



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

---

Katowice, dnia 21 września 2022 r.

Poz. 5879

### UCHWAŁA NR II/3/11/2022 ZGROMADZENIA BESKIDZKIEGO ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO

z dnia 19 września 2022 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 2022 r. poz. 1343)

#### **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/3/11/2022*

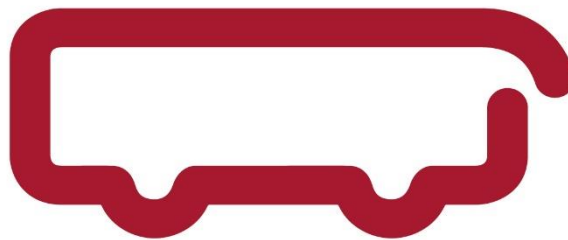
*z dnia 19 września 2022 r.*

*Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny*

*ul. Legionów 54*

*43-300 Bielsko-Biała*

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



**KOMUNIKACJA  
BESKIDZKA**

Bielsko-Biała, 2022 r.

*Spis treści*

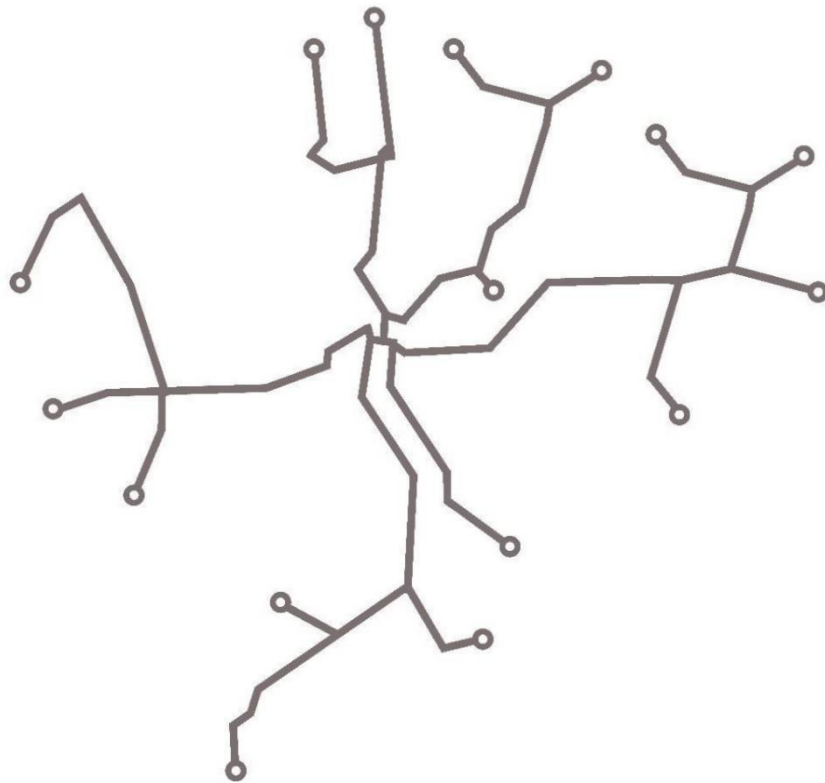
---

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego .....	4
1.1. Zrównoważony transport publiczny .....	5
1.2. Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego .....	5
1.3. Konsultacje społeczne .....	7
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego	8
2.1. Powiat Bielski .....	9
2.2. Gminy, które wraz z Powiatem Bielskim tworzą Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny .....	11
2.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu bielskiego .....	15
2.4. Gospodarka .....	21
2.5. Edukacja .....	23
2.6. Istniejąca sieć komunikacyjno-drogowa .....	24
3. Sieć komunikacyjna .....	29
3.1. Istniejąca sieć komunikacyjna .....	30
3.2. Transport kolejowy .....	34
3.3. Tabor wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym	34
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru objętego działaniem Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego .....	36
4.1. Placówki oświatowe .....	37
4.2. Strefy inwestycyjne .....	42
4.3. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne .....	42
4.4. Obiekty handlowo-usługowe .....	48
4.5. Instytucje publiczne .....	48
4.6. Inne generatory ruchu .....	50
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	52

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	54
6.1. Wskaźnik motoryzacji .....	55
6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu uwzględniając infrastrukturę .....	57
7. Zasady organizacji rynku przewozów .....	60
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	64
8.1. Ochrona środowiska naturalnego .....	65
8.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	67
9. Organizacja systemu informacji dla pasażera .....	70
10. Prognoza popytu .....	73
11. Kierunki rozwoju transportu zbiorowego. ....	77
12. Analiza planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego oraz Małopolskiego .....	83
13. Ankieta .....	88
13.1. Charakterystyka próby .....	91
13.2. Wyniki badania .....	92
13.3. Podsumowanie przeprowadzonej ankiety .....	103
14. Część graficzna .....	105
15. Słownik pojęć .....	106
16. Spis map, rysunków, tabel i wykresów .....	110
16.1. Spis map .....	111
16.2. Spis rysunków .....	111
16.3. Spis tabel .....	111
16.4. Spis wykresów .....	113

# 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 bierze pod uwagę zakup autobusów klas: MAXI, MIDI i MINI, gdyż takie autobusy są teraz eksploatowane i w przyszłości konieczna jest ich sukcesywna wymiana. Nie jest również wykluczone wprowadzenie do taboru pojazdów typu MEGA, a więc pojazdów przegubowych, jednak czynnikiem determinującym do podjęcia takiej decyzji będzie analiza danych dotyczących liczby pasażerów i tym samym reagowanie w zakresie od potrzeb i możliwości organizacyjnych i finansowych.

Niniejsze opracowanie stanowi analizę oczekiwań oraz potrzeb mieszkańców regionu oraz pasażerów komunikacji publicznej. W ramach rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostaną uwzględnione potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, dostępność podróży do infrastruktury przystankowej oraz aspekty środowiskowe.

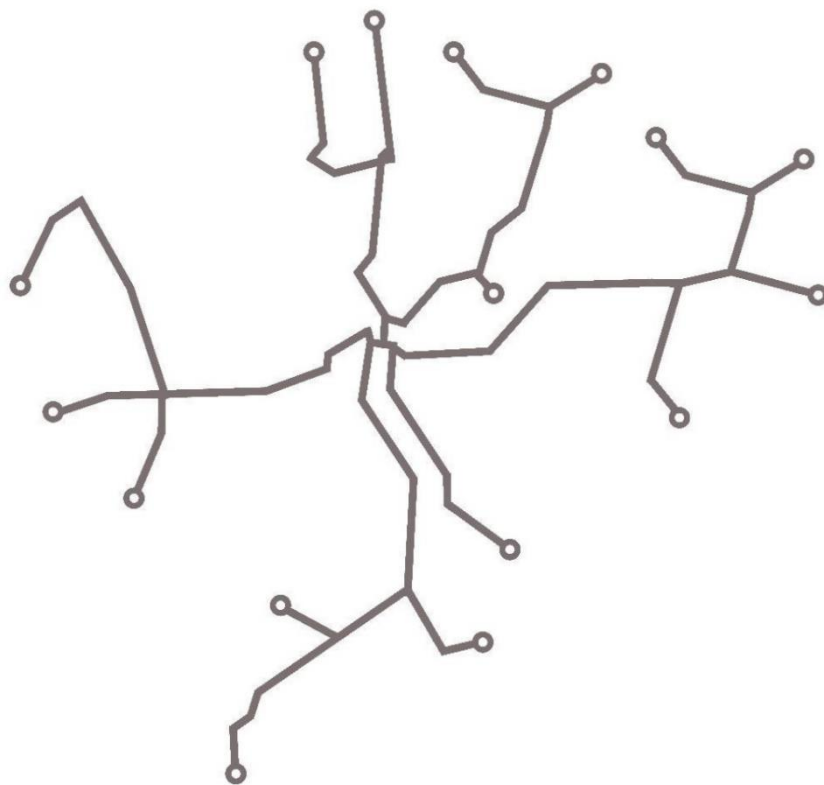
Podczas opracowywania niniejszego dokumentu wykorzystano dane oraz materiały uzyskane ze Starostwa Powiatowego w Bielsku-Białej i gmin należących do BZPG oraz danych Głównego Urzędu Statystycznego. Posłużono się również ogólnodostępnymi danymi ze stron internetowych przewoźników, w tym operatora publicznego 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 km<sup>2</sup>. Obszar w 2020 r. zamieszkiwało 166 348 osób, a gęstość zaludnienia powiatu wynosiła 363 osób/km<sup>2</sup> (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	Ilość mieszkańców (os)		Gęstość zaludnienia (os/km <sup>2</sup> )	
	km <sup>2</sup>	2018	2020	2018	2020
<b>Bestwina</b>	37,92	11 787	11 950	311	315
<b>Buczkowice</b>	19,46	11 174	11 226	574	577



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

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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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).

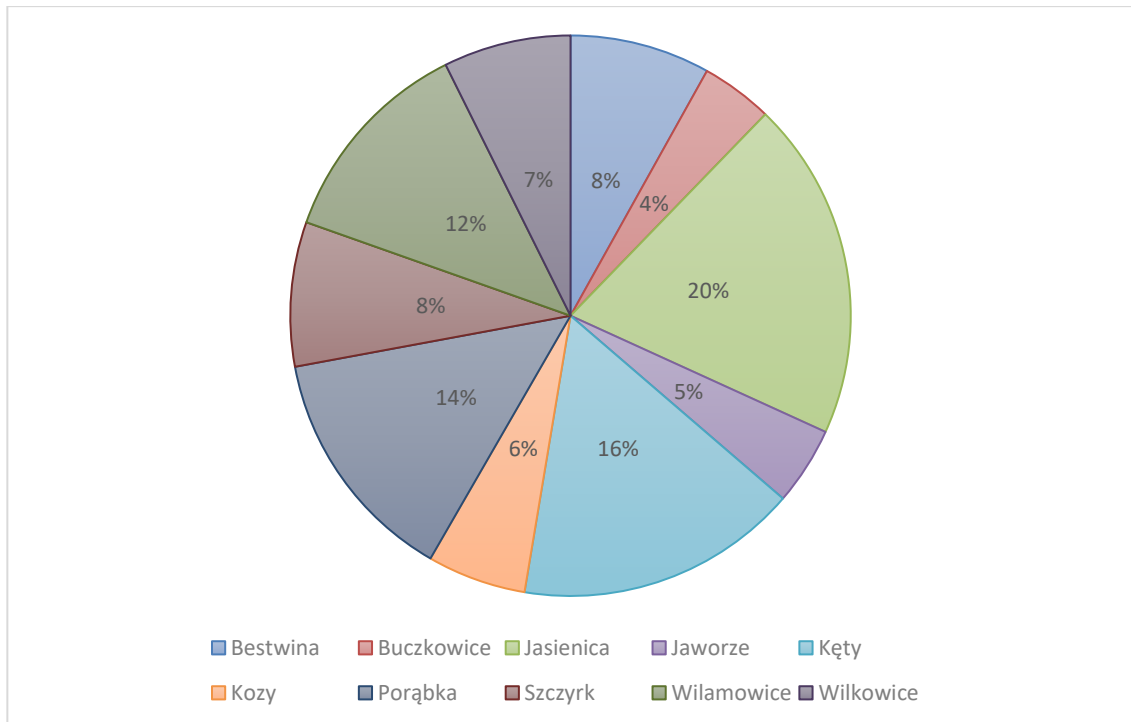


**WILKOWICE** - gmina wiejska składająca się z sołectw: Wilkowice, Bystra oraz Meszna. Gmina zajmuje powierzchnię 34,4 km<sup>2</sup> co stanowi 7,5% powierzchni całego powiatu. Teren zamieszkiwany jest przez 13 382 osoby (stan na 2020 r. wg GUS). Gmina sąsiaduje z miastem Bielskiem-Białą oraz gminami: 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 km<sup>2</sup>. 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 km<sup>2</sup>. Natomiast gminy należące do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego stanowią łącznie 535,07 km<sup>2</sup>. 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.

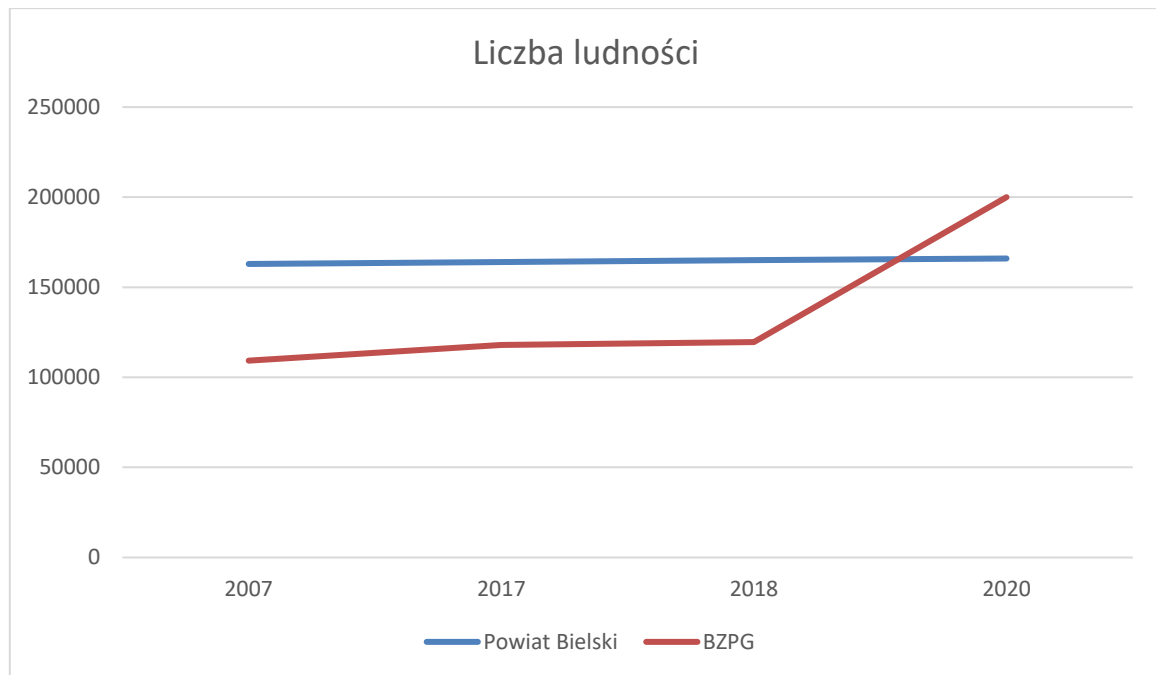


Wykres 1 Powierzchnia gmin. Źródło: Opracowanie własne na podstawie [commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org)

### 2.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza powiatu bielskiego

Według danych GUS pod koniec grudnia 2007 roku na terenie całego powiatu bielskiego liczba ludności wzrosła o 10 231 osób (ze 152 695 do 162 926 mieszkańców). W tym samym czasie obszar Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego zamieszkiwało 109 264 osób. 10 lat później na tym samym obszarze mieszkało 117 956 (bdl.stat.gov.pl/BDL/ stan z dnia 31 grudnia 2016 r.), co oznacza przyrost liczby ludności o 8 692 osoby. Według stanu na rok 2018 w powiecie bielskim zamieszkiwało 165 000 mieszkańców, z czego 119 579 osób na obszarze BZPG.

Mając na uwadze dane z 2020 roku, obszar uczestników tworzących Beskidzki Związek Powiatowo-Gminnego (powiat bielski oraz gmina Kęty) zamieszkuje 200 tys. Osób.

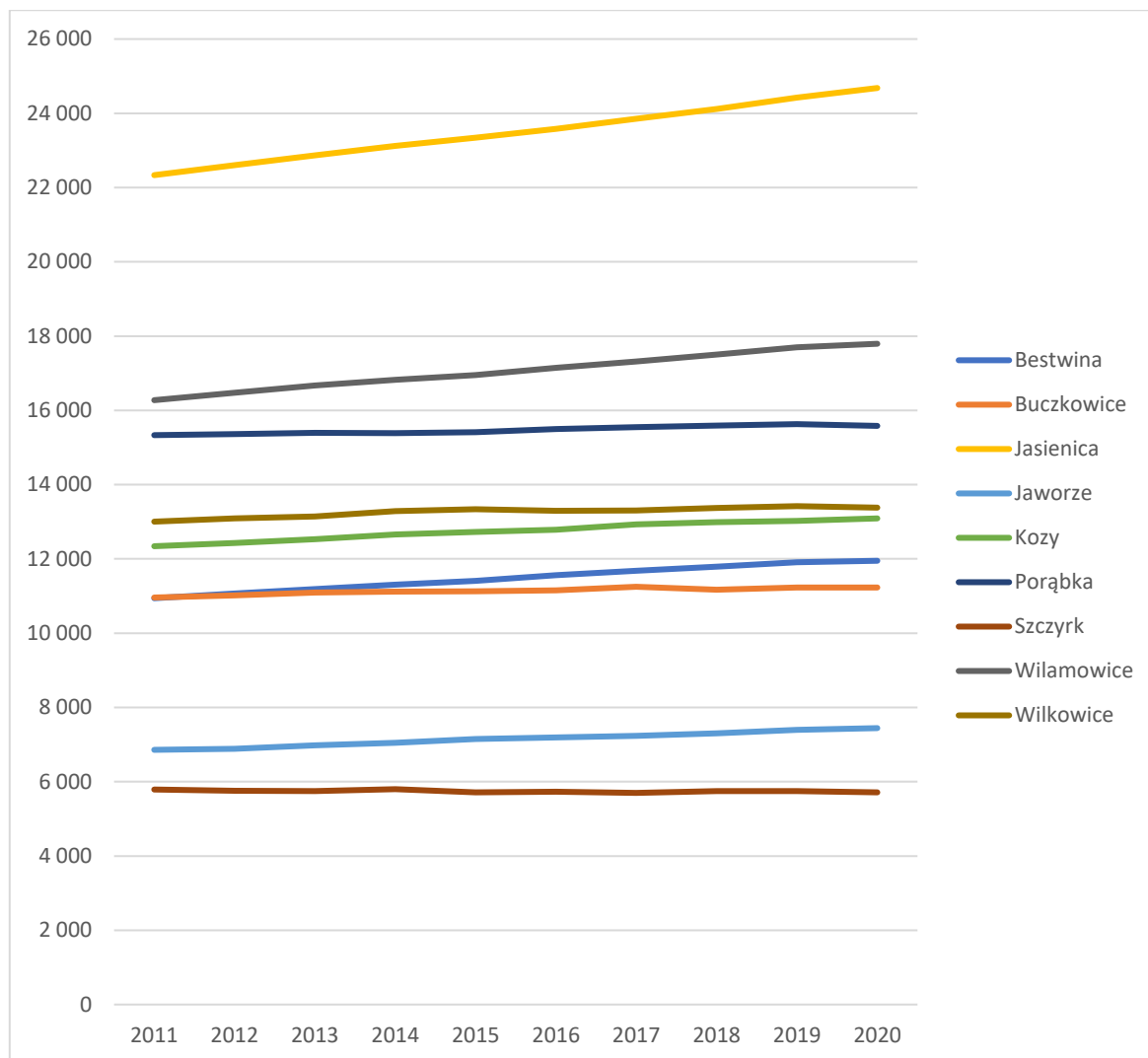


Wykres 2 Liczba ludności w latach 2009-2019 z rozgraniczeniem na powiat bielski oraz gminy należące do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

