



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Żywca



Żywiec, luty 2016

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Miasta Żywca.

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Żywca są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



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

www.refunda.pl

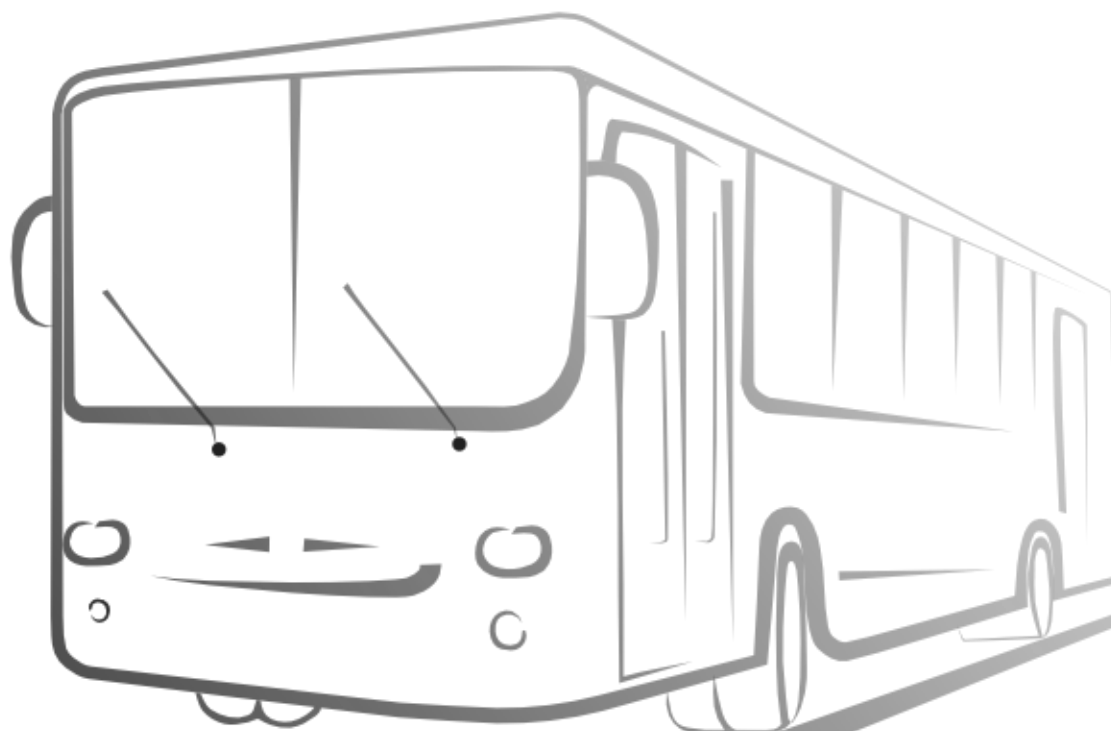
Spis treści

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego | 5 |
| 1.1 | Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego | 6 |
| 1.2 | Cel rozwoju publicznego transportu zbiorowego | 6 |
| 1.3 | Koncepcja rozwoju transportu publicznego | 7 |
| 1.4 | Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego | 7 |
| 1.5 | Konsultacje społeczne | 8 |
| 2 | Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem | 9 |
| 2.1 | Informacje ogólne o obszarze | 10 |
| 2.1.1 | Miasto Żywiec | 10 |
| 2.1.2 | Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego | 11 |
| 2.2 | Uwarunkowania demograficzne | 13 |
| 2.2.1 | Liczba ludności i gęstość zaludnienia | 13 |
| 2.2.2 | Struktura funkcjonalna ludności | 15 |
| 2.2.3 | Bezrobocie | 16 |
| 2.2.4 | Prognoza liczby ludności | 16 |
| 2.2.5 | Podsumowanie | 18 |
| 2.3 | Sieć transportowa | 18 |
| 2.3.1 | Układ drogowy | 18 |
| 2.3.2 | Układ kolejowy | 19 |
| 3 | Sieć komunikacyjna | 21 |
| 3.1 | Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej | 22 |
| 3.2 | Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej | 25 |
| 3.3 | Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej | 26 |
| 4 | Ocena i prognoza potrzeb przewozowych | 30 |
| 4.1 | Informacje wstępne | 31 |
| 4.2 | Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - generatory ruchu | 31 |
| 4.2.1 | Urzędy i instytucje publiczne | 31 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.2.2 | Placówki oświatowe | 32 |
| 4.2.3 | Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy | 34 |
| 4.2.4 | Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe | 34 |
| 4.2.5 | Placówki służby zdrowia | 35 |
| 4.3 | Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru objętego planem transportowym | 36 |
| 4.4 | Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru objętego planem transportowym w zależności od czasu ich występowania | 38 |
| 4.4.1 | Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia | 38 |
| 4.4.2 | Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia | 39 |
| 4.5 | Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego | 39 |
| 4.6 | Podsumowanie | 40 |
| 5 | Przewidywane finansowanie usług przewozowych | 41 |
| 5.1 | Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej | 42 |
| 5.2 | Rentowność linii komunikacyjnych | 42 |
| 6 | Preferencje dotyczące wyboru środka transportu | 44 |
| 6.1 | Wskaźnik motoryzacji | 45 |
| 6.2 | Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych | 46 |
| 6.2.1 | Wstęp | 46 |
| 6.2.2 | Metodologia badań | 46 |
| 6.2.3 | Wzór ankiety | 46 |
| 6.2.4 | Metryka respondentów | 49 |
| 6.2.5 | Analiza wyników badań | 51 |
| 6.2.6 | Podsumowanie | 59 |
| 7 | Zasady organizacji rynku przewozów | 61 |
| 7.1 | Miasto Żywiec jako organizator publicznego transportu zbiorowego | 62 |
| 7.1.1 | Realizacja funkcji organizatorskich | 62 |
| 7.2 | Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego | 65 |
| 8 | Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej | 67 |
| 8.1 | Informacje ogólne | 68 |
| 8.2 | Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego | 69 |
| 8.3 | Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej | 69 |

| | | |
|-------|---|----|
| 8.4 | Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego..... | 70 |
| 8.4.1 | Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych | 70 |
| 8.4.2 | Standard w zakresie taboru | 70 |
| 8.4.3 | Standard w zakresie informacji pasażerskiej..... | 71 |
| 9 | Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej | 72 |
| 10 | Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego | 75 |
| 10.1 | Informacje wstępne | 76 |
| 10.2 | Promocja usług transportu miejskiego..... | 76 |
| 10.3 | Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu..... | 77 |
| 10.4 | Dystrybucja biletów | 77 |
| 10.5 | Integracja środków publicznego transportu zbiorowego | 77 |
| 11 | Weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Żywca | 79 |
| 12 | Część graficzna | 81 |
| 13 | Spis tabel, wykresów i map | 83 |
| 13.1 | Spis tabel..... | 84 |
| 13.2 | Spis wykresów | 84 |
| 13.3 | Spis map..... | 85 |

1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego



1.1 Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Miasto Żywiec (dalej również jako gmina Żywiec lub Żywiec), które występuje jako organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje zarządzać usługami przewozowymi w taki sposób, aby w pełni zaspokoić potrzeby jego mieszkańców w tym zakresie. Zrównoważony rozwój publicznego transportu będzie miał miejsce dzięki dążeniu do jak najszerszego wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w realizacji zadań przewozowych na obszarze objętym planem.

W Żywcu oraz w gminach, które podpisały porozumienie, publiczny transport zbiorowy będzie pełnił funkcję społeczną, jednak jego działalność nie powinna jedynie stwarzać możliwości odbywania podróży przez osoby, którym wiek, sytuacja materialna czy stan zdrowia nie pozwala na korzystanie z komunikacji indywidualnej.

Optymalizacja sieci komunikacyjnej i ciągła poprawa jakości oferowanych usług przewozowych spowoduje, że publiczny transport zbiorowy stanie się alternatywą dla komunikacji indywidualnej. Czynniki przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej oraz zahamowania spadku popytu na korzystanie z publicznego transportu zbiorowego, a nawet jego zwiększenia, to modyfikacja sieci komunikacyjnej oraz dostosowanie taryfy przewozowej do postulatów mieszkańców miasta Żywiec oraz gmin ościennych. Pozwoli to na pozyskanie nowych pasażerów podróżujących do tej pory transportem indywidualnym. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego staną się nie tylko pasażerowie, ale wszyscy użytkownicy systemu transportowego, a także środowisko naturalne, w którym dojdzie do pozytywnych zmian w zakresie zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza oraz nadmiernego hałasu.

Rozwój sieci komunikacyjnej pod względem nowych form obsługi będzie odpowiadał potrzebom mieszkańców oraz powstających na analizowanym obszarze nowych generatorów ruchu. Ten progres będzie uwzględniał możliwości dostępu do komunikacji zbiorowej, infrastruktury transportowej, która jest planowana z myślą o publicznym transporcie zbiorowym. Inwestycje w sieć drogową (modernizacje, remonty oraz budowa nowych ciągów komunikacyjnych), w tym w infrastrukturę przeznaczoną dla autobusów (np. zatoki), poprawią standard podróży odbywanych publiczną komunikacją zbiorową.

1.2 Cel rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Żywiec oraz gmin ościennych, z którymi podpisano stosowne porozumienia, jest przede wszystkim określenie sieci transportowej, na której miasto Żywiec będzie organizowało przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz zaplanowanie transportu publicznego w taki sposób, aby jego rozwój był zgodny z postulatami zrównoważonego rozwoju. Dodatkowe wskazówki zrównoważonego rozwoju to wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu oraz spełniających oczekiwania społeczne mieszkańców obszaru objętego planem transportowym.

Wdrożenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Żywiec umożliwi realizację następujących celów szczegółowych:

- ◆ poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewoźnych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ◆ integrację systemu transportowego w zakresie usług przewoźnych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
- ◆ wsparcie konkurencyjności gospodarki obszaru,
- ◆ poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ◆ ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców.

1.3 Koncepcja rozwoju transportu publicznego

Dążenie do zwiększenia udziału podróży realizowanych środkami publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży odbywanych przez mieszkańców miasta Żywiec i gmin ościennych stanowi plan, którego wykonanie warunkuje zrównoważony rozwój transportu.

Potrzeba rozbudowy i modernizacji układu drogowego zapewniającego połączenia i dostępność komunikacyjną wszystkich osiedli miasta oraz poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągach ulic prowadzących ruch tranzytowy uczynią z miasta Żywiec ośrodek, w którym przemieszczanie się nie będzie stanowiło niedogodności, a mieszkańcy cechować się będą wysokim poziomem mobilności.

1.4 Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Miasto Żywiec jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących:

- ◆ linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Żywiec,
- ◆ wybrane linie komunikacyjne, których obsługa została powierzona przez inne jednostki samorządu terytorialnego miastu Żywiec na podstawie zawartych porozumień międzygminnych.

Żywiec jako jednostka, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych, planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez *Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.* (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.; dalej jako *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miasta Żywca.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji m.in.: Urzędu Miasta Żywca, MZK w Żywcu Sp. z o.o., Głównego Urzędu Statystycznego oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

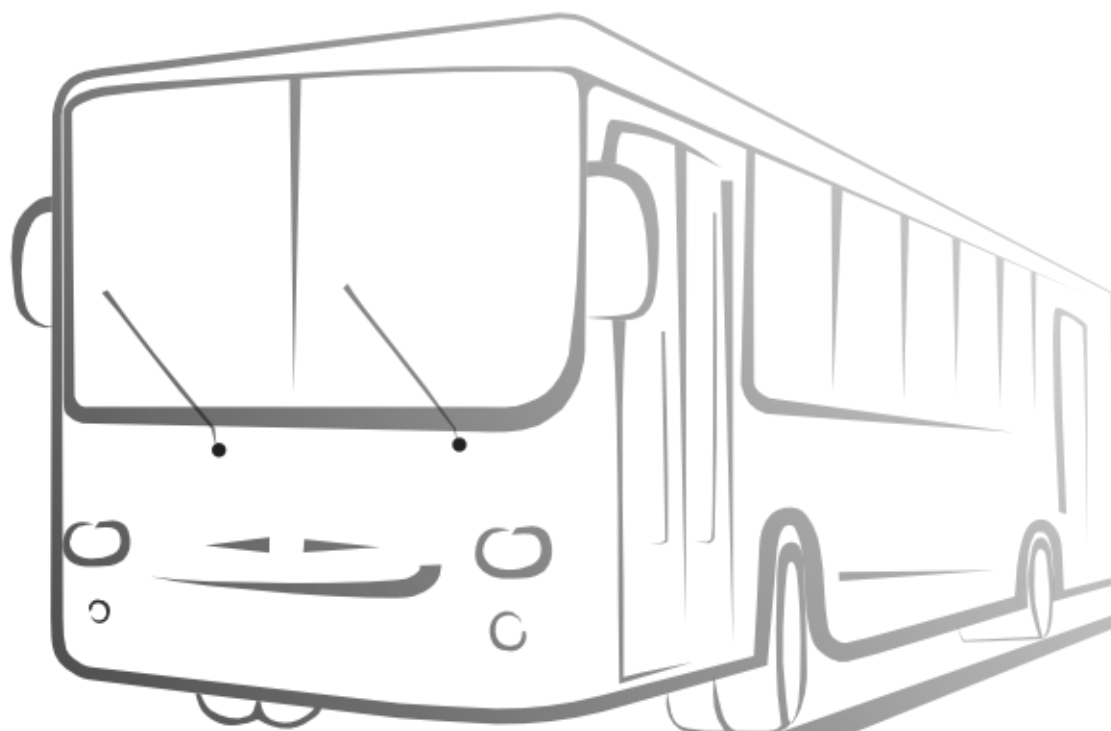
1.5 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie społeczności miasta i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Miasta, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Miasta oraz w lokalnej prasie.

Wszystkie zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostaną rozpatrzone, a uznane za zasadne - wprowadzone do niniejszego planu.

2 Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem



2.1 Informacje ogólne o obszarze

2.1.1 Miasto Żywiec



Miasto położone w północnej części powiatu żywieckiego. Jest siedzibą władz powiatu żywieckiego obejmującego swym zasięgiem tereny czternastu gmin. Miasto zajmuje powierzchnię 51 km², co klasyfikuje je na 21 miejscu wśród największych miast województwa śląskiego i stanowi 15,3% powierzchni obszaru objętego planem transportowym. Żywiec liczy 31 942 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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



Mapa 1. Obszar objęty planem transportowym

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Gmina Czernichów



Gmina Czernichów położona jest w północnej części powiatu żywieckiego.

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

Powierzchnia gminy wynosi 56 km² (16,8% powierzchni obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 6 800 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Gilowice



Gmina Gilowice położona jest w północnej części powiatu żywieckiego.

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

Powierzchnia gminy wynosi 28 km² (8,4% powierzchni obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 6 144 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Lipowa



Gmina Lipowa położona jest w zachodniej części powiatu żywieckiego.

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

Powierzchnia gminy wynosi 59 km² (17,7% powierzchni obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 10 441 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Łodygowice



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

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

Powierzchnia gminy wynosi 36 km² (10,8% powierzchni obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 13 940 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

Gmina Radziechowy-Wieprz



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

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

Powierzchnia gminy wynosi 65 km² (19,5% powierzchni obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 13 097 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 6 sołectw: Brzuśnik, Bystra, Juszczyzna, Przybędza, Radziechowy i Wieprz.

Gmina Świnna



Gmina Świnna położona jest w centralnej części powiatu żywieckiego.

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

Powierzchnia gminy wynosi 39 km² (11,7% powierzchni obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 8 102 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

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

2.2 Uwarunkowania demograficzne

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

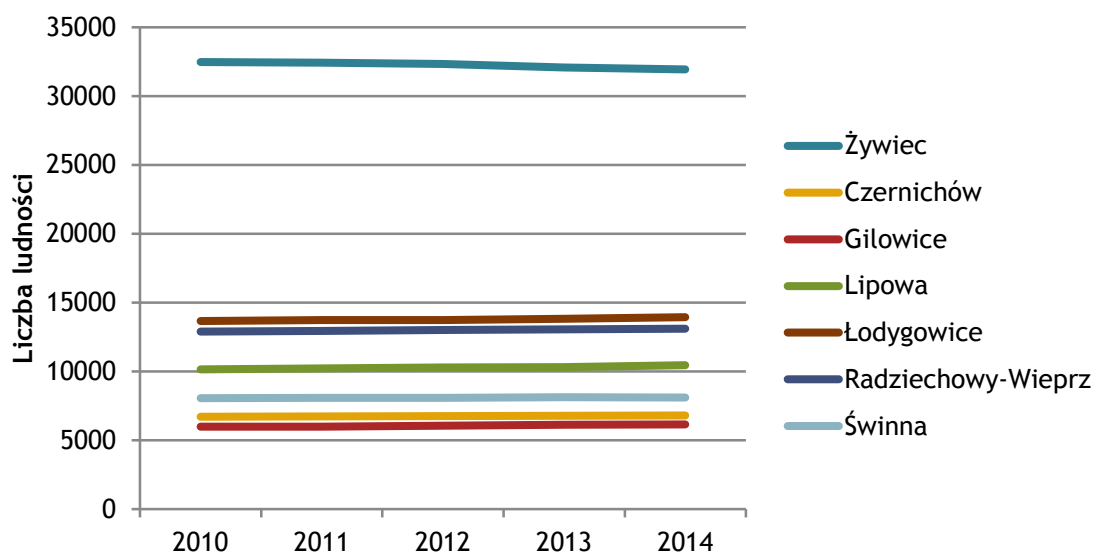
W poniższej tabeli znajduje się liczba ludności w poszczególnych gminach opracowywanego obszaru w latach 2010 - 2014.

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkująca obszar opracowania w latach 2010-2014

| Jednostka terytorialna | Liczba ludności w danym roku | | | | |
|------------------------|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Żywiec | 32464 | 32431 | 32341 | 32083 | 31942 |
| Czernichów | 6703 | 6721 | 6744 | 6773 | 6800 |
| Gilowice | 5984 | 5979 | 6052 | 6121 | 6144 |
| Lipowa | 10150 | 10222 | 10286 | 10320 | 10441 |
| Łodygowice | 13647 | 13736 | 13726 | 13825 | 13940 |
| Radziechowy-Wieprz | 12881 | 12947 | 12997 | 13048 | 13097 |
| Świnna | 8047 | 8078 | 8074 | 8120 | 8102 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na poniższym wykresie przedstawiono zmianę w liczbie ludności w latach 2010 - 2014.



Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2010-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Spośród analizowanych jednostek terytorialnych tendencją spadkową charakteryzuje się jedynie liczba mieszkańców miasta Żywiec - od 2010 r. notuje się jej systematyczny

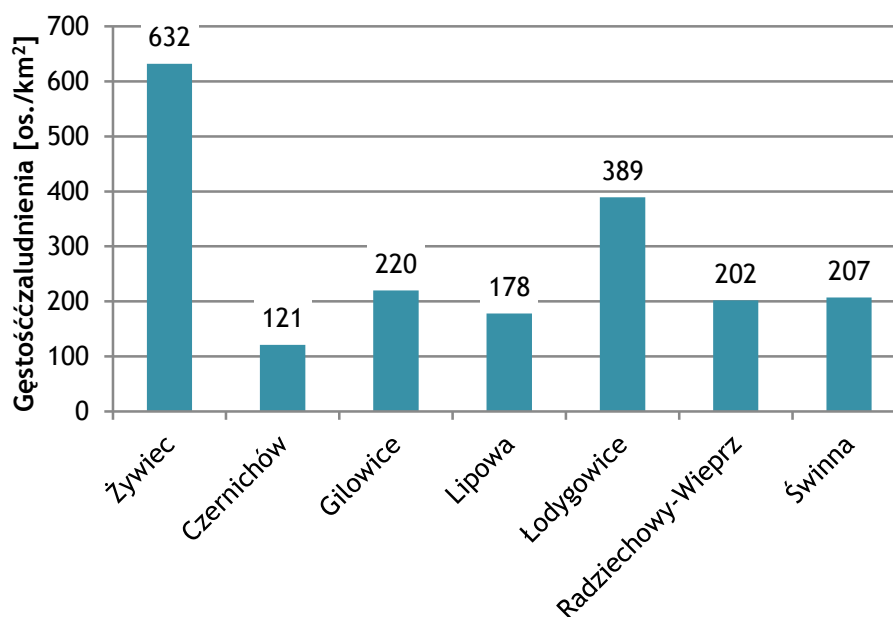
spadek. W porównaniu z 2010 rokiem, w roku 2014 największy przyrost liczby ludności zanotowano w gminach Łodygowice oraz Lipowa.

Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach opracowywanego obszaru.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach analizowanego obszaru w latach 2010 - 2014

| Jednostka terytorialna | Gęstość zaludnienia w danym roku | | | | |
|------------------------|----------------------------------|------|------|------|------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Żywiec | 642 | 642 | 640 | 635 | 632 |
| Czernichów | 119 | 119 | 120 | 120 | 121 |
| Gilowice | 214 | 214 | 217 | 219 | 220 |
| Lipowa | 173 | 174 | 175 | 176 | 178 |
| Łodygowice | 381 | 383 | 383 | 386 | 389 |
| Radziechowy-Wieprz | 199 | 200 | 200 | 201 | 202 |
| Świnna | 205 | 206 | 206 | 207 | 207 |

Źródło: opracowanie własne



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach opracowywanego obszaru w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne

Największa gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w mieście Żywiec (632 os./km²). Miasto Żywiec charakteryzuje się również największą zmianą gęstości zaludnienia. W porównaniu z 2010 rokiem, gęstość zaludnienia w mieście spadła o 10 os./km². Najmniejszą gęstością zaludnienia cechuje się w gminie Czernichów (121 os./km²).

