



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 19 lutego 2024 r.

Poz. 1440

UCHWAŁA NR II/1/3/2024 ZGROMADZENIA BESKIDZKIEGO ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO

z dnia 12 lutego 2024 r.

**w sprawie przyjęcia aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla
Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego**

Na podstawie § 7 ust. 2 pkt 9 Statutu Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (t.j. Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 11 lipca 2022 r. poz. 4731) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 4a i art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778)

Zgromadzenie Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego, stanowiącego załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Związku.

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

Przewodniczący Zgromadzenia

Bogusław Jakubiec

Załącznik do Uchwały Zgromadzenia nr II/1/3/2024

z dnia 12 lutego 2024 r.

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny

ul. Legionów 54

43-300 Bielsko-Biała

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA BESKIDZKIEGO ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO



POWIAT BIELSKI



GINA BESTWINA



GINA BUCZKOWICE



GINA JAWORZE



GINA KOZY



GINA WILAMOWICE



GINA PORĄBKA



GINA WILKOWICE



GINA JASIENICA



GINA SZCZYRK



GINA KĘTY



KOMUNIKACJA
BESKIDZKA

Plan opracowali:

Seweryn Kobiela

Igor Hankus

Jarosław Bąk

Piotr Majer

Marek Kudrys

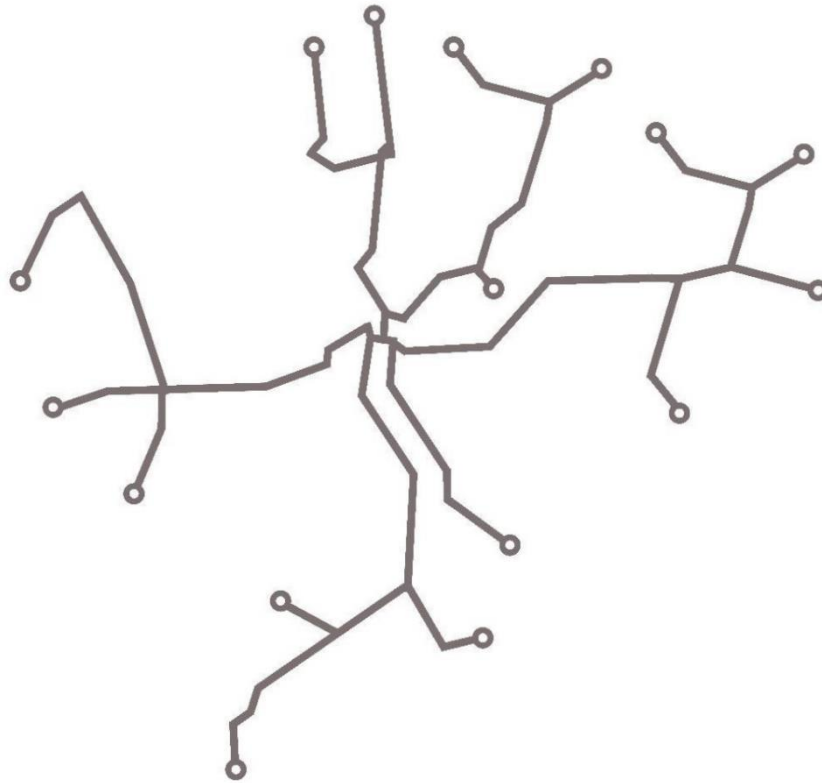
Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego	6
1.1. Zrównoważony transport publiczny	7
1.2. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego	7
1.3. Konsultacje społeczne	10
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego	11
2.1. Powiat Bielski	12
2.2. Gminy, które wraz z Powiatem Bielskim tworzą Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny	14
2.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu bielskiego	18
2.4. Gospodarka	24
2.5. Edukacja	26
2.6. Istniejąca sieć komunikacyjno-drogowa	27
3. Sieć komunikacyjna	33
3.1. Istniejąca sieć komunikacyjna	34
3.2. Transport kolejowy	45
3.4. Transport lotniczy	47
3.5. Tabor wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym	47
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru objętego działaniem Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego	50
4.1. Placówki oświatowe	54
4.2. Strefy inwestycyjne	58

4.3.	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne.....	59
4.4.	Obiekty handlowo-usługowe.....	64
4.5.	Instytucje publiczne.....	65
4.6.	Inne generatory ruchu.....	67
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	69
6.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	71
6.1.	Wskaźnik motoryzacji.....	72
6.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu uwzględniając infrastrukturę.....	74
7.	Zasady organizacji rynku przewozów.....	77
8.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	80
8.1.	Organizacja przystanków autobusowych.....	81
8.2.	Organizacja pętli autobusowych.....	84
8.3.	Ochrona środowiska naturalnego.....	86
8.4.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	88
9.	Organizacja systemu informacji dla pasażera.....	92
9.1.	Informacja na przystankach.....	94
9.2.	Informacja w pojazdach.....	96
9.3.	Informacja dostępna w Internecie.....	99
10.	Prognoza popytu.....	101
11.	Kierunki rozwoju transportu zbiorowego.....	105
12.	Analiza planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego oraz Małopolskiego.....	113
13.	Ankieta.....	118

13.1. Cel przeprowadzenia ankiety.....	119
13.2. Ankieta dotycząca realizacji planu transportowego przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (2017 rok)	120
Charakterystyka próby	122
Wyniki badania	123
Podsumowanie przeprowadzonej ankiety	132
13.3. Ankieta dotycząca organizacji komunikacji podmiejskiej (2022 rok) ..	133
14. Część graficzna	142
15. Słownik pojęć.....	143
16. Spis map, rysunków, tabel i wykresów	147
16.1. Spis map	148
16.2. Spis rysunków.....	148
16.3. Spis tabel.....	148
16.4. Spis wykresów	150

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego



1.1. Zrównoważony transport publiczny

Idea zrównoważonego transportu publicznego wywodzi się z analizy zjawiska kurczenia się zasobów naturalnych oraz tendencji rozwoju gospodarczego. Raport Komisji ds. Środowiska i Rozwoju ONZ z 1987 roku definiuje zrównoważony rozwój, jako taki: „w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie” Aktualnie w ramach polityki unijnej zrównoważony rozwój transportu publicznego jest kształtowany w trzech sferach [ECMT 2004]:

- społecznej - umożliwia spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do niego przez jednostki i społeczeństwa w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego i ekosystemów
- gospodarczej - jest przystępny cenowo, skutecznie funkcjonuje, oferuje wybór środków transportu oraz wspiera prężnie rozwijającą się gospodarkę
- ekologicznej - ogranicza emisje i odpady z uwzględnieniem możliwości planety do ich absorpcji, minimalizuje zużycie zasobów nieodnawialnych, ogranicza konsumpcję zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia, przetwarza i wtórnie wykorzystuje ich komponenty oraz minimalizuje wykorzystanie gruntów, a także ogranicza natężenie hałasu.

1.2. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG), zwany dalej planem transportowym, ma na celu zaplanowanie usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu i gmin go tworzących. Plan transportowy opracowany przez BZPG jest zgodny z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego należy Powiat Bielski oraz dziesięć gmin: Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kęty, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilkowice i Wilamowice. Instytucja została powołana do zarządzania publicznym transportem zbiorowym

w zakresie sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu bielskiego oraz gmin należących do BZPG.

Związek (BZPG) został utworzony 17 marca 2017 roku poprzez wpisanie przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji do rejestru związków powiatowo-gminnych pod pozycją nr 6. Związek utworzyły Powiat Bielski oraz dziewięć gmin: Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilkowice i Wilamowice. Gmina Kęty stała się 11-stym uczestnikiem Związku na podstawie stosownych dokumentów wymaganych prawem z dniem 1 stycznia 2021 r.

Związek w najbliższych latach ma na celu sukcesywną wymianę taboru autobusowego, którego emisje spalin mieszczą się w normach EURO 5 i niższych tak aby spełniać jak najwyższe normy emisji spalin. Organizator jak i operator przy wymianie taboru bierze pod uwagę zarówno autobusy nowe jak i autobusy używane. Kryterium wyboru autobusów jest przede wszystkim ekologia czyli autobusy spełniające normy EURO 6 oraz autobusy niskoemisyjne a więc napędzane sprężonym gazem ziemnym (CNG), a także autobusy zeroemisyjne takie jak pojazdy zasilane energią elektryczną lub wodorem. Związek dotychczas brał pod uwagę zakup autobusów klas: MAXI, MIDI i MINI, gdyż takie autobusy były dotychczas eksploatowane, natomiast od 2023 roku do eksploatacji zostały wprowadzone również pojazdy typu MEGA, czynnikiem determinującym do podjęcia takiej decyzji była analiza danych dotyczących liczby pasażerów i tym samym reagowanie w zakresie dostosowania taboru do potrzeb transportowych.

Niniejsze opracowanie stanowi analizę oczekiwań oraz potrzeb mieszkańców regionu oraz pasażerów komunikacji publicznej. W ramach rozwoju publicznego transportu zbiorowego stale uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, dostępność podróży do infrastruktury przystankowej oraz aspekty środowiskowe. Sprawny system komunikacji publicznej powinien opierać się o następujące parametry, stanowiące kręgosłup sprawnego układu komunikacyjnego:

Parametry związane z rozkładem jazdy

- częstotliwość linii
- regularność linii
- liczba kursów linii
- liczba zatrzymań na przystankach
- wielkość potoku pasażerów
- prędkość komunikacyjna
- prędkość techniczna
- liczba wozokilometrów
- długość przerw uwzględniających czas tankowania autobusów

Parametry związane z trasą linii

- warunki ruchu drogowego
- liczba zatrzymań autobusu na przystanku
- liczba zatrzymań autobusu nie wynikająca z rozkładu jazdy
- kategorie drogi w ciągu linii komunikacyjnej
- istnienie buspasów lub innych rozwiązań nadających priorytet komunikacji publicznej

Parametry operacyjne

- liczba autobusów
- pojemność autobusów
- wielkość/długość pojazdów
- niezawodność kursowania linii
- punktualność kursowania linii

Parametry techniczne

- niezawodność pojazdów
- dostęp do sieci tankowania
- czas niezbędny do przeprowadzenia serwisowania pojazdu

Parametry ekonomiczne

- koszty zależne od wozokilometrów
- koszty zależne od wykorzystania załogi
- koszty zależne od sytuacji politycznej, prawnej oraz innych nie mogących przewidzeniu sytuacji.

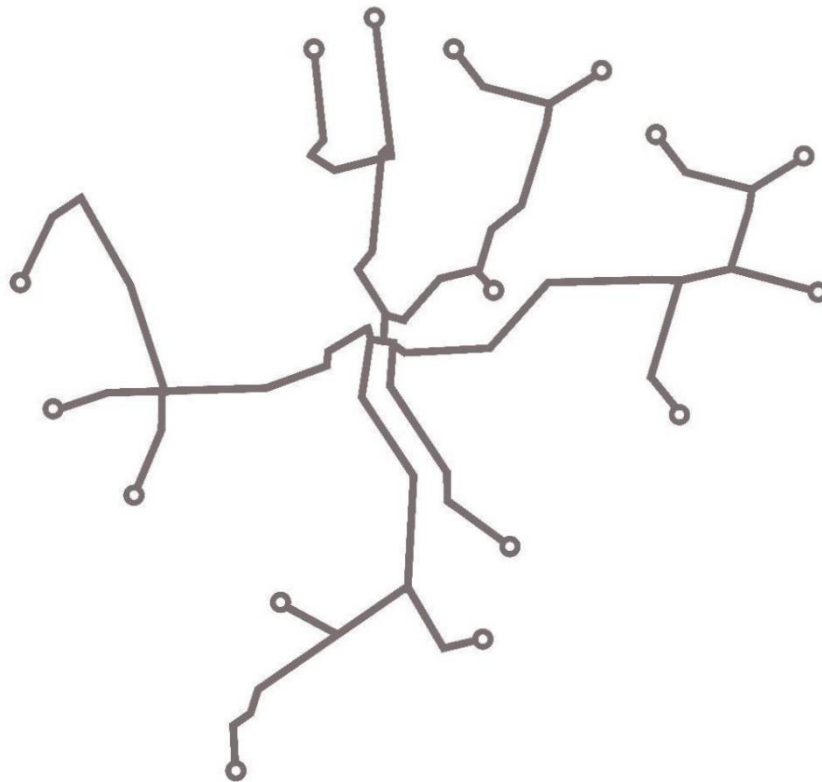
Podczas opracowywania niniejszego dokumentu wykorzystano dane oraz materiały uzyskane ze Starostwa Powiatowego w Bielsku-Białej i gmin należących do BZPG (Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kęty, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice) oraz danych Głównego Urzędu Statystycznego. Posłużono się również ogólnodostępnymi danymi ze stron internetowych przewoźników, w tym operatora publicznego transportu zbiorowego, którym jest spółka Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.).

1.3. Konsultacje społeczne

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego został sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Art. 10 wspomnianej ustawy nakazuje, aby informację o niniejszym opracowaniu ogłosić w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, w okresie nie krótszym niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

W czasie trzytygodniowych konsultacji społecznych mieszkańcom terenu objętego działaniem BZPG zostanie udzielona możliwość zgłaszania ewentualnych uwag i spostrzeżeń do projektu planu transportowego. Po rozpatrzeniu zgłoszonych do Organizatora opinii, po ich weryfikacji oraz uznaniu wniosków w nich zawartych za zasadne, w opracowaniu zostaną naniesione stosowne zmiany.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego



2.1. Powiat Bielski



Powiat bielski zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części województwa śląskiego. Powierzchnia całego powiatu wynosi 458,64 km². Obszar w 2020 r. zamieszkiwało 166 348 osób, a gęstość zaludnienia powiatu wynosiła 363 osób/km² (Źródło: Główny Urząd Statystyczny: Bank Danych Lokalnych, <http://www.stat.gov.pl>, stan na 2020 r.). Powiat zajmuje teren od Kotliny Oświęcimskiej przez Dolinę Górnej Wisły, Pogórze Wilamowickie, Pogórze Śląskie, Beskid Śląski i Beskid Mały.

W skład powiatu wchodzi:

- a) gminy miejskie: Szczyrk;
- b) gminy miejsko-wiejskie: Czechowice-Dziedzice, Wilamowice;
- c) gminy wiejskie: Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Wilkowice;
- d) miasta: Szczyrk, Czechowice-Dziedzice, Wilamowice.

Powiat Bielski graniczy z pięcioma powiatami: od południowego-wschodu z żywieckim, od zachodu z cieszyńskim, od północy z pszczyńskim, od północnego-wschodu z oświęcimskim (woj. małopolskie) i od wschodu z wadowickim (woj. małopolskie).



Rysunek 1 Powiat bielski z podziałem na gminy. Źródło: Opracowanie własne na podstawie commons.wikimedia.org

W poniższej tabeli zawarto informacje dotyczące poszczególnych gmin tj. powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia. Największą gminą powiatu bielskiego jest Jasienica, natomiast najmniejszą Buczkowice. Wśród gmin powiatu bielskiego największą ilością mieszkańców charakteryzują się Czechowice-Dziedzice (27,6% mieszkańców całego powiatu), a najmniejszą Szczyrk (3,5% mieszkańców powiatu).

Gmina	Powierzchnia km ²	Ilość mieszkańców (os)		Gęstość zaludnienia (os/km ²)	
		2018	2020	2018	2020
Bestwina	37,92	11 787	11 950	311	315
Buczkowice	19,46	11 174	11 226	574	577

Czechowice-Dziedzice	66,48	45 421	45 490	683	684
Jasienica	91,67	24 117	24 681	263	269
Jaworze	21,13	7 299	7 443	345	352
Kozy	26,74	12 990	13 091	486	490
Porąbka	64,43	15 589	15 581	242	242
Szczyrk	39,07	5 747	5 710	146	146
Wilamowice	57,34	17 505	17 794	305	310
Wilkowice	34,40	13 371	13 382	389	389
SUMA:	458,64	165 000	166 348	374	377

Tabela 1 Gminy powiatu bielskiego – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia w 2018 r. oraz 2020 roku. Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

2.2. Gminy, które wraz z Powiatem Bielskim tworzą Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny

W skład Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego wchodzi następujące jednostki samorządowe:



GMINA BESTWINA – gmina wiejska stanowiąca część Kotliny Oświęcimskiej. Graniczy z miastami: Bielskiem-Białą i Czechowicami-Dziedzicami oraz z gminami: Wilamowice, Pszczyna oraz Miedźna (pow. pszczyński). Graniczy również z rzekami: Białą (od zachodu) oraz Wisłą (od północy). Gmina zajmuje powierzchnię 37,92 km² co stanowi 8,3% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkują 11 950 osoby (stan na 2020 r. wg GUS). Sołectwa wchodzące w skład gminy to: Bestwina, Bestwinka, Janowice oraz Kaniów.



GMINA BUCZKOWICE - gmina wiejska położona pomiędzy szczytami Beskidu Śląskiego (od zachodu), a Jeziorem Żywieckim (od wschodu). Sąsiaduje z gminami: Szczyrk, Wilkowice, Lipowa (pow. żywiecki) oraz Łodygowice (pow. żywiecki). Gmina zajmuje powierzchnię 19,46 km² co stanowi 4,2% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkuje 11 226 osób (stan na 2020 r. wg GUS). Pozostałe sołectwa to: Godziszka, Kalna oraz Rybarzowice.



JASIENICA - największa z gmin powiatu bielskiego i jedna z największych w Polsce. Gmina wiejska leżąca na obszarze styku trzech krain geograficznych: Beskidu Śląskiego, Pogórza Cieszyńskiego oraz Kotliny Oświęcimskiej. Gmina zajmuje powierzchnię 91,67 km² co stanowi 20% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkuje 24 681 osób (stan na 2020 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Jasienica, Mazańcowice, Rudzica, Biery, Grodziec, Międzyrzecze Górne, Międzyrzecze Dolne, Iłownica, Łazy, Roztropice, Bielowicko, Świętoszówka, Landek oraz Wieszcza. Sąsiadujące miasta to: Bielsko-Biała i Czechowice-Dziedzice, natomiast gminy to: Brenna, Chybie, Skoczów (pow. cieszyński) oraz Jaworze.



JAWORZE - gmina wiejska zlokalizowana w obrębie Pogórza Cieszyńskiego. Obejmuje swoim zasięgiem przysiółki: Jaworze Średnie, Jaworze Górne, Jaworze Nałęże oraz Jaworze Dolne. Gmina zajmuje powierzchnię 21,13 km² co stanowi 4,6% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkuje 7 443 osób (stan na 2020 r. wg GUS). Gmina graniczy z miastem Bielskiem-Białą oraz gminami: Jasienica i Brenna (pow. cieszyński).



KOZY - gmina wiejska zlokalizowana na północnych stokach Beskidu Małego. Gmina zajmuje powierzchnię 26,74 km² co stanowi 5,8% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkuje 13 091 osób (stan na 2020 r. wg GUS). Gmina sąsiaduje z miastem Bielskiem-Białą, oraz gminami: Czernichów (pow. żywiecki), Kęty (pow. oświęcimski), Porąbka, Wilamowice i Wilkowice.



PORĄBKA - gmina wiejska położona na północnych krańcach Beskidu Małego. Siedzibą gminy jest Porąbka, pozostałe sołectwa to: Bujaków, Czaniec oraz Kobiernice. Gmina zajmuje powierzchnię 64,43 km² co stanowi 14% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkiwany jest przez 15 581 osób (stan na 2020 r. wg GUS). Sąsiednimi gminami są: Andrychów (pow. wadowicki), Czernichów (pow. żywiecki), Kęty (pow. oświęcimski), Kozy i Łękawica (pow. żywiecki).



SZCZYRK – miasto i gmina miejska położona w dolinie Żylicy na wysokości 470 – 600 m n.p.m. Gmina zajmuje powierzchnię 39,07 km² co stanowi 8,5% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkiwany jest przez 5 710 osoby (stan na 2020 r. wg GUS). Sąsiednie gminy to: Bielsko-Biała, Brenna (pow. cieszyński), Buczkowice, Lipowa (pow. żywiecki), Wilkowice oraz Wisła (pow. cieszyński).



WILAMOWICE - gmina miejsko-wiejska leżąca w Kotlinie Oświęcimskiej i Pogórzu Beskidu Małego. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Wilamowice, Pisarzowice, Dankowice, Stara Wieś, Hecznarowice, Zasole Bielańskie. Gmina zajmuje powierzchnię 57,34 km² co stanowi 12,5% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkiwany jest przez 17 794 osób (stan na 2020 r. wg GUS). Sąsiaduje z miastem Bielskiem-Białą oraz gminami: Bestwina, Kozy,

Brzeszcze (pow. oświęcimski), Kęty (pow. oświęcimski), oraz Miedzna (pow. pszczyński).

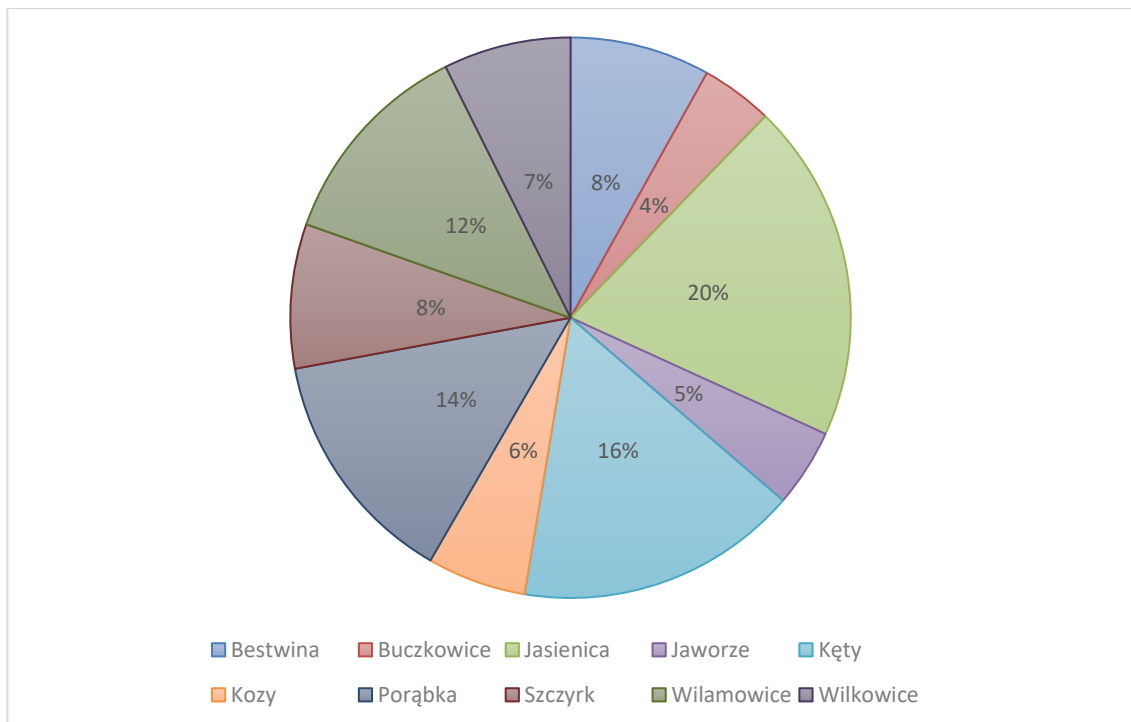


WILKOWICE - gmina wiejska składająca się z sołectw: Wilkowice, Bystra oraz Meszna. Gmina zajmuje powierzchnię 34,4 km² co stanowi 7,5% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkiwany jest przez 13 382 osoby (stan na 2020 r. wg GUS). Gmina sąsiaduje z miastem Bielskiem-Białą oraz gminami: Buczkowice, Czernichów (pow. żywiecki), Kozy, Łodygowice (pow. żywiecki) i Szczyrk.



KĘTY - gmina miejsko-wiejska w powiecie oświęcimskim, w województwie małopolskim. W skład gminy wchodzi sołectwa: Bielany, Bulowice, Łęki, Nowa Wieś, Malec i Witkowice. Gmina zajmuje powierzchnię 76,43 km². Teren zamieszkiwany jest przez 33 990 osoby (stan na 2020 r. wg GUS). Gmina sąsiaduje z gminami: Andrychów (powiat wadowicki), Brzeszcze (powiat oświęcimski), Kozy (powiat bielski), Osiek (powiat oświęcimski), Oświęcim (gmina wiejska), Porąbka (powiat bielski), Wieprz (powiat wadowicki), Wilamowice (powiat bielski).

Powiat bielski zajmuje powierzchnię 458,64 km². Natomiast gminy należące do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego stanowią łącznie 535,07 km². Na poniższym wykresie przedstawiony został procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin należących do BZPG w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu. Gminą o największej powierzchni jest Jasienica – stanowiąca 20% powierzchni.

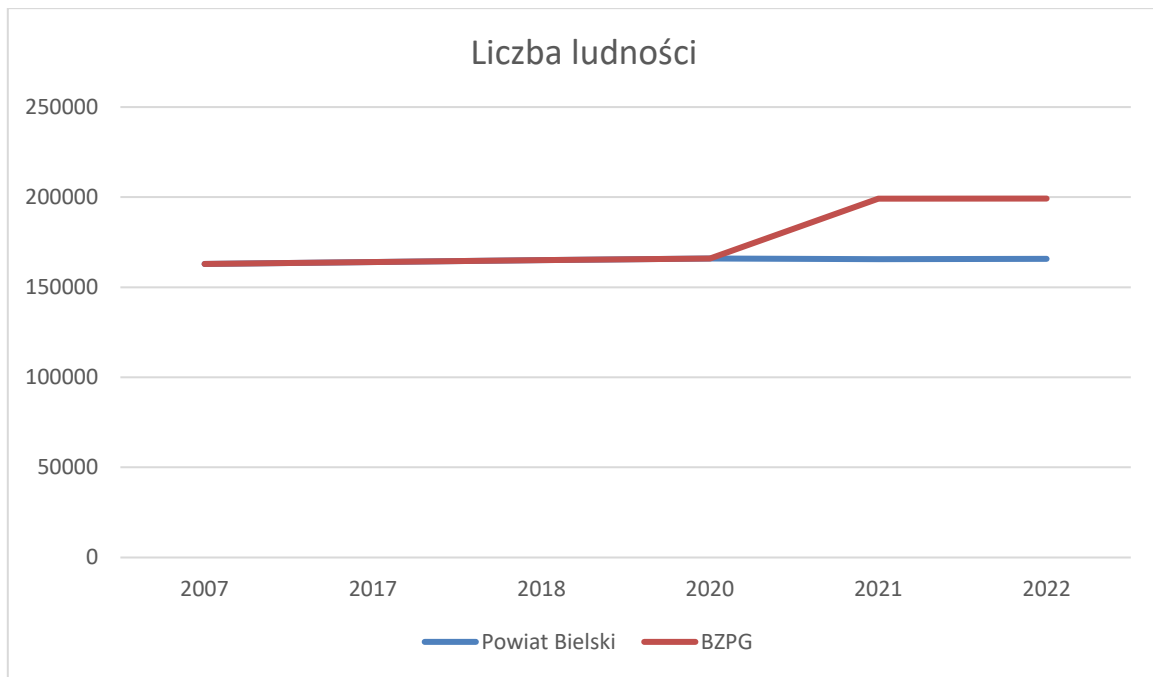


Wykres 1 Powierzchnia gmin. Źródło: Opracowanie własne na podstawie commons.wikimedia.org

2.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu bielskiego

W 2017 roku został utworzony Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny, według danych GUS pod koniec grudnia 2017 roku, na obszarze jednostek samorządu terytorialnego tworzących Związek liczba ludności wynosiła 164 003 osoby. Obecnie tj. według danych na koniec 2022 roku, na obszarze samorządów tworzących Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny liczba ludności wyniosła 199 226 osób. Tym samym liczba ludności na obszarze gmin tworzących związek wzrosła o 35 223 osoby, choć należy zaznaczyć, że w dniu 1 stycznia 2023 roku do Związku przystąpiła nowy uczestnik Gmina Kęty. Biorąc pod uwagę sam Powiat Bielski to w okresie pomiędzy rokiem 2017 a rokiem 2022 liczba ludności wzrosła o 1 833 osoby (stan na grudzień 2022 r.: 165 836 osoby).

Mając na uwadze powyższe dane, obszar uczestników tworzących Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (powiat bielski oraz gmina Kęty) zamieszkuje 200 tys. osób

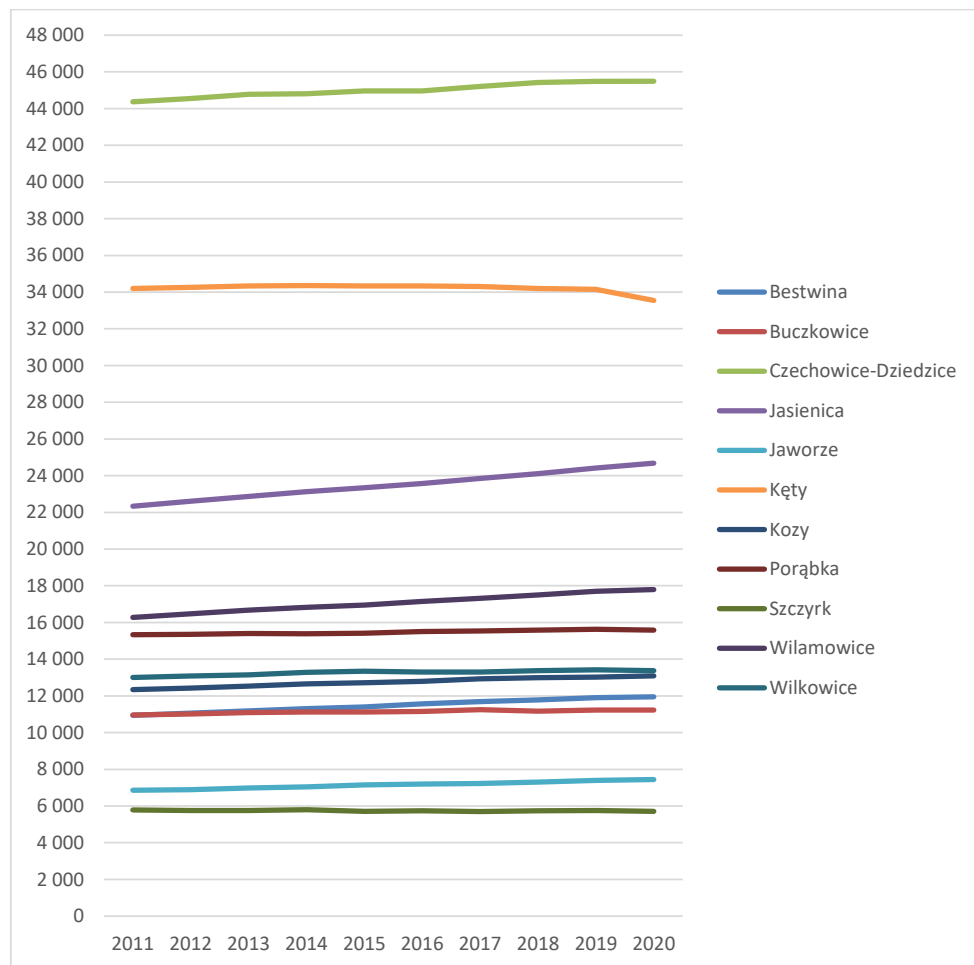


Wykres 2 Liczba ludności w latach 2007-2022 z rozgraniczeniem na powiat bielski oraz gminy należące do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W poniższej tabeli znajduje się liczba ludności w poszczególnych gminach należących do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego w latach 2011-2020.

Gmina	Liczba ludności									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bestwina	10 942	11 067	11 187	11 309	11 405	11 563	11 683	11 787	11 909	11 950
Buczkowice	10 960	11 021	11 096	11 119	11 124	11 156	11 250	11 174	11 227	11 226
Jasienica	22 335	22 602	22 870	23 121	23 344	23 577	23 850	24 117	24 419	24 681
Jaworze	6 859	6 883	6 980	7 051	7 146	7 191	7 231	7 299	7 395	7 443
Kęty	34 203	34 260	34 342	34 357	34 333	34 340	34 300	34 193	34 157	33 547
Kozy	12 342	12 429	12 529	12 660	12 724	12 787	12 926	12 990	13 024	13 091
Porąbka	15 333	15 359	15 399	15 384	15 408	15 501	15 544	15 589	15 630	15 581
Szczyrk	5 789	5 760	5 750	5 799	5 715	5 734	5 699	5 747	5 751	5 710
Wilamowice	16 275	16 474	16 670	16 821	16 951	17 150	17 313	17 505	17 695	17 794
Wilkowice	13 004	13 092	13 145	13 290	13 341	13 297	13 303	13 371	13 421	13 382
SUMA:	148 042	148 947	149 968	150 911	151 491	152 296	153 099	148 025	154 628	154 405

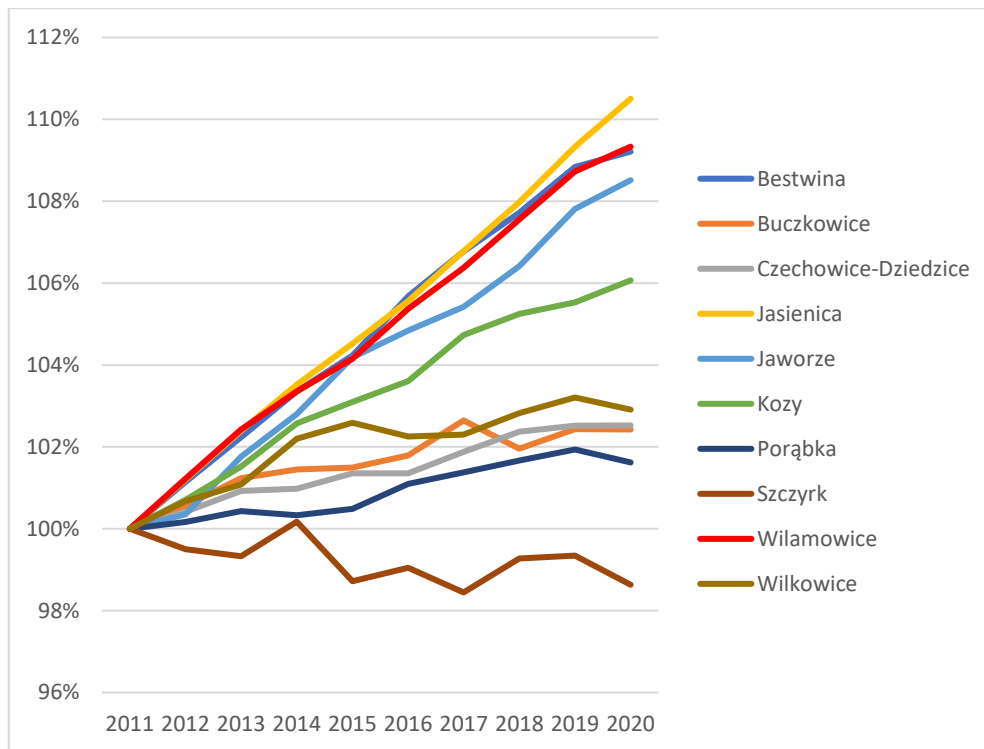
Tabela 2 Liczba ludności w poszczególnych gminach należących do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego w latach 2011-2020. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS



Wykres 3 Liczba ludności w gminach powiatu bielskiego oraz gminie Kęty w latach 2011-2020. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Aby lepiej unaocznic zmiany w liczbie ludności, na poniższym wykresie przedstawiono procentową zmianę liczby ludności w ciągu 10 ostatnich lat. W tym celu przyjęto jako 100% stan z 2011 roku. Największą tendencją spadkową na przestrzeni lat 2011-2020 charakteryzuje się gmina Szczyrk. Ponadto Szczyrk jest jedyną gminą powiatu bielskiego, której ilość mieszkańców w ciągu minionego dziesięciolecia zmniejszyła się. Największy przyrost liczby mieszkańców w relacji do roku 2011 można zaobserwować w gminach: Jasienica (110,50 %), Wilamowice (109,33%), Bestwina (109,21%) oraz Jaworze (108,51%).





Wykres 4 Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar BZPG w latach 2011-2020 w relacji do roku 2011. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Saldo migracji powoduje trwale dodatnie saldo zmian ludności powiatu bielskiego. I tak w ciągu ostatnich 11 lat największy przyrost ludności ze względu na migracje między powiatowe odnotowano w 2009 roku (dotyczył on 1031 osób). Natomiast najmniejszy przyrost o 598 osób w 2015 roku.

Powiat bielski	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Zameldowania międzypowiatowe	1973	1667	1874	1847	1713	1665	1916	1735	1505	1559	1613
Wymeldowania międzypowiatowe	1019	775	843	873	921	837	988	932	907	892	961
Urodzenia żywe	1603	1731	1851	1713	1702	1692	1630	1677	1744	1739	1823
Zgony	1336	1315	1390	1414	1430	1479	1380	1366	1504	1528	1548
SALDO ZMIAN:	1221	1308	1492	1273	1064	1041	1178	1114	838	878	927

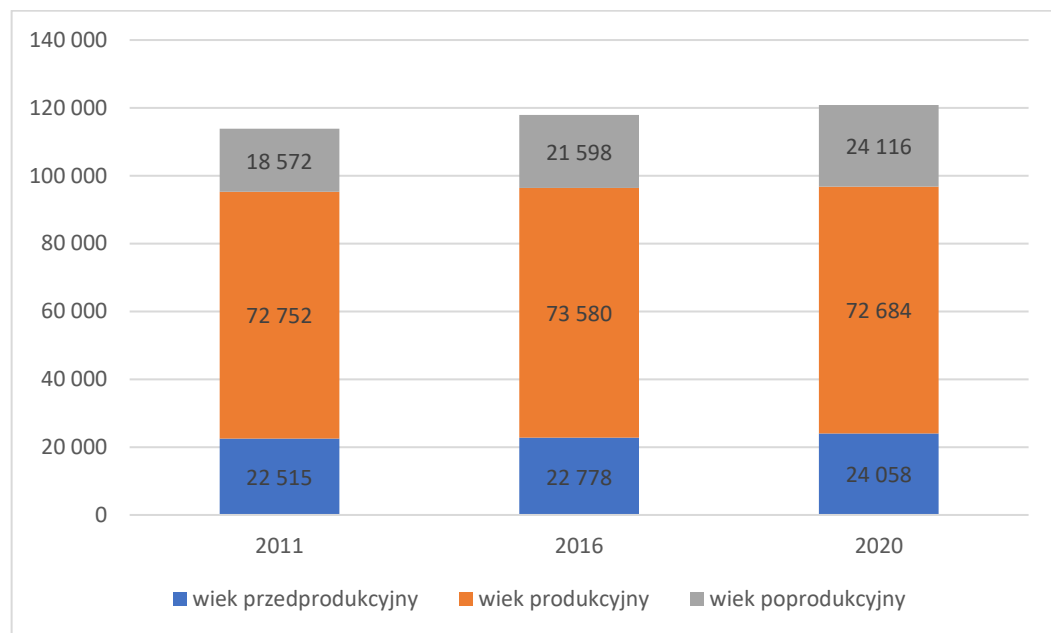
Tabela 3 Gminy powiatu bielskiego – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS



W poniższej tabeli przedstawiona została struktura aktywności zawodowej mieszkańców obszaru Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego w latach 2011, 2016 oraz 2020 w podziale na osoby w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Następnie dane zostały zamieszczone na wykresie aktywności zawodowej.