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
<b>Bestwina</b>	10 942	11 067	11 187	11 309	11 405	11 563	11 683	11 787	11 909	11 950
<b>Buczkowice</b>	10 960	11 021	11 096	11 119	11 124	11 156	11 250	11 174	11 227	11 226
<b>Jasienica</b>	22 335	22 602	22 870	23 121	23 344	23 577	23 850	24 117	24 419	24 681
<b>Jaworze</b>	6 859	6 883	6 980	7 051	7 146	7 191	7 231	7 299	7 395	7 443
<b>Kozy</b>	12 342	12 429	12 529	12 660	12 724	12 787	12 926	12 990	13 024	13 091
<b>Porąbka</b>	15 333	15 359	15 399	15 384	15 408	15 501	15 544	15 589	15 630	15 581
<b>Szczyrk</b>	5 789	5 760	5 750	5 799	5 715	5 734	5 699	5 747	5 751	5 710
<b>Wilamowice</b>	16 275	16 474	16 670	16 821	16 951	17 150	17 313	17 505	17 695	17 794
<b>Wilkowice</b>	13 004	13 092	13 145	13 290	13 341	13 297	13 303	13 371	13 421	13 382
<b>SUMA:</b>	<b>113 839</b>	<b>114 687</b>	<b>115 626</b>	<b>116 554</b>	<b>117 158</b>	<b>117 956</b>	<b>118 799</b>	<b>119 579</b>	<b>120 471</b>	<b>120 858</b>

Powiatowo-Gminnego w latach 2011-2020. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

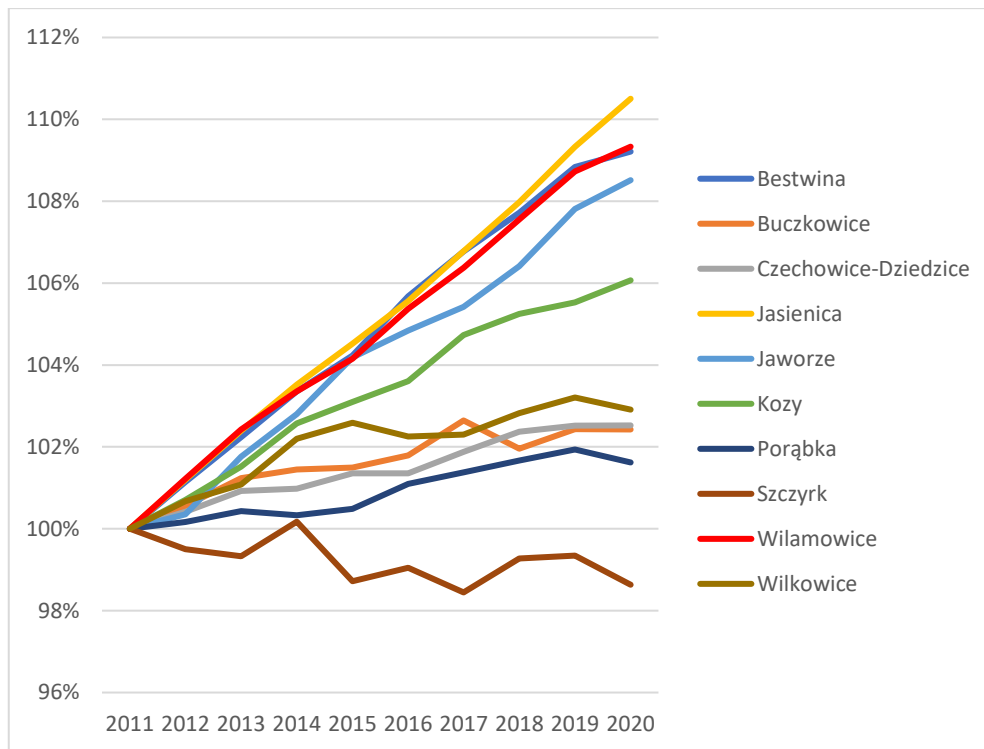


Wykres 3 Liczba ludności w gminach powiatu bielskiego w latach 2011-2020.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Aby lepiej unaocznić 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 międzypowiatowe odnotowano w 2009 roku (dotyczył on 1031 osób). Natomiast najmniejszy przyrost o 598 osób w 2015 roku.

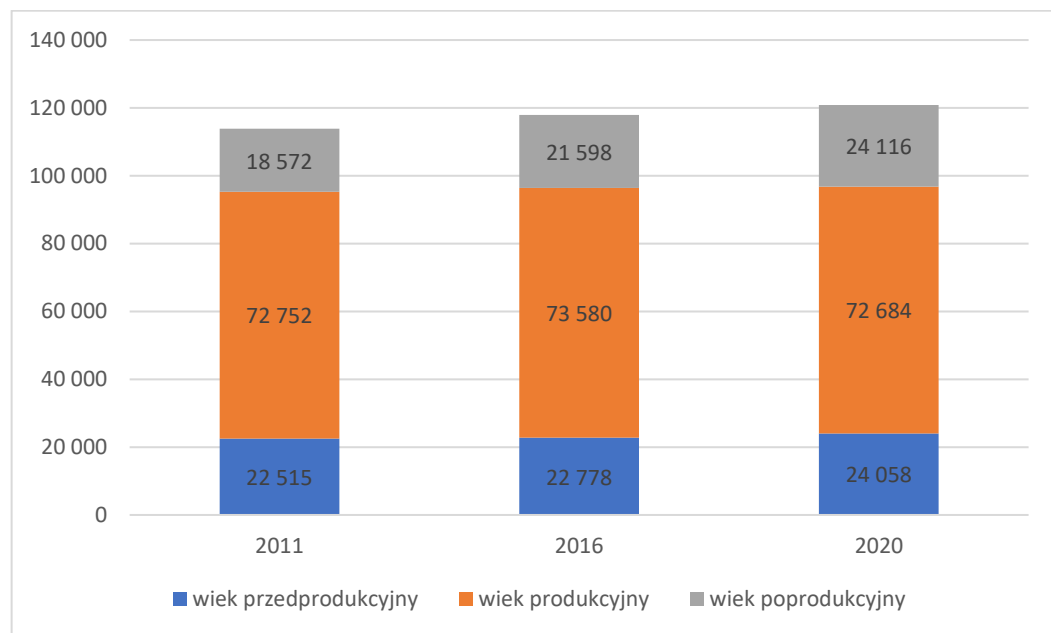
Powiat bielski	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Zameldowania międzypowiatowe</b>	1973	1667	1874	1847	1713	1665	1916	1735	1505	1559	1613
<b>Wymeldowania międzypowiatowe</b>	1019	775	843	873	921	837	988	932	907	892	961
<b>Urodzenia żywe</b>	1603	1731	1851	1713	1702	1692	1630	1677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

Tabela 3 Saldo migracji na terenie powiatu bielskiego oraz liczba urodzeń i zgonów. 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
<b>SUMA:</b>	<b>113 839</b>	<b>100</b>	<b>117 956</b>	<b>100</b>	<b>120 858</b>	<b>100</b>

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

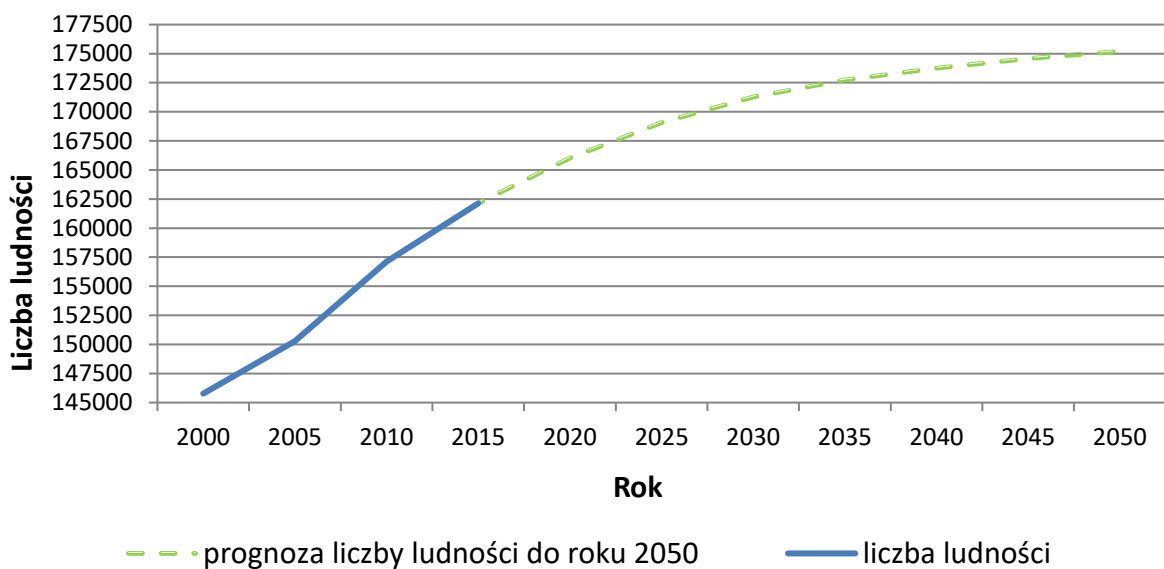
Analiza powyższych danych wskazuje na zacieranie się różnicy, a wręcz odwracanie proporcji, w ilości mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz poprodukcyjnym.

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.

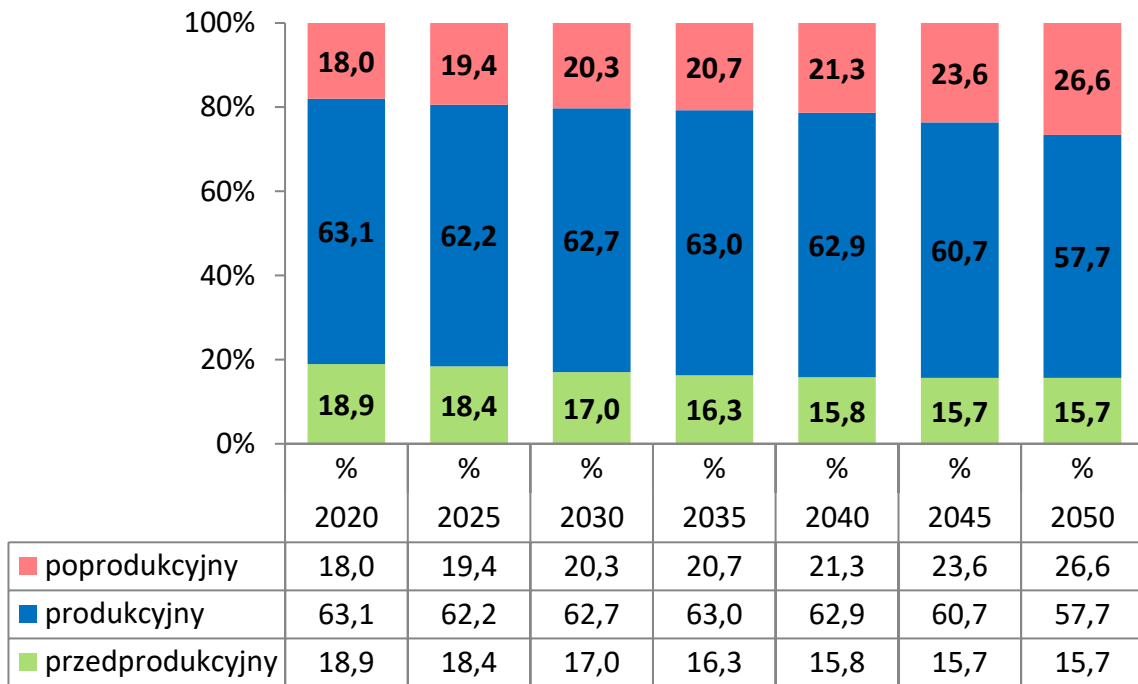
Rok	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
<b>Prognozowana liczba ludności</b>	166 006	169 081	171 281	172 737	173 756	174 566	175 200

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/](http://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/](http://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 2019 roku na terenie województwa śląskiego stopa bezrobocia wynosiła 3,6 %, natomiast na terenie powiatu bielskiego 2,9% (w 2018 r.: 4 %). 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

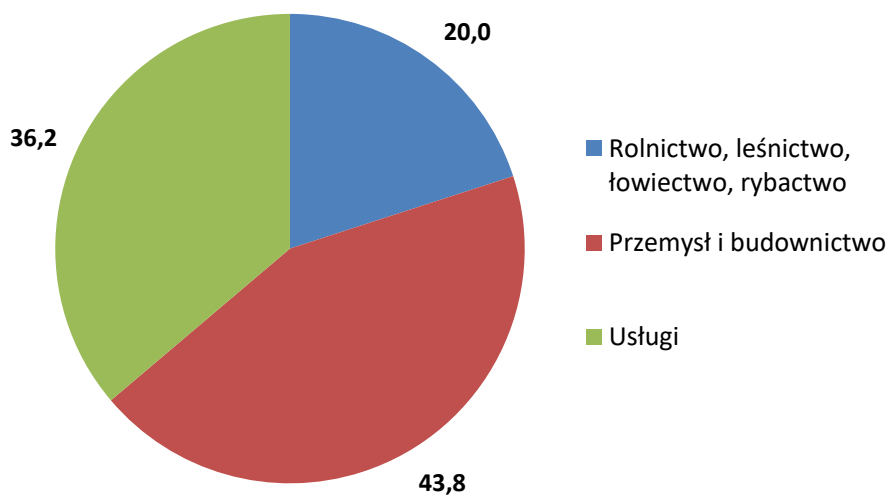
Przemysłowego. Największymi zakładami stolicy Podbeskidzia są: Fiat Auto Poland, Fiat-GM Powertrain Polska, Nemak Poland, Eaton Automotive Systems, Finnveden Polska, Adler Polska, Cooper-Standard Automotive Polska, Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko, Techmex, GE Power Controls, EnerSys, Hutchinson Poland, Philips Lighting Bielsko, Zakłady Tuszczowe Bielmar, Electropoli-Galwanotechnika oraz Avio Polska.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie mieszkańca powiatu bielskiego w 2018 roku wynosiło 4495 złotych brutto co stanowi 95,6% przeciętnego wynagrodzenia brutto w relacji do średniej krajowej.

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/](http://bdl.stat.gov.pl/BDL/)).



Wykres 8 Struktura zatrudnienia na terenie powiatu bielskiego z podziałem na sektory gospodarki.

## 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	%
<b>Bielsko-Biała</b>	9 927	10 783	856	8,6	4 184	4 635	451	10,8
<b>Bestwina</b>	752	725	-27	-3,6	352	301	-51	-14,5
<b>Buczkowice</b>	754	722	-32	-4,2	313	343	30	9,6
<b>Czechowice-Dziedzice</b>	2 922	2 830	-92	-3,1	1 286	1 269	-17	-1,3
<b>Jasienica</b>	1 828	1 657	-171	-9,4	739	591	-148	-20
<b>Jaworze</b>	401	445	44	11,0	241	251	10	4,1
<b>Kozy</b>	828	797	-31	-3,7	359	320	-39	-10,9
<b>Porąbka</b>	1 027	942	-85	-8,3	444	336	-108	-24,3
<b>Szczyrk</b>	314	281	-33	-10,5	158	138	-20	-12,7
<b>Wilamowice</b>	1 204	1 096	-108	-9,0	499	431	-68	-13,6
<b>Wilkowice</b>	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, szczególnie w roku 2019 gdzie zauważalne jest zwiększenie liczby uczniów w autobusach. W przypadku roku 2020 nastąpił gwałtowny spadek liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego w związku

z wprowadzonymi ograniczeniami w zakresie liczby osób w autobusach (dwa różne ograniczenia:

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

A także w zakresie wprowadzania kwarantanny narodowej, zamykania szkół, zakładów pracy, delegowania 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. W przyszłości planuje się również przedłużenie tej drogi z Bielska-Białej na północ województwa do węzła Mysłowice Kosztowy.

### 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, przebiegającą Jawiszowic przez Osiek, Polanka Wielka do Przeciszowa.

### 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.	<b>1400S</b>	Łodygowice - Kalna Godziszka
2.	<b>1401S</b>	Buczkowice – Rybarzowice
3.	<b>1402S</b>	Słotwina – Godziszka

4.	<b>1403S</b>	Międzybrodzie B. - Straconka
5.	<b>1404S</b>	Bystra- Hucisko - Łodygowice
6.	<b>1405S</b>	Żywiec – Lipowa - Buczkowice
7.	<b>1456S</b>	Czaniec-Porąbka
8.	<b>2600S</b>	Grodziec-Górki
9.	<b>2633S</b>	Strumień -Jasienica
10.	<b>2638S</b>	Skoczów – Landek
11.	<b>2640S</b>	Pierściec – Kowale - Wieszczyta - Rudzica
12.	<b>4116S</b>	ul. Legionów (Czechowice -Dz.)
13.	<b>4403S</b>	Kaniów – Bestwina
14.	<b>4404S</b>	Szczyrk – Buczkowice
15.	<b>4405S</b>	ul. Górska (Szczyrk)
16.	<b>4406S</b>	ul. Uzdrowskowa (Szczyrk)
17.	<b>4407S</b>	ul. Olimpijska (Szczyrk)
18.	<b>4412S</b>	Bystra Śląska przez wieś
19.	<b>4413S</b>	Wapienica – Jaworze
20.	<b>4414S</b>	Jaworze-Nałężę
21.	<b>4416S</b>	Jasienica-Jaworze Nałężę
22.	<b>4417S</b>	Świątoszówka-Bielsko
23.	<b>4418S</b>	Grodziec-Zagóra
24.	<b>4419S</b>	Łazy-Świątoszówka
25.	<b>4420S</b>	Rudzica-Roztropice- Grodziec
26.	<b>4423S</b>	Jasienica-Międzyrzecze
27.	<b>4424S</b>	Rudzica-Międzyrzecze
28.	<b>4425S</b>	Czechowice-Zabrzeg- Międzyrzecze - Wapienica
29.	<b>4426S</b>	Landek – Ligota - Mazańcowice Stare Bielsko
30.	<b>4427S</b>	Międzyrzecze-Mazańcowice Komorowice
31.	<b>4428S</b>	Ligota-Czechowice Dz.
32.	<b>4429S</b>	Zabrzeg do dr.S4425
33.	<b>4430S</b>	Zapora-Zabrzeg
34.	<b>4431S</b>	Zabrzeg-Ligota
35.	<b>4437S</b>	Bronów-Rudzica
36.	<b>4438S</b>	Landek-Bronów
37.	<b>4439S</b>	Ligota - Bronów - Międzyrzecze
38.	<b>4440S</b>	Ligota-DK1-Czechowice Dz.
39.	<b>4444S</b>	Czechowice-Bestwina- Dankowice-Jawiszowice
40.	<b>4446S</b>	ul. Lipowska (Czechowice-Dz.)
41.	<b>4447S</b>	Czechowice Dz.-Kaniów
42.	<b>4448S</b>	Kaniów-Dankowice
43.	<b>4449S</b>	ul. Łukasiewicza (Czechowice-Dz.)
44.	<b>4450S</b>	ul. Kopernika (Czechowice-Dz.)
45.	<b>4453S</b>	ul. Prusa (Czechowice-Dz.)
46.	<b>4454S</b>	ul. Traugutta (Czechowice-Dz.)
47.	<b>4458S</b>	ul. Zamkowa (Czechowice-Dz.)
48.	<b>4461S</b>	ul. Narutowicza (Czechowice-Dz.)