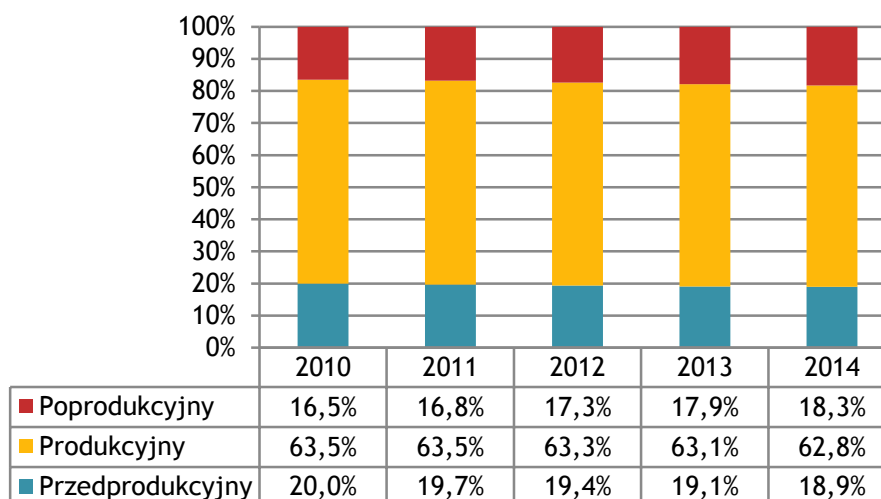
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie analizowanego obszaru są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna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

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

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

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

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w gminach analizowanego obszaru.



Wykres 3. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w gminach opracowywanego obszaru. Analizując powyższe dane widać, że liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym regularnie spada na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

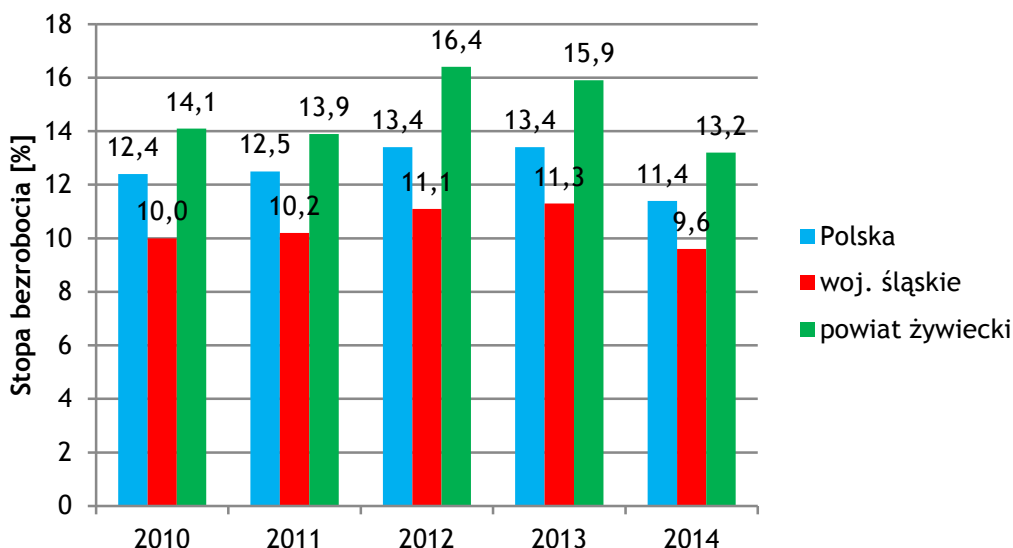
2.2.3 Bezrobocie

W poniższej tabeli oraz na poniższym wykresie został przedstawiony poziom bezrobocia w Polsce, województwie śląskim oraz ze względu na brak danych z dokładnością do gmin - w powiecie żywieckim.

Tabela 3. Stopa bezrobocia w latach 2010 - 2014

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| Polska | 12,4 | 12,5 | 13,4 | 13,4 | 11,4 |
| woj. śląskie | 10,0 | 10,2 | 11,1 | 11,3 | 9,6 |
| powiat żywiecki | 14,1 | 13,9 | 16,4 | 15,9 | 13,2 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 4. Stopa bezrobocia w latach 2010 - 2014

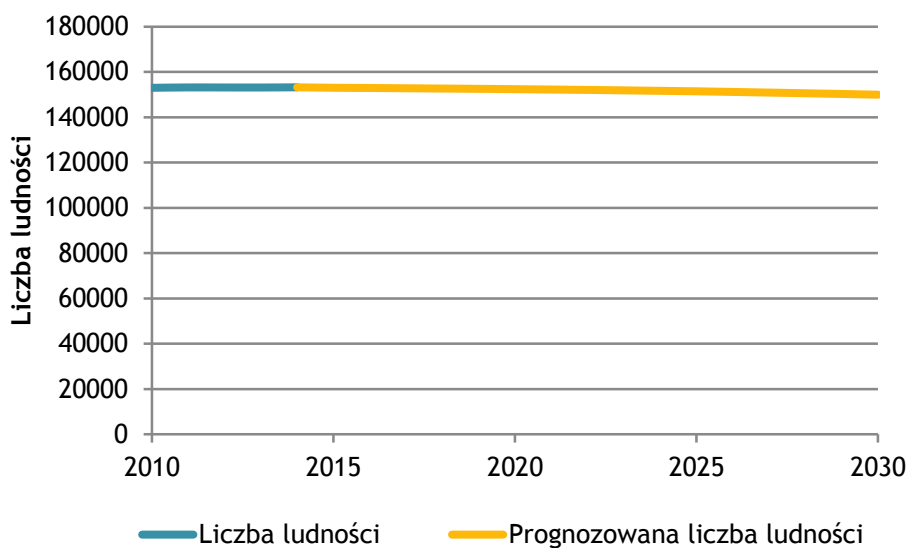
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższe dane ukazują proporcjonalne wahania poziomu bezrobocia we wszystkich analizowanych obszarach. Na uwagę zasługuje znacznie wyższy poziom bezrobocia w powiecie żywieckim, w porównaniu do poziomu bezrobocia w województwie śląskim. Zauważalny jest również dość duży spadek stopy bezrobocia w 2014 roku.

2.2.4 Prognoza liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

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

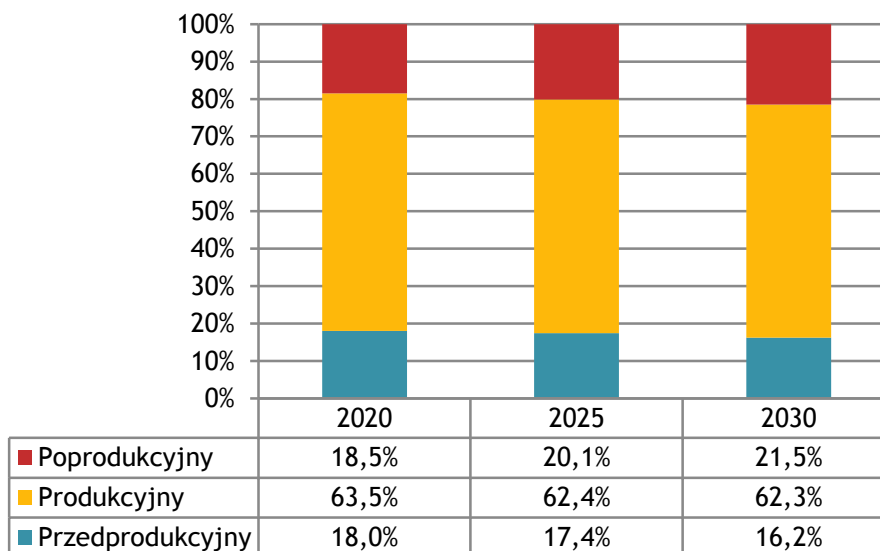


Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu żywieckiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

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



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

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

2.2.5 Podsumowanie

Obszar, na którym obowiązywać będzie niniejszy plan transportowy, składa się z miasta Żywiec oraz 6 gmin wiejskich. Miasto Żywiec to jedyna jednostka administracyjna, w której zmniejsza się liczba ludności. Pozostałe gminy cechują się zwiększaniem liczby mieszkańców. Ponadto miasto Żywiec charakteryzuje się największą gęstością zaludnienia. Analizowany obszar cechuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia powiatu żywieckiego jest wyższa od stopy bezrobocia w województwie śląskim, a także w Polsce. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Sieć transportowa

2.3.1 Układ drogowy

Układ drogowy analizowanego obszaru tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

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

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie objętym planem transportowym to droga wojewódzka nr 945, droga wojewódzka nr 946 oraz droga wojewódzka nr 948.

- Droga wojewódzka nr 945 - łączy Żywiec z granicą ze Słowacją w Korbielowie. Na terenie opracowywanego obszaru, droga położona jest w mieście Żywiec oraz w gminie Świnna.
- Droga wojewódzka nr 946 - łączy Żywiec z Suchą Beskidzką. Przecinając analizowany obszar, droga znajduje się w mieście Żywiec oraz gminie Gilowice.
- Droga wojewódzka nr 948 - stanowi połączenie między Żywcem a Oświęcimiem. Na terenie obszaru objętego planem transportowym, droga położona jest w mieście Żywiec oraz gminie Czernichów.

Uzupełnieniem sieci dróg analizowanego obszaru są drogi powiatowe oraz gminne.



Mapa 2. Drogi na obszarze objętym planem

Źródło: opracowanie własne





2.3.2 Układ kolejowy

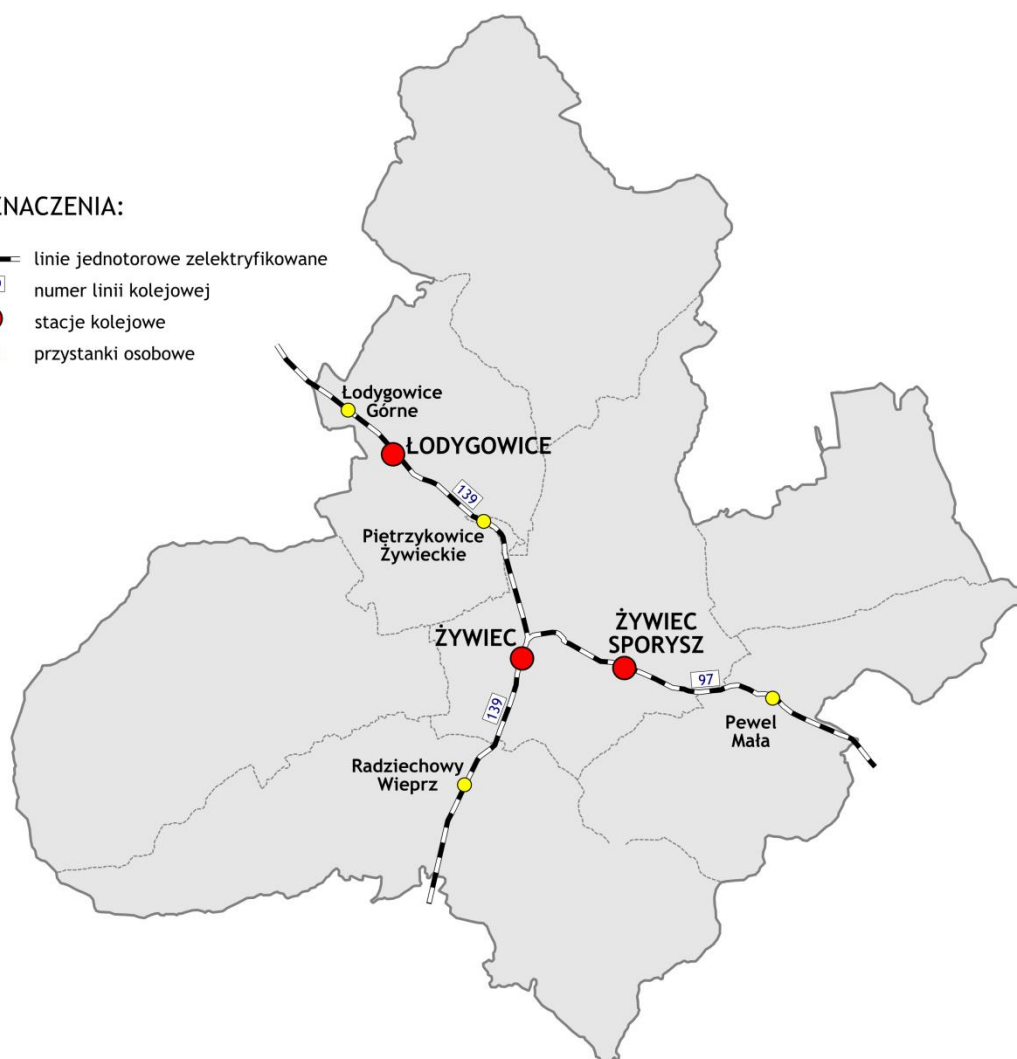
Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają linie kolejowe nr 97 i 139. Obie linie na analizowanym obszarze są jednotorowe i zelektryfikowane, a ich zarządcą jest PKP PLK S.A.

- Linia nr 97 łączy ze sobą stacje Skawina i Żywiec. Przystanki i stacje znajdujące się w obrębie obszaru objętego planem transportowym oraz leżące na trasie linii 97 to: Żywiec, Żywiec Sporysz oraz Paweł Mała.
- Linia nr 139 łączy stacje Katowice i Zwardoń. Przystanki i stacje leżące na szlaku linii 139 to: Łodygowice Górne, Łodygowice, Pietrzykowice Żywieckie, Żywiec oraz Radziechowy-Wieprz.

W przypadku obu linii zarządcą jest PKP PLK SA.

OZNACZENIA:

-  linie jednotorowe zelektryfikowane
-  numer linii kolejowej
-  stacje kolejowe
-  przystanki osobowe

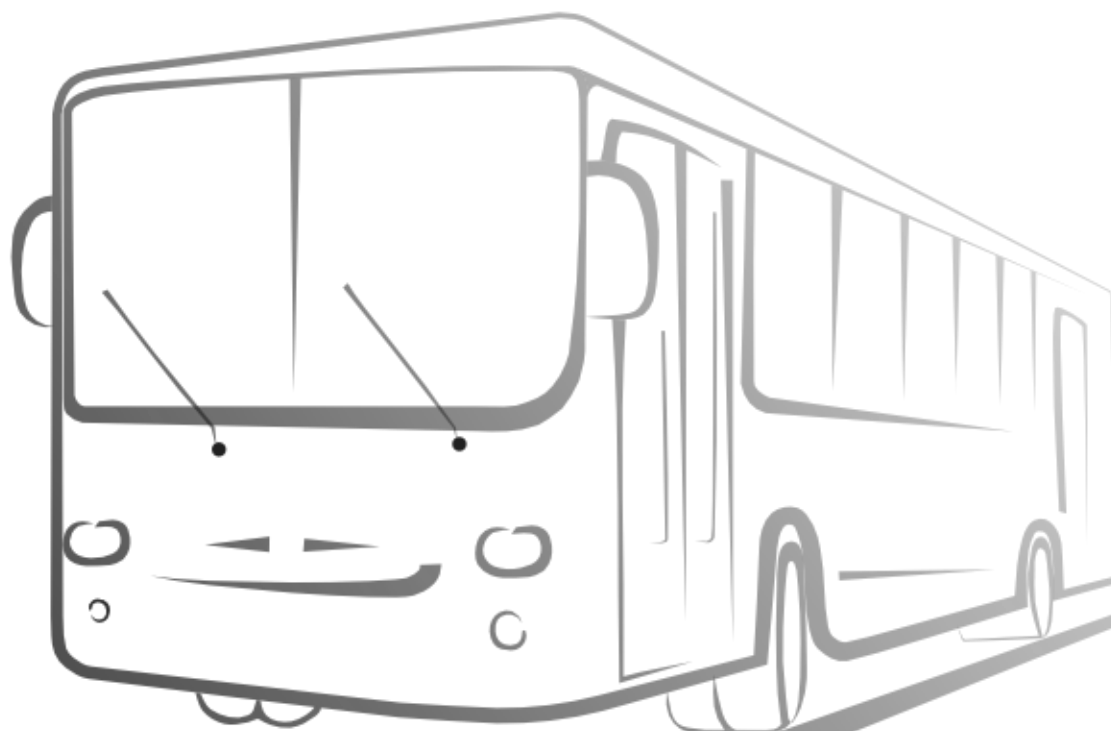


Mapa 3. Linie kolejowe na obszarze objętym planem

Źródło: opracowanie własne

Według rozkładu jazdy pociągów na okres 13.12.2015 - 12.03.2016, po linii nr 139 kursują pociągi Kolei Śląskich Sp. z o.o. W dni robocze oferowane są bezpośrednie połączenia do Katowic, Częstochowy, Bielska-Białej oraz Zwardonia. Po linii kolejowej nr 97 nie kursują obecnie pociągi pasażerskie.

3 Sieć komunikacyjna



3.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

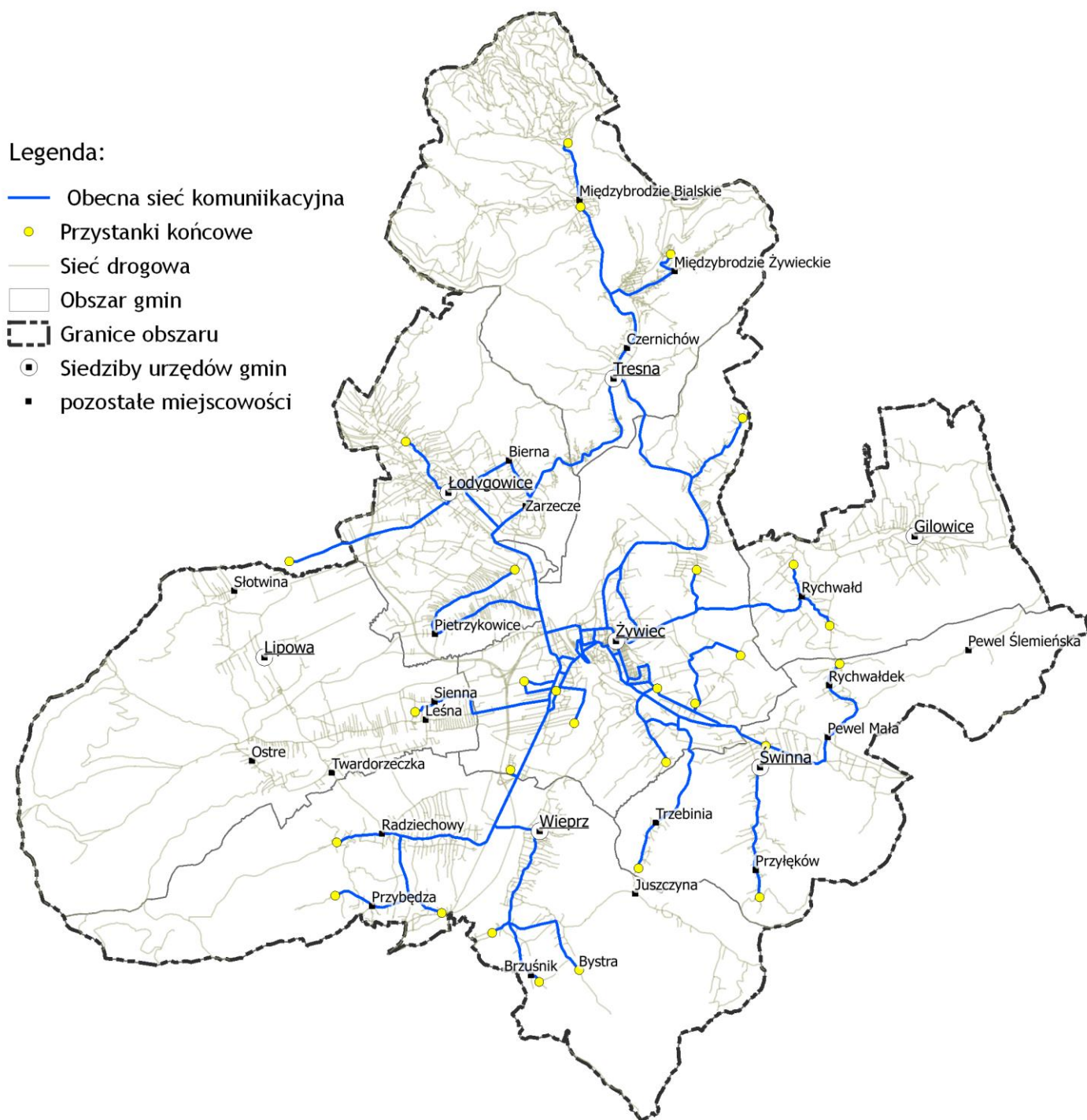
Obecna sieć komunikacyjna składa się z 17 linii autobusowych, poniżej została przedstawiona tabela z wykazem linii oraz liczbą kursów wykonywanych w dzień roboczy.

