



Usługi i doradztwo
w transporcie

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
na obszarze Gminy Kęty oraz Gmin, które powierzyły Gminie Kęty
jako organizatorowi zadania planowania rozwoju, organizacji i
zarządzania w zakresie regularnego przewozu osób w publicznym
transporcie zbiorowym
tj. Andrychów, Osiek i Porąbka**

Zespół autorski:

*Mgr inż. Paulina Struska
Dr inż. Wiesław Dźwigoń
Mgr inż. Łukasz Franek
Mgr inż. Paweł Obrzut
Mgr inż. Adam Wiśniowski
Mgr inż. Grzegorz Sapoń
Mgr inż. Mateusz Szpórńóg*

Zespół współpracujący:

*Mgr inż. Urszula Duda
Mgr inż. Jan Mitis
Mgr inż. Bartłomiej Wiertel*

Kierownik projektu:

Mgr inż. Paulina Struska

Umowa nr: IG.272.102.2014.JS z dnia 04 sierpnia 2014r.

Zamawiający: Gmina Kęty

Spis treści

1.	Wprowadzenie.....	4
1.1	Cel i zakres Planu	4
1.2	Obszar objęty planem.....	6
2.	Charakterystyka społeczno-demograficzna Gmin	8
2.1	Obszar i podział administracyjny	8
2.2	Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	8
2.3	Struktura zamieszkania ludności	10
2.4	Liczba ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym	11
2.5	Liczba podmiotów gospodarczych.....	12
2.6	Turystyka i baza noclegowa.....	13
2.7	Obiekty użyteczności publicznej.....	14
2.8	Wskaźniki motoryzacji	15
3.	Charakterystyka sieci komunikacyjnej Gmin oraz przedsiębiorstw wykonujących regularny przewóz osób.....	17
3.1	Charakterystyka sieci transportowej Gmin	17
3.1.1	Transport drogowy.....	17
3.1.2	Transport kolejowy.....	21
3.2	Dostępność systemu dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.....	22
3.3	Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego realizowanego na terenie Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek.....	22
3.3.1	Najważniejsi przewoźnicy.....	22
3.3.2	Transport drogowy.....	27
3.3.3	Transport kolejowy.....	32
4.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych.....	34
4.1	Ocena potrzeb przewozowych	34
4.2	Prognoza potrzeb przewozowych.....	35
5.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	38
6.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	40
6.1	Źródła finansowania	40
6.2	Formy finansowania	42
6.3	Zasady finansowania	43
6.3.1	Działalność inwestycyjna.....	44
6.3.2	Pozostała działalność Organizatora publicznego transportu zbiorowego	44
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	46
7.1	Podział zadań przewozowych	46

7.2	Preferencje wyboru środka transportu	49
7.3	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz z ograniczoną mobilnością	49
8.	Zasady organizacji rynku przewozów	51
8.1	Organizator publicznego transportu zbiorowego.....	51
8.2	Tryb wyboru Operatora	52
8.3	Organizacja usług publicznych	52
8.4	Sposób oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	53
9.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	54
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	58
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	60
	Spis tabel	63
	Spis rysunków	64
	Spis wykresów	64

1. Wprowadzenie

1.1 Cel i zakres Planu

Podstawą prawną opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek (zwanego dalej Planem transportowym lub Planem) jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. nr 5, poz. 13 z późn.zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011r. nr 117, poz. 684).

Gmina Kęty na podstawie porozumienia międzygminnego z dnia 8 lipca 2014r. przejęła zadanie publiczne w zakresie planowania, organizacji i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym na obszarze gmin: Andrychów, Osiek i Porąbka na liniach wyszczególnionych w porozumieniu.

Plan transportowy po przyjęciu przez Radę Gminy Kęty stanowi akt prawa miejscowego. Jest to pierwszy dokument tego typu dla Gmin: Kęty, Andrychów, Osiek i Porąbka, które zawarły porozumienie międzygminne, na mocy którego powierzyły Gminie Kęty rolę organizatora publicznego lokalnego transportu zbiorowego. Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest gmina Kęty. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie gmin, jak również przewozów w transporcie linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich programujących rozwój kraju oraz województwa małopolskiego i śląskiego, a także dokumentów gminnych określających kierunki rozwoju Gmin. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury transportowej.

Plan transportowy realizuje cele określone w dokumentach strategicznych Gmin:

- Realizuje cel operacyjny II.1.3 określony w Strategii Rozwoju Gminy Kęty na lata 2012 - 2020 (załącznik do uchwały Nr XVI/153/2012 Rady Miejskiej w Kętach z dnia 20.01.2012r.): Poprawa jakości komunikacji zbiorowej pomiędzy obszarami wiejskimi i ośrodkami miejskimi. Rozwiązania przyjęte w planie pozytywnie wpłyną na rozwój komunikacji zbiorowej i poprawę dostępności, a dzięki preferencji transportu zbiorowego również na środowisko naturalne. Ponadto realizuje cel szczegółowy 9 określony w Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Kęty: Promocja i realizacja wizji zrównoważonego transportu - z uwzględnieniem transportu publicznego, indywidualnego i rowerowego. Transport publiczny będzie realną alternatywą dla podróży wykonywanych transportem indywidualnym, co jest zgodne z zasadami opisanymi w w/w dokumencie.

- Realizuje cel strategiczny: Wysoka dostępność komunikacyjna gminy dla konkurencyjności gospodarczej i spójności regionalnej, określony w Strategii Rozwoju Gminy Andrychów na lata 2014 – 2020 (załącznik do uchwały Nr XLVII-443-14 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 29.05.2014r.) dla Obszaru 2. Zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna. Wykreowanie węzłów przesiadkowych wpłynie na realizację celu operacyjnego II.1 Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej, zaś wykreowanie kompleksowej sieci komunikacji zbiorowej na realizację celu operacyjnego II.2 Wewnętrzna spójność komunikacyjna gminy.
- Jest zgodny z misją gminy Osiek określoną w Strategii Rozwoju Gminy Osiek w Powiecie Oświęcimskim na lata 2007 – 2020 jako dążenie do podnoszenia jakości życia mieszkańców poprzez zrównoważony rozwój społeczny i ekonomiczny przy wykorzystaniu bliskości Oświęcimia i Krakowa oraz walorów przyrodniczych. Określona w planie transportowym sieć komunikacyjna umożliwi realizację podróży zarówno o charakterze lokalnym jak i regionalnym. Węzły przesiadkowe integrujące poszczególne środki transportu ułatwią realizację podróży oraz poprawią dostępność komunikacyjną Gminy.
- Jest zgodny z wizją przedstawioną w Strategii Rozwoju Gminy Porąbka na lata 2008 – 2020 (załącznik do Uchwały nr XX/127/08 Rady Gminy Porąbka z dnia 26.06.2008r.) oraz celem strategicznym określonym jako: Aktywna ochrona środowiska. Kładzie nacisk na zrównoważony rozwój transportu, minimalizację negatywnego wpływu transportu na środowisko i konieczność integracji poszczególnych środków transportu w celu maksymalizacji wykorzystania ich potencjału.

Plan transportowy dla obszaru Gminy Kęty oraz Gmin, które powierzyły Gminie Kęty jako organizatorowi zadania planowania rozwoju, organizacji i zarządzania w zakresie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym tj. Andrychów, Osiek i Porąbka jest dokumentem średniookresowym, został opracowany na lata 2015-2030.

Zasadniczym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie gmin Kęty, Andrychów, Osiek, Porąbka w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej tego obszaru, w tym stworzenie systemu transportu publicznego, który umożliwi społeczności lokalnej podejmowanie różnych form aktywności społeczno-gospodarczej. W ramach tej poprawy, Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych dla ww. Gmin. Plan przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego a także poprawę udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.

Plan transportowy przewiduje utrzymanie usług użyteczności publicznej co najmniej na obecnym poziomie oraz kształtowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju. W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które Organizator nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy), może nastąpić ograniczenie oferty przewozowej. Gminy Kęty, Andrychów, Osiek, Porąbka będą dążyć do minimalizacji negatywnych skutków ograniczenia oferty przewozowej oraz podejmować działania zmierzające do utrzymania poziomu usług mogącego zaspokoić potrzeby przewozowe co najmniej w głównych korytarzach transportowych charakteryzujących się największym popytem z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej.

Zrównoważony rozwój transportu prowadzący do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne oraz zapewnienia wysokiej jakości usług transportowych, w tym poprawy dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych oraz

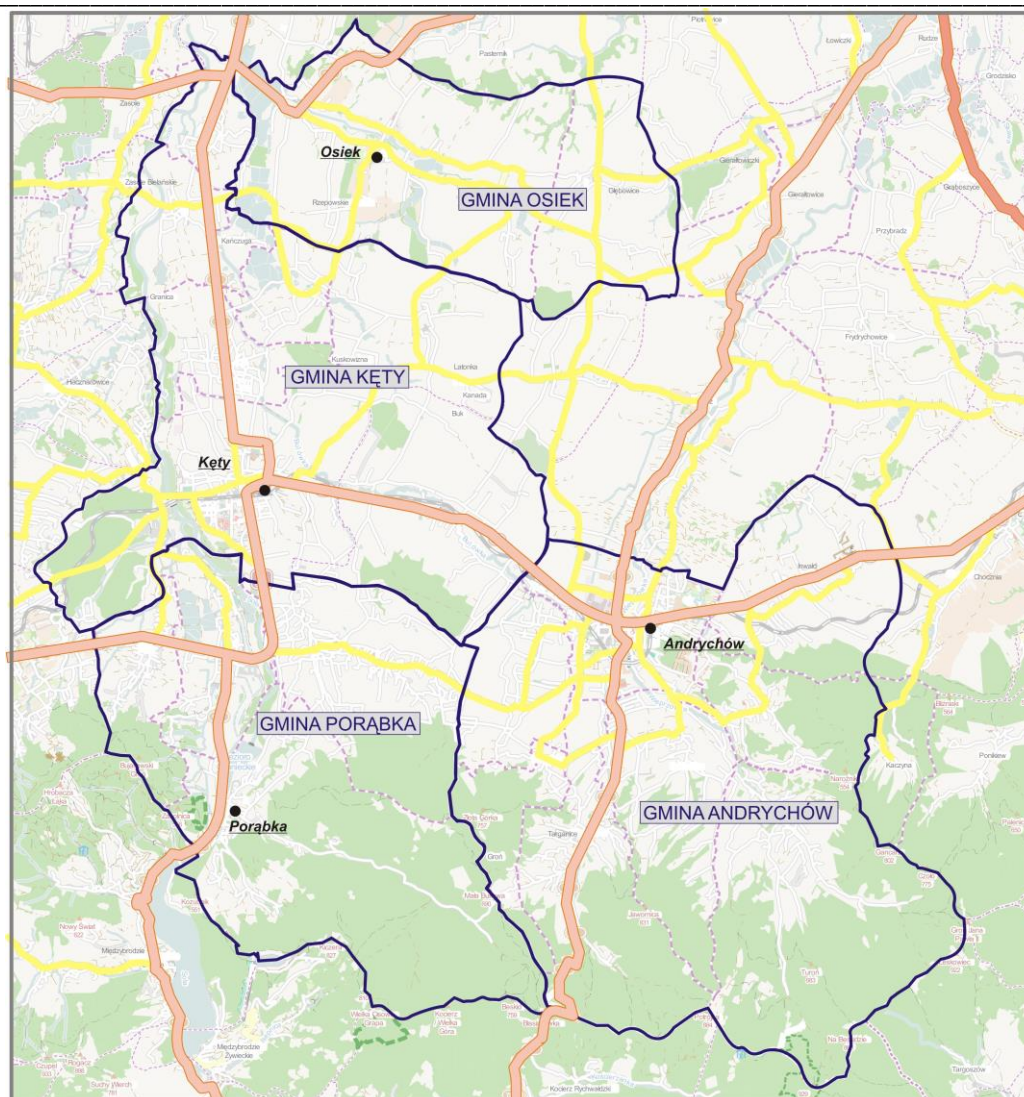
o ograniczonej mobilności jest możliwy poprzez preferowanie transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla podróży realizowanych transportem indywidualnym.

Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy określa:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

1.2 Obszar objęty planem

Plan transportowy obejmuje obszar administracyjny Gminy Kęty oraz Gmin, które powierzyły Gminie Kęty jako organizatorowi zadania planowania rozwoju, organizacji i zarządzania w zakresie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym tj. obszar administracyjny Gmin Andrychów, Osiek i Porąbka.



Rysunek 1.1 Obszar objęty planem transportowym
Opracowanie własne na podstawie www.openstreetmap.org

2. Charakterystyka społeczno-demograficzna Gmin

2.1 Obszar i podział administracyjny

Położenie gmin objętych „Porozumieniem międzygminnym” jest specyficzne. Są one usytuowane na granicy województw małopolskiego oraz śląskiego i wchodzi w skład trzech powiatów: oświęcimskiego, wadowickiego i bielskiego. Bielsko-Biała do roku 1998 było miastem wojewódzkim i cały czas w tym regionie pełni funkcję głównego ośrodka przemysłu, handlu i usług. Dwie gminy mają charakter miejsko-wiejski, a dwie są gminami wiejskimi. Powierzchnie gmin są następujące:

- Gmina Kęty 76,1 km²,
- Gmina Andrychów 100,4 km²,
- Gmina Porąbka 64,4 km²,
- Gmina Osiek 41,2 km²,

co daje w sumie 282,1 km². Miasta Kęty i Andrychów stanowią tylko 12 % tej powierzchni (posiadając w sumie 33,4 km²). Podział administracyjny obszaru jest następujący:

- Gmina Kęty – miasto Kęty i 6 sołectw,
- Gmina Andrychów – miasto Andrychów i 8 sołectw,
- Gmina Porąbka – 4 sołectwa,
- Gmina Osiek – 2 sołectwa.