Struktura aktywności zawodowej	Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny					
	2011		2016		2020	
	ilość mieszkańców	%	ilość mieszkańców	%	ilość mieszkańców	%
wiek przedprodukcyjny	22 515	19,8	22 778	19,3	24 058	19,9
wiek produkcyjny	72 752	63,9	73 580	62,4	72 684	60,1
wiek poprodukcyjny	18 572	16,3	21 598	18,3	24 116	20
SUMA:	113 839	100	117 956	100	120 858	100

Tabela 4 Struktura aktywności zawodowej wśród mieszkańców BZPG. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS



Wykres 5 Struktura wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

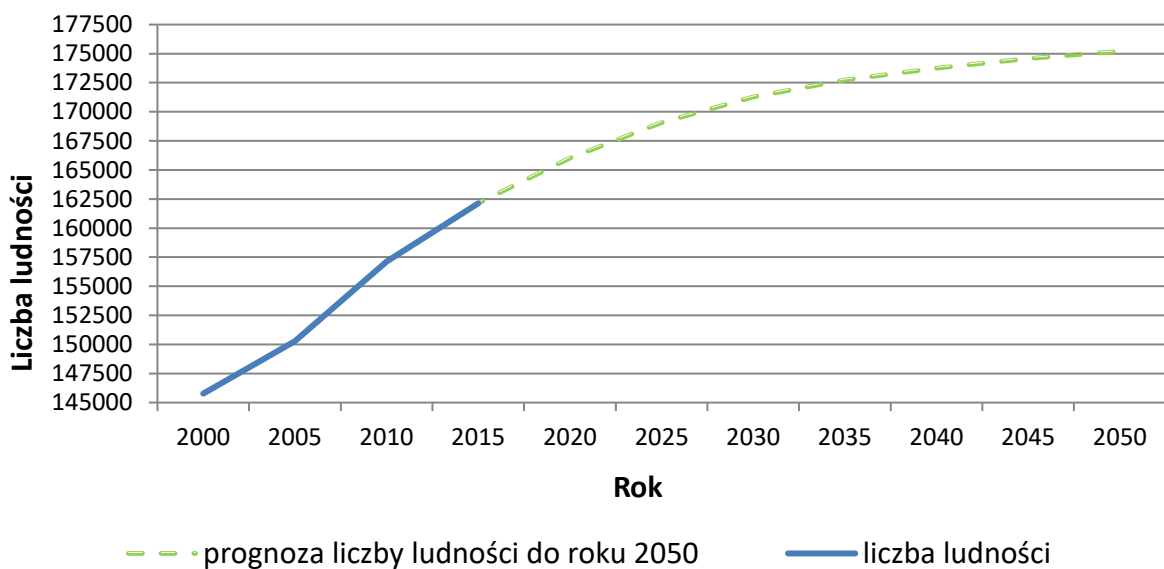
Analiza powyższych danych wskazuje na zacieranie się różnicy, a wręcz odwracanie proporcji, w ilości mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz poprodukcyjnym.

I tak w roku 2011 różnica ta wynosiła 3,5% więcej osób w wieku przedprodukcyjnym, natomiast w roku 2020 już tylko 0,1%.

Poniżej została zamieszczona Tabela 5 z prognozowaną liczbą ludności powiatu bielskiego do roku 2050 oraz wykres przedstawiający te dane.

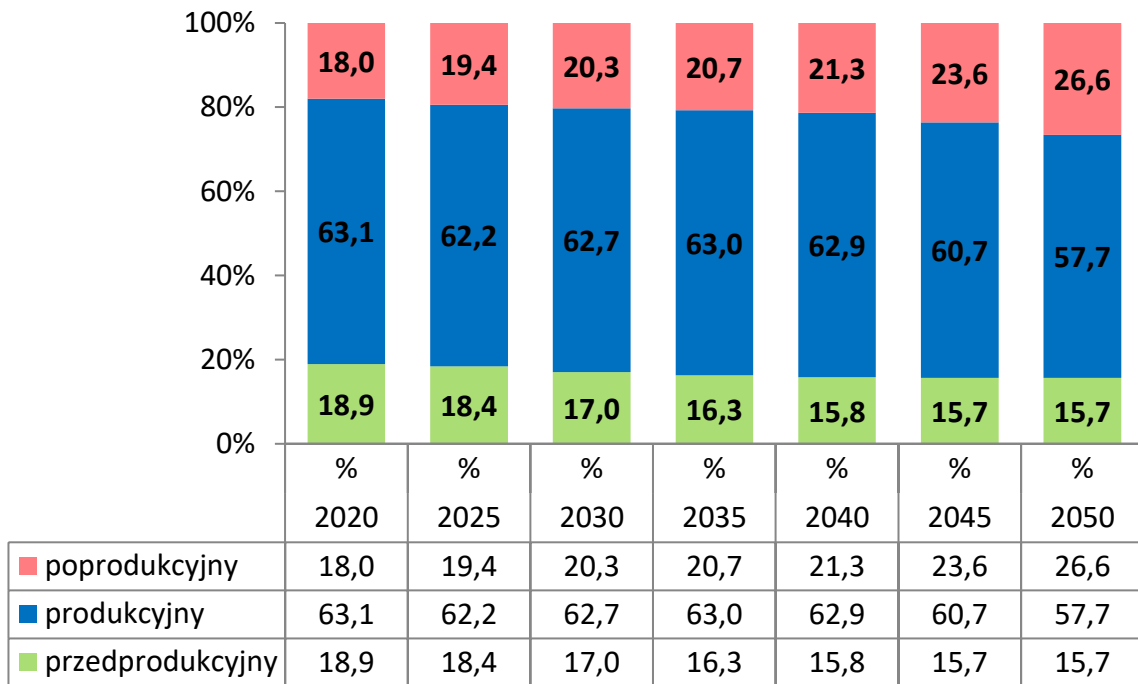
Rok	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Prognozowana liczba ludności	166 006	169 081	171 281	172 737	173 756	174 566	175 200

Tabela 5 Prognoza ludności powiatu bielskiego na lata 2020-2050. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS



Wykres 6 Liczba ludności w powiecie bielskim w prognozie do roku 2050. Źródło: bdl.stat.gov.pl/BDL/

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców powiatu bielskiego w perspektywie do 2050 nadal będzie się zwiększać, jednak z mniejszą intensywnością niż dotychczas. Poniższy wykres ukazuje procentowy podział mieszkańców powiatu ze względu na grupy funkcjonalne w perspektywie do roku 2050. Prognozy wskazują, że w dalszym ciągu w powiecie bielskim będzie rosła liczba osób w wieku poprodukcyjnym, by osiągnąć wartość około 26,6 %.



Wykres 7 Liczba ludności w powiecie bielskim w prognozie do roku 2050 z rozbiem na wiek mieszkańców. Źródło: bdl.stat.gov.pl/BDL/

W minionych latach liczba ludności wzrastała i taka tendencja będzie się utrzymywać. Niestety, zarówno w powiecie bielskim jak i całej Polsce, społeczeństwo starzeje się. W związku z tym można przypuszczać, że liczba uczniów systematycznie dojeżdżających do szkół będzie się stale zmniejszać. Natomiast mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym będą odbywać podróże okazjonalnie – tj. do szpitali, przychodni zdrowia, urzędów, itd.

2.4. Gospodarka

Według danych GUS w 2017 roku na terenie powiatu bielskiego stopa bezrobocia wynosiła 4,0 %, natomiast w 2022 roku wyniosła 3,2 %. Jest to niewątpliwie związane z istnieniem Bielskiego Okręgu Przemysłowego (BOP), którego obszar pokrywa się z granicami aglomeracji bielskiej. Na terenie BOP rozwija się przemysł: maszynowy, samochodowy, włókienniczy oraz metalurgiczny. Głównymi strefami przemysłowymi zlokalizowanymi na terenie powiatu bielskiego są: Czechowice-Dziedzice, Jasienica, Rybarzowice oraz Wilkowice. Mieszkańcy gmin powiatu bielskiego dojeżdżają do pracy również do Bielska-Białej, które jest głównym miastem Bielskiego Okręgu Przemysłowego.

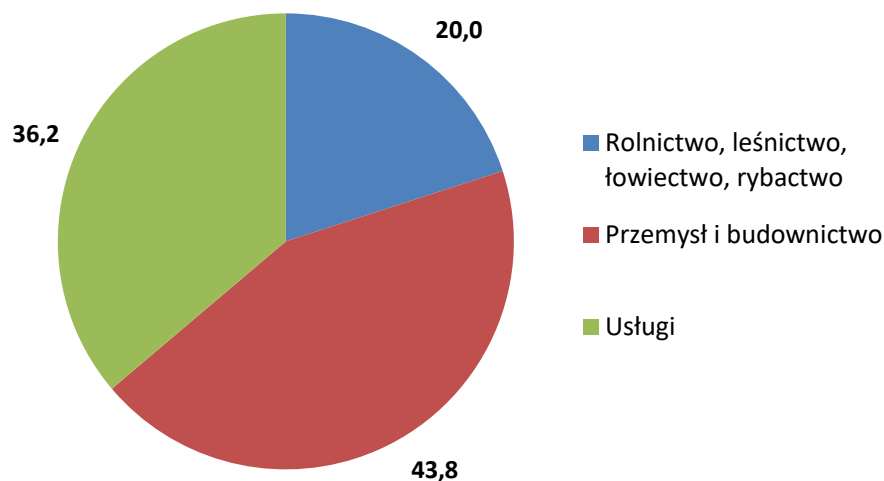
Największymi zakładami stolicy Podbeskidzia są: Stellantis Bielsko (dawny Fiat Chrysler Auto Poland), Powertrain Polska, Nemaq Poland, Eaton Automotive Systems, Shiloh Industries, Alludyne Polska, Bulten Polska, PLP, Ti Automotive, Adler Polska, Cooper-Standard Automotive Polska, Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko, GE Power Controls, EnerSys, Hutchinson Poland, Befared, Redor, Zakłady Tłuszczowe Bielsko, Electropoli-Galwanotechnika oraz Avio Polska i wiele innych zakładów obejmujących głównie przemysł maszynowy i samochodowy.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie mieszkańca powiatu bielskiego w 2017 roku wynosiło 3 999,45 złotych brutto, natomiast już w roku 2022 wzrosło i wyniosło 5 875,70 z brutto.

W roku 2018 na terenie powiatu bielskiego było 36 628 zatrudnionych osób. Zatrudnienie można podzielić na trzy podstawowe sektory:

- rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo,
- przemysł i budownictwo,
- usługi (handel, działalność finansowa i ubezpieczeniowa oraz pozostałe usługi).

Poniższy wykres przedstawia strukturę zatrudnienia na terenie powiatu bielskiego we wspomnianych gałęziach gospodarki, gdzie ilość osób zatrudniona w poszczególnych sektorach wynosi kolejno: 7 775 osób, 17 062 osób oraz 14 081 osób (Według danych GUS: bdl.stat.gov.pl/BDL/).



Wykres 8 Struktura zatrudnienia na terenie powiatu bielskiego z podziałem na sektory gospodarki. Opracowanie własne, źródło: Bank danych lokalnych GUS

2.5. Edukacja

Część osób w wieku 7-15 lat uczęszcza do szkoły w innej gminie niż miejsce zamieszkania. Poniższe zestawienia obrazują skalę zjawiska. Dla analizowanych gmin możemy zaobserwować przepływ ludności do szkół w Bielsku-Białej. Wyjątek stanowi gmina Jaworze, w której jest więcej uczniów niż wskazuje na to stan ludności. Gmina Jasienica cechuje się największym odpływem mieszkańców.

Gmina	Stan ludności	Uczniowie	Różnica		Stan ludności	Uczniowie	Różnica	
	w wieku 7-12		os	%	w wieku 13-15		os	%
Bielsko-Biała	9 927	10 783	856	8,6	4 184	4 635	451	10,8
Bestwina	752	725	-27	-3,6	352	301	-51	-14,5
Buczkowice	754	722	-32	-4,2	313	343	30	9,6
Czechowice-Dziedzice	2 922	2 830	-92	-3,1	1 286	1 269	-17	-1,3
Jasienica	1 828	1 657	-171	-9,4	739	591	-148	-20
Jaworze	401	445	44	11,0	241	251	10	4,1
Kozy	828	797	-31	-3,7	359	320	-39	-10,9
Porąbka	1 027	942	-85	-8,3	444	336	-108	-24,3
Szczyrk	314	281	-33	-10,5	158	138	-20	-12,7
Wilamowice	1 204	1 096	-108	-9,0	499	431	-68	-13,6
Wilkowice	825	695	-130	-15,8	382	418	36	9,4

Tabela 6 Porównanie stanu ludności w wieku szkolnym z liczbą uczniów w szkołach dla 2016 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Gminy Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego	Średnia różnica pomiędzy stanem ludności a liczbą uczniów		
	w wieku 7-12	w wieku 13-15	w wieku 7-15
	-9,38 %	-19,43 %	-10,03 %

Tabela 7 Różnica pomiędzy stanem ludności a liczbą uczniów na terenie BZPG Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Od stycznia 2017 r. wprowadzona została reforma oświaty, na jej podstawie zlikwidowane zostały 3-letnie gimnazja, a tym samym wydłużone zostało nauczanie w szkołach podstawowych z 6 do 8 lat i o 1 rok w szkołach ponadpodstawowych. Reforma oświaty, ma wpływ na przebieg linii komunikacyjnych oraz wielkość potoków pasażerów. Szczególnie zauważalne jest było zwiększenie liczby uczniów w autobusach w roku 2019 oraz od września 2023 roku, co jest następstwem dodatkowego rocznika w szkołach średnich.

W przypadku roku 2020 nastąpił gwałtowny spadek liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego w związku z wprowadzonymi ograniczeniami spowodowanymi pandemią. W zakresie liczby osób w autobusach, wprowadzono dwa różne ograniczenia:

- 30% miejsc siedzących i stojących lub 50% liczby miejsc siedzących;
- 50% miejsc siedzących i stojących lub 100% miejsc siedzących.

Powyższe spowodowane było wprowadzeniem kwarantanny narodowej, zamykaniem szkół, zakładów pracy, delegowaniem do pracy zdalnej.

Ponadto w ramach różnych form przekazu za pośrednictwem środków masowego przekazu kreuje się wizję, że środki publicznego transportu zbiorowego mogą stanowić źródło zakażenia COVID-19, co nie jest w żaden sposób potwierdzone szczególnie, że obowiązuje nakaz zasłaniania ust i nosa maseczką lub innym elementem odzieży. Takie działania niestety powodują i powodować będą odejście części pasażerów od środków komunikacji publicznej, pogłębiając tendencję spadkową, co zniweczy wieloletnie działania organizatorów i operatorów oraz pozostałych przewoźników mające na celu przyciągnięcie nowych pasażerów i promowanie transportu publicznego jako ekologiczną i tańszą alternatywę podróży. To z kolei z powodu rosnących kosztów działalności transportu publicznego (spadek liczby przychodów z biletów oraz konieczność dodatkowej dezynfekcji pojazdów) może powodować wprowadzanie ograniczeń w siatce połączeń, doprowadzając ponownie do tzw. białych plam komunikacyjnych na mapie Polski, a tym samym powodując wykluczenie społeczne wielu osób.

2.6. Istniejąca sieć komunikacyjno-drogowa

Układ drogowy obszaru Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz drogi wewnętrzne.

1.1 Drogi krajowe

Przez obszar będący przedmiotem niniejszego opracowania przebiegają drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 1 – o łącznej długości 231 km - Sosnowiec k. Strykowa (autostrada A2) - Łódź - Tuszyn - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Dąbrowa Górnicza - Tychy - Pszczyna - Bielsko-Biała - Przybędza – Milówka.

- Droga krajowa nr 52 o łącznej długości około 74 km, łącząca Bielsko-Białą z miejscowością Głogoczów w województwie małopolskim. Przebieg trasy: Kozy, Kobiernice, Kęty, Andrychów, Inwałd, Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska, Brody.
- Droga ekspresowa S52 – droga ekspresowa biegnąca przez obszar województwa śląskiego i małopolskiego. Droga biegnie od granicy Polsko-Czeskiej w Cieszynie do Bielska-Białej. Docelowo ma ona mieć długość 143 km i łączyć miasto Bielsko-Białą z Krakowem.
- Droga ekspresowa S1 – łącząca Bielsko-Białą z Żywcem, której długość wynosi 15,6 km. Obecnie trwają prace budowlane nad nowym odcinkiem drogi łączącym Bielsko-Białą z północną częścią województwa do węzła Mysłowice Kosztowy. Planowana data zakończenia robót na całym odcinku to październik 2025 roku.

1.2 Drogi wojewódzkie

Drogi znajdujące się na terenie działania Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego:

- Droga wojewódzka nr 942 – o łącznej długości około 41 km. Droga łączy Bielsko-Białą i Wisłę. Przebiega przez miejscowości: Bystra, Mieszna, Buczkowice, Szczyrk
- Droga wojewódzka nr 948 – o łącznej długości 49 km, przebiegająca od Oświęcimia, przez Kęty, Kobiernice, do Żywca.
- Droga wojewódzka nr 781 – o łącznej długości 62 km, przebiegająca z Chrzanowa przez Babice, Zator, Andrychów do Łękawicy.
- Droga wojewódzka nr 949 – o łącznej długości 24 km, przebiegająca Jawiszowic przez Osiek, Polanka Wielka do Preciszowa.

1.3 Drogi powiatowe

Drogi powiatowe na terenie powiatu bielskiego mają łączną długość 308,56 km, w tym 57,314 km znajduje się w granicach miast, a pozostałe 251,246 km dróg mają charakter zamiejscowy. Wykaz dróg powiatowych został zamieszczony w tabeli 8.

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi
1.	1400S	Łodygowice - Kalna Godziszka

2.	1401S	Buczkowice – Rybarzowice
3.	1402S	Słotwina – Godziszka
4.	1403S	Międzybrodzie B. - Straconka
5.	1404S	Bystra- Hucisko - Łodygowice
6.	1405S	Żywiec – Lipowa - Buczkowice
7.	1456S	Czaniec-Porąbka
8.	2600S	Grodziec-Górki
9.	2633S	Strumień -Jasienica
10.	2638S	Skoczów – Landek
11.	2640S	Pierściec – Kowale - Wieszczyta - Rudzica
12.	4116S	ul. Legionów (Czechowice -Dz.)
13.	4403S	Kaniów – Bestwina
14.	4404S	Szczyrk – Buczkowice
15.	4405S	ul. Górska (Szczyrk)
16.	4406S	ul. Uzdrowska (Szczyrk)
17.	4407S	ul. Olimpijska (Szczyrk)
18.	4412S	Bystra Śląska przez wieś
19.	4413S	Wapienica – Jaworze
20.	4414S	Jaworze-Nałężę
21.	4416S	Jasienica-Jaworze Nałężę
22.	4417S	Świątoszówka-Bielsko
23.	4418S	Grodziec-Zagóra
24.	4419S	Łazy-Świątoszówka
25.	4420S	Rudzica-Roztropice- Grodziec
26.	4423S	Jasienica-Międzyrzecze
27.	4424S	Rudzica-Międzyrzecze
28.	4425S	Czechowice-Zabrzeg- Międzyrzecze - Wapienica
29.	4426S	Landek – Ligota - Mazańcowice Stare Bielsko
30.	4427S	Międzyrzecze-Mazańcowice Komorowice
31.	4428S	Ligota-Czechowice Dz.
32.	4429S	Zabrzeg do dr.S4425
33.	4430S	Zapora-Zabrzeg
34.	4431S	Zabrzeg-Ligota
35.	4437S	Bronów-Rudzica
36.	4438S	Landek-Bronów
37.	4439S	Ligota - Bronów - Międzyrzecze
38.	4440S	Ligota-DK1-Czechowice Dz.
39.	4444S	Czechowice-Bestwina- Dankowice-Jawiszowice
40.	4446S	ul. Lipowska (Czechowice-Dz.)
41.	4447S	Czechowice Dz.-Kaniów
42.	4448S	Kaniów-Dankowice
43.	4449S	ul. Łukasiewicza (Czechowice-Dz.)
44.	4450S	ul. Kopernika (Czechowice-Dz.)
45.	4453S	ul. Prusa (Czechowice-Dz.)
46.	4454S	ul. Traugutta (Czechowice-Dz.)

47.	4458S	ul. Zamkowa (Czechowice-Dz.)
48.	4461S	ul. Narutowicza (Czechowice-Dz.)
49.	4462S	ul. Drzymały, Górnicza (Czechowice-Dz.)
50.	4463S	ul. Szkolna (Czechowice-Dz.)
51.	4464S	Kaniów-Kaniówek- Dankowice
52.	4465S	Bestwina-Komorowice
53.	4466S	Kaniów-Bestwinka
54.	4467S	Bestwinka-Bestwina
55.	4468S	Bestwina-Janowice
56.	4469S	Bestwinka przez wieś
57.	4470S	Komorowice-Janowice
58.	4471S	Bestwina – Janowice - Hałcnów
59.	4472S	Komorowice-Bestwina- Janowice
60.	4473S	Kęty – Podlesie - Kobiernice
61.	4474S	Bujaków przez wieś
62.	4476S	DK 52-Czaniec
63.	4477S	Czaniec – Bukowiec - Porąbka
64.	4478S	Czaniec – Zagłębcze - Bulowice
65.	4479S	Czaniec – Roczyny - Andrychów
66.	4480S	Porąbka - Wielka Puszcza
67.	4481S	Porąbka - Kozubnik
68.	-	ul. Witosa w Kozach
69.	4482S	Hałcnów - Kozy - Podlesie
70.	4484S	Pisarzowice - Kozy
71.	4485S	Bielsko - Wilamowice- Jawiszowice
72.	4486S	Harszówki - Pisarzowice
73.	4487S	Hecznarowice przez wieś
74.	4488S	Stara Wieś - Wilamowice Hecznarowice - Kęty
75.	4489S	Kaniówek – Dankowice - Stara Wieś
76.	4490S	Zasole Bielańskie - Wilamowice
77.	4491S	Bielany - Zasole Bielańskie
78.	4492S	ul. Pułaskiego (Wilamowice)
79.	4493S	ul. Sienkiewicza (Wilamowice)
80.	4494S	ul. Mickiewicza (Wilamowice)
81.	4495S	ul. Kościuszki (Wilamowice)
82.	4496S	ul. Bilczewskiego (Wilamowice)
83.	4497S	ul. M. Konopnickiej (Wilamowice)
84.	4498S	ul. Piłsudskiego (Wilamowice)

Tabela 8 Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bielskiego

Drogi Powiatowe na terenie Gminy Kęty:

1.	1818K	ul. Żeromskiego w Kętach
2.	1819K	ul. Św. M. Kolbe w Kętach
3.	1820K	Kęty - ul. A. Mickiewicza - ul. J. Sobieskiego - ul. Partyzantów

4.	1823K	ul. Legionów w Kętach
5.	1826K	ul. Żwirki i Wigury w Kętach
6.	1827K	ul. 3 Maja w Kętach
7.	1828K	ul. Dąbrowskiej w Kętach
8.	1831K	ul. Świętokrzyska w Kętach
9.	1832K	ul. Słowackiego w Kętach
10.	1833K	ul. Klasztorna w Kętach
11.	1834K	ul. Staszica w Kętach
12.	1835K	ul. Zacisze w Kętach
13.	1840K	ul. Rynek w Kętach
14.	1842K	ul. Św. Jana Kantego w Kętach
15.	1843K	ul. Fabryczna w Kętach
16.	1844K	ul. Wszystkich Świętych w Kętach
17.	1846K	Kęty ul. Głowackiego – Kęty ul. Góry Północne
18.	1849K	ul. Jagiellońska w Kętach
19.	1850K	ul. Krótka w Kętach
20.	1851K	ul. Wiśniowa w Kętach
21.	1853K	ul. Góry Południowe w Kętach
22.	1854K	Kęty ul. Bulowska – Kęty ul. Widok
23.	1858K	ul. Wojska Polskiego w Kętach
24.	1859K	Osiek - Malec - Nowa Wieś
25.	1860K	Malec - Witkowice
26.	1861K	Nowa Wieś - Malec
27.	1862K	Włosień - Malec
28.	1863K	Jawiszowice - gr. woj. - Bielany - Malec

Tabela 9 Drogi powiatowe na terenie Gminy Kęty

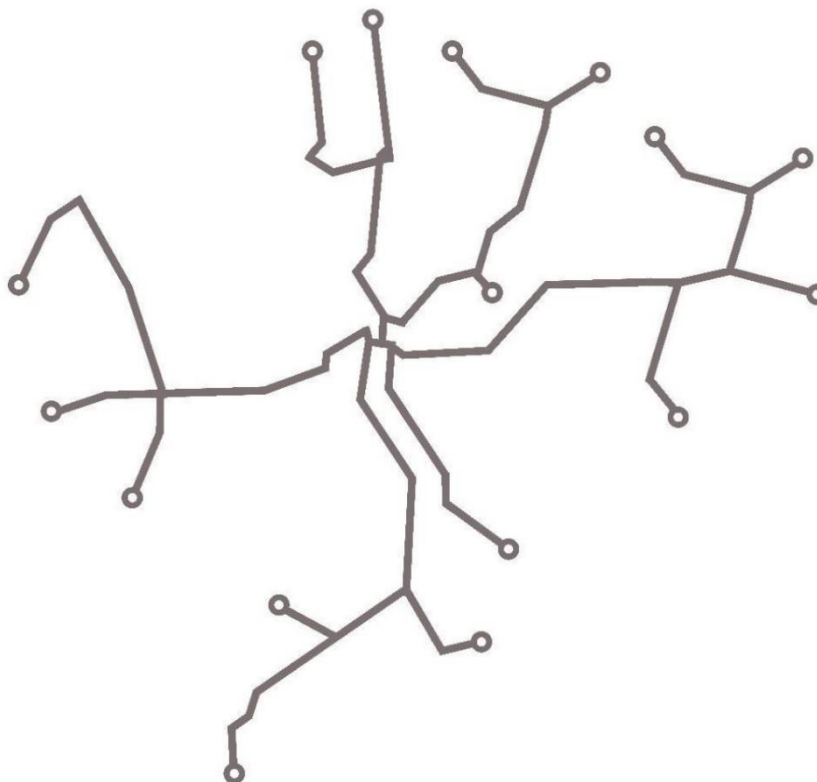
W poniższej tabeli zamieszczony został wykaz długości dróg gminnych oraz powiatowych, w rozbiciu na powiatowe gminne i powiatowe miejskie.

WYKAZ DRÓG			
Gmina	drogi powiatowe gminne	drogi powiatowe miejskie	drogi gminne
	długość [km]	długość [km]	długość [km]
Gmina Bestwina	40,702	-	65
Gmina Buczkowice	12,498	-	103
Czechowice-Dziedzice	32,01	37,405	Brak danych

Gmina Jasienica	66,451	-	300
Gmina Jaworze	10,906	-	71
Gmina Kęty	50,229	-	201,4
Gmina Kozy	5,98	-	56,317
Gmina Porąbka	32,711	-	84,3
Gmina Szczyk	-	4,604	27,56
Gmina Wilamowice	38,678	15,305	103
Gmina Wilkowice	11,31	-	67,2
SUMA:	251,246	57,314	
	308,560		

Tabela 10 Drogi powiatowe oraz gminne na terenie powiatu bielskiego oraz gminy Kęty

3. Sieć komunikacyjna



3.1. Istniejąca sieć komunikacyjna

Wstępna analiza układu komunikacyjnego obszaru Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego pozwala stwierdzić, że obecna komunikacja publiczna jest realizowana na wszystkich głównych szlakach komunikacyjnych przebiegających przez gminy. Duży wpływ na układ komunikacyjny ma miasto Bielsko-Biała, w którym to zdecydowana większość linii komunikacyjnych rozpoczyna i kończy swój przebieg, co ze względu na uwarunkowania prawne powoduje, że linie te mają charakter wojewódzki (przebiegają przez obszar co najmniej dwóch powiatów – miasto Bielsko-Biała jest miastem na prawach powiatu).

W dalszej kolejności są linie powiatowe – przebiegające przez obszar co najmniej dwóch gmin i nie wykraczające poza obszar powiatu bielskiego oraz kilka linii gminnych, co uwarunkowane jest dowozem dzieci i młodzieży do szkół zlokalizowanych w miejscowościach danej gminy. Jednak ze względu na charakter organizatora, z punktu widzenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wszystkie te linie nazywane są powiatowo-gminnymi przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

Organizację publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej przejął od gmin i powiatu utworzony w tym celu Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny. Obecnie operatorem przewozów powiatowo-gminnych dla BZPG jest spółka Komunikacja Beskidzka S.A. dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A., w którym Związek posiada 100% udziałów co pozwala uznać spółkę za podmiot wewnętrzny.

Obszar komunikacyjny BZPG obsługiwany jest przez 48 linii. Prywatni przewoźnicy obsługują sieć komunikacyjną na zasadach komercyjnych.

Przebieg linii komunikacyjnych według stanu na dzień 31 października 2023 r. został przedstawiony w tabeli poniżej:

Nr linii	Przebieg linii
101	Bielsko-Biała D.A. – Bielsko-Biała D.A. przez Kaniów, Dankowice Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Bestwińska, Bestwina : ul. Bialska, Krakowska, Witosy, Batalionów Chłopskich, Jawiszowicka,

	<p>Wilamowice : ul. Krasińskiego, Słowackiego, Mickiewicza, Św. Wojciecha, Dolna, Starowiejskich, Bestwińska.</p>
102	<p>Bielsko-Biała D.A. – Bielsko-Biała D.A. przez Dankowice, Kaniów Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Bestwińska, Bestwina: ul. Bialska, Krakowska, Jawiszowicka, Batalionów Chłopskich, Witosa, Wilamowice : Bestwińska, Starowiejskich, Dolna, Św. Wojciecha, Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego,</p>
103	<p>Czechowice-Dziedzice – Dankowice Przejazd przez Bestwinę Czechowice-Dziedzice : ul. Górnicza, Węglowa, Traugutta, Towarowa, Kolejowa, Legionów, Bestwińska, Bestwina : ul. Krakowska, Wilamowice : ul. Bestwińska, Dolna, Św. Wojciecha, Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego,</p>
105	<p>Bielsko-Biała – Bielany Kościół przez Hecznarowice Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Piekarska, Wyzwolenia, Wilamowice : ul. Bielska, Paderewskiego, Starowiejska, Krakowska, Odsole, Sobieskiego, Piękna, Mostowa Kęty ; ul. Mostowa</p>
106	<p>Bielsko-Biała – Hecznarowice przez Pisarzowice Lekacz Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Piekarska, Wyzwolenia, Wilamowice : ul. Bielska, Pańska, Przecznia, Krakowska, Kęcka, Jasna, Odsole, Starowiejska, Paderewskiego,</p>
107	<p>Bielsko-BiałaHałcnów Granica – Kęty ZML przez Pisarzowice Harszówki Bielsko-Biała : ul. Wyzwolenia, Wilamowice : ul. Bielska, Pańska, Szkolna, Św. Floriana, Krakowska, Kęcka, Jasna, Kęty : Św. Maksymiliana Kolbe, Partyzantów, Sobieskiego, Krakowska,</p>

	Sienkiewicza, Kościuszki,
108	Wilamowice Kościół – Kęty D.A. przez Heczmarowice Wilamowice : ul. Paderewskiego, Starowiejska, Krakowska, Odsole, Jasna, Kęty : ul. Św. Maksymiliana Kolbe, Sobieskiego, Krakowska, Sienkiewicza,
109	Bielsko-Biała D.A. – Kozy Kamieniołom przez Kozy Małe Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Krakowska, Kozy : ul. Bielska, Beskidzka, Panienki,
110	Bielsko-Biała D.A. – Andrychów przez Kęty Podlesie Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Piekarska, Wyzwolenia, Krzemionki, Kozy : ul. Sobieskiego, Kęcka, Kęty : ul. Żeromskiego, Partyzantów, Sobieskiego, Krakowska, Sienkiewicza, Bielska Andrychów : Krakowska, Włókniarzy, Lenartowicza Garncarska, Daszyńskiego, 1 Maja,
111	Bielsko-Biała D.A. – Czaniec Górny Granica przez Kozy, Bujaków Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Krakowska, Kozy : ul. Bielska, Krakowska, Beskidzka, Panienki, Porąbka : ul. Bielska, Krakowska, Korzonkiewiczza, Parkowa, Centralna, Wojtyły,
112	Bielsko-Biała D.A. – Porąbka Kozubnik przez Kozy, Kobiernice Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Krakowska, Kozy : ul. Bielska, Krakowska, Beskidzka, Panienki, Porąbka : ul. Bielska, Krakowska, Korzonkiewiczza, Parkowa, Centralna, Wojtyły, Karpacka, Krakowska, Rynek, Żywiecka, Mała Puszcza
113	Bielsko-Biała D.A. – Czernichów Centrum przez Kozy,

	<p>Międzybrodzie</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Krakowska,</p> <p>Kozy : ul. Bielska, Krakowska,</p> <p>Porąbka : ul. Bielska, Krakowska, Wojtyły, Karpacka, Krakowska, Rynek, Żywiecka, Mała Puszcza,</p> <p>Czernichów : ul. Żywiecka, Bielska, Beskidzka, Spacerowa, Energetyków,</p>
114	<p>Bielsko-Biała D.A. – Międzybrodzie Ponikiew przez Porąbkę</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Krakowska,</p> <p>Kozy : ul. Bielska, Krakowska,</p> <p>Porąbka : ul. Bielska, Żywiecka,</p> <p>Czernichów : ul. Żywiecka, Bielska,</p>
116	<p>Bielsko-Biała D.A. – Pietrzykowice przez Łodygowice</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Piekarska, Lwowska, Żywiecka, Bora-Komorowskiego, Partyzantów, Bystrzańska,</p> <p>Wilkowice : ul. Szczyrkowska, Wyzwolenia,</p> <p>Łodygowice : ul. Piłsudskiego, Królowej Jadwigi, Żywiecka, Wesoła, Kościuszki, Jana Pawła II</p>
117	<p>Bielsko-Biała D.A. – Bielsko-Biała D.A. przez Rybarzowice, Wilkowice</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Zamkowa, Partyzantów, Bystrzańska, Żywiecka, Lwowska, Piłsudskiego, Mostowa, Wałowa,</p> <p>Wilkowice : ul. Szczyrkowska, Żywiecka, Kwiatkowskiego,</p> <p>Buczowice : ul. Bielska, Wyzwolenia, Beskidzka, Żywiecka</p>
118	<p>Bielsko-Biała D.A. – Bielsko-Biała D.A. przez Wilkowice, Rybarzowice</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Żywiecka, Bystrzańska, Partyzantów, Zamkowa</p>

	<p>Wilkowice : ul. Żywiecka, Kwiatkowskiego, Szczyrkowska, Buczkowice : ul. Żywiecka, Beskidzka, Wyzwolenia, Bielska</p>
119	<p>Bielsko-Biała D.A. – Kalna przez Bystrą Buczkowice, Godziszkę Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Partyzantów, Zamkowa, Bystrzańska, Żywiecka, Lwowska, Piłsudskiego, Mostowa, Wałowa, Wilkowice : ul. Szczyrkowska, Żywiecka Buczkowice : ul. Bielska, Lipowska, Beskidzka, Żywiecka, Widokowa, Wyzwolenia,</p>
120	<p>Bielsko-Biała D.A. – Szczyrk Biały Krzyż przez Bystra, Buczkowice Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Partyzantów, Zamkowa, Bystrzańska Wilkowice : ul. Szczyrkowska, Buczkowice : ul. Bielska, Wisłańska, Szczyrk : ul. Beskidzka, Górská, Jagodowa, Myśliwska, Salmopolska, Wiślańska,</p>
121	<p>Bielsko-Biała D.A. – Jaworze Nałęże przez Jaworze Centrum Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska Jaworzańska Jaworze : ul. Wapienicka, Zdrojowa, Cieszyńska, Cisowa, Słoneczna, Turystyczna Jasienica : ul. Cieszyńska, Cisowa,</p>
122	<p>Bielsko-Biała D.A. – Jaworze Górne przez Jaworze Dolne Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska Jaworze : ul. Bielska, Zdrojowa, Słoneczna, Turystyczna,</p>
123	<p>Bielsko-Biała D.A. – Roztropice Mleczarnia przez Jasienicę, Rudzicę Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska Jaworze : ul. Bielska, Cieszyńska Jasienica : ul. Cieszyńska, Strumińska, Szkolna, Roztropicka, Rudzicka, Bielowicka, Centralna, Kasztanowa,</p>
124	<p>Bielsko-Biała D.A. – Bielsko-Biała D.A. przez Bielowicko, Wieszczyta Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska</p>

	<p>Jaworze : ul. Bielska, Cieszyńska</p> <p>Jasienica : ul. Cieszyńska, Strumieńska, Bielowicka, Centralna, Kasztanowa,</p>
125	<p>Bielsko-Biała D.A. – Chybie Centrum przez Jasienica Skrzyżowanie</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska</p> <p>Jaworze : ul. Bielska, Cieszyńska</p> <p>Jasienica : ul. Cieszyńska, Strumieńska, Skoczowska</p> <p>Chybie : ul. Bielska</p>
126	<p>Bielsko-Biała D.A. – Bielsko-Biała D.A. przez Grodziec Zagóra, Łazy</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska</p> <p>Jaworze : ul. Bielska, Cieszyńska</p> <p>Jasienica : ul. Cieszyńska, Łaziańska, Kasztanowa, Zagóra, Szkolna, Nadbrzeżna, Fabryczna,</p>
127	<p>Bielsko-Biała D.A. – Międzyrzecze Dolne przez Międzyrzecze Górne</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Cieszyńska, Regera, Dworcowa, Twórcza, Międzyrzeczka,</p> <p>Jasienica : ul. Bielska, Centralna, Wapienicka</p>
128	<p>Bielsko-Biała D.A. – Międzyrzecze Dolne p. Mazańcowice Os.</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Komorowicka, Mazańcowicka,</p> <p>Jasienica : ul. Komorowicka, Ligocka, Mazańcowicka, Wapienicka</p>
129	<p>Bielsko-Biała D.A. – Mazańcowice Ośrodek Zdrowia p. Mazańcowice Spół.</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Żeromskiego, Słowackiego, Piastowska, Sobieskiego, Andersa,</p> <p>Jasienica : ul. Starobielska, Ligocka</p>
136	<p>Bielsko-Biała D.A. – Czechowice-Dziedzice D.A. przez Janowice Kościół, Kaniów</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Wałowa, Mostowa, Piłsudskiego, Lwowska, Wyzwolenia, Janowicka,</p> <p>Bestwina : ul. Janowicka, Krakowska, Witosa, Batalionów Chłopskich,</p>

	Krzywolaków, Czechowicka, Czechowice-Dziedzice : Kaniowska, Górnicza, Drzymały, Traugutta, Towarowa,
140	Kęty Basen – Andrychów D.A. przez Bulowice Sklep Kęty : ul. Nad Sołą, Legionów, Sobieskiego, Krakowska, Sienkiewicza, Kościuszki, Bielska, Stara Droga, Kwiatowa, Skotnica, Andrychów : ul. Krakowska, Powstańców Warszawy, Konstytucji 3 Maja, Włókniarzy, Lenartowicza, Garncarska, Daszyńskiego, 1 Maja,
141	Kęty ZML – Witkowiec Końcowy przez Kęty D.A. Kęty : ul. Kościuszki, Sienkiewicza, Krakowska, Głowackiego, Kęckie Góry Południowe, Karpacza, Kanada, Beskidzka,
142	Kęty ZPW – Andrychów D.A. przez Czaniec Centrum Kęty : ul. Fabryczna, Szczepana, Sienkiewicza, Krakowska, Kościuszki Porąbka : ul. Kęcka, Wojtyły, Zagłębocze Andrychów : ul. Bielska, Wolfa, Żwirki i Wigury, Krakowska, Włókniarzy, Lenartowicza, Garncarska, Daszyńskiego, 1 Maja,
143	Kęty ZML – Osiek Dom Ludowy przez Nową Wieś Kęty : ul. Kościuszki, Sienkiewicza, Krakowska, Mickiewicza, Oświęcimska, Malecka, Podbeskidzka, Łęg, Kościelna, Świętojańska, Stawowa Osiek : ul. Włosieńska, Karolina
144	Kęty ZML – Czernichów Centrum przez Kęty Podlesie Kęty : ul. Kościuszki, Sienkiewicza, Krakowska, Sobieskiego, Partyzantów, Szkotnia, Porąbka : ul. Kęcka, Tradycyjna, Centralna, Parkowa, Korzonkiewicza, Żywiecka, Bielska, Czernichów : Żywiecka,
145	Kęty ul. Sobieskiego Szkoła – Kęty ul. Widok IV Kęty : ul. Sobieskiego, Żwirki i Wigury, Wyszyńskiego, Kościuszki, Krakowska, Sienkiewicza, Szczepana, Fabryczna, Widok,
146	Kęty ZML – Łęki Sklep przez Bielany Skrzyżowanie

	Kęty : ul. Kościuszki, Sienkiewicza, Krakowska, Mickiewicza, Oświęcimska, Kęcka, Główna, Piastowska, Akacyjowa, Parkowa,
147	Kęty ZPW – Porąbka Kozubnik przez Czaniec Skrzyżowanie Kęty : ul. Fabryczna, Szczepana, Krakowska, Sienkiewicza, Kościuszki, Porąbka : ul. Kęcka, Wojtyły, Bukowska, Wielka Puszcza, Rynek, Żywiecka, Mała Puszcza,
148	Kęty D.A. - Kozy Centrum przez Kobiernice Kęty : ul. Sienkiewicza, Krakowska, Sobieskiego, Żwirki I Wigury, Spacerowa, Kościuszki, Porąbka : Kęcka, Krakowska, Korzonkiewiczza, Parkowa, Centralna, Bielska, Kozy : Krakowska,
149	Kęty D.A. – Porąbka Wielka Puszcza przez Czaniec Skrzyżowanie Kęty : ul. Sienkiewicza, Krakowska, Kościuszki, Porąbka : ul. Kęcka, Wojtyły, Karpacka, Krakowska, Rynek, Wielka Puszcza,
150	Kaniów Krzyż – Kaniówek przez Dankowice Bestwina : ul. Jawiszowicka Wilamowice : ul. Św. Maksymiliana Kolbe, Krasieńskiego, Słowackiego, Mickiewicza, Św. Wojciecha, Dolna, Starowiejskich,
151	Janowice Leśniczówka – Pisarzowice Szkoła przez Pisarzowice Krzemień Bestwina : ul. Janowicka, Pisarzowicka, Wilamowice : ul. Czernichowska, Bielska, Szkolna, Św. Floriana
152	Buczkowice Żylica – Szczyrk Salmopol przez Szczyrk Biła Buczkowice : ul. Wiślańska Szczyrk : ul. Beskidzka, Górska, Jagodowa, Myśliwska, Salmopolska,
153	Wilamowice Kościół - Wilamowice Kościół przez Zasole Bielańskie

	<p>Skrzyżowanie</p> <p>Wilamowice : ul. Paderewskiego, Więźniów Oświęcimia, Bielańska, Ptasznik, Piękna, Sobieskiego,</p>
157	<p>Pisarzowice Harszówki – Wilamowice Kościół przez Hecznarowice</p> <p>Wilamowice : ul. Jasna, Krakowska, Odsole, Starowiejska, Starowiejskich, Dolna, Paderewskiego,</p>
161	<p>Bielsko-Biała D.A. – Wilkowice Strefa 1 przez Wilkowice Urząd Gminy</p> <p>Bielsko-Biała : ul. Warszawska, 3 Maja, Partyzantów, Zamkowa, Bystrzańska</p> <p>Wilkowice : ul. Szczyrkowska, Wyzwolenia, Żywiecka, Kwiatkowskiego, Wilkowska,</p>
190	<p>Bielsko-Biała D.A. – Rybarzowice Centrum przez Szczyrk Solisko, Wilkowice Sklep</p>
191	<p>Bielsko-Biała D.A. - Iłownica Centrum przez Grodziec, Bielowicko, Międzyrzecze</p>
192	<p>Bielsko-Biała D.A. - Czaniec Skrzyżowanie przez Hecznarowice, Kozy Centrum, Bestwina Kościół</p>

Tabela 11 Wykaz linii komunikacyjnych powiatowo-gminnych.