Tabela 4. Wykaz obecnych linii autobusowych

| nr | trasa | liczba kursów w dzień roboczy |
|----|---|-------------------------------|
| 1 | Osiedle Zgoda - Świnna | 71 |
| 2 | Dworzec MZK - Trzebinia | 32 |
| 3 | ul. Sporyska - Sienna | 46 |
| 4 | Dworzec MZK - Oczków | 32 |
| 5 | Fabryka śrub - Radziechowy, Przybędza | 55 |
| 6 | Fabryka śrub - Łodygowice, Kalna | 46 |
| 7 | Dworzec MZK - Moszczanica | 23 |
| 8 | Dworzec MZK - Rychwałdek | 24 |
| 9 | Fabryka śrub - Żarnówka | 14 |
| 10 | Bystra - Fabryka śrub | 8 |
| 11 | Dworzec MZK - Pietrzykowice | 21 |
| 12 | Żywiec Dzielnicza Przemysłowa - Kocurów | 21 |
| 13 | Osiedla Kochanowskiego - Przytęków | 20 |
| 14 | Dworzec MZK - Rychwałd | 18 |
| 15 | Żywiec Spółdzielnia - Brzuśnik | 33 |
| 16 | Dworzec MZK - Międzybrodzie Bialskie | 14 |
| 17 | Dworzec MZK - Międzybrodzie Żywieckie-Żar | 18 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec

Sieć komunikacyjną przedstawiono również na poniższej mapie.



Mapa 4. Aktualna sieć komunikacyjna

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec

W grudniu 2015 roku zostało przeprowadzone badanie potoków pasażerskich dnia roboczego na liniach komunikacji miejskiej w Żywcu. Opracowanie wyników wykonano w ramach poprzedniego etapu realizacji planu transportowego i wykorzystano do oceny aktualnej sieci komunikacyjnej.

Podstawową linią komunikacji miejskiej jest linia numer 1, która łączy osiedle Zgoda i Browar, przez dworzec kolejowy, Śródmieście i Fabrykę śrub ze Świnną. Jest to linia obsługująca najgęściej zaludnione obszary miasta i główne generatory ruchu. Cechuje się największą liczbą kursów, częstotliwością, a także największą liczbą pasażerów. W poniższej tabeli podano godziny rozpoczęcia pierwszego i ostatniego kursu każdej linii, w kolejnej tabeli liczbę kursów w poszczególnych przedziałach godzinowych.

Tabela 5. Godziny rozpoczęcia pierwszego i ostatniego kursu na każdej linii

| nr | trasa | pierwszy kurs | ostatni kurs |
|----|---|---------------|--------------|
| 1 | Osiedle Zgoda - Świnna | 4:40 | 23:01 |
| 2 | Dworzec MZK - Trzebinia | 4:35 | 22:54 |
| 3 | ul. Sporyska - Sienna | 4:57 | 22:39 |
| 4 | Dworzec MZK - Oczków | 4:44 | 20:14 |
| 5 | Fabryka śrub - Radziechowy, Przybędza | 3:55 | 23:04 |
| 6 | Fabryka śrub - Łodygowice, Kalna | 4:25 | 23:04 |
| 7 | Dworzec MZK - Moszczanica | 6:00 | 20:17 |
| 8 | Dworzec MZK - Rychwałdek | 4:20 | 23:02 |
| 9 | Fabryka śrub - Żarnówka | 4:05 | 18:12 |
| 10 | Bystra - Fabryka śrub | 5:45 | 16:26 |
| 11 | Dworzec MZK - Pietrzykowice | 4:40 | 22:45 |
| 12 | Żywiec Dzielnicą Przemysłową - Kocurów | 4:50 | 22:58 |
| 13 | Osiedla Kochanowskiego - Przytęków | 4:30 | 20:31 |
| 14 | Dworzec MZK - Rychwałd | 4:45 | 22:55 |
| 15 | Żywiec Spółdzielnia - Brzuśnik | 4:41 | 22:57 |
| 16 | Dworzec MZK - Międzybrodzie Białskie | 5:05 | 19:44 |
| 17 | Dworzec MZK - Międzybrodzie Żywieckie-Żar | 4:15 | 23:37 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec

Tabela 6. Liczba kursów linii w przedziałach godzinowych.

| nr | 3:01-6:00 | 6:01-9:00 | 9:01-12:00 | 12:01-15:00 | 15:01-18:00 | 18:01-21:00 | 21:01-0:00 |
|----|-----------|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| 1 | 7 | 15 | 10 | 14 | 11 | 9 | 5 |
| 2 | 4 | 6 | 4 | 6 | 5 | 4 | 3 |
| 3 | 5 | 7 | 8 | 7 | 7 | 7 | 5 |
| 4 | 4 | 8 | 4 | 7 | 6 | 3 | |
| 5 | 8 | 10 | 5 | 13 | 9 | 7 | 3 |
| 6 | 5 | 8 | 7 | 9 | 6 | 8 | 3 |
| 7 | 1 | 7 | 3 | 6 | 4 | 2 | |
| 8 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 |
| 9 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | | |
| 10 | 1 | 3 | | 2 | 2 | | |
| 11 | 3 | 5 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| 12 | 3 | 6 | 3 | 5 | 1 | | 3 |
| 13 | 4 | 4 | 2 | 4 | 3 | 3 | |
| 14 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 15 | 3 | 7 | 4 | 5 | 7 | 4 | 3 |
| 16 | 2 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | |
| 17 | 2 | 3 | 4 | 3 | 1 | 3 | 2 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec

Pierwsze kursy komunikacji miejskiej rozpoczynają się około 4 rano, ostatnie kursy dla większości linii odbywają się po dwudziestej, przy czym dla pięciu linii ostatni kurs rozpoczyna się po 23. Liczba kursów w ciągu dnia dostosowana jest do popytu - najwięcej kursów wykonywanych w porze porannych dojazdów oraz popołudniowych powrotów ze szkół i pracy. Rozkład jazdy różni się również w zależności od dnia tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela), a także niektóre kursy wykonywane są tylko w dni szkolne.

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

Obecny kształt oferty przewozowej transportu zbiorowego w Żywcu uwzględnia podstawowe potrzeby mieszkańców. Planuje się ewolucyjne zmienianie sieci komunikacyjnej miasta poprzez dostosowywanie jej do zapotrzebowania na usługi pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. Zostanie to zrealizowane poprzez wprowadzenie bądź zagęszczenie dostępu do komunikacji publicznej w nowych generatorach ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, zakłady pracy, znaczne obiekty

handlowo-usługowe. Zmiany układu sieci komunikacyjnej będą przebiegać przy uwzględnianiu potrzeb wynikających ze zmian kierunków i natężenia ruchu pasażerskiego, związanych przede wszystkim z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego miasta,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmianami społeczno-gospodarczymi.

Analiza kształtu sieci komunikacyjnej i osadniczej miasta Żywiec nie wykazuje obecnie konieczności zwiększania dostępności usług transportu zbiorowego poprzez obejmowanie przewozami o charakterze użyteczności publicznej kolejnych obszarów. Kształt sieci po oddaniu mostu na Sole i wyłączeniu możliwości przejazdu przez Rynek zaspokaja podstawowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta. Planuje się natomiast zwiększyć dostępność do komunikacji miejskiej na obszarze gmin, które podpisały z miastem Żywiec porozumienie, poprzez objęcie przewozami nowych obszarów. Nowe odcinki planuje się w:

- gminie Wieprz (północna część Wieprza oraz odcinek Bystra - Juszczyzna - Sopotnia Mała);
- gminie Świnna (odcinek Pewel Mała - Pewel Ślemieńska);
- gminie Czernichów (odcinek Międzybrodzie Bialskie - Ponikiew);
- gminie Łodygowice (ulica Żywiecka w Łodygowicach i od Pietrzykowic w stronę gminy Lipowa);
- gminie Lipowa (odcinki łączące Pietrzykowice, Lipową, Ostre, Twardorzeczkę, Leśną i Żywiec).

Węzły przesiadkowe zostały zaplanowane przy dworcu PKP/PKS oraz na zespole przystanków Zamkowa - Plac Mariacki. W pierwszym wypadku następuje integracja pomiędzy siecią miejską a przewozami wojewódzkimi, w drugim spotyka się większość linii komunikacyjnych.

Planowana sieć została przedstawiona w formie mapy w części graficznej (rozdział 12.) niniejszego dokumentu.

3.3 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na dzień 20.03.2015 roku MZK Żywiec do wykonywania regularnego transportu drogowego osób wykorzystuje 35 pojazdów.

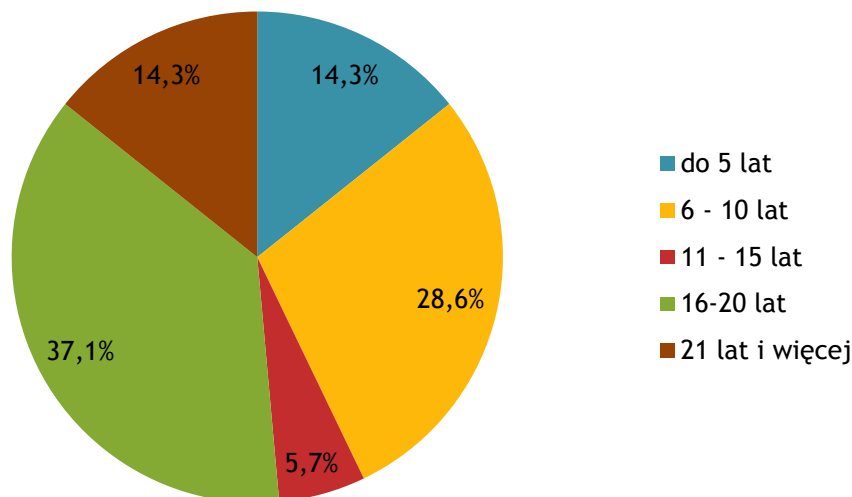
Tabela 7. Wykaz autobusów MZK Żywiec

| Lp. | Marka | Typ | Rok produkcji | Norma Euro | Rodzaj podłogi |
|-----|----------------|------|---------------|------------|-----------------|
| 1 | DAB 1200B | MAXI | 1992 | Euro 0 | Wysokopodłogowy |
| 2 | DAB 1200B | MAXI | 1993 | Euro 0 | Wysokopodłogowy |
| 3 | DAB 1200B | MAXI | 1993 | Euro 0 | Wysokopodłogowy |
| 4 | DAB 1200B | MAXI | 1993 | Euro 0 | Wysokopodłogowy |
| 5 | DAB Silkeborg | MAXI | 1994 | Euro 1 | Wysokopodłogowy |
| 6 | DAB 1200B | MAXI | 1995 | Euro 1 | Wysokopodłogowy |
| 7 | DAB 1200B | MAXI | 1995 | Euro 1 | Wysokopodłogowy |
| 8 | DAB 1200B | MAXI | 1995 | Euro 1 | Wysokopodłogowy |
| 9 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 10 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 11 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 12 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 13 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 14 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 15 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 16 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 17 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 18 | DAB 1200B | MAXI | 1996 | Euro 2 | Wysokopodłogowy |
| 19 | Solaris U 10 | MIDI | 2004 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 20 | Solaris U 10 | MIDI | 2004 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 21 | Solaris U 12 | MAXI | 2005 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 22 | Solaris U 12 | MAXI | 2005 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 23 | Solaris U 12 | MAXI | 2006 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 24 | Solaris U 12 | MAXI | 2006 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 25 | Neoplan N4411 | MIDI | 2007 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 26 | Neoplan N4411 | MIDI | 2007 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 27 | Neoplan N4411 | MIDI | 2007 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 28 | Neoplan N4411 | MIDI | 2007 | Euro 3 | Niskopodłogowy |
| 29 | Solaris U 12 | MAXI | 2007 | Euro 4 | Niskopodłogowy |
| 30 | Mercedes 816 D | MIDI | 2007 | Euro 4 | Niskowejściowy |
| 31 | Solaris U 10 | MIDI | 2012 | Euro 5 | Niskopodłogowy |
| 32 | Solaris U 8.9 | MIDI | 2013 | Euro 5 | Niskopodłogowy |
| 33 | Solaris U 8.9 | MIDI | 2013 | Euro 5 | Niskopodłogowy |
| 34 | Solaris U 8.9 | MIDI | 2013 | Euro 5 | Niskopodłogowy |
| 35 | Solaris U 8.9 | MIDI | 2013 | Euro 5 | Niskopodłogowy |

MIDI - pojazdy do 10,5 m długości, MAXI - pojazdy do 13 m długości

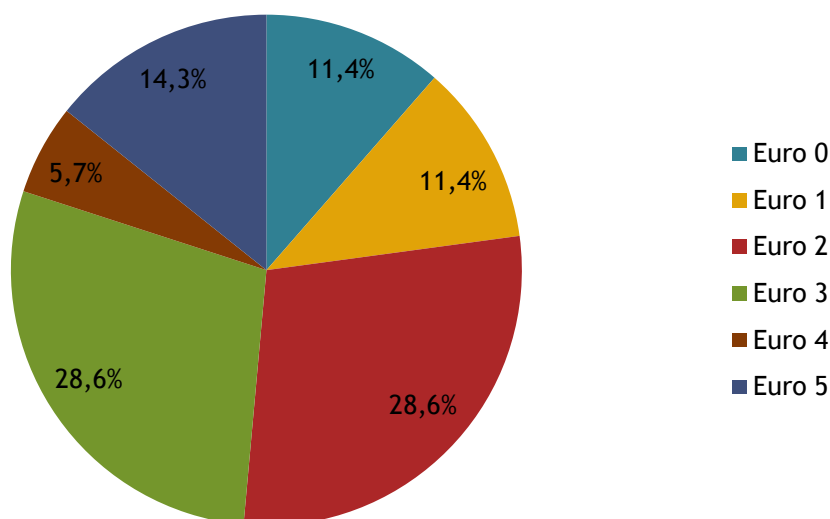
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec

Średni wiek autobusów należących do MZK Żywiec to 14 lat. Najstarszym pojazdem jest DAB 1200B, który został wyprodukowany w 1992 roku i ma 23 lata. Najmłodsze pojazdy zostały wyprodukowane w 2013 roku. Na poniższym wykresie została przedstawiona struktura wiekowa taboru, na kolejnym udział autobusów spełniających poszczególne normy czystości spalin.



Wykres 7. Struktura wiekowa taboru MZK Żywiec

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec



Wykres 8. Normy spalin spełniane przez MZK Żywiec

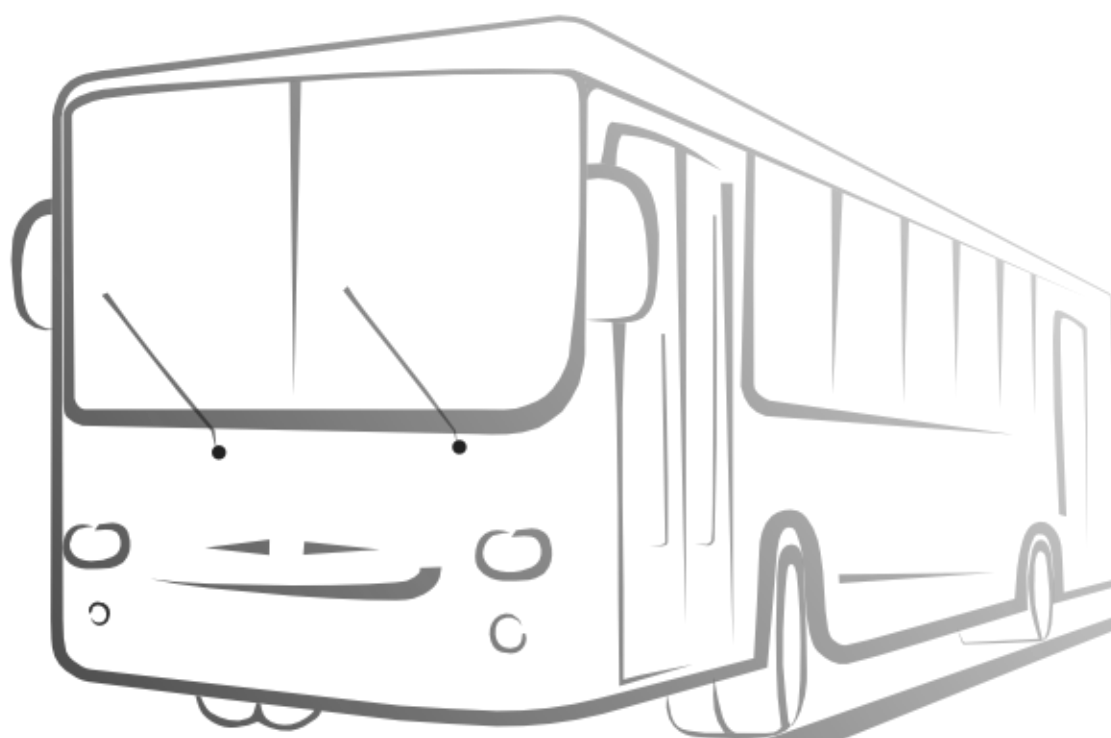
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Żywiec

Na powyższym wykresie została przedstawiona struktura taboru wykorzystywanego przez MZK Żywiec pod względem norm emisji spalin EURO. Normy emisji spalin Euro 2 oraz Euro 3 spełnia po 28,6% pojazdów. 14,3% autobusów posiada normę Euro 5. Normy Euro 0 oraz Euro 1 spełnia po 11,4% pojazdów, zaś Euro 4 spełnia 5,7%. Obecnie najwyższą normą emisji spalin jest Euro 6, którą muszą spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane po 1 stycznia 2014 roku.

Ponad połowa pojazdów eksploatowanych przez MZK Żywiec posiada wysoką podłogę. 45,7% pojazdów jest wyposażone w niską podłogę, zaś 1 pojazd posiada niskie wejście.

Tabor MZK Żywiec składa się w 65,7% z autobusów typu MAXI oraz w 34,3% autobusów typu MIDI. Pojazdy typu MIDI charakteryzują się długością do 10,5 m, zaś długość pojazdów typu MAXI nie przekracza 13 m.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych



4.1 Informacje wstępne

Potrzeby przewozowe wynikają z konieczności zaspokajania podstawowych potrzeb ludności, dlatego są to potrzeby wtórne, które wynikają z konieczności zaspokajania procesu przemieszczania się. Zapotrzebowanie na usługi świadczone przez transport zbiorowy wynika bezpośrednio z popytu na te usługi. Znajomość popytu umożliwia dostosowanie oferty przewozowej do bieżącego popytu.

4.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - generatory ruchu

Obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, kultury, szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, handlu i sportu są popularnymi generatorami ruchu. Ze względu na funkcje, jakie pełnią wyżej wymienione obiekty, definiuje się naturę realizowanych do nich podróży. Miejsca pobierania nauki czy miejsca pracy generują ruch w cyklu codziennym, przemieszczenie odbywa się o konkretnych porach i po określonym odcinku drogi. Podróże nieregularne w różnych porach przemieszczania się charakteryzują przewozy związane z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi.

4.2.1 Urzędy i instytucje publiczne

W poniższej tabeli znajduje się lista urzędów i instytucji publicznych dla Żywca i gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie.

Tabela 8. Główne urzędy i instytucje publiczne

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|--|--|
| Miasto Żywiec | |
| Urząd Miejski w Żywcu | Rynek 2, 34-300 Żywiec |
| Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej | ul. Zamkowa 10 , 34-300 Żywiec |
| Starostwo Powiatowe w Żywcu | ul. Krasińskiego 13, 34-300 Żywiec |
| Powiatowy Urząd Pracy w Żywcu | ul. Łączna 28, 34-300 Żywiec |
| Ośrodek Doradztwa Rolniczego | ul. Za Wodą 18, 34-300 Żywiec |
| Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny | ul. Krasińskiego 3, 34-300 Żywiec |
| Sąd Rejonowy w Żywcu | ul. Kościuszki 39, 34-300 Żywiec |
| Prokuratura Rejonowa w Żywcu | ul. Powstańców Śląskich 9, 34 - 300 Żywiec |
| Komenda Powiatowa Policji w Żywcu | Al. Piłsudskiego 52, 34-300 Żywiec |
| Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Żywcu | ul. Objazdowa 2, 34-300 Żywiec |
| Gmina Lipowa | |
| Urząd Gminy w Lipowej | Lipowa 708, 34-324 |
| Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej | Lipowa 654, 34-324 |
| Gmina Świnna | |
| Urząd Gminy Świnna | ul. Wspólna 13, 34-331 Świnna |
| Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej | ul. Jana Pawła II 68 , 34-331 Świnna |

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|---|---|
| Gmina Czernichów | |
| Urząd Gminy Czernichów | Czernichów 2, 32-070 Czernichów |
| Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej | Czernichów 2, 32-070 Czernichów |
| Gmina Radziechowy-Wieprz | |
| Urząd Gminy Radziechowy-Wieprz | Wieprz 700, 34-381 Radziechowy |
| Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej Radziechowy-Wieprz | Wieprz 700, 34-381 Radziechowy |
| Gmina Łodygowice | |
| Urząd Gminy Łodygowice | ul. Piłsudskiego 75, 34-325 Łodygowice |
| Komisariat Policji w Łodygowicach | ul. Piastowska 45, 34-325 Łodygowice |
| Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej | ul. Królowej Jadwigi 6, 34-325 Łodygowice |
| Gmina Gilowice | |
| Urząd Gminy Gilowice | ul. Krakowska 40, 34-322 Gilowice |
| Ośrodek Pomocy Społecznej w Gilowicach | ul. Strażacka, 34 - 322 Gilowice |
| Zespół Interdyscyplinarny do spraw przeciwdziałania przemocy w rodzinie | ul. Strażacka 2, 34-322 Gilowice |
| Komisariat Policji w Gilowicach z/s w Żywcu | Al. Piłsudskiego 52, 34-300 Żywiec |

Źródło: opracowanie własne

4.2.2 Placówki oświatowe

Poniższe tabele przedstawiają spis placówek oświatowych wraz z adresami poszczególnych typów szkół.