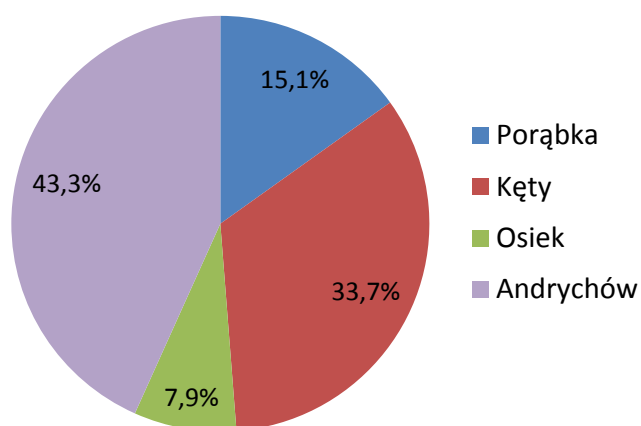
2.2 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

W obszarze żyje w sumie 101 tys. mieszkańców. Zdecydowanie największe są gminy miejsko-wiejskie Kęty (34,1 tys. mieszkańców) oraz Andrychów (43,9 tys. mieszkańców). W miastach żyje 40,7 tys. osób, co daje aż 40 % mieszkańców gmin. W tabeli 2.1 zestawiono liczbę ludności w poszczególnych jednostkach terytorialnych.

Tabela 2.1. Struktura ludności w poszczególnych gminach i sołectwach (2013r.)

Obszar	Liczba ludności	Udział [%]
gmina Porąbka	15295	
Bujaków	2249	2,2
Czaniec	5680	5,6
Kobiernice	3398	3,4
Porąbka	3968	3,9
gmina Kęty	34112	
Kęty - miasto	19198	18,9
Bielany	1893	1,9
Bulowice	4867	4,8
Łęki	1346	1,3
Malec	1289	1,3
Nowa Wieś	3287	3,2

Witkowice	2232	2,2
gmina Osiek	8046	
Osiek	6706	6,6
Głębowice	1340	1,3
gmina Andrychów	43859	
Andrychów - miasto	21530	21,3
Brzezinka	714	0,7
Inwałd	3285	3,2
Roczyny	4097	4,0
Rzyki	3114	3,1
Sułkowice	5099	5,0
Targanice	3846	3,8
Zagórnik	2174	2,1
suma - obszar	101312	100,0



Rysunek 2.1. Rozkład liczby mieszkańców na poszczególne gminy (2013r.)

Tabela 2.2 zawiera gęstość zaludnienia dla gmin oraz w celach porównawczych dla powiatów i województw. Gęstość zaludnienia w analizowanych gminach jest bardzo zróżnicowana i jest znacznie wyższa niż średnia dla Polski, wynosząca 123 os./km² (minimalna dla rozpatrywanych gmin wynosi 199). Największa gęstość występuje oczywiście w miastach: w Kętach 829, a w Andrychowie aż 2044 os./km², co jest porównywalne do dużych miast. Jest to spowodowane małą powierzchnią miasta. Na terenach wiejskich gęstość wynosi od 199 w Osieku do 287 os./km² obszarach wiejskich Gminy Kęty. W każdej gminie można zauważyć następujący trend: gęstość zaludnienia w obszarach miejskich spada (w latach 2003-2013 średnio o 4 %), a w obszarach wiejskich wzrasta (średnio o 7 %).

Tabela 2.2. Gęstość zaludnienia w województwach, powiatach i gminach (2013r.)

	gęstość zaludnienia [os./km ²]
POLSKA	123
Wojew. małopolskie	221
Wojew. śląskie	373
Powiat oświęcimski	382
Powiat wadowicki	247
Powiat bielski	350
gminy w obszarze opracowania	
Kęty	451
Kęty - miasto	829
Kęty - obszar wiejski	287
Osiek	199
Andrychów	437
Andrychów - miasto	2044
Andrychów - obszar wiejski	252
Porąbka	239

2.3 Struktura zamieszkania ludności

Struktura ludności w obszarze gmin w podziale na płeć oraz miejsce zamieszkania została przedstawiona w tabeli 2.3. 51 % ludności stanowią kobiety, ale w obszarach miejskich jest to 52,1 %. Wyznaczono wskaźnik urbanizacji jako iloraz liczby ludności zamieszkującej miasta do liczby ludności ogółem w gminach. Wskaźnik urbanizacji dla obszaru wynosi 40,2 %, dla gminy Kęty 56,3 %, a dla gminy Andrychów 49,1 %.

Tabela 2.3. Struktura ludności wg miejsca zamieszkania w analizowanym obszarze w 2013r.

Miejsca zamieszkania	Płeć	Liczba ludności	Udział wg płci [%]	Udział wg miejsca zamieszkania [%]
łącznie	ogółem	101 312	100,0	100,0
	mężczyźni	49 635	49,0	
	kobiety	51 677	51,0	
miasto	ogółem	40 728	100,0	40,2
	mężczyźni	19 518	47,9	19,3
	kobiety	21 210	52,1	20,9
wieś	ogółem	60 584	100,0	59,8
	mężczyźni	30 117	49,7	29,7
	kobiety	30 467	50,3	30,1

Wielkość gospodarstw domowych przedstawiono w odniesieniu do całego kraju (tabela 2.4). W gminach należących do „Porozumienia międzygminnego” średnia wielkość gospodarstwa jest wyraźnie wyższa niż w kraju (o 14 %). Jest to związane przede wszystkim z niskim udziałem gospodarstw jedno- i dwuosobowych w miastach.

Tabela 2.4. Wielkość gospodarstw domowych Polsce i w obszarze Porozumienia (2013r.)

Obszar	Gospodarstwa domowe						Przeciętna liczba osób w gospodarstwie domowym
	ogółem	o liczbie osób					
		1	2	3	4	5 i więcej	
Łącznie							
Polska [tys.] udział [%]	13568 100	3254,7 24,0	3483,4 25,7	2742 20,2	2203 16,2	1884,9 13,9	2,82
Obszar Porozumienia [szt.] udział [%]	30 455 100	5 359 17,6	6 237 20,5	6 035 19,8	6 570 21,6	6 254 20,5	3,22
Ludność w miastach							
Polska [tys.] udział [%]	9146,9 100	2 488,0 27,2	2589,8 28,3	1941,5 21,2	1362,1 14,9	765,5 8,4	2,54
Obszar Porozumienie [szt.] udział [%]	13 912 100	2 849 20,5	3 066 22,0	2 960 21,3	2 914 20,9	2 123 15,3	3,00
Ludność na wsi							
Polska [tys.] udział [%]	4421,1 100	766,7 17,3	893,6 20,2	800,5 18,1	841,0 19,0	1119,4 25,4	3,40
Obszar Porozumienia [szt.] udział [%]	16 543 100	2510 15,2	3171 20,5	3075 19,8	3656 21,6	4131 20,5	3,41

2.4 Liczba ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym

Sytuację na rynku pracy można scharakteryzować za pomocą różnych wskaźników. Wiek produkcyjny to ludność od 18-tego roku życia do momentu przejścia na emeryturę, stanowi ona 64,2 % mieszkańców i sytuacja nie różnicuje się pomiędzy różnymi gminami. Pozostała część to ludność w wieku nieprodukcyjnym, która stanowi 35,8 % mieszkańców, w tym 19,8 % to ludność w wieku przedprodukcyjnym, a 16,0 % - ludność w wieku poprodukcyjnym. Szczegóły przedstawiono w tabeli 2.5.

Tabela 2.5. Ludność w wieku produkcyjnym , przed- i poprodukcyjnym (2013r.)

	gmina				suma
	Kęty	Osiek	Andrychów	Porąbka	
ludność w wieku przedprodukcyjnym					
ogółem	6416	1687	8893	3054	20050
mężczyźni	3321	848	4560	1555	10284
kobiety	3095	839	4333	1499	9766
ludność w wieku produkcyjnym					
ogółem	22194	5071	28054	9771	65090
mężczyźni	11597	2686	14765	5164	34212
kobiety	10597	2385	13289	4607	30878
ludność w wieku poprodukcyjnym					
ogółem	5502	1288	6912	2470	16172
mężczyźni	1784	438	2142	775	5139
kobiety	3718	850	4770	1695	11033

Stopa bezrobocia rejestrowanego wynosi:

- w powiecie oświęcimskim 13,9 %;
- w powiecie wadowickim 13,3 %;
- w powiecie bielskim 10,5 %.

2.5 Liczba podmiotów gospodarczych

W tabeli 2.6 zestawiono wskaźniki charakteryzujące podmioty funkcjonujące w gospodarce narodowej. Najbardziej miarodajny „podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym” przyjmuje następujące wartości:

- w kraju wynosi 167,
- w gminach o charakterze miejskim (Kęty i Andrychów) jest wyższy o 10 %,
- w gminach o charakterze wiejskim jest wyraźnie niższy (Kęty-obszar wiejski i Andrychów-obszar wiejski aż o 30 %),
- w gminie Osiek jest niższy prawie o 50 % i wynosi tylko 88.

Liczba podmiotów gospodarczych w okresie 2009-2013 wzrosła:

- w kraju o 8 %;
- w gminach Kęty i Porąbka w takim samym stopniu jak w kraju;
- w gminie Osiek wzrost był szybszy i wyniósł aż 12 %;
- w gminie Andrychów tylko o 2 %.

Tabela 2.6. Podmioty gospodarki narodowej – wskaźniki (2013r.)

Jednostka terytorialna	wskaźniki			
	podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym	fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 1000 mieszkańców	podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym
POLSKA	1057	12,1	3	166,7
Wojew. małopolskie	1045	12,3	3	165,6
Wojew. śląskie	1001	11,5	2	156,9
Powiat oświęcimski	912	10,9	2	144,2
Powiat wadowicki	1006	12,9	2	159,1
Powiat bielski	1027	13,2	2	161,5
gminy w obszarze opracowania				
Kęty	980	12,3	2	153,2
Kęty - miasto	1177	14,3	2	183,4
Kęty - obszar wiejski	734	9,8	1	115,0
Osiek	559	7,7	1	88,0
Andrychów	975	12,3	2	154,4
Andrychów - miasto	1161	13,8	2	185,5
Andrychów - obszar wiejski	801	10,9	1	125,9
Porąbka	825	10,9	1	130,3

2.6 Turystyka i baza noclegowa

Wśród atrakcji o charakterze turystycznym i rekreacyjnym należy wymienić:

- pałac w stylu mauretańskim w Osieku,
- pałac Bobrowskich w Andrychowie,
- park miejski w Andrychowie ze stawem i wysepką z ptakami wodnymi,
- stoki narciarskie Kocierz, Pracica oraz Góra Żar,
- basen odkryty w Andrychowie,
- basen kryty w Kętach.

W ostatnich latach największą atrakcją turystyczną stały się Park Miniatur i Park Dinozaurów w Inwałdzie, które w słoneczne weekendy mogą powodować problemy spore ruchowe na drodze kolejowej 52.

Duże nagromadzenie atrakcji znajduje się na południowych granicach gmin Andrychów i Porąbka – są one związane pasmem górskim Beskidu Małego. Najważniejszymi szczytami we wschodniej jego części są Leskowiec, Madohora i Żar. Na Górze Żar znajduje się kolej linowo-terenowa, Elektrownia Szczytowo-Pompowa Porąbka-Żar wraz ze stokiem narciarskim. Na zachód od Góry Żar w dolinie rzeki Soły jest położone Jezioro Międzybrodzkie z wieloma miejscami noclegowymi o charakterze letniskowym.

Sumaryczna liczba miejsc noclegowych w hotelach wynosi 525, a w pozostałych obiektach noclegowych – 207. Stanowi to odpowiednio 17 % i 7 % noclegów w powiatach: oświęcimskim,

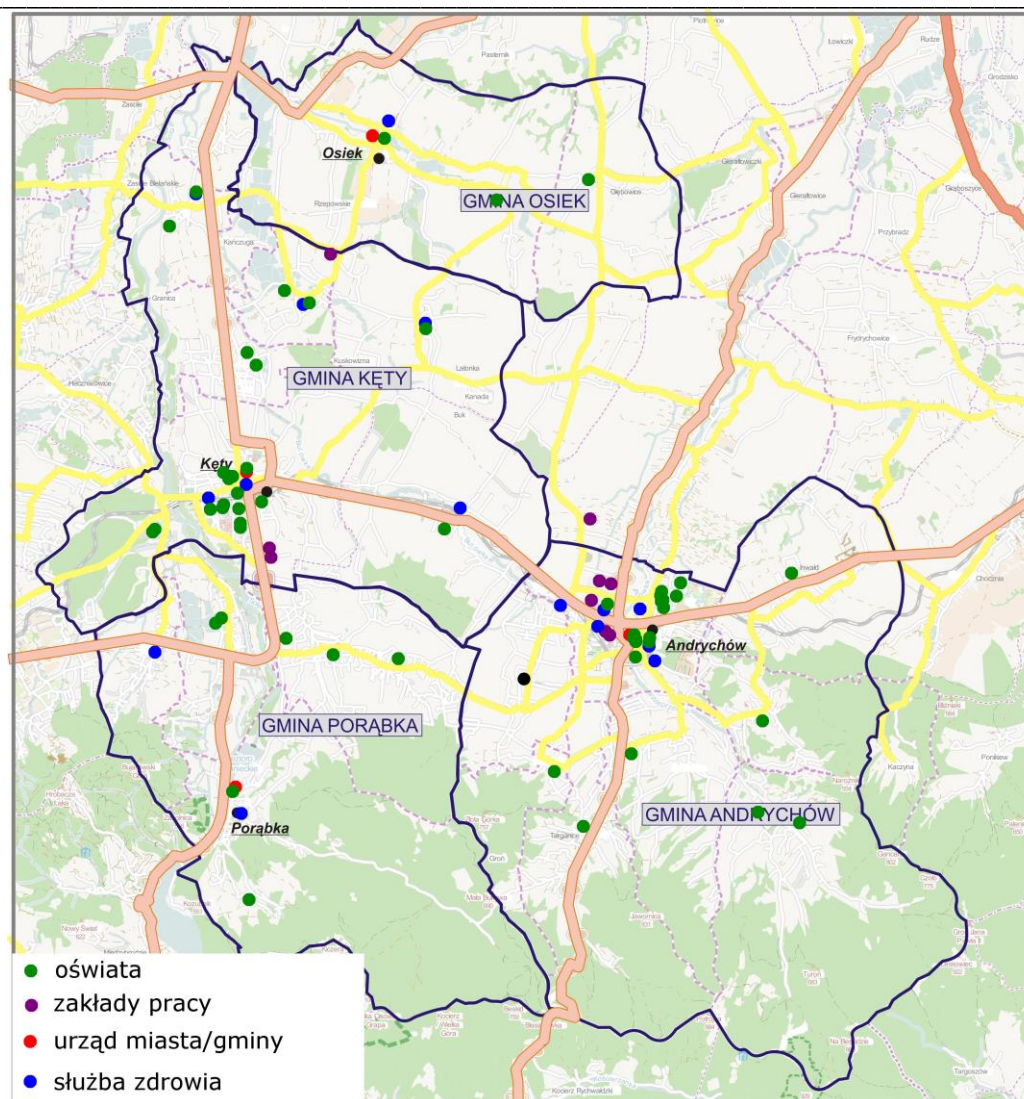
wadowickim i bielskim. Należy podkreślić, że noclegi w tych gminach charakteryzują się wysokim stopniem wykorzystania (w porównaniu do powiatów, w których się znajdują). Szczegóły zawiera tabela 2.7.