Analiza ogólnej bezpośredniej dostępności komunikacyjnej pomiędzy gminami została przedstawiona w tabeli poniżej:

	Bestwina	Buczkowice	Jasienica	Jaworze	Kęty	Kozy	Porąbka	Szczyrk	Wilamowice	Wilkowice	Chybie	Czernichów	Łodygowice	Osiek	Andrychów	Bielsko-Biała	Czechowice-Dz.
Bestwina									+							+	+
Buczkowice								+		+			+			+	
Jasienica				+							+					+	
Jaworze			+								+					+	
Kęty						+	+		+					+	+	+	
Kozy					+		+					+				+	
Porąbka					+	+						+			+	+	
Szczyrk		+								+						+	
Wilamowice	+				+											+	+
Wilkowice		+						+					+			+	
Chybie			+	+												+	
Czernichów						+	+									+	
Łodygowice										+						+	
Osiek					+												
Andrychów					+											+	

Tabela 12 Wykaz bezpośredniej dostępności komunikacyjnej pomiędzy gminami

Jak wynika z powyższej tabeli, zdecydowana większość, bo aż 14 z 15 jednostek samorządu terytorialnego posiada bezpośrednie połączenie z miastem Bielsko-Biała, które stanowi centrum subregionu południowego oraz główny kierunek podróży pasażerów.

Ponadto, przewozy na obszarze Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego dopełniane są przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Czechowice-Dziedzice Sp. z o. o., Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Oświęcimiu. Przedsiębiorstwa te realizują przewozy pasażerskie w swoich miastach, ale swoim zasięgiem obejmują również przystanki na terenie niektórych gmin.

W poniższych tabelach zamieszczone zostały wykazy przystanków na terenie gmin należących do BZPG obsługiwanych przez poszczególne linie MZK w Bielsku-Białej, PKM Czechowice-Dziedzice, MZK w Oświęcimiu.

Gmina	Linia nr	Lista przystanków MZK w Bielsku-Białej na terenie gmin należących do BZPG	
Bestwina	56	Janowice Niklówka	kierunek: Warszawska Dworzec
Jasienica	25	Mazańcowice Spółdzielnia	kierunek: Osiedle Sarni Stok
	33	Mazańcowice Osiedle	Kierunek: Warszawska Dworzec
Wilkowice	2	Wilkowice Górne	kierunek: Wilkowice Górne powrót: kierunek Osiedle Kopernika
		Wilkowice Sklep	
	Wilkowice Strażnica		
	Wilkowice Skrzyżowanie		
	Wilkowice Sanatorium		
	Wilkowice Potoczek		
57	Bystra Szkoła	kierunek Bystra Leśniczówka powrót: kierunek Filarowa Zespół Szkół	
	Bystra Sanatorium		
	Bystra Ława		
	Bystra Pod Źródłem		
	Bystra Skocznia		
	Bystra Leśniczówka		

Tabela 13 Wykaz przystanków MZK Bielsko-Biała na terenie gmin należących do BZPG

Gmina	Linia nr	Lista przystanków PKM Czechowice-Dziedzice na terenie gmin należących do BZPG	
Jasienica	X	Mazańcowice Ligocka / Ośrodek Zdrowia	kierunek: Bielsko-Biała Warszawska / Dworzec powrót kierunek: Zabrzeg Miliardowicka / Dworzec PKP
		Mazańcowice Komorowicka Kościół	
		Mazańcowice Komorowicka/Wzniesienie	
		Mazańcowice Komorowicka/Osiedle	

Tabela 14 Wykaz przystanków PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o. na terenie gmin należących do BZPG

Gmina	Linia nr	Lista przystanków MZK Oświęcim na terenie gmin należących do BZPG	
Wilamowice	29	Kaniówek Pętla	kierunek: Oświęcim Lodowisko
		Kaniówek I	
		Kaniówek II	

Tabela 15 Wykaz przystanków MZK w Oświęcimiu na terenie gmin należących do BZPG

Dodatkowo na obszarze BZPG kursują przewoźnicy prywatni, których linie komunikacyjne przebiegają pomiędzy powiatami. Wówczas zezwolenia na takie przejazdy wydaje właściwy organ.

3.2. Transport kolejowy

Połączenia kolejowe w komunikacji publicznej na obszarze powiatu i gmin tworzących BZPG są dostępne w gminach: Czechowice-Dziedzice, Wilkowice, Kęty, Kozy, Bestwina i Wilamowice. Historia kolei na naszym obszarze sięga roku 1855, kiedy oddana do użytku została Kolej Północna Cesarza Ferdynanda. Obecny układ torowy obejmuje:

- 1) linia kolejowa nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna – zelektryfikowana linia jednotorowa,
- 2) linia kolejowa nr 139 Katowice – Skalité-Serafinov (Słowacja) – zelektryfikowana linia kolejowa, dwutorowa między Katowicami i Bielsko-Białą,
- 3) linia kolejowa nr 190 Bielsko-Biała Główna – Český Těšín (Czechy) – jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa na której nie odbywa się od 10 stycznia 2009 r. ruch pasażerski.

Największymi dworcami kolejowymi na obszarze gmin Związku jak również gmin na terenie których przebiegają linie komunikacyjne to Dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna oraz Czechowice-Dziedzice. Oba dworce stanowią największe i najważniejsze punkty odprawy podróżnych na terenie miasta. Ponadto dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna jest położony vis a vis dworca autobusowego Komunikacji Beskidzkiej S.A. co jest ogromną zaletą dla podróżujących, a oba budynki łączy kładka piesza nad drogą, z której można się dostać na bezpośrednio na perony kolejowe oraz stanowiska odjazdu autobusów.

Poza wymienionymi dworcami kolejowymi, na terenie gmin tworzących związek dostępne są następujące stacje kolejowe:

- Czechowice-Dziedzice
- Czechowice-Dziedzice Przystanek
- Czechowice-Dziedzice Południowe
- Dankowice
- Kaniów
- Wilkowice Bystra
- Bulowice
- Zamek Bulowicki
- Kęty
- Kęty Podlesie
- Kozy
- Kozy Zagroda

Obsługę kolejową o charakterze regionalnym realizuje dwóch przewoźników:

1) Koleje Śląskie obsługujące dwie trasy komunikacyjne:

- S61 Katowice - Cieszyn przez Czechowice-Dziedzice
- S5 Katowice – Zwardoń przez Czechowice-Dziedzice , Bielsko-Białą

2) Przewozy Regionalne na trasie komunikacyjnej Bielsko-Biała Główna – Wadowice – Kraków Główny.

Połączenia dalekobieżne realizują:

1) PKP Intercity – kategorie: Twoje Linie Kolejowe (TLK) oraz Express Intercity (EIC) – spółka ta zapewnia połączenia Bielska-Białej oraz Czechowicami-Dziedzicami z m.in. Bydgoszczą, Częstochową, Gdańskiem, Gdynią, Helem, Katowicami, Kołobrzegiem, Łodzią, Olsztynem, Szczecinem, Toruniem, Warszawą, Wrocławiem, Zieloną Górą,

2) Przewozy Regionalne – kategoria InterREGIO (IR) – zapewniający połączenia Bielska-Białej, Czechowicami-Dziedzicami z np. Opolem i Wrocławiem. Ponadto Bielsko-Biała oraz Czechowice-Dziedzice jest objęte przez spółkę PKP Intercity siecią połączeń realizowanych taborem Pendolino, w ramach kategorii Express Intercity Premium.

Ponadto lokalne samorządy czynią starania, aby przywrócić połączenia na linii nr 190 Bielsko-Biała – Cieszyn z przystankami w gminie Jaworze i Jasienica.

3.4. Transport lotniczy

Powiat Bielski położony jest w stosunkowo niewielkiej odległości od następujących portów lotniczych:

- 1) Katowice-Pyrzowice (85 km),
- 2) Kraków-Balice (110 km),
- 3) Ostrava-Mošnov (65 km).

Na obszarze Powiatu Bielskiego lub jego sąsiedztwa znajdują się, niestanowiące elementu publicznego transportu zbiorowego, lotnisko sportowe Aeroklubu Bielsko-Bialskiego oraz lotnisko w Kaniowie (gm. Bestwina).

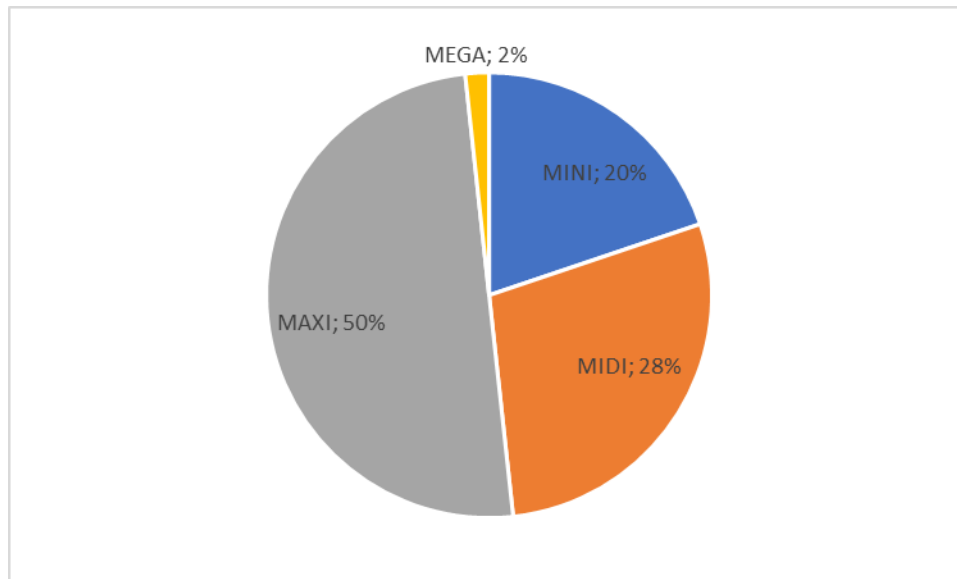
3.5. Tabor wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym

Jednym z aspektów wpływających na jakość usług przewozowych jest niewątpliwie stan techniczny pojazdów obsługujących sieć komunikacyjną. Na komfort podróżowania wpływa również stopień zatłoczenia środków transportu.

Pod względem wielkościowo-pojemnościowym autobusy można podzielić na cztery kategorie.

- Mini – małe
- Midi – średnie
- Maxi – duże
- Mega – bardzo duże

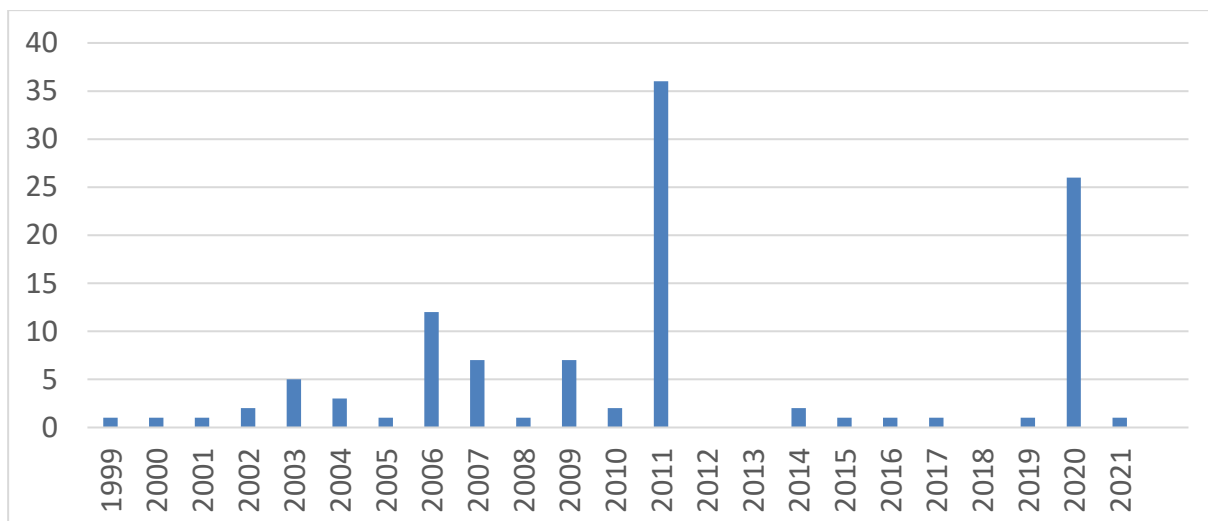
Spółka Komunikacja Beskidzka S.A. dysponuje 116 pojazdami, z czego 23 stanowią autobusy mini, 33 midi oraz 58 maxi i 2 mega. Poniższy wykres prezentuje udział poszczególnych grup w całym taborze.



Wykres 9 Rodzaje autobusów z podziałem ze względu na rozmiar

Powyższe dane przedstawiają informacje w zakresie ilości posiadanego taboru z podziałem na jego wielkość, jednak nie bez znaczenia jest również jego wiek. Starsze autobusy mogą mieć starsze systemy bezpieczeństwa i technologie. Nowoczesne autobusy są zazwyczaj wyposażone w zaawansowane systemy bezpieczeństwa, takie jak ABS (system zapobiegający blokowaniu się kół), ESP (elektroniczny program stabilizacji), poduszki powietrzne i inne, co może wpływać na ogólne bezpieczeństwo podróżnych. Nowoczesne autobusy są również bardziej efektywne pod względem zużycia paliwa, co przekłada się na mniejsze koszty eksploatacji, co przyświecało idei pójścia w kierunku pojazdów napędzanych CNG. Dodatkowo nowe autobusy są zazwyczaj projektowane z myślą o dostępności dla osób niepełnosprawnych, co może oznaczać łatwiejsze wejście i wyjście, windy dla osób na wózkach inwalidzkich itp. Oferują również zdecydowanie wyższy komfort podróży dzięki lepszym systemom zawieszenia, klimatyzacji, systemom informacji pasażerskiej. Nie bez znaczenia jest również wpływ autobusów na wizerunek przedsiębiorstwa transportowego, co może być istotne z perspektywy marketingowej.

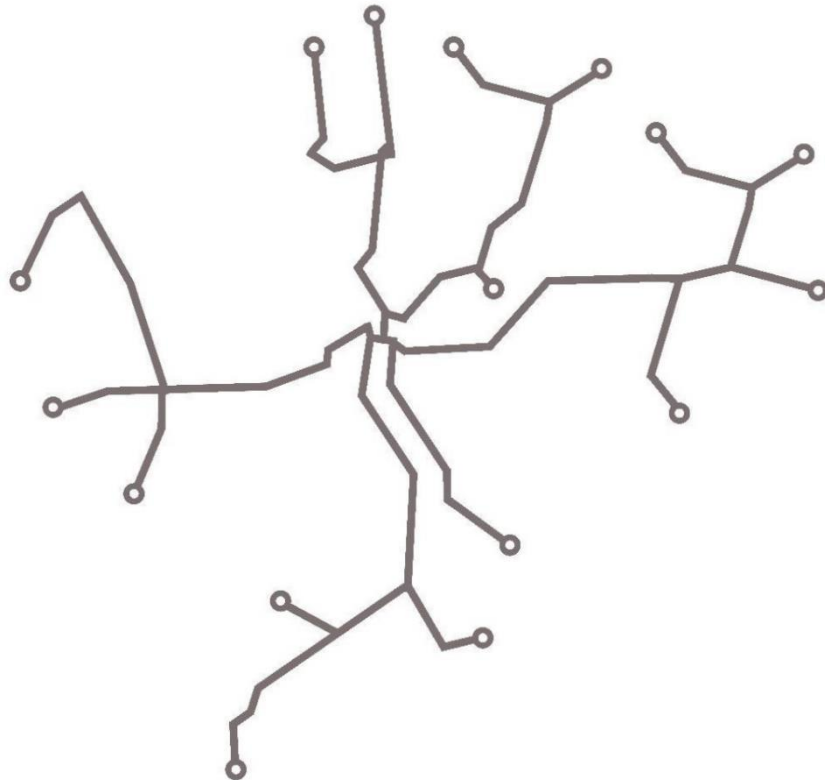
Na poniższej wykresie przedstawiamy strukturę wiekową taboru, liczbę sztuk z podziałem na rok produkcji:



Wykres 10 Struktura wiekowa taboru komunikacji publicznej



4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru objętego działaniem Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego



Generatory ruchu to miejsca oraz instytucje stanowiące cel podróży większej liczby osób.

Wśród nich można wyróżnić m.in.

- 1) osiedla mieszkaniowe,
- 2) placówki oświatowe,
- 3) strefy inwestycyjne,
- 4) duże i średnie zakłady pracy,
- 5) obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne,
- 6) obiekty handlowo-usługowe,
- 7) instytucje publiczne,
- 8) inne generatory ruchu, takie jak placówki służby zdrowia czy cmentarze.

Generatory ruchu można podzielić na dwie kategorie. Pierwsza z nich to miejsca tworzące ruch cykliczny - w konkretnych dniach oraz godzinach. Należą do nich zakłady pracy oraz szkoły. Drugim rodzajem generatorów są obiekty wywołujące ruch nieregularny. Należą do nich instytucje użyteczności publicznej takie jak urzędy, przychodnie, szpitale, a także przejazdy związane z kulturą, sportem i rozrywką.

Aby sprostać stawianym coraz wyżej oczekiwaniom mieszkańców gmin Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego, a także w celu budowania sprawnego, bezpiecznego i nowoczesnego transportu publicznego, który będzie zachętą do korzystania z jego usług, powinno dążyć się do spełnienia poniższych postulatów:

Lp.	Postulat	Dodatkowe wyjaśnienia
1.	Punktualność	udział odjazdów opóźnionych do 5 min mniejszy niż 5%; udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min mniejszy niż 1%
2.	Niezawodność	realizacja rozkładów jazdy mierzona liczbą wykonanych kursów w granicy powyżej 95%
3.	Wygoda	przeciętny wiek taboru do 10 lat powyżej 50%; dodatkowe wyposażenie taboru zwiększające komfort i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja, pojazdy niskopodłogowe

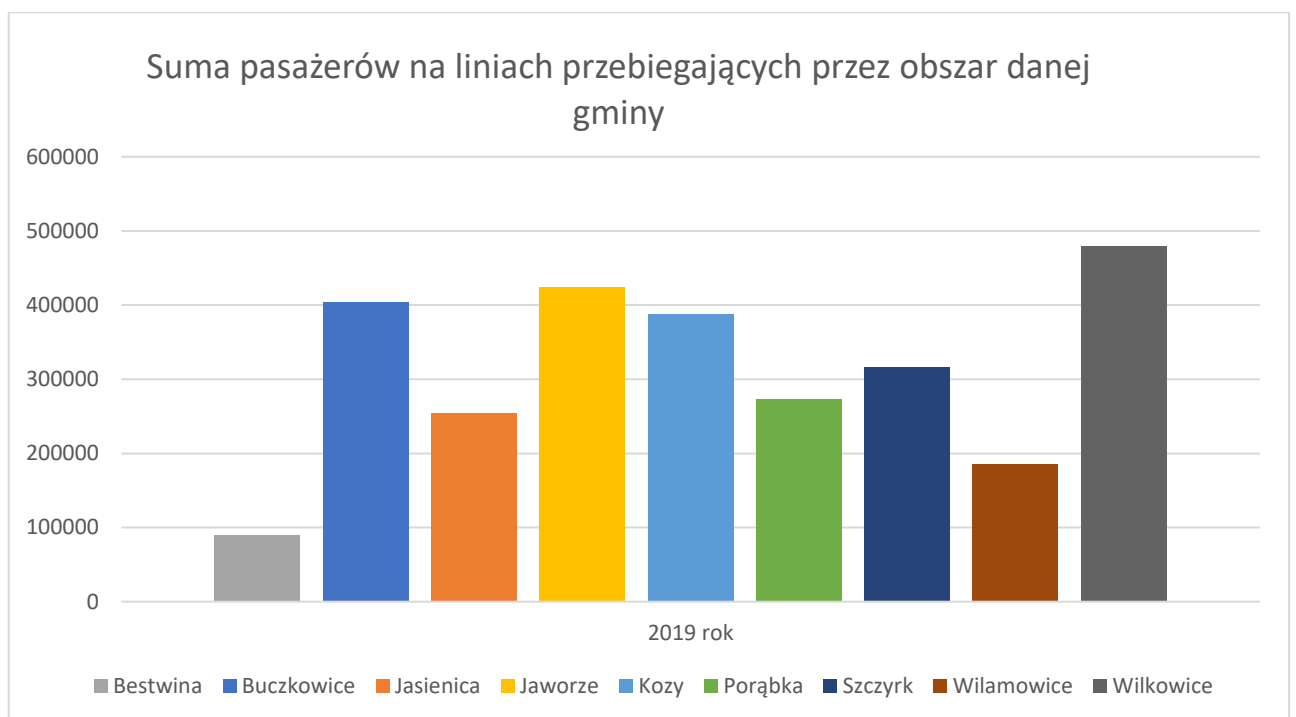
4.	Dostępność	udział przystanków wyposażonych w wiaty nie mniejszy niż 40%;
5.	Regularność	dążenie do regularnych odjazdów w ramach każdej linii; stosowanie jako nadrzędnej wytycznej w konstrukcji rozkładów jazdy zasady utrzymania rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii
6.	Częstotliwość	częstotliwość na liniach głównych w ramach komunikacji podmiejskiej nie rzadziej niż co 60-70 minut, w weekendy odpowiednio mniej oraz drobna redukcja w okresie letnich ferii.
7.	Prędkość	dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej obecnie na poziomie średnio: 34 km/h, w komunikacji miejskiej wynosi ok 25 km/h
8.	Bezpośredniość połączeń	wprowadzenie istotnych połączeń bezpośrednich zgłaszanych przez mieszkańców
9.	Informacja	dynamiczna informacja w punktach przesiadkowych; informacja statyczna na przystankach; rozkład jazdy w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń oraz aplikacja mobilna; rozkłady jazdy dostępne w środkach komunikacji
10.	Koszt	utrzymanie stałych cen biletów oraz wprowadzanie długookresowych biletów o większej opłacalności (analiza dot. biletów w oddzielnym dziale niniejszej optymalizacji)

Analizie poddano również liczbę pasażerów na podstawie danych z 2019 roku, z racji ostatniego możliwego do analizy „normalnego” roku, ponieważ jak wiadomo lata 2020, 2021 i częściowo 2022 nie przedstawiają pełnego obrazu komunikacji publicznej z uwagi na znaczący spadek liczby pasażerów wywołany pandemią koronawirusa. Biorąc pod uwagę, że lata 2011 – 2017 były latami spadków liczby pasażerów, natomiast lata 2018 i 2019 a więc od

powstania Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego nastąpił nieznaczny wzrost przewożonych pasażerów można przyjąć, że po zniesieniu ograniczeń spowodowanych pandemią liczba pasażerów w najbliższych latach będzie rosnąca co jest zauważalne na niepełnych jeszcze danych za 2023 rok.

Liczbę pasażerów stanowiącą sumę osób na wszystkich liniach przebiegających przez obszar danej gminy przedstawia poniższy wykres. Na niniejsze dane składa się następująca liczba linii w danej gminie:

Bestwina (4 linie), Buczkowice (3 linie), Jasienica (4 linie), Jaworze (6 linii), Kozy (6 linii), Porąbka (4 linie), Szczyrk (1 linia), Wilamowice (7 linii), Wilkowice (5 linii)



Wykres 11 Suma pasażerów na liniach z podziałem na gminy

Analizując już szczegółowo poszczególne linie w zakresie ilości przewożonych pasażerów sytuacja wygląda następująco:



4.1. Placówki oświatowe

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych na terenie gmin należących do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego.

Gmina Bestwina
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bestwinie
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Janowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bestwince
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kaniowie
Gmina Buczkowice
Szkoła Podstawowa im. Bolesława Chrobrego w Rybarzowicach
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Buczkowicach
Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Godziszce
Szkoła Podstawowa im. Jerzego Kukuczki w Kalnej
Przedszkole Publiczne BAJKA w Buczkowicach
Przedszkole Publiczne w Rybarzowicach
Gmina Jasienica
Przedszkole Publiczne w Świętoszówce
Szkoła Podstawowa w Świętoszówce
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Jasienicy
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Iłownicy
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Grodźcu
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mazańcowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Międzyrzeczu
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Wieszczałach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Rudzicy
Rodzinne przedszkole "Marcinek" w Międzyrzeczu Górnym
Niepubliczne Przedszkole "Niebieski Balonik" w Mazańcowicach
Niepubliczne Przedszkole "Bączek" i Klub Malucha w Międzyrzeczu Dolnym
Pluszowy Miś – Opieka nad dziećmi Mazańcowice
Klub Dziecięcy „Małymi Kroczkami” Rudzica
Gmina Jaworze
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Marii Dąbrowskiej w Jaworzu
Szkoła Podstawowa nr 2 im. gen. broni Stanisława Maczka w Jaworzu
Publiczne Przedszkole Samorządowe nr 1 w Jaworzu
Publiczne Przedszkole Samorządowe nr 2 w Jaworzu
Gmina Kęty
Szkoła Podstawowa w Malcu
Szkoła Podstawowa nr 1 w Kętach

Szkoła Podstawowa nr 2 w Kętach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bulowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Witkowicach
Samorządowa Placówka Wychowania Przedszkolnego Nr 9 w Kętach
Samorządowa Placówka Wychowania Przedszkolnego Nr 7 w Kętach
Szkoła Podstawowa w Nowej Wsi
Szkoła Podstawowa w Bielanych
Samorządowa Placówka Wychowania Przedszkolnego Nr 8 w Kętach
Samorządowa Placówka Wychowania Przedszkolnego Nr 1 w Kętach
Samorządowa Placówka Wychowania Przedszkolnego w Bielanych
Samorządowa Placówka Wychowania Przedszkolnego w Nowej Wsi
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łękach
Zespół Szkolno-Przedszkolny Nr 3 w Kętach
Gmina Kozy
Szkoła Podstawowa Nr 1 z oddziałami integracyjnymi im. Jana III Sobieskiego w Kozach
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Stanisława Staszica w Kozach
Liceum Ogólnokształcące im. Kamila Baczyńskiego w Kozach
Publiczne Przedszkole w Kozach
Klub Dziecięcy "Ranczo Bobasa"
Żłobek Szkarbek
Niepubliczne Przedszkole "Akademia Malucha" z oddziałami integracyjnymi
Niepubliczne Przedszkole Językowe „Mały Podróżnik”
Niepubliczne Przedszkole „Maja”
Szkoła Językowa "Easy English"
Niepubliczna Szkoła Podstawowa im. Kardynała Karola Wojtyły w Kozach
Gmina Porąbka
Szkoła Podstawowa z oddziałami przedszkolnymi w Bujakowie
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Mikołaja Kopernika w Porąbce
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Jana Pawła II w Porąbce
Szkoła Podstawowa nr 1 im. H. Sienkiewicza w Czańcu
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Kard. K. Wojtyły w Czańcu
Szkoła Podstawowa im. T. Kościuszki w Kobiernicach
Publiczne Przedszkole nr 1 w Czańcu
Publiczne Przedszkole nr 2 w Czańcu
Niepubliczne Przedszkole Porąbka-Bukowiec
Niepubliczne Przedszkole nr 2 w Porąbce
Publiczne Przedszkole w Kobiernicach
Niepubliczne Przedszkole im. Kubusia Puchatka w Bujakowie
Niepubliczne Przedszkole „Jaś i Małgosia” w Czańcu
Gmina Szczyk

Szkoła Podstawowa nr 1 w Szczyrku
Szkoła Podstawowa nr 2 w Szczyrku
Publiczne Przedszkole w Szczyrku
Gmina Wilamowice
Publiczne Przedszkole w Pisarzowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Heczarnowicach
Szkoła Podstawowa w Pisarzowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Starej Wsi
Szkoła Podstawowa im. S. Staszica w Dankowicach
Zespół Szkół w Wilamowicach
Klub Dziecięcy Karol w Pisarzowicach
Gmina Wilkowice
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Władysława Jagiełły w Wilkowicach
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Królowej Jadwigi w Wilkowicach
Publiczne Przedszkole w Wilkowicach
Przedszkole "Mądra Sówka" w Wilkowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mesznej
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Synów Pułku w Bystrej
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Juliana Fałata w Bystrej
Przedszkole Publiczne w Bystrej
Przedszkole "Domek Radosnych Biedronek" w Bystrej

Tabela 16 Lista placówek oświatowych zlokalizowanych na terenie gmin wchodzących w skład BZPG

Na terenie objętym działaniem Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego funkcjonują szkoły ponadpodstawowe w Kozach i Kętach. Pozostałe szkoły ponadpodstawowe znajdują się na terenie miast: Bielsko-Biała oraz Czechowice-Dziedzice. W poniższej tabeli wymienione zostały niektóre placówki szkolnictwa ponadpodstawowego znajdujące się na terenie wyżej wymienionych miast.

Miasto Bielsko-Biała
I Liceum Ogólnokształcące
II Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół Ogólnokształcących
III Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Dwujęzycznymi w Zespole Szkół Ogólnokształcących im. S. Żeromskiego
IV Liceum Ogólnokształcące
V Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół i Placówek Oświatowych

VI Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Integracyjnymi w Zespole Szkół Ogólnokształcących im. Armii Krajowej
VIII Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół Medycznych
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
Zespół Szkół Ekonomicznych im. M. Kaleckiego
Bielska Szkoła Przemysłowa
Zespół Szkół Budowlanych
Zespół Szkół Elektronicznych, Elektrycznych i Mechanicznych
Zespół Szkół Samochodowych i Ogólnokształcących
Zespół Szkół Ogrodniczych
Zespół Szkół Technicznych i Handlowych
Zespół Szkół Gastronomicznych i Handlowych
Zespół Szkół im. J. Tuwima
Zespół Szkół Specjalnych
Czechowice-Dziedzice
Liceum Ogólnokształcące im. M. Skłodowskiej-Curie w Czechowicach-Dziedzicach
Zespół Szkół Technicznych i Licealnych im. S. Staszica w Czechowicach-Dziedzicach
Liceum Ogólnokształcące Dla Dorosłych Edukator
Kęty
Powiatowy Zespół Nr 9 Szkół im. M. Dąbrowskiej w Kętach
Powiatowy Zespół Nr 10 Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. Mikołaja Kopernika w Kętach
Powiatowy Zespół Nr 11 Szkół Ogólnokształcących w Kętach

Tabela 17 Szkoły średnie i zawodowe znajdujące się na terenie Bielska-Białej i Czechowic-Dziedzic oraz Kęt

Z uwagi na istnienie zaledwie kilku szkół ponadpodstawowych na terenie powiatu bielskiego, znaczna część młodzieży zmuszona jest dojeżdżać do placówek zlokalizowanych w Bielsku-Białej. Ponadto w związku z ustawą z dnia 14 grudnia 2016 r. przeprowadzona została reforma oświaty, która zakończyła się likwidacją gimnazjów – przywróceniem ośmioletniej szkoły podstawowej, czteroletniego liceum oraz pięcioletniego technikum. Z tego względu z dniem 1 września 2019 roku zniknęły gimnazja i do szkół średnich dojeżdżać będzie jeszcze więcej pasażerów. Zdecydowana większość uczniów będzie wykorzystywać komunikację publiczną, aby przemieszczać się na trasie dom - szkoła – dom.

Mieszkańcy powiatu bielskiego korzystają z bliskości miasta Bielska-Białej, które jako miasto centralnie położone stanowi ośrodek szkolnictwa wyższego. Spis placówek zlokalizowanych na terenie Bielska-Białej znajduje się w poniższej tabeli.

Miasto Bielsko-Biala
Uniwersytet Bielsko-Bialski
Bielska Wyższa Szkoła im. Józefa Tyzkiewicza
Instytut Teologiczny im. Św. Jana Kantego
Wyższa Szkoła Administracji
Wyższa Szkoła Finansów i Prawa w Bielsku-Białej
Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Humanistyczna
Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania
Wyższa Szkoła EDUKACJA W SPORCIE w Warszawie Instytut w Bielsku-Białej

Tabela 18 Spis placówek szkolnictwa wyższego na terenie miasta Bielska-Białej

4.2. Strefy inwestycyjne

Na terenie powiatu bielskiego znajdują się cztery strefy przemysłowe, które należą do Bielskiego Okręgu Przemysłowego. Swym zasięgiem obejmują gminy: Jasienica, Rybarzowice, Wilkowice oraz miasto Czechowice-Dziedzice.

- a) Jasienicka Niskoemisyjna Strefa Ekonomiczna w Międzyrzeczu Dolnym – otwarta 1 czerwca 2015 r. strefa o powierzchni 71 ha, sąsiadująca z dwoma kluczowymi arteriami komunikacyjnymi: drogą S52 Bielsko-Cieszyn oraz drogą krajową nr 1 Bielsko-Katowice;
- b) Buczkowice i Rybarzowice – na terenie miejscowości znajduje się kilkanaście średnich zakładów pracy (zatrudniających 50-250 pracowników) oraz minimum jeden duży zakład pracy (powyżej 250 pracowników).
- c) Wilkowice – strefa inwestycyjna przy ulicy Kwiatkowskiego, obejmująca teren 15 ha.
- d) Czechowice-Dziedzice – w mieście działają następujące sektory przemysłu: samochodowy, elektrotechniczny, metalurgii miedzi, kabli i przewodów, wyrobów elektrotechnicznych, organiczny, ceramiki budowlanej, betonów, tartaczny, zapalczany, odzieżowy oraz spożywczy. Na terenie ośrodka przemysłowego znajdują się m.in.: kopalnia węgla kamiennego, walcownia metali, fabryka zapalek, rafineria, fabryka sprzętu elektrotechnicznego.

4.3. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

W roku 2016 na terenie gmin tworzących związek działało łącznie 59 klubów sportowych, natomiast na terenie miasta Bielska-Białej działało 58 klubów sportowych. (Według danych GUS: bdl.stat.gov.pl/BDL/). Poniższa tabela przedstawia wykaz niektórych obiektów sportowych oraz rekreacyjnych zlokalizowanych na terenie objętym działaniem Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego.

Gmina Bestwina
Ośrodek Rekreacji i Sportów Wodnych w Kaniowie
Klub Sportowy Gminy Bestwina
Uczniowski Klub Sportowy "SET" Kaniów
LKS Bestwina
LKS "Przełom" Kaniów
KS Bestwinka
UKS "THE BEST" Bestwinka
Kompleks Sportowy "Moje Boisko Orlik 2012"
Gmina Buczkowice
GLKS SOKÓŁ Buczkowice
KS "Halny" Kalna
Powiatowy Zespół Placówek - Szkoła mistrzostwa Sportowego Szczyrk
Klub Sportowy "Buczkowice"
Beskid Godziszka
Gmina Jasienica
LKS "Drzewiarz" w Jasienicy
LKS "Zamek" w Grodźcu
LKS "Mazańcowice"
KS "Set" Mazańcowice
KS "Spójnia" Landek
Jeździecki Klub Sportowy "Czanki" Międzyrzecze Górne
Klub Sportowy Międzyrzecze
Klub Jazdy Konnej "Solka" Międzyrzecze Górne
KS "Bogmar - Fog Sport Power"
Kompleks Sportowy "Moje Boisko Orlik 2012"
Kompleks Sportowy "Moje Boisko Orlik 2012"
Gmina Jaworze
Tężnia Zdrojowa
Kompleks sportowo-rekreacyjny

Street Workout Park w Jaworzu
Kompleks Sportowy "Moje Boisko Orlik 2012"
Gmina Kęty
Ośrodek Sportu i Rekreacji - Pływalnia
Stadion Hejnał
Obiekt Sportowy „Orlik”
Ludowy Klub Sportowy "Zgoda" Malec
Ludowy Klub Sportowy "Niwa" Nowa Wieś
Ludowy Klub Sportowy "Orzeł" Witkowice
Ludowy Klub Sportowy "Bulowice" w Bulowicach
Łęcki Klub Sportowy "Soła" Łęki
Małopolski Klub Strzelecki LOK Kęty
Gmina Kozy
Centrum Sportowo-Widowiskowe
LKS "Orzeł" Kozy
Gmina Porąbka
Stadion LKS "Zapora" Porąbka
Stadion KS "Soła - Kobiernice"
Stadion LKS "Czaniec"
Stadion LKS Groń Bujaków
Obiekt Sportowy "ORLIK 2012"
Gmina Szczyrk
MKS "Skrzyczne" Szczyrk
Klub Sportowy "SOKÓŁ" Szczyrk
LKS "Jastrząb" Szczyrk
Uczniowski Klub Sportowy COS "OLIMP" Szczyrk
Ludowy Międzyszkolny Klub Tenisa Stołowego "Sokół" Szczyrk
Gmina Wilamowice
Ludowy Klub Sportowy "Wilamowiczanka"
Uczniowski Klub Sportowy im. "Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego SOKÓŁ"
Parafialny Klub Sportowy "ARKA-WILAMOWICE"
Ludowy Klub Sportowy "Pionier" w Pisarzowicach
Ludowy Klub Sportowy "Pasjonat" w Dankowicach
Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej Ogniska "Żywioł Wilamowice"
Ludowy Klub Sportowy "SOKÓŁ" Hecznarowice
Gmina Wilkowice
Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji
Kompleks boisk "ORLIK 2012"

Stadion Piłkarski
"Stara Szkoła" w Huciskach
LKS "Klimczok" Bystra

Tabela 19 Obiekty sportowe i rekreacyjne na terenie gmin należących do BZPG

Dodatkowo na terenie miasta Bielska-Białej znajdują się takie obiekty sportowe jak: Hala Widowiskowa BBOSiR, Stadion Miejski, Lodowisko, Park linowy „Dębowiec”, czy baseny np. „Aqua”, „Troclik”, „Panorama”.

Obiektami kulturalnymi na terenie gmin należących do BZPG są przede wszystkim Ośrodki Kultury oraz Biblioteki Publiczne. Według danych GUS w roku 2016 na terenie całego powiatu bielskiego było 38 Bibliotek Publicznych i ich filii, a także 14 obiektów pełniących funkcje klubów, świetlic oraz domów i ośrodków kultury. Z kolei na terenie Bielska w 2016 roku istniało 18 bibliotek publicznych oraz 14 niepublicznych, a także 16 klubów i ośrodków kultury (Według danych GUS: bdl.stat.gov.pl/BDL/).

