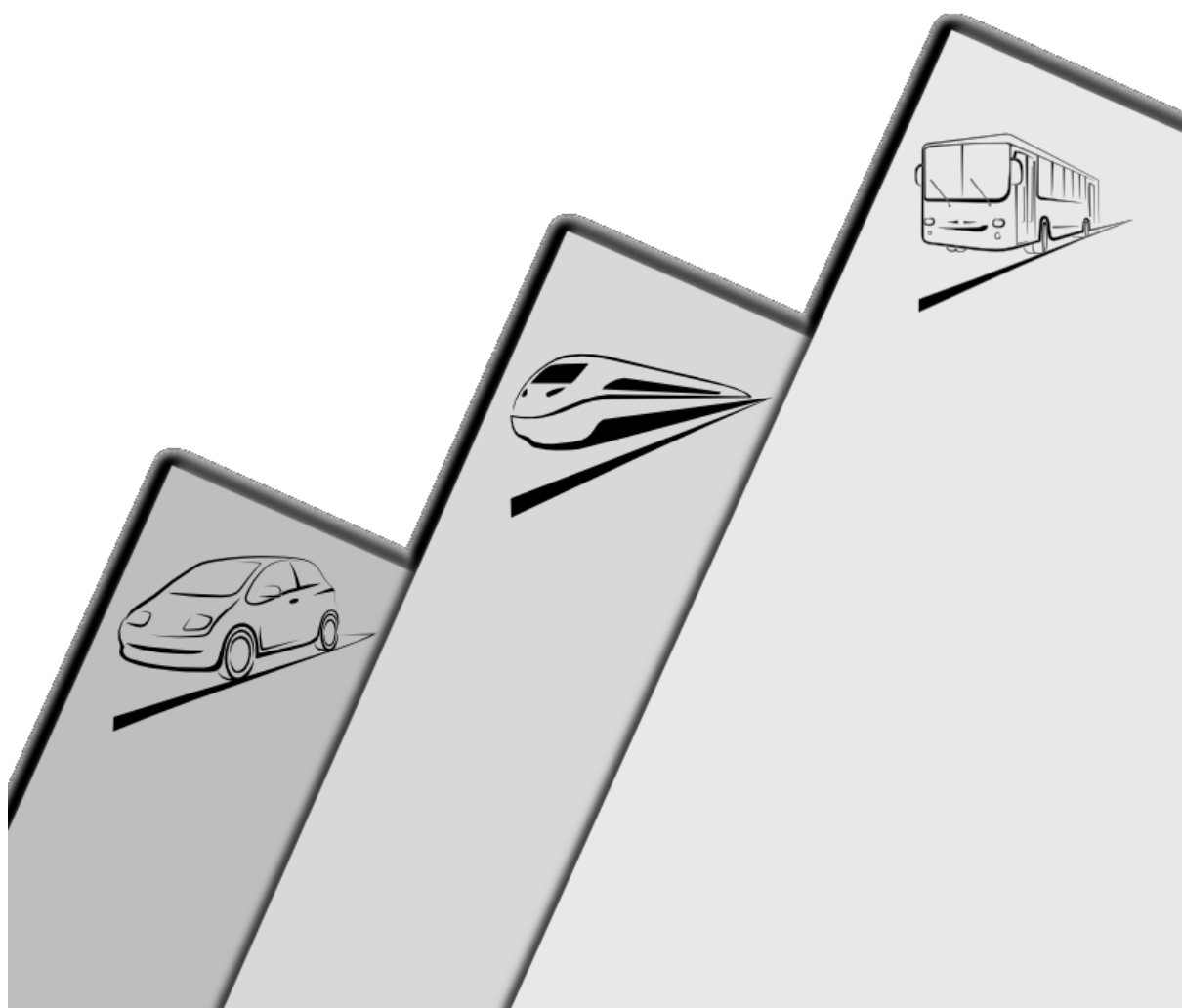
1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego .....	6
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego .....	7
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego .....	7
1.3	Konsultacje społeczne .....	7
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego.....	9
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem .....	10
2.1.1	Powiat żywiecki.....	10
2.1.2	Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu żywieckiego.....	11
2.2	Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru .....	14
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia .....	14
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności .....	17
2.2.3	Bezrobocie .....	18
2.2.4	Prognoza liczby ludności .....	19
2.2.5	Podsumowanie .....	20
2.3	Układ drogowy i kolejowy .....	21
2.3.1	Sieć drogową .....	22
2.3.2	Sieć kolejową .....	22
2.4	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu żywieckiego.....	23
2.4.1	Transport drogowy .....	23
2.4.2	Transport kolejowy.....	23
2.4.3	Transport lotniczy .....	23
3	Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	24
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	25
3.2	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	33
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu żywieckiego .....	37
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej .....	38
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne.....	38
4.1.2	Placówki oświatowe .....	39
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy .....	39
4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne .....	40
4.1.5	Placówki służby zdrowia.....	41

4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu żywieckiego .....	41
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu żywieckiego w zależności od czasu ich występowania .....	43
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia .....	43
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia .....	44
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego .....	44
4.5	Podsumowanie.....	45
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	46
5.1	Źródła i formy finansowania .....	47
5.2	Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej .	47
5.3	Rentowność linii komunikacyjnych.....	49
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	50
6.1	Wskaźnik motoryzacji .....	51
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	52
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	54
7.1	Powiat żywiecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego .....	55
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	56
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat żywiecki.....	57
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej .....	57
7.5	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	58
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	60
8.1	Informacje ogólne .....	61
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	62
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	62
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	63
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	63
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej .....	64
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	64
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych .....	64
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	67
9.1	Organizacja systemu informacji pasażerskiej .....	68
9.2	Planowany system informacji pasażerskiej .....	68

10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu żywieckiego ....	71
10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków .....	73
10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej .....	74
10.3 Tabor przeznaczony do zadań dodatkowych .....	74
11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego .....	75
12 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego.....	77
13 Spis map, tabel i wykresów .....	79
13.1 Spis map.....	80
13.2 Spis tabel.....	80
13.3 Spis wykresów .....	80

# 1

Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego



## 1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu żywieckiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu żywieckiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

## 1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Żywcu i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

## 1.3 Konsultacje społeczne

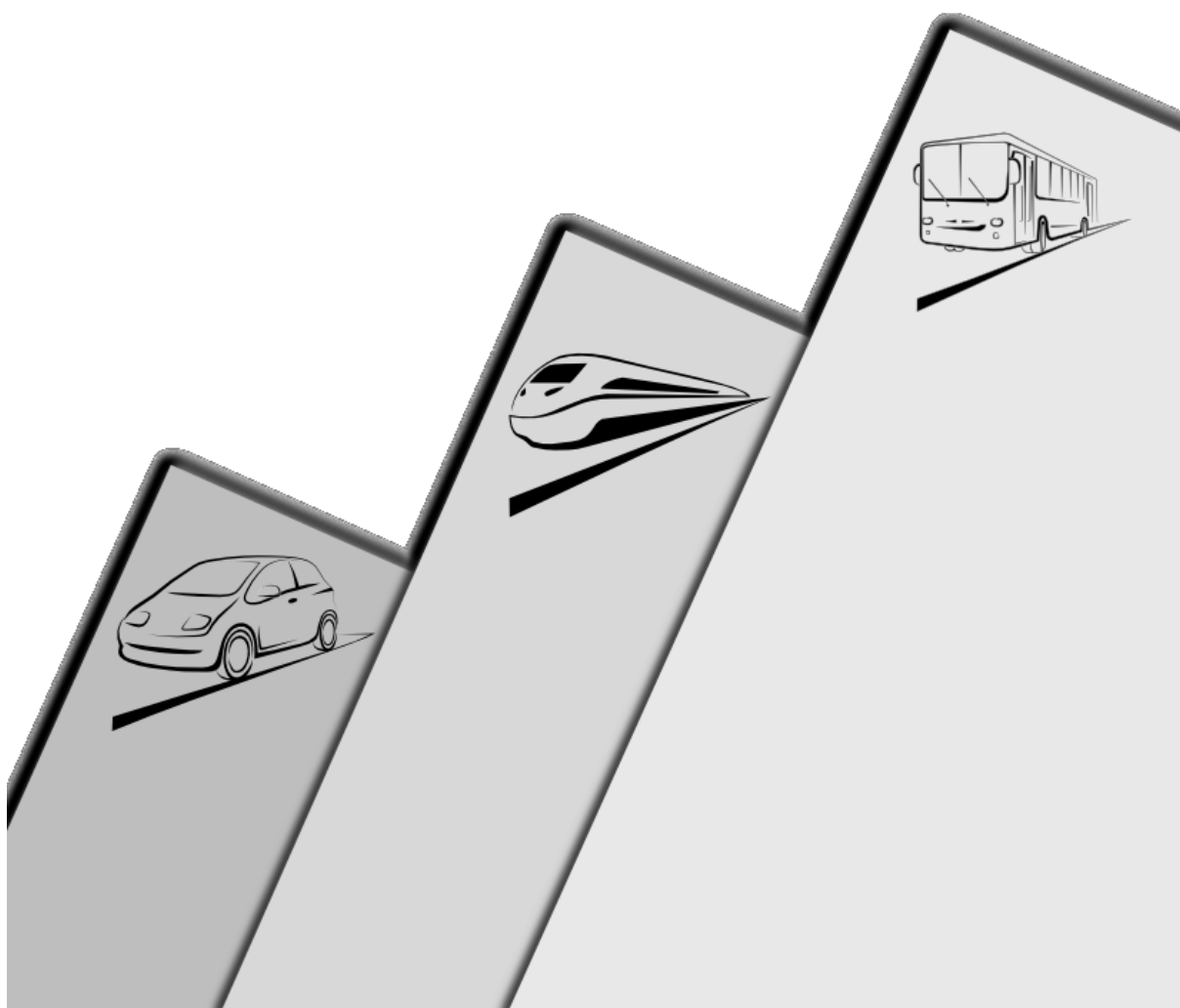
Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom

powiatu żywieckiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu żywieckiego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu żywieckiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.



## 2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego



## 2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

### 2.1.1 Powiat żywiecki



Powiat żywiecki położony jest w południowej części województwa śląskiego. Zajmuje powierzchnię 1 040 km<sup>2</sup> i liczy 153 189 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem miasto Żywiec oraz 14 gmin wiejskich: Czernichów, Gilowice, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łękawica, Łodygowice, Milówka, Radziechowy-Wieprz, Rajcza, Ślemień, Świnna, Ujsoty, oraz Węgierska Górka.

Powiat żywiecki graniczy z 4 innymi powiatami: od zachodu z powiatem cieszyńskim, od północnego zachodu z powiatem bielskim, od północy z powiatem wadowickim (województwo małopolskie), zaś od wschodu z powiatem suskim (województwo małopolskie). Od południa powiat żywiecki graniczy ze Słowacją.



Mapa 1. Mapa powiatu żywieckiego

Źródło: opracowanie własne

## 2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu żywieckiego

### Miasto Żywiec



Miasto znajduje się w północnej części powiatu żywieckiego.

Miasto sąsiaduje z 7 gminami: od południa z gminami Radziechowy-Wieprz oraz Świnna, od wschodu z gminami Gilowice oraz Łękawica, od północy z gminą Czernichów, zaś od zachodu z gminami Łodygowice oraz Lipowa.

Miasto zajmuje powierzchnię 51 km<sup>2</sup>, co klasyfikuje je na 21 miejscu wśród największych miast województwa śląskiego i stanowi 4,9% powierzchni powiatu żywieckiego

Żywiec liczy 31 942 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

### Gmina Czernichów



Gmina Czernichów położona jest w północnej części powiatu żywieckiego.

Graniczy z 6 gminami: od południowego zachodu z gminą Łodygowice, od południowego wschodu z miastem Żywiec oraz gminą Łękawica, od północnego wschodu z gminą Porąbka (powiat bielski), od północnego zachodu z gminą Kozy (powiat bielski), zaś od zachodu z gminą Wilkowice (powiat bielski).

Powierzchnia gminy wynosi 56 km<sup>2</sup> (5,4% powierzchni powiatu żywieckiego). Zamieszkała jest przez 6 800 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy Czernichów wchodzi 4 sołectwa: Czernichów, Tresna, Międzybrodzie Bialskie i Międzybrodzie Żywieckie.

### Gmina Gilowice



Gmina Gilowice położona jest w północnej części powiatu żywieckiego.

Graniczy z 4 gminami: od północy z gminą Łękawica, od wschodu z gminą Ślemień, od południa z gminą Świnna, zaś od zachodu z miastem Żywiec.

Powierzchnia gminy wynosi 28 km<sup>2</sup> (2,7% powierzchni powiatu żywieckiego). Zamieszkała jest przez 6 144 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy Gilowice wchodzi 2 sołectwa: Gilowice i Rychwałd.

### Gmina Jeleśnia



Gmina znajduje się we wschodniej części powiatu żywieckiego.

Graniczy z 8 gminami: od wschodu z gminą Zawoja (województwo małopolskie, powiat suski), od północnego wschodu z gminą Koszarawa, od północy z gminami Stryszawa (województwo małopolskie, powiat suski) oraz Ślemień, od północnego zachodu z gminą Świnna, od zachodu z gminami Radziechowy-Wieprz oraz Węgierska Górka, zaś od południa z gminą Ujsoty. Od południowego

wschodu oraz południa gmina Jeleśnia graniczy ze Słowacją.

Gmina zajmuje powierzchnię 170 km<sup>2</sup> (16,3% powierzchni powiatu żywieckiego), którą zamieszkuje 13 426 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 9 sołectw: Jeleśnia, Korbielów, Sopotnia Wielka, Sopotnia Mała, Krzyżówki, Krzyżowa, Paweł Wielka, Przyborów oraz Mutne.

#### Gmina Koszarawa



Gmina znajduje się we wschodniej części powiatu żywieckiego.

Sąsiaduje z 3 gminami: od zachodu oraz południowego zachodu z gminą Jeleśnia, od wschodu z gminą Zawoja (województwo małopolskie, powiat suski), zaś od północy z gminą Stryszawa (województwo małopolskie, powiat suski). Od południa gmina Koszarawa graniczy ze Słowacją.

Powierzchnia gminy to 32 km<sup>2</sup> (3,1% powierzchni powiatu żywieckiego), zaś liczba mieszkańców gminy to 2 450 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 2 sołectwa: Koszarawa oraz Koszarawa Bystra.

#### Gmina Lipowa



Gmina Lipowa położona jest w zachodniej części powiatu żywieckiego.

Sąsiaduje z 6 gminami: od północy z gminą Buczkowice (pow. bielski), od zachodu z gminami Szczyrk (pow. bielski) oraz Wiśla (pow. cieszyński), od południa z gminą Radziechowy-Wieprz, zaś od wschodu z miastem Żywiec oraz gminą Łodygowice.

Powierzchnia gminy wynosi 59 km<sup>2</sup> (5,7% powierzchni powiatu żywieckiego). Zamieszkała jest przez 10 441 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy Lipowa wchodzi 6 sołectw: Lipowa, Leśna, Ostre, Sienna, Słotwina i Twardorzeczka.

#### Gmina Łękawica



Gmina znajduje się w północnej części powiatu żywieckiego.

Graniczy z 6 gminami: od zachodu z gminą Czernichów oraz miastem Żywiec, od południa z gminą Gilowice, od wschodu z gminą Ślemień, zaś od północy z gminami Andrychów (województwo małopolskie, powiat wadowicki) oraz Porąbka (powiat bielski).

Gmina zajmuje powierzchnię 43 km<sup>2</sup> (4,1% powierzchni powiatu żywieckiego), którą zamieszkuje 4 477 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 5 sołectw: Kocierz Moszczanicki, Kocierz Rychwałdzki, Łękawica, Łysina oraz Okrajnik.

#### Gmina Łodygowice



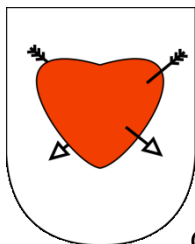
Gmina Łodygowice położona jest w północno - zachodniej części powiatu żywieckiego.

Sąsiaduje z 5 gminami: od zachodu z gminami Wilkowice (pow. bielski) i Buczkowice (pow. bielski), od południowego zachodu z gminą Lipowa, od południowego wschodu z miastem Żywiec, zaś od północnego wschodu z gminą Czernichów.

Powierzchnia gminy wynosi 36 km<sup>2</sup> (3,5% powierzchni powiatu żywieckiego). Zamieszkała jest przez 13 940 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy Łodygowice wchodzi 4 sołectwa: Bierna, Łodygowice, Pietrzykowice i Zarzecze.

### Gmina Milówka



Znajduje się w południowo - zachodniej części powiatu żywieckiego.

Gmina graniczy z 6 gminami: od południa z gminą Rajcza, od południowego wschodu z gminą Ujsoty, od wschodu z gminą Węgierska Górka, od północy z gminą Radziechowy - Wieprz, zaś od zachodu z gminami Wiśla (powiat cieszyński) oraz Istebna (powiat cieszyński).

Gmina zajmuje powierzchnię 99 km<sup>2</sup> (9,5% powierzchni powiatu żywieckiego) i liczy 10 104 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 5 sołectw: Kamesznica, Laliki, Milówka, Nieleďwia oraz Szare.

### Gmina Radziechowy-Wieprz



Gmina Radziechowy-Wieprz położona jest w centralnej oraz zachodniej części powiatu żywieckiego.