Tabela 2.7. Liczba miejsc noclegowych i udzielonych noclegów (2013r.)

Jednostka terytorialna	miejsca noclegowe		noclegi udzielone turystom polskim		noclegi udzielone turystom zagranicznym	
	hotele	pozostałe obiekty	hotele	pozostałe obiekty	hotele	pozostałe obiekty
Powiat oświęcimski	451	420	26481	12038	12842	33076
Powiat wadowicki	731	973	69735	57905	7533	5462
Powiat bielski	1804	1512	194982	163695	13823	4598
Gmina Kęty	185	0	10699	0	2833	0
Gmina Osiek	0	18	0	2869	0	0
Gmina Andrychów	340	89	41403	3438	1718	103
Gmina Porąbka	0	100	0	12590	0	0

2.7 Obiekty użyteczności publicznej

Wśród obiektów użyteczności publicznej będących, oprócz dużych osiedli mieszkaniowych, głównymi generatorami ruchu na terenie Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek należy wymienić zakłady pracy, szkoły, szpitale, przychodnie i urzędy.



Rysunek 2.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

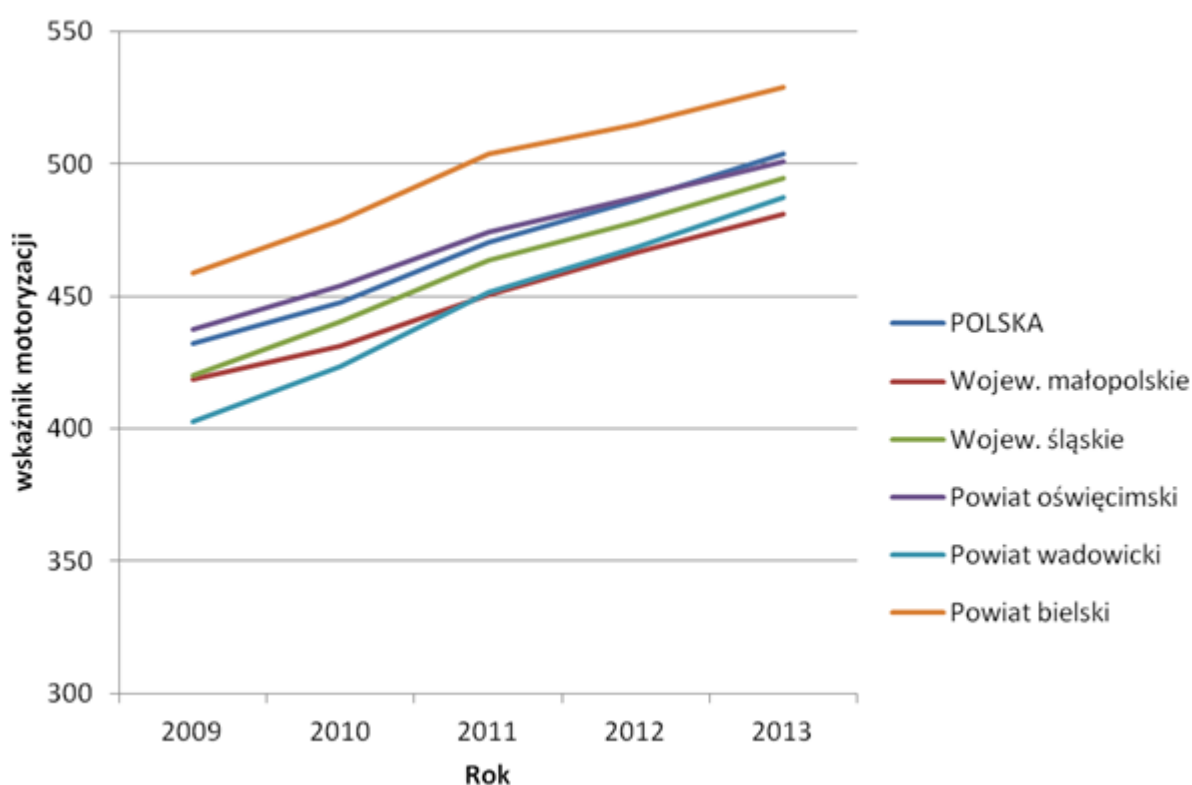
Opracowanie własne na podstawie www.openstreetmap.org

2.8 Wskaźniki motoryzacji

Rosnąca liczba samochodów jest widoczna w całej Polsce, jak również w województwach małopolskim i śląskim. Tabela 2.8 zawiera wskaźniki motoryzacji dla różnych grup pojazdów dla powiatów oraz dla porównania dla województw i dla kraju. Najważniejszy wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych w okolicznych powiatach jest na poziomie wyższym niż w województwach i w kraju. Jest to widoczne również na rysunku 2.2, na którym przedstawiono zmienność wskaźnika w ostatnich latach. Przez cały czas występował dynamiczny wzrost wartości wskaźnika, jak również można zauważyć, że wskaźniki w okolicznych powiatach i województwach są wyższe niż w kraju.

Tabela 2.8. Wskaźniki motoryzacji (2013r.)

Jednostka terytorialna	wskaźnik motoryzacji		
	samochody osobowe /1000 mieszk.	samochody ciężarowe /1000 mieszk.	motocykle /1000 mieszk.
POLSKA	504	84	30
Wojew. małopolskie	481	80	28
Wojew. śląskie	494	71	23
Powiat oświęcimski	501	53	25
Powiat wadowicki	488	74	30
Powiat bielski	529	77	28

**Rysunek 2.3. Zmiana wartości wskaźnika motoryzacji dla samochodów osobowych w latach 2009-2013 [sam./1000 mieszk.]**

3. Charakterystyka sieci komunikacyjnej Gmin oraz przedsiębiorstw wykonujących regularny przewóz osób

3.1 Charakterystyka sieci transportowej Gmin

3.1.1 Transport drogowy

Podstawowy układ drogowy (drogi krajowe i wojewódzkie) w obszarze Planu stanowią trzy drogi o przebiegu wschód-zachód oraz północ-południe. Przechodzą one przez gminy miejskie: Kęty i Andrychów, natomiast w pozostałych gminach nie pełnią istotnej roli. Ze względu na położenie gmin na granicy dwóch województw istnieje aż czterech zarządców tych dróg: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddziały w Krakowie i Katowicach oraz Zarządy Dróg Wojewódzkich w Krakowie i Katowicach. Do najważniejszych ciągów transportowych w obszarze należą:

- droga krajowa 52: Głogoczów – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Andrychów – Kęty – Bielsko-Biała;
- droga wojewódzka 948: Oczków – Kobiernice – Kęty – Oświęcim ;
- droga wojewódzka 781: Łękawica – Andrychów – Zator – Chrzanów.

Poza tym po zachodnich obrzeżach gminy Osiek przebiega droga wojewódzka 949: Jawiszowice – Osiek –Przeciszów, która nie odgrywa znaczącej roli w realizacji podróży o charakterze lokalnym.

W tabelach 3.1 i 3.2 zestawiono natężenia ruchu, panujące na tych drogach na odcinkach przebiegających przez analizowane gminy. Największe natężenia występują na drodze krajowej i wynoszą 12-16 tys. poj./dobę. Na drogach wojewódzkich ruch jest o ok. połowę niższy 5-10 tys. poj./dobę. Zdecydowanie niskie natężenia występują na DW781 prowadzącej z Andrychowa na Przełęcz Kocierską (3000 poj./dobę) oraz na DW949 z Osieka do Przeciszowa (2000 poj./dobę). Największe natężenia autobusów występują na drodze krajowej DK52 i zmieniają się w przedziale 150-270 oraz na drodze wojewódzkiej DW948 z Oświęcimia do Żywca (90-130 autobusów/dobę). Bardzo niskie natężenia autobusów występują na DW781 z Zatora na Przełęcz Kocierską (20-50 autobusów/dobę). Należy podkreślić, że w trakcie Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) pojazdy transportu zbiorowego, jakimi są mikrobusy, są zliczane łącznie z samochodami osobowymi. Po uwzględnieniu mikrobusów liczba pojazdów transportu zbiorowego na tych drogach jest co najmniej o 50 % wyższa.

W Kętach istnieją dwie obwodnice, które powstały w celu zmniejszenia uciążliwości ruchu drogowego w mieście. Jedna w południowo-wschodniej części miasta w ciągu DK52, a druga we wschodniej części Kęt w ciągu DW948. Niestety obydwie przebiegają wewnątrz miasta, a przez to nie rozwiązują do końca problemów związanych z dużym ruchem drogowym. Ruch pojazdów transportu zbiorowego doznaje dużych zakłóceń w godzinach szczytu komunikacyjnego na ulicach: Kościuszki, Mickiewicza i Jana III Sobieskiego. W Andrychowie obwodnica ciągle nie powstała, dlatego w ciągu DK52 (ul. Krakowska) ruch autobusów w godzinach szczytu natrafia na poważne utrudnienia.

Tabela 3.1. Natężenia ruchu na drogach krajowych wg GPR 2010 [Poj./dobę].

Numer drogi	Nazwa i numer punktu	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
			Moto-cykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Auto-busy	Ciąg-niki rolni-cze
						bez przycz.	z przycz.		
		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
52	Kozy - Kobiernice DW948	13409	55	11358	1222	432	145	193	4
52	Kobiernice DW948 - Kęty	15319	126	12721	1555	366	294	249	8
52	Kęty (przejście)	16350	109	14327	966	347	359	234	8
52	Kęty - Andrychów	11589	87	9431	1177	336	338	210	10
52	Andrychów (przejście)	15728	105	12792	1640	561	347	271	12
52	Andrychów - Wadowice	14553	70	12143	1175	632	368	154	11

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2010.

Tabela 3.2. Natężenia ruchu na drogach wojewódzkich wg GPR 2010 [Poj./dobę].

Numer drogi	Nazwa i numer punktu	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
			Moto-cykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Auto-busy	Ciąg-niki rolni-cze
						bez przycz.	z przycz.		
		SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
948	Kobiernice - Międzybrodzie Bialskie	6290	120	5454	421	107	75	107	6
948	Kęty (obwodnica)	6305	88	4186	574	536	801	88	32
948	Kęty - Łęki	9746	78	8020	575	390	546	127	10
781	Zator - Andrychów	6561	85	5649	512	157	92	20	46
781	Andrychów (przejście)	7125	85	6477	413	57	29	50	14
781	Andrychów - Przełęcz Kocierska	2987	33	2709	146	60	15	18	6
949	Jawiszowice - Osiek	5470	82	4545	372	230	197	33	11
949	Osiek - Przeciszów	1941	17	1710	109	52	14	29	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2010.

Infrastruktura dedykowana dla transportu zbiorowego to przystanki i dworce autobusowe. W tabeli 3.3 zestawiono przystanki zlokalizowane w gminach z uwzględnieniem podziału administracyjnego dróg na: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Udział przystanków zlokalizowanych na poszczególnych kategoriach dróg jest następujący:

- drogi krajowe 10 %,
- drogi wojewódzkie 10 %,
- drogi powiatowe 58 %,
- drogi gminne 22 %.

Najwięcej przystanków znajduje się na terenach z najbardziej rozwiniętą siecią transportu publicznego – w gminie Andrychów (43 %) i gminie Kęty (32 %), a najmniej w gminie Porąbka (14 %) i gminie Osiek (11 %). 41 % przystanków jest wyposażonych w wiatę, 23 % w zatokę autobusową, a ponad 40 % przystanków posiada tylko słupkę przystankową. Najlepiej wyposażone są przystanki przy drogach krajowych – ze względu na duże natężenia ruchu wszystkie są wyposażone w zatokę i prawie wszystkie w wiatę przystankową. Na drogach wojewódzkich 60 % przystanków posiada wiatę, a 30 % zatokę. Najliczniej reprezentowane są przystanki na drogach powiatowych: od 30 % do 50 % z nich posiada wiatę (w zależności od gminy).

Tabela 3.3. Zestawienie liczby przystanków autobusowych w gminach

Rodzaj drogi	Kęty	Andrychów	Porąbka	Osiek	Suma
krajowe	23	16	9	0	48
wojewódzkie	17	13	7	6	43
powiatowe	73	101	48	47	269
gminne	35	66	0	0	101
suma	148	196	64	53	461

Źródło: opracowanie własne.

Na obszarze objętym Planem znajdują się dwa dworce autobusowe – w Kętach i w Andrychowie. Dworzec w Kętach jest zlokalizowany w południowo-wschodniej części miasta przy ul. Sienkiewicza, która stanowi obwodnicę dla centrum miasta. W sąsiedztwie znajduje się dworzec kolejowy, a odległość do Rynku wynosi prawie 1 km. Administratorem dworca jest MZK Sp. z o.o. w Kętach. Ze względu na budowę i kształt można go zaliczyć do dworców pętlowych. Dworzec posiada dwie pętle połączone w dwóch miejscach do drogi krajowej nr 52. Jedna pętla, tzw. płyta główna, posiada 7 stanowisk odjazdowych (3 są użytkowane przez przewoźnika gminnego – MZK Kęty, a 4 przez przewoźników zamiejskich). Na środku znajduje się plac postojowy, który może pomieścić ok. 15 pojazdów. Do wyposażenia dworca należą: 3 wiaty przystankowe, toaleta, kiosk oraz budynek dworca. Budynek pełni funkcje socjalne dla kierowców oraz sprzedaży biletów dla pasażerów, a na ścianie znajduje się tabela zbiorcza z rozkładami jazdy. Druga pętla, tzw. mała pętla posiada jedno stanowisko odjazdowe, wiatę przystankową oraz tabelę zbiorczą z rozkładami jazdy.