Gmina Bestwina
Gminna Biblioteka Publiczna w Bestwinie
Gminna Biblioteka Publiczna w Bestwinie Filia w Bestwinie
Gminna Biblioteka Publiczna w Bestwinie Filia w Janowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Bestwinie Filia w Kaniowie
Gminny Ośrodek Kultury w Bestwinie
Gmina Buczkowice
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach Filia w Kalnej
Gmina Buczkowice
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach Filia w Rybarzowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach Filia w Godziszce
Gminny Ośrodek Kultury w Buczkowicach
Gmina Jasienica
Gminna Biblioteka Publiczna w Jasienicy
Gminna Biblioteka Publiczna w Bierach
Gminna Biblioteka Publiczna w Międzyrzeczu
Gminna Biblioteka Publiczna w Mazańcowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Rudzicy
Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy

Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy Filia w Bierach
Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy Filia w Mazańcowicach
Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy Filia w Międzyrzeczu Górnym
Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy Filia w Rudzicy
Gmina Jaworze
Gminna Biblioteka Publiczna w Jaworzu
Ośrodek Promocji Gminy Jaworze
Zabytkowy Park Zdrojowy im. Józefa Piłsudskiego
Amfiteatr w Jaworzu
Muzeum Fauny i Flory Morskiej i Śródlądowej w Jaworzu
Gmina Kęty
Dom Kultury w Kętach
Gminna Biblioteka Publiczna w Kętach
Muzeum im. Aleksandra Kłosińskiego w Kętach
Gmina Kozy
Gminna Biblioteka Publiczna w Kozach
Dom Kultury w Kozach
Pałac Czeczów w Kozach (Biblioteka Publiczna i Izba Historyczna)
Gmina Porąbka
Gminny Ośrodek Kultury w Porąbce, Biblioteka Publiczna
Dom Kultury w Bujakowie, Biblioteka Publiczna
Dom Kultury w Czańcu, Biblioteka Publiczna
Dom Kultury w Kobiernicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Porąbce
Gmina Szczyk
Biblioteka Miejska, Ośrodek Kultury
Miejski Ośrodek Kultury, Promocji i Informacji im. Jana Więżika
Gmina Wilamowice
Gminna Biblioteka Publiczna
Miejsko Gminny Ośrodek Kultury
Gminne Centrum Zachowania Dziedzictwa Kulturowego, Informacji i Edukacji w Wilamowicach
Stowarzyszenie Przyjaciół Kaniówka
Wiejski Dom Kultury w Pisarzowicach
Gmina Wilkowice
Gminna Biblioteka Publiczna w Wilkowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Mesznej
Gminna Biblioteka Publiczna w Bystrej
Meszański Ośrodek Kultury "NAD BORAMI"
Gminny Ośrodek Kultury "PROMYK"

Muzeum "Fałatówka"

Tabela 20 Niektóre obiekty kulturalne na terenie gmin należących do BZPG

Bielsko-Biała stanowi centrum kulturalne całego powiatu. W mieście znajdują się m.in.:

- Bielskie Centrum Kultury, ul. Słowackiego 27;
- Galeria Bielska BWA, ul. 3 Maja 11;
- Sala Koncertowa Cavatina Hall, ul. Dworkowa 2;
- Muzeum Historyczne w Bielsku-Białej, ul. Wzgórze 16;
- Regionalny Ośrodek Kultury, ul. 1 Maja 8;
- Dom Kultury Włókniarzy, 1 Maja 12;
- Teatr Polski w Bielsku-Białej, 1 Maja 1;
- Teatr Lalek Banialuka im. Jerzego Zitzmana, ul. Mickiewicza 20;
- Książnica Beskidzka, ul. Słowackiego 17A;
- Bielsko Bialski Ośrodek Sportu i Rekreacji, ul. M. Konopnickiej 5, Karbowa 26.

W poniższej tabeli zostały zamieszczone dane na temat ilości obiektów kulturalnych na terenie Bielska-Białej oraz powiatu bielskiego wraz z ilością widzów/osób zwiedzających. (Według danych GUS 2016 r.: bdl.stat.gov.pl/BDL/).

Obiekt	Liczba placówek	Liczba widzów/zwiedzających w roku 2016
Teatr Polski w Bielsku-Białej	1	69 880 widzów
Teatr Lalek Banialuka w Bielsku-Białej	1	69 595 widzów
Obiekt	Liczba placówek	Liczba widzów/zwiedzających w roku 2016
Kina na terenie Bielska-Białej	4	766 689 widzów
Kina na terenie powiatu bielskiego	2	180 000 widzów
Muzea na terenie Bielska-Białej	3	28 346 zwiedzających
Muzea na terenie powiatu bielskiego	3	12 825 zwiedzających

Tabela 21 Spis obiektów kulturalnych na terenie Bielska-Białej oraz powiatu bielskiego wraz z ilością widzów/odwiedzających w roku 2016 r.

Dodatkowo na terenie miasta Bielska-Białej organizowane są imprezy kulturalne oraz targi. Są to m.in.:

- Jazzowa Jesień,
- Bielska Zadymka Jazzowa,
- Festiwal Kompozytorów Polskich im. H. M. Góreckiego,
- Festiwal Sacrum in Musica,
- Dni Bielska-Białej,
- Lato z Kulturą,
- Pożegnanie Lata,
- Powitanie Jesieni,
- Święta na Starówce,
- Foto Art. Festiwal,
- Międzynarodowe Energetyczne Targi Bielskie ENERGETAB,
- Bielskie Targi Edukacyjne,
- Targi Budownictwa „Twój Dom”,
- Targi Ślubne,
- Targi Technik Grzewczych i Instalacyjnych „Instal-System”.

4.4. Obiekty handlowo-usługowe

Kolejną kategorię generatorów ruchu stanowią galerie handlowe i centra usługowe. Ośrodek handlowy stanowią centralnie położone miasto Bielsko-Biała oraz Czechowice-Dziedzice. Poniżej zamieszczona została tabela zawierająca listę obiektów handlowych znajdujących się na terenie tych miast.

Bielsko-Biała
Galeria Sfera
Galeria Sarni Stok
Galeria Gemini Park
Hipermarket bi1
Hipermarket Auchan

Hipermarket Makro Cash and Carry
Hipermarket Kaufland
Supermarket Intermarche
Hipermarket budowlany Castorama
Hipermarket budowlany Leroy Merlin
Hipermarket budowlany Merkurs Market
Hipermarket budowlany Bricomarche
Czechowice-Dziedzice
Stara Kablownia
Hipermarket Kaufland

Tabela 22 Obiekty handlowe na terenie Bielska-Białej oraz Czechowic-Dziedzic

4.5. Instytucje publiczne

Instytucje publiczne stanowią jedną z grup obiektów generujących ruch. W poniższej tabeli został zamieszczony wykaz głównych instytucji publicznych na terenie gmin należących do BZPG oraz na terenie miasta Bielska-Białej.

Miasto Bielsko-Biała
Urząd Miejski w Bielsku-Białej
Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej
Delegatura Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku-Białej
Miejski Zarząd Dróg
Powiatowy Urząd Pracy
Zakład Ubezpieczeń Społecznych
I Urząd Skarbowy w Bielsku Białej
II Urząd Skarbowy w Bielsku Białej
II Śląski Urząd Skarbowy w Bielsku-Białej
Narodowy Fundusz Zdrowia
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
Zakład Ubezpieczeń Społecznych
Gmina Bestwina

Urząd Gminy Bestwina
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Bestwinie
Gmina Buczkowice
Urząd Gminy Buczkowice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Buczkowicach
Gmina Jasienica
Urząd Gminy Jasienica
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jasienicy
Urząd Pocztowy Jasienica
Gmina Jaworze
Urząd Gminy Jaworze
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jaworzu
Gmina Kęty
Urząd Miejski w Kętach
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kętach
Gmina Kozy
Urząd Gminy Kozy
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kozach
Gmina Porąbka
Urząd Gminy Porąbka
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Porąbce
Gmina Szczyk
Urząd Gminy Szczyrk
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Szczyrku
Gmina Wilamowice
Urząd Gminy Wilamowice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wilamowicach
Gmina Wilkowice
Urząd Gminy Wilkowice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wilkowicach
Spółka Wodociągowa
Dom Pomocy Społecznej
Spółka Wodociągowa
Spółka Wodociągowa
Dom Pomocy Społecznej "Sadyba"

Tabela 23 Główne urzędy i instytucje publiczne

4.6. Inne generatory ruchu

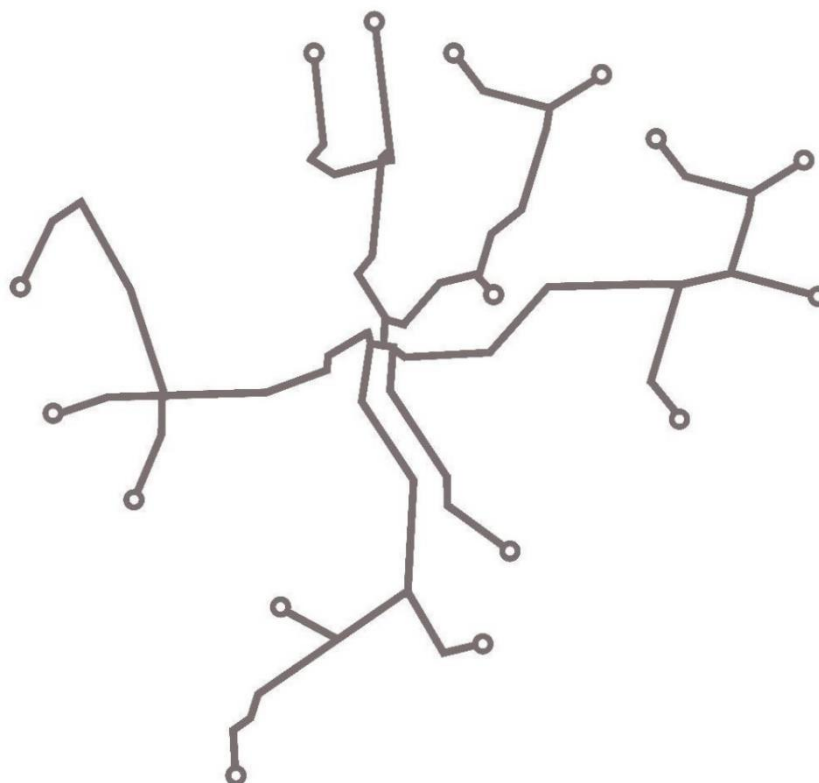
Wśród generatorów ruchu można wyróżnić placówki służby zdrowia i domy opieki. Lista placówek zlokalizowanych na terenie objętym działaniem BZPG znajduje się w poniższej tabeli.

Gmina Bestwina
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
Gmina Buczkowice
Gminny Ośrodek Zdrowia
Gmina Jasienica
Ośrodek Zdrowia w Jasienicy
Ośrodek Zdrowia w Grodźcu
Ośrodek Zdrowia w Mazańcowicach
Ośrodek Zdrowia w Międzyrzeczu Górnym
Ośrodek Zdrowia w Rudzicy
NZOZ Familia-med. w Jasienicy
NZOZ Józef Szary w Świętoszówce
Gmina Jaworze
Samodzielny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej
Beskidzki Zespół Leczniczo-Rehabilitacyjny - Szpital Opieki Długoterminowej
Gmina Jaworze
Beskidzki Zespół Leczniczo-Rehabilitacyjny - Szpital Opieki Długoterminowej - Oddział dla Dzieci i Młodzieży
Gmina Kęty
Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej
NZOZ „Gilowski”
Gmina Kozy
NZOZ Kozy "Lekarz Twojej Rodziny" s.c.
Gmina Porąbka
NZOZ "Polimed" Sp. z o.o. Ośrodek Zdrowia Porąbka
NZOZ "Polimed" Sp. z o.o. Ośrodek Zdrowia Czaniec
NZOZ "Polimed" Sp. z o.o. Ośrodek Zdrowia Kobiernice
NZOZ "Polimed" Sp. z o.o. Ośrodek Zdrowia Bujaków
Ogólnopolskie Centrum Nowoczesnej Rehabilitacji i Opieki
Bielskie Pogotowie Ratunkowe Stacja Kobiernice
Gmina Szczyk
NZOZ "Lekarz Rodzinny" s.c.

Gmina Wilamowice
NZOZ "Medyk" w Wilamowicach
Gmina Wilkowice
Szpital Kolejowy
SGZ Ośrodek Zdrowia
Centrum Pulmunologii i Torakochirurgii
NSZOZ "DIAGNOST-MED" Sp. z o.o.
Dom Opieki "Senior"

Tabela 24 Placówki służby zdrowia zlokalizowane na terenie BZPG

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych



Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej. Określenie zasad finansowania przewozów jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu publicznego realizowanego w ramach planu transportowego.

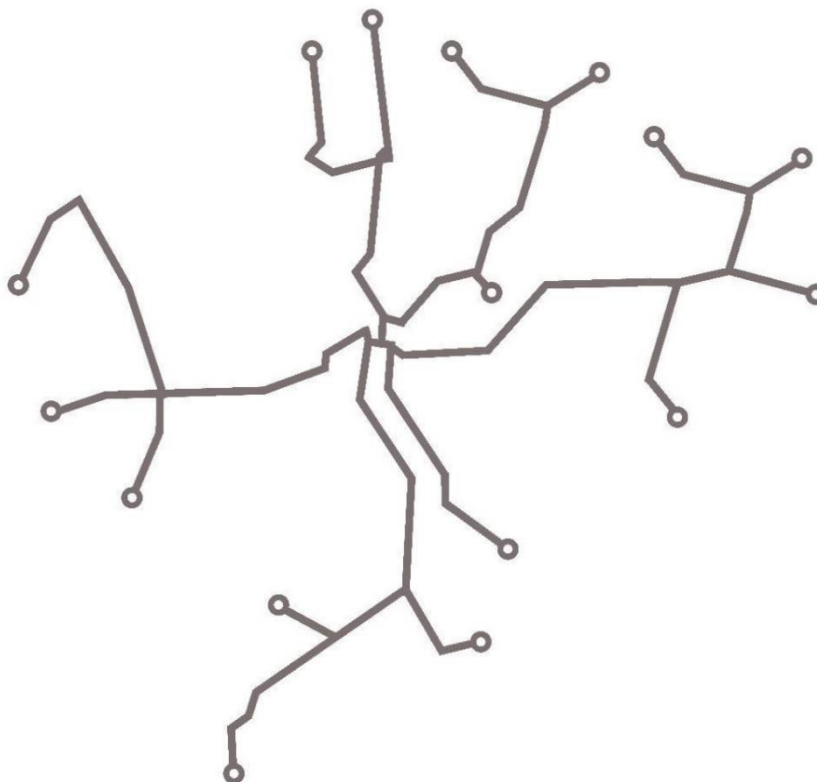
Realizując zatem obowiązki ustawowe, formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1. opłaty pobierane przez operatora lub organizatora w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. rekompensata przekazywana operatorowi z tytułu:
 - a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze własności danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą natomiast w szczególności:

1. wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy Prawo przewozowe,
2. środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego,
3. środki z budżetu państwa, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, z wyłączeniem komunikacji miejskiej czy też środki pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
4. środki pozyskane z Unii Europejskiej,
5. środki z innych źródeł.

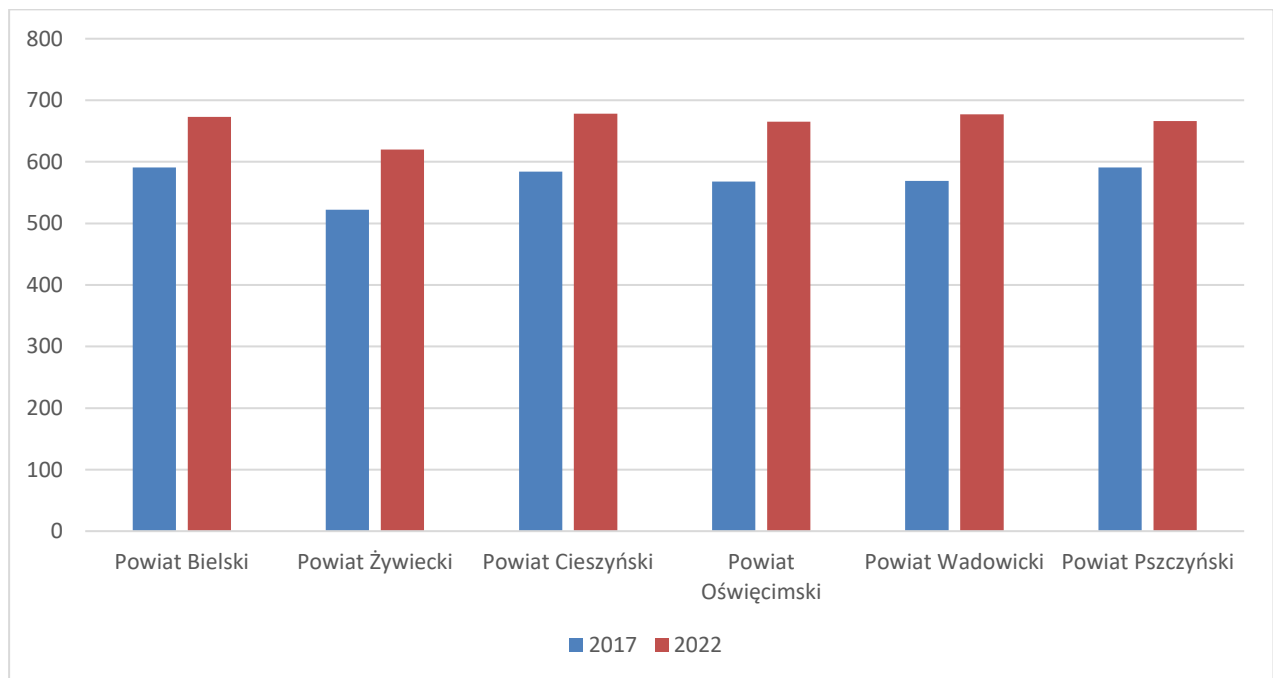
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



6.1. Wskaźnik motoryzacji

Wzrost majątności społeczeństwa powoduje zmiany we wzorcach konsumpcji. Zamożniejsze społeczeństwo częściej kieruje się wygodą, niezawodnością czy czasem przejazdu. Pod tymi względami samochody osobowe dominują nad pozostałymi środkami transportu. Należy pamiętać, że są odpowiedzialne za powstawanie zanieczyszczeń, hałasu i odpadów, pochłaniają duże ilości energii. Zatłoczenie dróg samochodami osobowymi powoduje zwiększenie liczby wypadków. Niskie zadowolenie z komunikacji publicznej i wzrost dochodów są najmocniej skorelowane ze wzrostem ilości samochodów.

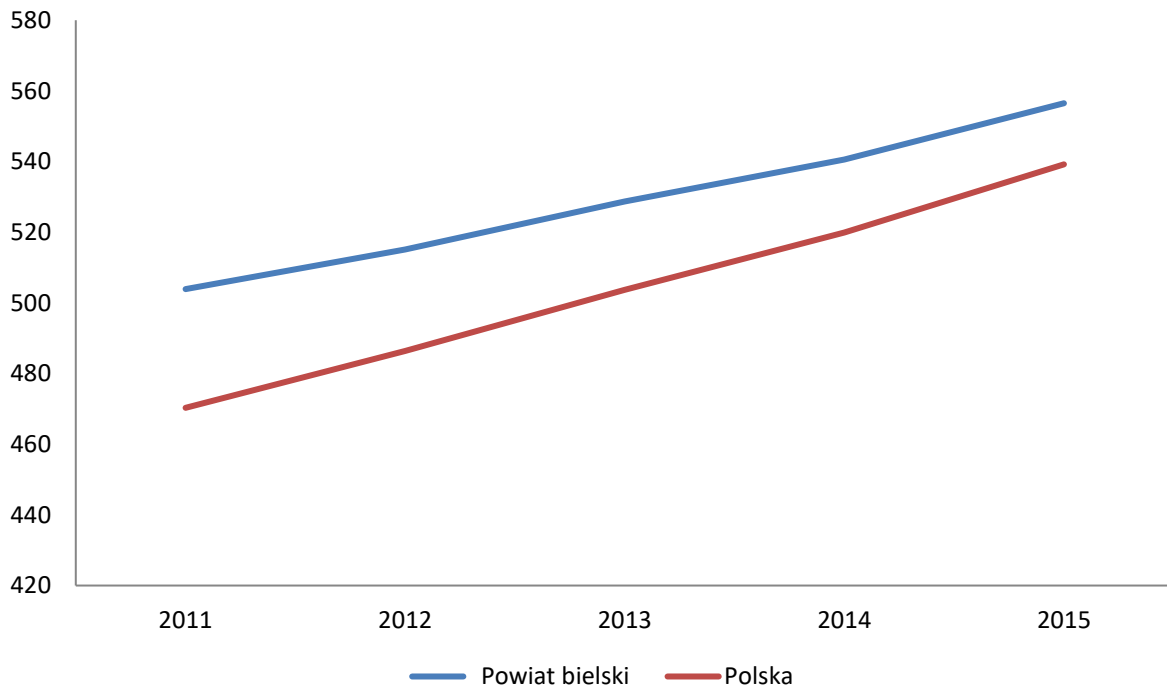
Poniżej zestawiono wartości współczynnika motoryzacji, który określa ilość samochodów na 1000 mieszkańców. Dla powiatu bielskiego obserwujemy wartości wyższe niż dla powiatów o zbliżonej liczbie mieszkańców.



Wykres 12 Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2017 i 2022 roku.



Sporządzając analizę dynamiki porównano wartości w latach 2011-2015. W celu oceny zmian uwzględniono wartości wskaźnika dla Polski. W obu przypadkach możemy zaobserwować trend rosnący. Natomiast dynamika zmian dla powiatu bielskiego jest niższa.



Wykres 13. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2011-2015.

	Średnie roczne tempo wzrostu w latach 2011-2015
Polska	14,7%
Powiat bielski	10,4%

Tabela 25 Średnie roczne tempo wzrostu wskaźnika motoryzacji w latach 2011-2015

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu uwzględniając infrastrukturę

Do zadań organizatora należy zmiana polityki sprzyjającej transportowi indywidualnemu na rzecz transportu zbiorowego. Zmiana polityki wymaga jednak wielu działań pod względem ekonomicznym i organizacyjnym.

Oprócz podstawowych kierunków zmian prowadzących do zwiększonego zapotrzebowania na usługę transportu zbiorowego, istnieje szereg innych działań, które mogą wpływać na podniesienie jakości komunikacji, a tym samym powodować wzrost liczby podróżnych w transporcie publicznym, do których zaliczyć możemy m.in.:

- Prosty układ linii komunikacyjnych,
- Bezpośrednie połączenia z najważniejszymi miejscami,
- Prosty i czytelny rozkład jazdy,
- Synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi w tym również z liniami innych przewoźników,
- Dopasowanie podaży do popytu poprzez unikanie przepełnień pojazdów,
- Dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków oraz przyjazna infrastruktura przystankowa,
- Czytelna i szeroka informacja pasażerska, w tym przy użyciu nowoczesnych rozwiązań informatycznych,
- Alternatywne formy sprzedaży biletów za pomocą karty bankomatowej, telefonu, zegarka,
- Możliwość przedłużania ważności biletów miesięcznych i wieloprzejazdowych przez Internet,
- Nowoczesny tabor.

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny będzie podejmował kompleksową realizację wszystkich powyższych zadań, dążąc do osiągnięcia „stanu równowagi”, w którym realizowana przez związek komunikacja będzie na tyle atrakcyjna aby korzystało z niej coraz więcej pasażerów, stanowiąc tym samym „konkurencję” wobec transportu indywidualnego.

Ponadto powinno rozpocząć się działania w kierunku integracji wszystkich rodzajów środków transportu zbiorowego. Brak podjęcia tych działań postawi komunikację publiczną na mniej atrakcyjnej pozycji, gdzie znaczenie przewozów będzie coraz bardziej spadać, a z tym również potoki pasażerskie będą maleć, co przełoży się na wzrost kosztów.

Związek już od 2017 roku podejmuje różne działania mające na celu zachęcenie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego, przede wszystkim poprawiając jakość świadczonych usług.



W tym celu od 2018 roku wprowadzono nową ulgę komunikacyjną – bezpłatny przejazd dla osób powyżej 70 roku życia. W latach 2017 – 2021 obowiązywała taryfa kilometrowa, co oznacza że bilet miał wartość w odniesieniu do liczby kilometrów, które planowało się przejechać. Zgodnie z decyzją Zarządu BZPG od 1 stycznia 2022 roku zmianie uległa taryfa, która znacznie uproszczyła cennik usług.



Cena biletu jednorazowego od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 roku wynosiła 4,00 zł, a od 1 stycznia 2023 roku bilet jednorazowy kosztuje 5,00 zł i umożliwia on przejazd na całej linii bez



względu ile kilometrów jest pomiędzy miejscem wejścia do autobusu i wyjścia z niego. W przypadku biletów okresowych również zaszły zmiany; bilet miesięczny uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów na wszystkich liniach. W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 roku kosztował on 140,00 zł, a od 1 stycznia 2023

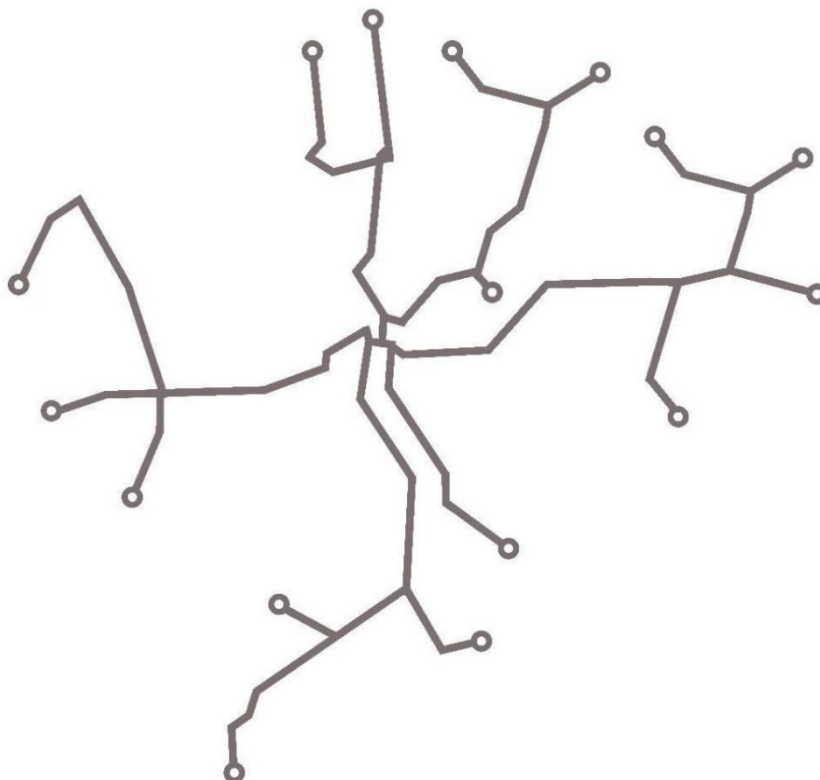


roku jego cena została podniesiona na 180,00 zł. Ponadto dotychczasowy bilet tzw. 50-przejazdowy, który uprawnia do 50-przejazdów również został zmieniony, wydłużeniu uległ okres na jaki jest wydawany z dotychczasowego miesiąca kalendarzowego do dwóch miesięcy oraz jest on ważny na wszystkich liniach a nie jak dotychczas tylko na wybranej relacji. Cena biletu 50-przejazdowego w 2022 roku wynosiła 140,00 zł, a od 1 stycznia 2023 roku jego cena została podniesiona na 180,00 zł. W 2022 roku postanowiono również zwiększyć wysokość ulgi dla uczniów na bilety jednorazowe z 20% na 25%. Ulga obowiązuje w czasie weekendu oraz w trakcie ferii letnich. W wyniku zmiany cen biletów w 2023 roku zdecydowano o zmniejszeniu wysokości ulgi dla uczniów z 25% na 20%.

Kolejnym działaniem jest sukcesywna wymiana taboru autobusowego. W 2020 roku udało się zakupić i wprowadzić do użytkowania 31 szt. autobusów, z czego 27 autobusów to pojazdy fabrycznie nowe (26 ekologicznych autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG, 1 pojazd spełniający normy EURO 6). Kolejne 14 pojazdów używanych zakupiono w 2021 roku oraz 6 autobusów także używanych jednak zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG początkiem 2022 roku ponadto we wrześniu tego samego roku zdecydowano się na zakup 2 używanych autobusów przegubowych również zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG. W 2023 roku zakupione zostały 4 fabrycznie nowe autobusy spełniające normy emisji spalin EURO 6. Pod koniec roku zakupiono również 7 używanych autobusów zasilanych gazem ziemnym CNG z czego 5 sztuk w standardzie MIDI i dodatkowe 2 sztuki autobusów przegubowych.

Poprawa jakości świadczonych usług realizowana jest również poprzez wprowadzenie jednolitego ubioru pracowników operatora w szczególności grupy kierowców, co wpływa na poprawę postrzegania i wizerunku firmy oraz większego powiązania pracownika z firmą, szczególnie z firmą/spółką która realizuje zadanie o charakterze użyteczności publicznej.

7. Zasady organizacji rynku przewozów



Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. określa, że publiczny transport zbiorowy – to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- Organizator rozumiany jako właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem może być również utworzony przez lokalne jst. związek gmin, powiatów lub powiatowo-gminny,
- Operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którymi mogą być samorządowe zakłady budżetowe, a także przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, którzy zawarli z organizatorem publicznego transportu zbiorowego stosowną umowę,
- Przewoźnicy, przez których należy rozumieć przedsiębiorców uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozy,

Do zadań organizatora należy planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w tym w szczególności:

- Kształtowanie polityki transportowej i opracowanie planów w zakresie rozwoju transportu zbiorowego i jego promocji,
- Planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzenie postępowań zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług transportu zbiorowego,
- Badanie i analiza popytu i podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w transporcie zbiorowym,
- Opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego.

Na podstawie zmiany ustaw samorządowych, od 1 stycznia 2016 roku dopuszczono możliwość tworzenia przez lokalne samorządy związków powiatowo-gminnych. Do tej pory

możliwe było zawieranie przez samorzady związków międzygminnych i między powiatowych. Na tej podstawie z dniem 17 marca 2017 roku utworzony został przez Powiat Bielski i Gminy: Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice i Wilkowice – Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny.

Z dniem 1 stycznia 2021 roku w skład uczestników Związku dołączyła Gmina Kęty, powiat oświęcimski, województwo małopolskie (w poprzedniej reformie samorządowej gmina przynależąca do Województwa Bielskiego).

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny został powołany w celu realizacji w imieniu w/w samorządów zadania organizacji transportu publicznego na obszarze właściwości tworzących go samorządów.

Z dniem 1 lipca 2017 roku, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny zawarł umowę o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego ze spółką PKS w Bielsku-Białej S.A., której wówczas właścicielem był jeden właściwy organ lokalny z grupy organów (uczestników) tworzących Związek.

W dniu 18 czerwca 2018 roku, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny przejął 100% akcji spółki PKS w Bielsku-Białej S.A. od Powiatu Bielskiego stając się tym samym jej właścicielem. Przejęcie akcji nie pozostawia zatem wątpliwości dotyczących uznania PKS za podmiot wewnętrzny tym samym spełniając przesłanki ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. Od 1 stycznia 2021 roku spółka działa pod nazwą Komunikacja Beskidzka S.A.

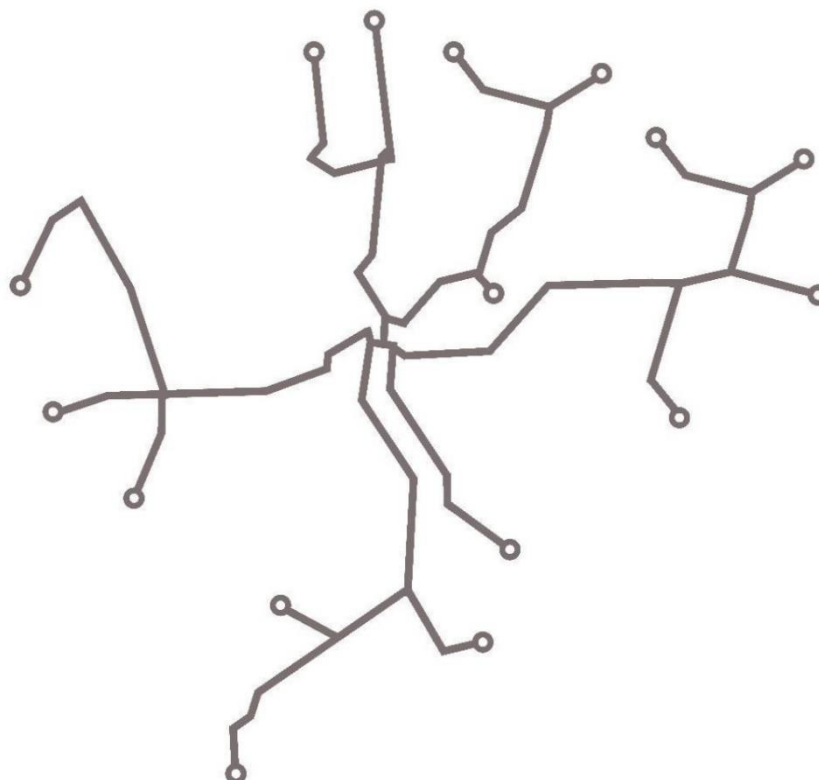
Wybór operatora:

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- a) ustawy Prawo zamówień publicznych,
- b) bezpośredniego zawarcia umowy,
- c) w ramach samorządowego zakładu budżetowego.

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny zawarł umowę o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego z podmiotem wewnętrznym na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, powołanym do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego.

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



8.1. Organizacja przystanków autobusowych

Według definicji zawartej w Ustawie Prawo o ruchu drogowym przystanek to miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi. Inaczej mówiąc, przystanek to element punktowy infrastruktury transportu zbiorowego, który jest niezbędną częścią linii komunikacyjnej. Determinuje bowiem stopień dostępności transportowej danego obszaru.

Kluczową kwestią dobrej organizacji publicznego transportu zbiorowego jest właściwa lokalizacja przystanków, które powinny być umieszczane w odpowiednich odległościach, w pobliżu generatorów ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, placówki oświatowe, centra handlowe czy zakłady pracy. W obszarach miejskich, z uwagi na gęstość zabudowy, odległości międzyprzystankowe powinny być mniejsze niż w przypadku obszarów wiejskich. Niemniej jednak prawidłowe umiejscowienie przystanku może mieć znaczący wpływ na efektywne funkcjonowanie linii transportu zbiorowego.

W przypadku przystanków autobusowych, ich lokalizowanie jest zagadnieniem bardzo ważnym, które powinno być uwzględniane już na etapie uzgadniania projektów organizacji ruchu dla dróg nowobudowanych czy dróg remontowanych. W obrębie skrzyżowań przystanki powinny być umieszczane równomiernie, przykładowo na każdym z wlotów skrzyżowania. Działanie takie zapewnia możliwość obsłużenia danego węzła komunikacyjnego przez autobusy linii, których trasy przebiegają w różnych kierunkach. Ponadto takie zlokalizowanie przystanków umożliwia obsługę komunikacyjną węzła w przypadku objazdów a także poprawia czytelność i zwartość węzła.

Dobrą praktyką jest lokalizowanie przystanków w sposób parzysty, tzn. w obu kierunkach w niewielkiej odległości od siebie tak, aby nie dopuścić do sytuacji, w której w danym miejscu będzie funkcjonował przystanek w jednym kierunku, natomiast w kierunku przeciwnym go nie będzie. Istotne jest także, aby przystanek istniał w miejscu bezpiecznym z punktu widzenia użytkowników ruchu drogowego.

Oprócz lokalizacji przystanków należy zwracać uwagę na takie aspekty jak:

- zgodne z przepisami oznakowanie przystanku (pionowe znakiem D-15 oraz poziome znakiem P-17 – w przypadku braku zatoki),
- odpowiednie wyprofilowanie zatoki autobusowej (jeżeli występuje),

- możliwość zastosowania krawężników najazdowych, z którymi kontakt kół pojazdów lepiej sprawdza się niż w przypadku tradycyjnych krawężników,
- zrezygnowanie z nawierzchni brukowanej w zatokach, która powoduje niepotrzebne drgania mechaniczne a tym samym dyskomfort dla kierowcy i pasażerów,
- wprowadzenie udogodnień dla osób niewidomych i niedowidzących w postaci płytek ryflowanych.

W kwestii montażu wiat przystankowych mają one sens przede wszystkim w przypadku przystanków głównych, na których ma miejsce lub prawdopodobnie występować będzie zwiększona wymiana pasażerska. Ponadto wiaty przystankowe powinny być montowane na przystankach na obszarach podmiejskich w kierunku głównego ośrodka miejskiego danego regionu. Na przystankach tych pasażerowie oczekują na pojazd komunikacji zbiorowej w codziennych dojazdach do ośrodka miejskiego, z kolei przystanki w przeciwnym kierunku pełną funkcję raczej “do wysiadania”, w związku z czym ich wyposażanie w wiaty nie jest konieczne.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, eksploatacji pojazdów oraz warunków pracy kierowcy przystanki początkowe oraz końcowe powinny być zorganizowane w takich miejscach, aby możliwa była bezpieczna i niezawodna zmiana kierunku jazdy. Mowa tutaj o pętlach nawrotowych odpowiadających swoim parametrom gabarytom autobusów. Miejsca takie powinny być również właściwie oznakowane celem zapobieżenia parkowania na nich nieuprawnionych pojazdów.

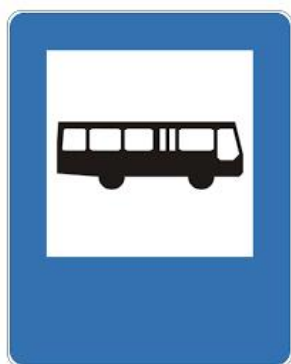
Jako pozytywny wzór do naśladowania z całą pewnością jest zastosowanie dużych i czytelnych tabliczek z nazwą przystanku, takie elementy stwierdzono w następujących gminach: Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Szczyrk, Wilamowice.



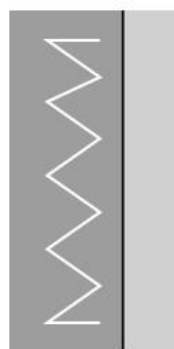
Aktualnie na terenie uczestników Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego znajduje się 617 przystanków komunikacyjnych, natomiast na całym obszarze, na którym wykonywane są linie komunikacyjne w ramach Związku są 972 przystanki. Infrastruktura przystankowa biorąc pod uwagę, że dotyczy w zdecydowanej większości obszarów podmiejskich o rozproszonej strukturze zabudowań, wygląda przyzwoicie. W ogólnej liczbie przystanków komunikacyjnych, 241 posiada zatokę autobusową, co stanowi 39%, 288 posiada wiatę przystankową, co stanowi 47%, natomiast 490 przystanków jest wyposażona w słupek, co stanowi 79% ogólnej liczby przystanków.

Rozkładów jazdy jest 590, co stanowi 96%, a wskaźnik ten jest zaniżony, ponieważ w rzeczywistości 100% przystanków posiada rozkład jazdy. Zaniżona liczba rozkładów jazdy wynika z uwagi na niewystarczającą infrastrukturę przystankową. Jak wyżej wskazano są obecnie na naszym obszarze miejsca gdzie brak jest wiaty, słupka lub tablicy/gabloty, w której można zawiesić rozkład jazdy. W związku z tym obecnie praktykuje się rozwiązanie polegające na zamieszczeniu na jednej tabliczce przystankowej odjazdów dla przeciwnych kierunków ze wskazaniem trasy przejazdu, wówczas przystanki takie nazywane są przystankami dwukierunkowymi. Rozwiązanie takie jest raczej rozwiązaniem tymczasowym i skutkuje zmniejszeniem czytelności rozkładu jazdy, szczególnie dla osób które sporadycznie korzystają z komunikacji publicznej.

Ponadto w kilku miejscach infrastruktura przystankowa wymaga poprawienia, szczególnie dotyczy to drobnych elementów przystanku lub uzupełnienia poziomych i pionowych znaków drogowych takich jak znak D-15 „przystanek autobusowy” oraz w miejscach, gdzie brak jest zatoki autobusowej zaleca się stosowanie znaku P-17 „linia przystankowa”.