Tabela 9. Placówki oświatowe

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|--|--|
| Miasto Żywiec | |
| Zespół Szkół Ekonomiczno-Gastronomicznych w Żywcu | ul. Mickiewicza 6, 34-300 Żywiec |
| Zespół Szkół Budowlano-Drzewnych w Żywcu | ul. Szkolna 2, 34-300 Żywiec |
| I Liceum Ogólnokształcące im. M. Kopernika w Żywcu | ul. Słowackiego 2, 34-300 Żywiec |
| Zespół Szkół Drzewnych i Leśnych w Żywcu | ul. Grunwaldzka 9, 34-300 Żywiec |
| Zespół Szkół Agrotechnicznych i Ogólnokształcących w Żywcu | ul. Moszczańicka 9, 34-300 Żywiec |
| Szkoła Podstawowa Nr 1 | ul. Księdza Słonki 14, 34-300 Żywiec |
| Szkoła Podstawowa Nr 3 | ul. M. C. Skłodowskiej 2, 34-300 Żywiec |
| Szkoła Podstawowa Nr 4 | ul. Pod Łyską 36, 34-300 Żywiec |
| Szkoła Podstawowa Nr 5 | ul. Powstańców Śląskich 4, 34-300 Żywiec |
| Szkoła Podstawowa Nr 9 | ul. Podlesie 63, 34-300 Żywiec |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny Nr 1 | ul. Moszczańicka 26, 34-300 Żywiec |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny Nr 2 | 34-300 Żywiec-Oczków |
| Gimnazjum Nr 1 | ul. Dworcowa 26, 34-300 Żywiec |

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|--|---|
| Gimnazjum Nr 2 | ul. Zielona 1, 34-300 Żywiec |
| Gimnazjum Nr 3 | ul. M. C. Skłodowskiej 2, 34-300 Żywiec |
| Wydział Zamiejscowy w Żywcu Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej | ul. Komisji Edukacji Narodowej 3, 34-300 Żywiec |
| Beskidzka Wyższa Szkoła Umiejętności | ul. Grunwaldzka 5, 34-300 Żywiec |
| Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfańskiego w Katowicach Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Żywcu | ul. Szkolna 1, 34-300 Żywiec |
| Wyższa Szkoła Finansów i Prawa w Bielsku-Białej Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Żywcu | ul. Mickiewicza 6, 34-300 Żywiec |
| Gmina Lipowa | |
| Gimnazjum im. Jana Pawła II w Twardorzeczce | Twardorzeczka 333, 34-324 Lipowa |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny w Słotwinie | Słotwina 31, 34-324 Lipowa |
| Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Twardorzeczce | Twardorzeczka 333, 34-324 Lipowa |
| Szkoła Podstawowa im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Lipowej | 34-324 Lipowa |
| Szkoła Podstawowa im. ks. Jana Twardowskiego w Siennej | 34-300 Żywiec |
| Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Leśnej | Leśna 68, 34-300 Żywiec |
| Gmina Świnna | |
| Gimnazjum im. Marii Skłodowskiej Curie w Świnnej | ul. Wspólna 58, 34-331 Świnna |
| Szkoła Podstawowa w Przytękowie | ul. Wspólna 56, 34-331 Przytęków |
| Zespół Szkolno - Przedszkolny w Pewli Ślemieńskiej | ul. Krakowska 169, 34-331 Pewel Ślemieńska |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny | ul. Szkolna 46, 34-331 Rychwatdek |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny | ul. Jana Pawła II 15, 34-331 Pewel Mała |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny w Trzebini | ul. Beskidzka 158, 34-300 Trzebinia |
| Gmina Czernichów | |
| Szkoła Podstawowa w Nowej Wsi Szlacheckiej | 32-060 Liszki |
| Szkoła Podstawowa w Przegini Duchownej | 32-061 Rybna |
| Szkoła Podstawowa w Rusocicach | 32-071 Kamień |
| Gmina Radziechowy-Wieprz | |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Bystrej | Bystra 81, 34-382 |
| Zespół Szkolno-Przedszkolny w Przybędzy | ul. 3 Maja 71, 34-381 Przybędza |
| Szkoła Podstawowa im. Ks. Jana Twardowskiego w Brzuśniku | Brzuśnik 115, 34-382 |
| Szkoła Podstawowa im. Franciszka Polaka w Juszczyne | Juszczyzna 275, 34-382 Juszczyzna |
| Szkoła Podstawowa im. Jana Klicha w Wieprzu | ul. Szkolna 800, 34-382 Wieprz |
| Zespół Szkół im. Księdza Prałata Stanisława Gawlika w Radziechowach | ul. Szkolna 1220, 34-381 Radziechowy |
| Gimnazjum Publiczne nr 3 w Juszczyne | Juszczyzna 275, 34-382 |
| Gimnazjum Międzynarodowego Partnerstwa z Oddziałami Dwujęzycznymi w Wieprzu | ul. Szkolna 800, 34-382 Bystra |

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|---|---|
| Gmina Łodygowice | |
| Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół i Przedszkoli | ul. Królowej Jadwigi 6, 34-325 Łodygowice |
| Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Zarzeczu | ul. Beskidzka 80, 34-325 Zarzecze |
| Gmina Gilowice | |
| Zespół Szkół Gilowice | ul. Siedlakówka 37, 34-322 Gilowice |
| Zespół Szkół w Rychwałdzie | ul. Beskidzka 43, 34-322 Rychwałd |

Źródło: opracowanie własne

4.2.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Najwięksi lokalni pracodawcy zostali ujęci w tabeli poniżej.

Tabela 10. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|---|---|
| Miasto Żywiec | |
| Grupa Żywiec S.A. | ul. Browarna 88, 34-300 Żywiec |
| Śrubena Unia S.A. | ul. Grunwaldzka 5, 34-300 Żywiec |
| Ponar Sp. z o. o. | ul. Stolarska 21, 34-300 Żywiec |
| Solali S.A. Żywieckie Zakłady Papiernicze | ul. Księdza Prałata Stanisława Słonki 24, 34-300 Żywiec |
| Renoplast Sp. z o.o. | ul. Fabryczna 14, 34-300 Żywiec |
| Zakłady Mięsne w Żywcu | ul. Świętokrzyska 54, 34-300 Żywiec |
| Adecco Poland Sp. z o.o. | ul. Stolarska 23, 34-300 Żywiec |
| PTHU MOTOLOGIC Kozieł Stanisław | ul. Leśniana 62, 34-300 Żywiec |
| POLTRANS Jerzy Póda | ul. Kabaty 9, 34-300 Żywiec |
| FAMED ŻYWIEC Sp. z o.o. | ul. Fabryczna 1, 34-300 Żywiec |
| EUROFIRANY B.B. Choczyński Sp.J. | ul. Sienkiewicza 81, 34-300 Żywiec |
| Hutchinson | ul. Leśniana 73 oraz ul. Stolarska 23 |
| Gmina Radziechowy-Wieprz | |
| FHU AUTO-HANDEL Mirosław Niewiadomy | ul. Żywiecka 95, Wieprz |
| Zakład Automatyki Przemysłowej Andrzej Ozimiński Sp. z o.o. | ul. Wajdowa 52A, 34-381 Radziechowy |

Źródło: opracowanie własne

4.2.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch pojazdów indywidualnych incydentalnie, głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 11. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|--|--|
| Miasto Żywiec | |
| Miejskie Centrum Kultury | Al. Wolności 4, 34-300 Żywiec |
| Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji | ul. Zielona 7 , 34-300 Żywiec |
| Muzeum Browaru Żywiec | ul. Browarna 88, 34-300 Żywiec |
| Muzeum Miejskie w Żywcu - Stary Zamek | ul. Zamkowa 2, 34-300 Żywiec |
| Muzeum Miejskie | ul. Zamkowa , 34-300 Żywiec |
| Centrum Rozrywki Kometa | ul. Fabryczna 1, 34-300 Żywiec |
| Centrum Handlowe i Targowisko „TARGÓWEK” | ul. Żeromskiego, 34 - 300 Żywiec |
| Galeria "Lider" | ul. Zielona 3, 34-300 Żywiec |
| Galeria "Kolorowa" | os.700-Lecia Pawilon 9, 34-300 Żywiec |
| Tesco | al. Legionów 45, 34-300 Żywiec |
| Tesco | al. Dworcowa 42, 34-300 Żywiec |
| Kaufland | al. Jana Pawła II 7, 34-300 Żywiec |
| Gmina Lipowa | |
| Gminna Biblioteka Publiczna w Lipowej | 34-324 Lipowa |
| Gmina Świnna | |
| Gminna Biblioteka Publiczna w Świnnej | ul. Wspólna 58, 34-331 Świnna |
| Gminny Ośrodek Kultury w Świnnej | ul. Wspólna 13, 34-331 Świnna |
| Gmina Czernichów | |
| Gminna Biblioteka Publiczna w Czernichowie | 32-070 Czernichów 2 |
| Gmina Radziechowy-Wieprz | |
| Gminne Centrum Kultury Promocji Turystyki Radziechowy-Wieprz | Wieprz 700, 34-381 Radziechowy |
| Gminna Biblioteka Publiczna Radziechowy - Wieprz | ul. Św. Marcina 23, 34-381 Radziechowy |
| Gmina Łodygowice | |
| Gminny Ośrodek Kultury w Łodygowicach | Plac Wolności 5, 34-325 Łodygowice |
| Gminna Biblioteka Publiczna | Plac Wolności 4, 34-325 Łodygowice |
| Gmina Gilowice | |
| Gminny Ośrodek Kultury w Gilowicach | ul. Krakowska 40, 34 - 322 Gilowice |
| Gminna Biblioteka Publiczna w Gilowicach | ul. Krakowska 40, 34 - 322 Gilowice |

Źródło: opracowanie własne

4.2.5 Placówki służby zdrowia

Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia

| Nazwa placówki | Adres placówki |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Miasto Żywiec | |
| Szpital Powiatowy w Żywcu | ul. Sienkiewicza 52, 34-300 Żywiec |
| Zdrowie Sc. Przychodnia Rejonowa | Al. Piłsudskiego 50, 34-300 Żywiec |

Przedmiot Lecznicy MEDICUS s.j.

ul. Dworcowa 22, 34-300 Żywiec

Gmina Czernichów

Państwowy Zakład Opiekuńczo-Leczniczy

ul. Graniczna 7, 34-312 Międzybrodzie

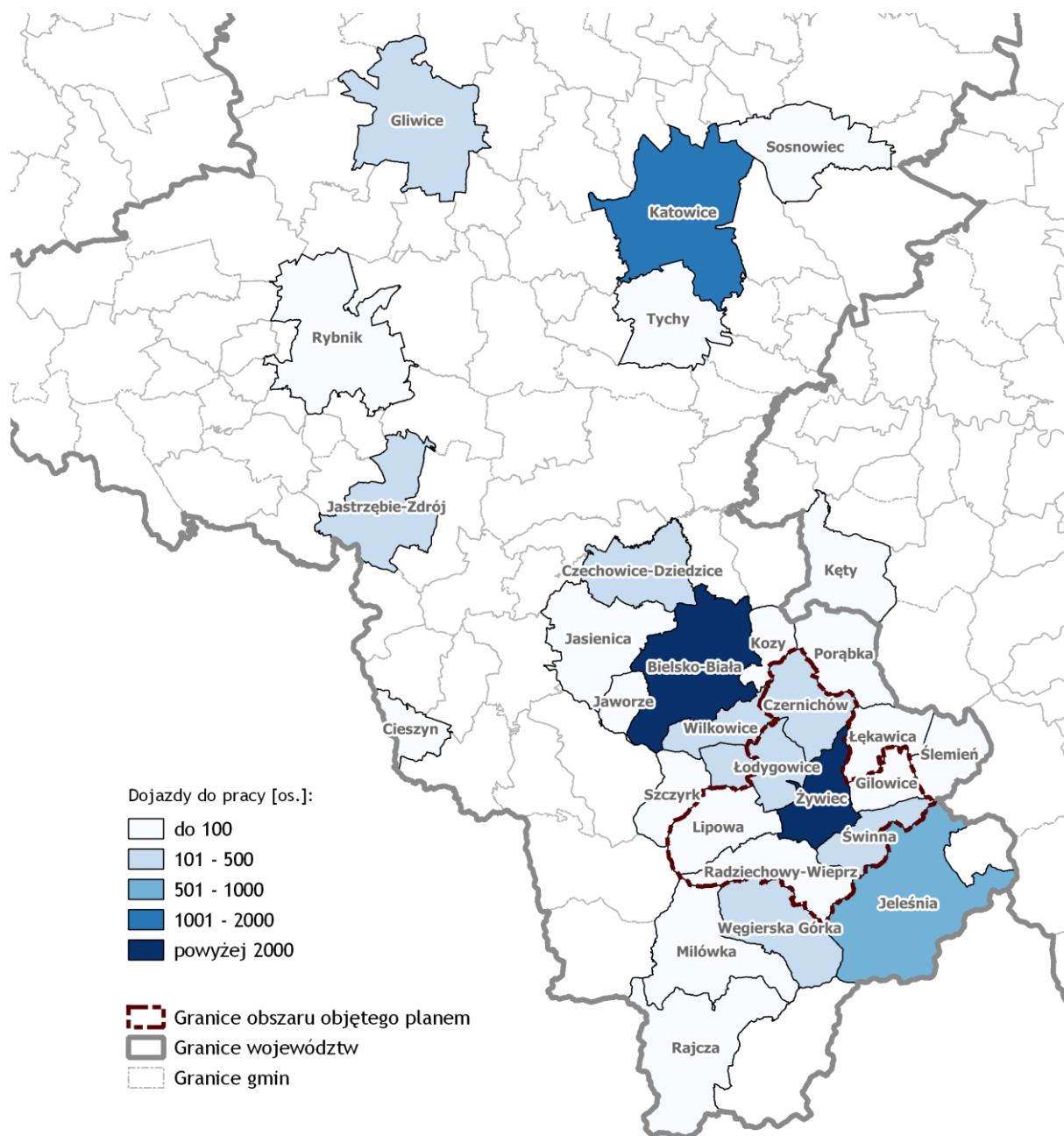
Źródło: opracowanie własne

4.3 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru objętego planem transportowym

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

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

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najchętniej wyjeżdżają (poza gminę zamieszkania) do pracy mieszkańcy analizowanego obszaru.



Mapa 5. Dojazdy do pracy poza gminę zamieszkania

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NSP 2011

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest miasto Żywiec - według wyników badań w tym mieście pracuje ponad 32% mieszkańców obszaru objętego planem transportowym pracujących poza gminą zamieszkania.

Duży udział mieszkańców pracujących poza gminą zamieszkania, a także poza obszarem objętym planem transportowym, znajduje zatrudnienie w mieście Bielsko-Biała.

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

- gmina Łodygowice → miasto Bielsko-Biała,
- gmina Radziechowy-Wieprz → miasto Żywiec,
- gmina Świnna → miasto Żywiec,
- gmina Lipowa → miasto Żywiec,
- miasto Żywiec → miasto Bielsko-Biała,
- gmina Łodygowice → miasto Żywiec,
- gmina Lipowa → miasto Bielsko-Biała.

4.4 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru objętego planem transportowym w zależności od czasu ich występowania

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

4.4.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

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

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji dni wolne.

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

4.4.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliższej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

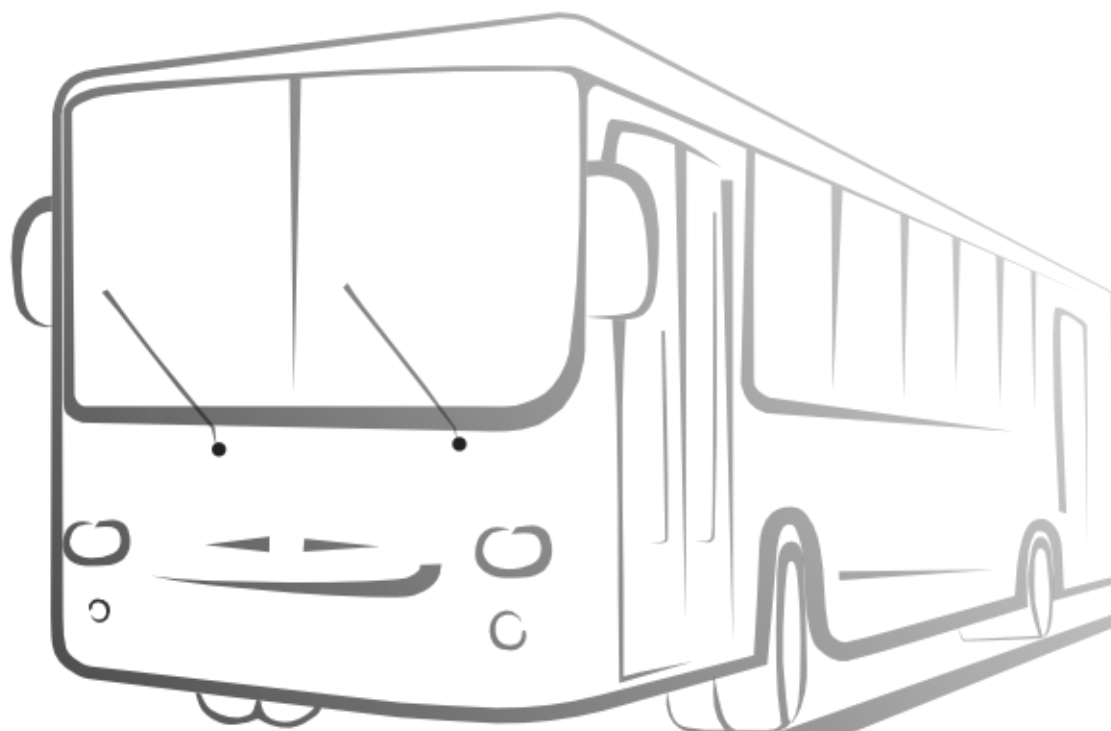
W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w miejskich przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej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

4.6 Podsumowanie

Obecna sieć miejskich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej zaspokaja podstawowe potrzeby transportowe większości mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem. Połączenia skonstruowane są w taki sposób, aby zapewnić pasażerom dostęp do możliwie dużej liczby punktów docelowych, z uwzględnieniem różnej specyfiki poszczególnych obszarów strukturalnych (w tym gęstości zaludnienia).

W przyszłości prognozuje się zmiany w rozkładzie jazdy w celu dostosowania go do bieżących potrzeb mieszkańców. Zmiana sieci komunikacyjnej w takim wypadku będzie poprzedzona stosownymi badaniami i analizą nowej sytuacji, w tym także możliwościami budżetowymi organizatora przewozów - miasta Żywca. Zmiany linii oraz częstotliwości kursowania w obrębie wskazanej sieci będą dokonywane w ramach faktycznych potrzeb.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej

Finansowanie miejskich przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Żywiec odbywa się poprzez:

- pobieranie przez operatora publicznego transportu zbiorowego - Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o. opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; opłaty te pobierane są przez Spółkę w formie biletów,
- przekazywaniu operatorowi publicznego transportu zbiorowego - Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Żywcu Sp. z o.o. środków własnych z budżetu gminy Żywiec w postaci tzw. rekompensaty.

Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego będą środki pochodzące z funduszy unijnych kolejnych okresów programowania budżetu Unii Europejskiej, a także leasing i kredyty bankowe (zakupy nowego taboru, modernizacja bazy transportowej, remonty i rozwój infrastruktury itp.).

W przyszłości, planuje się wyłanianie i rozliczanie operatora wewnętrznego świadczącego usługę publicznego transportu zbiorowego na rzecz mieszkańców gminy Żywiec na zasadach określonych w unijnym Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 oraz krajowej Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku.

5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest organizowany i finansowany przez gminy, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny.

Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku przez spółkę komunalną - operatora wewnętrznego linii publicznych, nie jest priorytetem dla jej właściciela, czyli gminy. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

W myśl idei i zapisów unijnego Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz krajowej Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, koszty świadczenia przez wybranego operatora transportu o charakterze użyteczności publicznej powinny być rekompensowane (pokrywane), aby przedsiębiorstwo takie nie ponosiło strat i mogło funkcjonować tak, jakby działało w formule wolnorynkowej. W tym celu możliwe jest

również wypłacanie takiemu operatorowi tzw. rozsądnego zysku, który w Polsce określony został na poziomie 6% (Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z maja 2011 roku). Zysk ten ma umożliwić spółce - operatorowi odtwarzanie majątku i dalsze, stabilne funkcjonowanie oraz zrównoważony rozwój.