Dworzec w Andrychowie jest zlokalizowany we wschodniej części miasta, przy drodze krajowej nr 52 (ul. Krakowska), posiada oddzielny wjazd i wyjazd. W sąsiedztwie znajduje się dworzec kolejowy, a odległość do centrum miasta wynosi ok. 800 m. Do wyposażenia dworca należy: 7 stanowisk odjazdowych, 3 wiaty przystankowe, kilka ławek oraz budynek dworca. W budynku dworca znajduje się poczekalnia, toalety oraz część usługowa. Infrastruktura sprawia wrażenie

nieuporządkowanej, a każdy przewoźnik zamieszcza swoje rozkłady jazdy w dowolny sposób. Pomiędzy dworcem a ul. Krakowską znajduje się stacja benzynowa i na jej krawędzi można zaparkować do trzech autobusów.

W tabeli 3.4 scharakteryzowano najważniejsze przystanki autobusowe – po jednym z każdej gminy. W gminach miejskich Kęty i Andrychów są to dworce autobusowe, a w gminach Porąbka i Osiek przystanki położone w centralnej części tych gmin. Oceniono istniejące wyposażenie, które jest charakterystyczne dla dworców autobusowych. Oczywiście nie można oczekiwać występowania takiego wyposażenia na przystankach (nawet głównych) położonych w gminach wiejskich.

Do wyposażenia dworca zaliczono:

- Elementy podstawowe: budynek, poczekalnia, przechowalnia bagażu, wiaty poprawiające warunki oczekiwania na pojazd.
- Udogodnienia dla pasażerów: toalety, możliwość zrobienia zakupów lub skorzystania z gastronomii (w odległości do 300m od przystanku).
- Poziom integracji transportu publicznego z indywidualnym (z samochodem i rowerem). Integrację z transportem indywidualnym należy uznać za najważniejszą, ponieważ w małych gminach jakość lokalnego transportu publicznego jest niska (niska częstotliwość, a w przypadku prywatnego transportu mikrobusego krótki czasokres funkcjonowania). Dlatego dużą rolę odgrywa podwożenie pasażera na dworzec samochodem (lub odwożenie z dworca) i konieczność krótkookresowego parkowania.

Tabela 3.4 Charakterystyka głównych przystanków autobusowych w gminach.

Wyposażenie	Kęty Dworzec Autobusowy	Andrychów Dworzec Autobusowy	Porąbka Centrum	Osiek Dom Ludowy
budynek dworca	istnieje	brak	brak	brak
poczekalnia	brak	brak	brak	brak
przechowalnia bagażu	brak	brak	brak	brak
sprzedaż biletów	istnieje	brak	brak	brak
wiata	istnieje	istnieje	istnieje	istnieje
toaleta	istnieje	brak	brak	brak
plan miasta/gminy	istnieje	istnieje	istnieje	brak
gastronomia	brak	istnieje	istnieje	brak
handel	istnieje	istnieje	istnieje	istnieje
możliwość pozostawienia samochodu	istnieje	istnieje	istnieje	istnieje
możliwość pozostawienia roweru (stojaki)	brak	brak	brak	brak

Źródło: opracowanie własne.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury są pobierane na dworcu autobusowym w Kętach: 0,86 PLN brutto za jedno zatrzymanie na płycie głównej i 0,43 PLN na małej pętli. Dodatkowo opłaty należy uiszczać za zatrzymania na przystankach zlokalizowanych przy drogach powiatu wadowickiego, jednak w 2014r. powiat zawiesił pobieranie opłat.

Istotnym elementem infrastruktury transportu publicznego jest zajezdnia autobusowa, użytkowana przez MZK Sp. z o.o. w Kętach, znajdująca się przy ul. Błonie 17 w Kętach. Poza obsługą własnych potrzeb firmy przewozowej na terenie obiektu są świadczone usługi: parkowania, mycia pojazdów i usługi warsztatowe.

3.1.2 Transport kolejowy

Transport kolejowy jest zapewniony dzięki istnieniu linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała. Linia ma 58,5 km długości, została oddana do użytku w 1888r., a zelektryfikowana w 1990r. Jest to linia jednotorowa i tylko na dworcach w Kętach i Andrychowie zbudowano po 4 tory kolejowe: 2 lub 3 do obsługi ruchu pasażerskiego, a reszta obsługuje ruch towarowy lub pełni funkcję rampy wyładowniczej. W gminie Kęty znajdują się 4 przystanki kolejowe, a w gminie Andrychów 3 przystanki. Z gmin Porąbka i Osiek trzeba do nich dojechać lokalnym transportem publicznym lub samochodem. W tabeli 3.5 scharakteryzowano poszczególne przystanki. W ostatnich dwudziestu latach nastąpiła znaczna degradacja przewozów kolejowych. Przy ciągle spadających przewozach zlikwidowano podstawowe wyposażenie dworców: sprzedaż biletów, poczekalnie, przechowalnie bagażu, toalety. Obecnie istotną staje się integracja z innymi środkami transportu – bliskie dojście do przystanku transportu autobusowego, możliwość zaparkowania samochodu lub pozostawienia roweru.

Tabela 3.5 Wyposażenie przystanków i stacji kolejowych w gminach.

Wyposażenie	Nazwa przystanku/stacji kolejowej						
	Inwałd	Andrychów	Andrychów Górnicza	Bulowice	Zamek Bulowicki	Kęty	Kęty Podlesie
budynek stacyjny	istnieje	istnieje	brak	brak	istnieje	istnieje	istnieje
sprzedaż biletów	brak	brak	brak	brak	brak	brak	brak
liczba peronów	1	1	1	1	1	2	1
liczba krawędzi peronowych	1	2	1	1	1	3	1
dodatkowe tory	brak	istnieją	brak	brak	brak	istnieją	brak
zadaszenie peronów	brak	istnieje	istnieje	brak	brak	istnieje	brak
poczekalnia	brak	brak	brak	brak	brak	brak	brak
przechowalnia bagażu	brak	brak	brak	brak	brak	brak	brak
toaleta	brak	brak	brak	brak	brak	brak	brak
możliwość pozostawienia samochodu	brak	istnieje	brak	istnieje	brak	istnieje	istnieje
możliwość pozostawienia roweru (stojaki)	brak	brak	brak	brak	brak	brak	brak
możliwość przesiadki na komunikację autobusową	brak	istnieje	istnieje	brak	istnieje	istnieje	istnieje

Źródło: opracowanie własne.

3.2 Dostępność systemu dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych

Do kategorii osób o ograniczonych możliwościach ruchowych kwalifikuje się osoby: na wózkach inwalidzkich, mające trudności z chodzeniem, osoby niedowidzące, niedosłyszące, głuche, osoby w podeszłym wieku, osoby podróżujące z dziećmi w wózkach oraz z dużymi bagażami, kobiety w ciąży, osoby mające trudności z komunikowaniem się z otoczeniem (w tym osoby, które nie znają rodzimego języka). Najważniejszym elementem dostępności systemu transportowego dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych jest eliminacja barier utrudniających poruszanie się i orientację w obrębie stacji i przystanków kolejowych oraz autobusowych (dostosowanie: budynków, peronów, parkingów, przejść dla pieszych). Najważniejsze problemy tkwią w infrastrukturze i w pojazdach:

- możliwość przewożenia dużych ilości bagażu i wózków dziecięcych istnieje w pociągach, autobusach miejskich oraz autobusach dalekobieżnych. Mikrobusy są przeznaczone prawie wyłącznie do przewozu osób;
- przewożenie osób na wózkach jest możliwe w pociągach oraz w autobusach miejskich. Autobusy miejskie o małej pojemności są wyposażone w niską podłogę tylko w tylnej części i jest ich bardzo mało;
- perony kolejowe są wyposażone w pochylnie umożliwiające prowadzenie wózka;
- przy dworcach brakuje miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych;
- na przystankach brakuje prowadzenia dla osób niedowidzących;
- przy wielu drogach powiatowych i gminnych nie ma chodników.

3.3 Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego realizowanego na terenie Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek

3.3.1 Najważniejsi przewoźnicy

Największym przewoźnikiem funkcjonującym w rozpatrywanym obszarze jest Międzygminny Zakład Komunikacyjny MZK Sp. z o.o. w Kętach, zwana dalej skrótowo jako MZK Kęty. Spółka funkcjonuje od 1 lutego 1996r. Jej udziałowcami są trzy gminy:

- Gmina Kęty 42,1 % udziałów,
- Gmina Andrychów 40,4 % udziałów,
- Gmina Porąbka 17,5 % udziałów.

Podstawową działalnością MZK Kęty jest świadczenie usług przewozowych lokalnego transportu zbiorowego dla trzech powyższych gmin. Firma realizuje również przewozy pasażerskie na terenie gminy Osiek. Oprócz przewozów regularnych Spółka realizuje przewozy specjalne i okolicznościowe.

MZK Kęty posiada 38 autobusów marki Autosan, Mercedes i Jelcz – zestawienie ilości pojazdów i ich wieku zawiera tabela 3.6. Średni wiek taboru wynosi aż 17 lat. Zdolność przewozowa wszystkich eksploatowanych pojazdów wynosi 1700 osób, w tym 990 na miejscach siedzących. Średnia pojemność pojazdu wynosi 44 osoby, w tym 25 na miejscach siedzących. W miarę wycofywania najstarszych ponad dwudziestoletnich pojazdów marki Autosan H9-35 (o dużej pojemności) średnia pojemność pojazdu spadnie poniżej 40.

Tabela 3.6 Tabor autobusowy MZK Kęty (stan na 31.12.2013r.).

Marka	Ilość [sztuk]	Średni wiek [lata]
Autosan H6	10	16,2
Autosan H7	6	12,8
Autosan A0909L	2	20,0
Autosan H9-35	4	20,3
Autosan H9-21	1	26,0
Autosan H10-11	1	21,0
Mercedes Benz 0303-11R	8	26,0
Mercedes Benz 0303-14R	1	26,0
Mercedes Benz 412D-KA	1	17,0
Jelcz M081MB	2	14,5
Autosan H7 Solina	2	8,0
Suma = 38		Średnia = 17 lat

Źródło: opracowanie własne.

W obszarze obsługiwanych gmin obowiązuje taryfa strefowa – wyróżniono trzy strefy: miejską, do 10 km oraz powyżej 10 km – szczegółowy cennik zawiera tabela 3.7. Poza biletami jednorazowymi istnieją bilety dziesięcioprzejazdowe, które stanowią równowartość 9 przejazdów. Z kolei bilety miesięczne to równowartość 28-30 przejazdów. Istnieją również bilety miesięczne w jedną stronę.

Tabela 3.7 Cennik biletów obowiązujących w sieci MZK Kęty [zł].

Rodzaj biletu	Normalny	Ulgowy gminny	Ulgowy ustawowy
Bilety jednorazowe			
strefa miejska	2,4	1,4	1,2
strefa do 10 km	3,2	1,9	1,6
strefa pow. 10 km	3,85	2,3	1,96
Bilety dziesięcioprzejazdowe			
strefa miejska	21,6	12,6	12,6
strefa do 10 km	28,8	17,1	17,1
strefa pow. 10 km	34,65	20,7	20,7
Bilety miesięczne			
strefa do 5 km	72	36,72	35,28
strefa do 10 km	90	45,90	44,10
strefa pow. 10 km	118	60,18	57,82
Bilety miesięczne w jedną stronę			
strefa do 5 km	36	18,36	17,64
strefa do 10 km	45	22,95	22,05
strefa pow. 10 km	59	30,09	28,91

Źródło: opracowanie własne.

MZK Kęty obsługuje 13 linii komunikacyjnych o łącznej długości 196 km – w tabeli 3.8 zestawiono podstawowe ich parametry. Długości linii wahają się od 8,7 do 20,4 km (wyjątkiem jest linia miejska nr 15 o długości 3,7 km). Można wyróżnić następujące typy linii:

- miejskie – tylko linia 15;
- podmiejskie gminne – linie nr 1, 3, 11, 12, 14, 22 i 22-I;
- podmiejskie międzygminne – linie nr 7, 9 i 40;
- międzymiastowe, łączące Kęty i Andrychów – linie nr 2 i 10.

Spadek liczby kursów w soboty wynosi 57 %, a w dni świąteczne 66 % w stosunku do dnia roboczego. Linie nr 11 i 15 funkcjonują tylko w dni robocze.

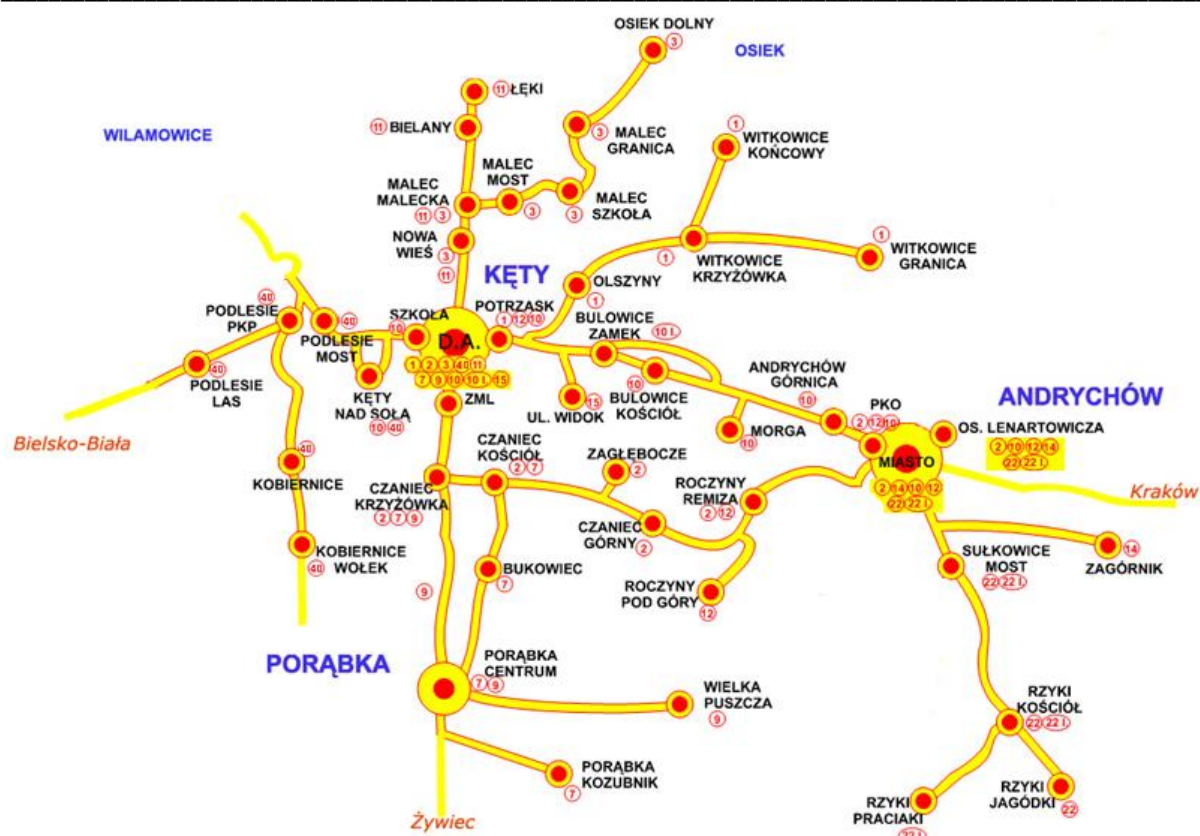
Tabela 3.8 Charakterystyka linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MZK Kęty (rok 2014).