D-15



P-17



8.2. Organizacja pętli autobusowych

Istotnym elementem infrastruktury drogowej są również pętle autobusowe, które umożliwiają kierowcy bezpieczne i sprawne zawrócenie autobusu. Poniżej przedstawiamy ocenę pętli autobusowych na terenie uczestników związku:

Lp.	Lokalizacja	Ocena
1.	Bielany, ul. Główna	Możliwość nawrócenia utrudniona, w przypadku linii 105 nawrót odbywa się na rondzie, w przypadku linii 146 zawracanie odbywa się poprzez zjazd z głównej drogi w boczną ulicę, Zachodzi konieczność budowy pętli.
2.	Bulowice, ul. Bielska	Ograniczona możliwość zawracania, gdyż odbywa się ona na terenie parkingu
3.	Czaniec, ul. Kard. K. Wojtyły	Możliwość nawrócenia pojazdu
4.	Czaniec, ul. Zagłębcze	Ograniczona, zachodzi konieczność budowy pętli
5.	Dankowice, ul. Św. Wojciecha	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia.
6.	Grodziec, ul. Zagóra	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia
7.	Grodziec, ul. Cieszyńska	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia
8.	Iłownica, ul. Skoczowska	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia
9.	Jaworze Nałęże, ul. Cisowa	Istnieje możliwość nawrócenia pojazdu, okresowe utrudnienia z racji zaparkowanych pojazdów, proponuje się umieszczenie znaku B-36 „zakaz zatrzymywania”
10.	Jaworze Górne, ul. Turystyczna	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia
11.	Kaniów, ul. Batalionów Chłopskich/Jawiszowicka	Istnieje możliwość bezpiecznego nawrotu, w przypadku autobusu przegubowego nawrót jest możliwy przy znacznym ograniczeniu miejsca.

12.	Kozy Kamieniołom	Istnieje możliwość nawrócenia pojazdu, sporadycznie występują utrudnienia z uwagi na pozostawione pojazdy.
13.	Kalna, ul. Widokowa	Istnieje możliwość nawrócenia pojazdu
14.	Kęty Czajki, ul. Fabryczna	Zachodzi konieczność budowy pętli, lub skrócenia linii do parkingu w okolicach zakładu Kentpol Sp. z o.o.
15.	Kęty Widok, ul. Bulowska	Zachodzi konieczność budowy pętli
16.	Mazańcowice Ośrodek Zdrowia	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia
17.	Międzybrodzie Ponikiew, ul. Bielska	Istnieje możliwość nawrócenia pojazdu, jednak istnieje ryzyko uszkodzenia pojazdu niskopodłogowego ze względu na różnice terenu pomiędzy jezdnią a utwardzonym placem.
18.	Malec Granica, ul. Karolina	Zachodzi konieczność budowy pętli.
19.	Międzyrzecze Dolne	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia
20.	Porąbka Kozubnik, ul. Mała Puszcza	Zachodzi konieczność budowy pętli
21.	Szczyrk Biła, ul. Górską	Istnieje możliwość nawrócenia pojazdu
22.	Szczyrk Biały Krzyż, ul. Wiślańska	Istnieje możliwość nawrócenia pojazdu, jednak w okresach dużego ruchu turystycznego jest utrudnione z racji zaparkowanych pojazdów, które nie stosują się do znaków poziomych oraz pionowych
23.	Szczyrk, ul. Salmopolska	Istnieje możliwość nawrócenia, okresowe utrudnienia z racji zaparkowanych pojazdów
24.	Wilamowice Kościół, ul. Paderewskiego	Istnieje możliwość bezpiecznego zawrócenia

25.	Witkowice Końcowy, ul. Beskidzka	Zachodzi konieczność budowy pętli
-----	-------------------------------------	-----------------------------------

Tabela 26 Wykaz pętli autobusowych na obszarze BZPG

8.3. Ochrona środowiska naturalnego

Transport drogowy, poprzez swoją specyfikę wpływa negatywnie na jakość powietrza atmosferycznego. Zanieczyszczenie powietrza powstałe w wyniku przewozu ma charakter liniowy i punktowy, a wielkość emisji szkodliwych substancji zależy od natężenia ruchu w regionie oraz ukształtowania terenu. Transport drogowy emituje do powietrza zanieczyszczenia jak tlenki azotu, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (w tym benzo(α)piren), tlenek węgla oraz cząstki stałe (pył zawieszony PM10 i PM2,5).

Powiat bielski ze względu na ukształtowanie terenu i natężenie ruchu komunikacyjnego w regionie boryka się z problem niedostatecznej jakości powietrza atmosferycznego.

Proces modernizacji i rozbudowy powinien być prowadzony w oparciu o ekologiczne standardy krajowe i unijne. Od roku 2014 na terenie Unii Europejskiej obowiązuje tzw. norma EURO (EURO 6), która reguluje dopuszczalne poziomy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Wspólnoty Europejskiej.

Kraje UE wdrażają działania na rzecz ograniczenia emisji spalin wytwarzanych przez silniki autobusów. Oprócz zaostrzania norm emisji spalin, częstym rozwiązaniem jest zakup pojazdów napędzanych sprężonym/skroplonym gazem ziemnym (CNG/LNG), elektrycznie czy też z napędem wodorowym.

Wykorzystanie zero/niskoemisyjnego transportu publicznego przyczyni się do przyspieszenia ogólnoeuropejskiego procesu dekarbonizacji transportu i szybszego wprowadzania innowacji w transporcie, w tym wykorzystania alternatywnych źródeł zasilania pojazdów. Wykorzystanie paliw alternatywnych ma zatem bezpośrednie powiązanie z zagadnieniem elektromobilności, rozważanej w tym dokumencie w kontekście wymiany części taboru przeznaczonego do świadczenia usługi transportu zbiorowego, na zeroemisyjny. Beskidzki Związek Powiatowo Gminny jako organizator transportu zbiorowego na obszarze Związku decydując się na zakup autobusów elektrycznych lub wodorowych kierować się będzie głównie potrzebą poprawy jakości powietrza, chęcią obniżenia poziomu hałasu,

kosztów świadczonych usług, podnoszeniem standardu usługi przewozu pasażerów, jak również aspektem wizerunkowym.

Transport drogowy jest również znaczącym źródłem emisji hałasu i wibracji. Hałas jest dźwiękiem niepożądanym, uciążliwym, dokuczliwym, a jego natężenie narasta wraz ze wzrostem liczby samochodów. Dźwięki o nadmiernym natężeniu od około 70 dB wywołują niekorzystny wpływ na zdrowie człowieka, a właśnie 70 dB wynosi średniodobowy poziom hałasu na drogach krajowych. Hałas komunikacyjny jest generowany przez pojazdy drogowe, kolejowe i lotnicze. Alternatywą dla dużego natężenia ruchu drogowego pojazdów osobowych jest komunikacja publicznym transportem zbiorowym.

Zanieczyszczenie powietrza i hałas wpływają na obniżenie jakości życia i niewątpliwie na stan zdrowia mieszkańców danego obszaru. Modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury drogowej, która zachęci mieszkańców do korzystania z przewozów transportu publicznego wpłynie na ograniczenie presji jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne oraz na przeciwdziałanie zjawisku kongestii.

Oddziaływanie autobusów na środowisko określa się przede wszystkim za pomocą emisji spalin. Poniższa tabela przedstawia dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

norma	data	składnik emisji [g/km]			
		CO	HC+NO _x	NO _x	PM
EURO I	1992.07	3,16	1,13	-	0,14
EURO II	1996.01	1	0,7	-	0,08
EURO III	2000.01	0,64	0,56	0,5	0,05
EURO IV	2005.01	0,5	0,3	0,25	0,025
EURO V	2009.09	0,5	0,23	0,18	0,005
EURO VI	2014.09	0,5	0,17	0,08	0,005

Tabela 27 Maksymalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Źródło: U. Kwaśniak, M. Janicki, Cz. Kolanek: Emisja CO i NO_x pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm euro.

Ze względu na duże natężenie ruchu w powiecie bielskim, zaleca się pozyskiwanie taboru wyposażonego w silniki spełniające co najmniej normę EURO 6, ale również alternatywne źródła zasilania autobusów tj; pojazdy niskoemisyjne, do których zalicza się pojazdy napędzane

sprężonym gazem ziemnym CNG oraz pojazdy zeroemisyjne, do których zalicza się pojazdy elektryczne oraz zasilane wodorem.

W ramach szeroko rozumianej współpracy pomiędzy organizatorem i operatorem, podejmuje się coraz częściej decyzje o odchodzeniu od silników wysokoprężnych na ON i przejście w autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym CNG. Kierunkiem rozwoju firmy w zakresie taboru autobusowego będzie kontynuacja doposażania taboru w pojazdy niskoemisyjne oraz pojazdy zeroemisyjne. Biorąc pod uwagę jednak pojazdy zeroemisyjne należy również mieć na uwadze konieczność budowy całego zaplecza technicznego od podstaw tak w zakresie obsługi i serwisowania pojazdów jak również ich zasilania, a to wiąże się z bardzo dużymi nakładami finansowymi szczególnie na samym początku.

8.4. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jednym z zadań stawianych publicznemu transportowi zbiorowemu jest zapewnienie możliwości przejazdów osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. W związku z koniecznością likwidacji barier w infrastrukturze transportowej należy uwzględnić potrzeby osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób niewidzących, niesłyszących, a także rodziców z wózkami dziecięcymi. Dostępność do publicznego transportu zbiorowego determinuje nie tylko tabor komunikacji ale również infrastruktura przystankowa.

Tabor autobusowy:

Dostępność w zakresie pojazdów, powinna uwzględniać kilka aspektów;

- wejścia dostosowane do użytkowania również przez osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej zdolności poruszania się – autobusy niskopodłogowe bez progów poprzecznych, wyposażone w tzw. „przyklęk” lub platformę umożliwiającą wjazd wózkami;
- miejsce przeznaczone dla wózka inwalidzkiego – odpowiednio oznakowane i wyposażone w pasy, poręcze, uchwyty umożliwiające bezpieczny przejazd;

- systemy informacji wizualnej adresowane do pasażerów niesłyszących i niedosłyszących (elektroniczne tablice kierunkowe instalowane na zewnątrz pojazdu oraz w jego wnętrzu);
- odpowiednią liczbę drzwi, a także odpowiednią ich szerokość i rozmieszczenie,
- systemy zapowiedzi głosowych skierowane do pasażerów z dysfunkcją narządu wzroku;
- łatwo dostępne przyciski sygnalizujące.

Infrastruktura przystankowa:

Nie tylko odpowiednio dostosowany tabor komunikacji publicznej determinuje dostępność do transportu. Równie istotny wpływ ma infrastruktura przystankowa. Dostępność przystanków dla osób niepełnosprawnych ruchowo mają zapewniać obowiązujące wymogi techniczne dla dróg¹. Wymogi te nie obejmują jednak potrzeb osób niepełnosprawnych sensorycznie. Jak wynika z raportu pokontrolnego² Najwyższej Izby Kontroli, przepisy prawa nie określają wymogów dotyczących treści lub formy, jaką powinny przyjąć standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych, aby uznać dany przystanek za dostosowany do osób niepełnosprawnych. Niemniej jednak z raportu NIK wynika, że minimalne wymogi w tym zakresie powinny zostać zidentyfikowane i zapisane w dokumentach dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego dla danego organizatora, a dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego takim dokumentem jest niniejszy plan transportowy.

W związku z powyższym mając na uwadze dostępność w zakresie infrastruktury przystankowej dla osób niepełnosprawnych, przystanek powinien posiadać minimum.:

- peron przystankowy zlokalizowany przy zatoce autobusowej. Dopuszcza się zgodnie z §51³ rozwiązanie, w którym funkcję peronu pełni droga dla pieszych, jeśli jej szerokość umożliwia jednocześnie obsługę użytkowników przystanku i pieszych, np. po rozłożeniu najazdu dla wózków inwalidzkich.

¹ Określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 ze zm.), zwanym dalej „warunkami technicznymi”. W szczególności – minimalne wymiary zatoki autobusowej oraz peronu.

² “Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu” Najwyższa Izba Kontroli, 28.06.2016 r.

³ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

- rozkład jazdy dostępny na przystanku komunikacyjnym, którego forma i umiejscowienie zapewnia odczytanie przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim, osobę z niedoborem wzrostu, czy też dziecko,

Zarządcy i właściciele przystanków komunikacyjnych powinni dążyć do eliminacji wszelkich barier – zarówno na etapie projektowania jak i w czasie remontów i modernizacji dotychczasowej infrastruktury.

Publiczny transport zbiorowy jest adresowany do wszystkich mieszkańców danego obszaru, dlatego powinien być ogólnodostępny i umożliwiać swobodne korzystanie. Niestety z niepełnosprawnością fizyczną bardzo często wiąże się wykluczenie społeczne, dlatego należy dążyć do ułatwienia komunikacji osobom dotkniętym dysfunkcjami oraz niwelowania wszelkich przeszkód architektonicznych. Nie zaadaptowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych stanowi barierę w swobodnym przemieszczaniu. Ogranicza dostęp do leczenia, nauki a nawet znalezienia pracy. Autobusy niskopodłogowe zwiększają komfort jazdy także dla pozostałych użytkowników o ograniczonej zdolności do poruszania się, w szczególności osób starszych oraz rodziców z wózkami.

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Autobusy niskopodłogowe w %	42,89	44,83	36,96	48,01	57,51	65,40	69,18	74,43	78,36	83,57

Tabela 28 Autobusy niskopodłogowe w województwie śląskim dla lat 2009-2016. Wraz z prognozą na 2 okresy w przód. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych bdl.stat.gov.pl/BDL/

Bazując na raporcie NIK z 2016 roku możemy wskazać cztery główne bariery.

1. Niewystarczająca ilość autobusów niskopodłogowych. Część miast np. Włocławek, Wałbrzych posiadają tylko autobusy niskopodłogowe. Natomiast większość gmin jest w trakcie modernizacji taboru. Na terenie województwa śląskiego możemy zaobserwować systematyczną poprawę. W roku 2016 prawie 75% autobusów było dostosowanych do osób niepełnosprawnych. Niestety na terenie powiatu bielskiego sytuacja jest mniej korzystna.

2. Informacja przewozowa. Wyposażenie autobusów w zewnętrzne i wewnętrzne systemy przekazujące i wyświetlające informacje m.in. o trasie przejazdu czy o najbliższym przystanku. System wewnętrznej informacji głosowej jest niezbędny dla osób niewidomych

i słabowidzących. Natomiast wewnętrzna informacja wizualna, wykorzystywana jest przez osoby niesłyszące i niedosłyszące.

3. Infrastruktura przystankowa. Element równie istotny jak odpowiedni tabor komunikacji. NIK jako najczęstsze problemy na przystankach wskazuje:

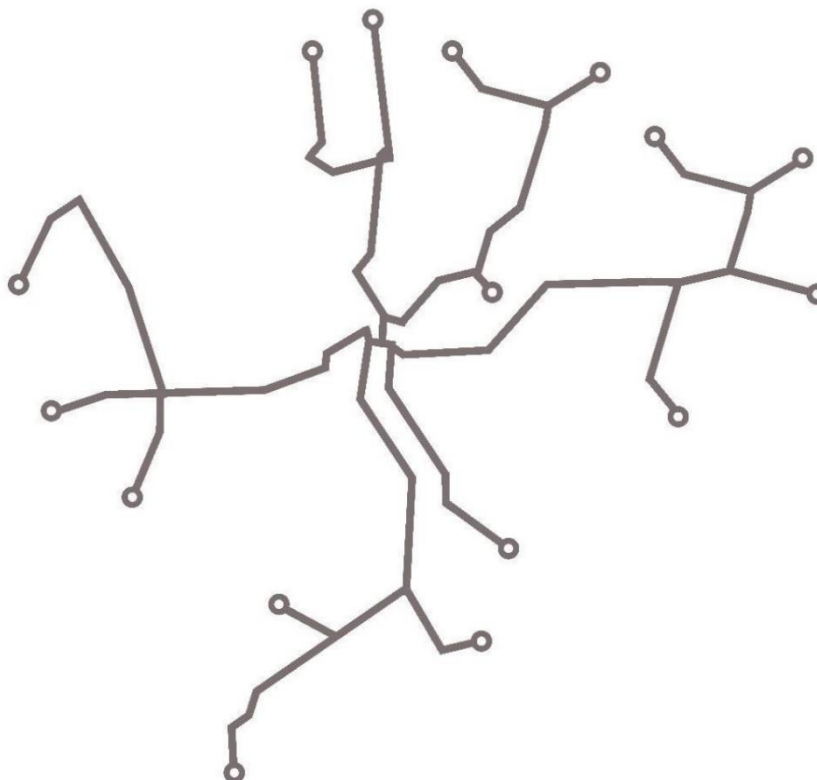
- bariery architektoniczne, uniemożliwiające np. rozłożenie rampy najazdowej dla wózków,
- umieszczanie rozkładów jazdy zbyt wysoko.

4. Personel. Nie bez znaczenia jest poziom wiedzy personelu obsługującego podróżnych. W tym zakresie wskazane są kompleksowe szkolenia uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych.

Obecnie dzięki inwestycjom poczynionym przez Organizatora i Operatora tabor autobusowy jak i również budynki administrowane przez te podmioty są coraz lepiej dostosowane do osób niepełnosprawnych.



9. Organizacja systemu informacji dla pasażera



Publikowanie informacji na temat komunikacji publicznej powinno być realizowane zarówno w wersji tradycyjnej, a więc na tablicach dworcowych oraz przystankowych, jak i w wersji elektronicznej - łatwo dostępnej na stronach internetowych przewoźników czy w postaci aplikacji mobilnej. Informacje dostępne dla pasażera powinny być: czytelne, aktualne, przystosowane do jego potrzeb. Należy więc dążyć do ujednoczenia, uproszczenia i ułatwienia pasażerom dostępu do informacji, tak by swoją istotą nie zniechęcać potencjalnego pasażera do korzystania z transportu zbiorowego. Znormalizowanie rozkładów stanowi jeden z celów prawidłowo działającego systemu informacji pasażerskiej.

Obecnie na terenie powiatu i gmin będących uczestnikami BZPG organizowanie systemu informacji dla pasażerów odbywa się poprzez udostępnienie informacji w zakresie:

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

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

- 1) Pojazdy publicznego transportu zbiorowego powinny być wyposażone w:
 - tablice z widocznym numerem linii lub kierunkiem jazdy (z orientacyjnym przebiegiem trasy),
 - informacje dotyczące ceny przejazdów, opłat dodatkowych, oraz informacje o przysługujących uprawnieniach do zniżek, o ile takie występują,
 - regulamin przewozów.
- 2) Przystanki komunikacyjne, dworce, węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w:
 - widoczną nazwę przystanku wraz z ewentualnymi oznaczeniami (węzeł komunikacyjny, przystanek na żądanie),
 - wykaz obsługujących przystanek linii komunikacyjnych,

- rozkład jazdy – zamieszczony np. na słupie, pod wiatą, w gablocie – w sposób umożliwiający zachowanie czytelności,
- w przypadku węzłów przesiadkowych oraz dworców, powinny znaleźć się również widoczne oznaczenia - numery stanowisk, kierunek dojścia do innych środków transportu,
- plan graficzny sieci komunikacyjnej publicznego transportu zbiorowego,
- zarządca przystanku powinien zadbać również o informowanie pasażerów o ewentualnych zmianach w trasie lub czasie przejazdu spowodowanych np. remontami dróg, objazdami.

Fundamentem informacji pasażerskiej powinna być witryna internetowa, gdzie informacje są ogólnodostępne i aktualne. Pasażerowie powinni posiadać możliwość uzyskania danych dotyczących m.in. rozkładów jazdy, wyszukiwania połączeń, czasu przejazdu, cen biletów oraz regulaminów przewoźników.

Pasażerowie korzystający z publicznej komunikacji na terenie powiatu bielskiego mogą znaleźć wspomniane informacje na stronie internetowej Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego www.bzpg.pl, oraz na stronie Operatora www.komunikacijabeskidzka.pl. BZPG ma w planach prezentowanie wszystkich niezbędnych danych w sposób czytelny i przejrzysty. W ramach informatyzacji i podążania z duchem nowoczesnych rozwiązań, wdrożono aplikację mobilną *kiedyprzyjedzie.pl* pozwalających na śledzenie w czasie rzeczywistym rozkładu jazdy za pośrednictwem smartfonu czy tabletu. Aplikacja ta prezentuje dane o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu na przystanek.

9.1. Informacja na przystankach

W zakresie informacji na przystankach, elementy jakie powinny się znaleźć na rozkładzie jazdy reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2021 r. w sprawie rozkładów jazdy. Zgodnie z nim na rozkładzie jazdy umieszczonym na przystanku komunikacyjnym powinny się znaleźć następujące elementy:

- nazwa przewoźnika/operatora lub organizatora,

- nazwa przystanku komunikacyjnego albo dworca, na którym umieszczony będzie rozkład jazdy,
- miejscowość docelową oraz co najmniej jedną miejscowość pośrednią,
- dzień, od którego obowiązuje rozkład jazdy,
- godziny przyjazdu lub odjazdu albo częstotliwość kursowania,
- objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli,

Z dniem 1 stycznia 2022 roku zmianie uległ rozkład jazdy prezentowany na przystanku. Aktualnie jest on czytelniejszy, wyraźniej zaznaczono numer linii oraz kierunek oraz zastosowano podział godzin odjazdu na dni robocze, soboty i niedziele, eliminując w ten poprzedni sposób prezentowania informacji poprzez oznaczenia przy każdej godzinie.

Widoczne logo
Komunikacji
Beskidzkiej

Przez:		Godziny odjazdu		
		Dni robocze	Soboty	Niedziele i św.
119	Kierunek: Kalna			
	Buczkwice Godziszka	6:00, 8:00, 10:00n, 12:00, 14:00, 18:00b, 20:00, 22:30	8:00, 9:30, 11:25, 14:18	8:00b, 10:00, 20:00
120	Kierunek: Szczyrk Biały Krzyż			
	Buczkwice	6:00, 8:00, 10:00n, 12:00, 14:00, 18:00b, 20:00, 22:30	8:00, 9:30, 11:25, 14:18	8:00b, 10:00, 20:00
161	Kierunek: Wilkowice Strefa			
	Bystra	6:00, 8:00, 10:00n, 12:00, 14:00, 18:00b, 20:00, 22:30	8:00, 9:30, 11:25, 14:18	8:00b, 10:00, 20:00

Godziny
odjazdu dla
poszczególnych
linii z dużym
widocznym
numerem

Oznaczenia:
A
B
C
D

Obowiązuje: od 01.01.2022 r.



Informacje o rozkładzie jazdy: tel.: 33 000 00 00
Przystanek:
Bielsko-Biała Bystrzańska Willowa

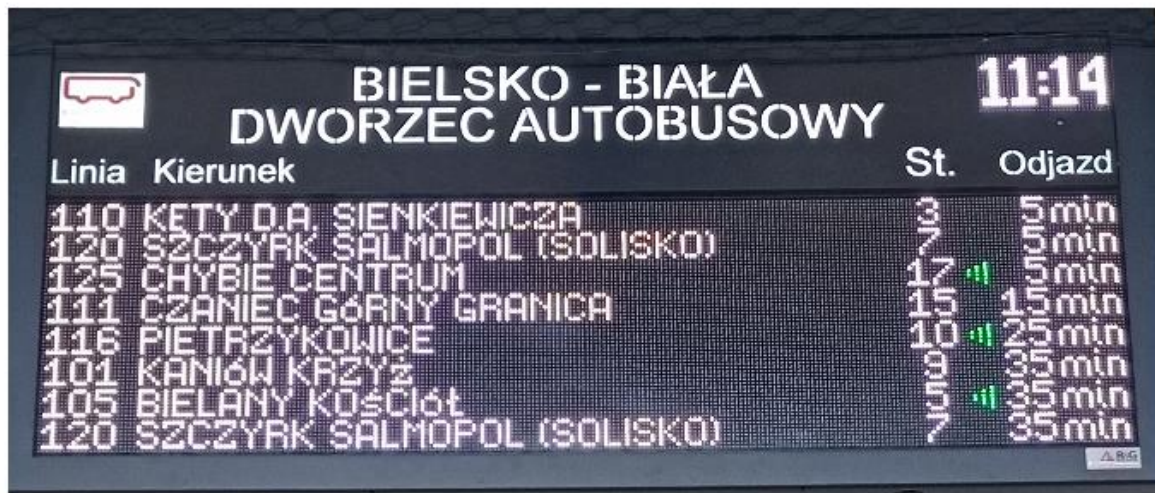


Kod QR, który
przekieruje do
rozkładu w czasie
rzeczywistym np:
[#kiedyprzyjedzie](#)

Wielkość rozkładu
sprawia, że
pomieści się na
również na słupku
przystankowym

Poszczególne dni
tygodnia
wyszczególnione
w oddzielnych
kolumnach

Ważnym aspektem jest również system dynamicznej informacji pasażerskiej na dworcu autobusowym zlokalizowanym w Bielsku-Białej. Obecnie wykorzystano nowoczesne systemy łączności i uruchomiono tablicę przystankową, na której znajdują się informacje dotyczące odjazdu środka transportu w danym kierunku wraz z numerem stanowiska w czasie rzeczywistym. Nadmienić należy, że system jest wyposażony również w głośniki co umożliwia zapoznanie się z informacją na nim znajdującą przez osoby niewidome lub niedowidzące.



Linia	Kierunek	St.	Odjazd
110	KETY D.A. SIENKIEWICZA	3	5 min
120	SZCZYRK SALMOPOL (SOLISKO)	7	5 min
125	CHYBIE CENTRUM	17	5 min
111	CZANIEC GÓRNY GRANICA	15	15 min
116	PIETRZYKOWICE	10	15 min
101	KANIÓW KRZYŻ	3	15 min
105	BIELANY KOŚCIÓŁ	3	15 min
120	SZCZYRK SALMOPOL (SOLISKO)	7	35 min

9.2. Informacja w pojazdach

Kolejnym punktem w zakresie sprawnego systemu informacji pasażerskiej jest odpowiednia informacja przedstawiana w pojazdach komunikacji publicznej. W pojazdach Komunikacji Beskidzkiej obecnych jest kilka rozwiązań, z racji stosowania różnych pojazdów na przełomie wielu lat.

Historycznie najstarszym rozwiązaniem jest informacja o linii komunikacyjnej naniesiona farbą lub naklejana na tablice informacyjne wykonywane najpierw z dykty, następnie spienionego PVC oraz tworzywa sztucznego z naniesioną warstwą aluminium. Tablice takie stosowane są w niektórych starszych pojazdach do dnia dzisiejszego. Oprócz podstawowych informacji o relacji autobusu, nie oferują one żadnych innych danych. Zaletą tego rozwiązania pozostaje jedynie koszt jednostkowy takiej tablicy.



W wielu starszych pojazdach pochodzących z pierwszej połowy lat 2000 stosowane są proste tablice świetlne. Tablice te posiadają wyświetlacze wykonane w technologii LED z diodami pierwszych generacji o nie najwyższej czytelności. Charakteryzują się one wyświetlaniem informacji w układzie dwurzędowym z pomarańczowymi diodami wyświetlającymi jedynie relację z możliwością przewijania tekstu. Urządzenia te nie posiadają osobnych sterowników a jedynie prosty układ klawiszy do wybierania nr linii umieszczony na tylnej części tablicy.

Kolejnym rozwiązaniem jest stosowany w pojazdach zakupionych w 2011 roku system informacyjny. W skład tego systemu wchodzi trzy zewnętrzne tablice informacyjne wykonane w technologii LED. Charakteryzują się one wyświetlaniem informacji w układzie dwurzędowym z pomarańczowymi diodami wyświetlającymi podobnie jak tablice opisane poprzednio, jedynie relację z możliwością przewijania tekstu. Jednak z uwagi na większe rozmiary tablicy czołowej i bocznej, informacje wyświetlane charakteryzują się znacznie większą czytelnością. Trzecia tablica umieszczona z tyłu pojazdu przeznaczona jest do wyświetlania nr linii. Wnętrze pojazdu wyposażone jest w tablicę informacyjną, która w zależności od potrzeb przewoźnika wyświetlać może oprócz nr linii i relacji, również inne dane jak data i godzina, imienniny a nawet przewijane informacje. System ten wyposażony jest w sterownik STR 1-3 zamontowane w pobliżu deski rozdzielczej na stanowisku kierowcy. Pojazdy te podobnie jak poprzednie nie są wyposażone w żaden system monitoringu wnętrza jak i stref wokół pojazdu.



Najnowszym rozwiązaniem stosowanym obecnie jest system, który został wprowadzony do pojazdów zakupionych po 2020 roku, a więc objętym nim jest 35% taboru Komunikacji Beskidzkiej. Jest to kompleksowe rozwiązanie pozwalające na głęboką integrację systemów informacji pasażerskiej z systemami monitoringu pojazdów i to zarówno wizyjnego w pojazdach i strefach dookoła pojazdu jak i monitorowaniu położenia pojazdu i parametrów jego pracy za pośrednictwem modułów GPS. Przesył danych możliwy jest on-line za pośrednictwem modułu GSM oraz WiFi. Umożliwia to między innymi programowanie tablic świetlnych wszelkimi informacjami w trakcie jazdy autobusu. Możliwe jest również ściąganie danych monitoringu w trybie zdalnym. Autobusy posiadające ten systemy wyposażone są w trzy zewnętrzne wyświetlacze LED w kolorze białym, charakteryzując się wyświetlaniem informacji w układzie dwurzędowym z możliwością przewijania tekstu. Z uwagi na większe rozmiary tablicy czołowej i bocznej, a także kolor i intensywność świecenia diod LED informacje wyświetlane charakteryzują się znacznie większą czytelnością. Trzecia tablica umieszczona z tyłu pojazdu przeznaczona jest do wyświetlania nr linii. Wnętrze pojazdu wyposażone jest w tablice informacyjne, w postaci ekranu LCD 32' umożliwiającemu wyświetlanie pełnych informacji dotyczących linii komunikacyjnej wraz z głosowym systemem zapowiedzi o przystankach oraz możliwością przedstawiania dodatkowych informacji i reklam.

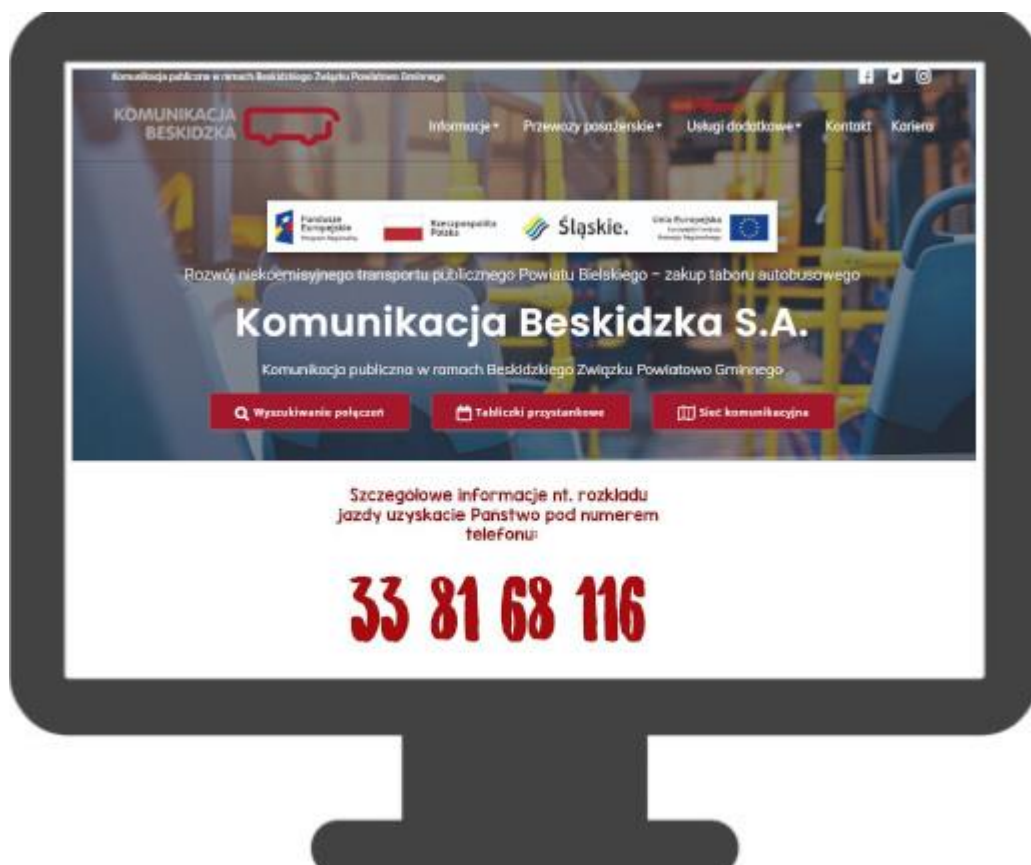
Monitory LCD umiejscowione są w dwóch punktach pojazdu, w przedniej części pojazdu oraz w środkowej części pojazdów, co ma ułatwić możliwość zapoznania się z informacjami na nim wyświetlanymi. System ten obsługiwany jest przez kierowcę za pomocą sterownika wyposażonego w dotykowy ekran LCD zamontowany w pobliżu deski rozdzielczej na stanowisku kierowcy.



9.3. Informacja dostępna w Internecie.

W dobie rozwijających się nowoczesnych technologii w szczególności w informatyce, oraz powszechnemu dostępowi do Internetu, zachodzi konieczność dostosowania nowych rozwiązań do oczekiwań pasażerów.

Obecnie stosowanych jest kilka rozwiązań w zakresie systemu informacji pasażerskiej w formie online. Pierwszym i najczęściej odwiedzanym medium jest strona internetowa Operatora www.komunikacjabeskidzka.pl, na której dostępne są wszystkie najważniejsze informacje z punktu widzenia pasażera: rozkład jazdy, regulaminy, taryfa, wykaz linii oraz schemat komunikacji. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż rozkład jazdy dostępny na stronie internetowej, realizowany jest jako wtyczka rozkładu jazdy ogólnopolskiej strony e-podróżnik i przez to zintegrowany jest z największą bazą danych o połączeniach samochodowych, autobusowych i kolejowych w Polsce. Strona ta oprócz informacji o rozkładach jazdy oferuje szereg usług dodatkowych np. rezerwację miejsc i sprzedaż biletów on-line.



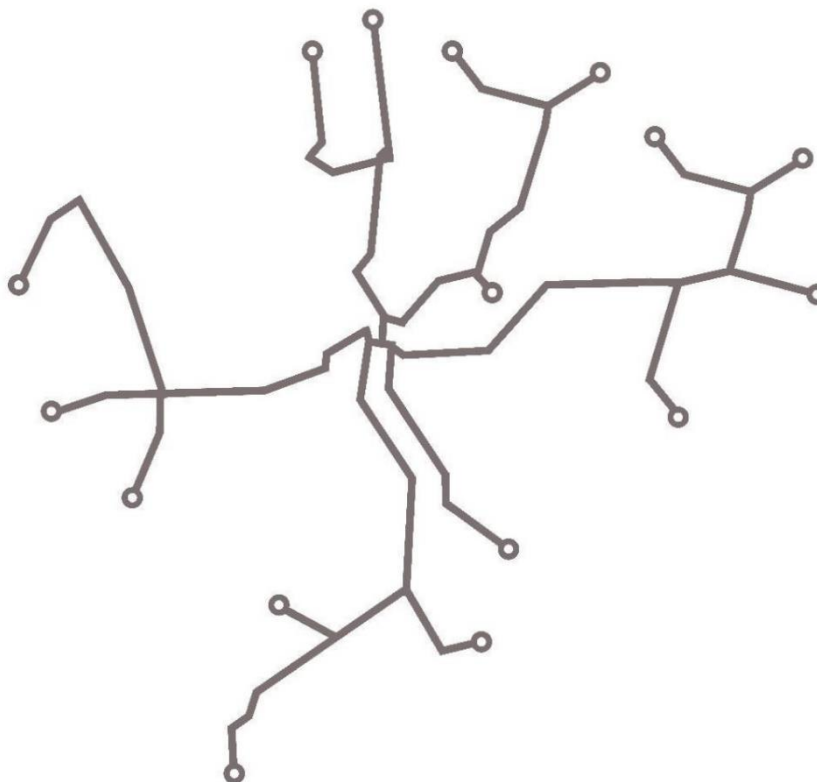
W dobie gdzie pasażerowie posiadają nie tylko urządzenia stacjonarne ale również mobilne jak smartfony, tablety, czy coraz popularniejsze e-booki strony internetowe powinny dostosowywać się automatycznie do wymogów każdego z tych urządzeń. Takie właściwości ma strona komunikacjabeskidzka.pl jak również strona Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego www.bzpg.pl, które są stronami responsywnymi, co ułatwia korzystanie pasażerom z obsługi jej na różnych urządzeniach. Takie rozwiązania sprawiają formę przyjaznych klientom, co przyczynia się do łatwiejszego odnalezienia właściwych treści oraz poprawiają ocenę operatora, jako tego wychodzącego naprzeciw użytkownikom.

Komunikacja Beskidzka jest również dostępna w mediach społecznościowych, w których na bieżąco publikowane są najważniejsze informacje dotyczące m.in. utrudnień w ruchu spowodowanych remontami, zmianą przebiegu linii komunikacyjnej, zmianą godzin rozkładu jazdy jak również informowaniu o bieżącej działalności spółki jak również organizatora.

Nie tylko własne kanały informacji są dostępne, dziś operator korzysta również z narzędzi zewnętrznych i najpopularniejszym rozwiązaniem tego typu jest serwis internetowy #kiedyprzyjedzie.pl. Pobierając aplikację systemu kiedyprzyjedzie.pl dla telefonów i urządzeń mobilnych możliwe jest wyświetlenie wirtualnej tablicy z najbliższymi odjazdami w czasie rzeczywistym środków komunikacji publicznej ze wskazanego przez pasażera przystanku. W związku z tym warto również rozważyć umieszczenie w uzgodnieniu z właścicielami lub zarządcami przystanków informacji o aplikacji oraz odpowiedniego kodu QR, który poprzez zeskanowanie w błyskawicznym tempie wskaże przystanek wraz z pełną informacją dotyczącą realnego czasu przejazdu autobusu na przystanek.



10. Prognoza popytu



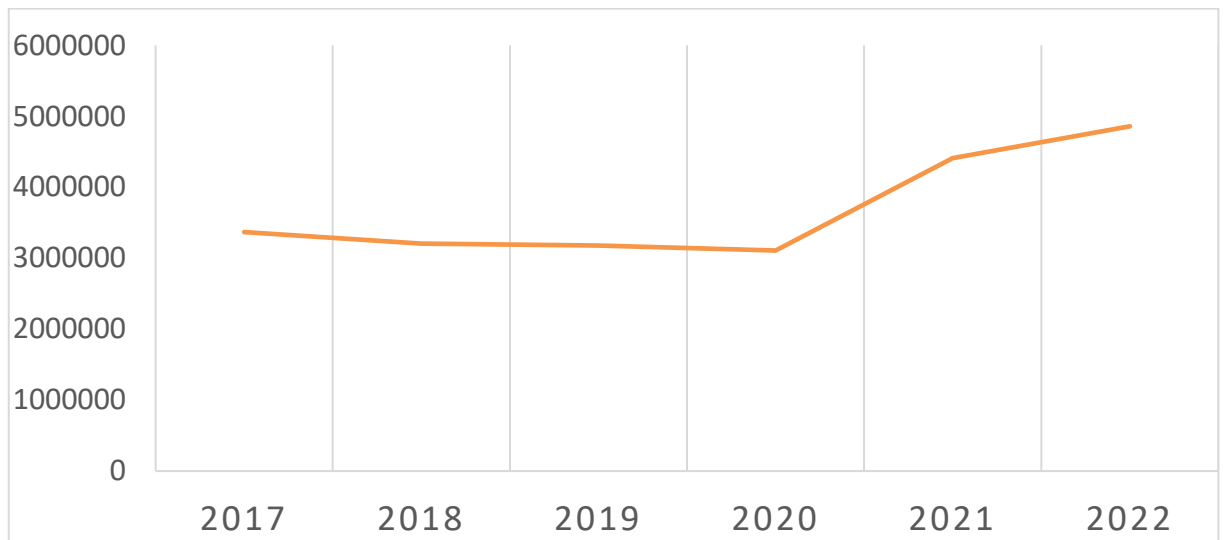
Analizie popytu zostały poddane usługi Komunikacji Beskidzkiej S.A. (dawniej: PKS w Bielsku-Białej S.A.) celem racjonalnego nakreślenia przyszłej sytuacji. Dostrzegając trendy panujące na rynku można w sposób efektywny lokować zasoby. Kierunek rozwoju transportu publicznego powinien być zgodny z zapotrzebowaniem konsumentów. Poniższa tabela przedstawia liczbę wykonanych wozokilometrów oraz obsłużonych pasażerów w latach 2017-2022.

Rok	Liczba wozokilometrów	Liczba pasażerów
2017	3 368 500	2 312 400
2018	3 205 044	2 354 606
2019	3 178 103	2 301 230
2020	3 108 525	1 428 193
2021	4 408 659	2 538 968
2022	4 859 195	3 896 796

Tabela 29 Zestawienie wozokilometrów oraz pasażerów w milionach w powiecie bielskim dla lat 2017-2022. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Jak wskazuje w/w tabela liczba kilometrów od roku 2017 systematycznie spadała, co spowodowane jest optymalizowaniem siatki połączeń komunikacyjnych w celu bardziej racjonalnego wykorzystania taboru i służb. Dodatkowo na spadek liczby kilometrów wpływ mają również liczby dni kalendarzowych wypadające w poszczególnych latach oraz decyzje podejmowane przez samorządy, które utworzyły Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny lub zawarły z nim stosowne porozumienia, w zakresie ograniczenia wybranych kursów. Tendencja ta została odwrócona w 2021 roku, w którym liczba wozokilometrów wzrosła o blisko 1,3 mln km. Wzrost liczby wozokilometrów związany jest z przystąpieniem do Związku nowego uczestnika w postaci Gminy Kęty. Ponadto zawarto porozumienia z 2 dodatkowymi gminami, z sąsiedniego województwa małopolskiego, które zleciły zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie.