Sąsiaduje z 6 gminami: od północy z gminami Lipowa, Świnna oraz miastem Żywiec, od południowego wschodu z gminą Jeleśnia, zaś od południa z gminami Milówka oraz Węgierska Górka.

Powierzchnia gminy wynosi 65 km<sup>2</sup> (6,3% powierzchni powiatu żywieckiego). Zamieszkała jest przez 13 097 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 6 sołectw: Brzuśnik, Bystra, Juszczyna, Przybęďza, Radziechowy i Wieprz.

### Gmina Rajcza



Znajduje się w południowo - zachodniej części powiatu żywieckiego

Gmina graniczy z 3 gminami: od wschodu z gminą Ujsoty, od północy z gminą Milówka, zaś od północnego zachodu z gminą Istebna (powiat cieszyński). Od zachodu oraz południa gmina Rajcza graniczy ze Słowacją.

Powierzchnia gminy to 131 km<sup>2</sup> (12,6% powierzchni powiatu żywieckiego), zaś liczba mieszkańców gminy to 9 025 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 6 sołectw: Kiczora, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Sól oraz Zwardoń.

### Gmina Ślemień



Gmina położona jest w północno - wschodniej części powiatu żywieckiego.

Sąsiaduje z 6 gminami: od zachodu z gminami Łękawica oraz Gilowice, od południa z gminami Świnna oraz Jeleśnia, od wschodu z gminą Stryszawa (województwo małopolskie, powiat suski), zaś od północy z gminą Andrychów (województwo małopolskie, powiat wadowicki).

Gmina zajmuje powierzchnię 45 km<sup>2</sup> (4,3% powierzchni powiatu żywieckiego), którą zamieszkuje 3 501 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 3 sołectwa: Kocoń, Las oraz Ślemień.

### Gmina Świnna



Gmina Świnna położona jest w centralnej oraz wschodniej części powiatu żywieckiego.

Graniczy z 5 gminami: od północy z gminami Gilowice oraz Ślemień, od północnego zachodu z miastem Żywiec, od południowego zachodu z gminą Radziechowy-Wieprz, zaś od południowego wschodu z gminą Jeleśnia.

Powierzchnia gminy wynosi 39 km<sup>2</sup> (3,8% powierzchni powiatu żywieckiego). Zamieszkała jest przez 8 102 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy Świnna wchodzi 6 sołectw: Świnna, Trzebinia, Paweł Mała, Paweł Ślemieńska, Przytęków i Rychwałdek.

### Gmina Ujszoły



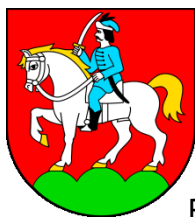
Gmina zlokalizowana jest w południowej części powiatu żywieckiego.

Sąsiaduje z 4 gminami: od północy z gminami Jeleśnia, Węgierska Górka oraz Milówka, zaś od zachodu z gminą Rajcza. Od południa oraz wschodu gmina Ujszoły graniczy ze Słowacją.

Gmina zajmuje powierzchnię 110 km<sup>2</sup> (10,6% powierzchni powiatu żywieckiego) i liczy 4 609 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W jej skład wchodzi 4 sołectwa: Glinka, Sobkówka, Ujszoły oraz Złatna.

### Gmina Węgierska Górka



Gmina znajduje się w centralnej części powiatu żywieckiego.

Graniczy z 4 gminami: od północy z gminą Radziechowy-Wieprz, od zachodu i południowego zachodu z gminą Milówka, od południa z gminą Ujszoły, zaś od południowego wschodu z gminą Jeleśnia.

Powierzchnia gminy wynosi 76 km<sup>2</sup> (7,3% powierzchni powiatu żywieckiego). Liczba mieszkańców gminy to 15 131 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 4 sołectw: Cięcina, Cisiec, Węgierska Górka oraz Żabnica.

## 2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

### 2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

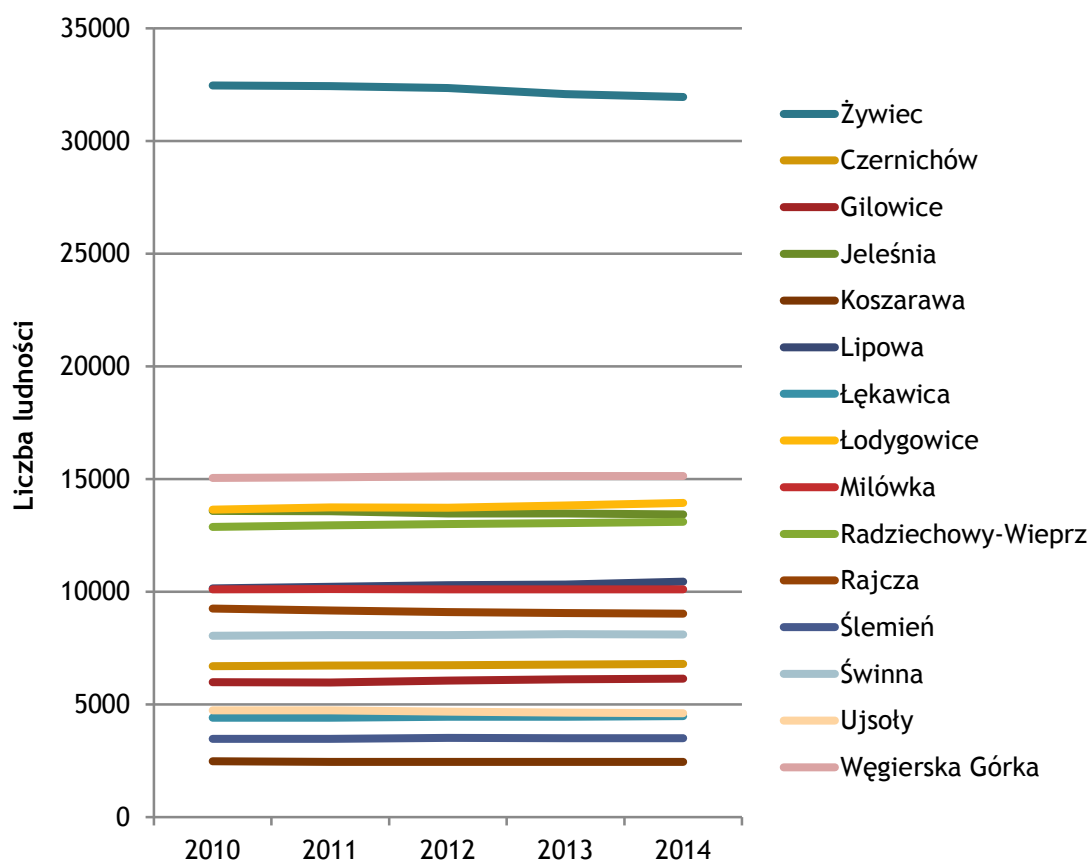
Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat żywiecki liczył pod koniec 2014 r. 153 189 mieszkańców. Tabela poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie żywieckim w latach 2005, 2010 oraz 2014, zaś poniższy wykres prezentuje zmiany liczby ludności w latach 2010 - 2014.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Powiat żywiecki	149467	152972	153189
Żywiec	32101	32464	31942

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Czernichów	6507	6703	6800
Gilowice	5654	5984	6144
Jeleśnia	13478	13592	13426
Koszarawa	2495	2482	2450
Lipowa	9657	10150	10441
Łękawica	4281	4415	4477
Łodygowice	13317	13647	13940
Milówka	9961	10100	10104
Radziechowy-Wieprz	12391	12881	13097
Rajcza	9074	9249	9025
Ślemień	3410	3473	3501
Świnna	7851	8047	8102
Ujsoły	4666	4740	4609
Węgierska Górka	14624	15045	15131

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu żywieckiego w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w powiecie żywieckim w ostatnich latach rośnie. W porównaniu do roku 2005, w 2014 roku liczba ludności wzrosła o ponad 3 700 mieszkańców. Największy wzrost liczby

ludności na przestrzeni 10 lat miał miejsce w gminie Lipowa, gdzie liczba ludności wzrosła o 784 mieszkańców. Wzrost liczby ludności nastąpił również w gminach Radziechowy-Wieprz (706), Łodygowice (623), Węgierska Górka (507), Gilowice (490), Czernichów (293), Świnna (251), Łękawica (196), Milówka (143) oraz Ślemień (91). Największy spadek liczby ludności miał miejsce w Żywcu, gdzie w ciągu 10 lat liczba mieszkańców spadła o 159 osób. Spadek liczby ludności nastąpił również w gminach Ujsoły (57), Jeleśnia (52), Rajcza (49) oraz Koszarawa (45).

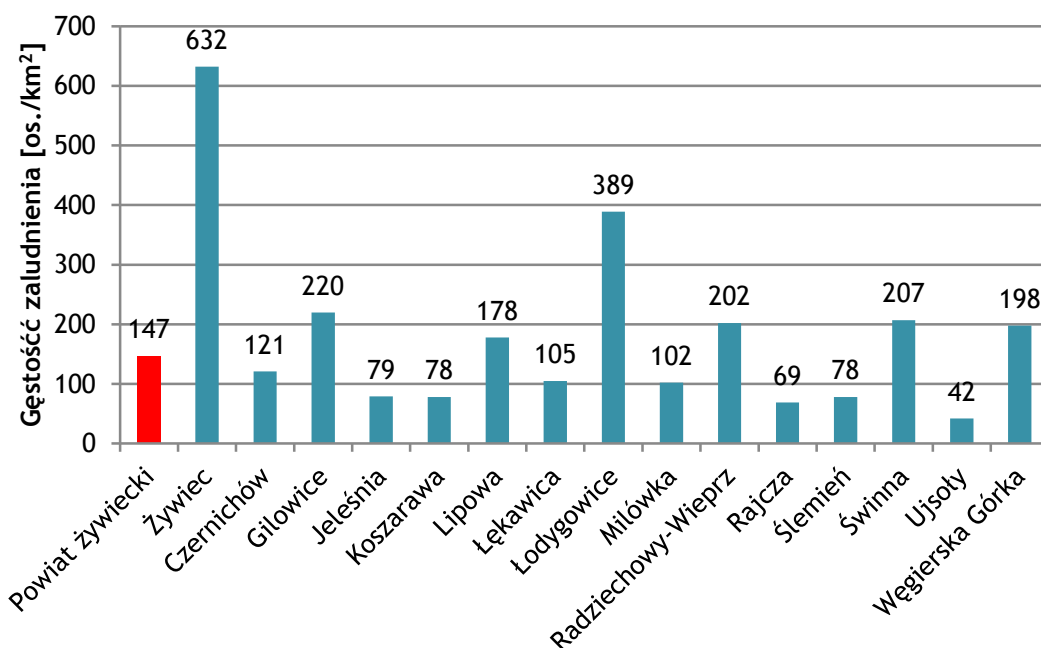
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
Powiat żywiecki	144	147	147
Żywiec	635	642	632
Czernichów	116	119	121
Gilowice	201	214	220
Jeleśnia	79	80	79
Koszarawa	80	79	78
Lipowa	166	173	178
Łękawica	101	103	105
Łodygowice	378	381	389
Milówka	101	102	102
Radziechowy-Wieprz	188	199	202
Rajcza	69	70	69
Ślemień	74	77	78
Świnna	199	205	207
Ujsoły	42	43	42
Węgierska Górka	190	197	198

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*





Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2014 roku największa gęstość zaludnienia wystąpiła w Żywcu (632 os./km<sup>2</sup>). Najmniejsza gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w gminie Ujsoty (42 os./km<sup>2</sup>). Na przestrzeni 10 lat największa zmiana gęstości zaludnienia miała miejsce w gminie Gilowice - gęstość zaludnienia zwiększyła się o 19 os./km<sup>2</sup>. W całym powiecie żywieckim gęstość zaludnienia w 2014 roku wyniosła 147 os./km<sup>2</sup>.

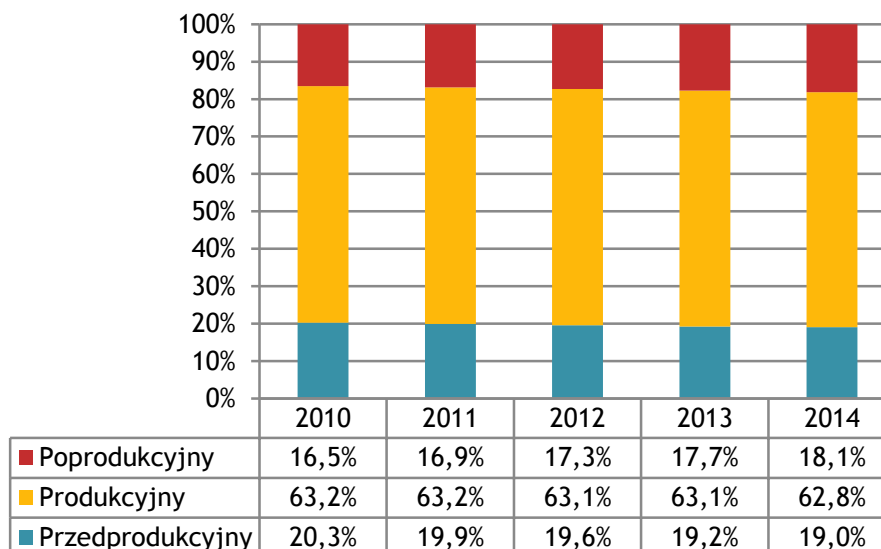
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

### 2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- W wieku przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0 - 17 lat,
- W wieku produkcyjnym - przedziały wiekowe 18 - 59 lat (kobiety) oraz 18 - 64 lat (mężczyźni),
- W wieku poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie żywieckim.



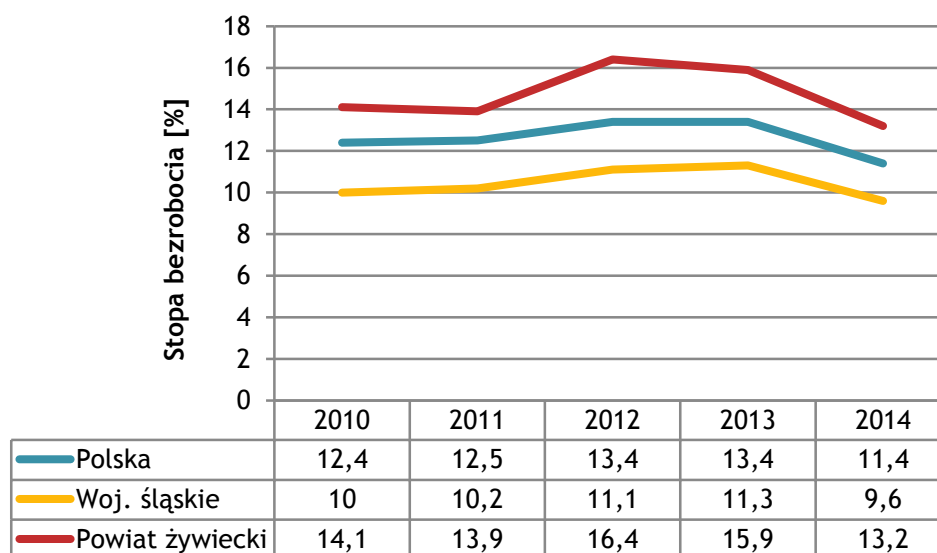
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie żywieckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie żywieckim. W przeciągu 5 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym zmniejszyła się na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

### 2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie żywieckim, województwie śląskim oraz w Polsce w ostatnich 5 latach.



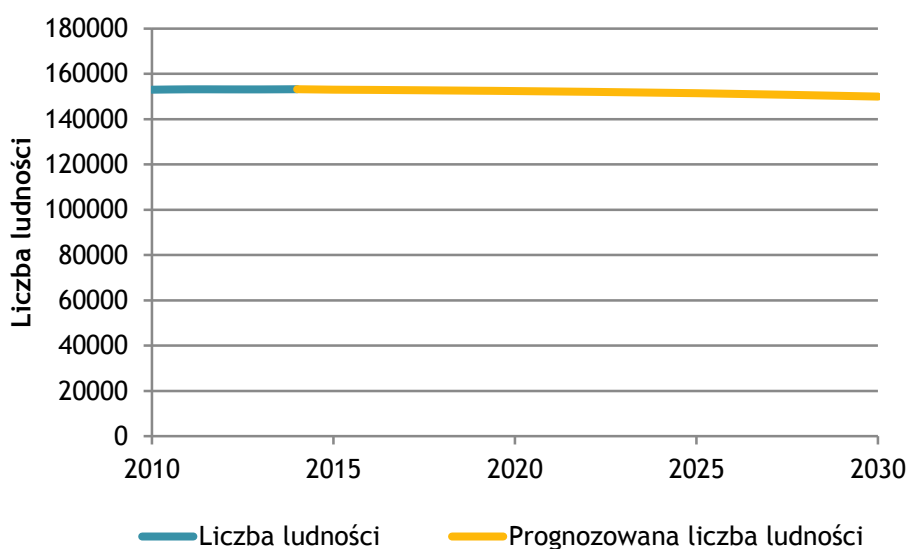
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie żywieckim, województwie śląskim oraz w Polsce w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2010 roku stopa bezrobocia w powiecie żywieckim była wyższa zarówno od stopy bezrobocia w województwie śląskim, jak i od stopy bezrobocia w Polsce. W latach 2010 - 2011 stopa bezrobocia w powiecie żywieckim nieznacznie zmalała, jednak w kolejnym roku nastąpił wzrost stopy bezrobocia. Od 2012 roku obserwuje się ponowny spadek stopy bezrobocia.