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

Tabela 8 Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bielskiego

## Drogi Powiatowe na terenie Gminy Kęty:

1.	<b>1817K</b>	Bulowice przez Wieś - Czaniec ul. Stara Droga, ul. Zamkowa, ul. Czaniecka
2.	<b>1816K</b>	Kęty-Witkowice (ul. Karpacka i Beskidzka) - Osiek
3.	<b>1860K</b>	Malec - Witkowice (ul. Widokowa)
4.	<b>1859K</b>	Osiek - Malec (ul. Kościelna i Jędrzejewskiego) - Nowa Wieś (ul. M. Kolbe)
5.	<b>1862K</b>	Włosień - Malec ( ul. Stawowa i Świętojańska)

6.	<b>1861K</b>	Nowa Wieś (ul. Malecka) - Malec (ul. Podbeskidzka)
7.	<b>1863K</b>	Jawiszowice - gr. Woj. - Bielany - Malec
		ul. Mostowa, Plac św. Macieja, Główna, Na Włosień w Bielanych
8.	<b>1757K</b>	Wieprz - Nidek - Witkowice (ul. Kanada)

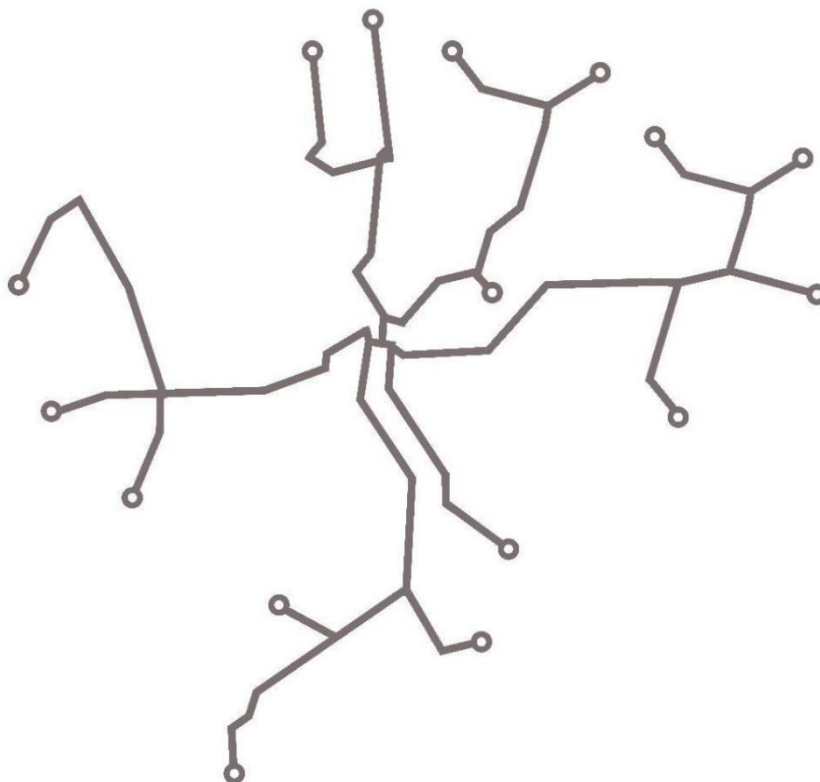
Tabela 8.1 Drogi powiatowe na terenie Gminy Kęty

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

<b>WYKAZ DRÓG</b>			
<b>Gmina</b>	<b>drogi powiatowe gminne</b>	<b>drogi powiatowe miejskie</b>	<b>drogi gminne</b>
	<b>długość [km]</b>	<b>długość [km]</b>	<b>długość [km]</b>
<b>Gmina Bestwina</b>	40,702	-	65
<b>Gmina Buczkowice</b>	12,498	-	103
<b>Czechowice-Dziedzice</b>	32,01	37,405	Brak danych
<b>Gmina Jasienica</b>	66,451	-	300
<b>Gmina Jaworze</b>	10,906	-	71
<b>Gmina Kozy</b>	5,98	-	56,317
<b>Gmina Porąbka</b>	32,711	-	84,3
<b>Gmina Szczyk</b>	-	4,604	27,56
<b>Gmina Wilamowice</b>	38,678	15,305	103
<b>Gmina Wilkowice</b>	11,31	-	67,2
<b>SUMA:</b>	<b>251,246</b>	<b>57,314</b>	
	<b>308,560</b>		

Tabela 9 Drogi powiatowe oraz gminne na terenie powiatu bielskiego

### 3. Sieć komunikacyjna



### 3.1. Istniejąca sieć komunikacyjna

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 50 linii. Prywatni przewoźnicy obsługują sieć komunikacyjną na zasadach komercyjnych.

W załączniku I znajduje się obszar komunikacyjny Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego.

W poniższej Tabeli został zamieszczony wykaz linii powiatowo-gminnych zorganizowanych przez BZPG.

Lp.	Nr linii	Przebieg linii
1.	101	Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Kaniów, Dankowice RSP
2.	102	Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Dankowice RSP, Kaniów
3	103	Czechowice-Dziedzice Silesia - Dankowice Przejazd przez Bestwinę
4	104	Czechowice-Dziedzice Silesia - Janowice Kościół przez Kaniów
5	105	Bielsko-Biała D.A. - Bielany Kościół przez Pisarzowice, Wilamowice
6	106	Bielsko-Biała D.A. – Heczmarowice przez Pisarzowice Lekacz
7	107	Bielsko-Biała Hałcnów Granica - Kęty ZML przez Pisarzowice Harszówki
8	108	Wilamowice - Kęty P.D. przez Heczmarowice
9	109	Bielsko-Biała D.A. - Kozy Kamieniołom przez Kozy Małe
10	110	Bielsko-Biała D.A. - Andrychów D.A. przez Kęty Podlesie
11	111	Bielsko-Biała D.A. - Czaniec Górny Granica przez Kozy, Bujaków
12	112	Bielsko-Biała D.A. - Porąbka Kozubnik przez Kozy, Kobiernice
13	113	Bielsko-Biała D.A. - Czernichów przez Kozy, Międzybrodzie Bialskie
14	114	Bielsko-Biała D.A.- Międzybrodzie Ponikiew IV przez Kozy, Kobiernice, Porąbka
15	115	Bielsko-Biała D.A. - Wilkowice Granica przez Bystra Śląska

16	116	Bielsko-Biała D.A. - Pietrzykowice Kielar przez Wilkowice Granica
17	117	Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Rybarzowice, Wilkowice
18	118	Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Wilkowice, Rybarzowice
19	119	Bielsko-Biała D.A. - Kalna przez Bystrą, Buczkowice, Godziszkę
20	120	Bielsko-Biała D.A. - Szczyrk Biały Krzyż przez Bystrą, Buczkowice
21	121	Bielsko-Biała D.A. - Jaworze Nałęże przez Jaworze Centrum
22	122	Bielsko-Biała D.A. – Jaworze Górne przez Jaworze Dolne 1
23	123	Bielsko-Biała D.A. - Roztropice Mleczarnia przez Jasienicę, Rudzicę
24	124	Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Bielowicko, Wieszczyta
25	125	Bielsko-Biała D.A. – Chybie Centrum przez Jasienica Skrzyżowanie
26	126	Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Grodziec Zagóra, Łazy
27	127	Bielsko-Biała D.A. – Międzyrzecze Dolne przez Międzyrzecze Górne
28	128	Bielsko-Biała D.A. – Międzyrzecze Dolne przez Mazańcowice Osiedle
29	129	Bielsko-Biała D.A. – Mazańcowice Ośrodek Zdrowia przez Mazańcowice Spółdzielnia
30	136	Bielsko-Biała D.A. – Czechowice-Dziedzice Dworzec przez Janowice Kościół, Kaniów Krzyż
31	140	140 Kęty Basen - Andrychów D.A. przez Bulowice Sklep
32	141	141 Kęty ZML- Witkowice Końcowy przez Kęty D.A. ul. Sienkiewicza
33	142	142 Kęty ZPW - Andrychów D.A. przez Czaniec Centrum
34	143	143 Kęty ZML - Osiek Dom Ludowy przez Nową Wieś
35	144	144 Kęty ZML – Czernichów Centrum przez Kęty Podlesie Las
36	145	145 Kęty ul.Sobieskiego Szkoła – Kęty Widok IV przez Kęty ZPW
37	146	146 Kęty ZML - Łęki Sklep przez Bielany Skrzyżowanie
38	147	147 Kęty ZPW - Porąbka Kozubnik przez Czaniec Skrzyżowanie
39	149	149 Kęty D.A. ul. Sienkiewicza - Porąbka Wielka Puszcza przez Czaniec Skrzyżowanie
40	150	Kaniów Krzyż – Kaniówek przez Dankowice
41	151	Janowice Leśniczówka – Pisarzowice Szkoła przez Pisarzowice Krzemień
42	152	Buczkowice Żylica – Szczyrk Salmopol przez Szczyrk Biła
43	153	Wilamowice Kościół – Wilamowice Kościół przez Zasole Bielańskie

44	156	Bystra Szkoła – Meszna przez Meszna Dolna
45	157	Pisarzowice – Wilamowice przez Heczmarowice
46	160	Czechowice-Dziedzice SILESIA - Dankowice Przejazd przez Kaniów
47	161	Bielsko-Biała D.A. – Wilkowice Strefa 1 przez Wilkowice U.G.
48	190	Bielsko-Biała D.A. - Rybarzowice Centrum przez Szczyrk Solisko, Wilkowice Sklep
49	191	Bielsko-Biała D.A. - Iłownica Centrum przez Grodziec, Bielowicko, Międzyrzecze
50	192	Bielsko-Biała D.A. - Czaniec Skrzyżowanie przez Heczmarowice, Kozy Centrum, Bestwina Kościół

Tabela 10 Wykaz linii komunikacyjnych powiatowo-gminnych.

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 Wilkowice Sklep Wilkowice Strażnica Wilkowice Skrzyżowanie Wilkowice Sanatorium	kierunek: Wilkowice Górne powrót: kierunek Osiedle Kopernika

	57	Bystra Szkoła	kierunek Bystra Leśniczówka powrót: kierunek Filarowa Zespół Szkół
		Bystra Sanatorium	
		Bystra Ława	
		Bystra Pod Źródłem	
		Bystra Skocznia	
		Bystra Leśniczówka	

Tabela 11 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 12 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 13 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.

Spółka Koleje Śląskie jest największym operatorem kolejowym. Oferuje połączenia na trasach:

- S72 Rybnik – Bielsko-Biała przez Czechowice-Dziedzice
- S5 Katowice – Zwardoń przez Czechowice-Dziedzice , Bielsko-Białą
- S58 Czechowice-Dziedzice – Cieszyn

Swoje usługi świadczy również PKP Intercity na trasie Bielsko-Biała – Czechowice-Dziedzice. Przewoźnik PKP Przewozy Regionalne udostępnia połączenia pomiędzy Bielsko-Białą a Kozami i Kętami oraz na linii kolejowej nr 93 pomiędzy Czechowicami-Dziedzicami a Oświęcimiem, przez Kaniów (gm. Bestwina) i Dankowice (gm. Wilamowice). Ponadto lokalne samorzady czynią starania, aby powrócić połączenia na linii nr 190 Bielsko-Biała – Cieszyn z przystankami w gminie Jaworze i Jasienica.

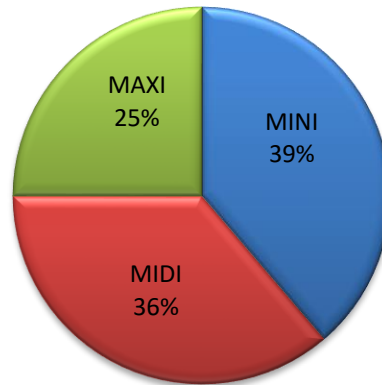
## 3.3. Tabor wykorzystywany do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym

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

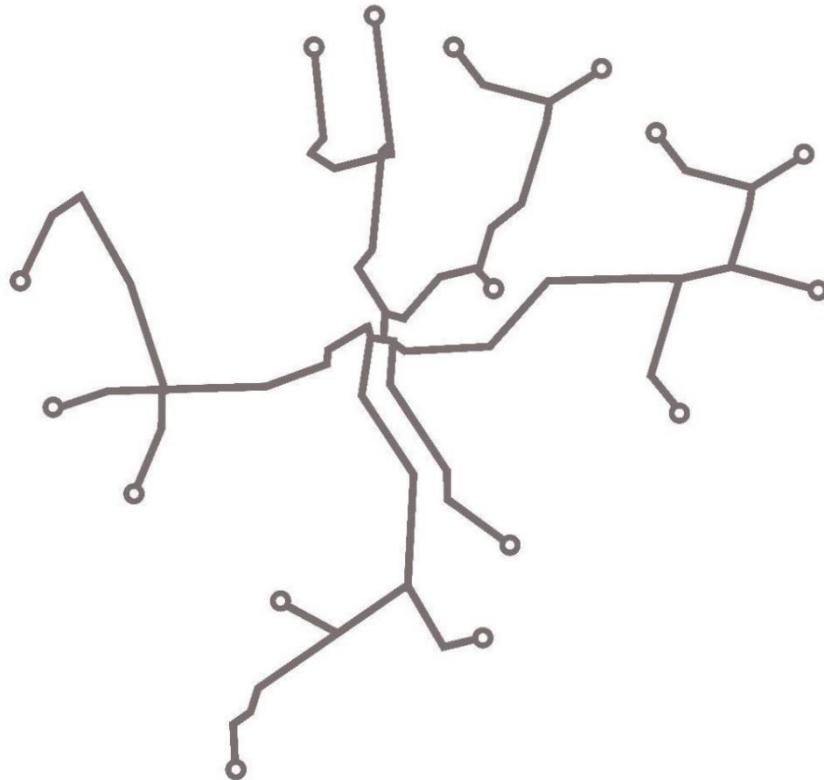
Spółka Komunikacja Beskidzka S.A. dysponuje 105 pojazdami, z czego 26 stanowią autobusy mini, 29 midi oraz 50 maxi. Poniższy wykres prezentuje udział poszczególnych grup w całym taborze.



Wykres 9 Rodzaje autobusów z podziałem ze względu na rozmiar



## 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.

## 4.1. Placówki oświatowe

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

<b>Gmina Bestwina</b>
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bestwinie
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Janowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bestwinie
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kaniowie
<b>Gmina Buczkowice</b>
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
<b>Gmina Jasienica</b>
Przedszkole Publiczne w Świątoszówce
Szkoła Podstawowa w Świątoszówce
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
<b>Gmina Jaworze</b>
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
<b>Gmina Kęty</b>
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
<b>Gmina Kozy</b>
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
<b>Gmina Porąbka</b>
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
<b>Gmina Szczyk</b>
Szkoła Podstawowa nr 1 w Szczyrku
Szkoła Podstawowa nr 2 w Szczyrku
Publiczne Przedszkole w Szczyrku
<b>Gmina Wilamowice</b>
Publiczne Przedszkole w Pisarzowicach
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Hecznarowicach
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
<b>Gmina Wilkowice</b>
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 134 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.

<b>Miasto Bielsko-Biała</b>
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
<b>Czechowice-Dziedzice</b>
Liceum Ogólnokształcące im. M. Skłodowskiej-Curie w Czechowicach-Dziedzicach
Zespół Szkół Technicznych i Licealnych im. S. Staszica w Czechowicach-Dziedzicach

Zespół Szkół Silesia
Liceum Ogólnokształcące Dla Dorosłych Edukator
<b>Kęty</b>
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 145 Szkoły średnie i zawodowe znajdujące się na terenie Bielska-Białej i Czechowicz-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.

<b>Miasto Bielsko-Biała</b>
Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej
Bielska Wyższa Szkoła im. Józefa Tyszkiewicza
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 156 Spis placówek szkolnictwa wyższego na terenie powiatu bielskiego*

## 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/](http://bdl.stat.gov.pl/BDL/)). Poniższa tabela przedstawia wykaz niektórych obiektów sportowych oraz rekreacyjnych zlokalizowanych na terenie objętym działaniem Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego.

<b>Gmina Bestwina</b>
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"
<b>Gmina Buczkowice</b>
GLKS SOKÓŁ Buczkowice
KS "Halny" Kalna
Powiatowy Zespół Placówek - Szkoła mistrzostwa Sportowego Szczyrk
Klub Sportowy "Buczkowice"
Beskid Godziszka
<b>Gmina Jasienica</b>
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"
<b>Gmina Jaworze</b>
Tężnia Zdrojowa
Kompleks sportowo-rekreacyjny
Street Workout Park w Jaworzu
Kompleks Sportowy "Moje Boisko Orlik 2012"
<b>Gmina Kęty</b>
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
<b>Gmina Kozy</b>
Centrum Sportowo-Widowiskowe
LKS "Orzeł" Kozy

<b>Gmina Porąbka</b>
Stadion LKS "Zapora" Porąbka
Stadion KS "Soła - Kobiernice"
Stadion LKS "Czaniec"
Stadion LKS Groń Bujaków
Obiekt Sportowy "ORLIK 2012"
<b>Gmina Szczyk</b>
MKS "Skrzyczne" Szczyrk
Klub Sportowy "SOKÓŁ" Szczyrk
LKS "Jastrząb" Szczyrk
Uczniowski Klub Sportowy COS "OLIMP" Szczyrk
Ludowy Międzyszkolny Klub Tenisa Stołowego "Sokół" Szczyrk
<b>Gmina Wilamowice</b>
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
<b>Gmina Wilkowice</b>
Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji
Kompleks boisk "ORLIK 2012"
Stadion Piłkarski
"Stara Szkoła" w Huciskach
LKS "Klimczok" Bystra

*Tabela 17 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/).