Z uwagi na fakt, iż zapisy ww. Rozporządzenia oraz Ustawy, w sposób istotny regulują rynek tego typu usług, które są świadczone mieszkańcom w miastach i na obszarze gmin ościennych, nie można jednoznacznie stwierdzić, że nadrzędnym celem spółki komunikacyjnej, która stała się podmiotem wewnętrznym, jest osiąganie zyskowności przedsiębiorstwa i tym samym rentowności poszczególnych linii. Tym bardziej, że linie komunikacyjne, wyznaczone w ramach układu komunikacyjnego danego ośrodka miejskiego i przyległych gmin, są określane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizator kieruje się celami i zadaniami, jaki zostały mu określone i narzucone w obowiązujących przepisach, a te nie są związane z wyznaczaniem wyłącznie takich linii, które byłyby zawsze rentowne.

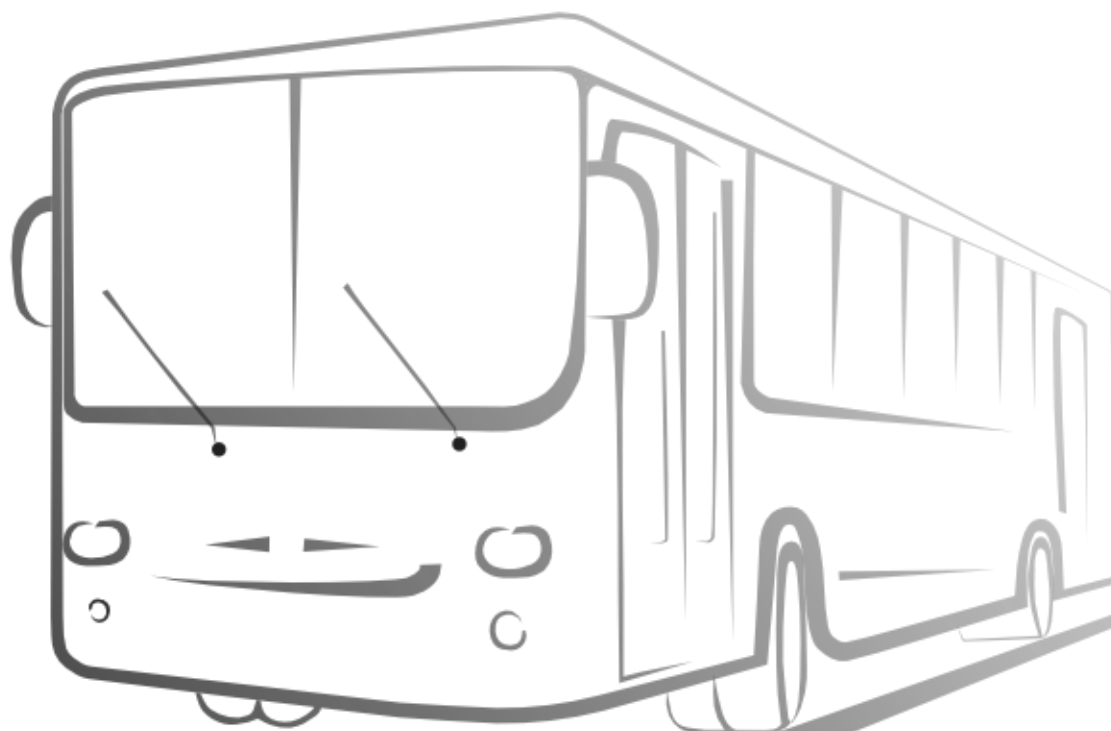
Należy również nadmienić, iż koszty organizowanego i finansowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego są znaczne. Ma to związek przede wszystkim z kosztami stałymi podmiotu wewnętrznego, na które składają się głównie: paliwo, wynagrodzenia pracowników (kierowców, zaplecza technicznego, administracji), utrzymanie bazy i taboru oraz amortyzacja. Obciążeniem są także zobowiązania krótko i długoterminowe, jakie taki podmiot musi zaciągać, aby móc finansować zakupy i modernizacje posiadanego taboru i bazy transportowej. Z jednej strony obsługa długu (najczęściej w formie kredytu lub leasingu), a z drugiej strony zwiększona amortyzacja, powodują, iż koszty każdego przejechanego wozokilometra wrastają, co wpływa negatywnie na rentowność danej linii komunikacyjnej.

Przychody, jakie generowane są przez operatora, w tym przede wszystkim ze sprzedaży biletów, nie pozwalają na pokrycie wszystkich kosztów oraz poczynionych nakładów inwestycyjnych, co ma bezpośredni wpływ na osiąganą rentowność świadczonych usług i poszczególnych linii.

Podstawą do oszacowania rentowności linii komunikacyjnych jest przeprowadzanie okresowych (kilka razy w roku o różnych porach i w różne dni tygodnia), kosztownych i czasochłonnych badań nappełnień autobusów oraz zbadania struktury biletów na danych liniach, a następnie szczegółowa analiza ekonomiczno-finansowa kosztów ponoszonych przez operatora.

Obecnie linie komunikacyjne organizowane przez gminę Żywiec i obsługiwane przez operatora (MZK) są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i wielkości wykorzystywanego taboru. Gmina Żywiec, powierzając MZK realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców Miasta i gmin, z którymi zawarło porozumienia na organizację publicznego transportu zbiorowego na ich obszarze.

6 Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



6.1 Wskaźnik motoryzacji

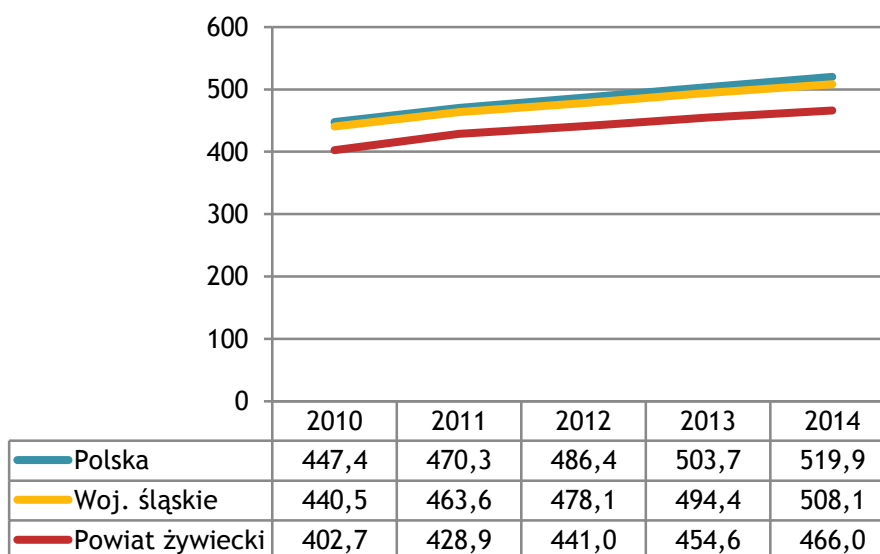
Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu spowolnienie rozwoju motoryzacji indywidualnej i jak największy rozwój i inwestycje w przewozy zbiorowe realizowane za pomocą środków komunikacji miejskiej. Każde miasto boryka się z tzw. kongestią, czyli zatłoczeniem sieci drogowej. Zjawisku temu miasta starają się przeciwdziałać poprzez analizę przeprowadzanych regularnie badań natężenia ruchu oraz badania więzby ruchu (czyli natężenie ruchu między ważnymi punktami miasta bez analizy trasy przejazdu). Analiza wyników badań daje możliwość wprowadzania zmian w newralgicznych punktach miasta, co usprawnia funkcjonowanie komunikacji w całym mieście.

W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Na poniższym wykresie przedstawiony jest wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie śląskim i powiecie żywieckim (ze względu na dostępność danych wyłącznie z dokładnością do powiatu).



Wykres 9. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie śląskim i powiecie żywieckim w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS

W każdym analizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie żywieckim rośnie i była niższa do wartości wskaźnika motoryzacji w województwie śląskim oraz w Polsce. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu żywieckiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

6.2.1 Wstęp

Badania marketingowe w formie badań ankietowych dotyczących preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców obszaru objętego planem transportowym zostały zrealizowane w ramach wykonania poprzedniego etapu realizacji planu transportowego. Poniżej znajdują się uzyskane wyniki.

6.2.2 Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców badanego obszaru zostały przeprowadzone w kwietniu 2015 roku. Ankiety wykonane zostały z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego (wzór zamieszczono w rozdziale 6.2.3) poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem. Formularz ankietowy składał się z 9. pytań.

Badania poprzedził odpowiedni dobór próby statystycznej, który zapewnił uzyskanie wyników ankietyzacji odzwierciedlający rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców badanego obszaru.

Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 400 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 95% przy maksymalnym błędzie 5%. Liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych została dobrana na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

6.2.3 Wzór ankiety

Poniżej został zamieszczony wzór ankiety, na pytania której odpowiadali respondenci na terenie objętym planem transportowym.

ANKIETA WYKONYWANA NA ZLECENIE MIASTA ŻYWIEC W RAMACH
REALIZACJI „ PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA ŻYWCA ”

Numer ankiety: 15/957/ [] [] [] []

Gmina: _____

Data wypełnienia ankiety: [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

Numer ankietera: [] []



Ankieta anonimowa

Szanowni Państwo,
zapraszamy do wzięcia udziału w badaniu preferencji komunikacyjnych mieszkańców Żywca i okolic dotyczących wyboru środka transportu i postulatów transportowych. Zapewniamy, że wszelkie informacje uzyskane w trakcie badania są anonimowe i zostaną wykorzystane wyłącznie w celu poznania Państwa opinii na wskazany temat.

Pytanie 1. W jaki sposób dociera Pan/Pani do miejsca pracy/nauki?

- dojeżdżam pieszo nie dotyczy

Pytanie 2. Czy posiada Pan/Pani samochód (do codziennej, samodzielnej dyspozycji)?

- TAK NIE

Pytanie 3. Jak często w podróżach miejskich i podmiejskich korzysta Pan/i z poniższych środków transportu ?

♦ *proszę zaznaczyć JEDNĄ odpowiedź w każdej kolumnie*

| Nr | Częstotliwość korzystania | samochód | | autobus MZK | rower |
|----|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | kier. | pas. | | |
| 1 | 6-7 dni w tygodniu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | 4-5 dni w tygodniu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | 2-3 dni w tygodniu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | 1 dzień w tygodniu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | 1-4 razy w miesiącu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | nigdy lub b. rzadko | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Pytanie 4. Najczęściej wybieram

- samochód
 autobus MZK
 rower
 podróż pieszą

ze względu na:

♦ *proszę zaznaczyć dowolną liczbę odpowiedzi*

- czas podróży (jest najszybszy)
 koszt podróży (jest najtańszy)
 komfort
 niezależność od war. ruchu (korków)
 brak alternatywy
 inne _____

Pytanie 5. Jakie rozwiązania jest Pan/i skłonny/a zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta?

♦ *proszę zaznaczyć dowolną liczbę odpowiedzi*

- ograniczenia w ruchu (wprowadzanie stref ruchu pieszego oraz rowerowego)
 opłaty za parkowanie
 zakazy parkingowe w wybranych punktach miasta
 zmiana organizacji ruchu (np. poprzez wytyczanie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej)
 nie zaakceptuję powyższych rozwiązań

Pytanie 6. Jaki jest najczęstszy powód podróży MZK? ♦ *proszę zaznaczyć JEDNĄ odpowiedź*

- praca
 nauka (szkoła/uczelnia)
 zakupy
 zdrowie (szpital, przychodnia)
 inne _____
 nie korzystam z MZK

Pytanie 7. W jakich godzinach najczęściej korzysta Pan/Pani z MZK?

♦ *proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi*

- 4-6 6-8 8-10
 10-12 12-14 14-16
 16-18 18-20 20-22
 22-24 nie korzystam z MZK



REFUNDA należy do
IZBY GOSPODARCZEJ
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

REFUNDA Sp. z o.o. pl. Solny 16 (Stara Giełda) 50-062 Wrocław
tel. 71 371 79 90 faks 71 723 22 11 e-mail: kontakt@refunda.pl www.refunda.pl

Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu VI Wydział Gospodarczy Numer KRS 0000334939
Wpłacona wysokość kapitału zakładowego: 5000PLN NIP 898-21-62-977 REGON 020975134

Pytanie 8. Proszę określić w skali 1-5 (gdzie „1” - mało istotny, a „5” - bardzo istotny) istotność realizacji wymienionych postulatów transportowych przez komunikację MZK. ♦ *proszę ocenić KAŻDY z postulatów*

Pytanie 9. ♦ *proszę wypełnić tylko, jeżeli korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej* Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” - bardzo niski, a „5” - bardzo dobry) jakość usług przewozowych świadczonych przez komunikację MZK. ♦ *proszę ocenić KAŻDY z postulatów*

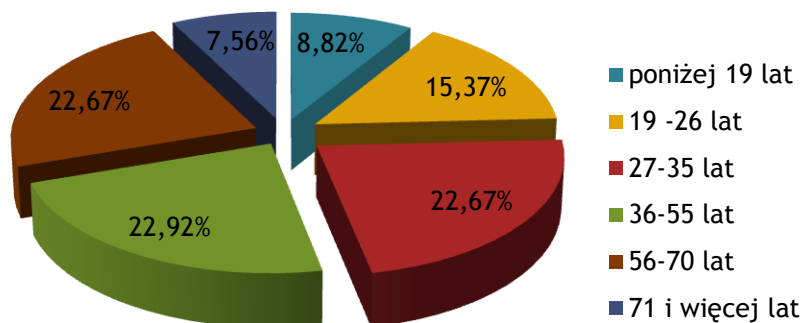
| Tabela odpowiedzi do pytań 8-9 | | pyt. 8. | pyt. 9. |
|---|--|--|--|
| Postulat | | Ocena istotności (1- mało ist.; 5- b. istotny) | Ocena realizacji (1- b. źle; 5- b. dobrze) |
| Bezpośredniość - możliwość realizacji podróży bez przesiadania się | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Częstotliwość - liczba kursów w ciągu godziny, dnia | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Dostępność - odległość z/do przystanku | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Koszt - wysokość opłaty taryfowej | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Niezawodność - pewność dojechania do wyznaczonego miejsca | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Czas podróży - całkowity czas przemieszczenia się | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Wygoda - komfort podróży | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Bezpieczeństwo - w podróży | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Warunki i bezpieczeństwo - oczekiwania na przystanku | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Kultura kierujących | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Kontrola biletów | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |
| Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 |

UWAGI:

| | | |
|---------------------------|--|--|
| Płeć | <input type="checkbox"/> kobieta | <input type="checkbox"/> mężczyzna |
| Wiek | <input type="checkbox"/> poniżej 19 lat | <input type="checkbox"/> 19 - 26 lat |
| | <input type="checkbox"/> 27 - 35 lat | <input type="checkbox"/> 36 - 55 lat |
| | <input type="checkbox"/> 56 - 70 lat | <input type="checkbox"/> 71 i więcej lat |
| Wykształcenie | | |
| | <input type="checkbox"/> wyższe | |
| | <input type="checkbox"/> policealne oraz średnie zawodowe | |
| | <input type="checkbox"/> średnie ogólnokształcące | |
| | <input type="checkbox"/> zasadnicze zawodowe | |
| | <input type="checkbox"/> gimnazjalne, podstawowe i niższe | |
| Aktywność zawodowa | | |
| | <input type="checkbox"/> uczeń/student | |
| | <input type="checkbox"/> pracuje i uczy się/studiuje | |
| | <input type="checkbox"/> pracuje i jest na rencie/emeryturze | |
| | <input type="checkbox"/> nie pracuje | |
| | <input type="checkbox"/> pracuje | |
| | <input type="checkbox"/> emeryt/rencista | |
| | <input type="checkbox"/> prowadzi własną działalność gospodarczą | |

6.2.4 Metryka respondentów

Podział respondentów na grupy wiekowe przedstawiony został na poniższym wykresie.

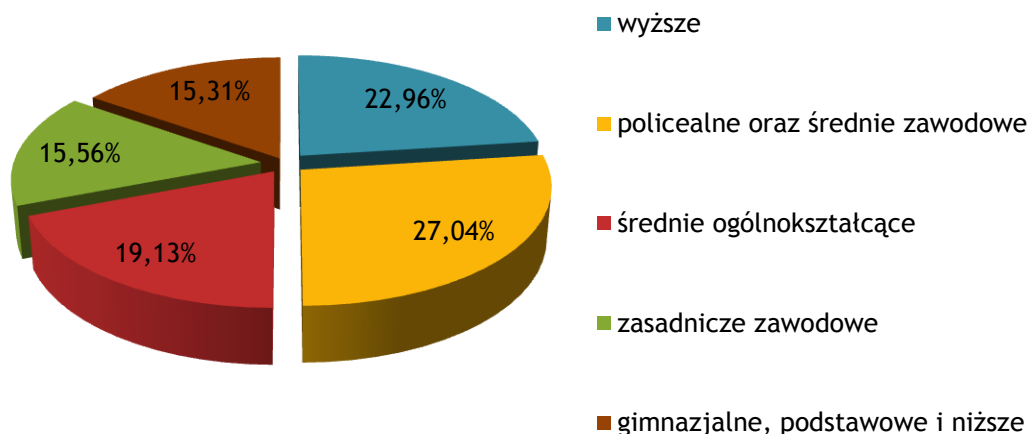


Wykres 10. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę badanych stanowiły osoby w wieku 36-55 lat - 22,92%. Niewiele mniej stanowiły grupy wiekowe 27-35 oraz 56-70 lat - 22,67%. Osoby w przedziale wiekowym 19-26 lat stanowiły 15,37%, zaś osoby poniżej 19 lat - 8,82%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby z grupy 71 i więcej lat - 7,56%.

Na kolejnym wykresie przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.

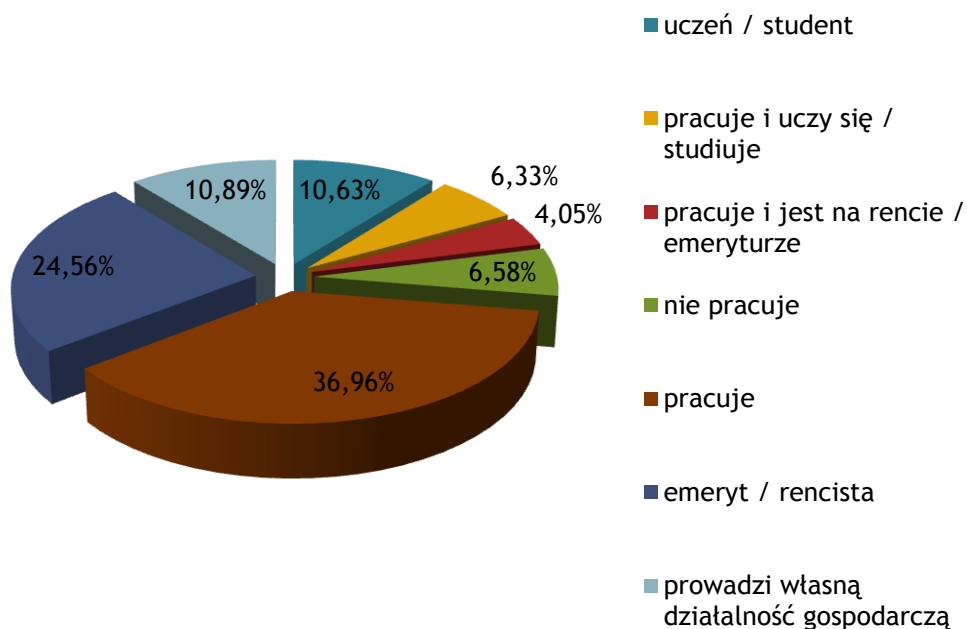


Wykres 11. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

Największa grupa respondentów - 27,04% deklaruowała posiadanie wykształcenia policyjnego oraz średniego zawodowego. 22,96% ankietowanych posiadała wykształcenie wyższe. Średnie ogólnokształcące posiadało 19,13% ankietowanych, a zasadnicze zawodowe - 15,56%. Najmniejsza grupa respondentów była reprezentowana przez osoby posiadające wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe - 15,31%.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



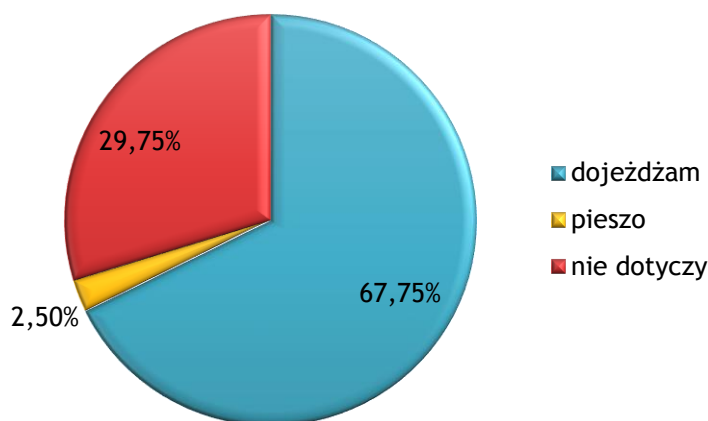
Wykres 12. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupą respondentów były osoby pracujące - 36,96%. Niemal co czwarta osoba biorąca udział w ankiecie była na emeryturze lub rencie. 10,89% respondentów prowadzi własną działalność gospodarczą, 10,63% badanych uczy się lub studiuje, 6,58% nie posiada zatrudnienia, a 6,33% pracuje i uczy się lub studiuje. Najmniej liczna grupa była reprezentowana przez osoby pracujące i jednocześnie będące na rencie lub emeryturze - 4,05%. Łącznie osoby pracujące (w tym prowadzące własną działalność) stanowią ponad 58% badanych.