#### 2.2.4 Prognoza liczby ludności

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie żywieckim do 2030 roku.

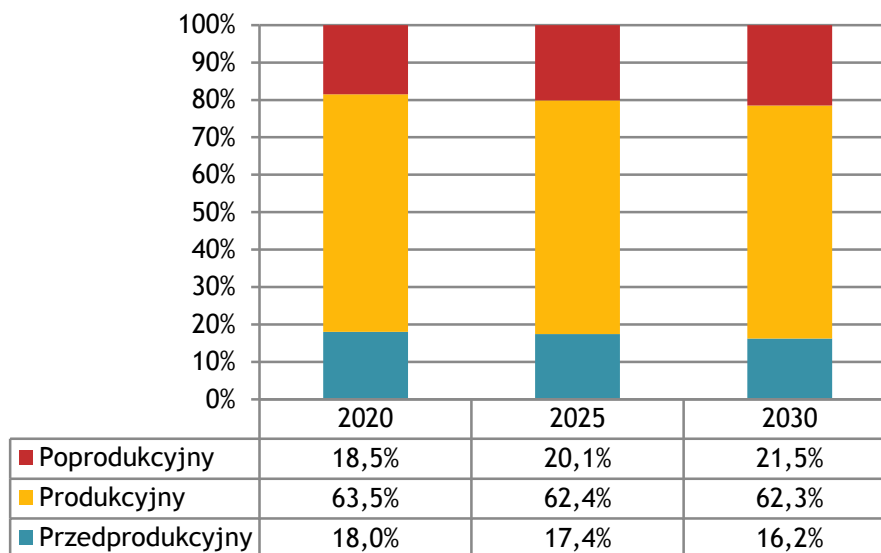


Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu żywieckiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, liczba mieszkańców w powiecie żywieckim będzie malała i w porównaniu do roku 2014, w roku 2030 zmniejszy się o ponad 3000 osób.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie żywieckim do roku 2030.



Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie żywieckim w latach 2020, 2025 i 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższy wykres pokazuje, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym będzie dalej spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Takie szacunki sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie - do szkoły i pracy.

#### 2.2.5 Podsumowanie

Powiat żywiecki składa się z miasta Żywca oraz 14 gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie rośnie, jednak według prognoz liczba ta będzie malała. W powiecie występuje proces starzenia się społeczeństwa. Najgęściej zaludnione jest miasto Żywiec. Stopa bezrobocia w roku 2014 w porównaniu z rokiem 2012 znacząco spadła, jednak w dalszym ciągu jest wyższa zarówno od stopy bezrobocia w Polsce, jak i w województwie śląskim. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

## 2.3 Układ drogowy i kolejowy

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową oraz kolejową powiatu żywieckiego.



Mapa 2. Układ drogowy i kolejowy powiatu żywieckiego

Źródło: opracowanie własne

### 2.3.1 Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu żywieckiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiega droga krajowa 69, która posiada status drogi ekspresowej (poza odcinkiem Przybędza - Milówka). Droga łączy Bielsko-Białą z granicą ze Słowacją w Zwardoniu. Przecinając powiat żywiecki, droga przechodzi przez gminy: Łodygowice, Lipowa, miasto Żywiec, Radziechowy-Wieprz, Węgierska Górka, Milówka oraz Rajcza.

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu żywieckiego to droga wojewódzka nr 781, droga wojewódzka nr 943, droga wojewódzka nr 945, droga wojewódzka nr 946 oraz droga wojewódzka nr 948.

- Droga wojewódzka nr 781 - droga łącząca Chrzanów z Łękawicą. Odcinek znajdujący się w powiecie żywieckim, w całości znajduje się w gminie Łękawica.
- Droga wojewódzka nr 943 - łączy Laliki z granicą z Czechami. Na terenie powiatu żywieckiego, droga w całości znajduje się w gminie Milówka.
- Droga wojewódzka nr 945 - łączy Żywiec z granicą ze Słowacją w Korbielowie. Na terenie opracowywanego obszaru, droga położona jest w mieście Żywiec oraz w gminach Świnna i Jeleśnia.
- Droga wojewódzka nr 946 - łączy Żywiec z Suchą Beskidzką. Przecinając powiat żywiecki, droga znajduje się w mieście Żywiec, a także w gminach Gilowice, Łękawica oraz Ślemień.
- Droga wojewódzka nr 948 - stanowi połączenie między Żywcem a Oświęcimiem. Na terenie obszaru objętego planem transportowym, droga położona jest w mieście Żywiec oraz gminie Czernichów.

Uzupełnieniem sieci dróg analizowanego obszaru są drogi powiatowe oraz gminne.

### 2.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat żywiecki przebiegają linie kolejowe nr 97 i nr 139. Obie linie na analizowanym obszarze są jednotorowe i zelektryfikowane, a ich zarządcą jest PKP PLK S.A.

- Linia nr 97 łączy ze sobą stacje Skawina i Żywiec. Przystanki i stacje znajdujące się w obrębie obszaru objętego planem transportowym oraz leżące na trasie linii 97 to: Żywiec, Żywiec Sporysz, Paweł Mała, Jeleśnia, Paweł Wielka Centrum oraz Paweł Wielka.
- Linia nr 139 łączy stacje Katowice i Zwardoń. Przystanki i stacje leżące na szlaku linii 139 to: Łodygowice Górne, Łodygowice, Pietrzykowice Żywieckie, Żywiec, Radziechowy-Wieprz, Cięcina Dolna, Cięcina, Węgierska Górka, Cisiec, Milówka, Milówka Zabawa, Rajcza, Rajcza Centrum, Rycerka, Sól, Sól Kiczora, Laliki oraz Zwardoń.

## 2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu żywieckiego

### 2.4.1 Transport drogowy

Na obszarze powiatu żywieckiego funkcjonują przewozy o różnym zasięgu. Przewozy powiatowe zostały opisane w rozdziale 3.1. Najistotniejszymi przewozami nie będącymi przewozami powiatowymi jest żywiecka komunikacja miejska. Sieć ta składa się z 17 linii autobusowych, które poza miastem Żywiec swym zasięgiem obejmują gminy Czernichów, Łodygowice, Lipowa, Radziechowy-Wieprz, Świnna i Gilowice. Autobusami o dalszym zasięgu można dostać się między innymi do Bielsko-Białej i Suchej Beskidzkiej.

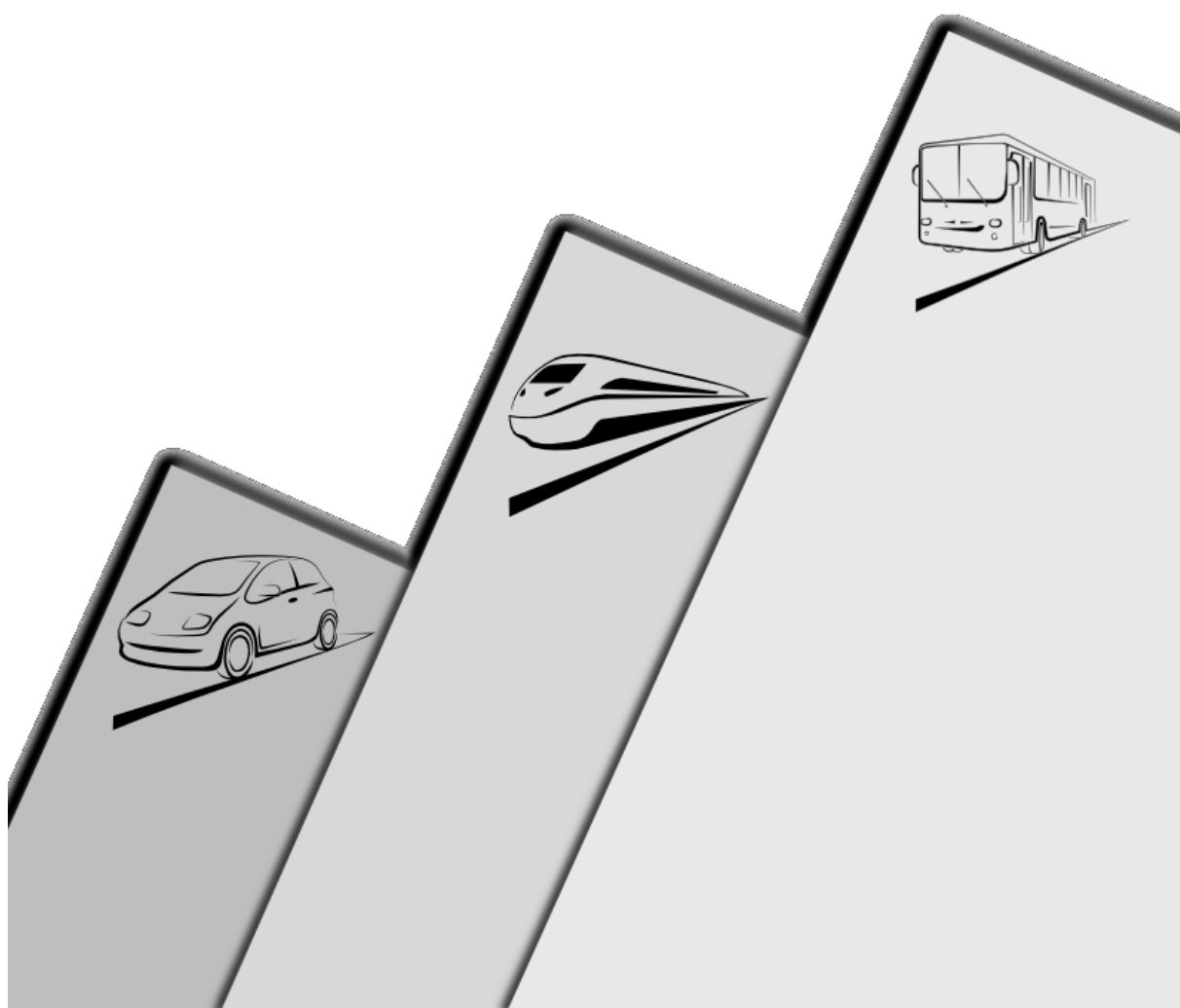
### 2.4.2 Transport kolejowy

Według rozkładu jazdy pociągów na okres 13.03.-11.06.2016, po linii nr 139 kursują pociągi Kolei Śląskich Sp. z o.o. W dni robocze kursuje 18 par pociągów, które oferują bezpośrednie połączenia do Katowic, Częstochowy, Bielska-Białej oraz Zwardonia. Po linii kolejowej nr 97 nie kursują obecnie pociągi pasażerskie.

### 2.4.3 Transport lotniczy

Na terenie powiatu żywieckiego nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się w Balicach (Kraków - Balice).

### 3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej





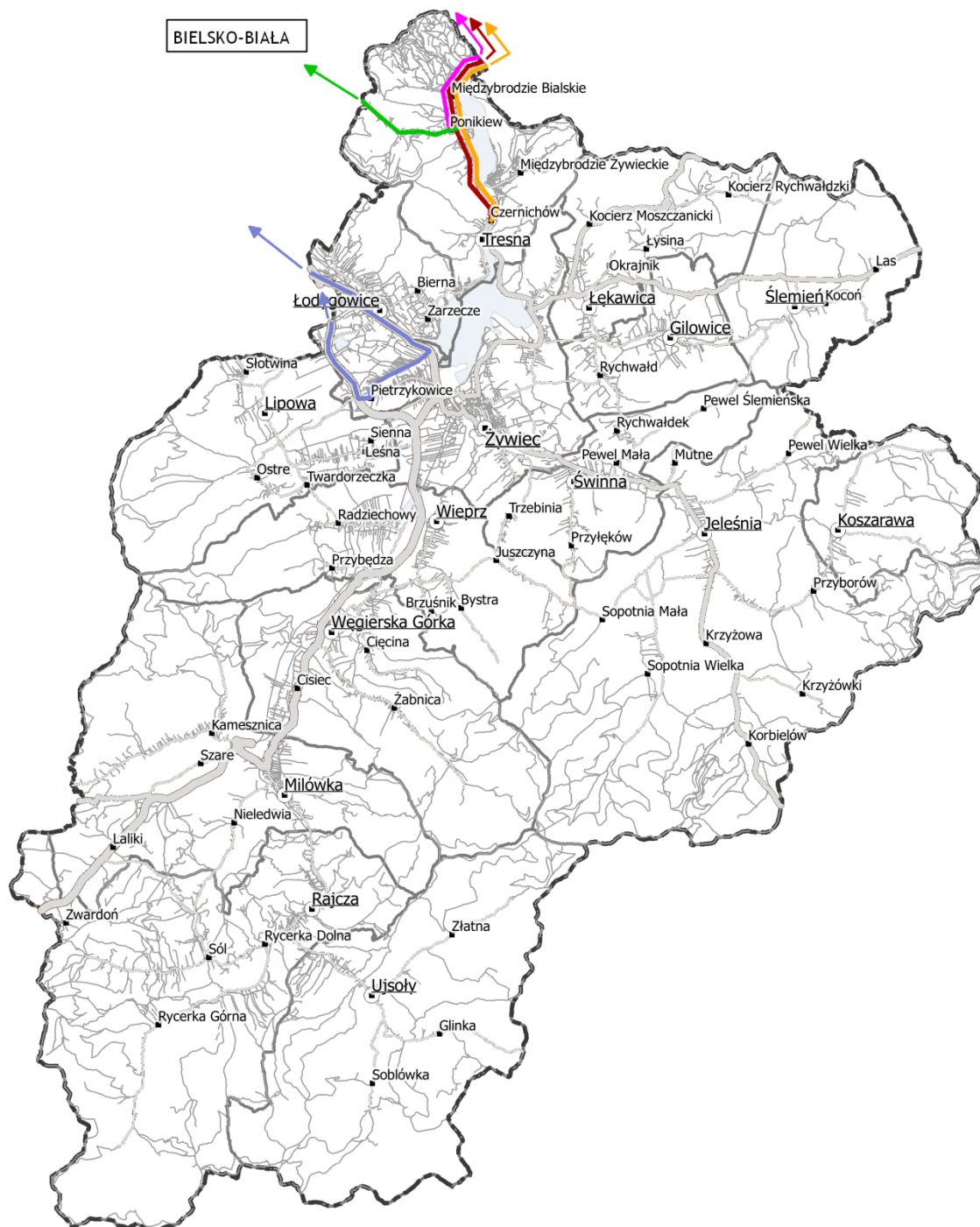
### 3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Powiat żywiecki nie organizuje żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu żywieckiego). Obecnie powiat żywiecki nie jest członkiem związku powiatów, jednakże posiada porozumienie nr 395/2012 z dnia 26.07.2012 roku w sprawie powierzenia powiatowi bielskiemu zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. Na podstawie tego porozumienia i aneksu z dnia 22.07.2015 powiat bielski do 31.12.2016 roku organizuje przewozy pasażerskie na pięciu liniach:

- Bielsko-Biała - Czernichów przez Międzybrodzie Bialskie;
- Bielsko-Biała - Bielsko-Biała przez Łodygowice, Pietrzykowice;
- Bielsko-Biała - Bielsko-Biała przez Międzybrodzie Żywieckie, Czernichów, Międzybrodzie Ponikiew;
- Bielsko-Biała - Międzybrodzie Ponikiew;
- Międzybrodzie Ponikiew - Bielsko-Biała przez Międzybrodzie.

Na poniższej mapie przedstawiono przebieg tych linii przez obszar powiatu żywieckiego.

- Bielsko-Biała - Czernichów przez Międzybrodzie Bialskie
- Bielsko-Biała - Bielsko-Biała przez Łodygowice, Pietrzykowice
- Bielsko-Biała - Bielsko-Biała przez Międzybrodzie Żywieckie, Czernichów, Międzybrodzie Ponikiew
- Bielsko-Biała - Międzybrodzie Ponikiew
- Międzybrodzie Ponikiew - Bielsko-Biała przez Międzybrodzie



Przewozy powiatowe wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. Ponadto na obszarze powiatu kursują linie gminne (tj. zawierające się w granicach jednej gminy bądź funkcjonujące na podstawie porozumień międzygminnych). W tabeli

przedstawiono wykaz zezwoleń na połączenia regularne wydanych przez Starostę Powiatu Żywieckiego a poniżej mapę połączeń, w następnej tabeli znajduje się wykaz zezwoleń na linie regularne specjalne a następnie mapa połączeń.