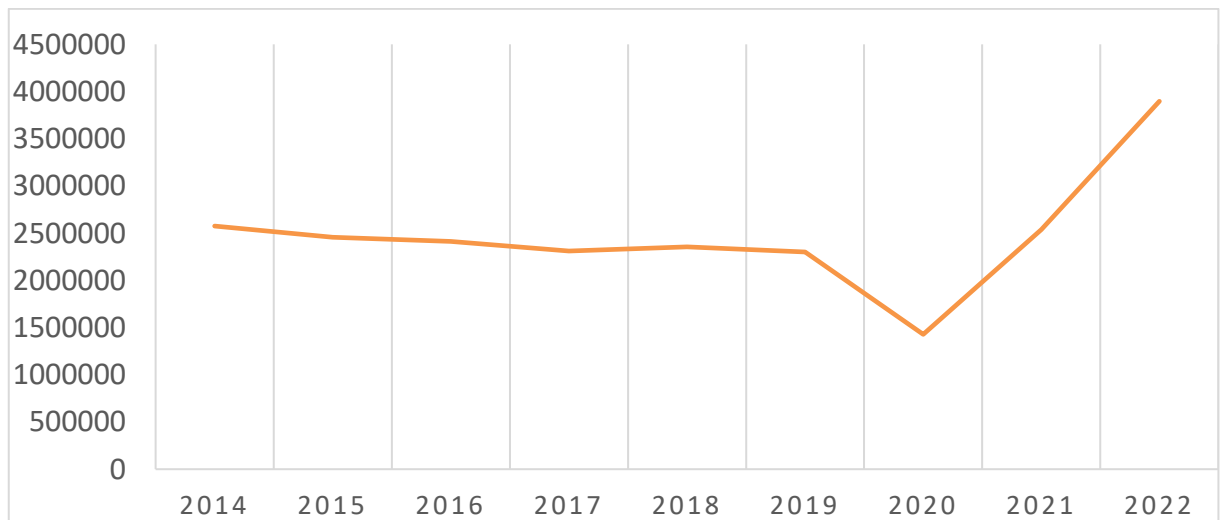
Kształtowanie się wielkości pracy przewozowej przez ostatnie lata obrazuje poniższy wykres:



Wykres 14 Liczba wozokilometrów w powiecie bielskim w latach 2017-2022.

Źródło: opracowanie własne

Analizie poddano również liczbę przewiezionych pasażerów:



Wykres 15 Liczba pasażerów w powiecie bielskim w latach 2014 - 2022

Źródło: opracowanie własne

Jak możemy zaobserwować w powyższym wykresie, liczba pasażerów korzystających z komunikacji publicznej spadała od kilku lat, aż do 2018 roku gdzie nastąpił niewielki jej wzrost. Aby zatrzymać trend spadkowy, Zarząd Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego

podejmuje starania mające na celu uatrakcyjnienie oferty przewozowej: z dniem 1 stycznia 2018 roku wprowadzona została bezpłatna komunikacja dla osób powyżej 70 roku życia, jak również uruchamiane są dodatkowe kursy lub nowe kierunki m.in. do sąsiednich gmin i/lub powiatów.

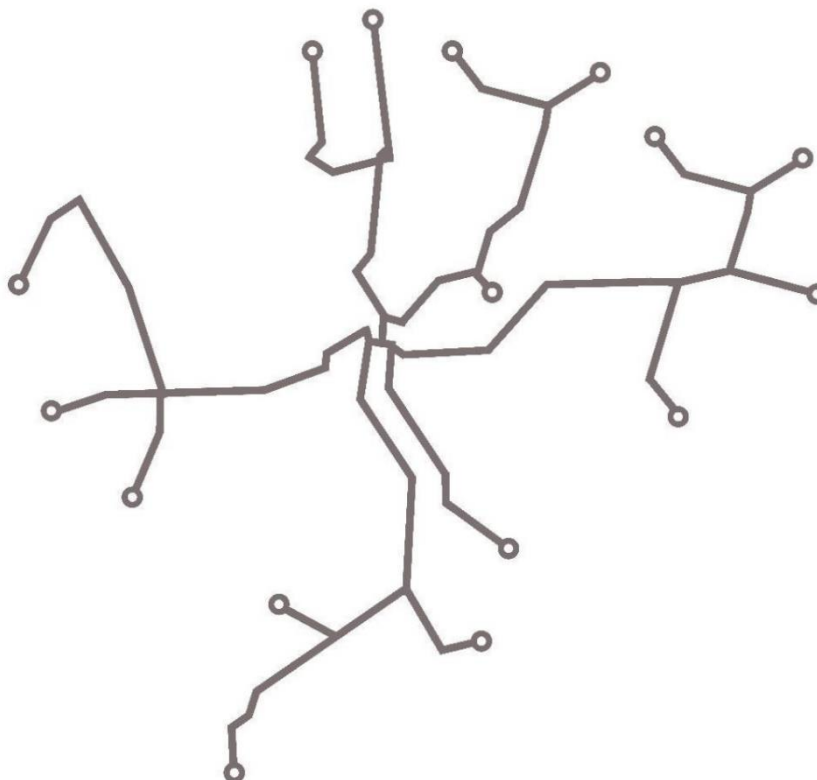
Dzięki tym staraniom, w 2018 roku wzrosła liczba pasażerów ogółem o ok 1,8% co potwierdza, że poczynione działania są ukierunkowane na potrzeby pasażerów. 2019 rok przyniósł już niestety ponownie niewielki spadek liczby pasażerów.

Bardzo trudnym i bardzo specyficznym pod wieloma względami jest rok 2020, w którym doszło do ogromnych spadków liczby przewożonych pasażerów z racji wprowadzonych ograniczeń w dopuszczalnej liczbie przewożonych pasażerów w pojazdach komunikacji publicznej (30% z łącznej liczby miejsc siedzących i stojących lub 50% z łącznej liczby miejsc siedzących). Dodatkowo strach przed możliwością zakażenia w miejscach publicznych również powodował spadek liczby osób korzystających z tej formy transportu.

Aby powrócić do trendu wzrostowego, konieczna jest dalsza obserwacja transportu publicznego i tendencji dotyczącej w szczególności popytu na transport w regionie jak również w Polsce, a także zniesienie ograniczeń obecnie obowiązujących w transporcie publicznym. Ważnym aspektem jest również odpowiednie i odpowiedzialne uświadamianie społeczeństwa o zasadach bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej. Niestety obecne działania przyczyniają się do potęgowania strachu w zakresie możliwości zakażenia się w środkach transportu przy braku potwierdzenia tej tezy lub przy niewielkim procencie potwierdzonych przypadków.

Mając na uwadze powyższe, obserwacje te nie dają jednoznacznej wskazówki, w jaki sposób powinien zostać ukierunkowany wysiłek informacyjny czy inwestycyjny w infrastrukturę transportową i modernizację systemów transportowych, można jedynie przypuszczać, że należy dokonywać zmian jakościowych w technologiach i organizacji transportu oraz zwiększać dostępność, sprawność i efektywność transportu we wszystkich jego funkcjach.

11. Kierunki rozwoju transportu zbiorowego.



Planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy planistyczne, organizacyjne i zarządcze muszą opierać się na założeniach zawartych w planie transportowym, miejskich bądź gminnych politykach mobilności; transportowej, parkingowej i ekologicznej. Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny jako jednostka utworzona przez lokalne samorządy szczebla gminnego i powiatowego musi wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka skutkujące utrudnieniami w działalności transportu zbiorowego, a także być integratorem w stosunku do czasem różnych interesów jednostek tworzących związek.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należą m.in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (ze szczególnym uwzględnieniem planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki mobilności miejskiej lub podmiejskiej, w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego oraz polityki proekologicznej w zakresie działań związanych ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób; ocena projektów organizacji ruchu pod kątem komunikacji publicznej,
- zmniejszenie obszarów wiejskich i podmiejskich objętych zjawiskiem tzw. wykluczenia komunikacyjnego,
- dążenie do integracji komunikacji miejskiej i podmiejskiej oraz komunikacji kolejowej,
- dalsze uczestnictwo w pracach nad projektami nowych zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatycznych, elektronicznych) dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami zapewniającej wszechstronne informowanie o komunikacji publicznej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystaniach, kierunkach podróży, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek

kursowania pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.)

- promowaniu ekologicznych nawyków transportowych, poprzez zachęcania do korzystania z komunikacji publicznej, w zamian za rezygnację z indywidualnych form transportu jak np. samochód prywatny.

Modernizacja transportu publicznego oraz infrastruktury towarzyszącej jaką jest przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztochłonny, wymagający zaangażowania wielu jednostek odpowiedzialnych za zarządzanie drogami. Odpowiednio podjęte decyzje będą skutkować przygotowaniem i realizacją inwestycji, które w sposób korzystny wpłyną na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.

Najważniejszym elementem tego procesu jest odpowiedzialne i racjonalne podejście organizatora publicznego transportu zbiorowego. Zadaniem organizatora powinna być weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji inwestycji w zakresie układu komunikacyjnego obszaru obsługiwanego przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny. W ramach procesu planowania, organizowania i zarządzania transportem publicznym, powinno dążyć się do tego, aby prace wykonywane były zgodnie z przyjętymi założeniami ujętymi w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mieszkańcom, a przede wszystkim pasażerom wysoką jakość świadczonych usług w całym regionie.

Do jednych z innowacyjnych form poprawy układu komunikacyjnego należy wprowadzenie Inteligentnego Systemu Transportowego (IST). Sprzyja on poprawie ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego.

***Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych:**

- Zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20 – 25%
- Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego
(zmniejszenie liczby wypadków o 40 – 80%)

- Zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii (o 45 – 70%)
- Poprawa jakości środowiska naturalnego (redukcja emisji spalin o 30 – 50%)
- Poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców, podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych
- Redukcja kosztów zarządzania taborem drogowym
- Redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni
- Zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie

*Litwin M., Oskarbski J, Jamroz Kazmierz., Inteligentne Systemy Transportu – Zaawansowane Systemy Zarządzania Ruchem

Niezwykle ważna w organizacji sprawnie funkcjonującego transportu zbiorowego jest kwestia związana z obsługą pasażerów. Istotną kwestię stanowią: bliskość przystanków, ich wyposażenie w wiaty, oświetlenie czy wygoda wsiadania/wysiadania. Do wzrostu ilości pasażerów niewątpliwie może prowadzić tworzenie miejsc przesiadkowych, które pozwalają na zmianę środka komunikacji w możliwie jak najmniejszej odległości. Wyróżnia się następujące typy węzłów przesiadkowych:

- „Bike & Ride” – system parkingów dla rowerów, które pozwalają na bezpieczne pozostawienie roweru w pobliżu przystanku lub dworca oraz kontynuację podróży komunikacją transportu zbiorowego;
- „Kiss & Ride” – w dosłownym tłumaczeniu oznacza „pocałuj i jedź dalej”, system parkingów pozwalających na kilkuminutowy postój dla kierowców samochodów osobowych podwożących pasażerów na pociąg, autobus, itd.
- „Park & Ride” – parking dla kierowców samochodów osobowych, którzy w pobliżu węzła przesiadkowego mogą pozostawić w bezpiecznym miejscu swój pojazd i kontynuować podróż środkami komunikacji zbiorowej.

Wychodząc naprzeciw aktualnym trendom w zakresie usytuowania i funkcjonalności nowoczesnych centrów przesiadkowych, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny czyni starania mające na celu poprawę wykorzystania najważniejszych dworców autobusowych w naszej sieci komunikacyjnej, a mianowicie dworca autobusowego znajdującego się w ścisłym centrum Bielsku-Białej przy ul. Warszawskiej 7 oraz dworca autobusowego w centrum Kęt przy ul. Sienkiewicza. Oba zadania wiążą się z udziałem samorządów lub

podmiotów właścicielskich lub zarządczych. W przypadku dworca autobusowego w Kętach, zgodnie z ustawami określającymi zadania samorządu to właśnie do jego kompetencji należy budowa, remont i utrzymanie przystanków komunikacyjnych i dworców. Zatem tak ważny jest udział, zaangażowanie i wsparcie samorządu Gminy Kęty. W zakresie dworca autobusowego w Bielsku-Białej, właścicielem terenu jest spółka akcyjna Komunikacja Beskidzka, i to ona powinna być inicjatorem zmian w zakresie dworca przy współudziale lokalnych samorządów.

Kluczową rolę w poprawę komfortu pasażerów w zakresie obiektów infrastrukturalnych takich jak dworce pełnią samorządy:

1. Samorząd gminy jest bliżej społeczności lokalnej i lepiej zna jej potrzeby. Dzięki temu może bardziej precyzyjnie dostosować inwestycje do oczekiwań mieszkańców, w tym poprawy dworca autobusowego.
2. Samorząd gminy zna lokalne warunki, ruch drogowy, preferencje mieszkańców, co pozwala na bardziej efektywne planowanie i realizację projektów, w tym modernizacji dworców autobusowych.
3. Samorząd może organizować konsultacje społeczne, aby uzyskać opinie mieszkańców na temat planowanych zmian i dostosować projekt do ich potrzeb. To ważne dla zrozumienia różnorodnych oczekiwań i uwzględnienia ich w planowanych działaniach.
4. Samorząd gminy zarządza budżetem, co oznacza, że może alokować środki finansowe na modernizację dworca autobusowego. Bez wsparcia finansowego samorządu trudno byłoby przeprowadzić znaczące zmiany.
5. Samorząd ma możliwość nawiązywania współpracy z różnymi instytucjami, takimi jak przewoźnicy, operatorzy transportu publicznego czy organy odpowiedzialne za infrastrukturę drogową. Ta współpraca może przyspieszyć proces modernizacji i zwiększyć efektywność działań, czego przykładem jest działalność w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminny.
6. Samorząd gminy może zintegrować plany rozwoju gminy z modernizacją dworca autobusowego, co przyczyni się do zrównoważonego i spójnego rozwoju obszaru.
7. Samorząd może podejmować działania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na dworcu autobusowym, takie jak monitoring, oświetlenie czy współpraca z lokalnymi służbami porządkowymi.

8. Samorząd może organizować kampanie edukacyjne na temat korzyści z korzystania z transportu publicznego oraz informować mieszkańców na temat zmian na dworcu autobusowym.

Poprawa dworca autobusowego to nie tylko kwestia infrastruktury, ale także społecznej, ekonomicznej i środowiskowej. Zaangażowanie samorządu gminy jest zatem kluczowe dla skutecznej realizacji projektu poprawy komfortu pasażerów.

Atutem obu budynków jest ich lokalizacji – w samym centrum miasta Bielska-Białej i Kęt, w bliskiej odległości dworców kolejowych. Istotną kwestią jest podwyższenie poziomu integracji pomiędzy transportem publicznym lokalnym i regionalnym – zapewnienie możliwości wygodnej przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu takimi jak m.in. autobusy czy kolej. Nie mniej istotna jest również integracja pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym (samochodem i rowerem). Przy ważnych przystankach należy zorganizować możliwość pozostawienia samochodu (P+R) oraz roweru (B+R) i kontynuacja podróży transportem regionalnym autobusowym lub kolejowym. Istotna jest również możliwość podwożenia pasażera na autobus (lub odbierania z autobusu), a do tego jest potrzebna możliwość krótkookresowego parkowania (K+R).

Największym problemem obu dworców jest ich stan techniczny, wizualny oraz organizacyjny. W przypadku dworca autobusowego w Bielsku-Białej obecne wykorzystanie budynku dworca autobusowego dla przestrzeni pasażerskiej to 16% (poczekalnia: 160m² z 1015m² całego budynku)

W celu minimalizacji kosztów eksploatacji oraz maksymalizacji efektywności wykorzystania budynków służących obsłudze pasażerów, planuje się bardziej efektywnie wykorzystać ten teren przy dalszym utrzymaniu funkcji służącej do obsługi pasażerów. Jednym z planów jest budowa nowych centrów przesiadkowych tak w Kętach jak i Bielsku-Białej, które w odpowiedni sposób przejmą funkcję obsługi pasażerów.



Nowy budynek wybudowany z nowoczesnych technologii i z użyciem najnowszych materiałów stosowanych w budownictwie pozwoli spełnić wymagania w zakresie budynków niskoenergetycznych. Budynek zostałby również dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Dworzec w Bielsku-Białej i Kętach należy wyposażyć w stojaki rowerowe, najbezpieczniej w pobliżu budynku dworca. Dodatkowo w przypadku dworca w Kętach należy bardziej zadbać o pasażerów korzystających z małej pętli, tzn. zlokalizować w tym miejscu więcej wiat oraz tabelę zbiorczą z rozkładami jazdy. Dodatkowo na dworcu należy zlokalizować przechowalnię bagażu w formie skrytek bagażowych. Jeżeli małe gminy chcą rozwijać turystykę, to turysta krótkoterminowy potrzebuje zostawić bagaż na dworcu, zwiedzić miasto i kontynuować podróż z dworca.

Bardzo istotną kwestią w przypadku budowy nowych dworców/centrów przesiadkowych jest przygotowanie odpowiedniego zaplecza nie tylko na potrzeby obsługi pasażerów ale również zaplecza na potrzeby obsługi autobusów. Rozwój autobusów niskoemisyjnych (CNG) jak również zeroemisyjnych (elektryczne i wodorowe) zmienia obecne schematy organizacyjne i wymusza konieczność dostosowywania rozkładów jazdy do nowych technologii np. uwzględnienie czasu ładowania autobusu względem jego zasięgu.

W ramach poprawy jakości obsługi pasażerów, poczynione zostały starania polegające na sukcesywnej wymianie taboru na pojazdy niskoemisyjne. W tym celu w ramach projektu pn. „Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego Powiatu Bielskiego – zakup taboru autobusowego” realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, zakupionych zostało 26 najnowocześniejszych autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), służących do transportu zbiorowego. Są to pojazdy o długości 12 metrów, mogące pomieścić 95 pasażerów. W planach

jest kontynuacja sukcesywnej wymiany taboru ze środków własnych lub środków zewnętrznych, z zachowaniem trendu ekologicznego.

Wprowadzenie do eksploatacji pierwszych pojazdów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), nie tylko przez PKS a obecnie kontynuowane przez Komunikację Beskidzką, ale pierwszych pojazdów zasilanych tą technologią w regionie, zapoczątkowało rozmowy z PGNiG dotyczące budowy pierwszej w regionie ogólnodostępnej stacji CNG, która obecnie działa na terenie zajezdni Komunikacji Beskidzkiej.

W ramach rozwoju planuje się przystąpić do kompleksowej przebudowy istniejącej sieci komunikacyjnej poprzez wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań, m.in. poprzez:

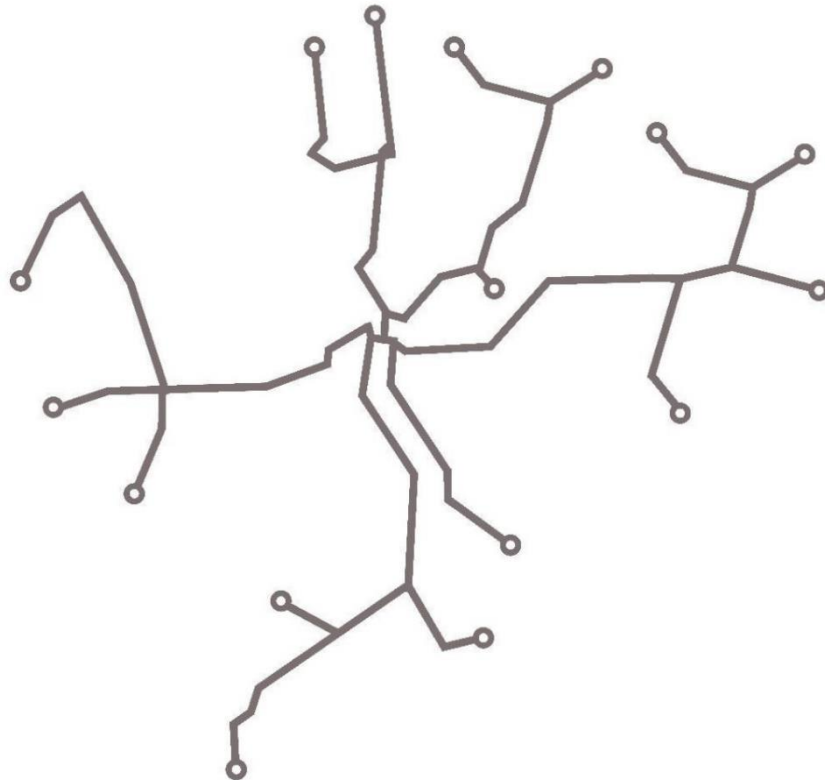
- kontrolę aktualnych rozkładów jazdy i dostosowanie ich do zmieniającego się popytu.
- utworzenie nowych lub zmianę przebiegu aktualnych linii komunikacyjnych,
- nadanie numeracji liniom komunikacyjnym,
- wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych (system informacji pasażerskiej na telefonie, w Internecie, dostęp do bieżących informacji dotyczących aktualnej sytuacji w komunikacji)
- poprawa graficzna rozkładu jazdy,
- zmiana wizerunku komunikacji publicznej, poprzez budowanie nowej marki wspólnej dla Organizatora i Operatora(ów),
- współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w celu opracowania wspólnej koncepcji rozwoju i integracji transportu publicznego.

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny w ramach swoich działań planuje prowadzić akcje edukacyjne mające na celu promowanie działalności własnej, jak również promowania nawyków transportowych i zachęcania do korzystania z różnych form transportu publicznego, a także zasad bezpiecznego podróżowania komunikacją i jej wpływie na środowisko naturalne.

Jak wyżej zostało przedstawione, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny zapoczątkował nowe kierunki przyczyniają się do poprawy jakości świadczonych usług oraz wprowadzaniu nowych standardów w komunikacji publicznej w ramach powiatowo-gminnych przewozów. Wymiana taboru jak również odpowiednia obsługa pasażera następuje z dbałością o środowisko naturalne, przy efektywnym wykorzystaniu posiadanych środków finansowych.

Kierunki te są kierunkowskazem i będą kontynuowane w przyszłości.

12. Analiza planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego oraz Małopolskiego



Sejmik Województwa Śląskiego Uchwałą nr V/11/9/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r. przyjął Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego. W przyjętym planie transportowym Marszałek Województwa wskazał, że w celu dalszego rozwoju i podnoszenia jakości obsługi obszaru województwa śląskiego zbiorowym transportem publicznym, w ramach planów wykraczających poza rok 2020 zalecane jest podjęcie następujących działań:

Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie ilości połączeń w kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska, oraz na których zdefiniowano potencjał w zakresie przemieszczania się osób.

Realizacji węzłów integracyjnych łączących różne środki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego.

Polepszenie sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera.

Współpraca z innymi organizatorami transportu zbiorowego w powiatach, gminach, związkach międzygminnych oraz na stykach z sąsiednimi województwami, a także przewoźnikami komercyjnymi. Współpraca ta powinna zostać ukierunkowana na rzecz koordynacji usług użyteczności publicznej i ewentualnie komercyjnej. Do najważniejszych elementów w zakresie koordynacji usług należy dążenie do koordynacji rozkładów jazdy regionalnego transportu kolejowego z drogowym transportem miejskim i regionalnym, pozyskania przewoźników świadczących usługi dowozowe do sieci kolejowej, poprawy funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w szczególności w zakresie aktualności i dostępności informacji dotyczących rozkładów jazdy, opóźnień.

Utworzenie centralnej jednostki informacyjnej zbierającej i udostępniającej informacje o przewozach odbywających się na terenie województwa poprzez stronę internetową i informację telefoniczną. Platforma powinna być zintegrowana z platformami informacyjnymi większych organizatorów/operatorów przewozów pasażerskich w województwie.

Działania na rzecz poprawy efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu.

Działania na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia poprzez podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli transportu kolejowego (jako transportu o znacznie mniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko niż transport drogowy) w przewozie osób w korytarzach, charakteryzujących się znacznym popytem

transportowym, zakup nowego taboru kolejowego w tym dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz wymagań technicznych i środowiskowych, stosowanie w kontraktowaniu usług w zakresie drogowego transportu autobusowego wymagań zmniejszających negatywne oddziaływanie tego środka transportu na środowisko.

Działania na rzecz integracji taryfowej komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w dużych aglomeracjach. Jednym z podstawowych elementów w zakresie integracji taryfowej jest wprowadzenie jednolitej taryfy na przewozy kolejowe w obszarze województwa śląskiego w zakresie przewozów realizowanych przez wszystkich przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach odpowiednich umów z województwem śląskim.

Z powyższego wynika więc, że Marszałek Województwa Śląskiego zamierza organizować publiczny transport zbiorowy wyłącznie w transporcie kolejowym pozostawiając transport drogowy zasadom rynkowym, ograniczając się jedynie do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na liniach komunikacyjnych ze względu na ich przebieg, a w przypadku wejścia w życie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wydając potwierdzenia zgłoszenia przewozu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wejście w/w przepisów może spowodować, że pasażerowie, którym przysługiwały ulgi ustawowe utracą do nich prawo na liniach nieobjętych umową z organizatorem. Wówczas linie takie nie będą liniami o charakterze użyteczności publicznej. Przewoźnik będzie mógł stosować ulgi ustawowe, jednak nie będą one dotowane jak obecnie z budżetu Państwa, chyba że wcześniej ustawodawca wprowadzi w tym zakresie jakieś zmiany.

W podobnym zakresie do Marszałka Województwa Śląskiego przyjęta została strategia Marszałka Województwa Małopolskiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim został przyjęty Uchwałą nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.

Strategia rozwoju transportu w województwa małopolskim na lata 2010-2030 jest dokumentem określającym założenia strategiczne dla rozwoju systemu transportowego Małopolski, ze szczególnym uwzględnieniem kolei. W treści przyjętego planu transportowego dla województwa małopolskiego możemy wyczytać, że gospodarka Małopolski jest

gospodarką rozwijającą się dynamicznie i intensywnie, w związku z tym niezbędne jest posiadanie systemu transportowego spełniającego dwa podstawowe warunki:

- nowoczesność i efektywność w zaspokajaniu potrzeb rozwoju gospodarczego;
- adekwatność do potrzeb społeczeństwa charakteryzującego się wysokim stopniem wykształcenia oraz zatrudnionego w intensywnie rozwijającej gospodarce.

W ocenie autorów planu oznacza to konieczność zapewnienia takiej jakości infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej, która przyciągnęłaby wysoko wykwalifikowanych pracowników oraz umożliwiła im zaspokajanie potrzeb życiowych, kulturalnych i turystycznych.

Strategia województwa małopolskiego w dużej mierze ukierunkowana jest w zakresie rozwoju połączeń transportowych wspierających rozwój turystyki. Małopolska to jeden z największych zasobów i potencjałów rozwojowych turystyki w skali kraju. Tworzenie odpowiednich połączeń szczególnie kolejowych i lotniczych będzie służyło zarówno mieszkańcom regionu jak również turystom krajowym i zagranicznym.

W Małopolsce występują rezerwy przepustowości w zakresie transportu kolejowego. Wskazują na to analizy obciążenia ruchem, według szacunków na około 70% linii kolejowych, ruch pociągów nie przekracza 20 pociągów na dobę (jeden pociąg na godzinę), w tym 15% linii ruch pociągów jest całkowicie wstrzymany. Jednak aby wykorzystać dostępne rezerwy konieczna jest poprawa jej stanu technicznego oraz dostosowanie świadczonych usług do wielkości i struktury popytu.

Tworząc wizję systemu transportowego Województwa Małopolskiego przyjęto, że zostanie stworzony do 2030 roku nowoczesny, wielogłęziowy, zrównoważony system transportowy, który będzie nie tylko bezpieczny ale również efektywny w zakresie przewozu osób jak i towarów opowiadając trendom w rozwoju społeczno-gospodarczym.

Jako priorytetowe przedsięwzięcia inwestycyjne i rozwojowe autorzy planu przewidzieli następujące projekty:

- Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA) – flagowe przedsięwzięcie województwa;
- Zakup taboru dla przewozów SKA i dla pozostałych kierunków;
- Modernizacja wybranych lokalnych linii kolejowych;
- Wprowadzenie zintegrowanej taryfy i systemu ITS dla potrzeb obsługi taryfy oraz systemu sterowania ruchem oraz informacji pasażerskiej;

- Realizacja węzłów integracyjnych systemu transportowego, z priorytetem dla zasilania przewozów kolejowych (ok. 6 obiektów);

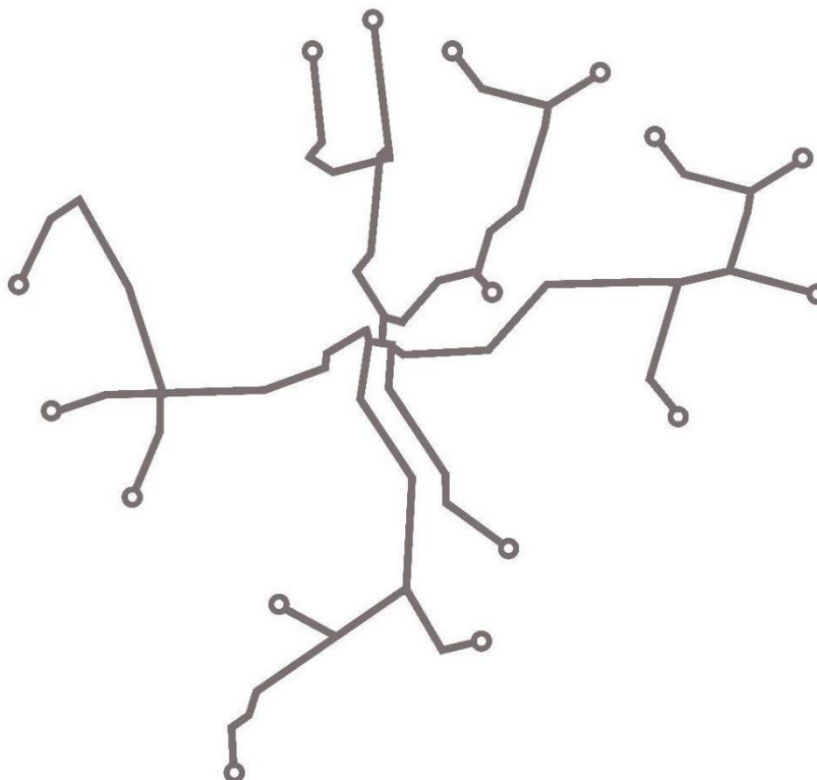
Spośród działań organizacyjnych planowane jest powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu wg następujących wariantów:

- tylko dla transportu zbiorowego
- łącznie z zarządzaniem ruchem drogowym
- łącznie z zarządzaniem drogami wojewódzkimi

W ramach dodatkowych działań wymieniono również inne elementy, które są ściśle powiązane ze sobą, a wśród nich:

- Budowa i modernizacja dróg krajowych (w tym obwodnic) oraz modernizacja i rozbudowa sieci kolejowej w ramach Kontraktu Terytorialnego dla Małopolski;
- Modernizacja dróg wojewódzkich dla poprawy dostępności w województwie i poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym transportu zbiorowego (wymaga zmiany polityki zakresu projektów od rehabilitacji do modernizacji z podniesieniem przepustowości);
- Budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich dla poprawy dostępności w województwie oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenie uciążliwości (przy uwzględnieniu interesu gospodarczego i społecznego miejscowości)

13. Ankieta



13.1. Cel przeprowadzenia ankiety

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny, jak zostało to wykazane na wstępie został utworzony w 2017 roku po czym, jednym z zadań było przystąpienie do opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego. W celu zebrania istotnych informacji dotyczących potrzeb i preferencji związanych z transportem w określonym obszarze lub społeczności danego przysiółka, sołectwa, gminy, powiatu została zlecona ankieta, która w pewnym zakresie pozwoli na zebranie najważniejszych informacji.

Główne cele tworzenia takiej ankiety obejmowały:

1. **Zbieranie danych demograficznych:** Ankieta może zawierać pytania dotyczące wieku, płci, statusu społecznego i innych danych demograficznych, co pozwoli na lepsze zrozumienie różnorodności społeczności i dostosowanie planu transportowego do różnych grup.
2. **Ocena obecnych problemów związanych z transportem:** Pytania w ankiecie mogą dotyczyć istniejących problemów związanych z transportem, takich jak korki, niedostateczna liczba połączeń transportowych, czy też kwestie bezpieczeństwa.
3. **Określenie preferencji dotyczących środków transportu:** Ankieta może pytać respondentów o to, jakie środki transportu preferują (samochody, rowery, komunikacja publiczna) oraz co wpływa na ich wybór.
4. **Zrozumienie powszechności korzystania z transportu publicznego:** Ankieta może pomóc w ocenie, jak wiele osób korzysta z transportu publicznego, co pozwala na lepsze dostosowanie oferty do rzeczywistych potrzeb społeczności.
5. **Określenie odległości i częstotliwości podróży:** Pytania mogą dotyczyć tego, jak daleko i jak często respondenci podróżują, co pozwoli na lepsze dostosowanie planu transportowego do rzeczywistych nawyków podróżowania.
6. **Zbieranie opinii na temat istniejących usług transportowych:** Ankieta może pytać o opinie dotyczące istniejących usług transportowych, co pozwoli na identyfikację obszarów do poprawy lub rozbudowy.
7. **Ocena poziomu satysfakcji z obecnych rozwiązań:** Pytania dotyczące zadowolenia z obecnych rozwiązań transportowych mogą dostarczyć informacji zwrotnej, która może być wykorzystana do doskonalenia usług.

8. **Określenie priorytetów społeczności:** Ankieta może zawierać pytania dotyczące priorytetów społeczności związanych z transportem, co pozwala na skierowanie uwagi i zasobów w kierunku najważniejszych problemów.
9. **Zbieranie sugestii i pomysłów:** Respondenci mogą mieć cenne pomysły dotyczące poprawy transportu w swojej społeczności. Ankieta może zawierać miejsce na zgłaszanie sugestii i pomysłów.

13.2. Ankieta dotycząca realizacji planu transportowego przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (2017 rok)

Na podstawie powyższego, na zlecenie Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego ankieta została przeprowadzona we wrześniu 2017 roku. Badanie miało miejsce na terenie dworca autobusowego w Bielsku-Białej oraz na przystankach w gminach należących do Związku.

ANKIETA WYKONANA W RAMACH REALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA BESKIDZKIEGO ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO

1. Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej?

Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

- prawie codziennie kilka razy w tygodniu
 kilka razy w miesiącu wcale

Jeżeli nie korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej proszę przejść do pytania

nr 10

2. Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową:

Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

- praca nauka zdrowie (lekarz, przychodnia)
 zakupy rozrywka inne:

3. W jakich godzinach korzysta Pan/Pani z komunikacji zbiorowej?

Zaznacz wszystkie właściwe odpowiedzi.

- przed 7 7-9 9-15 15-21 21-24

4. Zgodnie z poniższą skalą proszę ocenić następujące cechy komunikacji zbiorowej według skali 1-5 (1-bardzo zła, 5- bardzo dobra)

Zaznacz tylko jedną odpowiedź w rzędzie.

	bardzo zła	zła	średnia	dobra	bardzo dobra
częstotliwość odjazdów	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
punktualność odjazdów	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostępność do przystanków	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostępność do rozkładów jazdy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bezpośredniość – podróż bez przesiadek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
koszt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
wygoda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
jakość usług	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
czas przejazdu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bezpieczeństwo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
niezawodność	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Poprawa której z powyższych cech jest dla Pana/Pani najważniejsza.
Zaznacz tylko jedną odpowiedź w rzędzie.

częstotliwość odjazdów punktualność odjazdów
 dostępność do przystanków dostępność do rozkładów jazdy
 bezpośredniość koszt wygoda
 jakość usług czas przejazdu bezpieczeństwo
 dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych niezawodność

6. Z jakiego rodzaju biletu Pan/Pani korzysta?
Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

normalny ulgowy bezpłatny

7. Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta?
Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

jednorazowy terminowy

8. Czy tabor autobusowy jest wystarczająco przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz kobiet w ciąży i rodziców z wózkami?
Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

Tak Nie

9. Jak ocenia Pan/Pani stan autobusów komunikacji publicznej?
Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

całość taboru w złym stanie
 większość autobusów jest w złym stanie
 część taboru jest w dobrym, część w złym stanie
 większość autobusów jest w bardzo dobrym stanie
 całość taboru w bardzo dobrym stanie

10. Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?

Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

- bezpieczeństwem dostępnością kosztem
 komfortem szybkością inne:

11. Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu?

Zaznacz tylko jedną odpowiedź.

- Tak Nie

12. Czy ma Pan/Pani propozycję usprawnienia transportu publicznego

.....

13. Płeć: kobieta mężczyzna
 Wiek: < 16 16-19 20-26
 27-49 50-65 > 66

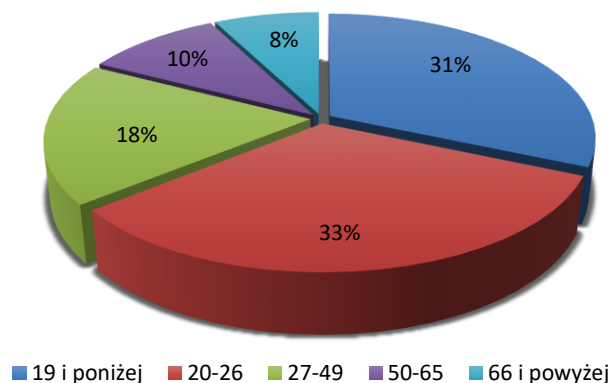
Aktywność zawodowa:

- uczeń/student pracuje własna działalność gospodarcza
 bezrobotny emeryt/rencista

Gmina:

Charakterystyka próby

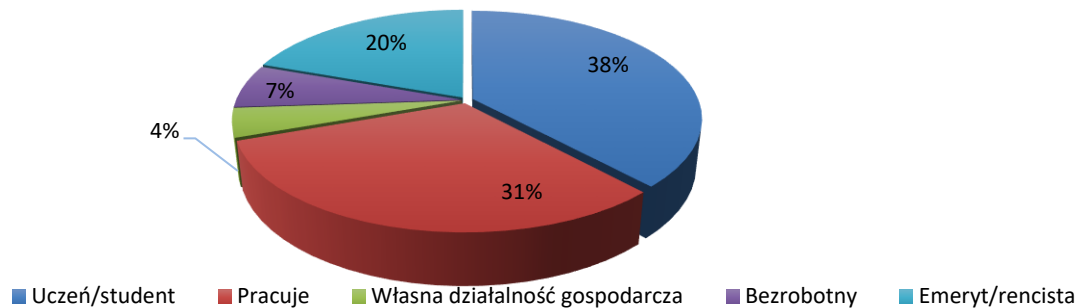
Większość ankietowanych to osoby młode. Co trzeci jest w wieku 20-26 lat. Kolejną liczną grupę respondentów stanowią osoby mające 19 lat lub mniej – 31%. Pozostałe przedziały zawierają mniej ankietowanych 27-49 lat – 18%, 50-65 lat – 10%, 66 lat i powyżej – 8%.



Wykres 16 Podział respondentów ze względu na wiek, Źródło: Opracowanie własne

W przeprowadzonym badaniu pod względem aktywności zawodowej najliczniejszą grupę stanowią uczniowie i studenci – 38%. Osoby pracujące – 31%, emeryci i renciści – 20%.

Zdecydowanie mniej liczne są pozostałe grupy. Bezrobotni – 7%, osoby prowadzące własną działalność – 4% ankietowanych.



Wykres 17 Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową
Źródło: Opracowanie własne

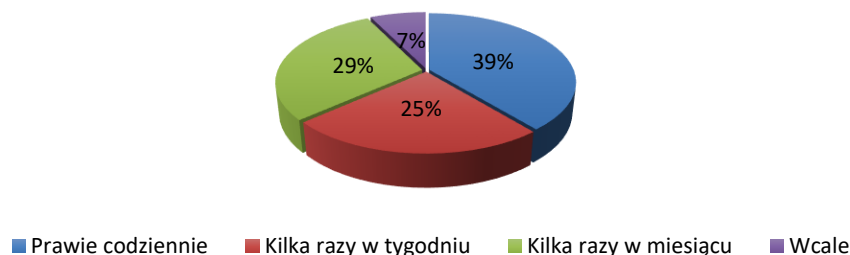
Badana próba jest zrównoważona pod względem podziału na płeć. Mężczyźni stanowią – 48%, natomiast kobiety – 52% ankietowanych.