Nr linii	Relacja	Długość [km]	Liczba kursów		
			Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1	Kęty - Witkowice	14,5	31	16	8
2	Kęty - Andrychów p. Czaniec	20,4	38	22	19
3	Kęty - Osiek p. Malec	16,7	25	15	6
7	Kęty - Porąbka Kozubnik p. Bukowiec	14,3	29	17	14
9	Kęty - Wielka Puszca p. Porąbkę	15,4	20	6	4
10	Kęty - Andrychów p. Bulowice	15,0	41	21	20
10-I	Kęty - Andrychów p. Starą Drogę	15,4	6	0	0
10-II	Kęty - Bulowice Morga	12,2	5	0	0
11	Kęty - Łęki	12,6	6	0	0
12	Andrychów - Roczyny Pod Górami	8,7	12	0	4
14	Andrychów - Zagórniki	8,8	31	12	4
15	Kęty ul. Sobieskiego - Kęty ul. Widok	3,7	9	0	0
22	Andrychów - Rzyki Jagódki	11,8	24	18	19
22-I	Andrychów - Rzyki Praciaki	12,8	15	2	3
40	Kęty - Kobiernice p. Podlesie Las	13,6	22	6	6
	suma	195,9	314	135	107

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z UG Kęty

W 2013r. funkcjonowała jeszcze linia nr 5 (Kęty ZML – Pisarzowice p. Harszówki) i wtedy liczba wykonywanych kursów była wyższa: w dzień roboczy 335, w soboty 153, a w niedziele 122. Od tego czasu liczba kursów zmniejszyła się odpowiednio o 21, 18 i 15, co oznacza średni miesięczny spadek liczby kursów o 10 %. Praca przewozowa wykonywana w poszczególnych gminach kształtuje się następująco:

- Kęty 39,4 %;
- Andrychów 37,0 %;
- Porąbka 22,2 %;
- Osiek 1,4 %.



Rysunek 3.1. Schemat sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez MZK Kęty.

Źródło: www.mzk-kety.pl

Tabela 3.9 Praca przewozowa na liniach MZK Kęty w 2013r. [tys. wozokm/rok].

Nr	Relacja	Kęty	Andrychów	Porąbka	Osiek	Wilamowice	Suma
1	Kęty - Witkowie	89,7	0,0	0,0	0,0	0,0	89,7
2	Kęty - Andrychów p. Czaniec	41,1	106,0	85,7	0,0	0,0	232,8
3	Kęty - Osiek p. Małec	91,9	0,0	0,0	17,4	0,0	109,3
4	Kęty - Kobiernice p. Podlesie Las	37,4	0,0	29,8	0,0	0,0	67,2
5	Kęty ZML - Pisarzowice p. Harszówki	21,7	0,0	0,0	0,0	16,3	38,0
7	Kęty - Porąbka Kozubnik p. Bukowiec	23,8	0,0	99,6	0,0	0,0	123,4
9	Kęty - Wielka Puszcza p. Porąbkę	16,3	0,0	69,1	0,0	0,0	85,4
10	Kęty - Andrychów p. Bulowice	156,9	85,6	0,0	0,0	0,0	242,5
11	Kęty - Łęki	18,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,0
12	Andrychów - Roczyny Pod Górą	0,0	35,0	0,0	0,0	0,0	35,0
14	Andrychów - Zagórnik	0,0	76,4	0,0	0,0	0,0	76,4
15	Kęty ul. Sobieskiego - Kęty ul. Widok	7,7	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7
22	Andrychów - Rzyki Jagódki	0,0	114,7	0,0	0,0	0,0	114,7
22-I	Andrychów - Rzyki Praciaki	0,0	57,1	0,0	0,0	0,0	57,1
Suma		504,5	474,8	284,2	17,4	16,3	1297,2
Zjazdy, awarie		2,9	2,7	1,6	0,2	0,1	7,5
Suma		507,4	477,5	285,8	17,6	16,4	1304,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z UG Kęty

Na biletach jednorazowych odbywa się 51 % przejazdów, a na biletach miesięcznych 49 %. Do linii o największym obciążeniu pasażerami należy zaliczyć linie nr 1, 7 i 15 – liczba pasażerów przypadających na 1 wozokm przekracza 1,0. Dwie najgorsze linie to z kolei linie nr 11 i 40 – wskaźnik poniżej 0,6 (szczegóły zawarto w tabeli 3.10).

Tabela 3.10 Pasażerowie przewiezieni na liniach MZK Kęty (rok 2013).

Nr linii	Liczba przewiezionych pasażerów			Praca przewozowa [pojkm/rok]	Liczba pasażerów / wozokm
	BJ [szt./rok]	BM [szt./rok]	Suma [szt./rok]		
1	50,0	55,7	105,7	89,7	1,18
2	110,4	73,2	183,6	232,8	0,79
3	46,4	46,7	93,1	109,3	0,85
5	15,5	15,1	30,6	38,0	0,81
7	50,2	108,6	158,8	123,4	1,29
9	26,5	38,1	64,6	85,4	0,76
10	111,7	99,2	210,9	242,5	0,87
11	7,9	2,7	10,6	18,0	0,59
12	18,4	4,9	23,3	35,0	0,67
14	40,7	35,7	76,4	76,4	1,00
15	3,3	6,7	10,0	7,7	1,30
22	50,4	37,1	87,5	114,7	0,76
40	21,7	10,6	32,3	67,2	0,48
22-I	19,5	18,3	37,8	37,8	1,00
Suma	572,6	552,7	1125,3	1297,2	średnia w sieci = 0,87

BJ – bilety jednorazowe, BM – bilety miesięczne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z UG Kęty

Wśród pozostałych dużych firm przewozowych funkcjonujących w obszarze należy wymienić:

- w gminie Porąbka: PKS w Bielsku-Białej – 20 kursów/dobę;
- w gminie Osiek: PKS Pszczyna – 9 kursów/dobę;
- w gminie Kęty: Leszek Janiso – 160 kursów/dobę i MK Trans – 54 kursy/dobę;
- w gminie Andrychów:
 - Leszek Janiso – 270 kursów/dobę;
 - Jerzy Bus Massalscy – 130 kursów/dobę;
 - MUT Jan – 86 kursów/dobę;
 - MK Trans – 78 kursów/dobę.

W transporcie dalekobieżnym duże znaczenie ma korytarz drogi krajowej nr 52, na której dominującą pozycję posiadają dwie firmy: Interpalm – 42 kursy/dobę w relacji Kraków-Cieszyn oraz Helios Travel – 30 kursów/dobę w relacji Kraków – Bielsko-Biała.

3.3.2 Transport drogowy

W dalszej części zidentyfikowano linie transportu publicznego obsługujące wszystkie analizowane gminy. W poniższych tabelach 3.11 – 3.17 scharakteryzowano kursy odjeżdżające z pięciu najważniejszych przystanków w gminach. Do tych przystanków zaliczono:

- Kęty Dworzec Autobusowy;
- Andrychów Dworzec Autobusowy;
- Andrychów Osiedle;
- Porąbka Centrum;
- Osiek Dom Ludowy.

W zestawieniach podano liczbę kursów realizowanych w dni robocze, soboty i dni świąteczne oraz godziny wykonywania ostatniego kursu. Brak kursów w dni wolne od pracy oraz wczesne zakończenie obsługi na linii należy uznać za znaczną niedogodność dla pasażera. Jest to charakterystyczne przede wszystkim dla prywatnych przewoźników mikrobusowych.

Można wyróżnić trzy schematy kursowania:

- linie MZK Kęty – spadek liczby kursów w soboty wynosi 57%, a w dni świąteczne 66% w stosunku do dnia roboczego;
- linie mikrobusowe gminne lub międzymiastowe – spadek liczby kursów w soboty wynosi 62 %, a w dni świąteczne aż 95 %. Większość tych linii nie kursuje w dni świąteczne;
- linie dalekobieżne – identyczna liczba kursów we wszystkie dni tygodnia, ewentualnie 1-2 kursy więcej w niedziele w celu dowiezienia studentów do Krakowa.

Drugim aspektem jest godzina zakończenia kursowania:

- linie MZK Kęty – w dni robocze prawie wszystkie linie kończą w przedziale godzin 21-22; a w dni świąteczne połowa linii kończy o 15-16, a druga połowa o 18-22.
- linie mikrobusowe – w dni robocze kończą w szerokim przedziale godzin 17-22, w soboty większość linii o 15-16, a w dni świąteczne prawie żadna z tych linii nie kursuje.

Gmina Kęty – dworzec autobusowy

Odjazdy z dworca w Kętach zestawiono oddzielnie dla linii MZK, pozostałych linii z płyty głównej oraz z małej pętli. W dni robocze MZK Kęty realizuje 151 kursów, pozostali przewoźnicy 78, a z małej pętli odjeżdża 325 pojazdów. W konsekwencji otrzymujemy bardzo nierównomierne obciążenie poszczególnych stanowisk odjazdowych: mała pętla – 325 kursów/stan., płyta główna (MZK) – 50, płyta główna (pozostałe stanowiska) – 26. Należy podkreślić, że część kursów z małej pętli nie jest realizowana, chociaż znajdują się w opublikowanych rozkładach jazdy. Można wyróżnić następujące typy linii:

- miejskie – tylko linia MZK nr 15;
- podmiejskie gminne – linie MZK nr 1, 3 i 11; brak linii prywatnych;
- podmiejskie międzygminne – linie MZK nr 7, 9 i 40 oraz prywatne do Porąbki Kozubnika;
- międzymiastowe – linie MZK nr 2 i 10 oraz prywatne łączące Kęty z Andrychowem, Oświęcimiem i Bielskiem-Białą.

Tabela 3.11 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z płyty głównej dworca w Kętach – linie obsługiwane przez MZK Kęty.

Relacja	Nr linii	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
		R	S	N	R	S	N
Andrychów p. Bulowice	10	22	10	9	22:25	20:00	20:00
Andrychów p. Bulowice Stara Droga	10	4	0	0	15:40	15:40	15:40
Andrychów p. Czaniec	2	18	11	8	22:15	22:10	22:00
Kęty ZML	1, 3, 10, 11, 40	20	5	3	21:35	21:25	21:25
Kęty, os. Widok	15	2	-	-	09:05	-	-
Kobiernice	40	11	3	3	22:20	16:00	16:00
Łęki	11	3	-	-	14:20	-	-
Osiedle nad Sołą	10	13	5	5	20:30	18:40	18:40
Osiek Dolny	3	12	7	3	22:25	20:40	15:15
Porąbka Kozubnik	7	13	8	7	22:10	18:35	18:35
Wielka Puszcza	9	10	3	2	19:35	14:15	14:15
Witkowice	1	16	8	4	22:25	20:55	16:20
ZPW Kęty	2, 7	7	-	-	21:40	-	-
Suma		151	60	44			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3.12 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z płyty głównej dworca w Kętach – pozostali przewoźnicy.

Relacja	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
	R	S	N	R	S	N
Bielsko-Biała p. Kęty Podlesie	18	-	-	21:00	-	-
Cieszyn	5	5	5	23:00	23:00	23:00
Katowice	6	6	6	16:20	16:20	16:20
Kęty ZML	3	-	-	13:30	-	-
Kraków	8	8	8	19:15	19:15	19:15
Kudowa Zdrój	1	1	1	11:30	11:30	11:30
Nowa Wieś	1	-	-	23:05	-	-
Nowy Sącz	1	1	1	11:40	11:40	11:40
Nysa	1	1	1	10:50	10:50	10:50
Pisarzowice p. Harszówki	9	3	-	16:25	12:10	-
Sucha Beskidzka	2	2	2	20:55	20:55	20:55
Świdnica	1	1	1	12:35	12:35	12:35
Wadowice	6	4	4	22:40	19:00	19:00
Wilamowice p. Kęty Podlesie	7	-	-	15:25	-	-
Wiśła	3	3	3	20:30	20:30	20:30
Zakopane	2	2	2	14:50	14:50	14:50
Zawoja Policzne	1	1	1	11:35	11:35	11:35
Suma	78	38	35			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3.13 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z małej pętli dworca w Kętach.

Relacja	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
	R	S	N	R	S	N
Andrychów p. Bulowice	66	19	-	22:55	22:55	-
Andrychów p. Czaniec	30	9	-	19:20	15:45	-
Bielsko-Biała p. Kobiernice	97	42	-	20:40	20:10	-
Bielsko-Biała p. Podlesie	21	21	-	20:50	20:50	-
Cieszyn	21	21	21	21:30	21:30	21:30
Kraków	39	40	40	20:20	20:20	20:20
Oświęcim	37	16	-	18:10	15:25	-
Porąbka Kozubnik	11	-	-	17:10	-	-
Rajcza p. Żywiec	3	3	5	21:20	21:20	00:00
Suma	325	171	66			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Andrychów – dworzec autobusowy i os. Lenartowicza

W mieście można wyróżnić dwa znaczące miejsca, w których rozpoczynają się linie transportu publicznego. Są nimi dworzec autobusowy przy ul. Krakowskiej oraz duże osiedla mieszkaniowe w północno-wschodniej części Andrychowa – są to przystanki „Andrychów Osiedle” oraz „Andrychów Włóknarzy”. Z dworca są realizowane 352 kursy w ciągu doby, a z osiedli kolejne 259 kursów. Firmy prywatne często stosują wariantowe wydłużanie lub skracanie kursów. Można wyróżnić następujące typy linii:

- podmiejskie gminne – linie MZK nr 12, 14, 22 i 22-I oraz wiele prywatnych prowadzących z Andrychowa do miejscowości: Targanice, Sułkowice, Zagórze;
- podmiejskie międzygminne – linie prywatne z Andrychowa do Nidku i Frydychowic;
- międzymiastowe – linie MZK nr 2 i 10 oraz prywatne łączące Andrychów z Kętami, Wadowicami lub Bielskiem-Białą.