Tabela 3. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Żywieckiego

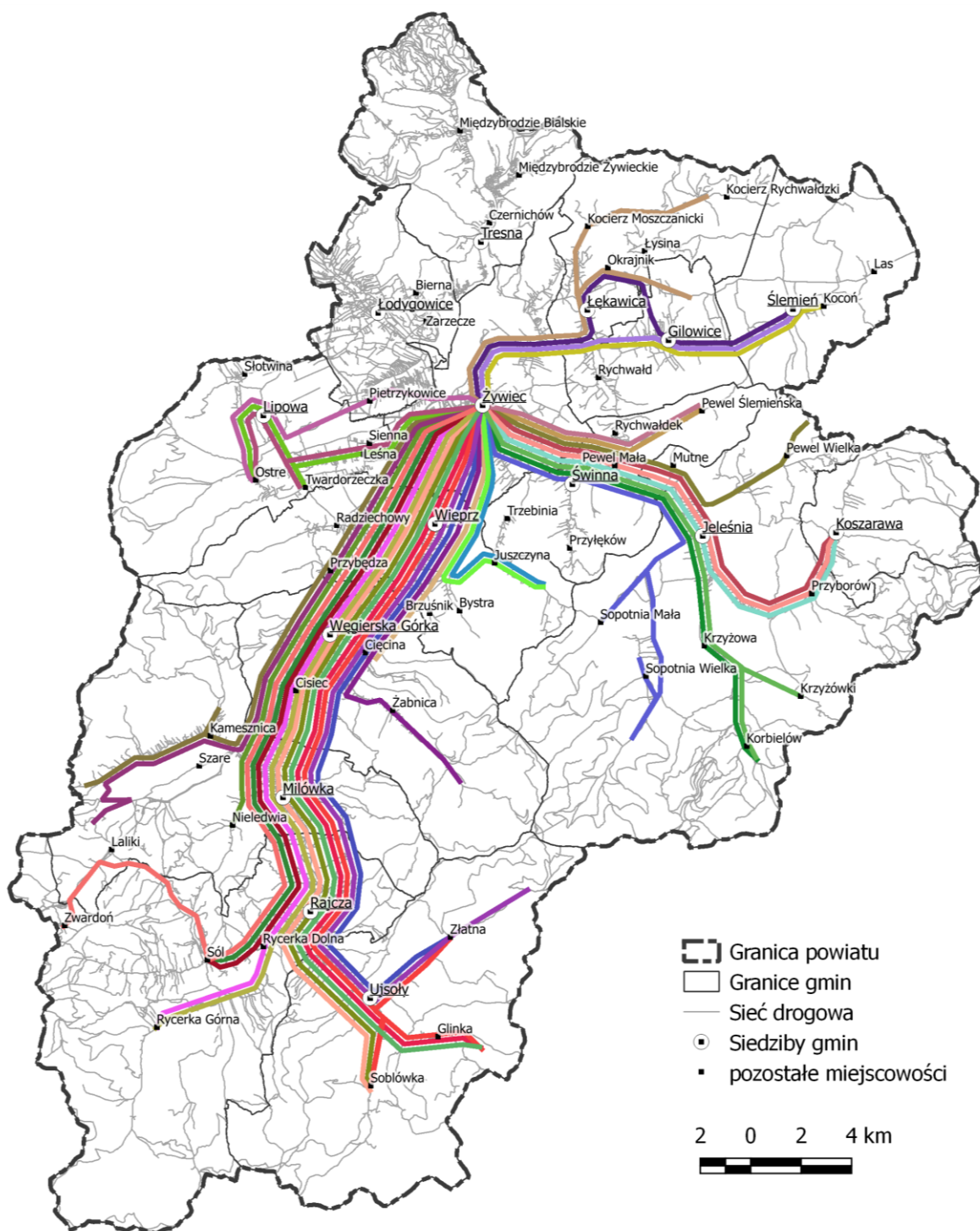
nr zezwolenia	przewoźnik	trasa	orientacyjna liczba kursów w dzień szkolny
002/11	Usługi transportowe "Euro travel" Andrzej Wnętrzak	Żywiec - Łękawica - Kocierz - Okrajnik - Gilowice Rozcięta - Ślemień	19
003/11	Przedsiębiorstwo usługowo-handlowe "DUMAR" S.C.	Żywiec Sporysz - Żywiec - Radziechowy - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Kamesznica	34
005/11	Zakład produkcyjno-handlowy "Thermo-car" Grzegorz Zajac	Żywiec - Przybędza - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty - Złatna	10
007/11	Handel i usługi transportowe - przewóz osób - Jolanta Mrowiec	Żywiec - Radziechowy - Wieprz - Bystra - Juszczyzna	18
002/12	Zakład produkcyjno-handlowy "Thermo-car" Grzegorz Zajac	Żywiec - Przybędza - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Rycerka Dolna - Rycerka Górna	20
003/12	Przedsiębiorstwo handlowo-usługowe "Agawa" Mariusz Kruczyński	Żywiec - Bystra - Wieprz - Radziechowy	32
001/13	Przedsiębiorstwo handlowo-usługowe "Agawa" Mariusz Kruczyński	Cięcina Górna - Węgierska Górka - Cięcina - Przybędza - Radziechowy - Żywiec	13
002/13	Biuro turystyczno-przewozowe "Expres bus" Józef Kruczyński	Żywiec - Radziechowy - Przybędza - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Sól	10
003/13	"Travel bus" usługi transportowe Robert Dziewit	Ostre - Lipowa - Twardorzeczka - Lipowa - Leśna - Żywiec	20
004/13	Zakład produkcyjno-handlowy "Thermo-car" Grzegorz Zajac	Żywiec - Radziechowy - Przybędza - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty - Złatna - Sobkówka - Glinka	1
005/13	F.P.H.U. Transport osobowo-towarowy "Drewol" Lucyna Garncarz	Koszarawa - Przyborów - Jeleśnia - Mutne - Pewel Mała - Świnna - Żywiec	24
006/13	Usługi transportowe przewóz osób Władysław Chrustek	Sopotnia Wielka - Sopotnia Mała - Jeleśnia - Mutne - Pewel Mała - Świnna - Żywiec	27
007/13	Zakład produkcyjno-handlowy "Thermo-car" Grzegorz Zajac	Żywiec - Radziechowy - Przybędza - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty - Sobkówka	14

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU ŻYWIECKIEGO**

<b>nr zezwolenia</b>	<b>przewoźnik</b>	<b>trasa</b>	<b>orientacyjna liczba kursów w dzień szkolny</b>
008/13	Usługi transportowe "Euro travel" Andrzej Wnętrzak"	Kocierz - Górki - Gilowice - Okrajnik - Łękawica - Żywiec	11
024/13	Przedsiębiorstwo usługowo-handlowe "DUMAR" S.C.	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Szare - Kamesznica - Laliki	2
001/14	"Glob-trans" Tadeusz Jurasz	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka	16
002/14	Firma usługowo-handlowa Józef Kamiński	Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Mutne - Jeleśnia	14
003/14	Firma usługowo-handlowa Józef Kamiński	Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Pewel Ślemieńska	22
004/14	"Thermo-car II" Zając Arkadiusz	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty	3
005/14	"Thermo-car II" Zając Arkadiusz	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty - Sobkówka	1
006/14	"Thermo-car II" Zając Arkadiusz	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty	4
007/14	"Thermo-car II" Zając Arkadiusz	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza	2
008/14	Przedsiębiorstwo usługowo-handlowe "DUMAR" S.C.	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka	4
009/14	Przewozy osób Piotr Klimczak "Szerp"	Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Jeleśnia - Krzyżowa - Korbielów	24
011/14	Biuro usługowo-handlowe "Expres bus II" Monika Kruczyńska	Żywiec - Cięcina - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Rycerska Górna	6
001/15	Firma usługowo-handlowa Józef Kamiński	Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Jeleśnia - Krzyżowa - Korbielów	43
005/15	Zakład produkcyjno-handlowy "Thermo-car" Grzegorz Zając	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Zwardoń	12
006/15	PKS Smykal Bogusław "Przewóz osób"	Żywiec - Łękawica - Gilowice - Ślemień	7
008/15	Zakład produkcyjno-handlowy "Thermo-car" Grzegorz Zając	Żywiec - Radziechowy Wieprz - Węgierska Górka - Cisiec - Milówka - Rajcza - Ujsoty	15
009/15	"Bus" Transport prywatny Krzysztof Janowiec	Żywiec - Łękawica - Gilowice - Ślemień - Kocoń	5

nr zezwolenia	przewoźnik	trasa	orientacyjna liczba kursów w dzień szkolny
011/15	Firma handlowo-usługowa "Team-bus" Janusz Wróbel	Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Mutne - Jeleśnia - Przyborow - Koszarawa - Koszarawa Bystra	20
012/15	"Travel bus" usługi transportowe Robert Dziewit	Ostre Rondo - Pietrzykowice - Lipowa - Żywiec	6
013/15	Usługi transportowe "Euro-bus" Alicja Dziewit	Ostre - Leśna - Lipowa - Twardorzeczka - Żywiec	7

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*



Obecna sieć komunikacyjna (nr zezwolenia)

2/11	11/14	2/14	4/14	6/14	8/13
3/11	11/15	24/13	5/11	6/15	8/14
1/13	12/15	3/12	5/13	7/11	8/15
1/14	13/15	3/13	5/14	7/13	9/14
1/15	2/12	3/14	5/15	7/14	9/15
10/15	2/13	4/13	6/13	7/15	

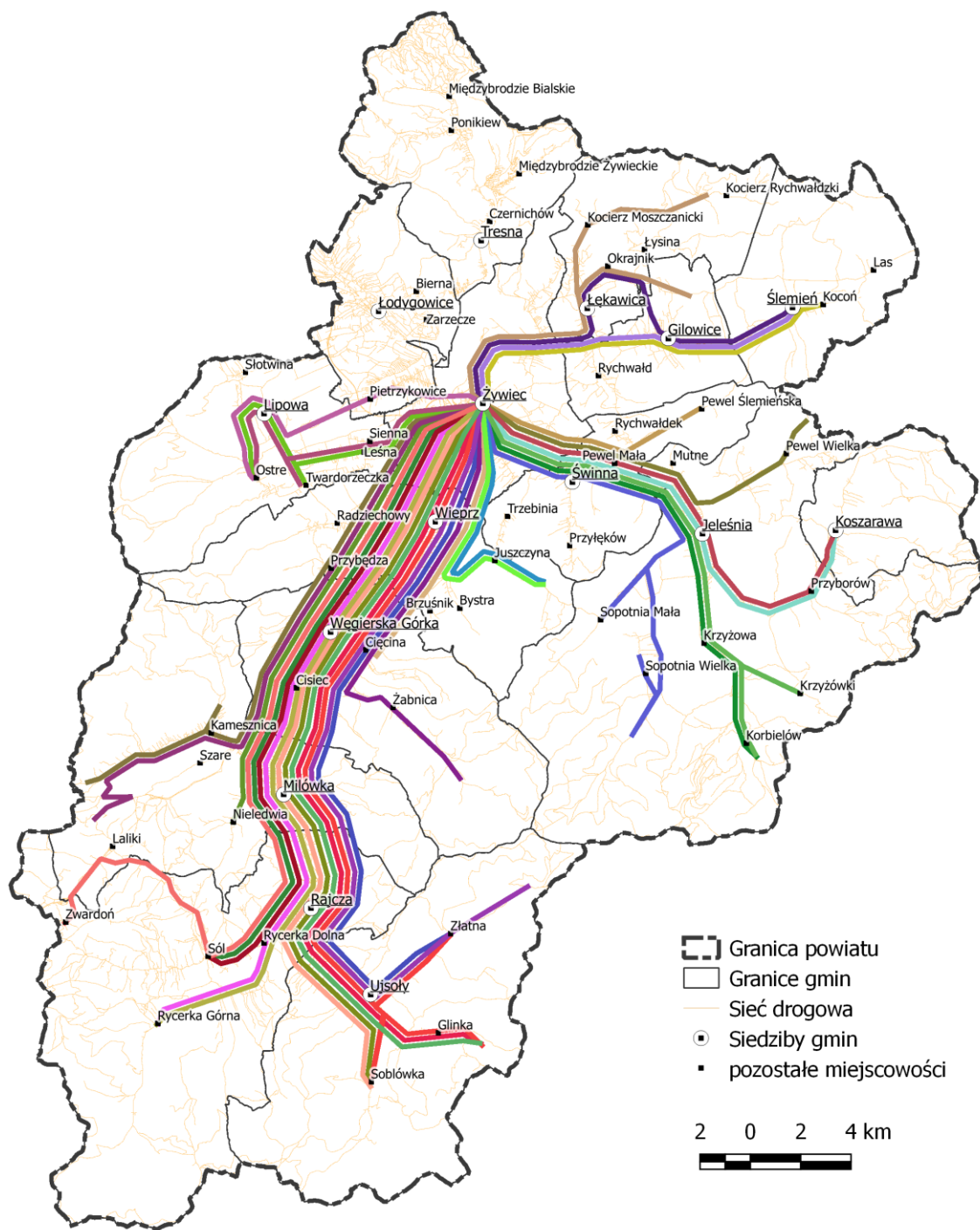
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna - linie regularne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego

Tabela 4. Wykaz zezwoleń na linie specjalne wydanych przez Starostę Powiatu Żywieckiego

nr zezwolenia	przewoźnik	trasa	orientacyjna liczba kursów w dzień roboczy
001/11	"Usługi przewozowe - wulkanizacja" Zieliński Krzysztof	Juszczyna - Bystra - Wieprz - Żywiec	6
002/12	"Travel bus" usługi transportowe Robert Dziewit	Lipowa - Ostre - Twardorzeczka - Lipowa - Leśna - Żywiec - Jeleśnia	6
004/12	Przedsiębiorstwo turystyczno-przewozowe "SAWA" Piotr Sattawa	Kocierz Moszczanicki - Łękawica - Rychwałd - Rychwałdek - Pewel Mała - Jeleśnia	6
005/12	"Chrustek travel" Radosław Chrustek	Gilowice - Łękawica - Moszczanica - Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Mutne - Jeleśnia	6
007/12	Przedsiębiorstwo handlowo-usługowe "Agawa" Mariusz Kruczyński	Nieledwia - Milówka - Cisiec - Węgierska Górka - Cięcina - Żywiec	6
009/12	"Usługi przewozowe - wulkanizacja" Zieliński Krzysztof	Trzebinia - Jeleśnia	6
003/13	"Usługi przewozowe - wulkanizacja" Zieliński Krzysztof	Cięcina - Wieprz - Brzuśnik - Bystra - Juszczyna - Jeleśnia	6
001/15	"Glob-trans" Sklep spożywczo-przemysłowy	Żywiec - Świnna - Pewel Mała - Jeleśnia - Przyborów - Koszarawa	12
002/15	Przewóz pracowników, usługi komunalne Renata Nowak	Juszczyna - Bystra - Brzuśnik - Żywiec	6
003/15	Usługi transportowe "Euro travel" Andrzej Wnętrzak"	Kocierz - Rychwałdek - Rychwałd - Łękawica - Okrajnik	6
004/15	Przedsiębiorstwo handlowo-usługowe "Pablo" Paweł Raczek, usługi transportowe	Przytęków - Pewel Ślemieńska - Pewel Mała - Mutne - Jeleśnia	6
005/15	P.H.U "Logram" Tomasz Margol	Rycerka Górna - Sól - Rajcza - Milówka - Żywiec	6
006/15	Zarobkowy przewóz osób Kazimierz Jafernik	Sopotnia Mała - Jeleśnia - Mutne - Pewel Mała - Świnna	6
007/18	Handel i usługi transportowe - przewóz osób - Jolanta Mrowiec	Lipowa - Leśna - Żywiec - Sporysz - Jeleśnia	6
001/16	Firma usługowo-handlowo-produkcyjna Bartłomiej Tomaszek	Koszarawa - Przyborów - Jeleśnia	6

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*



Obecna sieć komunikacyjna (nr zezwolenia)

2/11	11/14	2/14	4/14	6/14	8/14
3/11	11/15	24/13	5/11	6/15	8/15
1/13	12/15	3/12	5/13	7/11	9/14
1/14	13/15	3/13	5/14	7/13	9/15
1/15	2/12	3/14	5/15	7/14	
	2/13	4/13	6/13	8/13	

Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna - linie regularne specjalne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego



### 3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat żywiecki planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat żywiecki jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Czynnikiem wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu żywieckiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Województwa Śląskiego został uchwalony 31 sierpnia 2015 roku, Uchwałą nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego. Na obszarze powiatu żywieckiego Marszałek Województwa Śląskiego zaplanował dwa połączenia kolejowe: Katowice - Tychy - Pszczyzna - Czechowice-Dziedzice - Bielsko-Biała - Żywiec - Zwardoń oraz Żywiec - gr. Województwa (Sucha Beskidzka). Dodatkowo na znacznym obszarze powiatu żywieckiego funkcjonuje komunikacja miejska, od wielu lat organizowana na podstawie porozumień międzygminnych. Siecią komunikacji miejskiej połączone z Żywcem są gminy Czernichów, Łodygowice, Lipowa, Radziechowy-Wieprz, Świnna i Gilowice.

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w czterech wariantach:

- wariant podstawowy;
- wariant uzupełniający;
- wariant międzypowiatowy I;
- wariant międzypowiatowy II.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat żywiecki planuje uruchomić połączenia na liniach wariantu podstawowego, które nie będą obsługiwane przez połączenia użyteczności publicznej innych organizatorów. Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie. Powiat żywiecki planuje uruchomić linie wariantu uzupełniającego pod warunkiem braku innych przewozów na tych liniach, partycypacji finansowej gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadania możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Wariant międzypowiatowy I dotyczy połączeń

uruchamianych w ramach funkcjonującego porozumienia z powiatem bielskim. Wariant międzypowiatowy II umożliwi uruchomienie kolejnych przewozów łączących powiat żywiecki z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie.

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Żywiec, w którym spotykają się wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie.