6.2.5 Analiza wyników badań

Pierwsze z dziewięciu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów w jaki sposób docierają do miejsca nauki lub pracy.

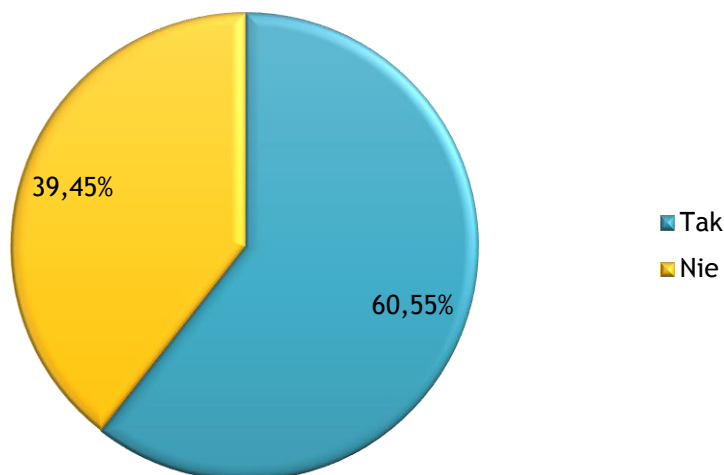


Wykres 13. W jaki sposób dociera Pan/Pani do miejsca pracy/nauki?

Źródło: opracowanie własne

Większość ankietowanych (67,75%) dojeżdża do miejsca pracy lub nauki, jedynie 2,5% dociera do miejsca pracy lub nauki pieszo.

Drugie pytanie dotyczyło wskazania przez respondentów, czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Otrzymane wyniki zaprezentowano na wykresie poniżej.

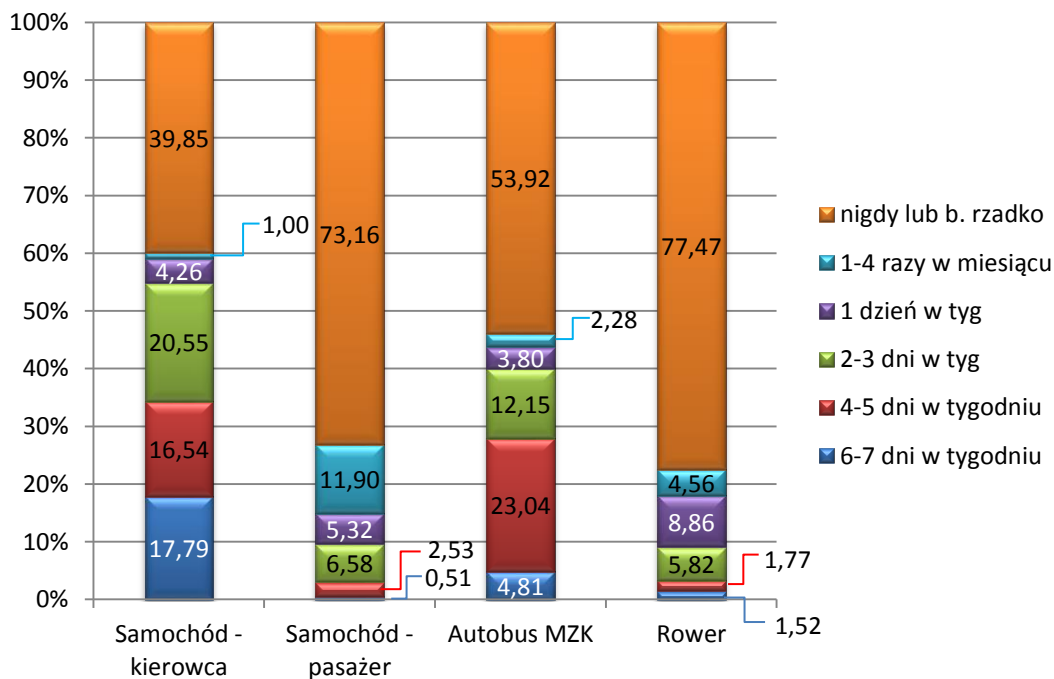


Wykres 14. Czy posiada Pan/Pani samochód (do codziennej, samodzielnej dyspozycji)?

Źródło: opracowanie własne

Możliwość codziennego, samodzielnego korzystania z samochodu deklaruje 60,55% ankietowanych, zaś 39,45% badanych osób takiej możliwości nie posiada.

W pytaniu trzecim ankietowani byli pytani o to, jak często w podróży miejskich i podmiejskich korzystają z poszczególnych środków transportu. To, jak odpowiadały badane osoby, przedstawione zostało na wykresie poniżej.



Wykres 15. Jak często w podróży miejskich i podmiejskich korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?

Źródło: opracowanie własne

Blisko 40% ankietowanych nigdy lub bardzo rzadko podróżuje samochodem w roli kierowcy. Ponad 20% badanych deklaruje, że prowadzi samochód 2-3 dni w tygodniu, 17,79% osób prowadzi samochód 6-7 dni w tygodniu, 16,54% osób 4-5 dni w tygodniu, a 4,26% badanych prowadzi samochód raz w tygodniu. Najrzadziej padała odpowiedź „1-4 razy w miesiącu”, a udzieliło jej 1% ankietowanych.

Uogólniając: około jedna trzecia ankietowanych w ogóle nie prowadzi samochodu, około jedna trzecia czyni to sporadycznie i około jedna trzecia prowadzi samochód często i regularnie.

73,16% ankietowanych odpowiedziało, że nigdy lub bardzo rzadko podróżuje samochodem jako pasażer. 11,90% osób udzieliło odpowiedzi, że w roli pasażera podróżuje 1-4 razy w miesiącu, 6,58% odpowiedziało, że korzysta z samochodu jako pasażer 2-3 razy w tygodniu, a 5,32% udzieliło odpowiedzi „1 dzień w tygodniu”. Najrzadziej padły odpowiedzi „4-5 dni w tygodniu” oraz „6-7 dni w tygodniu”, gdzie tej pierwszej udzieliło 2,53% ankietowanych, zaś drugiej - 0,51%. Ostatnie dwie odpowiedzi pokazują, że często i regularnie jest podwożonych zaledwie około 3% mieszkańców.

Niespełna 54% ankietowanych nigdy lub bardzo rzadko korzysta z autobusów MZK. Ponad 23% badanych osób podróżuje pojazdami MZK 4-5 dni w tygodniu, 12,15% ankietowanych podróżuje 2-3 dni w tygodniu, 4,81% osób udzieliło odpowiedzi „6-7 dni w tygodniu”, a 3,8% badanych podróżuje autobusami MZK raz w tygodniu. Najrzadziej padała odpowiedź „1-4 razy w miesiącu”, a udzieliło jej 2,28% ankietowanych. Około połowa ankietowanych w ogóle nie korzysta z autobusów MZK, z pozostałej części ponad połowa to pasażerowie regularni - podróżujący 4 i więcej dni w tygodniu.

Ostatnim środkiem transportu, o jaki byli pytani ankietowani, jest rower. 77,47% badanych osób nigdy lub bardzo rzadko korzysta z tego środka transportu. Niecałe 9% badanych osób korzysta z roweru raz w tygodniu, 5,82% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „2-3 dni w tygodniu”, a 4,56% osób korzysta z roweru 1-4 razy w miesiącu. Najrzadziej padającymi odpowiedziami były „4-5 dni w tygodniu” oraz „6-7 dni w tygodniu”, gdzie tej pierwszej udzieliło 1,77% ankietowanych, zaś drugiej - 1,52%.

W pytaniu czwartym ankietowani byli proszeni o odpowiedź czym i dlaczego najczęściej podróżują. Jest to pytanie łączące wybór rodzaju środka transportu z postulatami transportowymi. W poniższej tabeli zestawiono z jakiego powodu wybierają zadeklarowany środek transportu. Suma w poszczególnych wierszach może przekraczać 100%, ponieważ ankietowany mógł wybrać więcej niż jeden powód.

Tabela 13. Czym i ze względu na co najczęściej Pan/i podróżuje?

| przyczyna wyboru środek transportu | czas podróży (jest najszybszy) | koszt podróży (jest najtańszy) | komfort | niezależność od warunków ruchu (korków) | brak alternatywy | inne |
|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------|---|------------------|-------|
| samochód | 30,0% | 6,3% | 32,1% | 38,8% | 9,7% | 11,8% |
| autobus MZK | 7,4% | 18,1% | 2,7% | 1,3% | 75,2% | 2,7% |
| rower | 20,0% | 20,0% | 10,0% | 60,0% | 0,0% | 30,0% |
| pieszo | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 66,7% |

Źródło: opracowanie własne

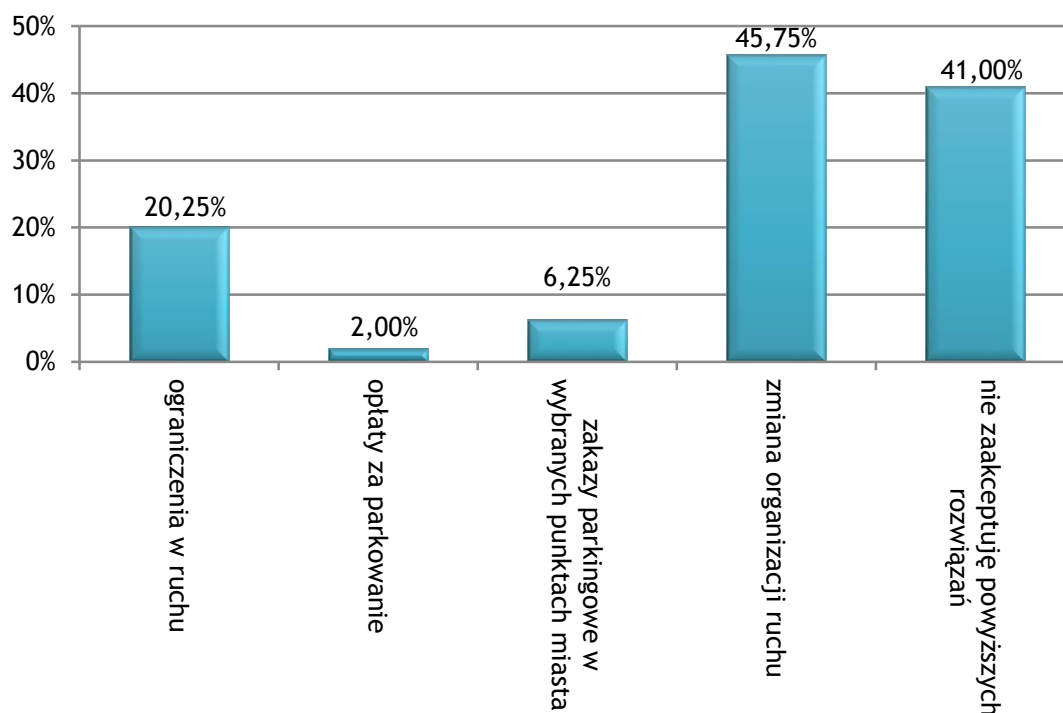
Samochód najczęściej jest wybierany ze względu na czas i komfort podróży, a także ze względu na niezależność od warunków ruchu (wszystkie odpowiedzi między 30% a 40%). Czas, a przede wszystkim komfort podróży, jest jednoznacznie kojarzony z podróżą własnym autem. Natomiast popularność odpowiedzi „niezależność od warunków ruchu” wynika raczej z porównania jedynie do autobusu (który ma sztywną trasę), niż pełnej analizy alternatyw. Świadczy to o tym, że ta grupa respondentów nawet nie rozpatruje możliwości podróży, np. rowerem. Wśród odpowiedzi „inne” najczęstszym wytłumaczeniem była konieczność jazdy do kilku punktów (dowożenie i odwożenie członków rodziny).

Wśród osób wybierających autobus MZK zdecydowanie największą grupę stanowią osoby deklarujące brak alternatywy dla swoich podróży. Można domniemywać, że duża ich część chętnie wybrałaby inny środek transportu (np. samochód), gdyby miała taką możliwość. Dla blisko co 5. osoby wybierającej autobus przyczyną tego wyboru jest koszt podróży, a dla ponad 7% przyczyną jest czas podróży.

Rower i podróże piesze zostały wskazane jako najczęstszy wybór przez znikomą część respondentów. Rower jest wybierany przede wszystkim ze względu na niezależność od warunków ruchu oraz ze względu na czas i koszt podróży. Wśród odpowiedzi „inne” dla obu wyborów pojawiały się wyjaśnienia „bo lubię”.

Pytanie 5 dotyczyło rozwiązań, jakie badane osoby są skłonne zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum.

Ankietowani mogli wybrać odpowiedzi takie jak wprowadzenie opłat za parkowanie, wprowadzenie stref ruchu pieszego i rowerowego, wprowadzenie zakazów parkingowych w wybranych punktach miasta czy zmianę organizacji ruchu, na przykład poprzez wytyczenie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej, bądź stwierdzić, że nie zaakceptują takich rozwiązań. Ankietowani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź, stąd suma odpowiedzi przekracza 100%.

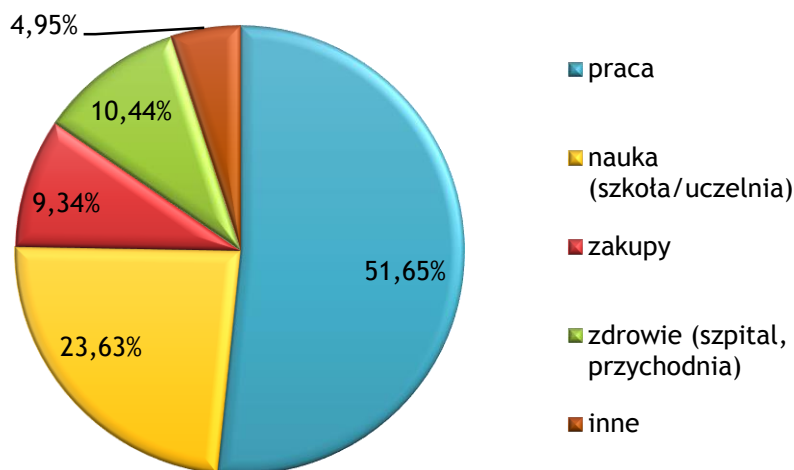


Wykres 16. Jakiej zmiany jest Pan/Pani skłonny/skłonna zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta?

Źródło: opracowanie własne

Ponad 45% ankietowanych jest skłonnych zaakceptować zmianę organizacji ruchu (np. poprzez wytyczenie pasów ruchu wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej). 41% badanych osób nie zaakceptuje żadnych zaproponowanych rozwiązań, 20,25% respondentów zgadza się na ograniczenia ruchu takie jak wprowadzenie stref ruchu pieszego i rowerowego, zaś 6,25% osób skłonnych jest zaakceptować zakazy parkingowe w wybranych punktach miasta. Najbardziej wybieraną odpowiedzią były opłaty parkingowe, które zaakceptowałyby jedynie 2% ankietowanych.

W pytaniu szóstym odpowiedzi udzielali tylko ankietowani, którzy korzystają z autobusów MZK. Ankietowani zostali zapytani o to, jaki jest najczęstszy powód podróży MZK. Odpowiedzi, których można było udzielić, to praca, nauka, zakupy czy powody zdrowotne. Ankietowani mogli również wskazać inny powód. Wyniki zostały przedstawione na poniższym wykresie kołowym.

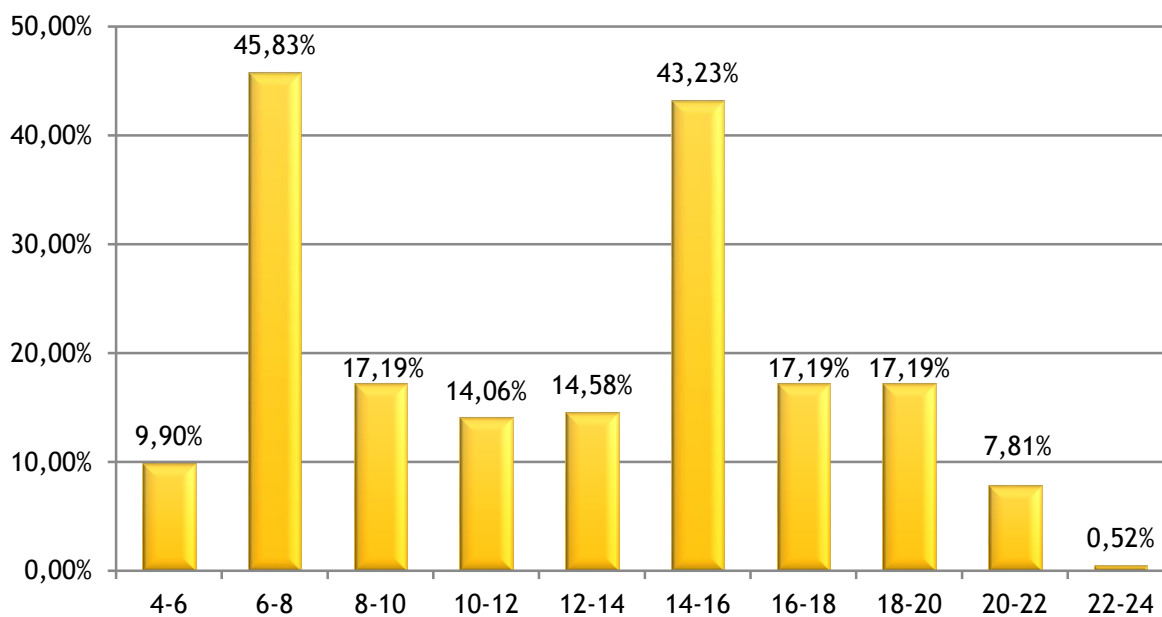


Wykres 17. Jaki jest najczęstszy powód podróży MZK?

Źródło: opracowanie własne

Ponad 51% ankietowanych udzieliło odpowiedzi, że korzysta z MZK dojeżdżając do pracy. 23,63% ankietowanych korzysta z MZK w celu dojazdu do miejsca nauki, 10,44% wybierając MZK najczęściej jadąc do szpitali i przychodni, zaś 9,34% jadąc na zakupy. Blisko 5% osób udzieliło odpowiedzi „inne” - najczęściej był to chwilowy brak auta związany z jego awarią bądź pożyczaniem komuś z rodziny.

Pytanie siódme również skierowane było do osób korzystających z MZK i dotyczyło godzin, w jakich badani najczęściej korzystają z komunikacji miejskiej. Ankietowani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź, stąd suma odpowiedzi przekracza 100%.



Wykres 18. W jakich godzinach najczęściej korzysta Pan/Pani z MZK?

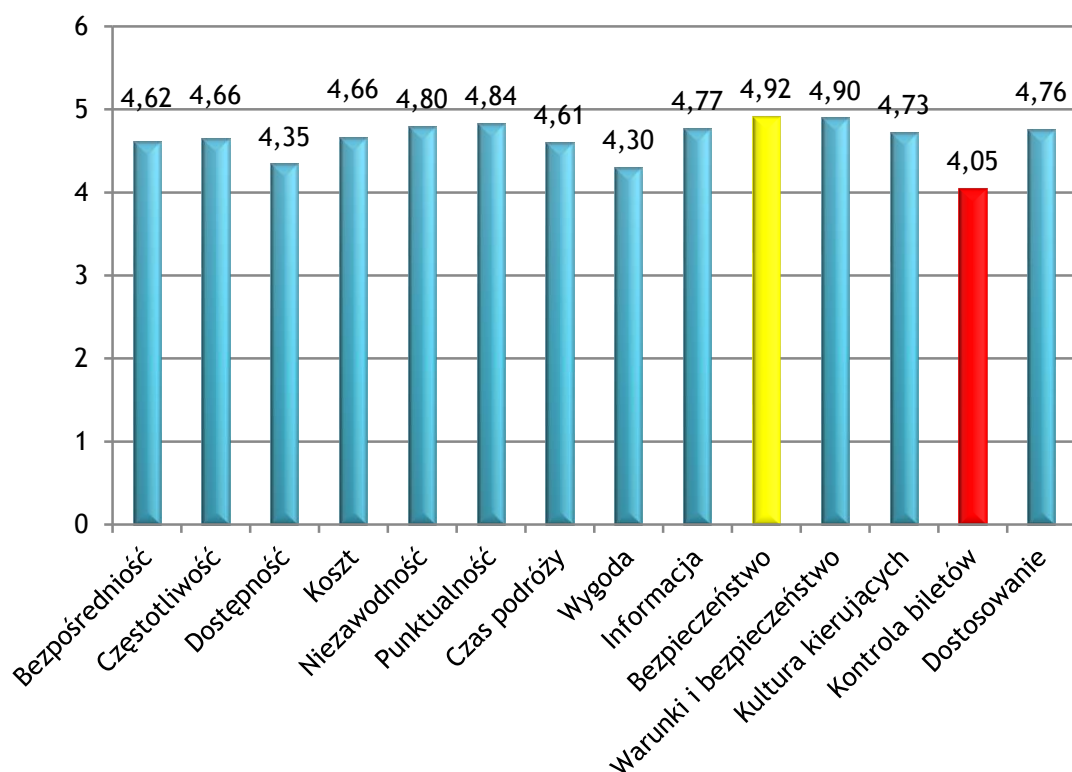
Źródło: opracowanie własne

Osoby korzystające z MZK najczęściej podróżują w przedziale czasowym 6-8 rano - 45,83%, oraz między 14 a 16 - 43,23%. Są to typowe godziny szczytów przewozowych związanych z dojazdem i powrotem z pracy czy miejsca nauki. Autobusy, z których najrzadziej korzystają ankietowani, jeżdżą w porze wieczornej w godzinach między 22 a 24 - z takich połączeń korzysta 0,52% badanych, a także między 20 a 22 - 7,81% ankietowanych.