Tabela 3.14 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z dworca autobusowego w Andrychowie.

Relacja	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
	R	S	N	R	S	N
Andrychów Osiedle - linia nr 12 MZK Kęty	6	-	2	16:10	-	10:35
Roczyny Pod Górą - linia nr 12 MZK Kęty	6	-	2	16:45	-	10:15
Bielsko-Biała p. Czaniec	15	12	0	20:10	15:15	-
Bielsko-Biała p. Kęty	75	35	17	20:20	19:50	19:50
Brzezinka Górna	6	2	-	15:50	13:30	-
Cieszyn	26	26	26	22:50	22:50	22:50
Inwałd os. Korcza	12	-	-	15:20	-	-
Katowice	6	6	6	16:10	16:10	16:10
Kęty	16	6	6	21:20	18:25	15:40
Kraków	49	50	52	20:30	20:30	20:30
Nysa	1	1	1	10:30	10:30	10:30
Rajcza p. Żywiec	3	3	5	21:05	21:05	23:50
Sucha Beskidzka	2	2	2	21:15	21:15	21:15
Świdnica	1	1	1	12:15	12:15-	12:15
Targanice Nowa Wieś	8	4	2	20:15	20:45	-
Wadowice	115	28	3	20:50	14:30	-
Wisła	3	3	3	20:15	20:15	20:15
Zakopane	1	1	1	15:10	15:10	15:10
Zawoja Policzne	1	1	1	11:50	-	-
Suma	352	181	130			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3.15 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z Andrychowa na pozostałych liniach.

Relacja	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
	R	S	N	R	S	N
przystanek „Andrychów Osiedle” – linie MZK Kęty						
Kęty p. Bułowice - linia nr 10	21	11	11	22:10	21:30	21:30
Kęty p. Czaniec - linia nr 2	20	10	9	22:10	21:10	21:10
Roczyny Pod Górą - linia nr 12	6	-	2	16:40	-	10:10
Rzyki Jagódki - linia nr 22	12	9	9	22:10	20:25	20:25
Rzyki Praciaki - linia nr 22-I	7	1	1	15:35	17:00	17:00
Zagórnik - linia nr 14	15	6	2	22:15	19:35	19:35
przystanek „Andrychów Osiedle” – pozostałe linie						
Gierałtowiec p. Wieprz	24	13	5	20:00	19:50	19:50
Kęty Basen	5	-	-	15:40	-	-
Kęty p. Czaniec	27	8	-	19:20	15:45	-
Rzyki Jagódki	21	8	-	20:50	14:10	-
Rzyki Praciaki p. Sułkowice	12	8	-	17:45	14:05	-
Sułkowice Nawieśnica	19	11	6	22:00	20:35	20:35
Zagórnik	14	5	-	20:50	14:15	-
przystanek „Andrychów Włókniarzy”						
Frydrychowice p. Gierałtowiec	13	7	3	22:15	19:45	-
Nidek	17	4	2	20:10	14:50	-
przystanek „Andrychów ul. 1 Maja”						
Frydrychowice p. Gierałtowiec	20	12	5	22:10	19:50	19:20
Wieprz	6	-	-	15:50	-	-
Suma	259	113	55			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

*Źródło: opracowanie własne.***Gmina Osiek – Osiek Dom Ludowy**

W tej najmniejszej gminie są realizowane dziennie 54 kursy autobusów. Funkcjonują przewoźnicy: MZK Kęty, PKS Pszczyna oraz dwaj przewoźnicy prywatni. Wszystkie kursy mają charakter podmiejski realizowany pomiędzy gminami i prowadzą do gminy Kęty lub gminy Oświęcim. W soboty i dni świąteczne można się dostać właściwie tylko do Oświęcimia, ponieważ do Kęt są realizowane pojedyncze kursy. Możliwość skorzystania z transportu dalekobieżnego istnieje dopiero po dojeździe do Kęt lub Oświęcimia.

Tabela 3.16 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z przystanku Osiek Dom Ludowy.

Relacja	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
	R	S	N	R	S	N
Głębowice	22	3	3	21:20	16:00	16:00
Kęty p. Malec – linia nr 3 MZK Kęty	10	3	1	22:45	14:35	8:10
Oświęcim Muzeum p. Polanka Wielka	22	3	3	18:20	16:20	16:20
Suma	54	9	7			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

*Źródło: opracowanie własne.***Gmina Porąbka – Porąbka Centrum**

W tej gminie są realizowane 83 kursy w dzień roboczy. Funkcjonują przewoźnicy: MZK Kęty, PKS w Bielsku-Białej oraz jeden prywatny. Wszystkie kursy mają charakter podmiejski realizowany pomiędzy gminami i prowadzą do gminy Kęty lub gminy Bielsko-Biała. W dni świąteczne nie istnieje możliwość wykonania bezpośredniego połączenia do Bielska-Białej. Liczba kursów do Kęt w soboty jest zredukowana o 60 %, a w niedziele o 72 %. Możliwość skorzystania z transportu dalekobieżnego istnieje dopiero po dojeździe do Kęt lub Bielska-Białej.

Tabela 3.17 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z przystanku Porąbka Centrum.

Relacja	Liczba kursów [kursy/dobę]			Godzina wykonania ostatniego kursu		
	R	S	N	R	S	N
Bielsko-Biała	10	4	-	18:15	18:15	-
Kęty - linie nr 7 i 9 MZK Kęty	26	12	9	21:20	19:10	19:10
Porąbka Kozubnik - linia nr 7 MZK Kęty i inni przewoźnicy	37	12	9	23:00	21:15	21:15
Wielka Puszca - linia nr 9	10	5	5	19:50	19:30	19:30
Suma	83	33	23			

R- dni robocze, S – soboty, N – niedziele i święta

*Źródło: opracowanie własne.***3.3.3 Transport kolejowy**

Obsługa transportem kolejowym analizowanych gmin odbywa się wyłącznie na linii nr 117 Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Bielsko-Biała. W rozkładzie jazdy 2014/2015 jest realizowana przez operatora Przewozy Regionalne sp. z o.o. Podróżni mogą korzystać z 3 par pociągów codziennego kursowania relacji Kraków – Bielsko-Biała, uzupełnianych pociągami relacji Wadowice – Bielsko-Biała. Oferta kolejowa zapewnia dowóz do Bielska-Białej na godz. 7.00 i 8.00 oraz odwóz z Bielska-Białej po godz. 16.00 i 19.00. Dodatkowo na trasie Kraków – Bielsko-Biała kursuje

weekendowy pociąg studencki – wyjeżdżający z Krakowa w piątki wieczorem zaś powracający do Krakowa w niedziele.

Na stacji Bielsko-Biała Główna istnieje możliwość wielu przesiadek na kierunkach:

- Katowice 25 par pociągów dziennie;
- Czechowice-Dziedzice 30 par pociągów dziennie;
- Pszczyna 26 par pociągów dziennie;
- Żywiec 17 par pociągów dziennie.

Poza tym istnieją pojedyncze kursy dalekobieżne do następujących miast: Olsztyn, Szczecin, Częstochowa i Warszawa Wschodnia.

Na odcinku Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała występuje specjalna oferta taryfowa umożliwiająca podróżowanie nawet do 60% taniej w porównaniu do podstawowego cennika w przypadku biletów jednorazowych i do 50% taniej w przypadku biletów miesięcznych.

Niestety w dalszym ciągu niska częstotliwość kursowania pociągów na trasie Andrychów – Kęty – Bielsko-Biała zniechęca do w/w przesiadek. Ewentualnie w grę wchodzi dojazd autobusem lub mikrobusem do Bielska-Białej.

Wobec słabej oferty transportu kolejowego znaczna liczba osób podróżujących w tym korytarzu transportowym wybiera samochód osobowy lub autobus. Zaletą pojazdów kolejowych jest fakt, że bez problemu można przewieźć rower, wózek dziecięcy, wózek dla niepełnosprawnych lub duży bagaż. Szansą na wzrost udziału transportu kolejowego w codziennych podróżach jest rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Wadowice – granica Województwa Małopolskiego, która została wpisana do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 oraz Kontraktu Terytorialnego dla Małopolski.

4. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

4.1 Ocena potrzeb przewozowych

Ocena potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym występujących w Kętach oraz obszarze, na którym Gmina Kęty pełni obowiązki organizatora, została opracowana przede wszystkim w oparciu o dane z MZK sp. z o.o. dotyczące wyników ekonomiczno-finansowych spółki w Kętach za 2013r.

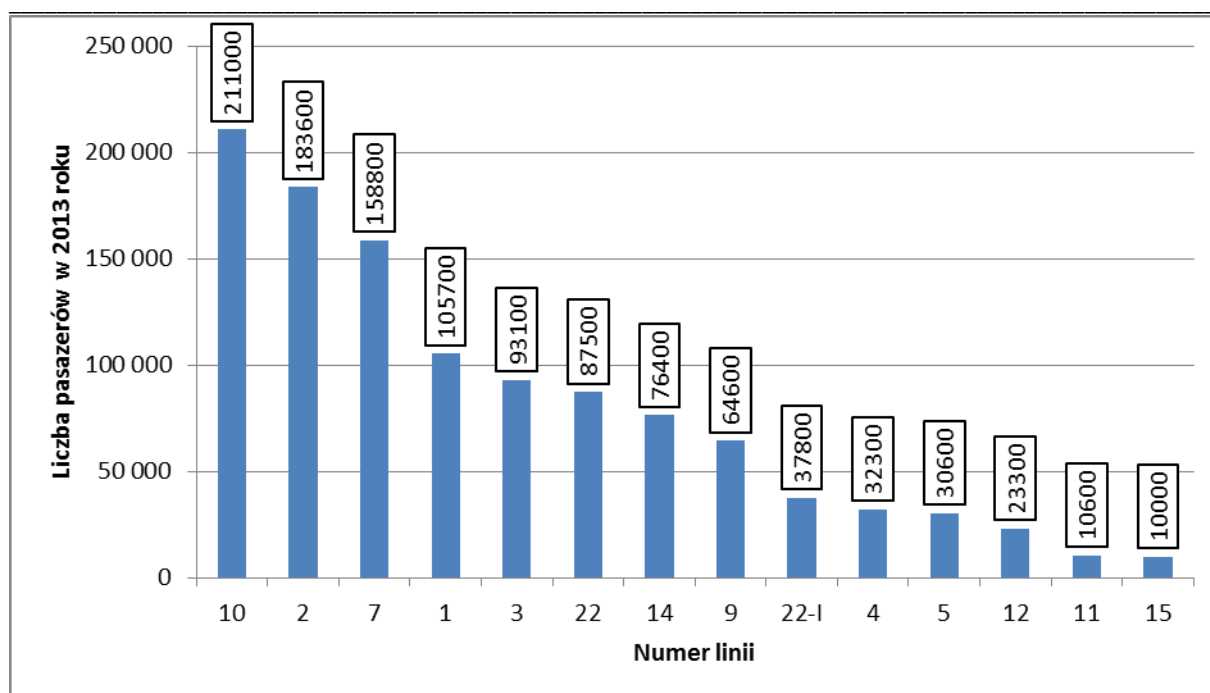
Podstawą oceny potrzeb przewozowych jest liczba pasażerów transportu zbiorowego, która została przedstawiona w tabeli 4.1.

Tabela 4.1. Liczba pasażerów transportu zbiorowego w 2013r.

Nr linii	Liczba pasażerów (2013 rok)
1	105 700
2	183 600
3	93 100
4	32 300
5	30 600
7	158 800
9	64 600
10	211 000
11	10 600
12	23 300
14	76 400
15	10 000
22	87 500
22-I	37 800
SUMA	1 125 300

Źródło: „Informacja o wynikach ekonomiczno-finansowych MZK sp. z o.o. w Kętach za 2013 r.”, luty 2014r.

Sumaryczna liczba podróży wykazana przez operatora wyniosła w 2013r. ponad 1,125 mln podróży.



Rysunek 4.1. Liczba podróży transportem zbiorowym w rozbiciu na poszczególne linie

Źródło: „Informacja o wynikach ekonomiczno-finansowych MZK sp. z o.o. w Kętach za 2013 r.”, luty 2014 r.

Najbardziej obciążoną potokami pasażerskimi linią jest linia 10 kursująca na trasie Kęty – Andrychów/p.Bulowice. Druga największa wartość została wykazana na linii 2 na trasie Kęty – Andrychów/p.Czaniec, natomiast trzecia na linii 7 (Kęty – Kozubnik/p.Bukowiec). Ponadto jeszcze linia 1 obsługuje roczny potok pasażerski przekraczający 100 tys. osób.

Najmniejszą liczbę pasażerów wskazano dla linii 15 kursującej na trasie Kęty ul. Sobieskiego – Kęty ul. Widok. Powyższą linią przewieziono w 2013 r. jedynie 10 tys. pasażerów. Niewiele więcej przewieziono linią 11 na trasie Kęty – Łęki/p.Bielany. Ponadto około 20 tys. pasażerów przewiozła linia 12 z Andrychowa do Roczyn pod Górą. Wyniki dla pozostałych linii wahają się w przedziale 30 – 93 tys. pasażerów rocznie.

4.2 Prognoza potrzeb przewozowych

Popyt na usługi komunikacją publiczną zależy od wielu charakterystycznych czynników wpływających na liczbę samych mieszkańców, a także na ich ruchliwość. Wśród najbardziej popularnych zmiennych społeczno - demograficznych, dzięki którym określić można liczbę podróży w sieci komunikacyjnej miasta należą:

- liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia,
- struktura wiekowej,
- struktura społeczno – zawodowa,
- liczba osób kształcących się,
- kierunki migracji,
- wskaźnik motoryzacji,
- przeciętne wynagrodzenie.