<b>Gmina Bestwina</b>
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
<b>Gmina Buczkowice</b>
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach Filia w Kalnej
<b>Gmina Buczkowice</b>
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach Filia w Rybarzowicach
Gminna Biblioteka Publiczna w Buczkowicach Filia w Godziszce
Gminny Ośrodek Kultury w Buczkowicach
<b>Gmina Jasienica</b>
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
<b>Gmina Jaworze</b>
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
<b>Gmina Kęty</b>
Dom Kultury w Kętach
Gminna Biblioteka Publiczna w Kętach
Muzeum im. Aleksandra Kłosińskiego w Kętach
<b>Gmina Kozy</b>

Gminna Biblioteka Publiczna w Kozach
Dom Kultury w Kozach
Pałac Czeczów w Kozach (Biblioteka Publiczna i Izba Historyczna)
<b>Gmina Porąbka</b>
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
<b>Gmina Szczyk</b>
Biblioteka Miejska, Ośrodek Kultury
Miejski Ośrodek Kultury, Promocji i Informacji im. Jana Więżika
<b>Gmina Wilamowice</b>
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
<b>Gmina Wilkowice</b>
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 168 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;
- Muzeum Historyczne w Bielsku-Białej ul. Wzgórze 16;
- Regionalny Ośrodek Kultury, ul. 1 Maja 8;
- Teatr Polski w Bielsku-Białej, 1 Maja 1;
- Teatr Lalek Baniałuka 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/](http://bdl.stat.gov.pl/BDL/)).

<b>Obiekt</b>	<b>Liczba placówek</b>	<b>Liczba widzów/zwiedzających w roku 2016</b>
Teatr Polski w Bielsku-Białej	1	69 880 widzów
Teatr Lalek Baniałuka w Bielsku-Białej	1	69 595 widzów
<b>Obiekt</b>	<b>Liczba placówek</b>	<b>Liczba widzów/zwiedzających w roku 2016</b>
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 179 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,
- Dni Bielska-Białej,
- Lato z Kulturą,
- Pożegnanie Lata,
- Powitanie Jesieni,
- Święta na Starówce,
- Międzynarodowe Energetyczne Targi Bielskie ENERGETAB,
- Bielskie Targi Edukacyjne,
- Targi Budownictwa „Twój Dom”,
- 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.

<b>Bielsko-Biała</b>
Galeria Sfera
Galeria Sarni Stok
Galeria Gemini Park
Hipermarket Tesco
Hipermarket bi1
Hipermarket Auchan
Hipermarket Makro Cash and Carry
Hipermarket Kaufland
Hipermarket budowlany Castorama
Hipermarket budowlany Leroy Merlin
<b>Czechowice-Dziedzice</b>
Stara Kablownia
Hipermarket Kaufland

*Tabela 20 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.

<b>Miasto Bielsko-Biała</b>
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 Śląski Urząd Skarbowy w Bielsku Białej
II Śląski Urząd Skarbowy w Bielsku Białej
Narodowy Fundusz Zdrowia
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
Zakład Ubezpieczeń Społecznych
<b>Gmina Bestwina</b>
Urząd Gminy Bestwina
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Bestwinie
<b>Gmina Buczkowice</b>
Urząd Gminy Buczkowice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Buczkowicach
<b>Gmina Jasienica</b>
Urząd Gminy Jasienica
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jasienicy
Urząd Pocztowy Jasienica
<b>Gmina Jaworze</b>
Urząd Gminy Jaworze
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jaworzu
<b>Gmina Kęty</b>
Urząd Miejski w Kętach
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kętach
<b>Gmina Kozy</b>
Urząd Gminy Kozy
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kozach
<b>Gmina Porąbka</b>
Urząd Gminy Porąbka
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Porąbce
<b>Gmina Szczyk</b>
Urząd Gminy Szczyrk
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Szczyrku
<b>Gmina Wilamowice</b>
Urząd Gminy Wilamowice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wilamowicach
<b>Gmina Wilkowice</b>
Urząd Gminy Wilkowice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wilkowicach
Spółka Wodociągowa
Dom Pomocy Społecznej

Spółka Wodociągowa
Spółka Wodociągowa
Dom Pomocy Społecznej "Sadyba"

Tabela 181 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.

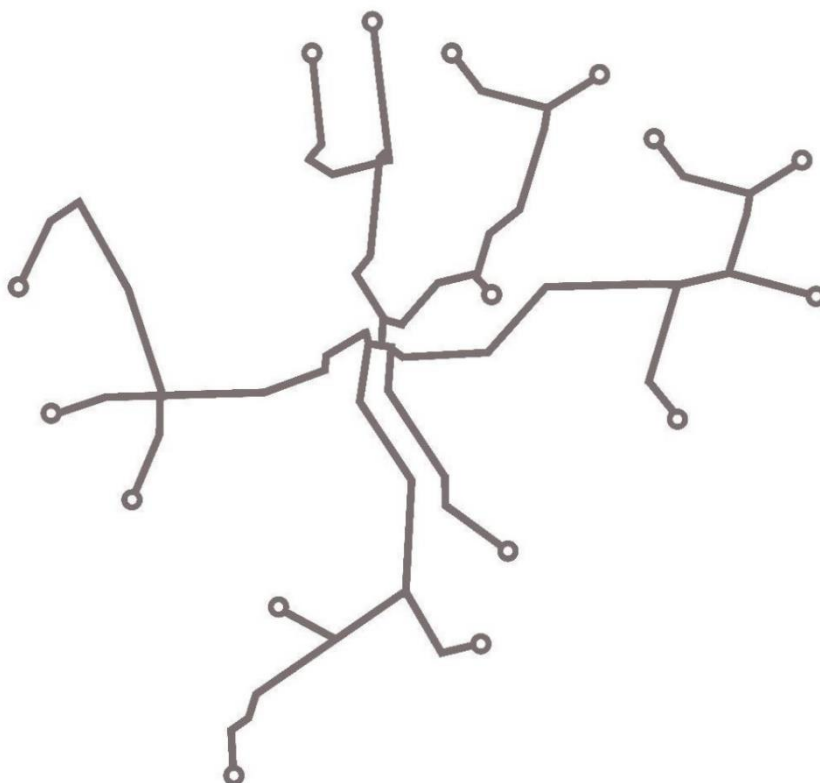
<b>Gmina Bestwina</b>
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej
<b>Gmina Buczkowice</b>
Gminny Ośrodek Zdrowia
<b>Gmina Jasienica</b>
Ośrodek Zdrowia w Jasienicy
Ośrodek Zdrowia w Grodźcu
Ośrodek Zdrowia w Mazańcowicach
Ośrodek Zdrowia w Międzyrzeczu Górnym
Ośrodek Zdrowia w Rudzicy
NZOZ Familia-med. w Jasienicy
NZOZ Józef Szary w Świętoszówce
<b>Gmina Jaworze</b>
Samodzielny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej
Beskidzki Zespół Leczniczo-Rehabilitacyjny - Szpital Opieki Długoterminowej
<b>Gmina Jaworze</b>
Beskidzki Zespół Leczniczo-Rehabilitacyjny - Szpital Opieki Długoterminowej - Oddział dla Dzieci i Młodzieży
<b>Gmina Kęty</b>
Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej
NZOZ „Gilowski”
<b>Gmina Kozy</b>
NZOZ Kozy "Lekarz Twojej Rodziny" s.c.
<b>Gmina Porąbka</b>
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
<b>Gmina Szczyk</b>
NZOZ "Lekarz Rodzinny" s.c.
<b>Gmina Wilamowice</b>
NZOZ "Medyk" w Wilamowicach
<b>Gmina Wilkowice</b>
Szpital Kolejowy
SGZ Ośrodek Zdrowia
Centrum Pulmunologii i Torakochirurgii
NSZOZ "DIAGNOST-MED" Sp. z o.o.
Dom Opieki "Senior"

*Tabela 192 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:

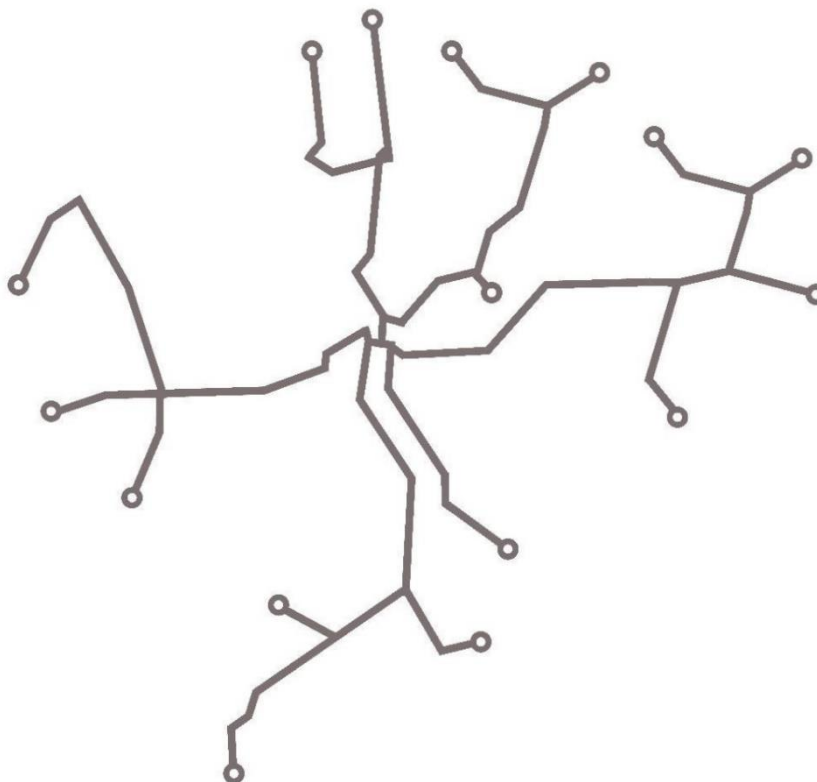
1. opłaty pobierane przez operatora lub organizatora w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. rekompensata przekazywana operatorowi z tytułu:
  - a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
  - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości 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

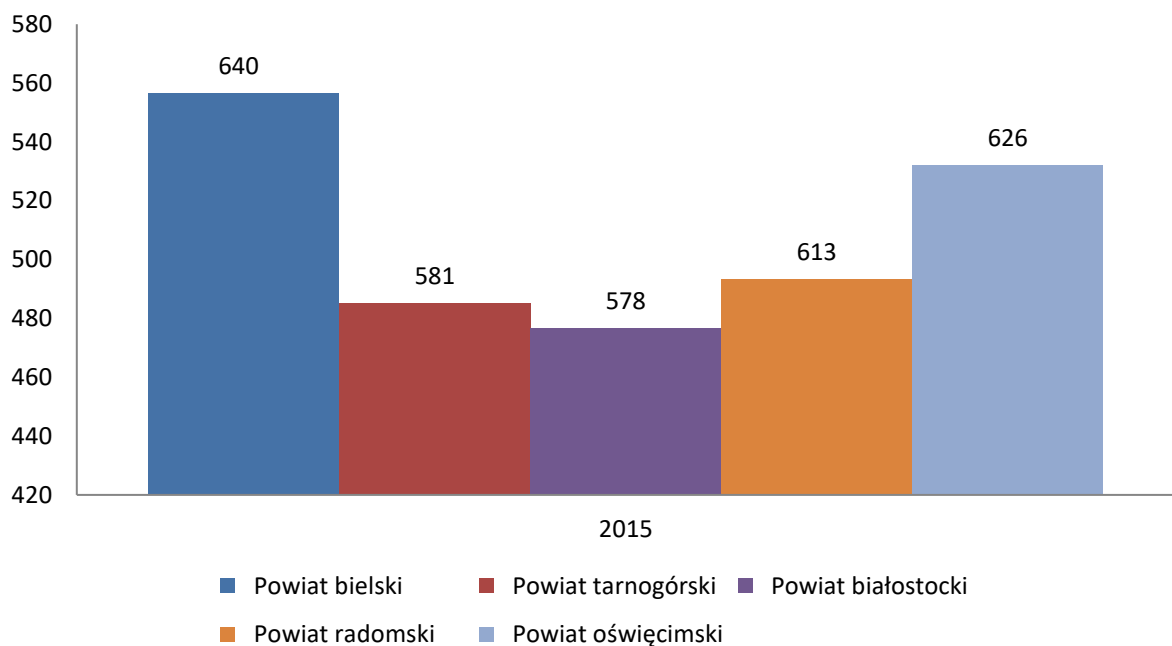
---



## 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.

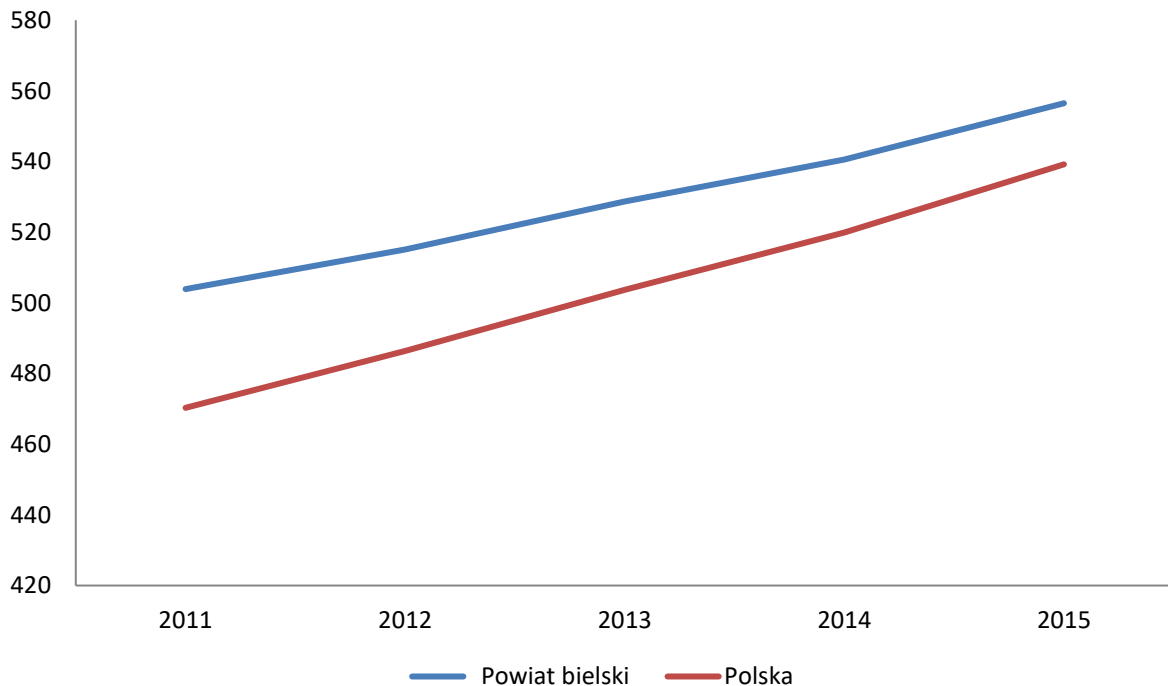
Poniżej zestawiono wartości współczynnika motoryzacji, który określa ilość samochodów na 1000 mieszkańców. Dla powiatu bielskiego obserwujemy wartości wyższe niż dla powiatów o zbliżonej liczbie mieszkańców.



Wykres 10. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 ludności według faktycznego miejsca zamieszkania w 2020 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 11. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 ludności według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2011-2015.

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

Tabela 203 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,
- 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 uprościła cennik usług. Obecnie bilet jednorazowy wynosi 4,00 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 kosztuje 140,00 zł i uprawnia on do nieograniczonego liczby przejazdów na wszystkich liniach. Ponadto dotychczasowy bilet

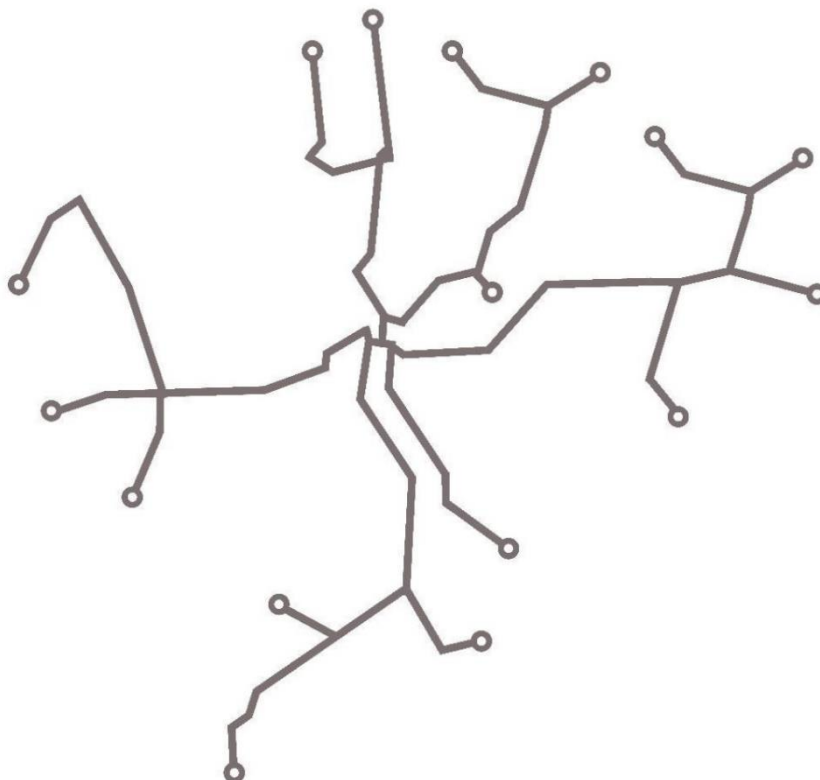


tzew. 50-przejazdowy, który uprawnia do 50-przejazdów również został zmieniony, jego nowa cena wynosi 140,00 zł natomiast wydłużeniu uległ okres na jaki był wydawany z dotychczasowego miesiąca kalendarzowego do dwóch miesięcy oraz jest on ważny na wszystkich liniach a nie jak dotychczas tylko na wybranej relacji. Postanowiono również zwiększyć wysokość ulgi dla uczniów na bilety jednorazowe z 20% na 25%. Ulgą obowiązuje w czasie weekendu oraz w trakcie ferii letnich.