W ostatnich dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- bezpośredniość - możliwość realizacji podróży bez przesiadania się;
- częstotliwość - liczba kursów w ciągu godziny, dnia;
- dostępność - odległość z/do przystanku;
- koszt - wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność - pewność dojechania do wyznaczonego miejsca;
- punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- czas podróży - całkowity czas przemieszczania się;
- wygoda - komfort podróży;
- informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo w podróży;
- warunki i bezpieczeństwo oczekiwania na przystanku;
- kultura kierujących;
- kontrola biletów;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W pytaniu ósmym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność realizacji wymienionych postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie „1” to mało istotny, a „5” - bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najistotniejszy i najmniej istotny postulat.

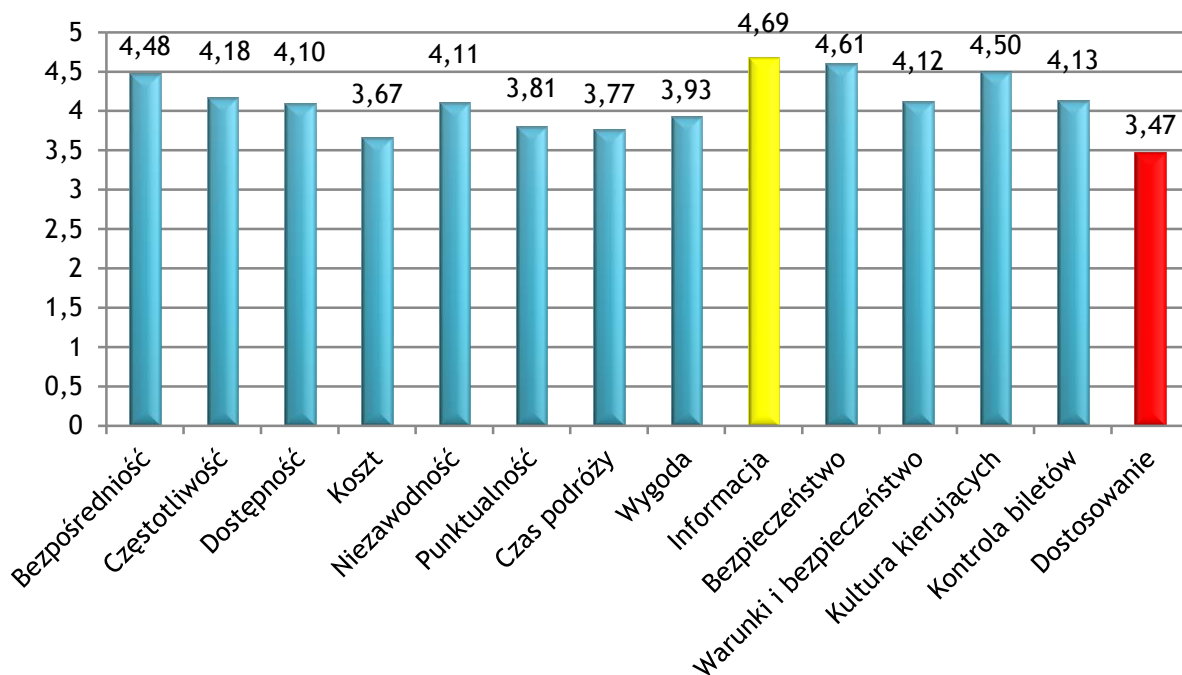


Wykres 19. Proszę określić w skali 1-5 (gdzie „1” - mało istotny, a „5” - bardzo istotny) istotność realizacji wymienionych postulatów transportowych przez komunikację MZK

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani ocenili, że najistotniejszym postulatem transportowym jest bezpieczeństwo w pojeździe, które w 5-stopniowej skali uzyskało 4,92. Niewiele mniej otrzymało bezpieczeństwo na przystanku, punktualność i niezawodność. Według respondentów, zdecydowanie najmniej istotnym postulatem transportowym jest kontrola biletów, która zyskała średnią 4,05. Ponadto, jako mniej istotne wyróżniają się wygoda i dostępność - odpowiednio 4,30 i 4,35.

Pytanie dziewiąte zadane było tylko osobom korzystającym z autobusów MZK i dotyczyło oceny jakości usług przewozowych świadczonych przez MZK. Ankietowani oceniali poziom realizacji poszczególnych postulatów transportowych dysponując w skalą ocen 1-5, gdzie „1” oznacza bardzo zły, a „5” to bardzo dobry. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najlepiej i najgorzej realizowany postulat.



Wykres 20. Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” - bardzo zły, a „5” - bardzo dobry) jakość usług przewozowych świadczonych przez komunikację MZK

Źródło: opracowanie własne

Użytkownicy MZK w Żywcu najwyżej ocenili informację, która otrzymała średnią ocenę 4,69. Wysokie oceny otrzymały również bezpieczeństwo - 4,61, kultura kierujących - 4,5 oraz bezpośredniość - 4,48. Najgorsze oceny otrzymało dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 3,47. Nisko ocenione zostały również: koszt przejazdu - 3,67, czas podróży - 3,77, punktualność - 3,81 oraz wygoda - 3,93.

6.2.6 Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wyłania się obraz, jak mieszkańcy obszaru objętego planem transportowym postrzegają komunikację zbiorową oraz jak chcieliby, aby ona wyglądała.

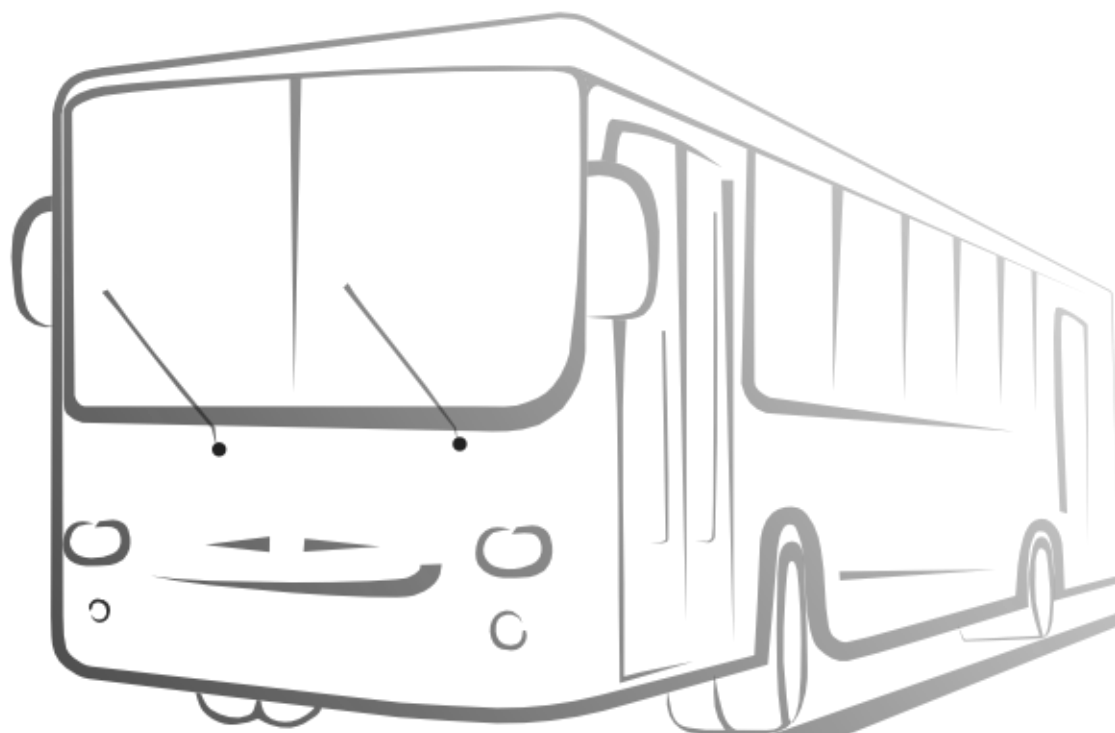
Z porównania ocen istotności (pyt. 8) i ocen realizacji (pyt. 9) postulatów transportowych wynika, które obszary wymagają największej poprawy. Spośród czterech określonych jako najistotniejsze postulaty (bezpieczeństwo w pojeździe, bezpieczeństwo na przystanku, niezawodność i punktualność) bardzo wysoko zostało ocenione bezpieczeństwo w pojeździe, przeciętnie bezpieczeństwo na przystankach i niezawodność, natomiast nisko została oceniona punktualność. Kolejne dwa (wg istotności) aspekty to informacja oraz dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Realizacja pierwszego została oceniona najwyżej, natomiast drugiego - najniżej ze wszystkich.

Z wymienionych zestawień wynika zatem, że z punktu widzenia pasażerów najistotniejsza będzie poprawa punktualności oraz dostosowania pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Wśród odpowiedzi na pytanie 8. należy zwrócić uwagę na wskazanie czasu podróży jako postulatu mniej istotnego od punktualności i niezawodności. Oznacza to, że pasażerowi łatwiej pogodzić się z gorszym czasem podróży, niż z nieprzewidywalnością oferty.

7

Zasady organizacji rynku
przewozów



7.1 Miasto Żywiec jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Burmistrz Żywca działający przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Żywic oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z miastem Żywiec stosowne porozumienia międzygminne.

Porozumienia te zostały zawarte w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (j.t: Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.), gdzie wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych miastu Żywiec przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

- Gminę Gilowice,
- Gminę Lipowa,
- Gminę Łodygowice,
- Gminę Radziechowy,
- Gminę Świnna.

7.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd miasta Żywca. Są to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,

- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2012 r. poz.1173 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Na podstawie analizy funkcji organizatorskich w tabeli poniżej przypisano każdą z powyższych funkcji podmiotom odpowiedzialnym w mieście Żywiec za ich realizację.

Tabela 14. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Żywiec

| Funkcje organizatorskie | Podmioty realizujące funkcje |
|---|--|
| badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej | Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji /MZK w Żywcu |
| podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu | Wydział Gospodarki Komunalnej /MZK w Żywcu |
| zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> ▪ standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, ▪ korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, ▪ funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, ▪ funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, ▪ systemu informacji dla pasażera, | Rada Miejska w Żywcu/ Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji /MZK w Żywcu |
| ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora, | Rada Miejska w Żywcu |
| określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów, | Rada Miejska w Żywcu/ Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji |
| przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, | Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji /MZK w Żywcu |
| zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, | Burmistrz Żywca |
| ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego, | Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji |

| | |
|--|---|
| ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego, | Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji /MZK w Żywcu |
| wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje. | Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji |

Źródło: opracowanie własne

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest 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.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

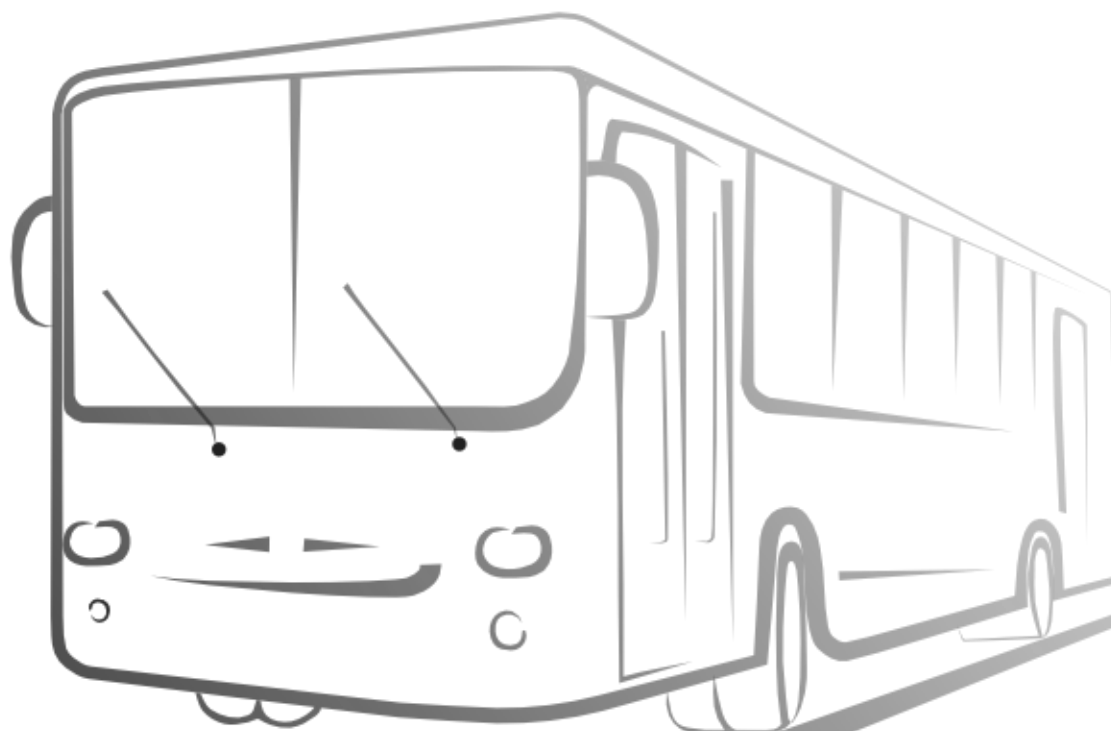
- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. Zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu

zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie operatorem wewnętrznym świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.

W przyszłości miasto Żywiec planuje dokonać wyboru operatora w jednym z w/w trybów.

8 Pożądany standard w przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej



8.1 Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 15. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

| Postulat transportowy | Sposób realizacji |
|-----------------------|--|
| bezpośredniość | Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach. |
| częstotliwość | Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb. |
| dostępność | Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie. |
| niezawodność | Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne. |
| koszt | Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb pasażerów. |
| prędkość | Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej. |
| punktualność | Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie. |
| wygoda | Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż. |

Źródło: opracowanie własne

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej należy pamiętać i uwzględnić:

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

8.2 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Miasto Żywiec, m.in. ze względu na ukształtowanie terenu, boryka się z dużymi problemami związanymi z jakością powietrza. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

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

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

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

8.3 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania miejskiego przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

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

Miasto Żywiec dąży do dostosowania oferty przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez zwiększanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Podejmowane działania przyczynią się do podniesienia komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Planuje się podjęcie szeregu działań w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

8.4.1 Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

8.4.2 Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej planuje się, ażeby nowe pojazdy były w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie będą miały parametry taboru w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz),
- wyposażenia w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

8.4.3 Standard w zakresie informacji pasażerskiej

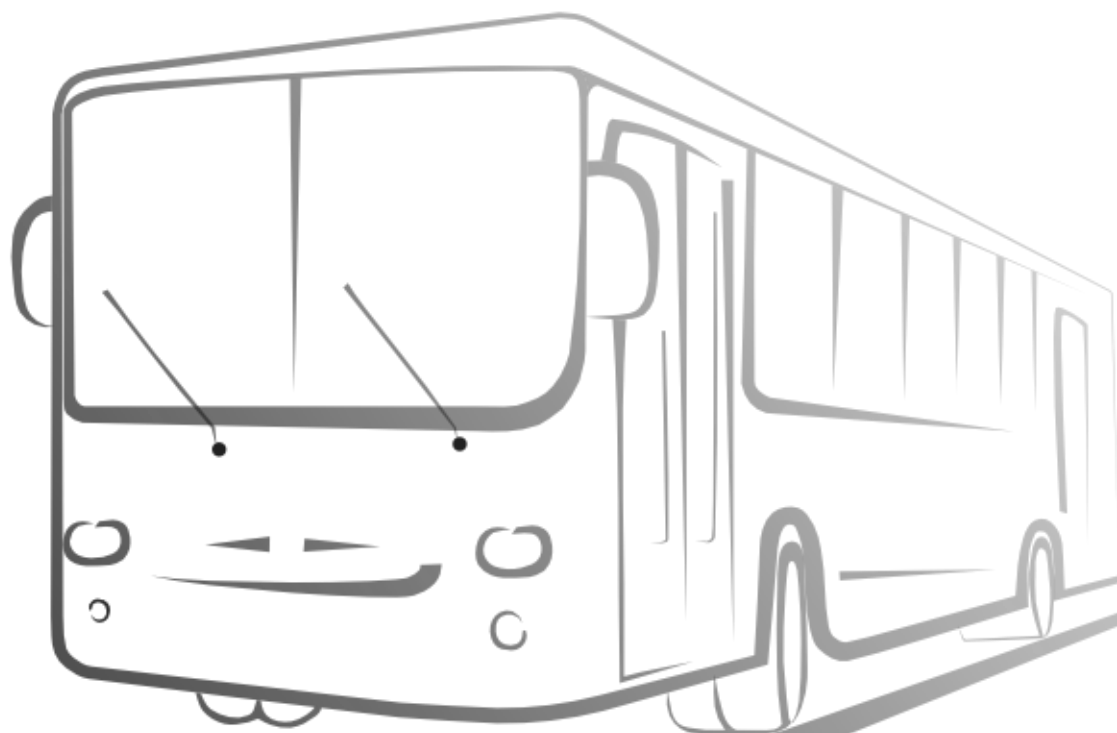
Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- informacja wizualna ułatwiająca podróż osobom niedostyszącym.

Wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej



Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Miasto (gmina) ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, miasto (gmina) ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

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

- sieci i przebiegu tras linii komunikacyjnych
- godzin odjazdów środków transportu,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulaminów przewozu osób.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów w powiecie żywieckim pokazany został w poniższej tabeli.

Tabela 16. Kształt systemu informacji dla pasażerów

| Część składowa systemu | Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności |
|---|---|
| Zintegrowana informacja na przystankach | <ol style="list-style-type: none"> 1) Widoczna nazwa przystanku (np. na wiacie) 2) Rozkłady jazdy na przystankach. 3) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatkach przystankowych. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach. 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich. 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 7) Tablice z dynamiczną informacją pasażerską (rzeczywisty czas oczekiwania na autobus, informacje dodatkowe) na wybranych przystankach. |
| Informacja w pojazdach | <ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach i ulgach, wyciąg z regulaminu przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu oraz inne informacje (m.in. następny przystanek). |

Zintegrowana
informacja na stronie
internetowej powiatu
dostępna również
w telefonach
komórkowych
(smartfonach) oraz
tabletach

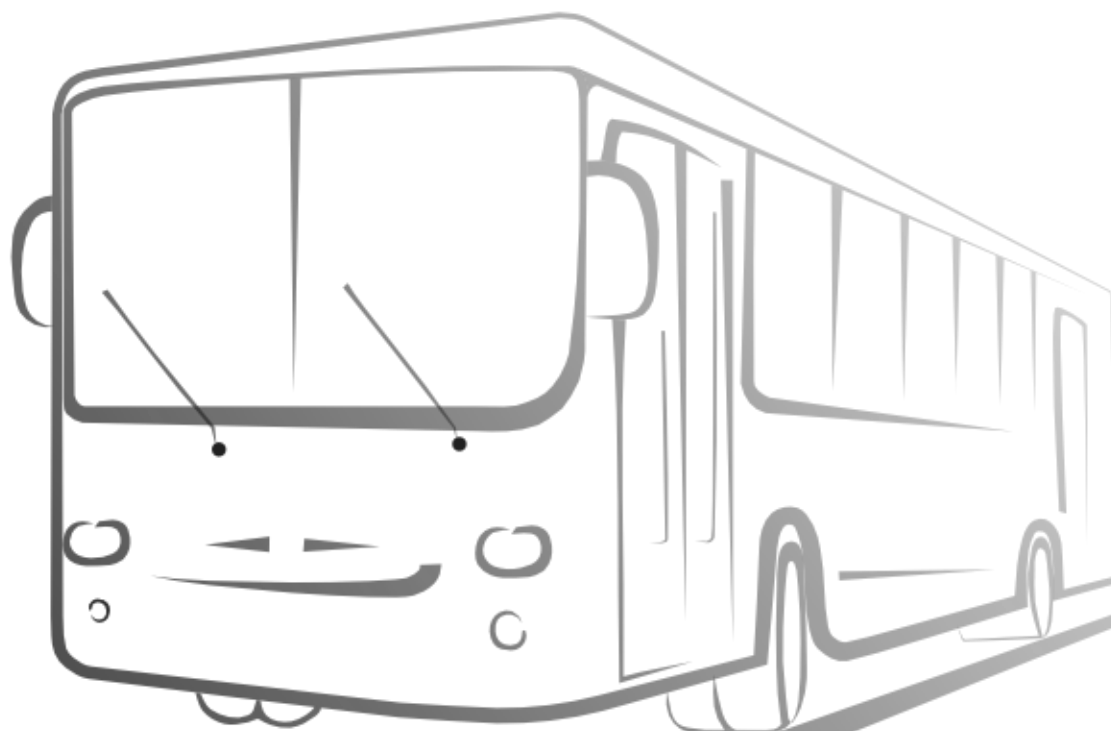
- 1) Informacja o rozkładach jazdy.
- 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.
- 3) Wyszukiwarka połączeń.
- 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.
- 5) Lokalizacja pojazdów komunikacji miejskiej na mapie (aktualne położenie „na żywo”)

Źródło: opracowanie własne

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

10

Kierunki rozwoju publicznego
transportu zbiorowego



10.1 Informacje wstępne

Punktem wyjścia do planowania kierunków rozwoju i zasad polityki transportowej powinna być obiektywna ocena możliwości gospodarczych (budżetowych) miasta. Skala ograniczeń ekonomicznych wpływa na formułowanie realnych programów rozwojowych w danej dziedzinie życia i funkcjonowania danego ośrodka. Rozwój transportu w miastach jest procesem ciągłym. Cechuje go wysoka złożoność jako systemu na który składa się wiele czynników zarówno pośrednich, jak i bezpośrednich. Konieczność pogodzenia przeciwstawnych celów w odniesieniu do rozwoju gospodarczego, kwestii ochrony środowiska oraz respektowania postulatów mieszkańców jest dylematem przed jakim stoją wszystkie jednostki samorządu terytorialnego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego planuje takie zarządzanie usługami przewozowymi, aby te w pełni zaspokajały potrzeby transportowe mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym, a także były zgodne z polityką zrównoważonego transportu. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki dążeniu i osiągnięciu odpowiedniego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy (z priorytetem dla transportu zbiorowego). Publiczny transport zbiorowy w Żywcu i gminach, które podpisały porozumienia, nie powinien być wykorzystywany tylko przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki zoptymalizowaniu sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych, publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki na przystankach węzłowych oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców Żywca i gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie, przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne. Sieć komunikacyjna uwzględniac będzie potrzeby transportowe powstałe w wyniku oddziaływania nowych generatorów ruchu nakreślonych w planach miejscowych.