Powyższe czynniki wpływają na ogólną liczbę podróży realizowanych w analizowanym obszarze między innymi pieszo, rowerem, pojazdami komunikacji indywidualnej i komunikacji zbiorowej. Podział zadań przewozowych pomiędzy tymi gałęziami zależy już od zgoła odmiennych zmiennych określających udział poszczególnych środków transportu w ogóle podróży. Na udział podróży publicznym transportem zbiorowym wpływa przede wszystkim wielkość i jakość oferowanych usług przewozowych. Zwiększanie częstotliwości kursowania pojazdów zachęca mieszkańców do zmian zachowań komunikacyjnych. Ponadto dostępność do sieci komunikacji publicznej pozwala zachęcić mieszkańców nie korzystających dotychczas z publicznego transportu do pozostawienia samochodu w domu przy wykonywaniu codziennych podróży. Jednym z najistotniejszych elementów wpływających na wybór komunikacji publicznej do osiągnięcia swoich celów podróży jest jej komfort. Stan infrastruktury punktowej (przystanki) jak i liniowej (stan dróg), a przede wszystkim tabor (pojemność i nowoczesność) ma ogromne znaczenie przy wyborze sposobu poruszania się.

Większość z powyższych zmiennych ma charakter niemiernodajny i zależy od subiektywnego postrzegania komunikacji zbiorowej przez mieszkańców. Ogólny wizerunek tego środka transportu wpływa na jego popularyzację w społeczeństwie. Nawet zwiększenie poczucia bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie monitoringu w pojazdach, może istotnie przyczynić się do zwiększenia się udziału podróży transportem zbiorowym, a co za tym idzie do wzrostu podróży w tej gałęzi transportu.

Z uwagi na szerokie spectrum kryteriów mających wpływ na podział zadań przewozowych postanowiono prognozy ruchu wykonać w dwóch wariantach:

- pasywnym, zakładającym utrzymanie obecnie panujących warunków podróży komunikacją zbiorową;
- aktywnym, którego główną determinantą jest podnoszenie zarówno wielkości jak i jakości świadczonych usług przewozowych poprzez poprawę dostępności, zwiększanie częstotliwości oraz poprawę komfortu podróży.

Przyjęto, że dla wariantu pasywnego oferta przewozowa nie będzie modyfikowana w istotny sposób, co przyczyni się do utrzymania podziału zadań przewozowych oraz nie wpłynie istotnie na ruchliwość mieszkańców. Dla wariantu aktywnego - poprzez zwiększenie oferty przewozowej udział podróży odbywanych komunikacją publiczną będzie się zwiększał. Rekomendowanym wariantem jest wariant aktywny, powodujący wzrost udziału podróży komunikacją publiczną, jednak jest on bezpośrednio związany z możliwościami finansowymi gmin, ponieważ zakłada zwiększenie nakładów na komunikację publiczną.

W oparciu o dane GUS liczba mieszkańców regionu będzie spadać. Do 2025 roku powinna zmniejszyć się o około 4 % w stosunku do wartości notowanej obecnie. W związku z powyższym, w przypadku braku działań wpływających na ruchliwość mieszkańców transportem zbiorowym, liczba podróży z wykorzystaniem tego środka transportu również będzie spadać.

Tabela 4.2. Prognoza popytu na usługi przewozowe

Roczna liczba podróży komunikacją miejską	2013 rok	2025 rok	Wskaźnik zmienności (2025/2013)
Wariant pasywny	1 125 300	1 098 182	0,98
Wariant aktywny	1 125 300	1 208 000	1,07

Źródło: opracowanie własne

W wariantie pasywnym prognozuje się zmniejszenie liczby pasażerów o około 2 %. Związane jest to z obserwowanym w kraju procesem „starzenia się społeczeństwa”. Udział ludności w wieku produkcyjnym będzie spadać na rzecz wzrostu ludności w wieku poprodukcyjnym. Przy podjęciu działań wpływających na wzrost udziału podróży komunikacją zbiorową możliwym jest zatrzymanie tendencji spadku liczby pasażerów osiągając istotny wzrost. Przy niewielkiej zmianie podziału zadań przewozowych w przyszłości prognozuje się w wariantie aktywnym 7 % wzrostu liczby pasażerów do poziomu ponad 1,2 mln podróży w roku 2025.

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

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej obejmuje linie komunikacyjne w transporcie drogowym w gminnych przewozach pasażerskich przebiegające przez obszar Gmin: Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek, których organizatorem jest Gmina Kęty. Została wyznaczona w oparciu o występujące i prognozowane potoki pasażerskie.

Linie komunikacyjne ujęte w niniejszym Planie transportowym stanowią podstawowy układ komunikacyjny przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Gmina Kęty. Szkielet sieci komunikacyjnej stanowią linie biegnące wzdłuż głównych korytarzy transportowych łączących zlokalizowane centralnie miasto Kęty z miastem Andrychów oraz miejscowościami Porąbka i Osiek.

Przez obszar dwóch gmin: Andrychów i Kęty przebiega linia kolejowa nr 117 relacji Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Powiązanie linii komunikacyjnych, na których wykonywane są przewozy gminne z linią regionalną umożliwi stworzenie kompleksowego systemu transportowego, pozwalającego pasażerom na wykonywanie podróży krótkiego i długiego zasięgu m.in. w kierunku Krakowa i Bielska-Białej.

W tabeli 5.1. przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych na obszarze Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 5.1 Wykaz linii komunikacyjnych

Lp.	Wykaz linii komunikacyjnych			Wykaz kursów		
	Nr	Relacja	Długość linii [km]	Dni robocze	Soboty	Niedziele
1	1	Kęty – Witkowice	14,5	31	16	8
2	2	Kęty – Andrychów/p. Czaniec	20,4	38	20	17
3	3	Kęty – Osiek/p. Malec	16,7	25	16	6
4	40	Kęty – Kobiernice/p. Podlesie Las	13,6	22	6	6
5	7	Kęty – Porąbka Kozubnik/p. Bukowiec	14,3	34	18	14
6	9	Kęty – Porąbka/Wielka Puszcza	15,4	20	6	4
7	10	Kęty – Andrychów/p. Bulowice	15,0	40	20	20
	10-I	Kęty – Andrychów/p. Starą Droge	15,4	6	0	0
	10-II	Kęty – Bulowice Morga	12,2	5	0	0
8	11	Kęty – Łęki/Bielany	12,6	6	0	0
9	12	Andrychów – Roczniny Pod Górąmi	8,7	13	0	4
10	14	Andrychów – Zagórniki	8,8	31	12	4
11	15	Kęty ul. Sobieskiego – Kęty ul. Widok	3,7	11	0	0
12	22	Andrychów – Rzyki Jagódki	11,8	24	18	19
13	22-I	Andrychów – Rzyki Praciaki	128	15	6	7
Razem [km]:			195,9	322	130	109

Źródło: Opracowanie własne.

Ponadto przewiduje się możliwość uruchomienia w miarę potrzeb dodatkowych linii autobusowych relacji Andrychów – Inwałd i Andrychów – Targanice z odgałęzieniem do Brzezinki Górnej.

Plan transportowy uwzględnia funkcjonowanie węzłów przesiadkowych związanych z punktami odpraw pasażerów (dworce i przystanki), zlokalizowanych wzdłuż linii komunikacyjnych w transporcie drogowym oraz w miejscach istotnych dla integracji lokalnych i regionalnych podróży transportem zbiorowym.

Jako lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych, umożliwiających przesiadkę bądź dogodną zmianę środka transportu przyjęto dworzec autobusowy i kolejowy w Kętach oraz dworzec autobusowy i kolejowy w Andrychowie. Wyposażenie węzłów przesiadkowych określono w rozdziale dotyczącym standardów.

Mapa sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została przedstawiona w załączniku graficznym do niniejszego Planu transportowego. Załącznik ten stanowi integralną część Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie gmin Andrychów, Osiek, Porąbka i Kęty finansowane będą na zasadach określonych w niniejszym Planie, zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

6.1 Źródła finansowania

Zgodnie z art. 51 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewozy o charakterze użyteczności publicznej, mogą być w szczególności finansowane:

- ze środków własnych jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem przewozów;
- ze środków budżetu państwa;
- z wpływów ze sprzedaży biletów oraz wpływów z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

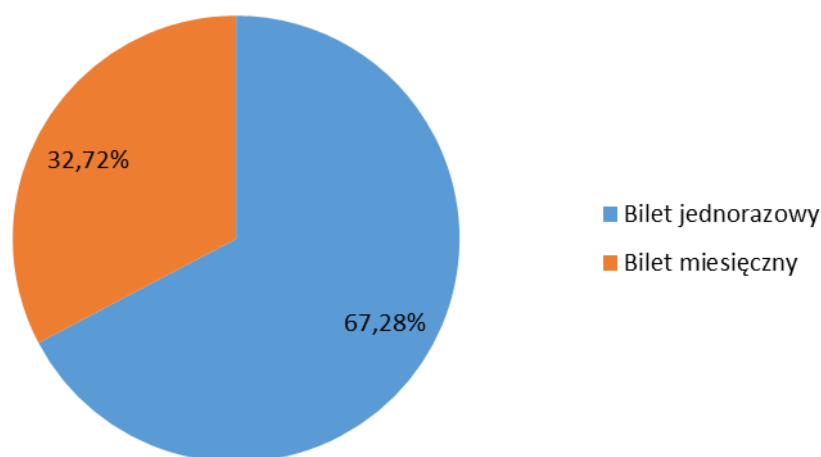
W 2013r. na obszarze Gmin: Kęty, Andrychów i Porąbka przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizowała spółka MZK Sp. z o.o. w Kętach. Przewozy realizowali również przedsiębiorcy prywatni nie dofinansowywani ze środków własnych jednostek samorządu terytorialnego. Zgodnie z umową spółka świadczyła usługi przewozowe na 14 liniach autobusowych o łącznej długości 195,9 km. Pojazdy wykonały ogółem 1 377 tys. wozokilometrów i przewiozły 1 125,0 tys. pasażerów na podstawie biletów ulgowych i normalnych. Siedem linii przebiegało przez obszar co najmniej dwóch gmin, dzięki czemu istniała możliwość uzyskania z budżetu państwa rekompensaty z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Szacuje się, że liczba osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych stanowi znacznie powyżej 10 % liczby pasażerów wykupujących bilety – tj. min. 100 tys. pasażerów w skali roku.

Przychody ze sprzedaży biletów oraz rekompensata z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych w 34 % pokrywały koszty działalności Spółki, związane z realizacją transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Jak wynika z informacji przekazanych przez Spółkę 65 % pasażerów wykupujących bilety, to pasażerowie korzystający z biletów ulgowych, jedynie 35 % stanowią pasażerowie realizujący podróż na podstawie biletów normalnych. W roku 2013 udział liczby biletów ulgowych w ogólnej liczbie sprzedanych biletów jednorazowych wynosił 61,4 %, zaś w ogólnej liczbie sprzedanych biletów miesięcznych wynosił 71,3 %.

Należy zaznaczyć, że od 1 stycznia 2017r. obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych będzie należał tylko i wyłącznie do operatorów działających na podstawie umowy na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi będzie przysługiwała rekompensata w postaci dotacji. Wydatki na sfinansowanie powyższej straty, pokrywane będą z budżetu państwa, z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w miejskim transporcie zbiorowym.

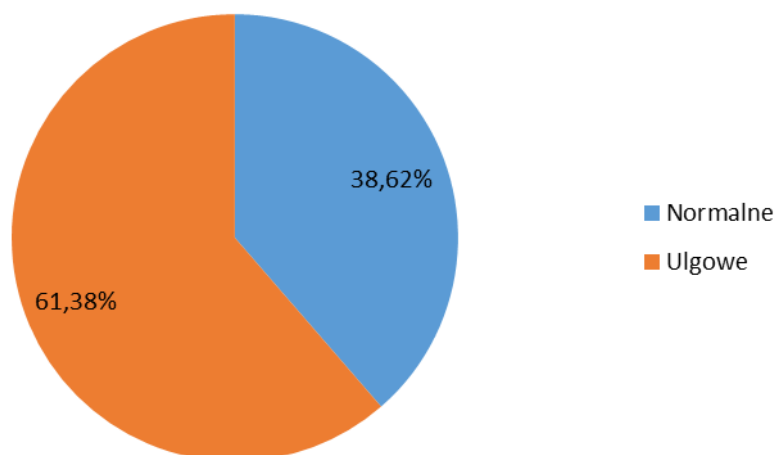
Podział przychodów ze sprzedaży biletów wg rodzajów sprzedanych biletów oraz udział poszczególnych rodzajów biletów w ogólnej liczbie sprzedawanych biletów jednorazowych i miesięcznych przez MZK Kęty przedstawiono na rysunkach 6.1 – 6.3.

Przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych stanowią ponad 67% ogółu przychodów uzyskiwanych z tytułu sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych. Ponad 61% biletów jednorazowych stanowią bilety ulgowe, w przypadku biletów miesięcznych odsetek ten wzrasta do ponad 71%.



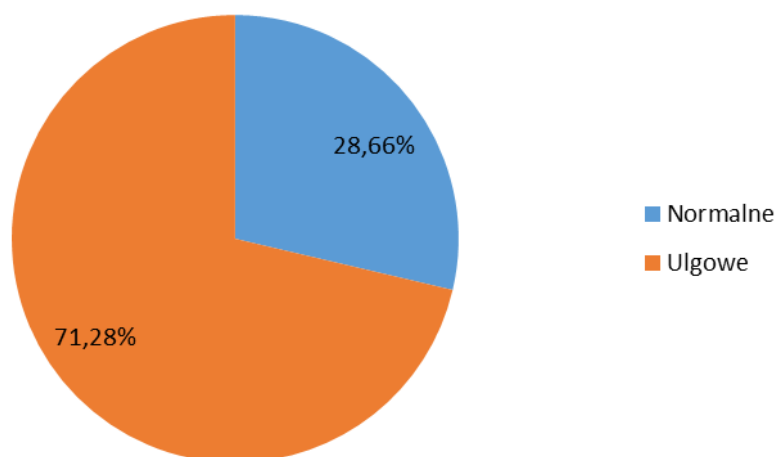
Rysunek 6.1. Przychody ze sprzedaży biletów wg rodzajów biletów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Informator MZK za rok 2013”



Rysunek 6.2. Udział poszczególnych rodzajów biletów w ogólnej liczbie biletów jednorazowych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Informator MZK za rok 2013”



Rysunek 6.3. Udział poszczególnych rodzajów biletów w ogólnej liczbie biletów miesięcznych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Informator MZK za rok 2013”

Koszty działalności operacyjnej, do której zaliczane są koszty zużycia paliw, materiałów i energii, wynagrodzenia pracownicze, ubezpieczenia i inne świadczenia wynosiły 6 298,1 tys. PLN.