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

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:

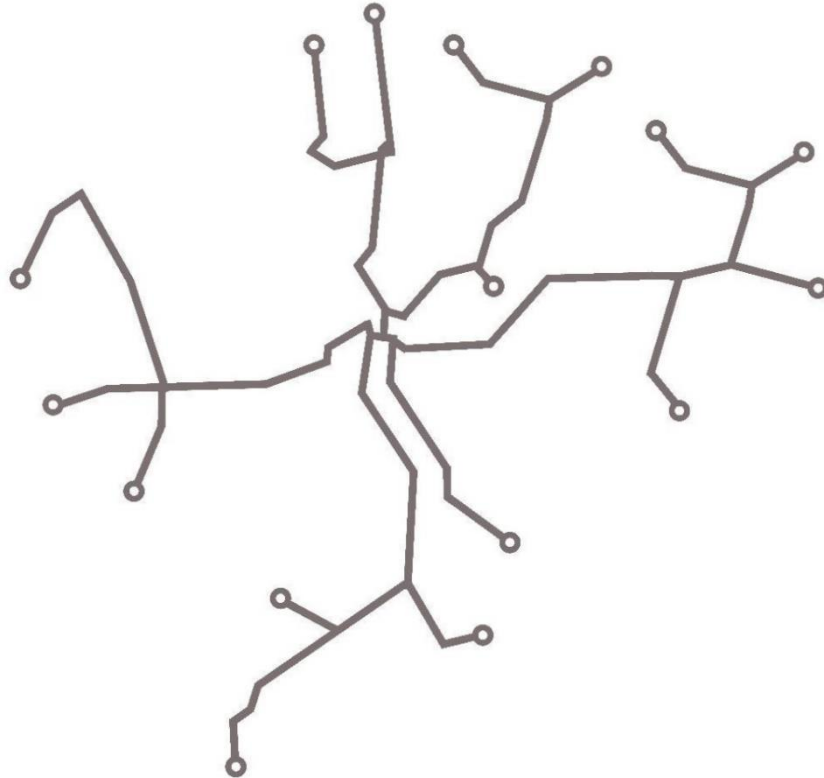
- a) ustawy Prawo zamówień publicznych,
- b) ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi,
- c) bezpośredniego zawarcia umowy,
- d) w ramach samorządowego zakładu budżetowego.

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. 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( $\alpha$ )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+NOx	NOx	PM
<b>EURO I</b>	1992.07	3,16	1,13	-	0,14
<b>EURO II</b>	1996.01	1	0,7	-	0,08
<b>EURO III</b>	2000.01	0,64	0,56	0,5	0,05
<b>EURO IV</b>	2005.01	0,5	0,3	0,25	0,025
<b>EURO V</b>	2009.09	0,5	0,23	0,18	0,005
<b>EURO VI</b>	2014.09	0,5	0,17	0,08	0,005

*Tabela 214 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.*

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, podjęto decyzję 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.

## **8.2. 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. Miejscem docelowym podróży wyżej wymienionych osób bardzo często są instytucje publiczne oraz zakłady opieki zdrowotnej, dlatego na te miejsca należy zwrócić szczególną uwagę w organizacji infrastruktury przystankowej. Zarządcy i właściciele przystanków komunikacyjnych powinni dążyć do eliminacji wszelkich barier – zarówno na etapie projektowania jak i w czasie remontów i modernizacji dotychczasowej infrastruktury.

Natomiast jeśli chodzi o tabor autobusowy powinien być on wyposażony w:

- 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 wózkiem;
- 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;
- łatwo dostępne przyciski sygnalizujące.

Przejazd osób niepełnosprawnych, a także osób o ograniczonej zdolności ruchowej, za pomocą transportu zbiorowego może odbywać się za pomocą przewozów:

- regularnych – przewozy publiczne i ogólnodostępne, w ramach określonej trasy i rozkładów jazdy;
- regularnych specjalnych – przewozy niepubliczne skierowane do konkretnej grupy osób, z wyłączeniem innych grup.

W roku 2011 na terenie powiatu bielskiego mieszkało 18 013 osób niepełnosprawnych, w tym 11 065 osób miało prawne orzeczenie o niepełnosprawności, a 6 947 mieszkańców powiatu biologicznie odczuwało ograniczenie sprawności.

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 225 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:

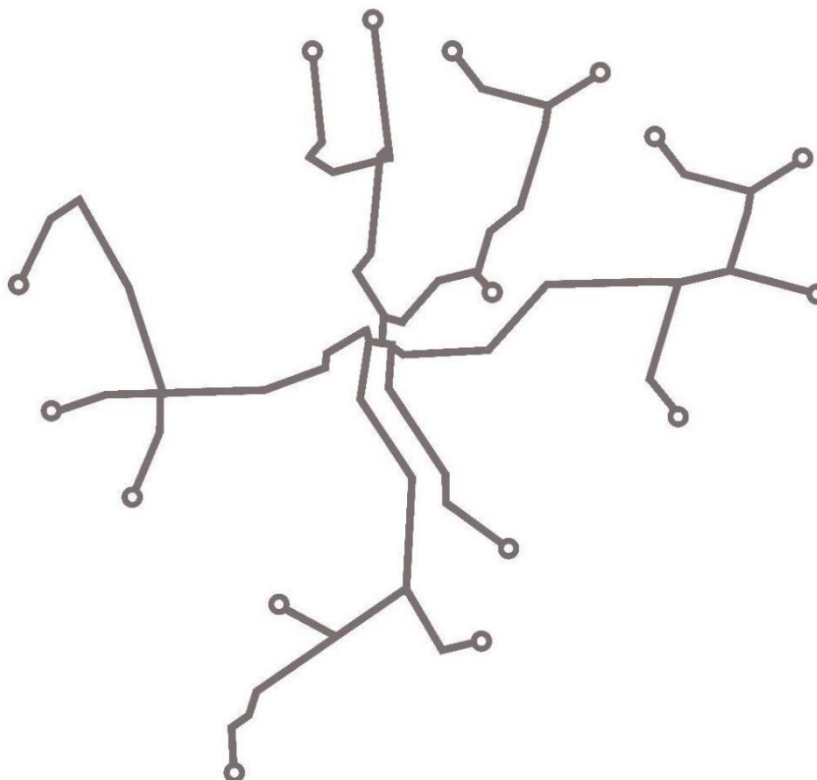
- nieodpowiednie rozmieszczenie żółtych płytek ryflowanych pełniących funkcję ostrzegawczą dla osób niewidomych i słabowidzących,
- stosowanie różnego układu płytek ostrzegawczych na terenie tego samego miasta/gminy,
- umieszczanie rozkładów jazdy zbyt wysoko .

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,

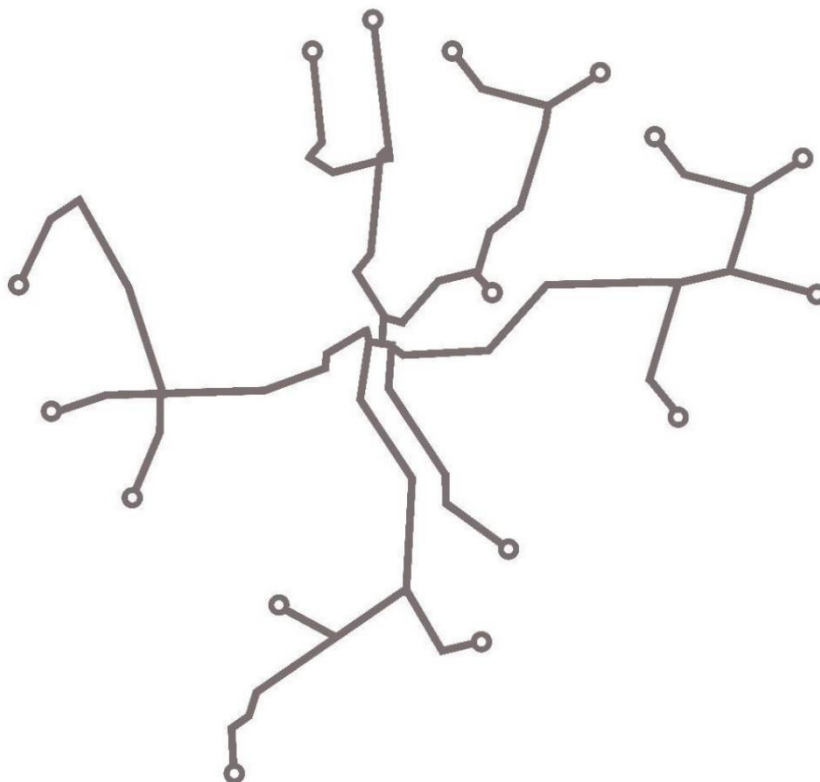
- rozkład jazdy – zamieszczony np. na słupie, pod wiatą, w gablocie – w sposób umożliwiający zachowanie czytelności,
- w przypadku węzłów przesiadkowych oraz dworców, powinny znaleźć się również widoczne oznaczenia - numery stanowisk, kierunek dojścia do innych środków transportu,
- plan graficzny sieci 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](http://www.bzpg.pl), oraz na stronie Operatora [www.komunikacjabeskidzka.pl](http://www.komunikacjabeskidzka.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.

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.

# 10. Prognoza popytu



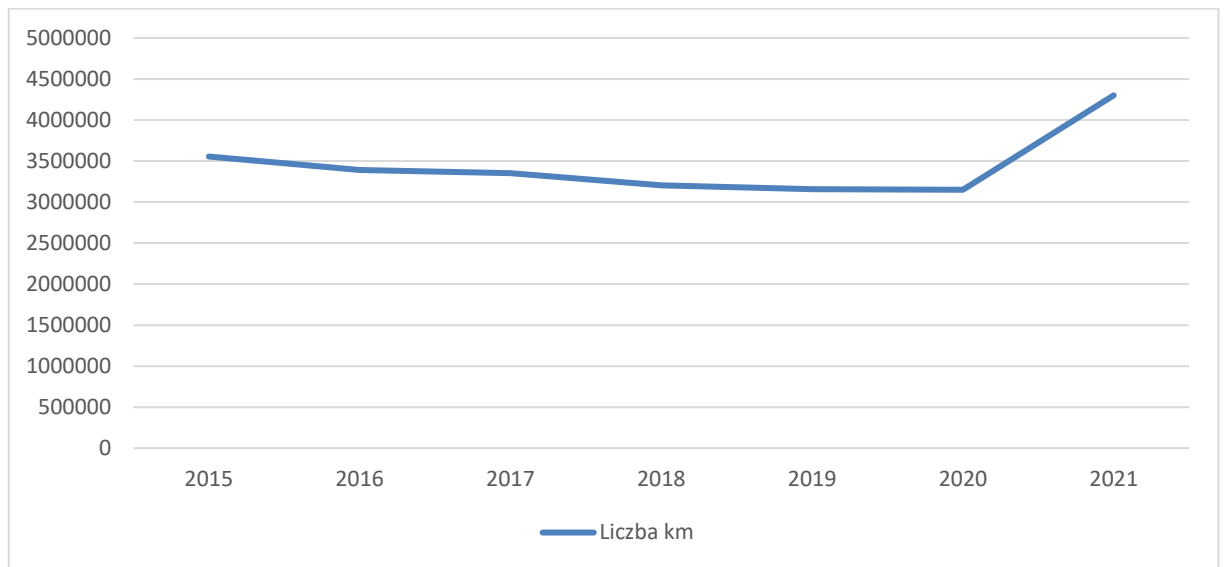
Analizie popytu zostały poddane usługi Komunikacji Beskidzkiej S.A. (dawniej: PKS w Bielsku-Białej S.A.) celem racjonalnego nakreślenia przyszłej sytuacji. Dostrzegając trendy panujące na rynku można w sposób efektywny lokować zasoby. Kierunek rozwoju transportu publicznego powinien być zgodny z zapotrzebowaniem konsumentów. Poniższa tabela przedstawia liczbę wykonanych wozokilometrów oraz obsłużonych pasażerów w latach 2015-2021.

Rok	Liczba wozokilometrów	Liczba pasażerów
2015	3 553 000	2 456 000
2016	3 389 000	2 388 000
2017	3 350 000	2 312 000
2018	3 205 000	2 354 000
2019	3 156 000	2 301 230
2020	3 108 525	1 428 193
2021	4 420 228	3 801 570

*Tabela 236 Zestawienie wozokilometrów oraz pasażerów w milionach w powiecie bielskim dla lat 2015-2021. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS*

Jak wskazuje w/w tabela liczba kilometrów od roku 2015 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 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.

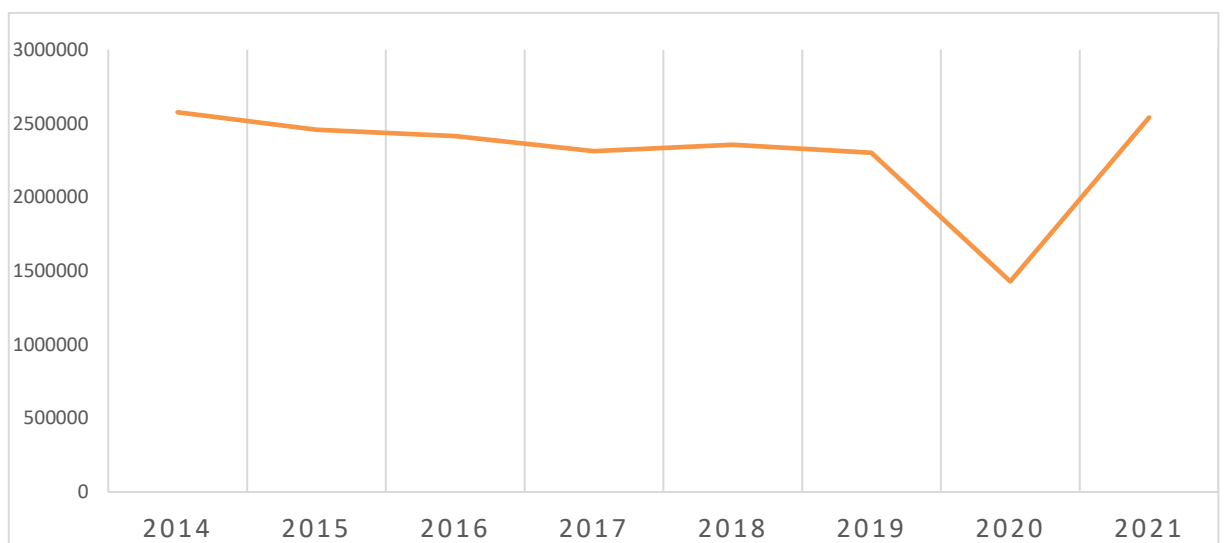
Kształtowanie się wielkości pracy przewozowej przez ostatnie lata obrazuje poniższy wykres:



Wykres 12 Liczba wozokilometrów w powiecie bielskim w latach 2015-2021.

Źródło: opracowanie własne

Analizie poddano również liczbę przewiezionych pasażerów:



Wykres 13 Liczba pasażerów w powiecie bielskim w latach 2014 - 2021

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.

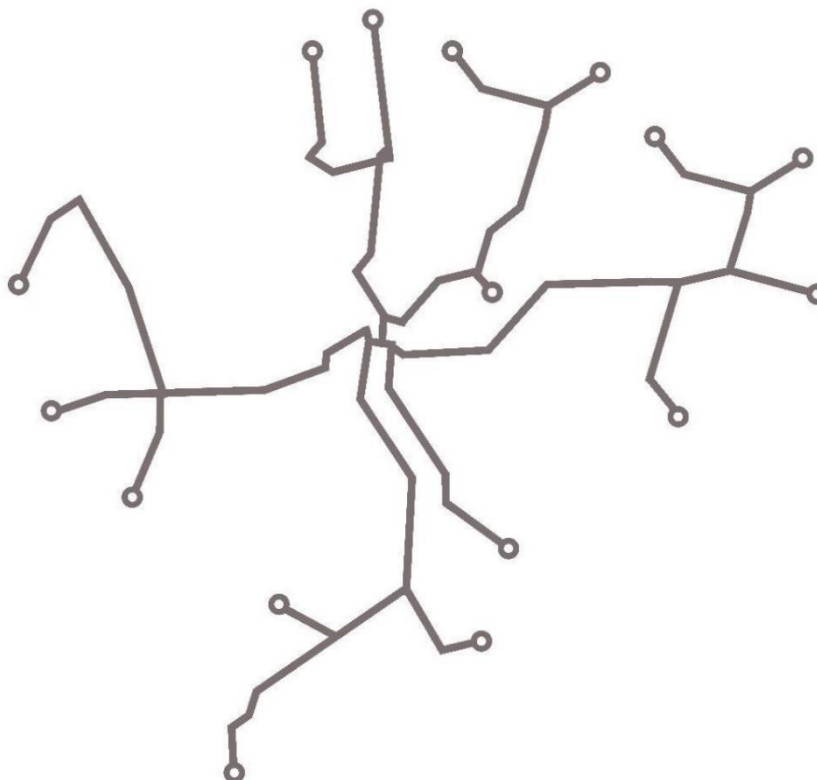
Dzięki tym staraniom, w 2018 roku wzrosła liczba pasażerów ogółem o ok 1,8% co potwierdza, że poczynione działania są ukierunkowane na potrzeby pasażerów. 2019 rok przyniósł już niestety ponownie niewielki spadek liczby pasażerów.

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,
- 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 obsługiwane 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 wykorzystanie terenu znajdującego się w ścisłym centrum Bielsku-Białej przy ul. Warszawskiej 7, gdzie zlokalizowany jest obecny budynek dworca autobusowego.

Atutem tego budynku jest jego lokalizacji – w samym centrum miasta Bielska-Białej, naprzeciw budynku dworca PKP. Największym problemem jest jego stan techniczny, wizualny oraz ten dotyczący rozmieszczenia w nim pomieszczeń. Obecne wykorzystanie budynku

dworca autobusowego dla przestrzeni pasażerskiej to 16% (poczekalnia: 160m<sup>2</sup> z 1015m<sup>2</sup> 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 nowego centrum przesiadkowego, który w odpowiedni sposób przejmie funkcję obsługi pasażerów.



Nowy budynek wybudowany z użyciem 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.

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, ale pierwszych pojazdów zasilanych tą technologią w regionie, zapoczątkowało rozmowy z PGNiG dotyczące budowy pierwszej w regionie

ogólnodostępnej stacji CNG, która według planów powinna powstać na terenie zajezdni Komunikacji Beskidzkiej w 2021 roku.