Poniższe tabele zawierają szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie wariantów podstawowego i uzupełniającego zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową, gdzie dziesiątki oznaczają kierunek (gminę docelową) dla linii wyjeżdżających z Żywca (pełne dziesiątki to linie podstawowe), a cyfra jedności jest po prostu kolejnym numerem (numeracja linii została stworzona na potrzeby dokumentu i nie musi zostać wdrożona). Linie wariantu międzypowiatowego I oznaczono (jedynie na potrzeby niniejszego dokumentu) numerami B1-B5. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego II zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu żywieckiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy II.

W tabeli poniżej zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. Jako kurs należy rozumieć jeden przejazd w jedną stronę. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). Możliwe jest również zmniejszenie liczby kursów na liniach w takim zakresie, w jakim zostaną uruchomione inne linie zawierające daną trasę: np. uruchomienie kursów linii P31 pozwoli na zmniejszenie liczby kursów linii P30, analogicznie uruchomienie kursów linii P39 pozwoli na zmniejszenie liczby kursów linii P38 itd. W taki sam sposób linie wariantu międzypowiatowego II pozwolą na zmniejszenie liczby kursów na tych liniach innych wariantów, których przebieg będzie zawierał się w ramach utworzonej linii międzypowiatowej.

Tabela 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy i uzupełniający

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P30	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Rajcza - Ujszoły	31	30	22	6
P31	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Rajcza - Ujszoły - Złatna	39	10	6	6
P32	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Rajcza - Ujszoły - Glinka	34	10	6	6
P33	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Rajcza - Ujszoły - Sobkówka	34	10	6	6
P34	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Kamesznica	24	8	6	6

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P35	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Miłowka - Rajcza - Rycerka Dolna - Rycerka Górna	36	12	6	6
P36	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Miłowka - Kamesznica - Laliki	33	2	0	0
P37	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Miłowka - Nieledwia	26	4	0	0
P38	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Miłowka - Rajcza - Sól	36	10	4	0
P39	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Miłowka - Rajcza - Sól - Zwardoń	43	8	0	0
P40	Żywiec - Świnna - Jeleśnia - Przyborów - Koszarawa	24	6	6	0
P41	Żywiec - Świnna - Jeleśnia - Krzyżowa - Krzyżówki - Korbielów	30	12	6	6
P42	Żywiec - Świnna - Jeleśnia - Pewel Wielka	19	8	0	0
P43	Żywiec - Świnna - Jeleśnia - Sopotnia Mała - Sopotnia Wielka	31	12	6	0
P44	Żywiec - Świnna - Pewel Ślemieńska	17	18	6	0
P45	Żywiec - Świnna - Jeleśnia - Przyborów - Koszarawa - Bystra	28	8	0	0
P46	Żywiec - Wieprz - Juszczyna	21	24	12	6
P47	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Cięcina	21	12	0	0
P48	Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Żabnica	24	16	6	0
P50	Żywiec - Łękawica - Gilowice - Ślemień	20	12	8	6
P51	Żywiec - Łękawica - Kocierz Moszczanicki - Kocierz Rychwałdzki	20	8	0	0
P52	Żywiec - Łękawica - Gilowice - Ślemień - Kocoń	23	5	0	0
P60	Żywiec - Zarzecze - Tresna - Czernichów	12	12	8	6
P70	Żywiec - Łodygowice	8	12	8	6
P80	Żywiec - Leśna - Ostre - Lipowa	8	20	8	6
P81	Żywiec - Pietrzykowice - Ostre	16	8	0	0

*Źródło: opracowanie własne*

Tabela 6. Planowana sieć komunikacyjna - wariant międzypowiatowy I

Nr linii	Przebieg
B1	Bielsko-Biała - Międzybrodzie Białskie - Czernichów

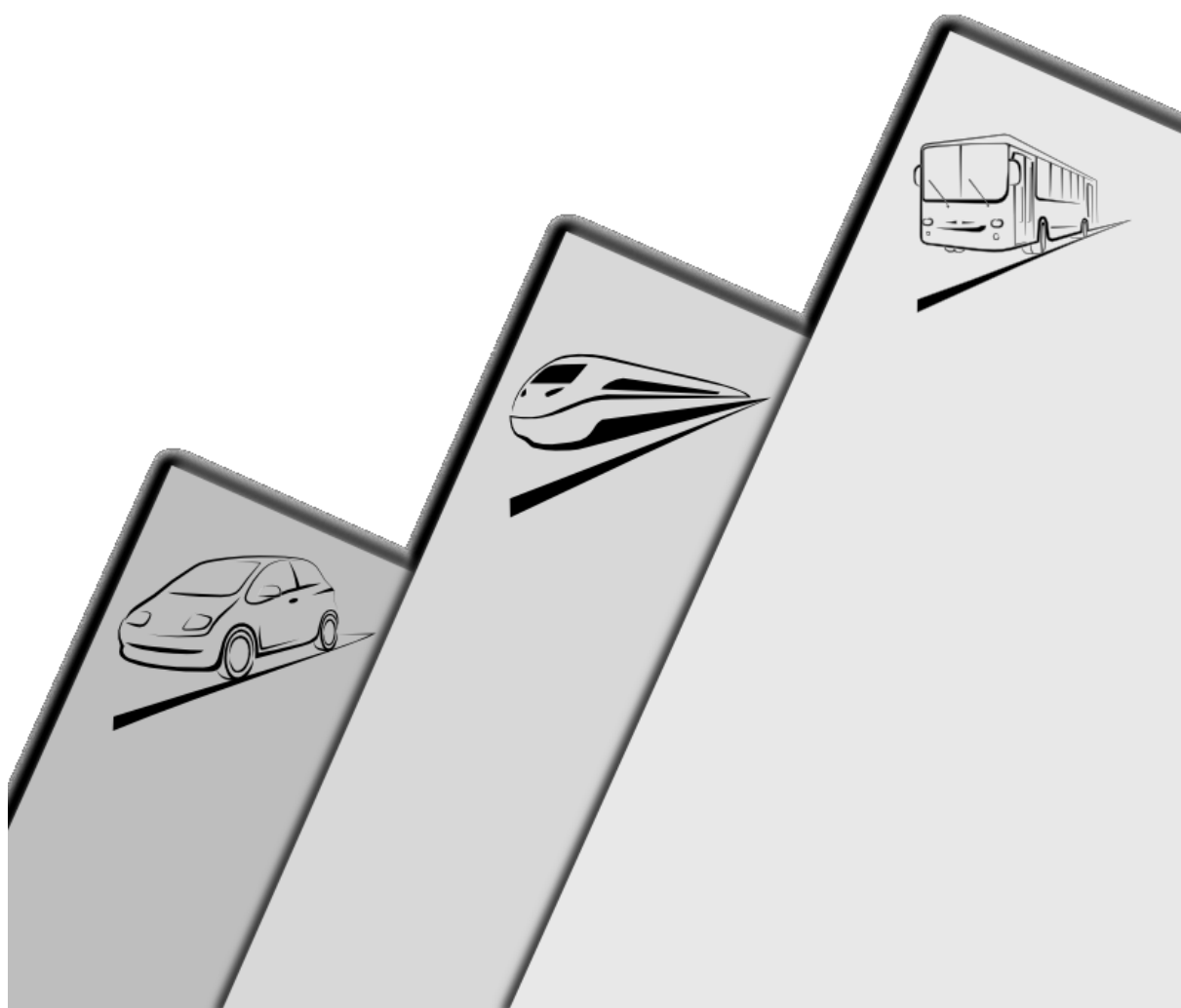
Nr linii	Przebieg
<b>B2</b>	Bielsko-Biała - Łodygowice - Pietrzykowice - Bielsko-Biała
<b>B3</b>	Bielsko-Biała - Międzybrodzie Żywieckie - Czernichów - Międzybrodzie Ponikiew - Bielsko-Biała
<b>B4</b>	Bielsko-Biała - Międzybrodzie Ponikiew
<b>B5</b>	Międzybrodzie Ponikiew - Międzybrodzie - Bielsko-Biała

*Źródło: opracowanie własne*

Powiat żywiecki nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Śląskiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

## 4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu żywieckiego



## 4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

### 4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu żywieckiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 7. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie żywieckim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Żywcu	ul. Krasieńskiego 13, 34-300 Żywiec
2	Starostwo Powiatowe w Żywcu - Wydział Komunikacji	Al. Wolności 2, 34-300 Żywiec
3	Starostwo Powiatowe w Żywcu - Wydział Geodezji Kartografii i Gospodarki Nieruchomościami	Al. Wolności 2, 34-300 Żywiec
4	Urząd Miejski w Żywcu	Rynek 2, 34-300 Żywiec
5	Urząd Skarbowy w Żywcu	ul. Krasieńskiego 11, 34-300 Żywiec
6	Komenda Powiatowa Policji w Żywcu	Al. Piłsudskiego 52, 34-300 Żywiec
7	Powiatowy Urząd Pracy w Żywcu	ul. Łączna 28, 34-300 Żywiec
8	Urząd Celny w Bielsku Białej, oddział w Żywcu	ul. Fabryczna 5, 34-300 Żywiec
9	Prokuratura Rejonowa w Żywcu	ul. Powstańców Śląskich 9, 34-300 Żywiec
10	Sąd Rejonowy w Żywcu	ul. Kościuszki 39, 34-300 Żywiec

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*

#### 4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom - nauka - dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis szkół ponadgimnazjalnych wraz z adresami.

Tabela 8. Placówki oświatowe w powiecie żywieckim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	I Liceum Ogólnokształcące im. M. Kopernika w Żywcu	ul. Słowackiego 2, 34-300 Żywiec
2	Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy im. Marii Grzegorzewskiej w Żywcu	ul. Kopernika 77, 34-300 Żywiec
3	Zespół Szkół Agrotechnicznych i Ogólnokształcących im. Józefa Piłsudskiego w Żywcu	ul. Moszczańicka 9, 34-300 Żywiec
4	Zespół Szkół Budowlano - Drzewnych im. Armii Krajowej w Żywcu	ul. Szkolna 2, 34-300 Żywiec
5	Zespół Szkół Drzewnych i Leśnych w Żywcu	ul. Grunwaldzka 9, 34-300 Żywiec
6	Zespół Szkół Ekonomiczno-Gastronomicznych w Żywcu	ul. Mickiewicza 6, 34-300 Żywiec
7	Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych w Żywcu	ul. KEN 3, 34-300 Żywiec
8	Zespół Szkół Ogólnokształcących i Technicznych im. Marii Konopnickiej w Miłówce	ul. Dworcowa 17, 34-360 Miłówka
9	Zespół Szkół Samochodowych w Żywcu	ul. Grunwaldzka 10, 34-300 Żywiec
10	Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących w Węgierskiej Górcie im. prof. Jerzego Buzka	ul. Kościuszki 14, 34-350 Węgierska Górcza

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*

#### 4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom - praca - dom w godzinach szczytu. Wykaz największych zakładów powiatu żywieckiego został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 9. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie żywieckim

Lp.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowo-Ustugowe „MOTOLOGIC” Kozieł Stanisław	ul. Leśnianka 62, 34-300 Żywiec
2	DROMIL Sp. z o.o.	ul. Leśnianka 102a, 34-300 Żywiec
3	BESKID Sp. z o.o.	ul. Kabaty 2, 34-300 Żywiec
4	BOLIX SA	ul. Stolarska 8, 34-300 Żywiec

Lp.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
5	ELMONTAŻ - Żywiec Sp. z o.o.	ul. Słonki 54, 34-300 Żywiec
6	Firma Handlowa DELFI Ewa Lewieniec	ul. Armii Krajowej 18, 34-300 Żywiec
7	Grupa Handlowa Sp. z o.o.	ul. Browarna 88, 34-300 Żywiec
8	Grupa ŻYWIEC SA	ul. Browarna 88, 34-300 Żywiec
9	HUTCHINSON Poland Sp. z o.o.	ul. Stolarska 23, 34-300 Żywiec
10	Miejski Zakład Energetyki Ciepłej EKOTERM Sp. z o.o.	ul. Folwark 14, 34-300 Żywiec
11	Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.	Al. Wolności 24, 34-300 Żywiec
12	PONAR Żywiec Sp. z o.o.	ul. Stolarska 21, 34-300 Żywiec
13	SEWS CABIND POLAND Sp. z o.o.	ul. Leśniana 73, 34-300 Żywiec
14	ŚRUBENA UNIA SA	ul. Grunwaldzka 5, 34-300 Żywiec
15	Zakład Robót Inżynierskich WODPOL Włoch i Marszałek S.j.	ul. ks. Słonki 24, 34-300 Żywiec
16	Żywiec Fabryka Sprzętu Szpitalnego FAMED SA	ul. Fabryczna 1, 34-300 Żywiec
17	HUTCHINSON Poland Sp. z o.o. Zakład Żywiec	ul. Leśniana 73, 34-300 Żywiec
18	Galeria Kolorowa	Osiedle 700-lecia 9, 34-300 Żywiec
19	Targówek Żywieckie Centrum Handlowo - Targowe	ul. Stefana Żeromskiego, 34-300 Żywiec
20	Lider Galeria Handlowa	ul. Zielona 3, 34-300 Żywiec

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

#### 4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.



Tabela 10. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie żywieckim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Pływalnia Miejska w Żywcu	ul. Zielona 1, 34-300 Żywiec
2	Hala Sportowa w Żywcu	ul. Zielona 7, 34-300 Żywiec
3	Muzeum Browaru ŻYWIEC	ul. Browarna 88, 34-300 Żywiec
4	Muzeum Miejskie w Żywcu	ul. Zamkowa 2, 34-300 Żywiec
5	Żywiecki Park Etnograficzny	ul. Łączna 2a, 34-323 Ślemień

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*

#### 4.1.5 Placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Zostały one przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 11. Placówki służby zdrowia w powiecie żywieckim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej	ul. Sienkiewicza 52, 34-300 Żywiec
2	Samorządny Publiczny Zakład Opiekuńczo-Leczniczy	ul. Ujsolska 35, 34-370 Rajcza
3	Specjalistyczny Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	Al. Piłsudskiego 50, 34-300 Żywiec

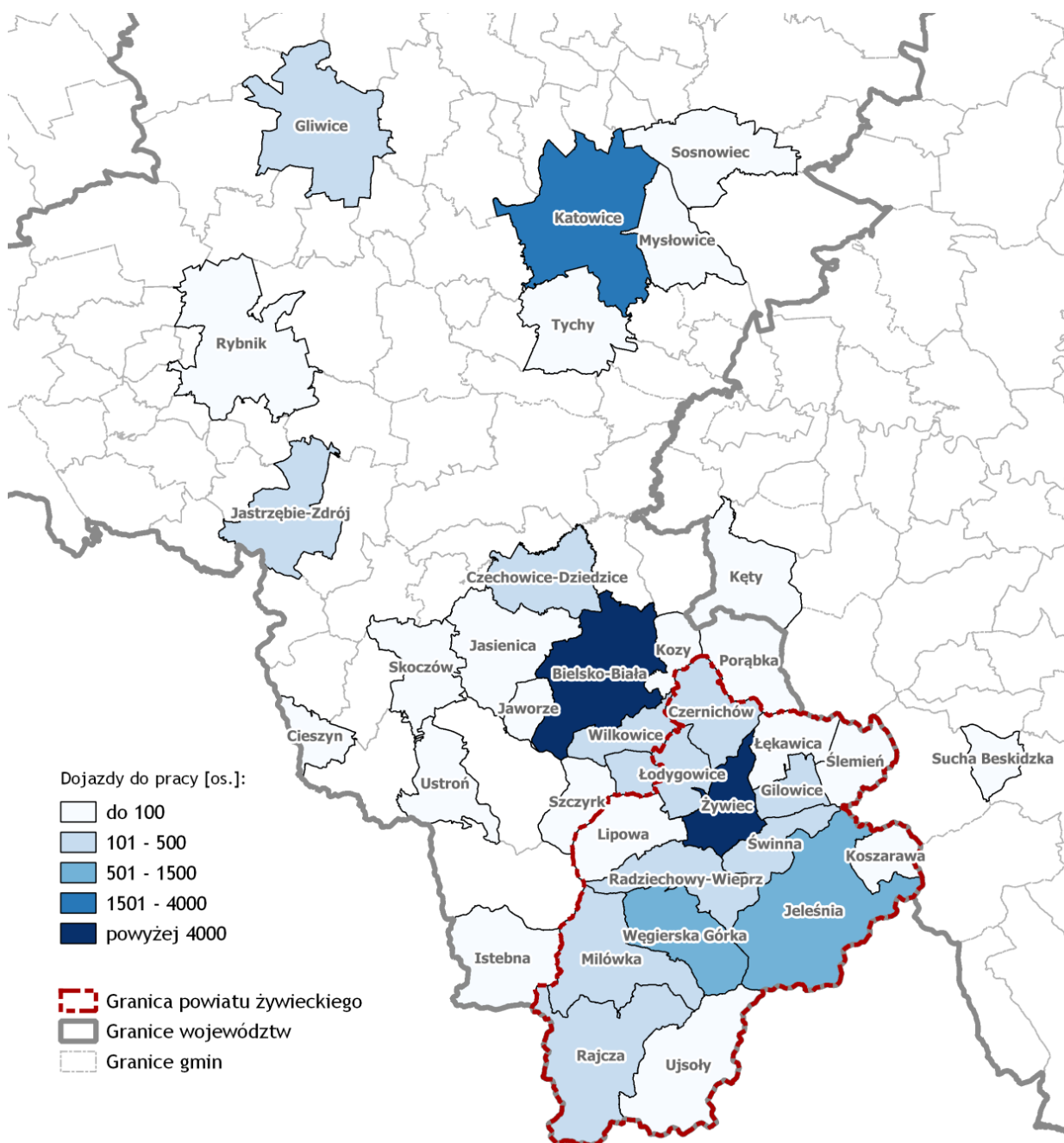
*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu żywieckiego*

## 4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu żywieckiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu żywieckiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pt. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najczęściej dojeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu żywieckiego.



Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu żywieckiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest miasto Żywiec - według wyników badań w tym mieście pracuje 36 % mieszkańców powiatu żywieckiego pracujących poza gminą zamieszkania.

Poza terenem powiatu żywieckiego, duży udział mieszkańców powiatu pracujących poza gminą zamieszkania, znajduje zatrudnienie w Bielsku-Białej.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach:

- Gmina Łodygowice → miasto Bielsko Biąta,
- Gmina Radziechowy-Wieprz → miasto Żywiec,
- Gmina Węgierska Górka → miasto Żywiec,
- Gmina Świnna → miasto Żywiec,
- Gmina Jeleśnia → miasto Żywiec,
- Gmina Lipowa → miasto Żywiec,
- Miasto Żywiec → miasto Bielsko-Biała,
- Gmina Łodygowice → miasto Żywiec,
- Gmina Lipowa → miasto Bielsko Biąta.

### 4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu żywieckiego w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie żywieckim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

#### 4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

#### 4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwienia spraw urzędowych a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczytce potoków pasażerskich.

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

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
  - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
  - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
  - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,

- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

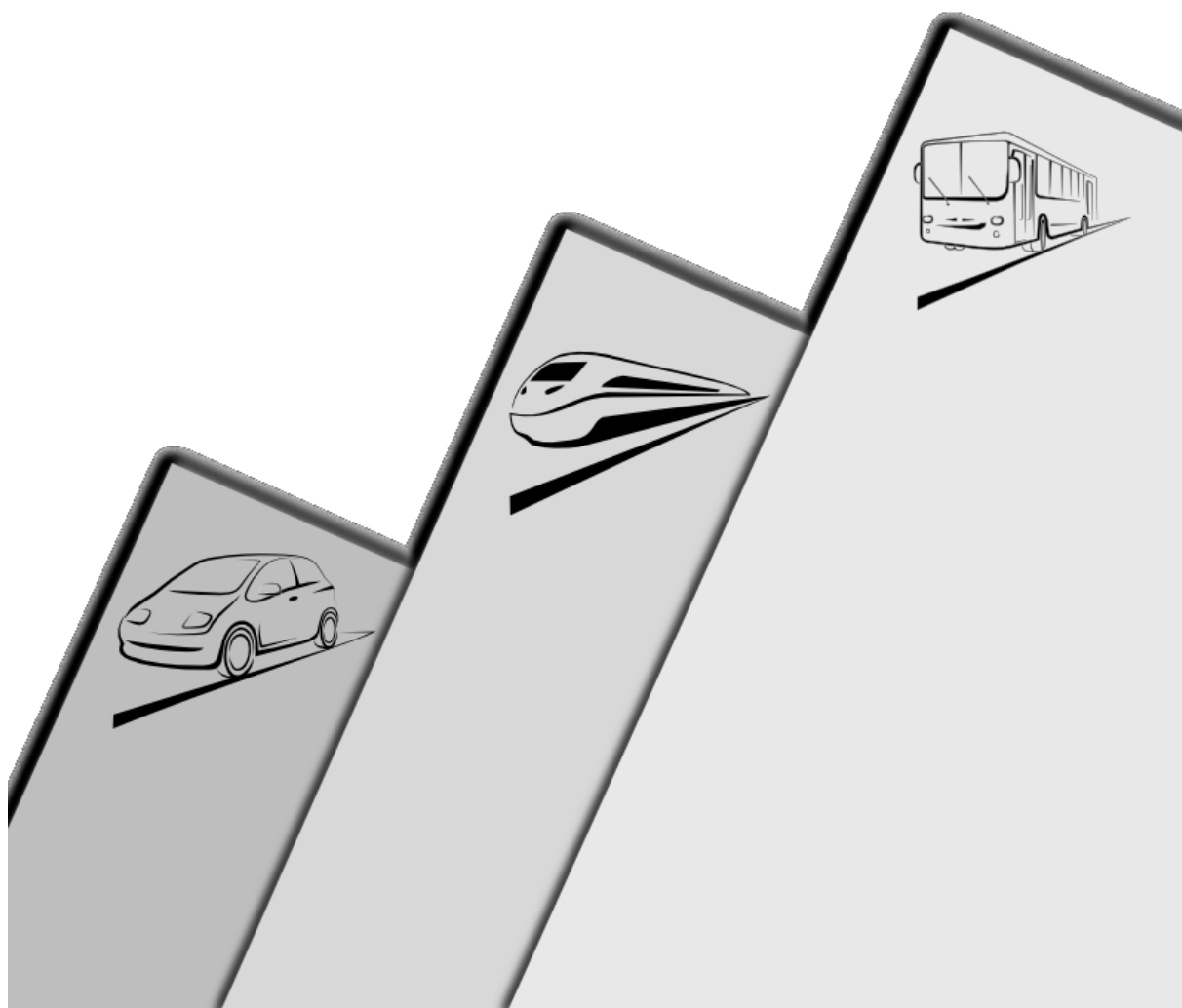
#### 4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu żywieckiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Żywcu.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu żywieckiego z Żywcem, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest miasto Bielsko-Biała. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie żywieckim.

## 5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



## 5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat żywiecki jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat żywiecki będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat żywiecki powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat żywiecki opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu żywieckiego, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat żywiecki środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu żywieckiego,
- środki z budżetu państwa.

## 5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu żywieckiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe - brak wydatku dla budżetu powiatu - natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat żywiecki. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty wg poszczególnych wariantów i modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 12. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy***” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. <b>1,600 mln zł</b> netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia:  - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 5 <b>wynosi 533 328 km,</b> przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4  Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.



Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy + uzupełniający	Model „bezkosztowy***” dla budżetu	Szacowany koszt dla całej sieci to około <b>6,454 mln zł</b> netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 5 <b>wynosi 2 151 192 km,</b> przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4  Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

\*\* powiat będzie ponosił koszty pośrednie związane np. z kontrolą oraz rozliczaniem operatora

Źródło: opracowanie własne

Do powyższych obliczeń (w wierszu podstawowy + uzupełniający) przyjęto uruchomienie w całości wariantu uzupełniającego, przy funkcjonującym w całości wariantu podstawowego (uruchomienie wszystkich kursów przewidzianych w tabeli 5).

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

### 5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

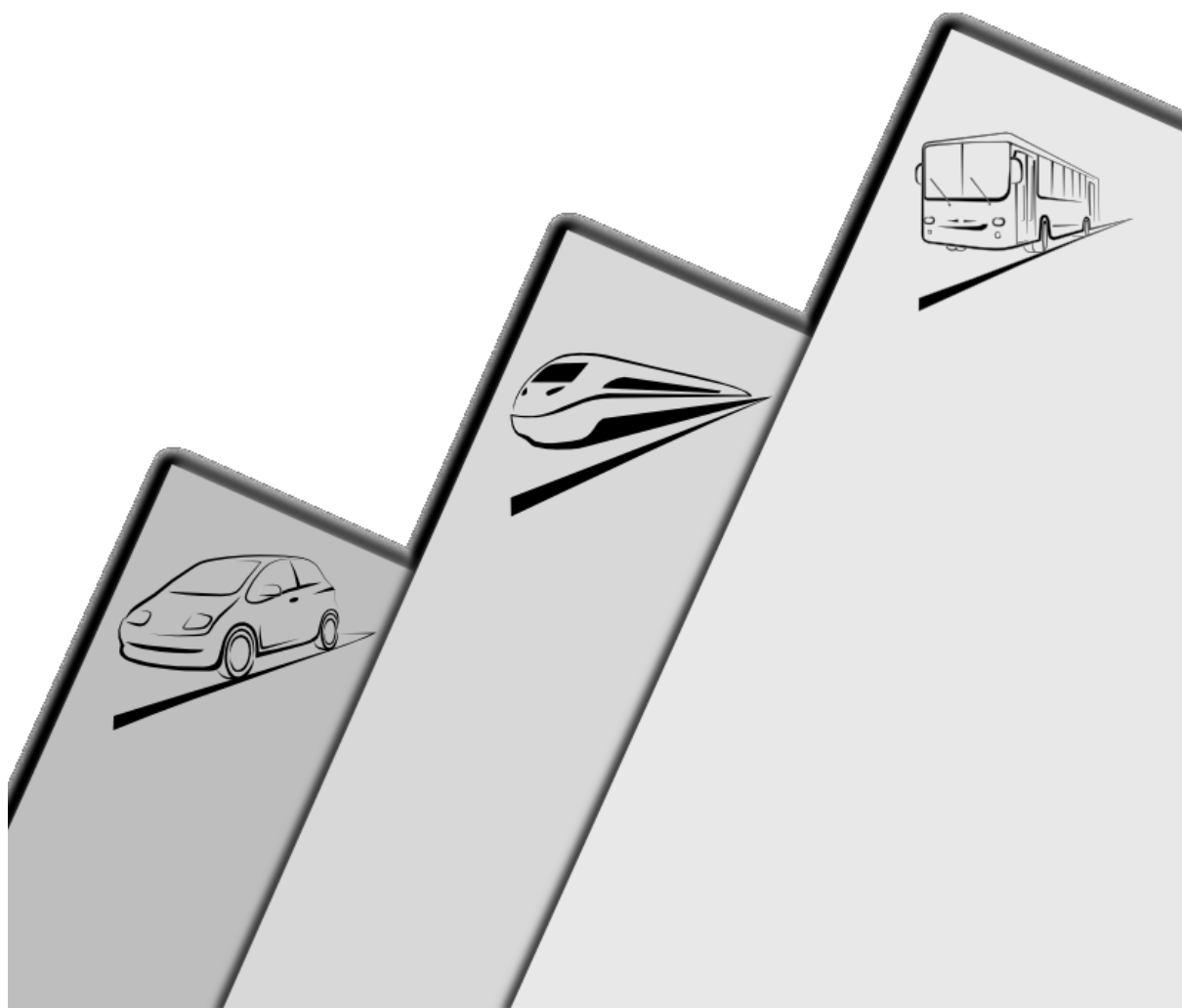
Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągania dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napętnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu żywieckiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, aby planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykazywała dodatnią rentowność dla operatorów.

## 6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

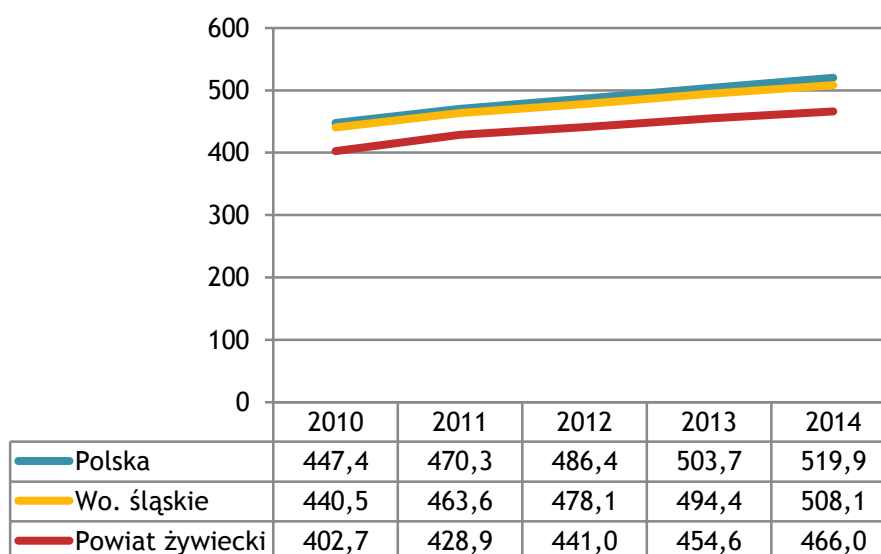
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

## 6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu żywieckiego w latach 2010 - 2014 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa śląskiego oraz Polski.

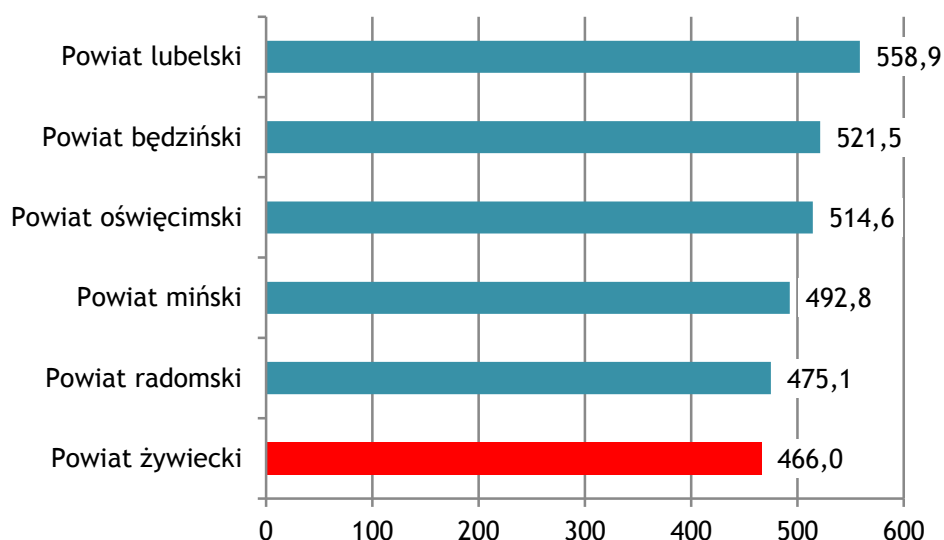


Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu żywieckiego, woj. śląskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 - 2014 wskaźnik motoryzacji w powiecie żywieckim rósł, jednak był niższy od wskaźnika motoryzacji zarówno w woj. śląskim, jak i w Polsce.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu żywieckiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby ludności.



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu żywieckiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie żywieckim w porównaniu z innymi powiatami podobnymi pod względem liczby ludności jest niski. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, przy zmniejszającej się liczbie ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu żywieckiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

## 6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

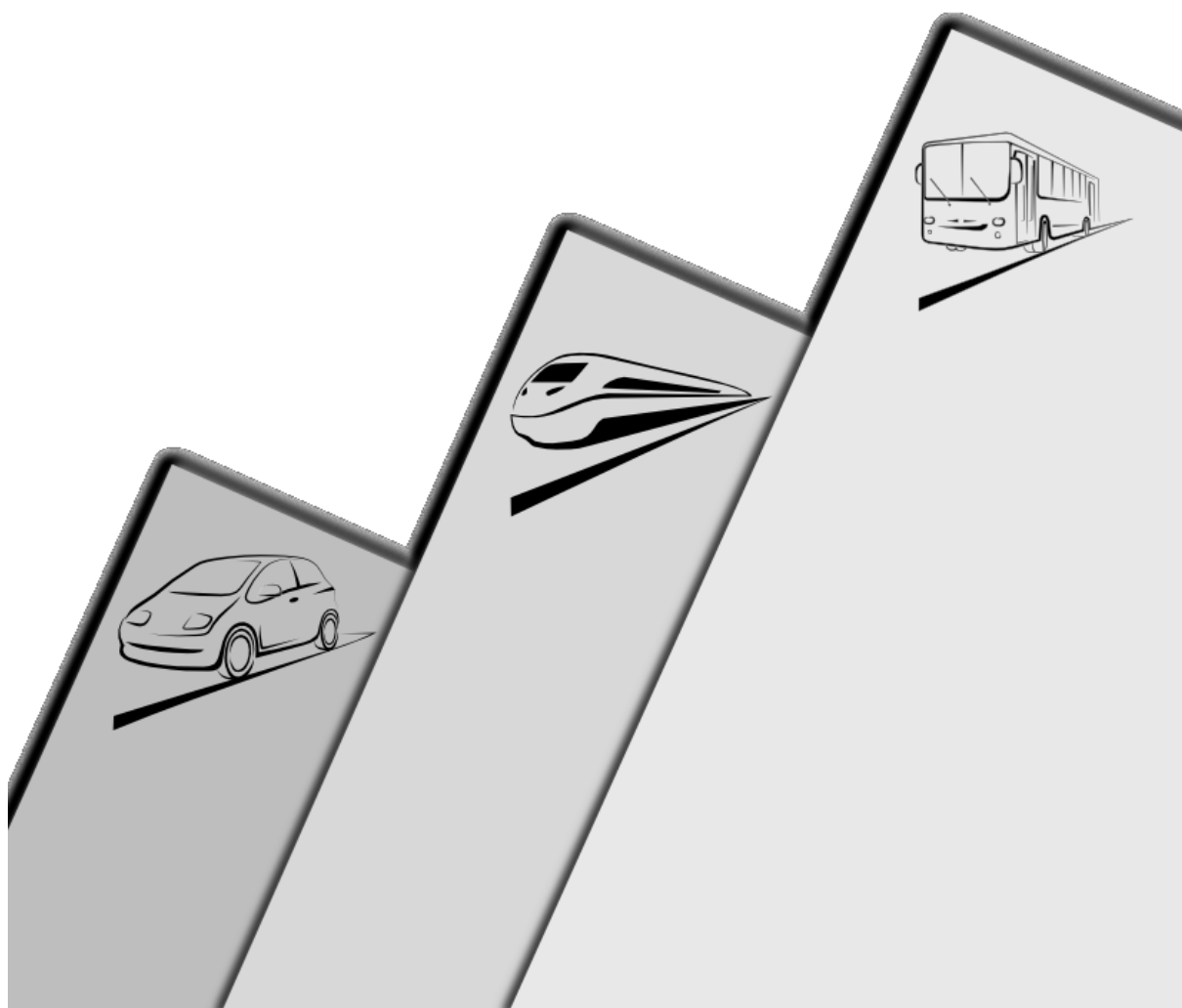
Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu żywieckiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróżach powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie żywieckim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,

- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych. Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie tak, aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

## 7 Zasady organizacji rynku przewozów



## 7.1 Powiat żywiecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu żywieckiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat żywiecki dopuszcza wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu powiatu żywieckiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

**Wariant nr I** - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu żywieckiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat żywiecki,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat - gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
  - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
  - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
  - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
  - Budżet powiatu - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

**Wariant nr II** - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu żywieckiego wykonuje związek powiatu żywieckiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo - gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu;

- Współpraca powiat - gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo - gminnego;
- Charakter przewozów: powiatowo - gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- Finansowanie przewozów:
  - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowo - gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo - gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo - gminnego,
  - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będąc przychód operatora,
  - Budżet związku powiatowo - gminnego - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

## 7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

W przypadku, gdy powiat żywiecki rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.



Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego dokumentu.

### **7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat żywiecki**

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu żywieckiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat żywiecki jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

### **7.4 Przygotowanie oferty przewozowej**

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat żywiecki, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie żywieckim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu żywieckiego.

## 7.5 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów - użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także - w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przewoźnika, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów - mogą to być np. bilety czasowe, okresowe, rodzinne.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany

związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży publicznym transportem zbiorowym. Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 7-dniowe, miesięczne, etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw,
- wynikające z uchwały Rady Powiatu Żywieckiego, o ile zostaną ustanowione.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania publicznym transportem zbiorowym.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży, usytuowane w szczególności na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dodatkowo również w biurach organizatora i operatorów albo innych uczęszczanych przez pasażerów lokalizacjach (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe itp.),
- obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego,
- a także dodatkowo - w przyszłości - przez stacjonarne i mobilne automaty biletowe, telefony komórkowe oraz Internet.

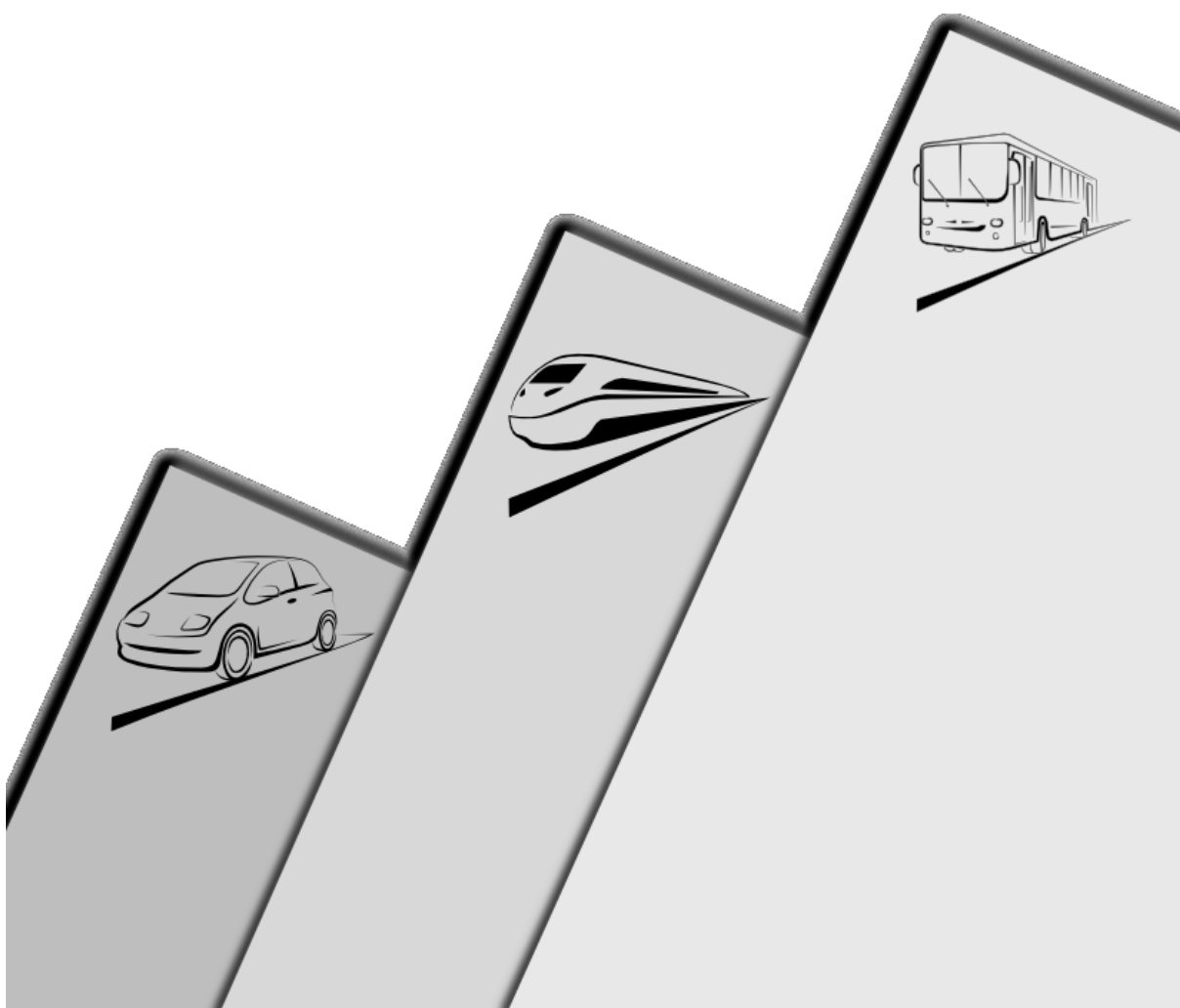
Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. Może to być:

- gotówka,
- a także w przyszłości - elektroniczna karta płatnicza, przelew komputerowy dokonany przez Internet, SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. W przypadku dystrybucji biletów przez obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego dopuszcza się sprzedaż biletów w ograniczonym zakresie oferty.

# 8

## Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



## 8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

*Źródło: opracowanie własne*

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

## 8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

### 8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO<sub>x</sub>),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrożenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak od roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

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

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

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

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie żywieckim.

### 8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 14. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

*Źródło: opracowanie własne*

### 8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

#### 8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu, pracy) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej, różnicy wysokości i przeszkód naturalnych. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu żywieckiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

#### 8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat żywiecki, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.



W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat żywiecki ujednotoci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

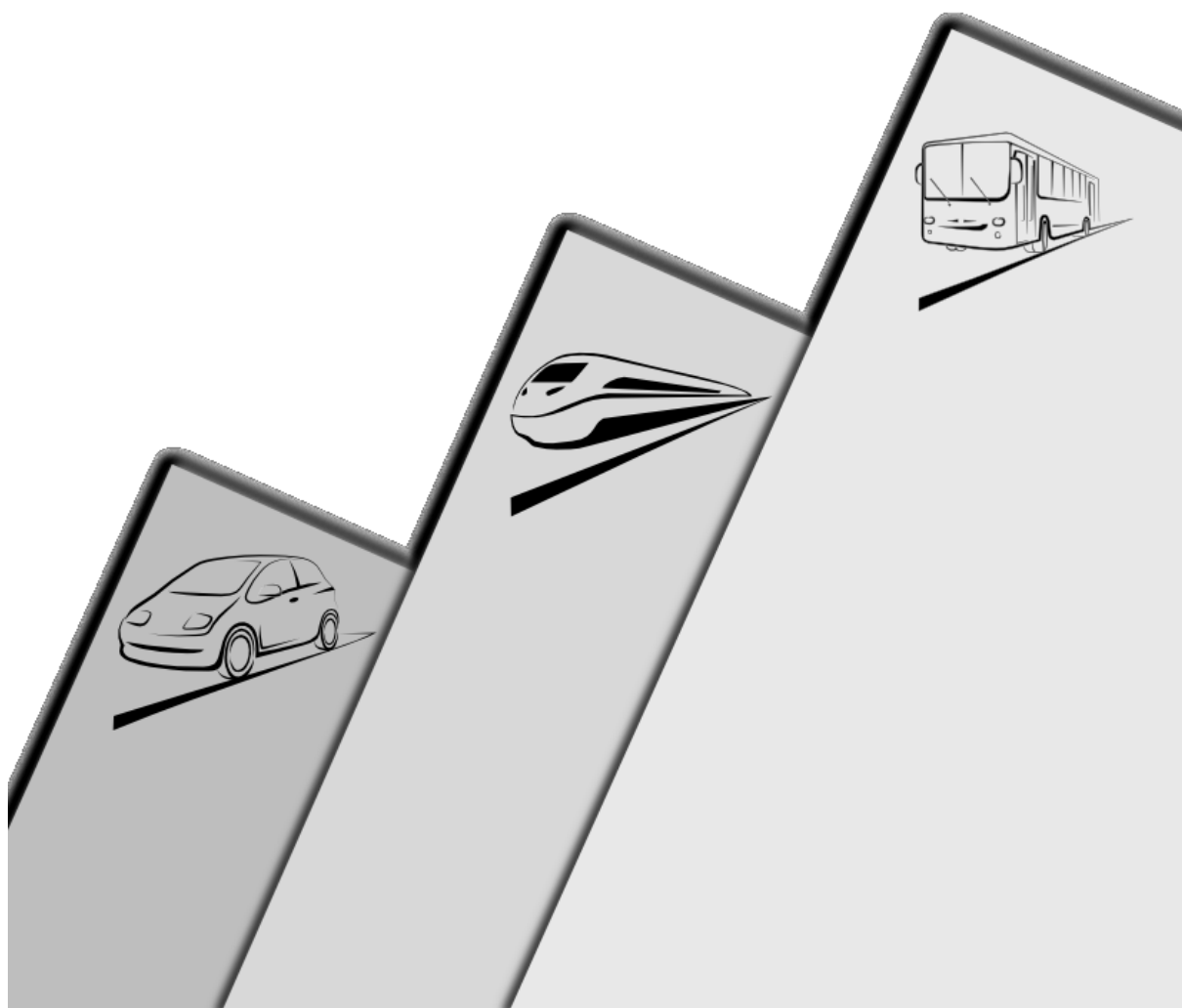
Tabela 15. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie żywieckim

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	<b>Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”</b> Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	<b>Nazwa przystanku i numer słupka</b> Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	<b>Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)</b> Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	<b>Piktogram informujący o zakazie palenia</b>	X	X
	<b>Informacja o zarządcy przystanku</b> Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	<b>Tabliczka z rozkładem jazdy</b>	X	X
	<b>Schemat sieci połączeń</b>	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	<b>Skrócona taryfa przewozowa</b>	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	<b>Ławka</b>	X (przystanki wyposażone w wiaty)	X
	<b>Wiąta przystankowa</b> Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Peron	Utwardzona nawierzchnia peronu	X	X
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm		X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami		X
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	X	X

*Źródło: opracowanie własne*

## 9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

## 9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat żywiecki rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem śląskim oraz miastem Żywiec w zakresie integracji informacji pasażerskiej, w szczególności we wspólnych węzłach przesiadkowych.

## 9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 16. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

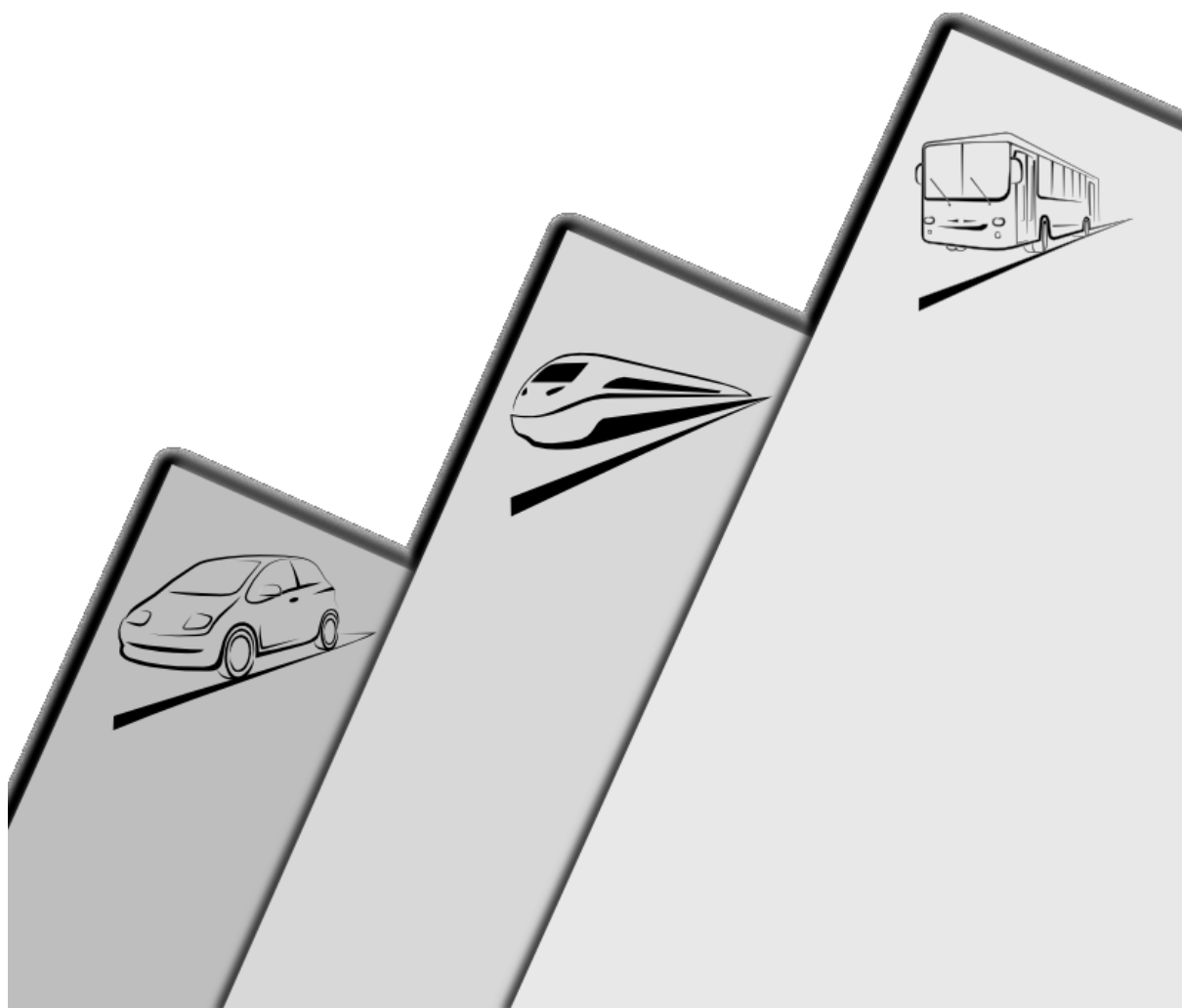
Miejsce publikacji	Zakres informacji
<b>Pojazdy komunikacji zbiorowej</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).</li> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Regulamin przewozów.</li> </ul>
<b>Przystanki komunikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nazwa przystanku i numer słupka.</li> <li>• Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).</li> <li>• Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.</li> <li>• Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.</li> <li>• Rozkład jazdy zawierający:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów,</li> <li>○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,</li> <li>○ godziny odjazdów autobusów,</li> <li>○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii,</li> <li>○ okres obowiązywania rozkładu jazdy,</li> <li>○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.</li> </ul> </li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
<b>Węzeł przesiadkowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.</li> <li>• Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat żywiecki.</li> <li>• Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek.</li> </ul>

Miejsce publikacji	Zakres informacji
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.</li></ul>
<b>Internet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li><li>• Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.</li><li>• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.</li><li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li></ul>
<b>Aplikacje mobilne</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży.</li><li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li></ul>

*Źródło: opracowanie własne*

# 10

## Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu żywieckiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu żywieckiego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe i autobusowe, jeśli zostaną uruchomione), a z drugiej - z bardziej lokalnym - przewozy wewnątrzgminne, miejskie, podmiejskie oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednoczone standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego (w tym między innymi poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonać kompleksowe pomiary napętnień na liniach oraz ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych - źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

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

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego



oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu żywieckiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat żywiecki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

### 10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne, w razie potrzeby wyznaczone.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna bądź inne oświetlenie. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

## 10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

W przyszłości w miarę możliwości finansowych powiat żywiecki będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat żywiecki), spełniającymi najwyższe normy spalin oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