Wykres 18 Podział respondentów ze względu na płeć, Źródło: Opracowanie własne

Wyniki badania

W pytaniu pierwszym respondenci deklarowali jak często korzystają z komunikacji publicznej.

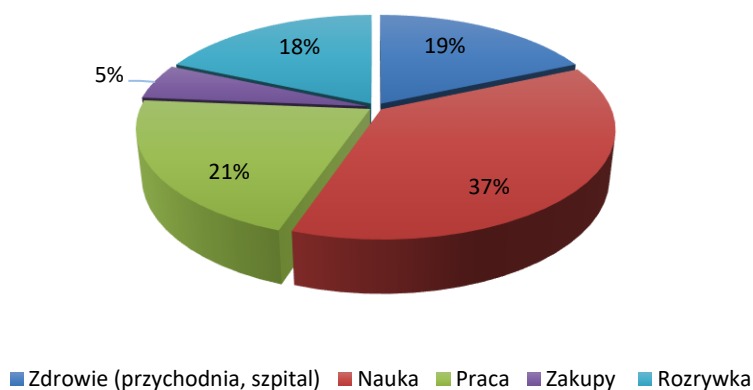


Wykres 19 Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne

W badaniu najwięcej ankietowanych korzysta z komunikacji publicznej prawie codziennie – 39%. Kilka razy w miesiącu – 29%, kilka razy w tygodniu - co czwarty respondent. Osoby niekorzystające z komunikacji publicznej stanowią – 7% respondentów. Pytania 2-9 były pomijane przez osoby niekorzystające z komunikacji zbiorowej.

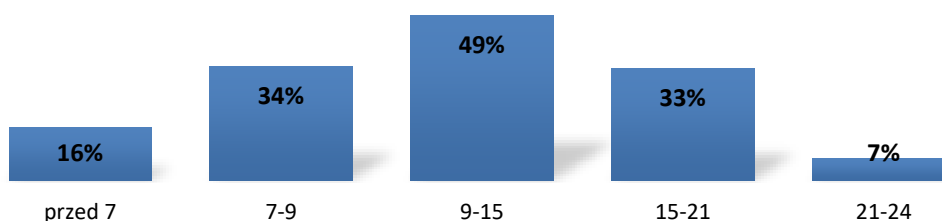
W pytaniu drugim ankieteryzy wskazywali najczęstszy cel podróży komunikacją publiczną. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby dojeżdżające do szkoły lub na uczelnie – 37% respondentów. Zbliżoną wartość możemy zaobserwować w przypadku pracy – 21% zdrowia – 19% oraz rozrywki – 18% wszystkich wskazań. Odpowiedź dotyczącą zakupów zaznaczyło 5% badanych.



Wykres 20 Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową?

Źródło: Opracowanie własne

W pytaniu trzecim respondenci wskazywali godziny korzystania z komunikacji publicznej.

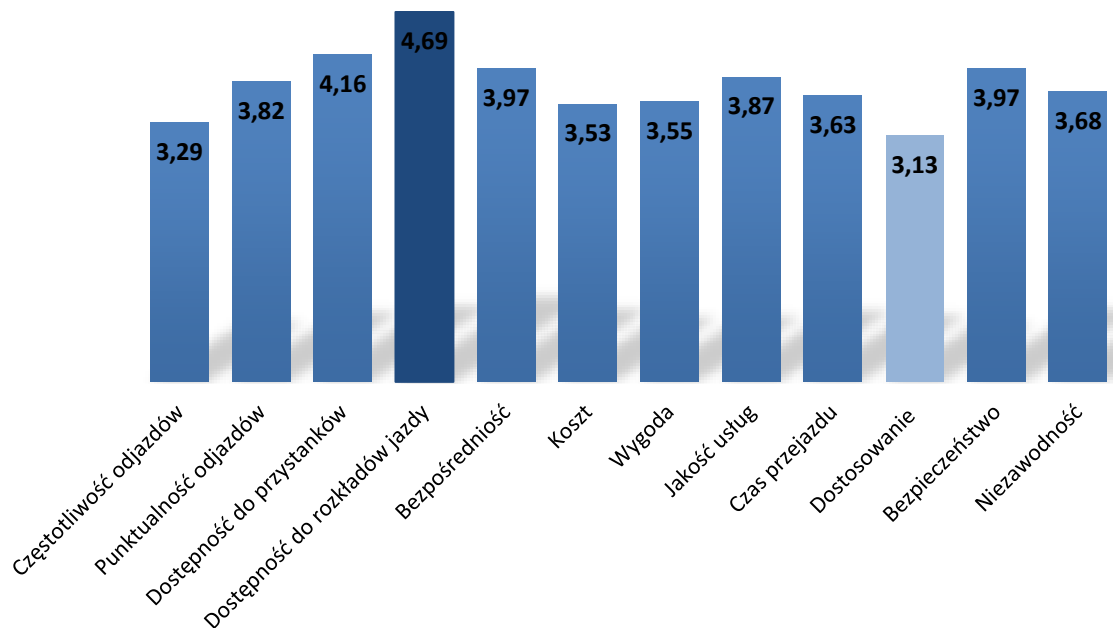


Wykres 21 W jakich godzinach korzysta Pan/Pani z komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne

Prawie połowa ankietowanych podróżuje w godzinach 9-15. Jedna trzecia pytaných przemieszcza się komunikacją zbiorową w godzinach 7-9. Taki sam odsetek badanych podróżuje w godzinach 15-21. Przed godziną 7 – 16% respondentów. Najczęściej udzielana była odpowiedź 21-24 – 7% ankietowanych.

W pytaniu 4 ankietowanych prosił o określenie cech komunikacji publicznej według skali 1-5 (1-bardzo zła, 5- bardzo dobra).



Wykres 22 Proszę ocenić następujące cechy komunikacji zbiorowej.

Źródło: Opracowanie własne

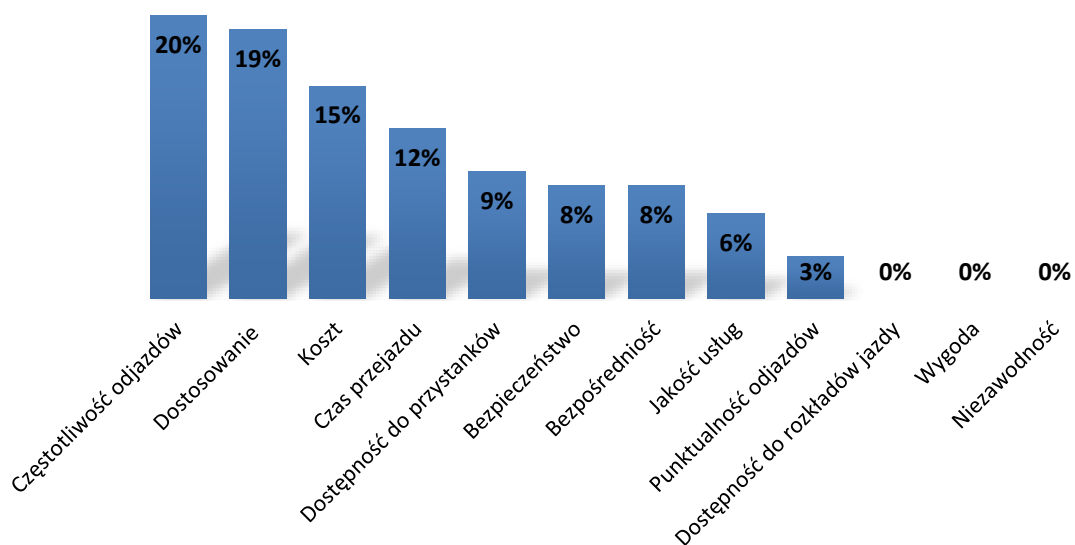
Średnia ocena dla komunikacji publicznej wynosi 3,77. Badani najkorzystniej oceniają dostępność do rozkładów jazdy. Średnia ocen dla tej cechy wynosi 4,69 i zdecydowanie odbiega od pozostałych. Większość średnich z ocen mieści się w przedziale 3,5 – 3,99. Najgorzej zostało ocenione dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych – 3,13. Równie krytycznie ankietowani postrzegają częstotliwość odjazdów – 3,29. W celu oszacowania zróżnicowania cech obliczono odchylenie standardowe a następnie współczynnik zmienności. Wyniki przedstawiono w tabeli.

	Średnia	Odchylenie standardowe	Współczynnik zmienności
Częstotliwość odjazdów	3,29	0,43	13%
Punktualność odjazdów	3,82	0,43	11%
Dostępność do przystanków	4,16	0,47	11%
Dostępność do rozkładów jazdy	4,69	0,36	8%
Bezpośredniość	3,97	0,54	13%
Koszt	3,53	0,52	15%
Wygoda	3,55	0,46	13%
Jakość usług	3,87	0,37	10%
Czas przejazdu	3,63	0,51	14%
Dostosowanie	3,13	0,55	18%
Bezpieczeństwo	3,97	0,36	9%
Niezawodność	3,68	0,40	11%

Tabela 30 Zestawienie wartości średniej, odchylenia oraz współczynnika zmienności dla analizowanych cech. Źródło: Opracowanie własne

Największą wartość odchylenia oraz współczynnika zmienności obserwujemy w przypadku dostosowania pojazdów do osób niepełnosprawnych. Oznacza to, że w przypadku tej cechy opinie respondentów są najmniej spójne. Odchylają się od wartości średniej o przeciętnie 0,55 stopnia co stanowi 18% średniej. Ankietowani są najbardziej zgodni w ocenie dostępności do rozkładów jazdy. Wartości odchylają się od średniej przeciętnie o 0,36 stopnia co stanowi 8% średniej.

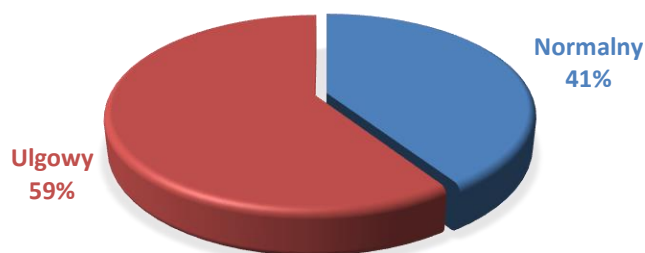
W pytaniu piątym respondenci wybierają jedną najważniejszą z powyższych cech. Co piąty respondent wskazuje na częstotliwość odjazdów. Dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych – 19%, koszt – 15%, czas przejazdu – 12%, dostępność do przystanków – 9%, poprawa bezpieczeństwa – 8%, bezpośredniość połączeń – 8%. Na jakość usług wskazuje – 6% respondentów, punktualność odjazdów – 3% ankietowanych. Spośród możliwych opcji nikt nie wskazał na ulepszenie dostępności do rozkładów jazdy, wygody oraz niezawodności.



Wykres 23 Poprawa której z powyższych cech jest dla Pana/Pani najważniejsza?

Źródło: Opracowanie własne

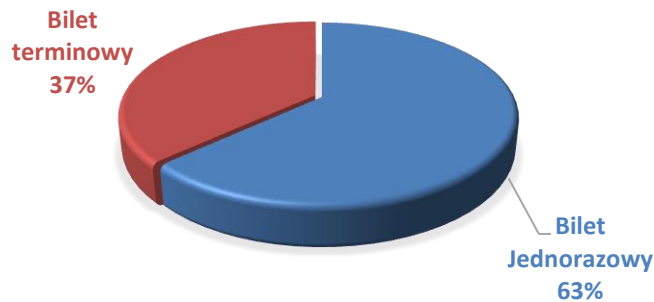
W pytaniu szóstym ankietowani określają, z jakiego rodzaju biletu korzystają.



Wykres 24 Z jakiego rodzaju biletu Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne

Prawie 6 na 10 biorących udział w badaniu korzysta z biletów ulgowych. Zniżka przy zakupie biletu nie przysługuje w przypadku – 41% respondentów.

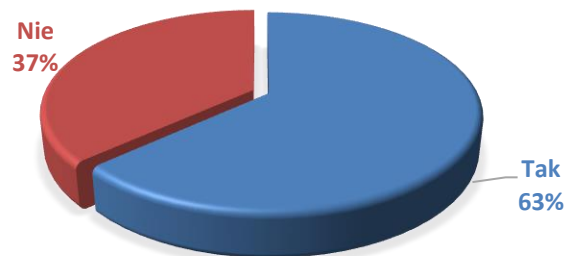
W pytaniu siódmym ankietowani wskazują typ biletów, z którego przeważnie korzystają.



Wykres 25 Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne

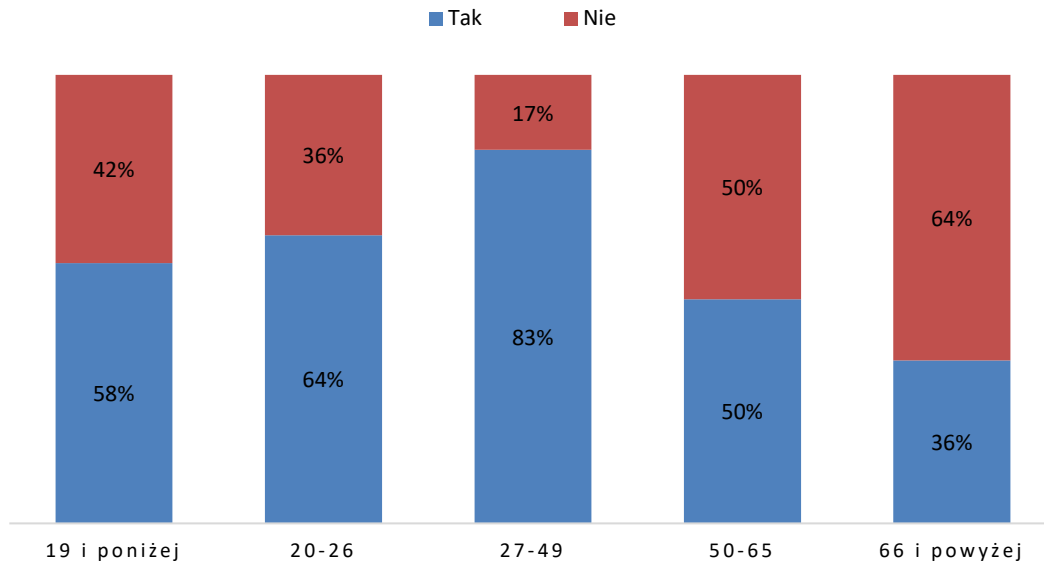
Jak widać na powyższym wykresie zdecydowana większość – 63% respondentów korzysta z biletów jednorazowych. Na bilet terminowy decyduje się – 37% ankietowanych.

W pytaniu ósmym ankietę pyta czy tabor autobusowy jest wystarczająco przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz kobiet w ciąży i rodziców z wózkami. Ponad 60% ankietowanych wskazuje na wystarczające przystosowanie autobusów. Natomiast według – 32% respondentów autobusy wymagają modernizacji. W celu dokładniejszego przeanalizowania opinii ankietowanych zestawiono wyniki pytania z wiekiem respondentów.



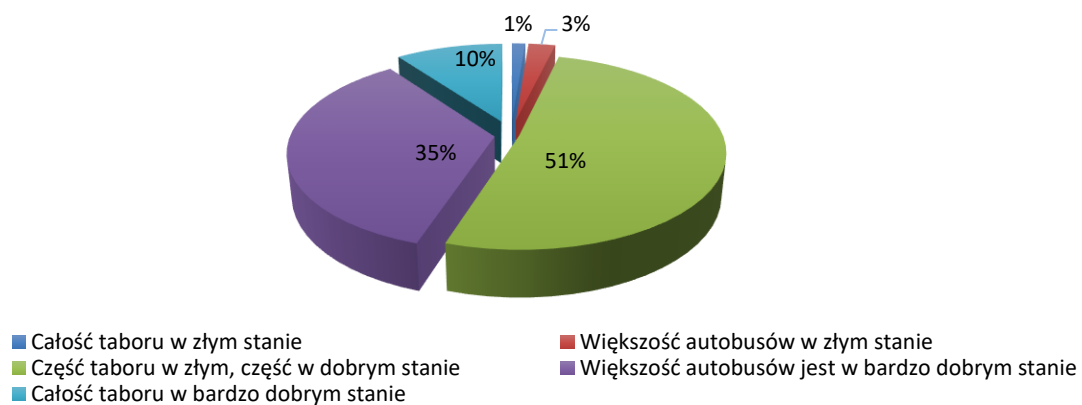
Wykres 26 Czy tabor autobusowy jest wystarczająco przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz kobiet w ciąży i rodziców z wózkami? Źródło: Opracowanie własne

Na poniższym wykresie możemy zaobserwować istotne różnice w postrzeganiu przystosowania autobusów. Pozytywnie tabor autobusowy ocenia 83% respondentów w wieku 27-49 lat, 64% w wieku 20-26 lat, 58% w wieku 19 lat i poniżej, 50% w wieku 50-65 lat. W przypadku osób w wieku 66 lat i powyżej zaledwie – 36% respondentów.



Wykres 27 Odpowiedź na pytanie nr 8 z podziałem na wiek. Źródło: Opracowanie własne

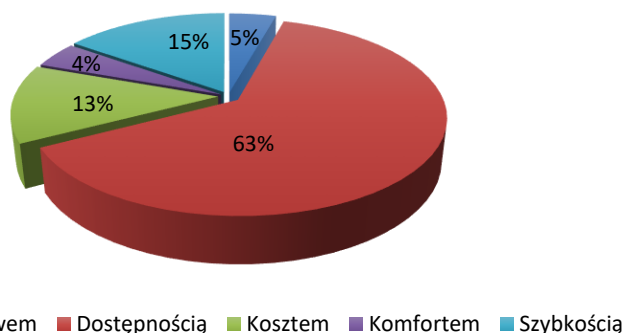
W pytaniu dziewiątym badani określali stan autobusów komunikacji publicznej.



Wykres 28 Jak ocenia Pan/Pani stan autobusów komunikacji publicznej? Źródło: Opracowanie własne

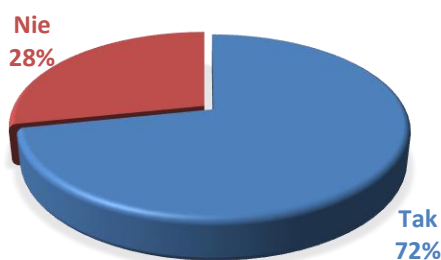
Ponad połowa ankietowanych uważa, że część taboru jest w złym stanie a część w dobrym. Większość autobusów w stanie dobrym – 35%, całość taboru w bardzo dobrym stanie – 10%, większość autobusów w złym stanie – 4%, całość taboru w złym stanie – 1% respondentów.

W pytaniu dziesiątym ankietowani określają czym kierują się wybierając środek transportu. Wśród respondentów aż 63% wskazuje na dostępność, szybkość – 15%, koszt – 13%. Najbardziej ankietowani wskazywali na bezpieczeństwo – 5% oraz komfort – 4%.



Wykres 29 Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?
Źródło: Opracowanie własne

W pytaniu jedenastym respondenci określali czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze korzystanie z komunikacji publicznej.



Wykres 30 Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu?
Źródło: Opracowanie własne

Wśród ankietowanych 72% wskazuje na wzrost zainteresowania komunikacją zbiorową, jeżeli zostanie poprawiony stan taboru. Przeciwniej odpowiedzi udzieliło 28% badanych. Zestawiono powyższe informacje z podziałem na typy biletów.

Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu	Z jakiego typu biletu Pan/Pani korzysta		
	Tak	Bilet jednorazowy	Bilet terminowy
		59%	89%

	Nie	41%	11%
--	-----	-----	-----

Tabela 31 Zestawienie pytania nr 11 z podziałem na typy biletu. Źródło: Opracowanie własne

W przypadku modernizacji autobusów wzrost zainteresowania komunikacją zbiorową deklaruje 89% badanych z biletami terminowymi oraz 59% respondentów z biletami jednorazowymi.

Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu	Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową				
	Zdrowie (przychodnia, szpital)	Nauka	Praca	Zakupy	Rozrywka
Tak	91%	63%	62%	78%	82%
Nie	9%	37%	38%	23%	18%

Tabela 32 Zestawienie pytania nr 11 z podziałem na cele podróży. Źródło: Opracowanie własne

Jak widać w powyższej tabeli poprawa taboru wpłynie na częstsze podróże w przypadku 91% respondentów, których głównym celem podróży są ośrodki służby zdrowia. Rozrywka – 82%, zakupy – 78%, nauka – 63%, praca – 62%.

Pytanie dwunaste miało na celu poznać indywidualne propozycje i spostrzeżenia związane z usprawnieniem transportu. Ankietowani udzielili następujących odpowiedzi:

- miłsi kierowcy
- wprowadzenie komunikatów głosowych z przystankami
- Wi-Fi
- dodatkowy przystanek w Bestwinie
- dostosowanie rozkładów jazdy do uczniów
- monitoring w autobusach
- większe busy w Wilamowicach
- ulepszenie małych autobusów do Buczkowic
- nierównomierne rozłożenie kursów do Jaworza

Podsumowanie przeprowadzonej ankiety

Przeprowadzona ankieta przedstawia sytuację transportu publicznego z punktu widzenia klientów. Wskazuje problemy i trudności, na które napotykają podróżujący. W ankiecie wyróżniono dwanaście cech określających stan komunikacji publicznej. Średnia z ocen wynosi 3,77 w pięciostopniowej skali. Szczególną uwagę należy zwrócić na najslabiej ocenione elementy.

Najniższą notę uzyskało dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych 3,13. W dalszej części ankiety sprawdziliśmy, co badani uważają na ten temat. W pytaniu ósmym 63% respondentów uznała, że tabor jest wystarczająco zmodernizowany na potrzeby między innymi osób niepełnosprawnych. Zestawiając ten wynik z otrzymaną oceną można przyjąć, że jest to wartość zaskakująco wysoka. Z tego powodu przeprowadzono analizę odpowiedzi z rozbiciem na kategorie wiekowe. Otrzymane wyniki wskazują, że osoby w wieku starszym mają bardziej krytyczne zdanie. Można zauważyć, że ankietowani w wieku produkcyjnym dużo lepiej oceniają ten element. Jest to również parametr najbardziej zróżnicowany w ocenie respondentów. Cechuje się największym odchyleniem i współczynnikiem zmienności. Wskazuje to na możliwość lekceważenia potrzeb osób nie w pełni sprawnych.

Notę zdecydowanie poniżej średniej uzyskała częstotliwość odjazdów. Respondenci ocenili ten element na 3,29. W dalszej części ankiety uzyskujemy informację, że co piąty respondent chciałby poprawy tej cechy w pierwszej kolejności. Jest to szczególnie ważny element, ponieważ aż 63% ankietowanych decyduje się na wybór środka transportu ze względu na dostępność.

Wygoda w komunikacji publicznej uzyskała ocenę 3,55. Na podstawie wyników pytania piątego możemy przyjąć, że jest to cecha mało istotna, ponieważ pomimo niskiej oceny nikt z ankietowanych nie chce zmieniać jej w pierwszej kolejności. Powyższe stwierdzenie potwierdza analiza pytania 10, w którym zaledwie 4% ankietowanych wskazuje komfort jako główny wyznacznik wyboru środka transportu.

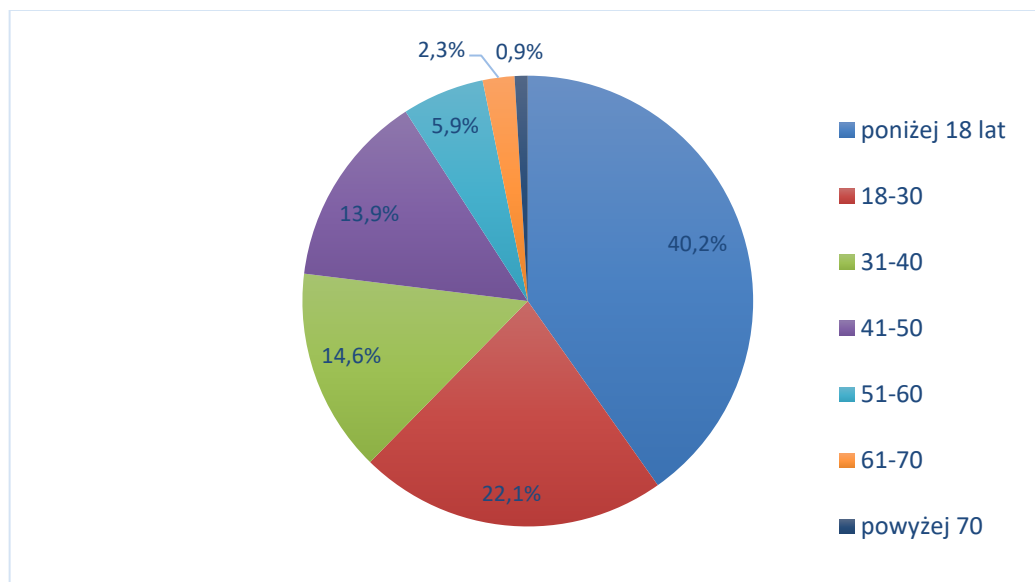
Na podstawie ankiety możemy stwierdzić, że modernizacja powinna być ukierunkowana na poprawę warunków dla osób niepełnosprawnych oraz dostępności w zakresie częstotliwości oraz harmonogramu połączeń. Poprawa stanu autobusów skutkowałaby zdecydowanym wzrostem zainteresowania szczególnie wśród osób, dla których dotychczasowy główny cel podróży związany był ze zdrowiem. Modernizacja powinna się przełożyć na rosnące przychody

ze sprzedaży biletów, ponieważ wzrost zainteresowania komunikacją zbiorową byłby bardziej zauważalny wśród osób korzystających z biletów jednorazowych.

13.3. Ankieta dotycząca organizacji komunikacji podmiejskiej (2023 rok)

Opracowując aktualny plan transportowy wykorzystano dane dotyczące ankiety przeprowadzonej w grudniu 2023 roku, obejmującej powiat bielski oraz operatora Komunikację Beskidzką S.A.

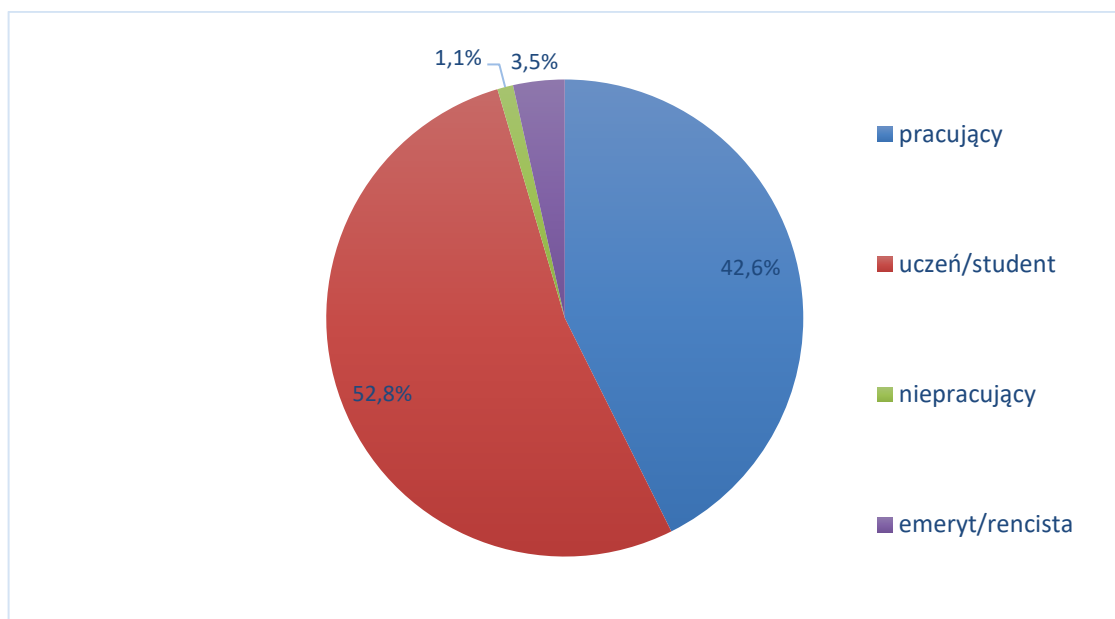
W metodzie posłużono się technikami badawczymi w postaci ankietowania indywidualnego oraz internetowego, natomiast instrumentami badawczymi były kwestionariusze ankiety i portal internetowy Google Forms. Badanie ankietowe skierowane zostało do osób, które w różnym stopniu korzystają z przejazdów autobusami Komunikacji Beskidzkiej. W przeprowadzonym badaniu ankietowym respondenci poproszeni zostali o udzielenie odpowiedzi na zróżnicowane pytania. W pierwszej kolejności zostali poproszeni o podanie wieku, co przedstawia poniższy wykres:



Wykres 31 Struktura wieku respondentów ankiety. Źródło: opracowanie własne

Jak widzimy, najliczniejszą grupę stanowią osoby poniżej 18 lat: 40,2%, a następnie kolejno osoby w wieku 18-30 lat: 22,1%, 31-40 lat: 14,6%, 41-50 lat: 13,9 %, 51-60 lat: 5,9%, 61-70 lat: 2,3% i najmniejszą grupą respondentów stanowiły osoby powyżej 70 lat: 0,9%

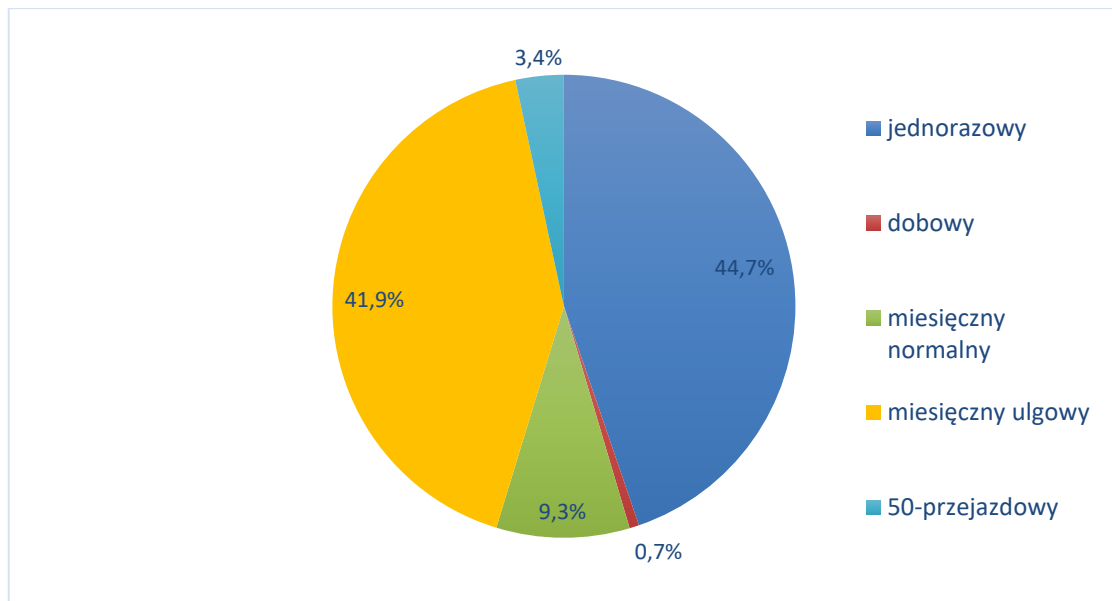
W ramach kolejnego pytania, poprosiliśmy respondentów o wskazanie struktury społeczno-zawodowej, najliczniejszą grupę stanowią uczniowie i studencie to 52,8% oraz pracujący 42,6%. Emeryci i renciści stanowili 3,5% badanych, natomiast osoby niepracujące 1,1%.



Wykres 32 Struktura społeczno-zawodowa respondentów ankiety. Źródło: opracowanie własne

Powyższe potwierdza fakt, że z przejazdów Komunikacją Beskidzką korzystają w dużym stopniu osoby młode, dojeżdżające do szkół.

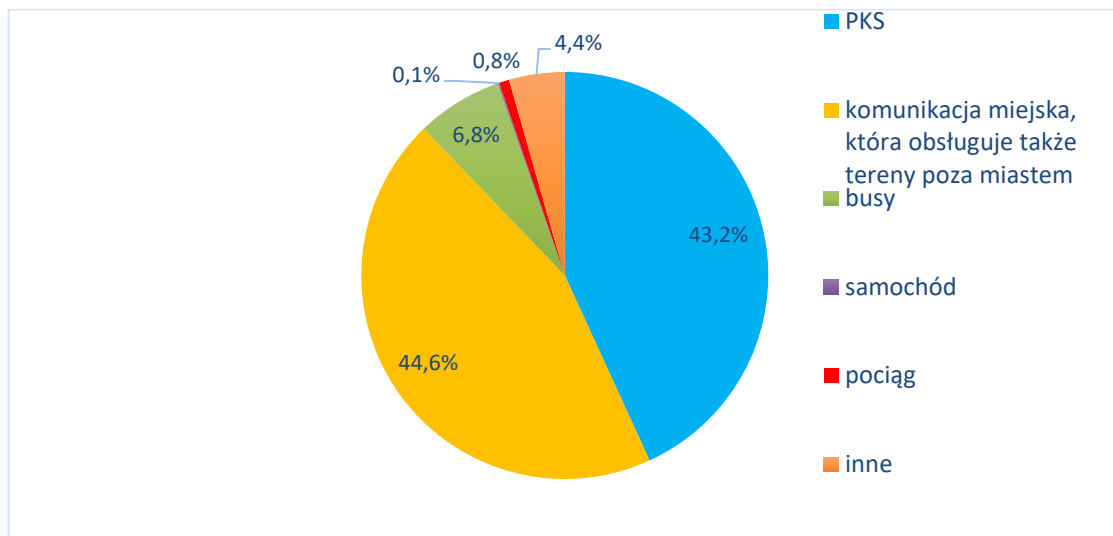
Z punktu widzenia organizatora, który ustala również wysokość opłat za przejazd, ważną informacją stanowią liczby sprzedawanych biletów. Obecnie w ramach taryfy wyróżnić możemy bilety jednorazowe, bilety miesięczne, bilety 50-przejazdowe oraz bilety dobowe. W ankiecie wyróżniliśmy dodatkowo bilety miesięczne ulgowe. Szczegóły w zakresie liczby biletów pokazują poniższe dane:



Wykres 33 Jaki rodzaj biletu Pani/Pan kupuje. Źródło: opracowanie własne

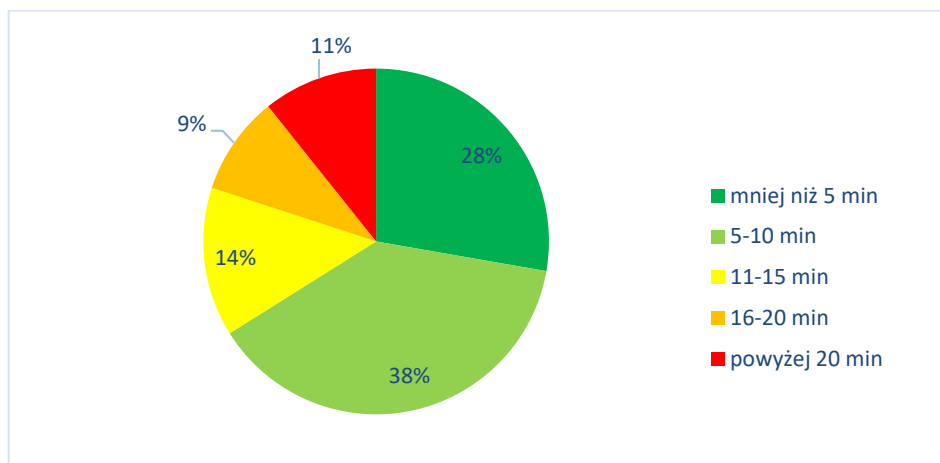
Struktura biletów jest podzielona w dużej mierze pomiędzy biletami jednorazowymi, które stanowią 44,7% oraz biletami miesięcznymi ulgowymi 41,9%. W mniejszym stopniu bilety miesięczne normalne 9,3% oraz bilety 50-przejazdowe tj. 3,4%. Bilety dobowe stanowią 0,7%.

Kolejne pytanie dotyczyło wskazania pierwszego skojarzenia z hasłem „komunikacja podmiejska”. W świetle otrzymanych wyników blisko połowa badanych kojarzy komunikację podmiejską z komunikacją miejską (44,6% badanych) oraz popularnymi niegdyś w Polsce PKS-ami, czyli autobusami Państwowej Komunikacji Samochodowej, które realizowały przewozy pasażerskie o zasięgu ogólnokrajowym, a więc także w strefach podmiejskich wielu miast (43,2% respondentów). Warto jednak zauważyć duży udział wskazań na komunikację miejską, która obsługuje także tereny poza miastem. Widoczny w strukturze odpowiedzi wyraźny rozdźwięk skojarzeń potwierdza wcześniejsze rozważania nad trudnościami w jednoznacznej klasyfikacji komunikacji podmiejskiej. Ponadto obecnie nazwa Komunikacja Beskidzka funkcjonuje od kilku lat, zatem biorąc pod uwagę strukturę wiekową badanych, prawdopodobnie przewaga komunikacji miejskiej spowodowana jest nie znajomością nazwy PKS wśród młodzieży. Zaledwie 6,8% badanych utożsamia busy z komunikacją podmiejską, natomiast wskazania na pozostałe środki transportu wynoszą inne: 4,4%, pociąg: 0,8%, samochód: 0,1%.



Wykres 34 Z czym kojarzy Ci się słowo „komunikacja podmiejska”. Źródło: opracowanie własne

Do zrealizowania podróży komunikacją autobusową konieczne jest jednak istnienie odpowiedniej infrastruktury punktowej w postaci przystanków i dworców autobusowych, które obsługiwane są przez konkretnego przewoźnika lub przewoźników. W tym celu zebrano odpowiedzi dotyczące czasu dojazdu z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku autobusowego.

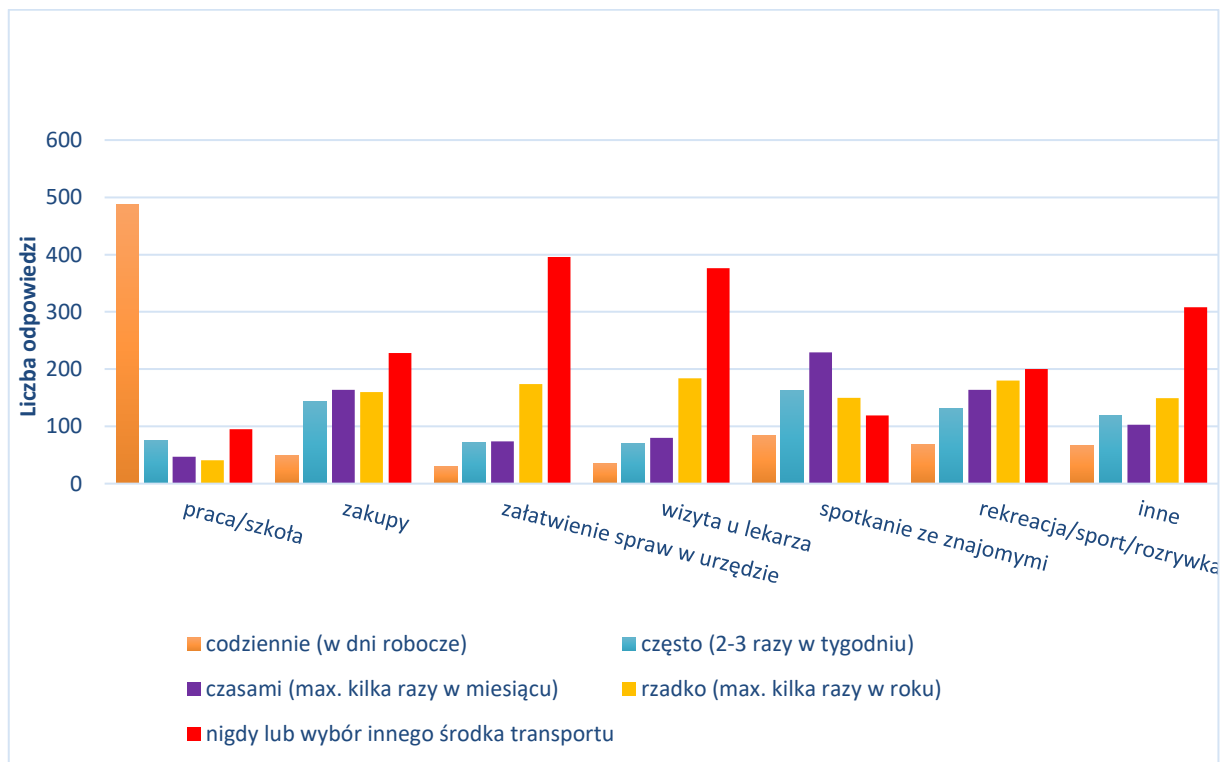


Wykres 35 Czas dojazdu z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku autobusowego. Źródło: opracowanie własne

Zauważyć można, że obszar Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego cechuje się bardzo dobrą dostępnością czasową przystanków autobusowych. Aż 28% ankietowanych czas

dojścia do najbliższego przystanku ma krótszy niż 5 minut, natomiast 5-10 minutowy czas dojścia przypada 38-procentowej grupie. Zakładać można zatem, iż przystanki autobusowe w powiecie bielskim oraz gminie Kęty są wystarczająco gęsto rozmieszczone, zazwyczaj w pobliżu zabudowy mieszkaniowej. 14% badanych musi się liczyć z czasem dojścia do przystanku wynoszącym do 15 minut, natomiast wyłącznie 18% z czasem wynoszącym powyżej 15 minut (odpowiednio 16-20 minut: 9%, powyżej 20 minut: 11%). Do pozytywów w zakresie przystanków autobusowych na obszarze Związku zaliczyć można nie tylko ich dobrą dostępność, lecz także udział przystanków, które wykorzystywane są przez wiodącego operatora podmiejskiego, jakim jest Komunikacja Beskidzka.