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

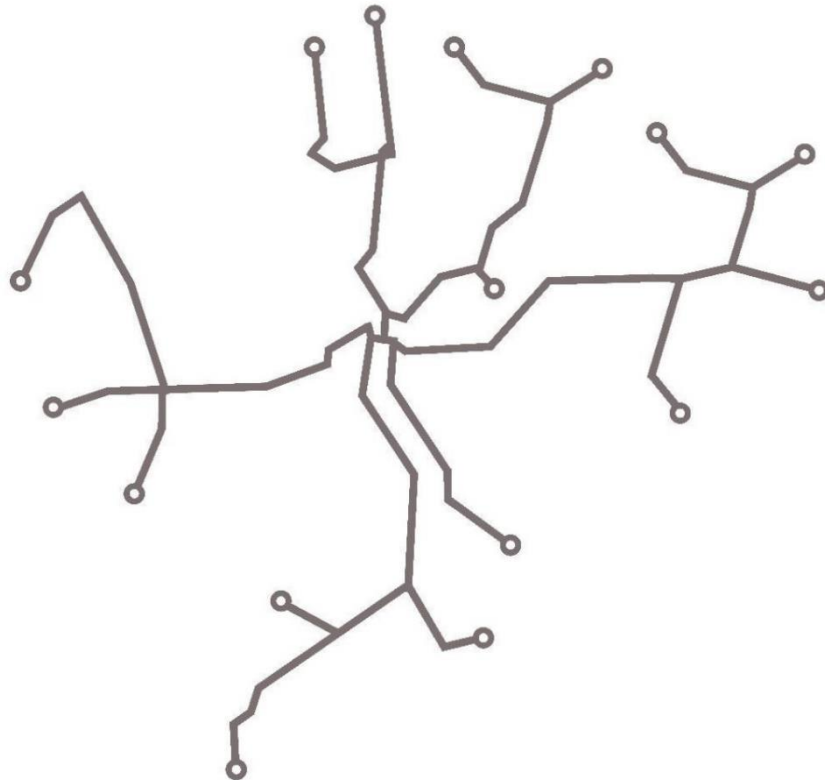
- kontrolę aktualnych rozkładów jazdy i dostosowanie ich do zmieniającego się popytu.
- utworzenie nowych lub zmianę przebiegu aktualnych linii komunikacyjnych,
- nadanie numeracji liniom komunikacyjnym,
- wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych (system informacji pasażerskiej na telefonie, 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 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 Górn Śląska, 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);

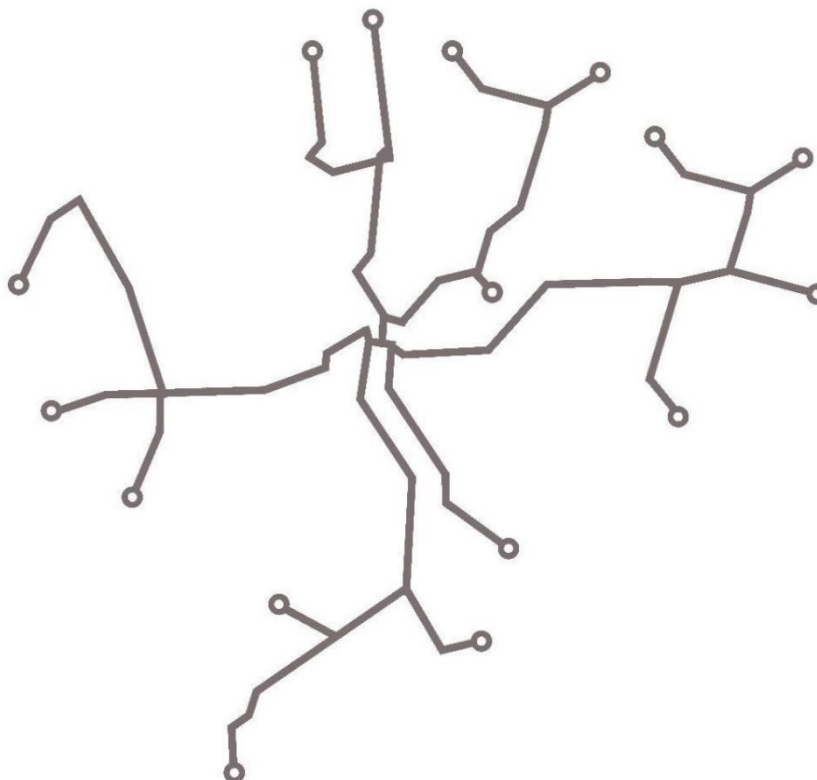
Spośród działań organizacyjnych planowane jest powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu wg następujących wariantów:

- 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:

- 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



**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

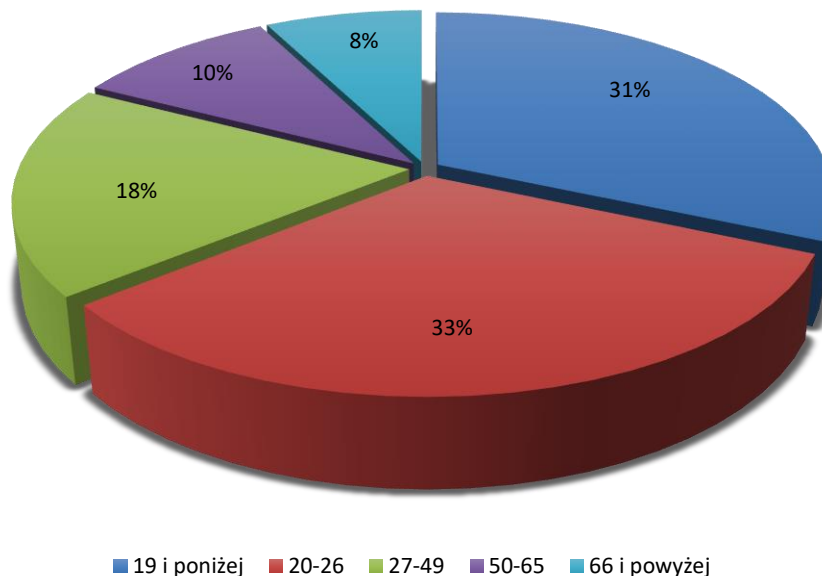
<input type="checkbox"/> dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych	<input type="checkbox"/> niezawodność	
6. Z jakiego rodzaju biletu Pan/Pani korzysta? Zaznacz tylko jedną odpowiedź.		
<input type="checkbox"/> normalny	<input type="checkbox"/> ulgowy	<input type="checkbox"/> bezpłatny
7. Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta? Zaznacz tylko jedną odpowiedź.		
<input type="checkbox"/> jednorazowy	<input type="checkbox"/> 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.		
<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	
9. Jak ocenia Pan/Pani stan autobusów komunikacji publicznej? Zaznacz tylko jedną odpowiedź.		
<input type="checkbox"/> całość taboru w złym stanie		
<input type="checkbox"/> większość autobusów jest w złym stanie		
<input type="checkbox"/> część taboru jest w dobrym, część w złym stanie		
<input type="checkbox"/> większość autobusów jest w bardzo dobrym stanie		
<input type="checkbox"/> całość taboru w bardzo dobrym stanie		
10. Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu? Zaznacz tylko jedną odpowiedź.		
<input type="checkbox"/> bezpieczeństwem	<input type="checkbox"/> dostępnością	<input type="checkbox"/> kosztem
<input type="checkbox"/> komfortem	<input type="checkbox"/> szybkością	<input type="checkbox"/> inne:
11. Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu? Zaznacz tylko jedną odpowiedź.		
<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	
12. Czy ma Pan/Pani propozycję usprawnienia transportu publicznego		
.....		
13. Płeć: <input type="checkbox"/> kobieta <input type="checkbox"/> mężczyzna		
Wiek: <input type="checkbox"/> < 16 <input type="checkbox"/> 16-19 <input type="checkbox"/> 20-26		
<input type="checkbox"/> 27-49 <input type="checkbox"/> 50-65 <input type="checkbox"/> > 66		
Aktywność zawodowa:		
<input type="checkbox"/> uczeń/student <input type="checkbox"/> pracuje <input type="checkbox"/> własna działalność gospodarcza		
<input type="checkbox"/> bezrobotny <input type="checkbox"/> emeryt/rencista		

Gmina: .....

Celem powyższej ankiety było określenie preferencji i zachowań transportowych wśród mieszkańców objętych przeprowadzonym planem transportowym. Badanie miało miejsce na terenie dworca PKS w Bielsku-Białej oraz na przystankach w gminach należących do Beskidzkiego Związku Powiatowo Gminnego. Ankieterzy pytali losowe osoby w dniach 04.09-08.09.2017r.

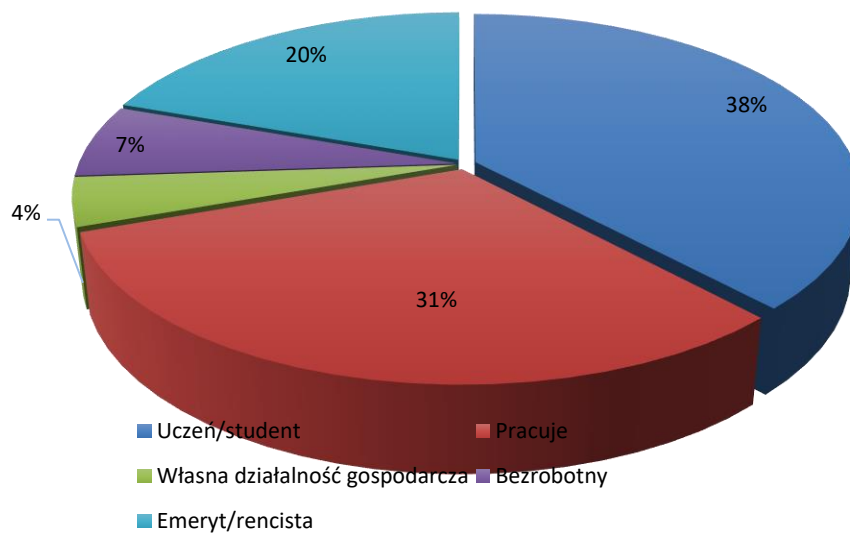
### 13.1.Charakterystyka próby

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 14 Podział respondentów ze względu na wiek, Źródło: Opracowanie własne

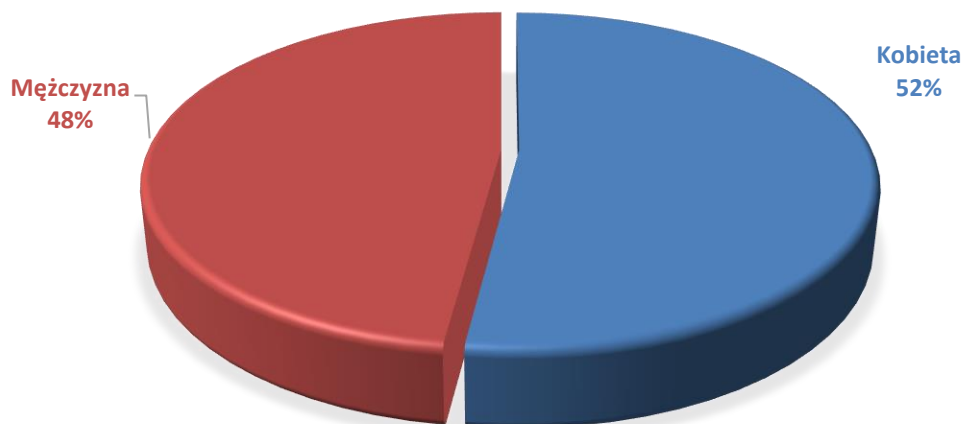
W przeprowadzonym badaniu pod względem aktywności zawodowej najliczniejszą grupę stanowią uczniowie i studenci – 38%. Osoby pracujące – 31%, emeryci i renciści – 20%. Zdecydowanie mniej liczne są pozostałe grupy. Bezrobotni – 7%, osoby prowadzące własną działalność – 4% ankietowanych.



Wykres 15 Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

Źródło: Opracowanie własne

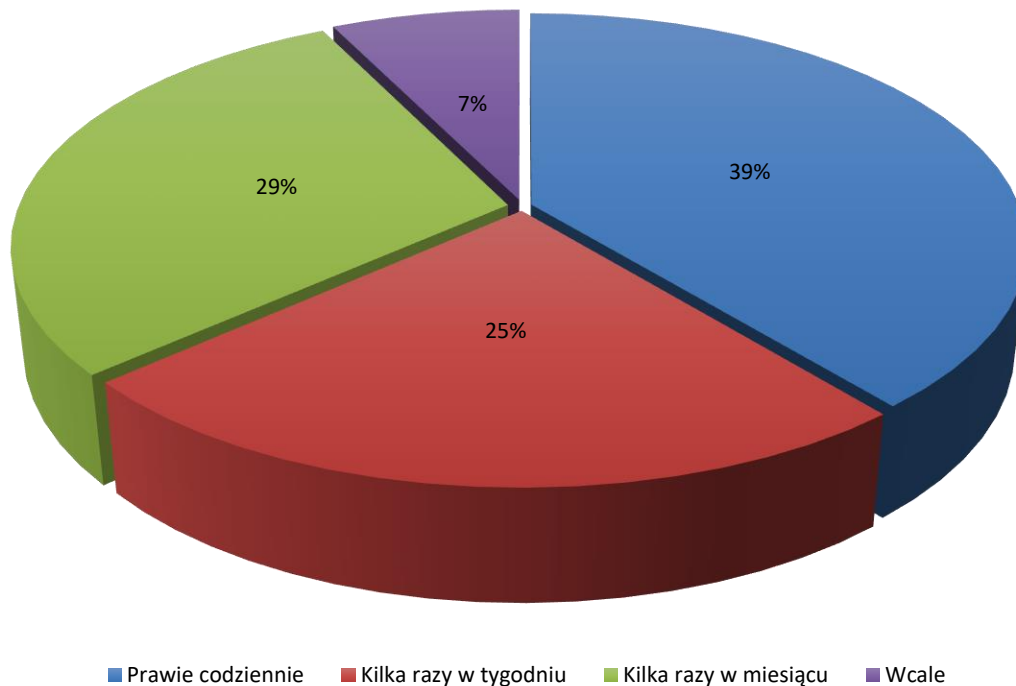
Badana próba jest zrównoważona pod względem podziału na płeć. Mężczyźni stanowią – 48%, natomiast kobiety – 52% ankieterów.



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

## 13.2. Wyniki badania

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

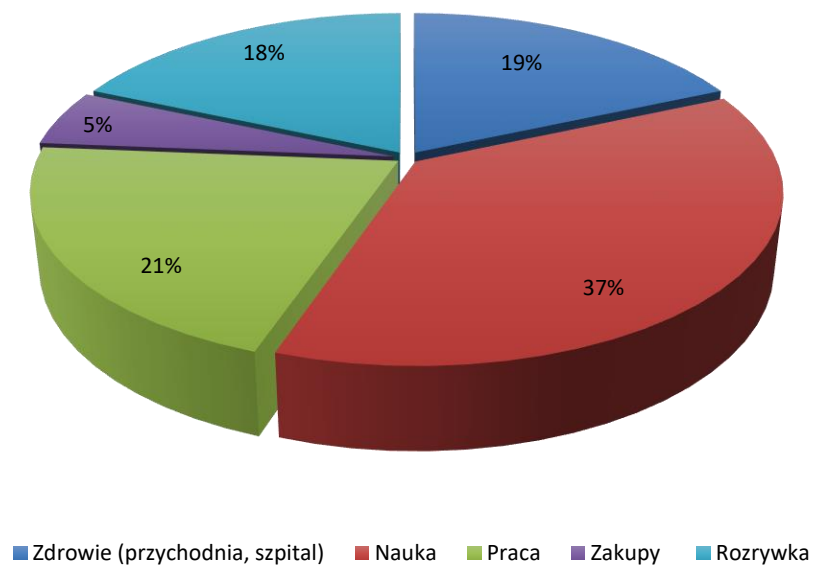


Wykres 17 Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne

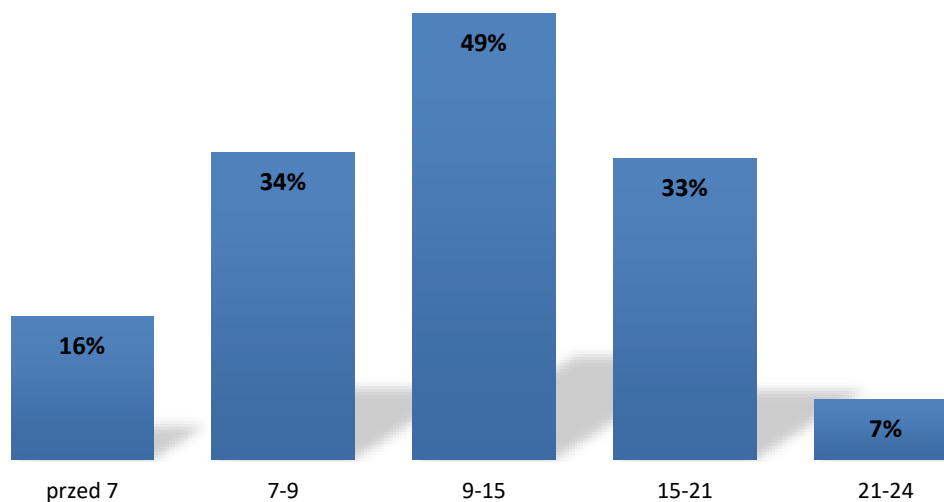
W badaniu najwięcej ankietowanych korzysta z komunikacji publicznej prawie codziennie – 39%. Kilka razy w miesiącu – 29%, kilka razy w tygodniu - co czwarty respondent. Osoby niekorzystające z komunikacji publicznej stanowią – 7% respondentów. Pytania 2-9 były pomijane przez osoby niekorzystające z komunikacji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

W pytaniu drugim ankietrzy 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 18 Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową?  
Źródło: Opracowanie własne

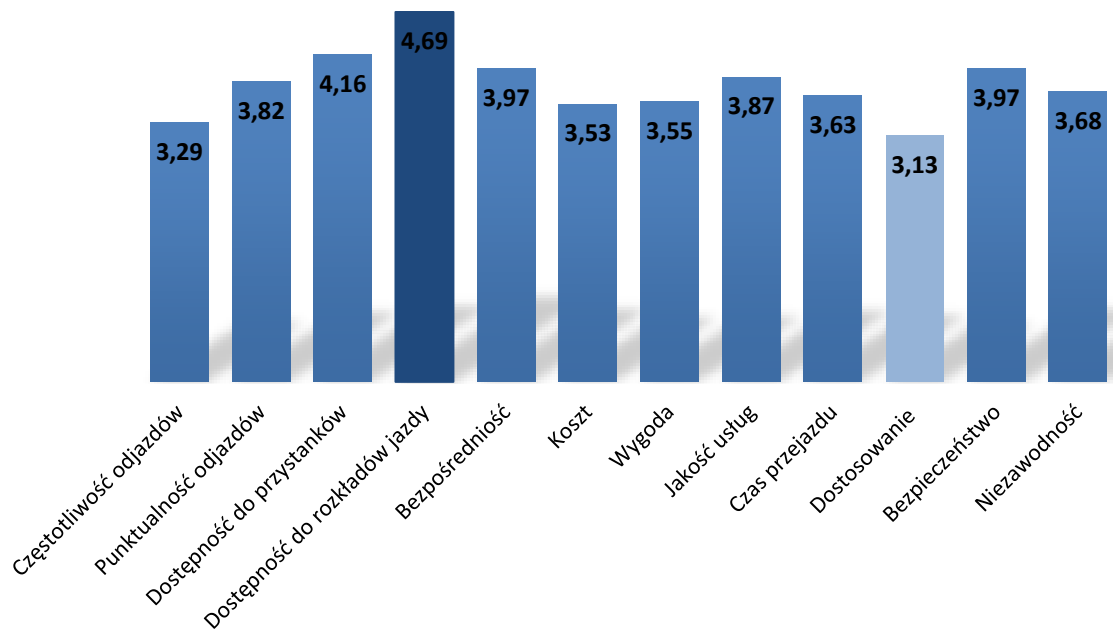
W pytaniu trzecim respondenci wskazywali godziny korzystania z komunikacji publicznej.