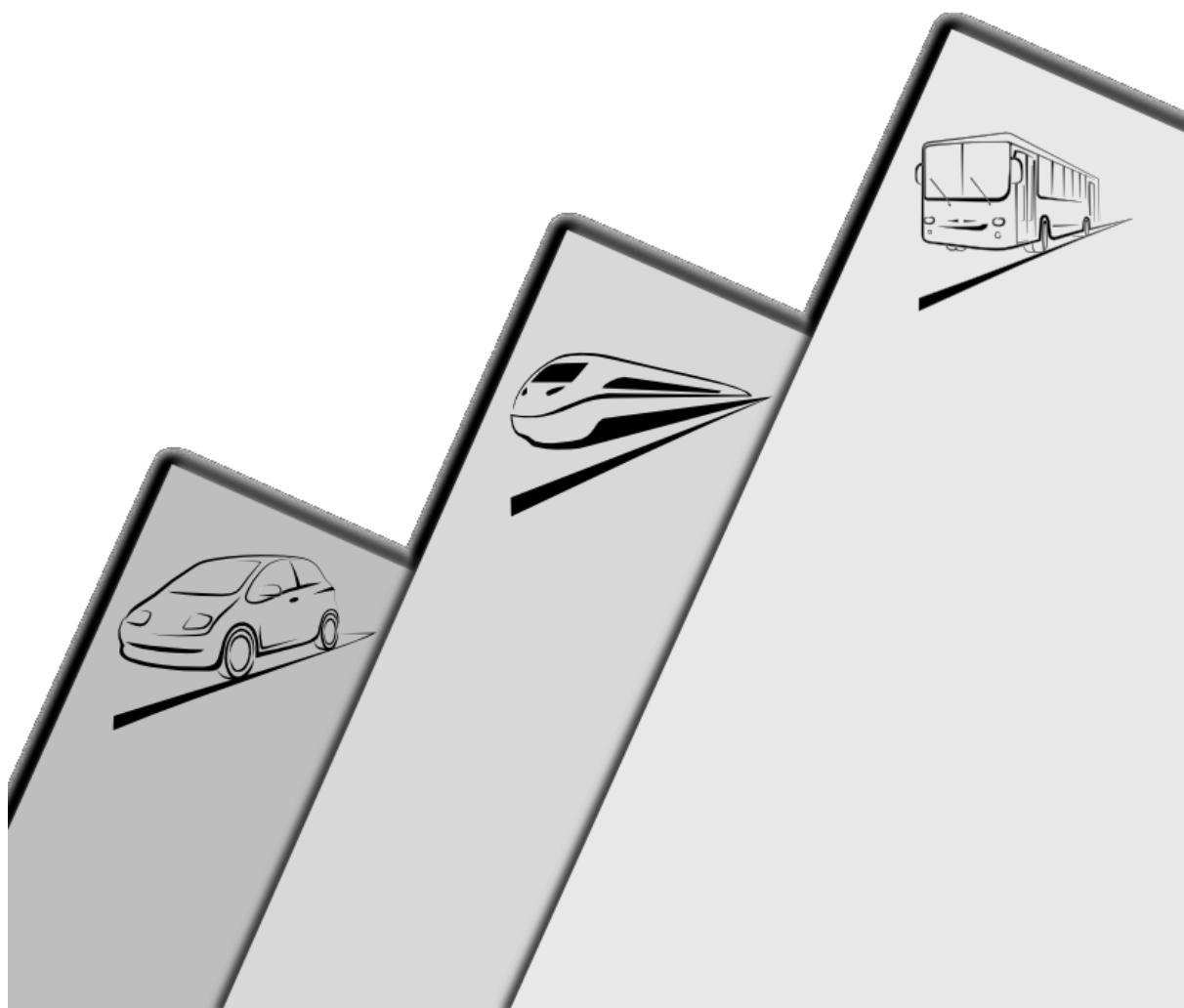
- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

## 10.3 Tabor przeznaczony do zadań dodatkowych

W przyszłości powiat żywiecki rozważy uruchomienie dodatkowych usług komunikacyjnych. W dyspozycji operatora powiatowych przewozów pasażerskich będzie znajdował się pojazd przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Pojazd ten będzie wykorzystywany w sposób elastyczny - na żądanie wg zgłoszonych potrzeb. W podobny sposób będzie mogła być zorganizowana oferta dla przejazdów turystycznych - w tym wypadku ułatwiony byłby przewóz nart lub rowerów.

# 11

## Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu żywieckiego

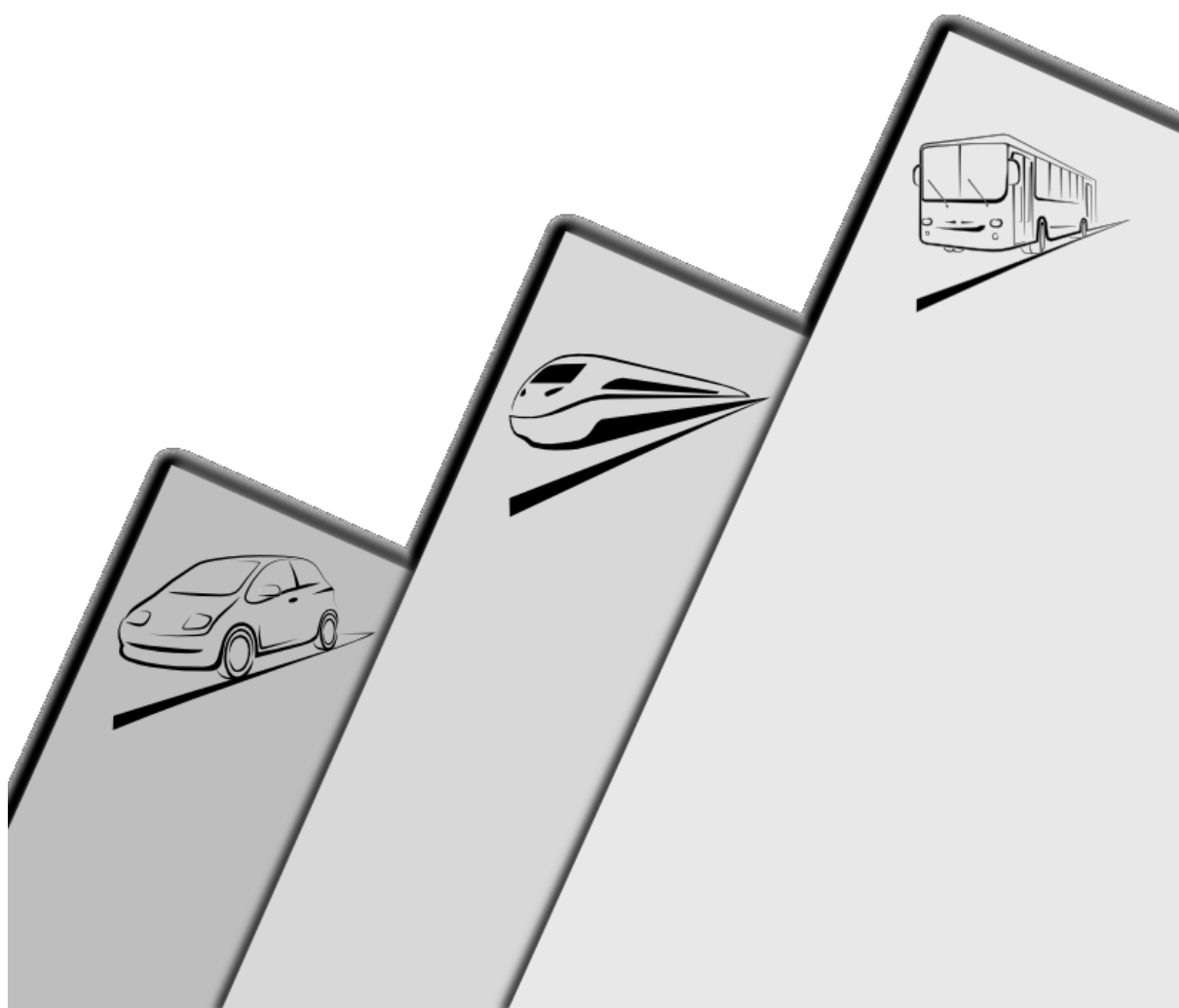


Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji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

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Żywieckiego.

# 12

Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu zbiorowego dla powiatu  
żywieckiego

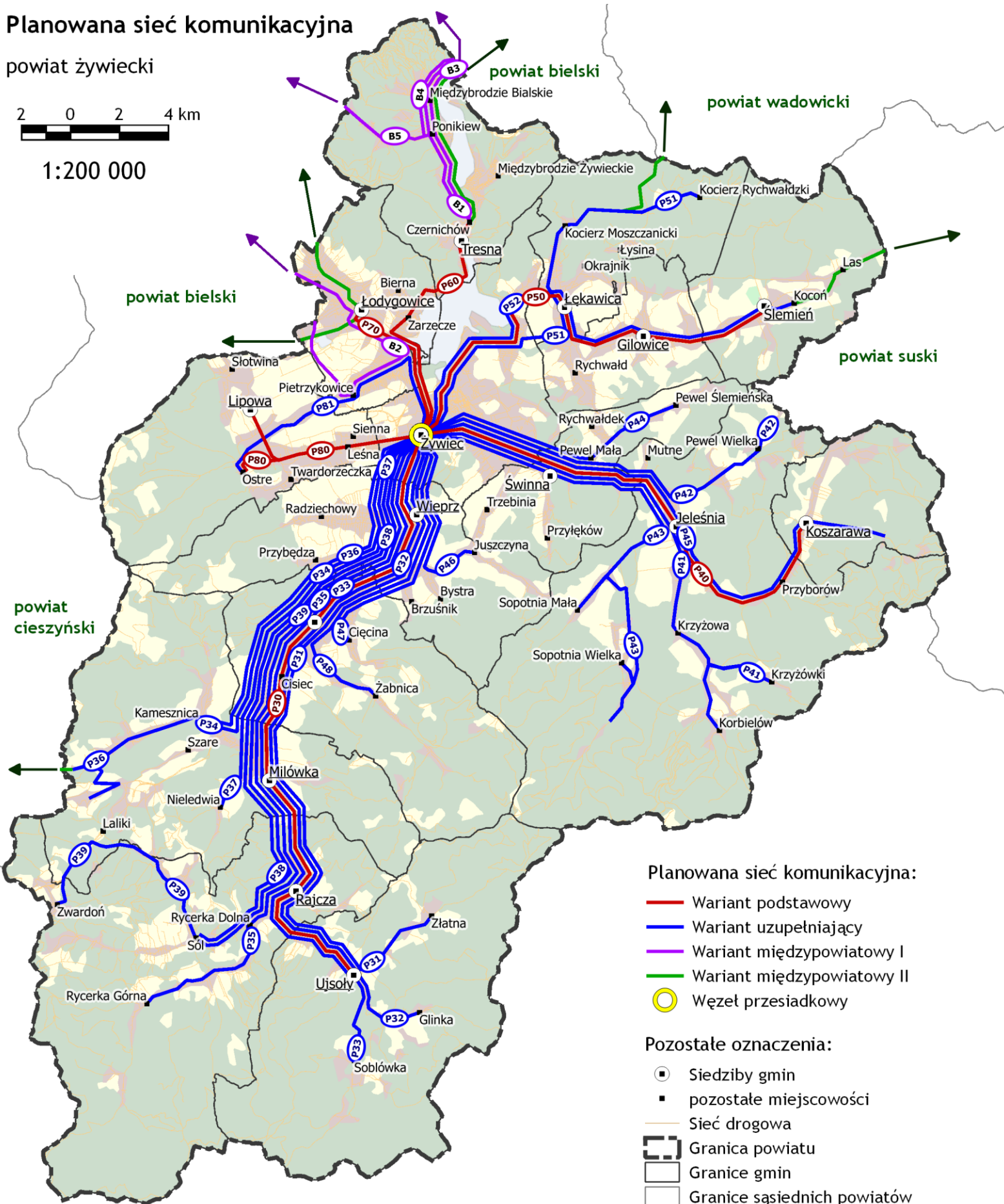


# Planowana sieć komunikacyjna

powiat żywiecki



1:200 000



## Planowana sieć komunikacyjna:

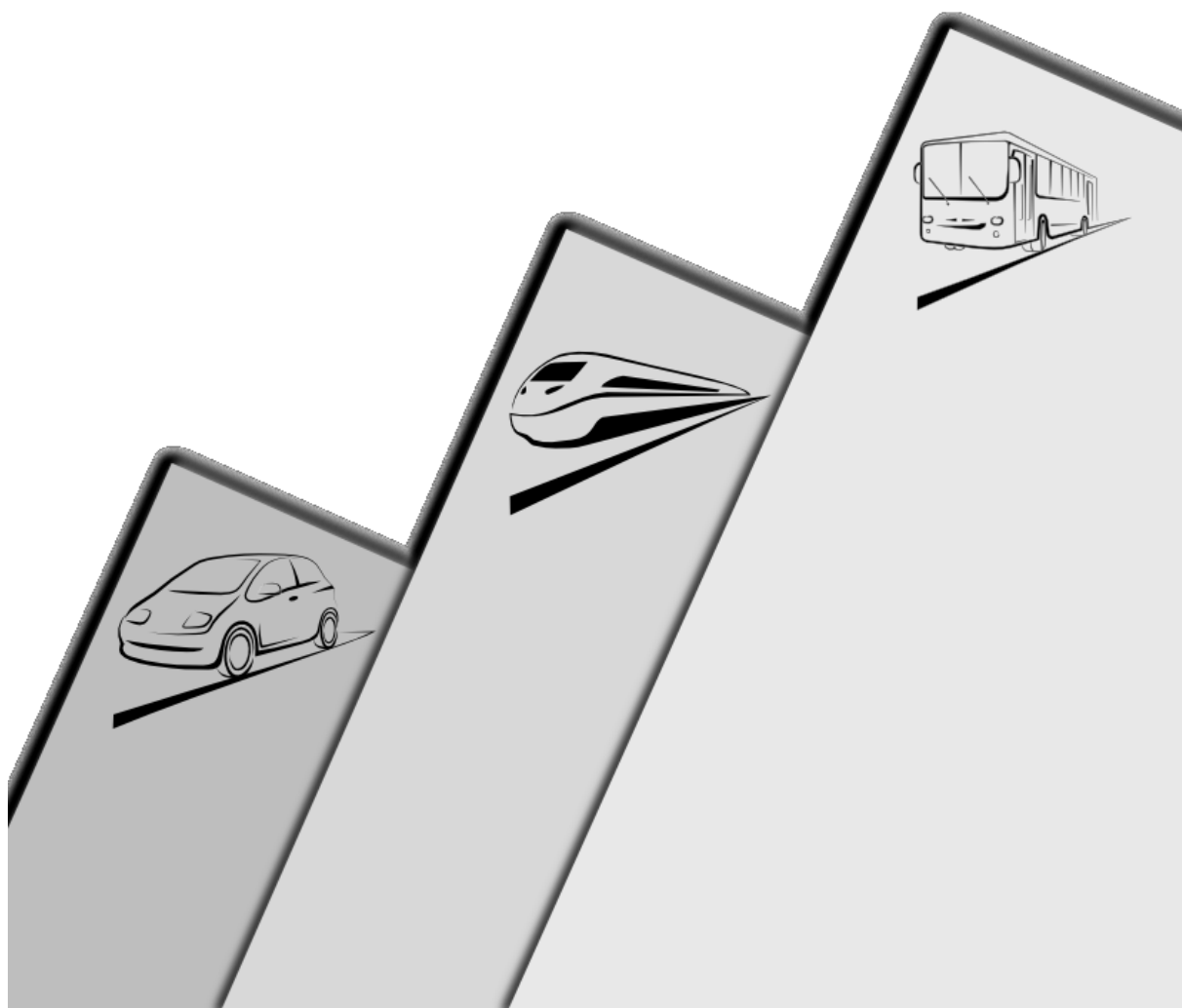
- Wariant podstawowy
- Wariant uzupełniający
- Wariant międzypowiatowy I
- Wariant międzypowiatowy II
- Węzeł przesiadkowy

## Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- pozostałe miejscowości
- Sieć drogowa
- ▭ Granica powiatu
- ▭ Granice gmin
- ▭ Granice sąsiednich powiatów

# 13

Spis map, tabel i wykresów



### 13.1 Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu żywieckiego .....	10
Mapa 2. Układ drogowy i kolejowy powiatu żywieckiego .....	21
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna - linie regularne .....	30
Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna - linie regularne specjalne .....	32
Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu żywieckiego .....	42

### 13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014.....	14
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014 .....	16
Tabela 3. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Żywieckiego .....	27
Tabela 4. Wykaz zezwoleń na linie specjalne wydanych przez Starostę Powiatu Żywieckiego..	31
Tabela 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy i uzupełniający .....	34
Tabela 6. Planowana sieć komunikacyjna - wariant międzypowiatowy I.....	35
Tabela 7. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie żywieckim .....	38
Tabela 8. Placówki oświatowe w powiecie żywieckim .....	39
Tabela 9. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie żywieckim.....	39
Tabela 10. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie żywieckim .....	41
Tabela 11. Placówki służby zdrowia w powiecie żywieckim .....	41
Tabela 12. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów .....	48
Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji .....	61
Tabela 14. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	63
Tabela 15. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie żywieckim .....	65
Tabela 16. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.....	69

### 13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu żywieckiego w latach 2010 - 2014 .....	15
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie żywieckim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku.....	17
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie żywieckim .....	18
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie żywieckim, województwie śląskim oraz w Polsce w latach 2010 - 2014.....	19
Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu żywieckiego do roku 2030 .....	19
Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie żywieckim w latach 2020, 2025 i 2030 .....	20
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu żywieckiego, woj. śląskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014.....	51



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu żywieckiego z powiatami podobnymi pod  
względem liczby ludności ..... 52