10.2 Promocja usług transportu miejskiego

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o przedsiębiorstwie oraz o ofercie, którą posiada. Miasto Żywiec oraz gminny z którymi miasto ma zawarte porozumienia dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego planują promować transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy.

Działania promocyjne publicznego transportu i zmiany w transporcie publicznym powinny być realizowane jednocześnie i w ścisłej korelacji ze sobą.

10.3 Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

Rosnący ruch samochodowy, a w szczególności ruch pojazdów indywidualnych powoduje, że ulice Żywca ulegają szybkiemu zakorkowaniu. Skutkiem tego zjawiska jest spadek średniej prędkości komunikacyjnej, a także negatywny wpływ na jakość powietrza. Dlatego ważnym kierunkiem rozwoju transportu w Żywcu i gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu jak i wprowadzenie preferencji dla pojazdów transportu publicznego. Dlatego w przyszłości rozważone zostanie wprowadzenie następujących rozwiązań:

Przystanki komunikacyjne

W obszarze przystanków komunikacyjnych nowo budowanych i modernizowanych planuje się takie dobieranie wysokości krawędzi peronowych, aby różnice pomiędzy poziomem podłogi w pojeździe i poziomem krawędzi peronowej były możliwie najmniejsze. Beneficjentami takiego rozwiązania są w szczególności osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej, osoby starsze czy osoby prowadzące wózki dziecięce. Eliminacja możliwie dużej liczby progów jest kosztowna, ale przynosi wymierne efekty i zwiększa dostępność komunikacji publicznej.

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy tzw. antyzatok w miejscu zatok autobusowych. Zaoszczędzone w wyniku likwidacji zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu np. B+R.

Strefa Tempo 30

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach, modernizuje się układy drogowe tak, aby zmniejszyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przemieszczania się.

10.4 Dystrybucja biletów

Obecnie zakup biletów jednorazowych możliwa jest u kierowcy oraz przez aplikację na telefon komórkowy, natomiast bilety okresowe można kupić jedynie w kasie MZK. Planuje się rozszerzenie funkcjonalności aplikacji, aby możliwy był również zakup biletów okresowych, ponadto planuje się wprowadzenie możliwości zakupu biletów okresowych przez Internet.

10.5 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym miasta Żywiec jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Integracja usług transportu zbiorowego jest procesem ciągłym,

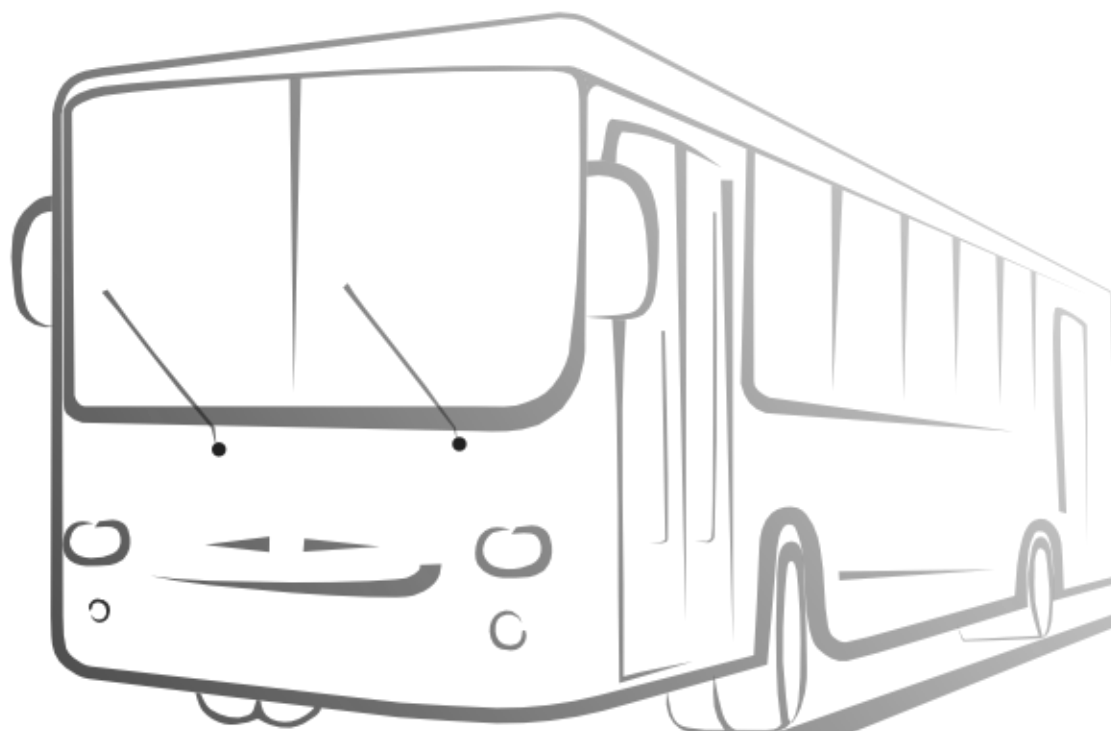
wieloaspektowym i długofalowym. Dlatego planuje się stopniowo podejmować działania zmierzające do integracji transportu organizowanego przez miasto Żywiec z transportem powiatowym a także powiatowym. Perspektywicznie działania te będą dążyć do osiągnięcia następujących standardów:

- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnej integracji różnych środków transportu, takich jak przystanki i dworce; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu opłat umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze Żywca; opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym w szczególności władz Miasta, Starostwa Powiatu Żywieckiego, innych organizatorów oraz przewoźników.

11

Weryfikacja oraz aktualizacja
planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla miasta Żywca

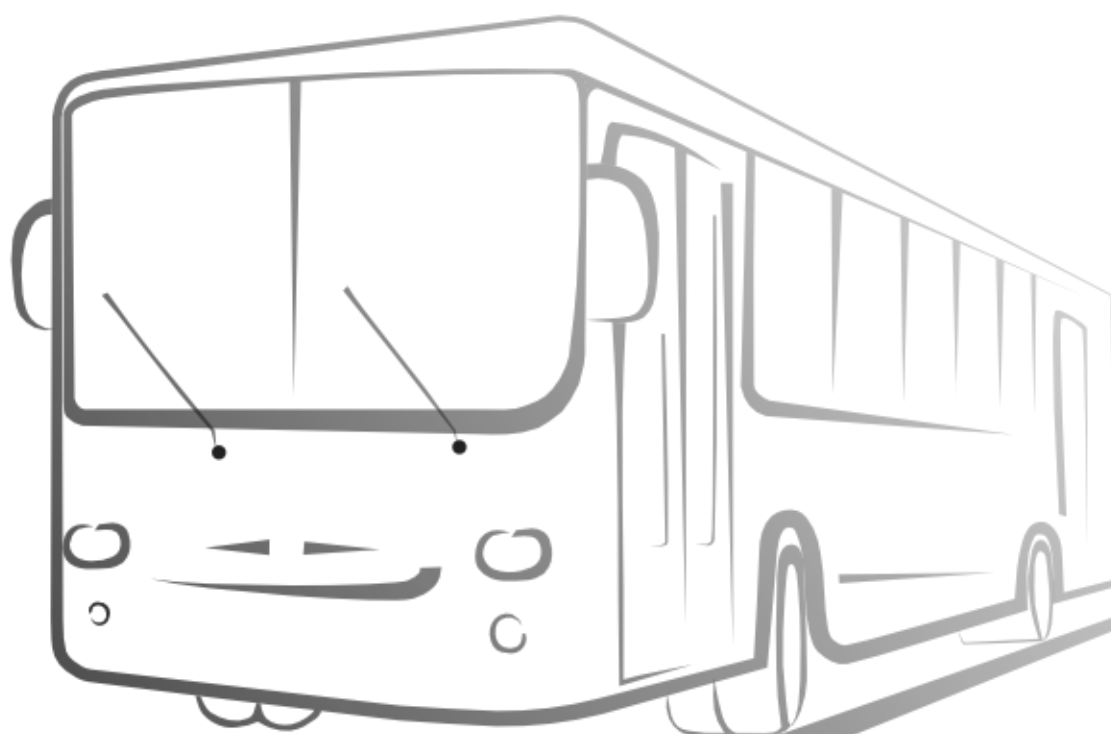


Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez miasto Żywiec i gminy, z którymi zawarto porozumienie.

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

12

Część graficzna

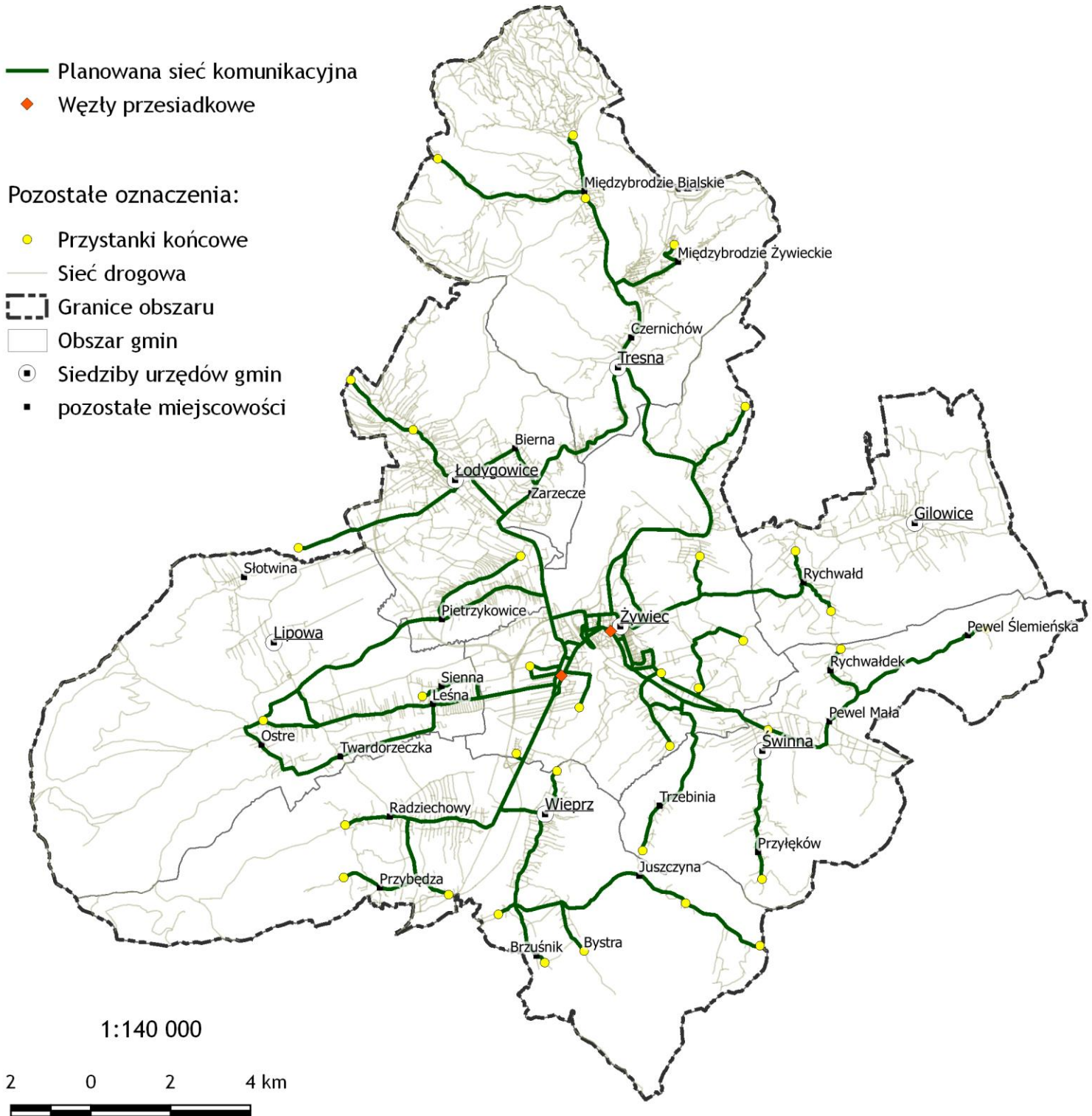


Planowana sieć komunikacyjna Żywiec

- Planowana sieć komunikacyjna
- ◆ Węzły przesiadkowe

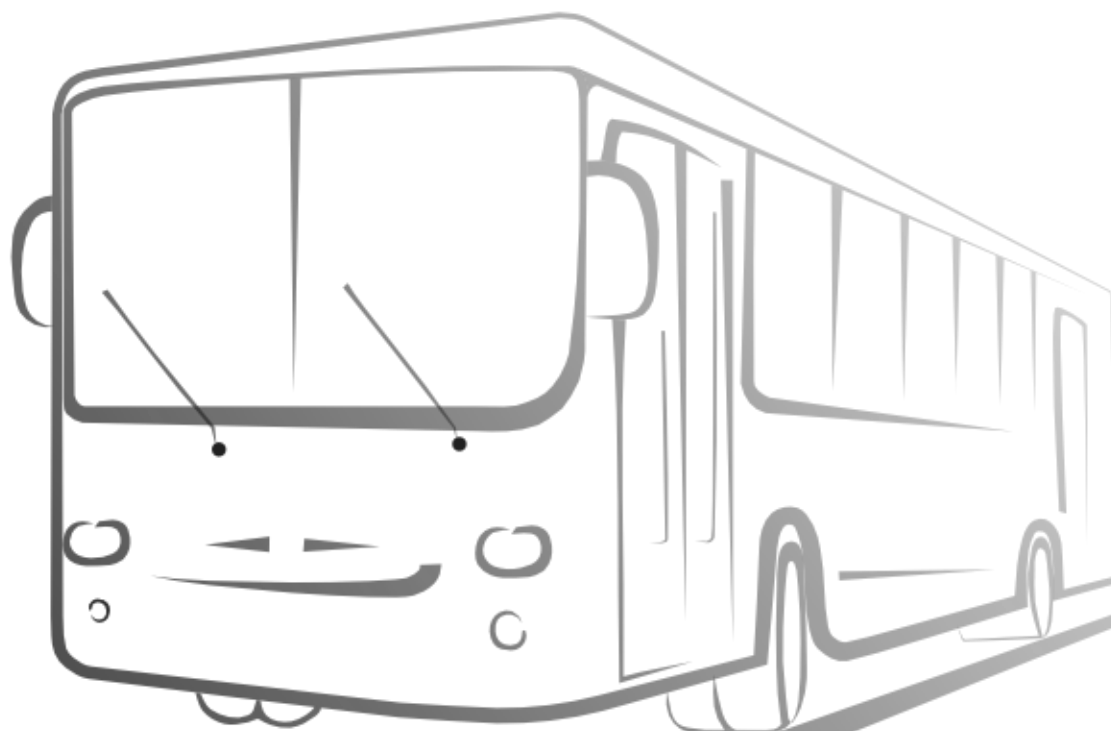
Pozostałe oznaczenia:

- Przystanki końcowe
- Sieć drogowa
- ⋯ Granice obszaru
- Obszar gmin
- ⊙ Siedziby urzędów gmin
- pozostałe miejscowości



13

Spis tabel, wykresów i map



13.1 Spis tabel

| | |
|---|----|
| Tabela 1. Liczba ludności zamieszkująca obszar opracowania w latach 2010-2014 | 13 |
| Tabela 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach analizowanego obszaru w latach 2010 - 2014 | 14 |
| Tabela 3. Stopa bezrobocia w latach 2010 - 2014 | 16 |
| Tabela 4. Wykaz obecnych linii autobusowych | 22 |
| Tabela 5. Godziny rozpoczęcia pierwszego i ostatniego kursu na każdej linii | 24 |
| Tabela 6. Liczba kursów linii w przedziałach godzinowych | 25 |
| Tabela 7. Wykaz autobusów MZK Żywiec | 27 |
| Tabela 8. Główne urzędy i instytucje publiczne | 31 |
| Tabela 9. Placówki oświatowe | 32 |
| Tabela 10. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy | 34 |
| Tabela 11. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe | 35 |
| Tabela 12. Publiczne placówki służby zdrowia | 35 |
| Tabela 13. Czym i ze względu na co najczęściej Pan/i podróżuje? | 54 |
| Tabela 14. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Żywiec | 64 |
| Tabela 15. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji | 68 |
| Tabela 16. Kształt systemu informacji dla pasażerów | 73 |

13.2 Spis wykresów

| | |
|---|----|
| Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2010-2014 | 13 |
| Wykres 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach opracowywanego obszaru w 2014 roku | 14 |
| Wykres 5. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2010 - 2014 | 15 |
| Wykres 6. Stopa bezrobocia w latach 2010 - 2014 | 16 |
| Wykres 7. Prognozowana liczba ludności powiatu żywieckiego do roku 2030 | 17 |
| Wykres 8. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie żywieckim w latach 2020, 2025 i 2030 | 17 |
| Wykres 9. Struktura wiekowa taboru MZK Żywiec | 28 |
| Wykres 10. Normy spalin spełniane przez MZK Żywiec | 28 |
| Wykres 11. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie śląskim i powiecie żywieckim w latach 2010 - 2014 | 45 |
| Wykres 12. Podział respondentów ze względu na wiek | 49 |
| Wykres 13. Podział respondentów ze względu na wykształcenie | 50 |
| Wykres 14. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową | 50 |
| Wykres 15. W jaki sposób dociera Pan/Pani do miejsca pracy/nauki? | 51 |
| Wykres 16. Czy posiada Pan/Pani samochód (do codziennej, samodzielnej dyspozycji)? .. | 52 |
| Wykres 17. Jak często w podróżach miejskich i podmiejskich korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu? | 52 |
| Wykres 18. Jakie rozwiązania jest Pan/Pani skłonny/skłonna zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta? | 55 |

| | |
|---|----|
| Wykres 19. Jaki jest najczęstszy powód podróży MZK? | 56 |
| Wykres 20. W jakich godzinach najczęściej korzysta Pan/Pani z MZK? | 56 |
| Wykres 21. Proszę określić w skali 1-5 (gdzie „1” - mało istotny, a „5” - bardzo istotny) istotność realizacji wymienionych postulatów transportowych przez komunikację MZK ... | 58 |
| Wykres 22. Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” - bardzo zły, a „5” - bardzo dobry) jakość usług przewozowych świadczonych przez komunikację MZK..... | 59 |

13.3 Spis map

| | |
|--|----|
| Mapa 1. Obszar objęty planem transportowym | 10 |
| Mapa 2. Drogi na obszarze objętym planem | 19 |
| Mapa 3. Linie kolejowe na obszarze objętym planem..... | 20 |
| Mapa 4. Aktualna sieć komunikacyjna | 23 |
| Mapa 5. Dojazdy do pracy poza gminę zamieszkania | 37 |