Wykres 19 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 20 Proszę ocenić następujące cechy komunikacji zbiorowej.

Źródło: Opracowanie własne

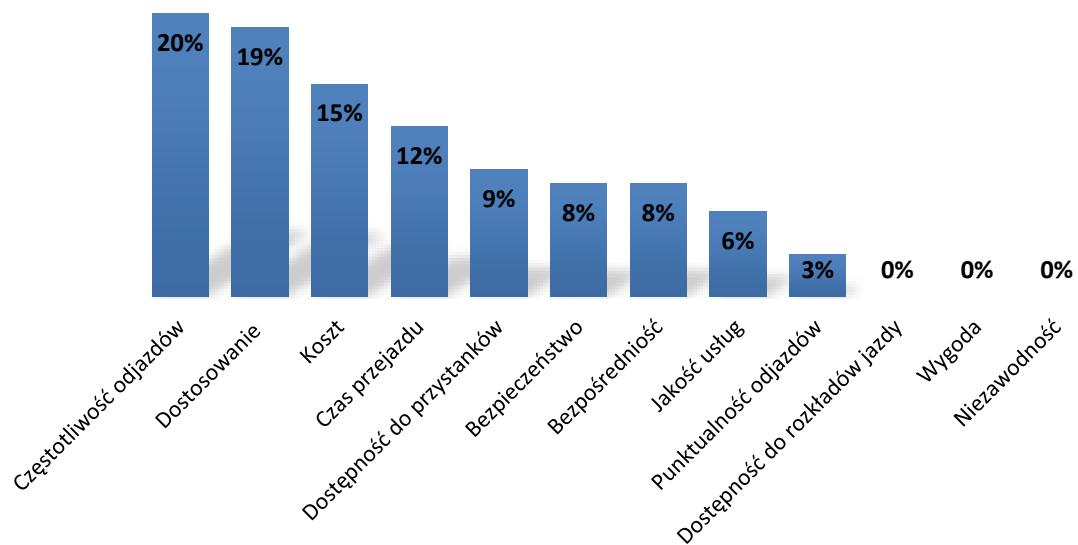
Średnia ocena dla komunikacji publicznej wynosi 3,77. Badani najkorzystniej oceniają dostępność do rozkładów jazdy. Średnia ocen dla tej cechy wynosi 4,69 i zdecydowanie odbiega od pozostałych. Większość średnich z ocen mieści się w przedziale 3,5 – 3,99. Najgorzej zostało ocenione dostosowanie pojazdów 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
<b>Częstotliwość odjazdów</b>	3,29	0,43	13%
<b>Punktualność odjazdów</b>	3,82	0,43	11%
<b>Dostępność do przystanków</b>	4,16	0,47	11%
<b>Dostępność do rozkładów jazdy</b>	4,69	0,36	8%
<b>Bezpośredniość</b>	3,97	0,54	13%
<b>Koszt</b>	3,53	0,52	15%
<b>Wygoda</b>	3,55	0,46	13%
<b>Jakość usług</b>	3,87	0,37	10%
<b>Czas przejazdu</b>	3,63	0,51	14%
<b>Dostosowanie</b>	3,13	0,55	18%
<b>Bezpieczeństwo</b>	3,97	0,36	9%
<b>Niezawodność</b>	3,68	0,40	11%

Tabela 247 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.

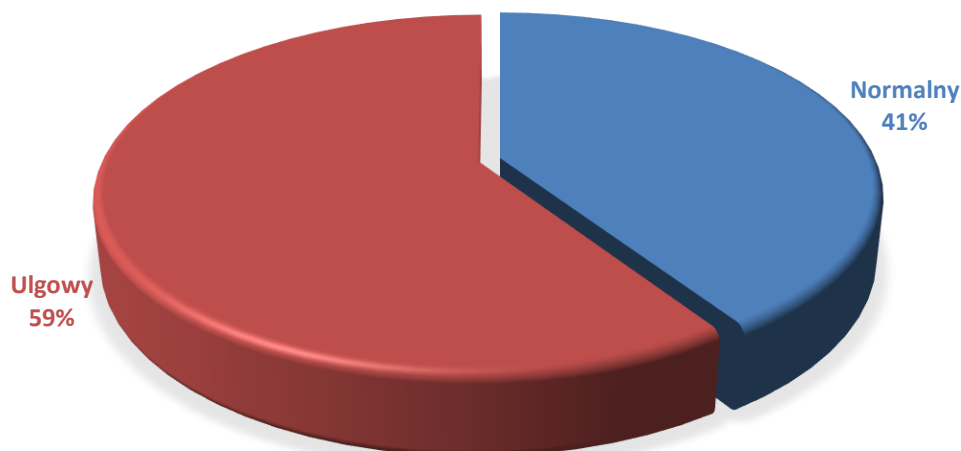
W pytaniu piątym respondenci wybierają jedną najważniejszą z powyższych cech. Co piąty respondent wskazuje na częstotliwość odjazdów. Dostosowanie pojazdów do osób niepełnosprawnych – 19%, koszt – 15%, czas przejazdu – 12%, dostępność do przystanków – 9%, poprawa bezpieczeństwa – 8%, bezpośredniość połączeń – 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 21 Poprawa której z powyższych cech jest dla Pana/Pani najważniejsza?

Źródło: Opracowanie własne

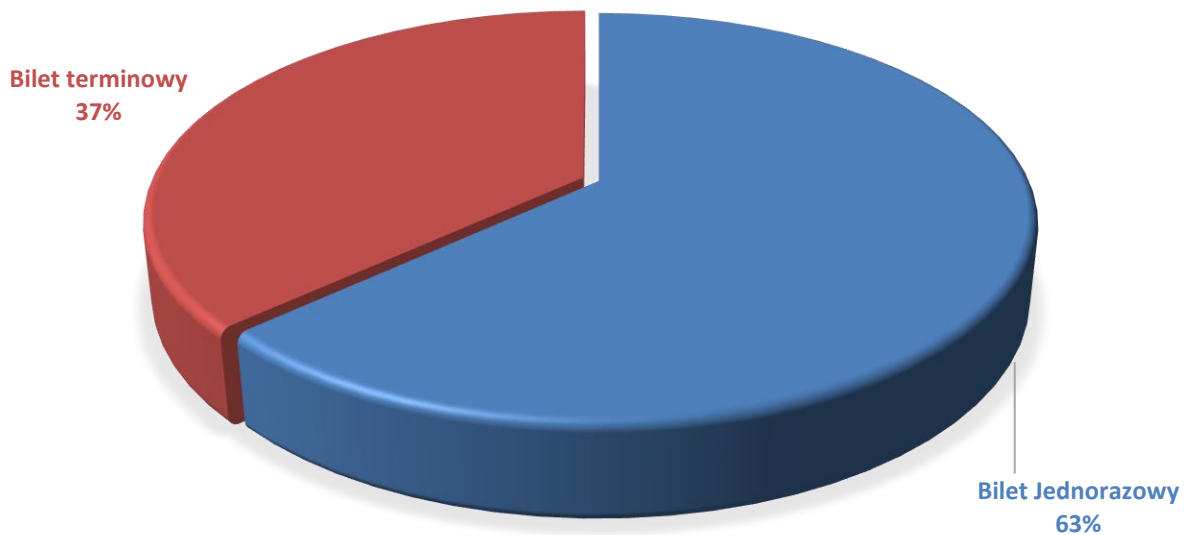
W pytaniu szóstym ankietowani określają, z jakiego rodzaju biletu korzystają.



Wykres 22 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.

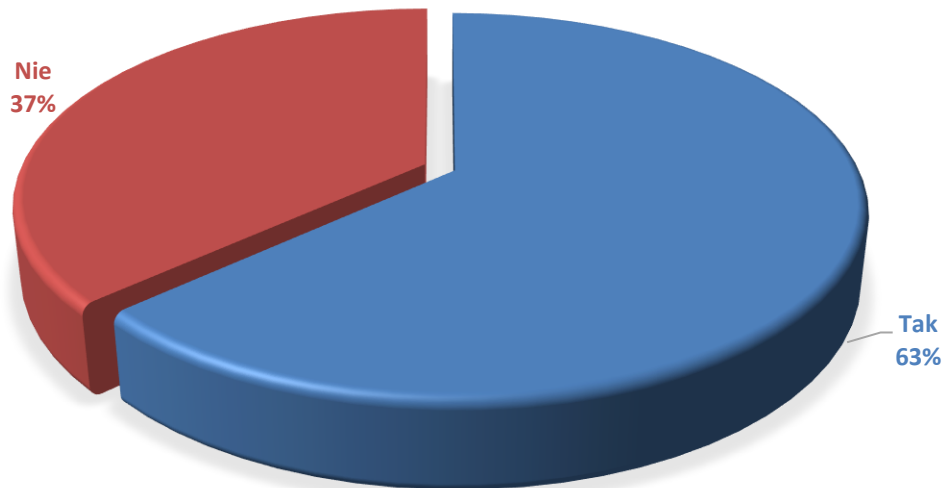
W pytaniu siódmym ankietowani wskazują typ biletów, z którego przeważnie korzystają.



Wykres 23 Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne

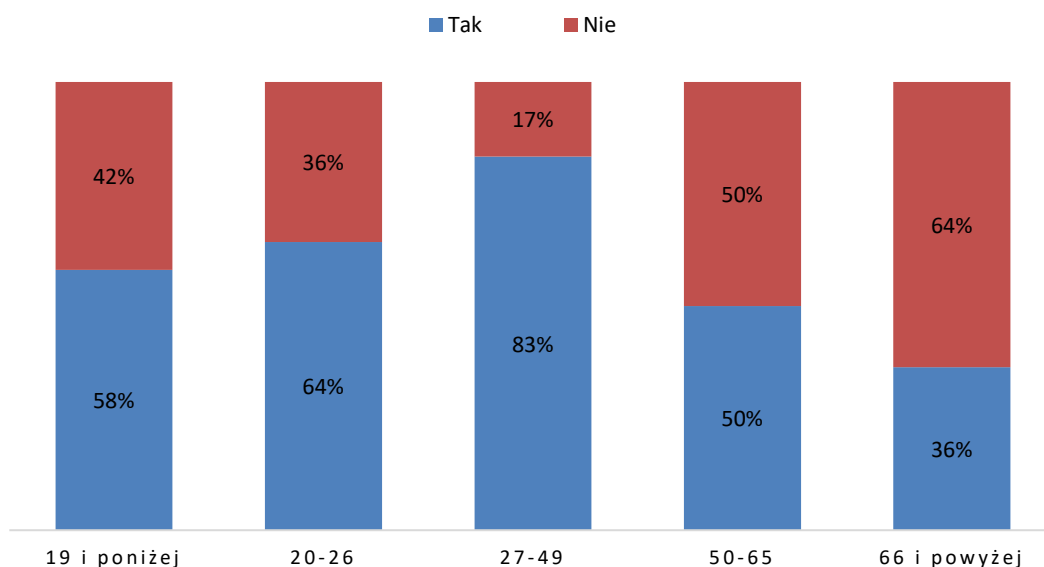
Jak widać na powyższym wykresie zdecydowana większość – 63% respondentów korzysta z biletów jednorazowych. Na bilet terminowy decyduje się – 37% ankietowanych.

W pytaniu ósmym ankietowani pytani o to, 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 24 Czy tabor autobusowy jest wystarczająco przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz kobiet w ciąży i rodziców z wózkami? Źródło: Opracowanie własne

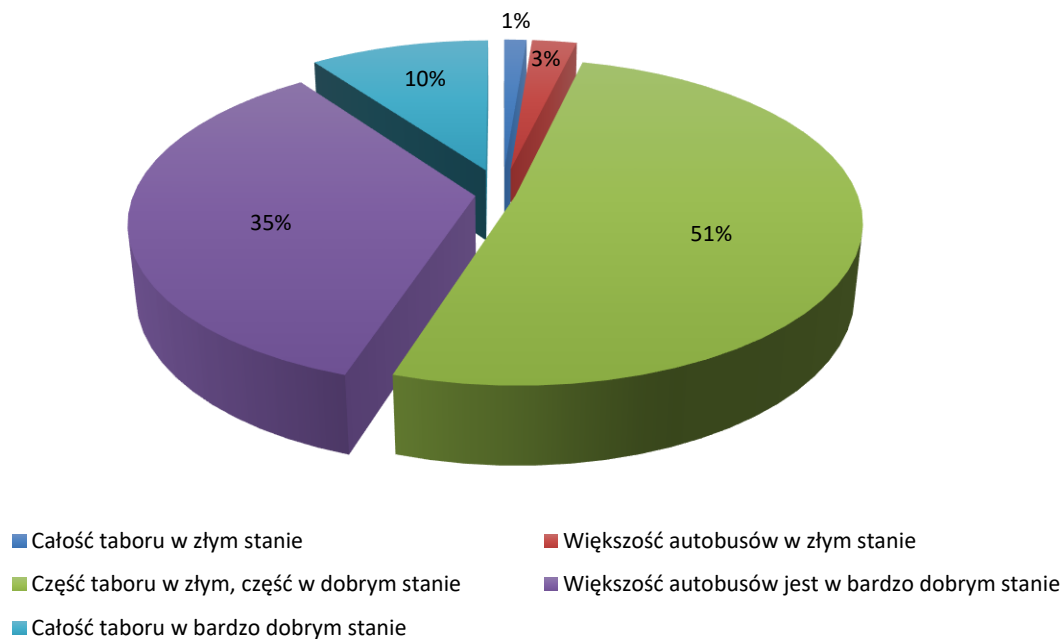
Na poniższym wykresie możemy zaobserwować istotne różnice w postrzeganiu przystosowania autobusów. Pozytywnie tabor autobusowy ocenia 83% respondentów w wieku 27-49 lat, 64% w wieku 20-26 lat, 58% w wieku 19 lat i poniżej, 50% w wieku 50-65 lat. W przypadku osób w wieku 66 lat i powyżej zaledwie – 36%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



Wykres 25 Odpowiedz na pytanie nr 8 z podziałem na wiek. Źródło: Opracowanie własne



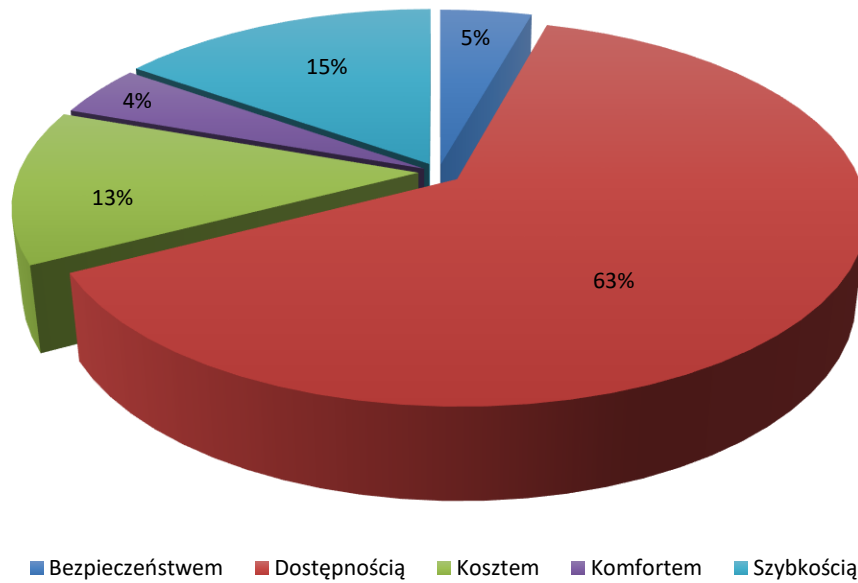
W pytaniu dziewiątym badani określali stan autobusów komunikacji publicznej.



Wykres 26 Jak ocenia Pan/Pani stan autobusów komunikacji publicznej? Źródło: Opracowanie własne

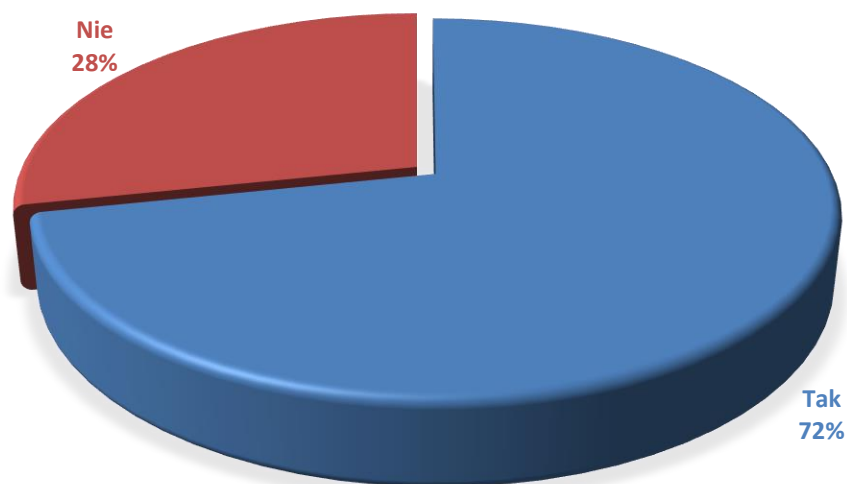
Ponad połowa ankietowanych uważa, że część taboru jest w złym stanie a część w dobrym. Większość autobusów w stanie dobrym – 35%, całość taboru w bardzo dobrym stanie – 10%, większość autobusów w złym stanie – 4%, całość taboru w złym stanie – 1% respondentów.