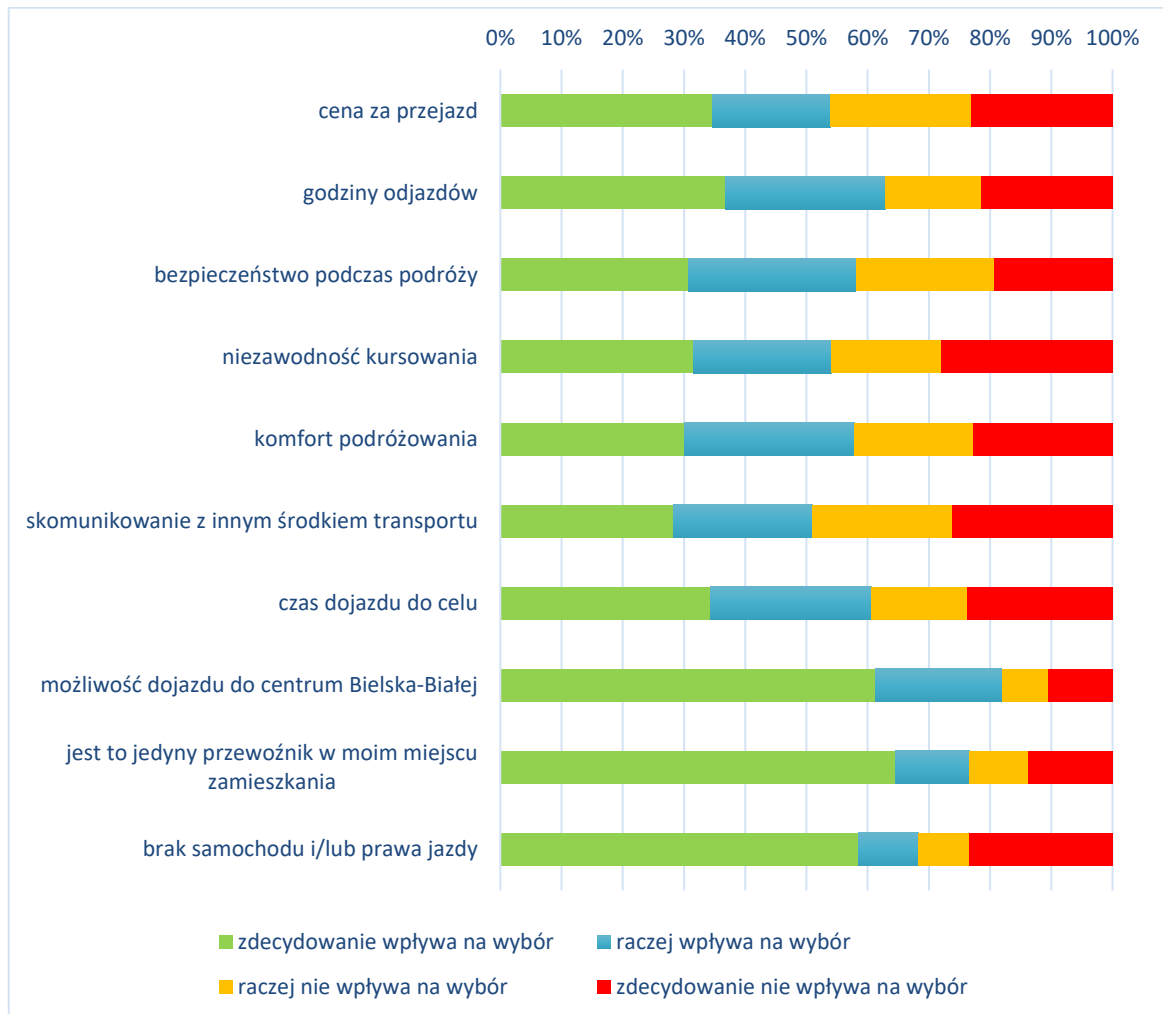
Następnym krokiem analizy było przyjrzenie się charakterowi podróży odbywanych pojazdami Komunikacji Beskidzkiej. Zebrane dane na ten temat przedstawione zostały na poniższym wykresie:



Wykres 36 Charakter podróży Komunikacją Beskidzką. Źródło: opracowanie własne

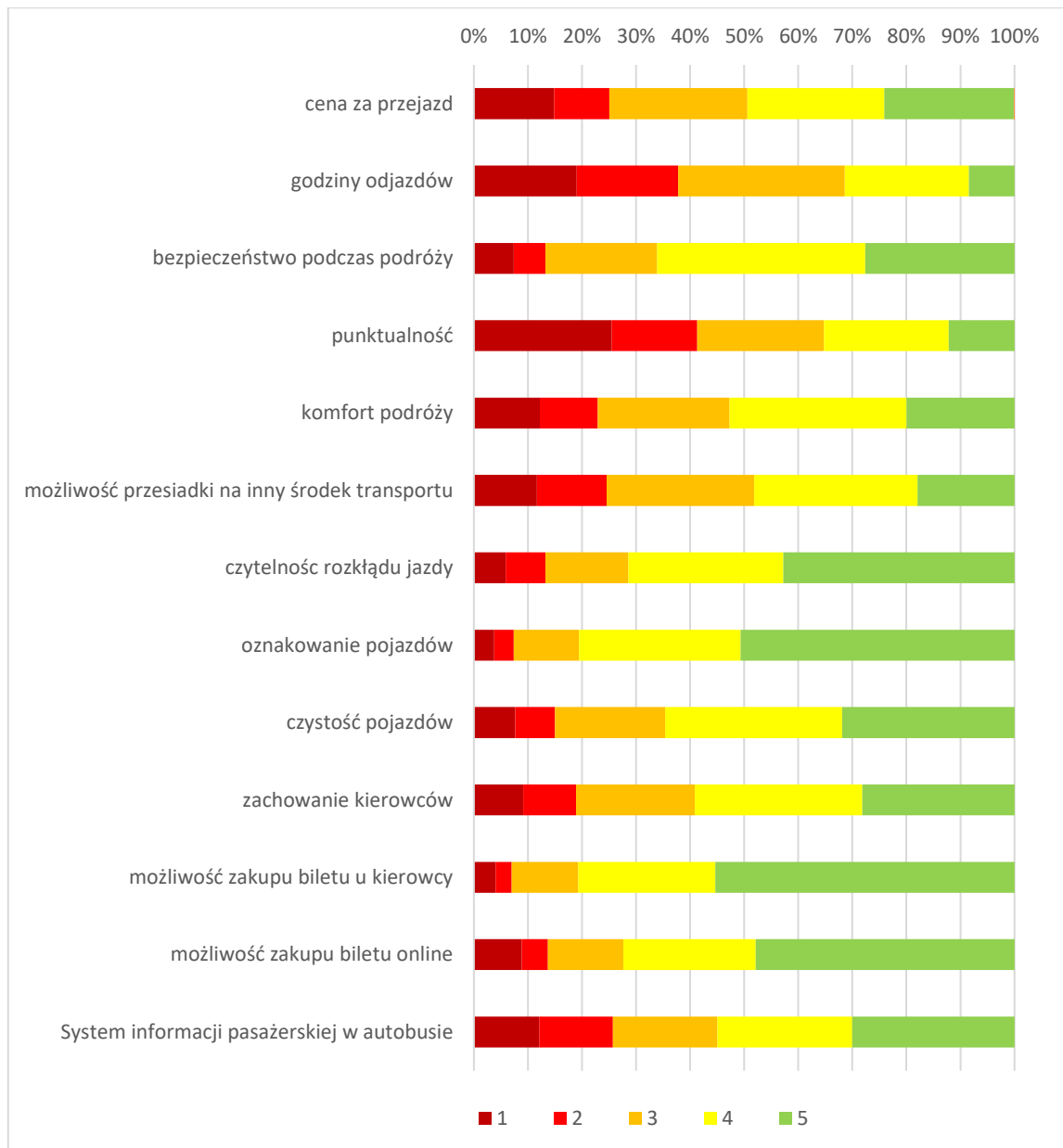
Wybór optymalnego środka transportu nierzadko jest sprawą łatwą. Różnorodne preferencje pasażerów w zakresie podejmowania decyzji o podróży takim, a nie innym środkiem transportu wskazują na ważność poszczególnych aspektów związanych z przemieszczaniem się. Komunikacja Beskidzka realizująca zadania przewozowe

o charakterze podmiejskim jest wybierana przez pasażerów w zależności od możliwości spełnienia ich oczekiwań. Na wybór usług przewoźnika wpływają w różnym stopniu rozmaite czynniki.



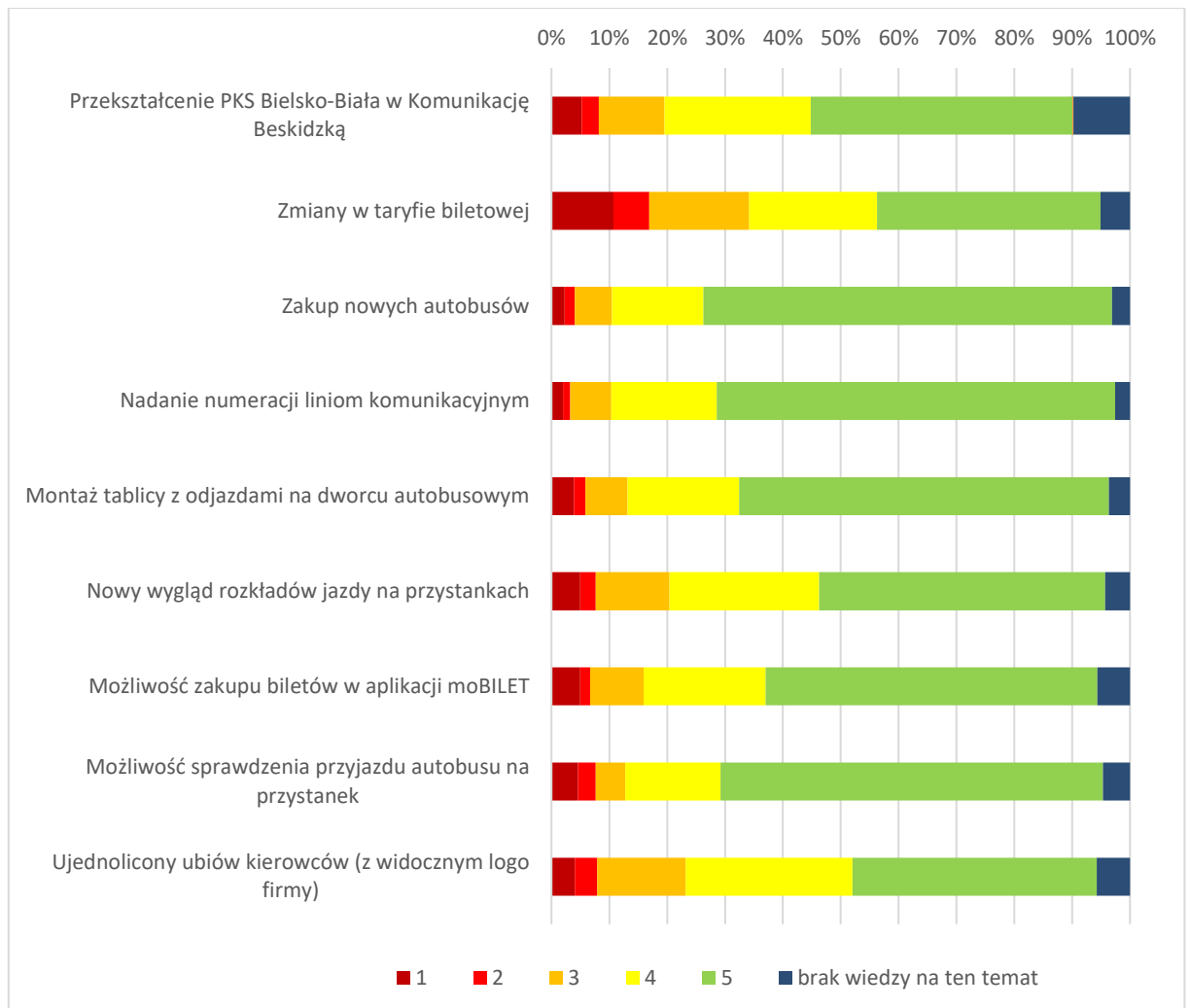
Wykres 37 Wpływ czynników na wybór Komunikacji Beskidzkiej. Źródło: opracowanie własne

Z jednej strony szacować można poziom ważności poszczególnych parametrów, a z drugiej strony należy rozpatrzyć, jak wysoko pasażerowie oceniają te parametry. Do oceny zaproponowanych zostało trzynaście aspektów, a otrzymane wyniki zaprezentowano poniżej:



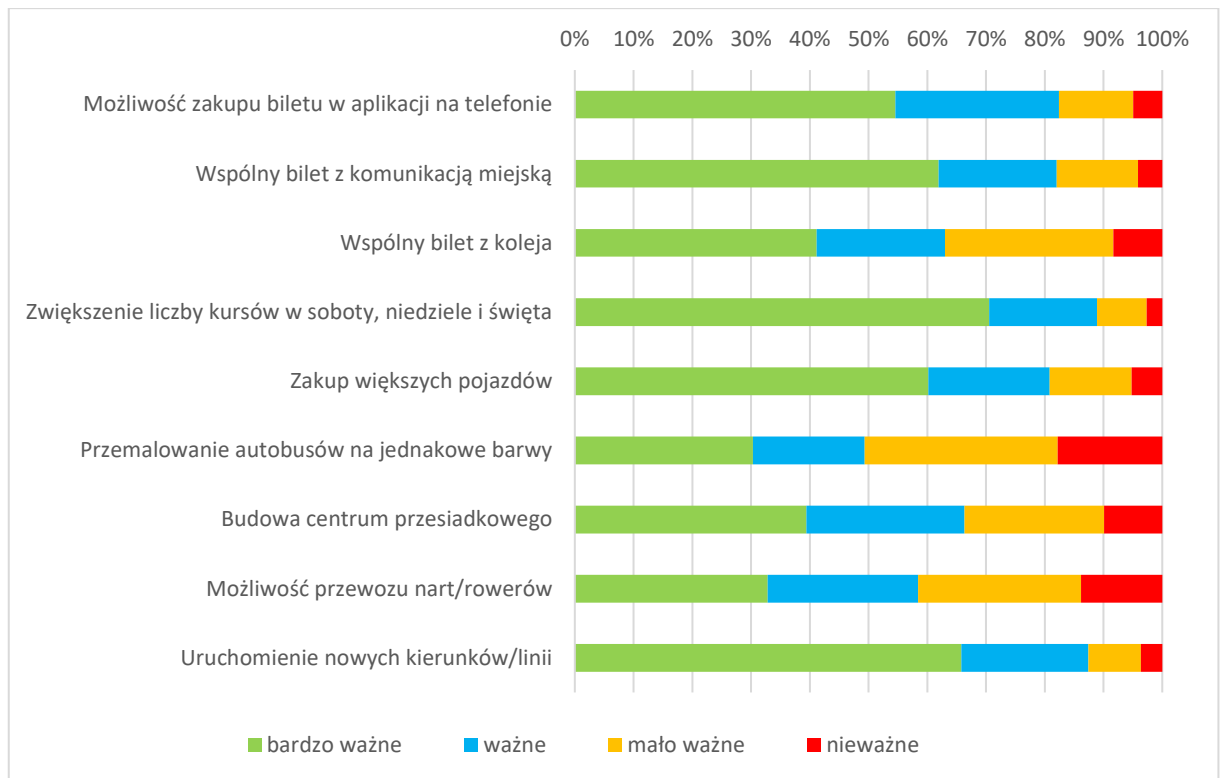
Wykres 38 Ocena funkcjonowania Komunikacji Beskidzkiej. Źródło: opracowanie własne

Oceniać można zarówno kwestie bieżące jak i zmiany już dokonane, a system komunikacji podmiejskiej to również sfera zachodzących modyfikacji. W celu sprostania postulatam pasażerów co do oczekiwanej jakości usług, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny wspólnie z Komunikacją Beskidzka stara się wypracować określony standard świadczonych usług, które następnie postrzegane są w różny sposób przez użytkowników systemu w zależności od stopnia spełnienia preferencji. W związku z tym postanowiono zadać pytania w zakresie dokonanych zmian w ramach świadczonych usług, o czym poniżej.



Wykres 39 Ocena dokonanych zmian w funkcjonowaniu Komunikacji Beskidzkiej. Źródło: opracowanie własne

W ramach ostatniego pytania, respondenci zostali poproszeni o dokonanie oceny pod względem ważności dla proponowanych zmian, które stanowią odpowiedź w zakresie obrania kierunków na przyszłość.



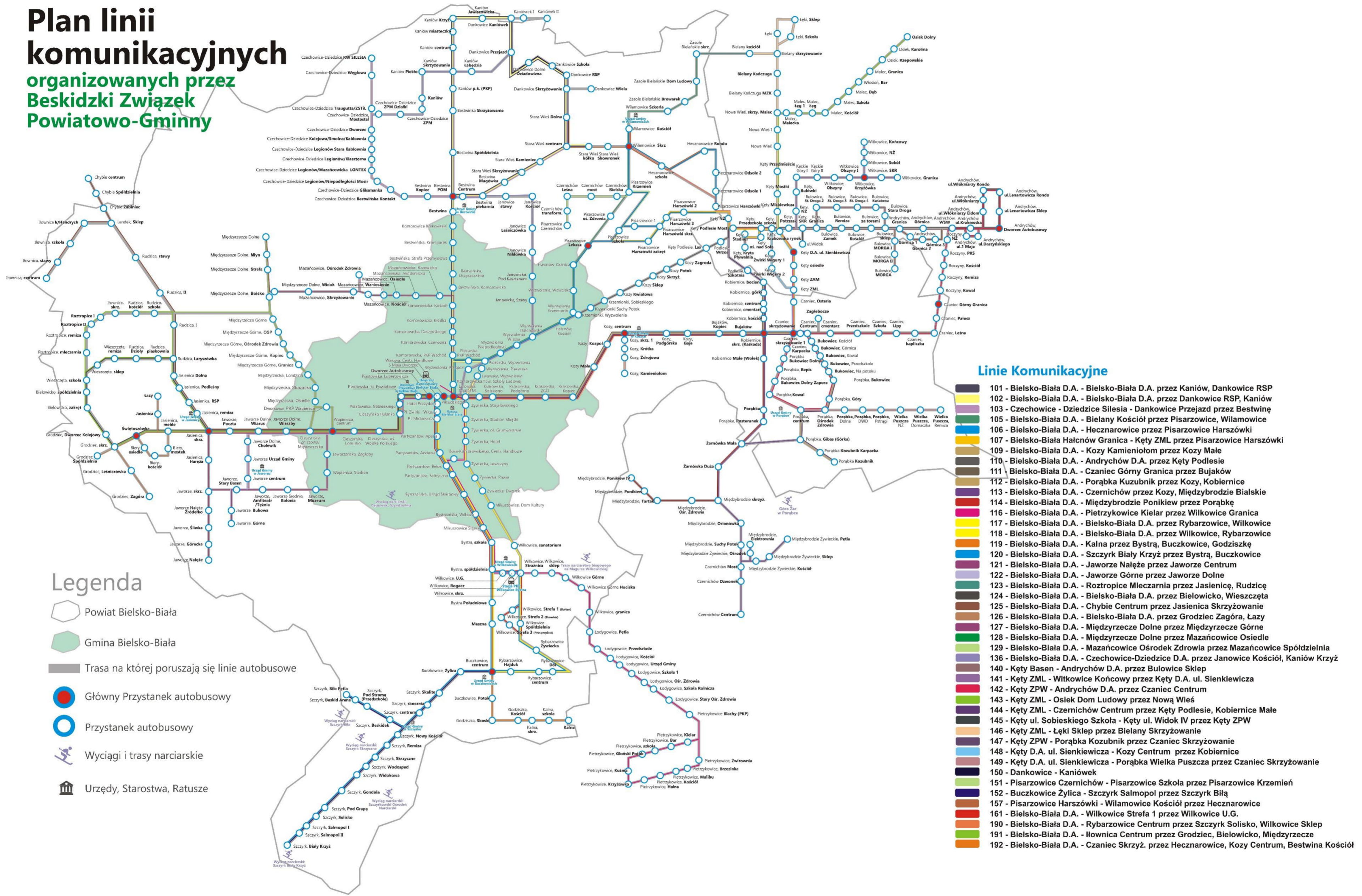
Wykres 40 Ocena proponowanych zmian. Źródło: opracowanie własne

Jak wynika z powyższego wykresu, respondenci uznali możliwość zakupu biletu w aplikacji jako kierunek bardzo ważny, bardzo ważny jest również wspólny bilet z komunikacją miejską, zwiększenie liczby kursów w soboty, niedziele i święta oraz uruchomienie nowych kierunków. W przeciwieństwie do bardzo ważnych stoją takie zadania jak wspólny bilet z koleją, przemalowanie autobusów na jednakowe barwy czy też możliwość przewozów nart i rowerów.

Reasumując, dokonanych zmianom, jak również całej działalności Beskidzkiego Związku i Komunikacji Beskidzkiej pasażerowie w większości przypadków przyznali wysokie noty. Można zatem stwierdzić, że działania podejmowane zarówno przez organizatora jak i operatora przewozów spotykają się z pozytywnym i pożądanym odbiorem ze strony pasażerów. Jednakże w dalszym ciągu istnieją pewne kwestie z zakresu funkcjonowania bielskiej komunikacji podmiejskiej, które należałoby poprawić lub chociaż oszacować możliwości takiej poprawy.

14. Część graficzna

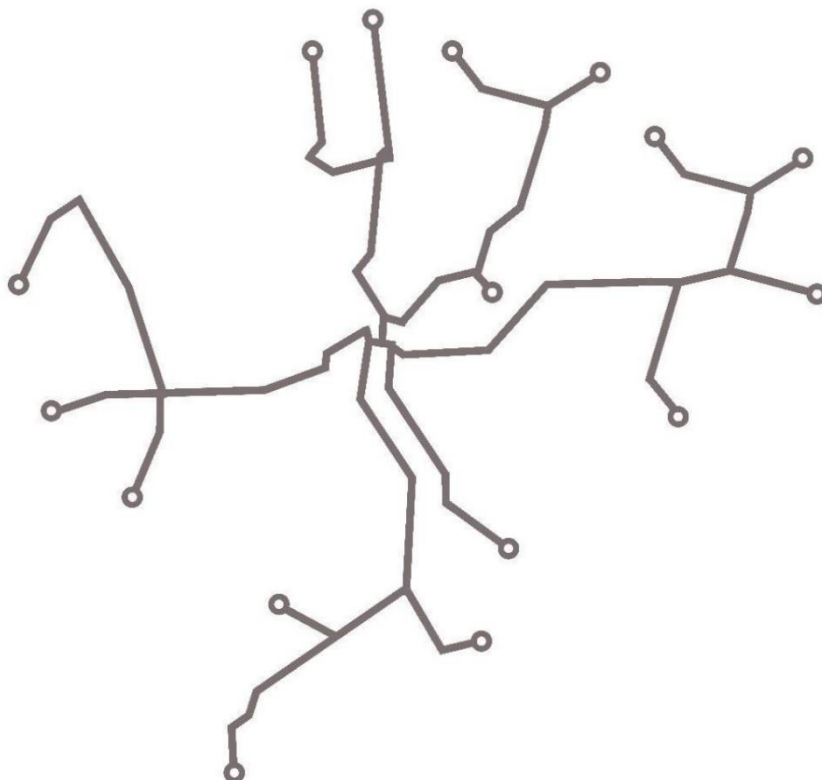
Plan linii komunikacyjnych organizowanych przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny



- ### Linie Komunikacyjne
- 101 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Kaniów, Dankowice RSP
 - 102 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Dankowice RSP, Kaniów
 - 103 - Czechowice - Dziedzice Silesia - Dankowice Przejazd przez Bestwinę
 - 105 - Bielsko-Biała D.A. - Bielany Kościół przez Pisarzowice, Wilamowice
 - 106 - Bielsko-Biała D.A. - Hecznarowice przez Pisarzowice Harszówki
 - 107 - Bielsko-Biała Halców Granica - Kęty ZML przez Pisarzowice Harszówki
 - 109 - Bielsko-Biała D.A. - Kozy Kamieniółom przez Kozy Małe
 - 110 - Bielsko-Biała D.A. - Andrychów D.A. przez Kęty Podlesie
 - 111 - Bielsko-Biała D.A. - Czaniec Górny Granica przez Bujaków
 - 112 - Bielsko-Biała D.A. - Porąbka Kuzubnik przez Kozy, Kobiernice
 - 113 - Bielsko-Biała D.A. - Czernichów przez Kozy, Międzybrodzie Bialskie
 - 114 - Bielsko-Biała D.A. - Międzybrodzie Ponikiew przez Porąbkę
 - 116 - Bielsko-Biała D.A. - Pietrzykowiec Kiejar przez Wilkowiec Granica
 - 117 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Rybarzowice, Wilkowiec
 - 118 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Wilkowiec, Rybarzowice
 - 119 - Bielsko-Biała D.A. - Kalna przez Bystrą, Buczkowice, Godziszkę
 - 120 - Bielsko-Biała D.A. - Szczyrk Biały Krzyż przez Bystrą, Buczkowice
 - 121 - Bielsko-Biała D.A. - Jaworze Nałęże przez Jaworze Centrum
 - 122 - Bielsko-Biała D.A. - Jaworze Górne przez Jaworze Dolne
 - 123 - Bielsko-Biała D.A. - Roztropice Mleczarnia przez Jasienicę, Rudzicę
 - 124 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Bielowicko, Wieszczytą
 - 125 - Bielsko-Biała D.A. - Chybie Centrum przez Jasienicę Skrzyżowanie
 - 126 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Grodziec Zagóra, Łazy
 - 127 - Bielsko-Biała D.A. - Międzyrzecze Dolne przez Międzyrzecze Górne
 - 128 - Bielsko-Biała D.A. - Międzyrzecze Dolne przez Mazańcowce Osiedle
 - 129 - Bielsko-Biała D.A. - Mazańcowce Ośrodek Zdrowia przez Mazańcowce Spółdzielnia
 - 136 - Bielsko-Biała D.A. - Czechowice-Dziedzice D.A. przez Janowice Kościół, Kaniów Krzyż
 - 140 - Kęty Basen - Andrychów D.A. przez Bulowice Sklep
 - 141 - Kęty ZML - Witkowice Końcowy przez Kęty D.A. ul. Sienkiewicza
 - 142 - Kęty ZPW - Andrychów D.A. przez Czaniec Centrum
 - 143 - Kęty ZML - Osiek Dom Ludowy przez Nową Wieś
 - 144 - Kęty ZML - Czernichów Centrum przez Kęty Podlesie, Kobiernice Małe
 - 145 - Kęty ul. Sobieskiego Szkoła - Kęty ul. Widok IV przez Kęty ZPW
 - 146 - Kęty ZML - Łęki Sklep przez Bielany Skrzyżowanie
 - 147 - Kęty ZPW - Porąbka Kozubnik przez Czaniec Skrzyżowanie
 - 148 - Kęty D.A. ul. Sienkiewicza - Kozy Centrum przez Kobiernice
 - 149 - Kęty D.A. ul. Sienkiewicza - Porąbka Wielka Puszcza przez Czaniec Skrzyżowanie
 - 150 - Dankowice - Kaniówek
 - 151 - Pisarzowice Czernichów - Pisarzowice Szkoła przez Pisarzowice Krzemień
 - 152 - Buczkowice Żylica - Szczyrk Salmopol przez Szczyrk Błąd
 - 157 - Pisarzowice Harszówki - Wilamowice Kościół przez Hecznarowice
 - 161 - Bielsko-Biała D.A. - Wilkowiec Strefa 1 przez Wilkowiec U.G.
 - 190 - Bielsko-Biała D.A. - Rybarzowice Centrum przez Szczyrk Solisko, Wilkowiec Sklep
 - 191 - Bielsko-Biała D.A. - Iłownica Centrum przez Grodziec, Bielowicko, Międzyrzecze
 - 192 - Bielsko-Biała D.A. - Czaniec Skrzyż. przez Hecznarowice, Kozy Centrum, Bestwina Kościół

Mapa 1 Obszar komunikacyjny dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego

15. Słownik pojęć



Dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

Gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

Komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania

Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

Regresja – metoda statystyczna pozwalająca na badanie związku pomiędzy wielkościami danych. Umożliwia przewidywanie nieznanymi wartości jednych wielkości na podstawie znanych wartości innych;

Rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

Tendencja rozwojowa – monotoniczny składnik w modelu zależności badanej cechy statystycznej od czasu;

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

Współczynnik determinacji – informuje o tym, jaka część zmienności zmiennej objaśnianej została wyjaśniona przez model. Jest on więc miarą stopnia, w jakim model wyjaśnia kształtowanie się zmiennej objaśnianej;

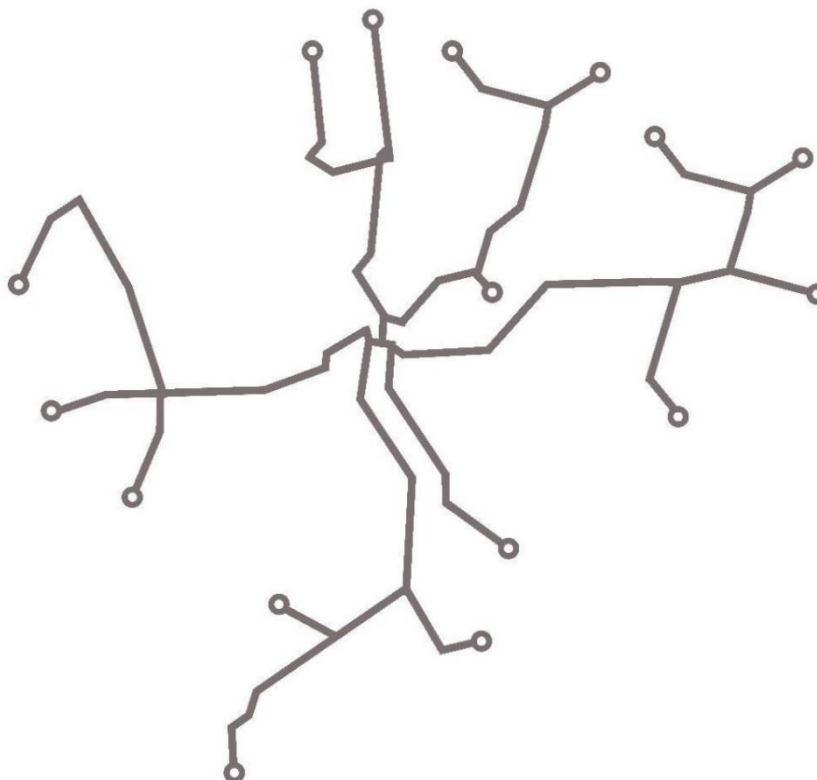
Współczynnik korelacji liniowej Pearsona – współczynnik określający poziom zależności liniowej między zmiennymi losowymi. Wartość współczynnika korelacji mieści się w przedziale domkniętym $[-1, 1]$. Im większa jego wartość bezwzględna, tym silniejsza jest zależność liniowa między zmiennymi;

Zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

16. Spis map, rysunków, tabel i wykresów



16.1.Spis map

<i>Mapa 1 Obszar komunikacyjny dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego</i>	142
---	-----

16.2.Spis rysunków

<i>Rysunek 1 Powiat bielski z podziałem na gminy. Źródło: Opracowanie własne na podstawie commons.wikimedia.org</i>	13
---	----

16.3.Spis tabel

<i>Tabela 1 Gminy powiatu bielskiego – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia w 2018 oraz 2020 roku. Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS</i>	13
<i>Tabela 2 Liczba ludności w poszczególnych gminach należących do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego w latach 2011-2020. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	19
<i>Tabela 3 Gminy powiatu bielskiego – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	20
<i>Tabela 4 Struktura aktywności zawodowej wśród mieszkańców BZPG. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	22
<i>Tabela 5 Prognoza ludności powiatu bielskiego na lata 2020-2050. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	23
<i>Tabela 6 Porównanie stanu ludności w wieku szkolnym z liczbą uczniów w szkołach dla 2016 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	26
<i>Tabela 7 Różnica pomiędzy stanem ludności a liczbą uczniów na terenie BZPG Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	26
<i>Tabela 8 Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bielskiego</i>	28
<i>Tabela 9 Drogi powiatowe na terenie Gminy Kęty</i>	30
<i>Tabela 10 Drogi powiatowe oraz gminne na terenie powiatu bielskiego oraz Gminy Kęty</i>	31

<i>Tabela 11 Wykaz linii komunikacyjnych powiatowo-gminnych</i>	34
<i>Tabela 12 Wykaz bezpośredniej dostępności komunikacyjnej pomiędzy gminami</i>	43
<i>Tabela 13 Wykaz przystanków MZK Bielsko-Biała na terenie gmin należących do BZPG</i>	44
<i>Tabela 14 Wykaz przystanków PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o. na terenie gmin należących do BZPG</i>	44
<i>Tabela 15 Wykaz przystanków MZK Oświęcim na terenie gmin należących do BZPG</i>	45
<i>Tabela 16 Lista placówek oświatowych zlokalizowanych na terenie gmin wchodzących w skład BZPG</i>	54
<i>Tabela 17 Szkoły średnie i zawodowe znajdujące się na terenie Bielska-Białej i Czechowic-Dziedzic oraz Kęt</i>	56
<i>Tabela 18 Spis placówek szkolnictwa wyższego na terenie miasta Bielska-Białej</i>	58
<i>Tabela 19 Obiekty sportowe i rekreacyjne na terenie gmin należących do BZPG</i>	59
<i>Tabela 20 Niektóre obiekty kulturalne na terenie gmin należących do BZPG</i>	61
<i>Tabela 21 Spis obiektów kulturalnych na terenie Bielska-Białej oraz powiatu bielskiego wraz z ilością widzów/odwiedzających w roku 2016 r.</i>	63
<i>Tabela 22 Obiekty handlowe na terenie Bielska-Białej oraz Czechowic-Dziedzic</i>	64
<i>Tabela 23 Główny urząd i instytucje publiczne</i>	65
<i>Tabela 24 Placówki służby zdrowia zlokalizowane na terenie BZPG</i>	67
<i>Tabela 25 Średnie roczne tempo wzrostu wskaźnika motoryzacji w latach 2011-2015</i>	73
<i>Tabela 26 Wykaz pętli autobusowych na obszarze BZPG</i>	84
<i>Tabela 27 Maksymalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Źródło: U. Kwaśniak, M. Janicki, Cz. Kolanek: Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm euro.</i>	87
<i>Tabela 28 Autobusy niskopodłogowe w województwie śląskim dla lat 2009-2016. Wraz z prognozą na 2 okresy w przód. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych bdl.stat.gov.pl/BDL/</i>	90
<i>Tabela 29 Zestawienie wozokilometrów oraz pasażerów w milionach w powiecie bielskim dla lat 2017-2022. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	102

<i>Tabela 30 Zestawienie wartości średniej, odchylenia oraz współczynnika zmienności dla analizowanych cech. Źródło: Opracowanie własne</i>	126
<i>Tabela 31 Zestawienie pytania nr 11 z podziałem na typy biletu. Źródło: Opracowanie własne</i>	130
<i>Tabela 32 Zestawienie pytania nr 11 z podziałem na cele podróży. Źródło: Opracowanie własne</i>	131

16.4. Spis wykresów

<i>Wykres 1 Powierzchnia gmin. Źródło: Opracowanie własne na podstawie commons.wikimedia.org</i>	18
<i>Wykres 2 Liczba ludności w latach 2007-2022 z rozgraniczeniem na powiat bielski oraz gminy należące do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	19
<i>Wykres 3 Liczba ludności w gminach powiatu bielskiego oraz gminie Kęty w latach 2011-2020. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	20
<i>Wykres 4 Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar BZPG w latach 2011-2020 w relacji do roku 2011. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	21
<i>Wykres 5 Struktura wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	22
<i>Wykres 6 Liczba ludności w powiecie bielskim w prognozie do roku 2050. Źródło: bdl.stat.gov.pl/BDL/</i>	23
<i>Wykres 7 Liczba ludności w powiecie bielskim w prognozie do roku 2050 z rozbiem na wiek mieszkańców. Źródło: bdl.stat.gov.pl/BDL/</i>	24
<i>Wykres 8 Struktura zatrudnienia na terenie powiatu bielskiego z podziałem na sektory gospodarki. Opracowanie własne, źródło BDL GUS</i>	25
<i>Wykres 9 Rodzaje autobusów z podziałem ze względu na rozmiar</i>	48
<i>Wykres 10 Struktura wiekowa taboru komunikacji beskidzkiej</i>	49
<i>Wykres 11 Suma pasażerów na liniach z podziałem na gminy</i>	53
<i>Wykres 12 Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania w 2017 roku i 2022 roku.</i>	72

Wykres 13 Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 ludności według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2011-2015.	73
Wykres 14 Liczba wozokilometrów w powiecie bielskim w latach 2017-2022.....	103
Wykres 15 Liczba pasażerów w powiecie bielskim w latach 2014 - 2022.....	103
Wykres 16 Podział respondentów ze względu na wiek	122
Wykres 17 Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	123
Wykres 18 Podział respondentów ze względu na płeć	123
Wykres 19 Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej?	123
Wykres 20 Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową? .	124
Wykres 21 W jakich godzinach korzysta Pan/Pani z komunikacji zbiorowej? Źródło: Opracowanie własne	124
Wykres 22 Proszę ocenić następujące cechy komunikacji zbiorowej. Źródło: Opracowanie własne	125
Wykres 23 Poprawa której z powyższych cech jest dla Pana/Pani najważniejsza? Źródło: Opracowanie własne	127
Wykres 24 Z jakiego rodzaju biletu Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne	127
Wykres 25 Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne.....	128
Wykres 26 Czy tabor autobusowy jest wystarczająco przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz kobiet w ciąży i rodziców z wózkami? Źródło: Opracowanie własne	128
Wykres 27 Odpowiedz na pytanie nr 8 z podziałem na wiek. Źródło: Opracowanie własne	129
Wykres 28 Jak ocenia Pan/Pani stan autobusów komunikacji publicznej? Źródło: Opracowanie własne	129
Wykres 29 Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu? Źródło: Opracowanie własne.....	130
Wykres 30 Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu? Źródło: Opracowanie własne	130
Wykres 31 Struktura wiekowa respondentów ankiety.....	133
Wykres 32 Struktura społeczno-zawodowa respondentów ankiety.....	134

<i>Wykres 33 Jaki rodzaj biletu Pani/Pan kupuje.....</i>	<i>135</i>
<i>Wykres 34 Z czym kojarzy Ci się słowo "komunikacja podmiejska".....</i>	<i>136</i>
<i>Wykres 35 Czas dojścia z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku autobusowego.....</i>	<i>136</i>
<i>Wykres 36 Charakter podróży odbywanych Komunikacją Beskidzką.....</i>	<i>137</i>
<i>Wykres 37 Wpływ czynników na wybór Komunikacji Beskidzkiej.....</i>	<i>138</i>
<i>Wykres 38 Ocena funkcjonowania Komunikacji Beskidzkiej.....</i>	<i>139</i>
<i>Wykres 39 Ocena dokonywanych zmian w funkcjonowaniu Komunikacji Beskidzkiej ..</i>	<i>140</i>
<i>Wykres 40 Ocena proponowanych zmian.....</i>	<i>141</i>