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



Wykres 27 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 28 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. Przeciwnej 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		
	Bilet jednorazowy		Bilet terminowy
	Tak	59%	89%
Nie	41%	11%	

*Tabela 258 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%
Nie	9%	37%	38%	23%	18%

*Tabela 269 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

### 13.3. 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. W opinii ankieterów przeprowadzających badanie często osoby w wieku średnim podkreślały jak dużo

zostało zmienione i poprawione na przestrzeni ostatnich lat. Natomiast respondenci starsi, schorowani, niepełnosprawni uważali przeciwnie. Często krytykując aktualną sytuację.

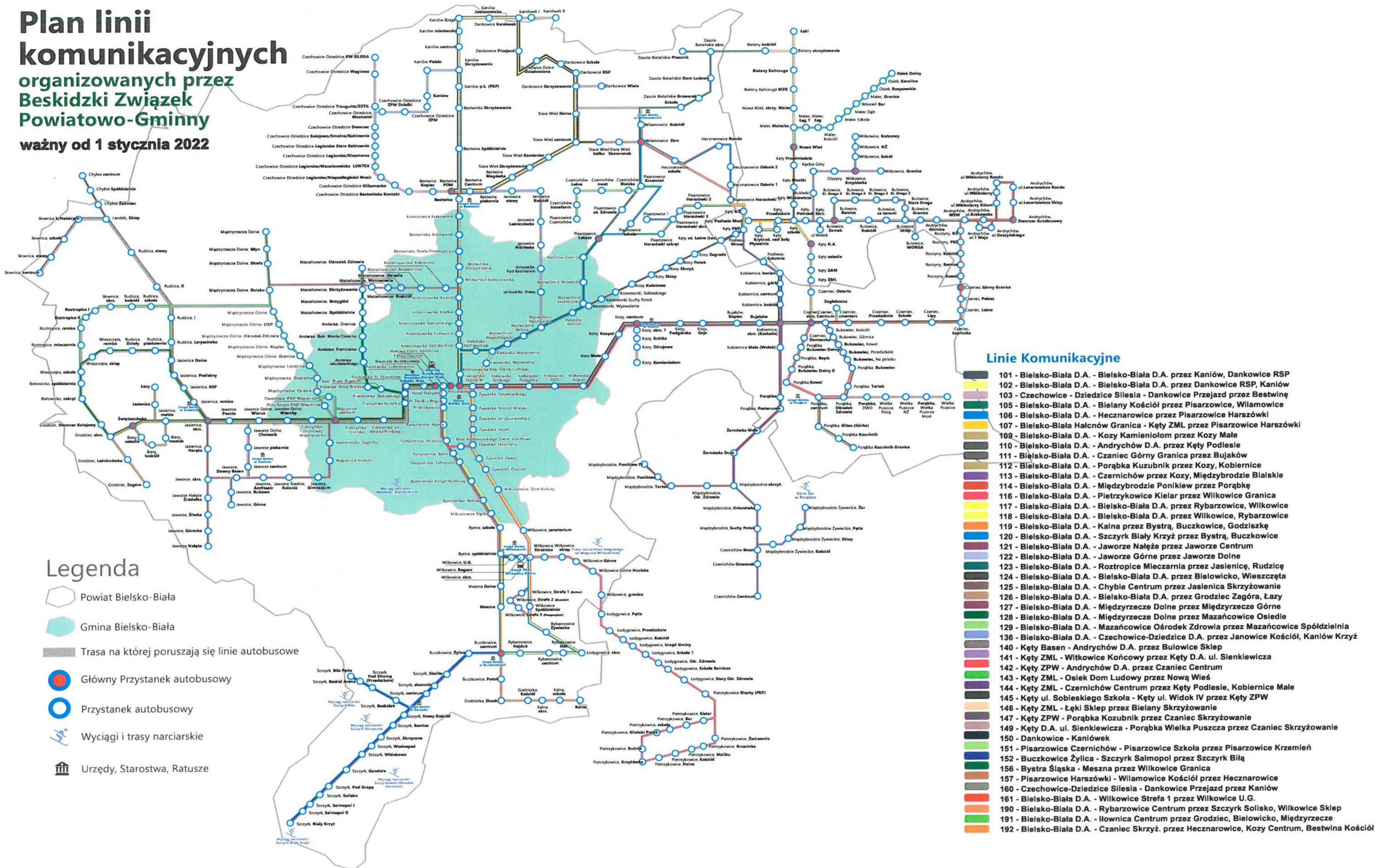
Notę zdecydowanie poniżej średniej uzyskała częstotliwość odjazdów. Respondenci ocenili ten element na 3,29. W dalszej części ankiety uzyskujemy informację, że co piąty respondent chciałby poprawy tej cechy w pierwszej kolejności. Jest to szczególnie ważny element, ponieważ aż 63% ankietowanych decyduje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

# 14. Część graficzna

## Plan linii komunikacyjnych organizowanych przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny ważny od 1 stycznia 2022



### Legenda

- Powiat Bielsko-Biała
- Gmina Bielsko-Biała
- Trasa na której poruszają się linie autobusowe
- Główny Przystanek autobusowy
- Przystanek autobusowy
- Wyciągi i trasy narciarskie
- Urzędy, Starostwa, Ratusze

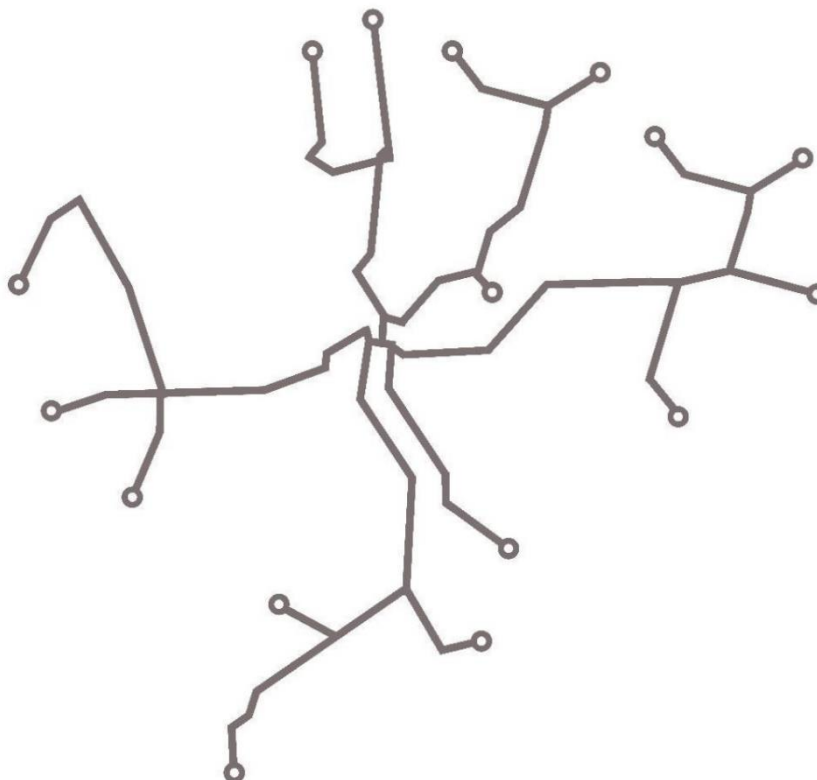
### Linie Komunikacyjne

- 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 Piszarowice, Wilamowice
- 106 - Bielsko-Biała D.A. - Hecznarowice przez Piszarowice Harszówki
- 107 - Bielsko-Biała Halców Granica - Kęty ZML przez Piszarowice Harszówki
- 109 - Bielsko-Biała D.A. - Kozy Kamieniolum 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 Kielar przez Wilkowice Granica
- 117 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Rybarzowice, Wilkowice
- 118 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Wilkowice, 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 Nałężę przez Jaworze Centrum
- 122 - Bielsko-Biała D.A. - Jaworze Górne przez Jaworze Dołne
- 123 - Bielsko-Biała D.A. - Rostropice Mleczarnia przez Jasienicę, Rudzicę
- 124 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Bielowicko, Wieszczątę
- 125 - Bielsko-Biała D.A. - Chybie Centrum przez Jasienica Skrzyżowanie
- 126 - Bielsko-Biała D.A. - Bielsko-Biała D.A. przez Grodziec Zagóra, Łazy
- 127 - Bielsko-Biała D.A. - Międzyrzecze Dołne przez Mazańcowice Górne
- 128 - Bielsko-Biała D.A. - Międzyrzecze Dołne przez Mazańcowice Spółdzielnia
- 129 - Bielsko-Biała D.A. - Mazańcowice Ośrodek Zdrowia przez Mazańcowice 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
- 149 - Kęty D.A. ul. Sienkiewicza - Porąbka Wielka Puszcza przez Czaniec Skrzyżowanie
- 150 - Dankowice - Kaniówek
- 151 - Piszarowice Czernichów - Piszarowice Szkoła przez Piszarowice Krzemień
- 152 - Buczkowice Żylica - Szczyrk Salmopol przez Szczyrk Białą
- 156 - Bystra Śląska - Meszna przez Wilkowice Granica
- 157 - Piszarowice Harszówki - Wilamowice Kościół przez Hecznarowice
- 160 - Czechowice-Dziedzice Silesia - Dankowice Przejazd przez Kaniów
- 161 - Bielsko-Biała D.A. - Wilkowice Strefa 1 przez Wilkowice U.G.
- 190 - Bielsko-Biała D.A. - Rybarzowice Centrum przez Szczyrk Solisko, Wilkowice 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;

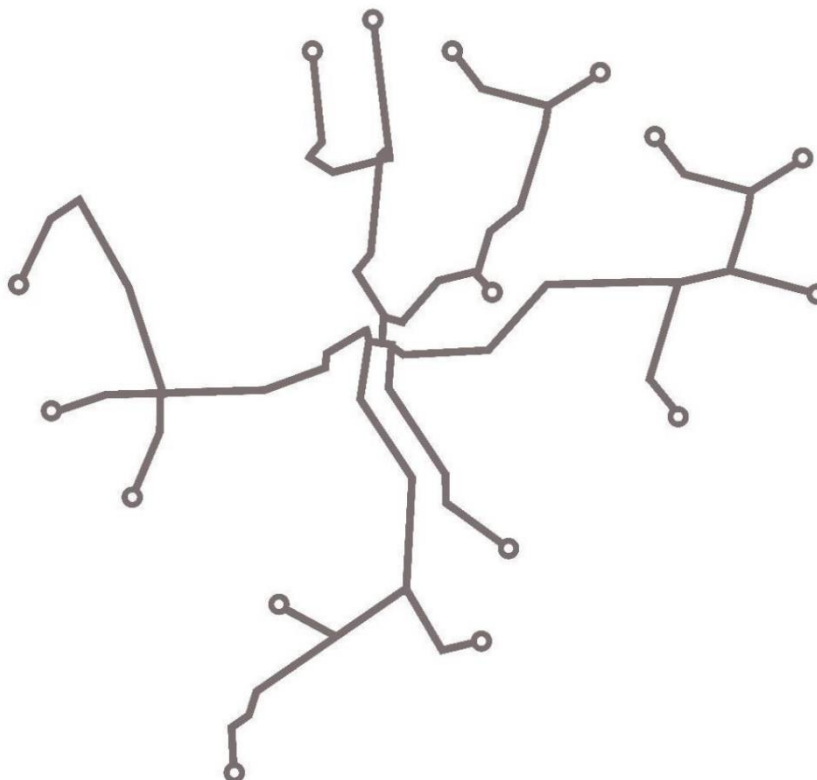
**Współczynnik korelacji liniowej Pearsona** – współczynnik określający poziom zależności liniowej między zmiennymi losowymi. Wartość współczynnika korelacji mieści się w przedziale domkniętym  $[-1, 1]$ . Im większa jego wartość bezwzględna, tym silniejsza jest zależność liniowa między zmiennymi;

**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

*Mapa 1 Obszar komunikacyjny dla Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego ..... 105*

## 16.2.Spis rysunków

*Rysunek 1 Powiat bielski z podziałem na gminy. Źródło: Opracowanie własne na podstawie commons.wikimedia.org..... 10*

## 16.3.Spis tabel

*Tabela 1 Gminy powiatu bielskiego – ich powierzchnia, ilość mieszkańców oraz gęstość zaludnienia w 2018 r. oraz 2020 roku. Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS 11*

*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 17*

*Tabela 3 Saldo migracji na terenie powiatu bielskiego oraz liczba urodzeń i zgonów. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS 18*

*Tabela 4 Struktura aktywności zawodowej wśród mieszkańców BZPG. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS 19*

*Tabela 5 Prognoza ludności powiatu bielskiego na lata 2020-2050. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS 20*

*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 23*

*Tabela 7 Różnica pomiędzy stanem ludności a liczbą uczniów na terenie BZPG Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS 23*

*Tabela 8 Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu bielskiego 27*

*Tabela 9 Drogi powiatowe oraz gminne na terenie powiatu bielskiego 28*

*Tabela 10 Wykaz linii komunikacyjnych powiatowo-gminnych. 32*

*Tabela 11 Wykaz przystanków MZK Bielsko-Biała na terenie gmin należących do BZPG 33*

<i>Tabela 12 Wykaz przystanków PKM Czechowice-Dziedzice Sp. z o.o. na terenie gmin należących do BZPG</i>	33
<i>Tabela 13 Wykaz przystanków MZK w Oświęcimiu na terenie gmin należących do BZPG</i>	33
<i>Tabela 14 Lista placówek oświatowych zlokalizowanych na terenie gmin wchodzących w skład BZPG</i>	40
<i>Tabela 15 Szkoły średnie i zawodowe znajdujące się na terenie Bielska-Białej i Czechowic-Dziedzic oraz Kęt</i>	41
<i>Tabela 16 Spis placówek szkolnictwa wyższego na terenie powiatu bielskiego</i>	41
<i>Tabela 18 Niektóre obiekty kulturalne na terenie gmin należących do BZPG</i>	46
<i>Tabela 19 Spis obiektów kulturalnych na terenie Bielska-Białej oraz powiatu bielskiego wraz z ilością widzów/odwiedzających w roku 2016 r.</i>	47
<i>Tabela 21 Główne urzędy i instytucje publiczne</i>	50
<i>Tabela 22 Placówki służby zdrowia zlokalizowane na terenie BZPG</i>	51
<i>Tabela 23 Średnie roczne tempo wzrostu wskaźnika motoryzacji w latach 2011-2015</i>	56
<i>Tabela 24 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>	66
<i>Tabela 25 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>	68
<i>Tabela 26 Zestawienie wozokilometrów oraz pasażerów w milionach w powiecie bielskim dla lat 2015-2021. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i>	74
<i>Tabela 27 Zestawienie wartości średniej, odchylenia oraz współczynnika zmienności dla analizowanych cech. Źródło: Opracowanie własne</i>	96
<i>Tabela 28 Zestawienie pytania nr 11 z podziałem na typy biletu. Źródło: Opracowanie własne</i>	102
<i>Tabela 29 Zestawienie pytania nr 11 z podziałem na cele podróży. Źródło: Opracowanie własne</i>	102

## 16.4. Spis wykresów

<i>Wykres 1 Powierzchnia gmin. Źródło: Opracowanie własne na podstawie commons.wikimedia.org</i> .....	15
<i>Wykres 2 Liczba ludności w latach 2009-2019 z rozgraniczeniem na powiat bielski oraz gminy należące do Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i> .....	16
<i>Wykres 3 Liczba ludności w gminach powiatu bielskiego w latach 2011-2020. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i> .....	17
<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> .....	18
<i>Wykres 5 Struktura wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym. Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS</i> .....	19
<i>Wykres 6 Liczba ludności w powiecie bielskim w prognozie do roku 2050. Źródło: bdl.stat.gov.pl/BDL/</i> .....	20
<i>Wykres 7 Liczba ludności w powiecie bielskim w prognozie do roku 2050 z rozbiciem na wiek mieszkańców. Źródło: bdl.stat.gov.pl/BDL/</i> .....	21
<i>Wykres 8 Struktura zatrudnienia na terenie powiatu bielskiego z podziałem na sektory gospodarki</i> .....	22
<i>Wykres 9 Rodzaje autobusów z podziałem ze względu na rozmiar</i> .....	35
<i>Wykres 10. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 ludności według faktycznego miejsca zamieszkania w 2020 roku</i> .....	55
<i>Wykres 11. Liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 ludności według faktycznego miejsca zamieszkania w latach 2011-2015</i> .....	56
<i>Wykres 12 Liczba wozokilometrów w powiecie bielskim w latach 2015-2021</i> .....	75
<i>Wykres 13 Liczba pasażerów w powiecie bielskim w latach 2014 - 2021</i> .....	75
<i>Wykres 14 Podział respondentów ze względu na wiek, Źródło: Opracowanie własne</i> ..	91
<i>Wykres 15 Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową</i> .....	92
<i>Wykres 16 Podział respondentów ze względu na płeć, Źródło: Opracowanie własne</i> ...	92
<i>Wykres 17 Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej?</i> .....	93
<i>Wykres 18 Jaki jest najczęstszy cel Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową?</i> .....	94

<i>Wykres 19 W jakich godzinach korzysta Pan/Pani z komunikacji zbiorowej? Źródło: Opracowanie własne .....</i>	94
<i>Wykres 20 Proszę ocenić następujące cechy komunikacji zbiorowej. Źródło: Opracowanie własne .....</i>	95
<i>Wykres 21 Poprawa której z powyższych cech jest dla Pana/Pani najważniejsza? Źródło: Opracowanie własne .....</i>	97
<i>Wykres 22 Z jakiego rodzaju biletu Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne</i>	97
<i>Wykres 23 Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta? Źródło: Opracowanie własne.....</i>	98
<i>Wykres 24 Czy tabor autobusowy jest wystarczająco przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz kobiet w ciąży i rodziców z wózkami? Źródło: Opracowanie własne .....</i>	99
<i>Wykres 25 Odpowiedz na pytanie nr 8 z podziałem na wiek. Źródło: Opracowanie własne .....</i>	99
<i>Wykres 26 Jak ocenia Pan/Pani stan autobusów komunikacji publicznej? Źródło: Opracowanie własne .....</i>	100
<i>Wykres 27 Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu? Źródło: Opracowanie własne.....</i>	101
<i>Wykres 28 Czy poprawa stanu autobusów spowoduje częstsze wybieranie tego środka transportu? Źródło: Opracowanie własne .....</i>	101