Przychody z działalności gospodarczej, w tym m.in. przychody ze sprzedaży biletów i ulg ustawowych, dopłaty Gmin Wspólników, przychody z tytułu najmu autobusów itd. wynosiły 6 244,5 tys. PLN.

W roku 2013 na 14 liniach komunikacyjnych zanotowano stratę w kwocie 105,6 tys. PLN. W porównaniu z rokiem 2012 uległa ona zmniejszeniu o 366,3 tys. PLN.

Do linii o dodatnim wskaźniku rentowności zaliczają się:

- Linia nr 1 relacji Kęty – Witkowice,
- Linia nr 3 relacji Kęty – Osiek/ p. Malec,
- Linia nr 10 relacji Kęty – Andrychów/p. Bulowice,
- Linia nr 7 relacji Kęty – Porąbka Kozubnik.

Linie o najniższym wskaźniku rentowności to:

- Linia nr 40 relacji Kęty – Kobiernice/p. Podlesie Las,
- Linia nr 22-I relacji Andrychów – Rzyki Praciaki.

6.2 Formy finansowania

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z Art. 50 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, może polegać na:

- pobieraniu przez Operatora lub Organizatora wpływów ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 z późn. zm);
- przekazywaniu Operatorowi przez Organizatora rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze Gmin, które zawarły porozumienie międzygminne;
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem ilości wozokilometrów, wykonanych na obszarze Gmin, które zawarły porozumienie międzygminne i stawki dopłaty do 1 wozokilometra.

6.3 Zasady finansowania

Podstawowym modelem finansowania gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej będzie umowa o świadczenie usług publicznych. W ramach tej umowy finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie polegało na pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na które składać się będą wpływy ze sprzedaży biletów, a także z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy Prawo przewozowe, uzyskiwaniu przez operatora rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów osób w publicznym transporcie zbiorowym, jak również z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego Operatorowi będzie przysługiwał rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Szczegółowe zasady przekazywania Operatorowi przez Organizatora rekompensaty określone będą w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gmin, które zawarły porozumienie międzygminne.

Kwota stawki dopłaty do jednego wozokilometra, wyliczona zostanie w oparciu o roczny plan przychodów i kosztów wraz z planowaną w danym roku ilością wozokilometrów w zakresie powierzonej Operatorowi działalności, którego projekt będzie przedstawiany przez Operatora, Gminom które zawarły porozumienie, do dnia 15 września danego roku, na rok następny. Stawka rekompensaty do jednego wozokilometra będzie wynikała z planu finansowego Operatora zatwierdzonego przez Wspólników Spółki – w terminie do dnia 30 października każdego roku.

Stawka rekompensaty, wyliczona na podstawie analizy kosztów własnych Operatora i uzyskanych przychodów z realizowanej działalności gospodarczej, corocznie będzie waloryzowana wskaźnikiem zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych w dziale transport, a w przypadku ponad inflacyjnego wzrostu cen (np. oleju napędowego, płac) będzie stosowana waloryzacja obejmująca wyodrębnione elementy strukturalne kosztów wozokilometra, tj. olej napędowy, płace, pozostałe koszty (jako cała kategoria).

Gminy: Andrychów, Kęty, Osiek i Porąbka będą uczestniczyły we współfinansowaniu składników rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na ich obszarze oraz poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wielkość kwoty dofinansowania dla każdej z Gmin będzie proporcjonalna do ilości wozokilometrów planowanych do wykonania, na obszarze właściwości każdej z nich oraz wyliczonej stawki dopłaty rekompensaty do jednego wozokilometra, wynikającej z zatwierdzonego planu finansowego Operatora. Środki na pokrycie rekompensaty zostaną corocznie zabezpieczone w budżetach poszczególnych Gmin oraz w ich wieloletnich planach finansowych.

6.3.1. Działalność inwestycyjna

Istotną rolę w rozwoju transportu publicznego odgrywa jakość świadczonych usług, na którą w bezpośredni sposób przekłada się stan taboru autobusowego, którym świadczone są usługi przewozowe. Z uwagi na znaczny stopień zdekapitalizowania taboru spółki MZK Sp. z o.o. w Kętach konieczne jest podjęcie pilnych działań w celu odnowy parku taborowego, którym świadczone będą usługi o charakterze użyteczności publicznej na terenie gmin: Andrychów, Kęty, Osiek i Porąbka. Do podstawowych źródeł pozyskania środków finansowych na realizację działalności inwestycyjnej będą należały:

- środki z programów operacyjnych dofinansowywane z budżetu Unii Europejskiej oraz innych programów współpracy, w tym:
 - Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego;
 - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko współfinansowany ze środków Funduszu Spójności;
- pożyczki bankowe (w formie kredytów);
- środki własne operatora;
- środki gmin – stron porozumienia międzygminnego.

Odnowa taboru autobusowego, co do zasady, będzie realizowana poprzez zakup nowych pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Jako alternatywę dopuszcza się zakup używanego taboru autobusowego. Zakłada się, że tabor ten również będzie przystosowany do przewozu osób o ograniczonej mobilności.

6.3.2. Pozostała działalność Organizatora publicznego transportu zbiorowego

W celu realizacji zadań ustawowych, przewiduje się finansowanie szeregu działań dotyczących organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in.:

- pokrywanie kosztów związanych z realizacją opracowań, analiz, dokumentów mających na celu rozwój transportu, w tym aktualizacji Planu transportowego;
- wykonywanie badań potoków pasażerskich, struktury wykorzystywanych biletów i prawa do przejazdów ulgowych oraz zaspokojenia potrzeb podróżnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- wdrażanie nowoczesnych rozwiązań związanych z rozwojem zrównoważonego transportu, w tym z zapewnieniem informacji na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- wprowadzaniu zmian organizacyjnych w zakresie transportu zbiorowego;
- wdrażaniu rozwiązań w zakresie integracji taryfowo-biletowej i innych odnoszących się do działań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania wymienionych zadań będą środki własne organizatora oraz Gmin Powierzających. Uczestnictwo w finansowaniu poszczególnych przedsięwzięć będzie proporcjonalne do wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach, realizowanej na obszarze poszczególnych gmin. Zakłada się również udział innych źródeł finansowania, w tym środków pochodzących z Unii Europejskiej.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

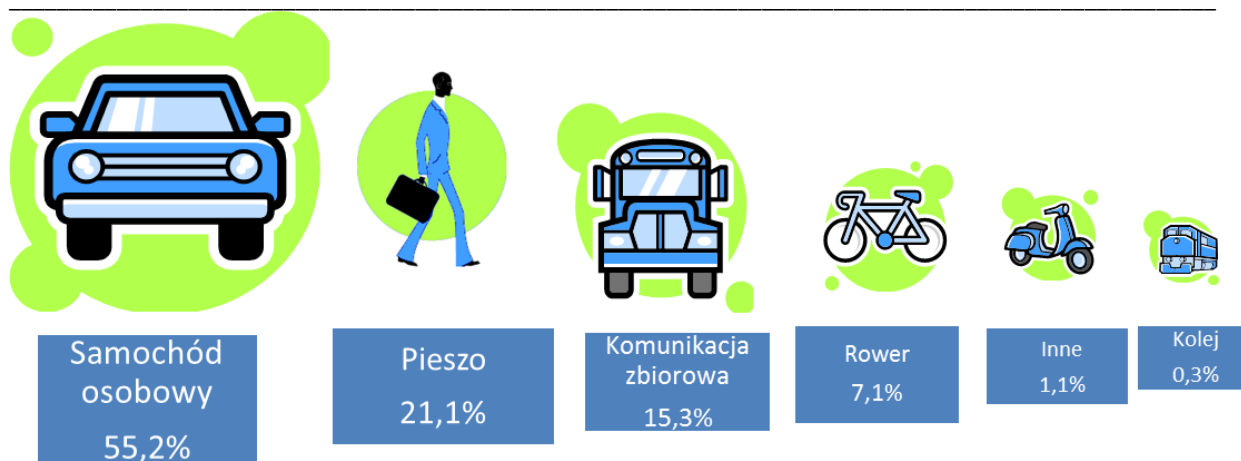
7.1 Podział zadań przewozowych

Podział zadań przewozowych określa, jaka część podróży odbywa się poszczególnymi środkami transportu. Można wyróżnić kilka istotnych elementów, które mają wpływ na podział modalny:

- rozmieszczenie elementów zagospodarowania przestrzennego i uwarunkowania środowiskowe, w tym ukształtowanie topograficzne (np. duże odległości podróży i zróżnicowane ukształtowanie terenu nie sprzyja podróżom pieszym i rowerowym);
- intensywność i ekstensywność urbanizacji (niska gęstość zaludnienia powoduje wzrost wykorzystania samochodów osobowych oraz wydłużenie czasu podróży);
- jakość infrastruktury transportowej (np. dobrze rozwinięta infrastruktura rowerowa sprzyja zwiększaniu liczby podróży rowerem);
- dostępność transportowa (np. poprawa dostępności do przystanków/stacji powoduje zwiększenie popytu na usługi transportu zbiorowego);
- niezawodność wykorzystania środków transportowych (np. uzależnionych od pory roku, warunków atmosferycznych, dni tygodnia);
- jakość świadczonych usług przewozowych (np. dostosowane taboru do osób o ograniczonej mobilności zwiększa atrakcyjność przewozów wśród tej grupy);
- inne, takie jak: koszty realizacji podróży do obszaru docelowego wraz z kosztami parkowania, uprawnienia do korzystania z ulg, poziom dochodów mieszkańców, wskaźnik motoryzacji, bezpieczeństwo w transporcie.

Podział zadań przewozowych wskazuje udział poszczególnych środków transportu wykorzystywanych w codziennym przemieszczaniu się. Identyfikacja zwyczajów mieszkańców Gmin objętych Planem transportowym pozwoli na podejmowanie skutecznych działań w celu zrównoważenia wykorzystania poszczególnych środków transportu. Powyższe elementy w znacznym stopniu wpływają na sposób realizacji podróży i w konsekwencji na podział zadań przewozowych. Podział ten zmienia się w czasie, zależy od grup użytkowników, a także jest zróżnicowany w zależności od obszaru (i korytarza transportowego).

Racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym jest jednym z ważniejszych celów Planu transportowego.

**Rysunek 7.1 Podział zadań przewozowych**

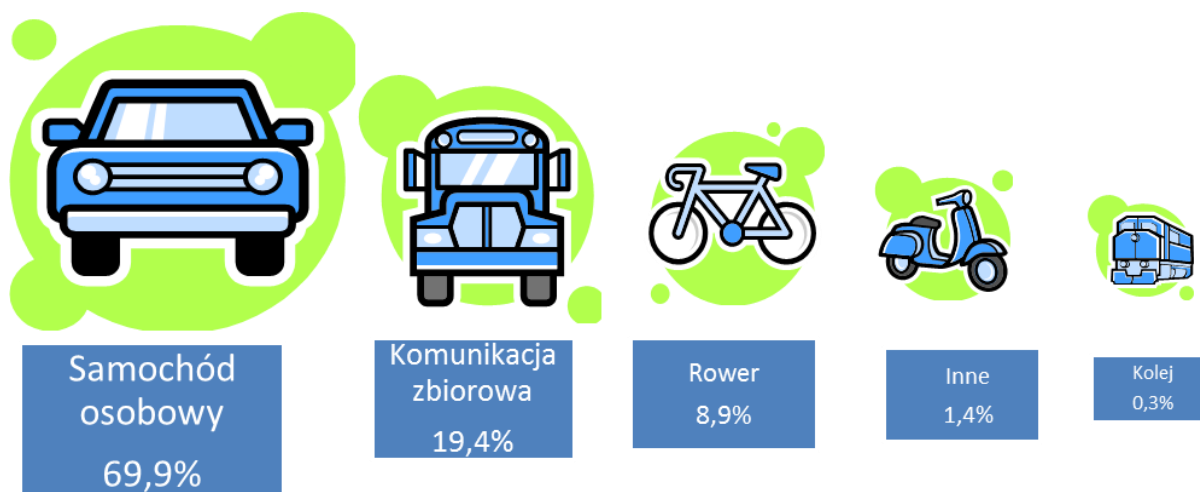
Źródło: Opracowanie własne

Podróże wykonywane przez mieszkańców Gmin objętych Planem samochodami osobowymi (jako kierowca i jako pasażer) stanowią 55,2 % wszystkich podróży. Podróże piesze stanowią 21,1 %. Jedynie 15,3 % przemieszczeń realizowana jest z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej (drogowy transport osób). Podróże wykonywane rowerem stanowią 7,1 % wszystkich podróży.

W podziale zadań przewozowych dominuje przemieszczanie się samochodem osobowym. Fakt ten należy wskazać jako negatywny pod kątem dążenia do tendencji zrównoważenia rozwoju transportu. W planowaniu strategicznym należy dążyć do znacznego zmniejszenia udziału wykorzystania samochodu osobowego w codziennych podróżach na korzyść bardziej ekologicznych środków transportu.

Pozytywnym wynikiem w podziale zadań przewozowych jest wykorzystanie roweru przez ponad 7 % osób w codziennych podróżach. Duży udział tego środka transportu we wszystkich podróżach jest niewątpliwie wynikiem, który pozwoli na ukierunkowanie działań na terenach gmin sprzyjających podróżom rowerowym.

Na rysunku 7.2 przedstawiono podział zadań przewozowych w podróżach pieszych.

**Rysunek 7.2 Podział zadań przewozowych w podróżach pieszych**

Źródło: Opracowanie własne.

Podróże niepiesze wykonywane przez mieszkańców Gmin samochodami osobowymi (jako kierowca i jako pasażer) stanowią 69,9 % wszystkich podróży. 19,4 % przemieszczeń realizowana jest z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej (drogowy transport osób). Podróże wykonywane rowerem stanowią 8,9 % wszystkich podróży niepieszych.

Ruchliwość definiuje się jako iloraz dobowej liczby przemieszczeń do liczby mieszkańców analizowanego obszaru.



Rysunek 7.3 Ruchliwość mieszkańców gmin Andrychów, Kęty, Osiek, Porąbka

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik ruchliwości dla mieszkańców gmin Andrychów, Kęty, Osiek, Porąbka wynosi 1,54. Oznacza to, że średnio mieszkaniec analizowanego obszaru wykonuje 1,54 podróży w typowym dniu roboczym.

W tabeli 7.1 zestawiono ruchliwość mieszkańców Radomia, Poznania oraz Krakowa a także obszarów przylegających do ww. miast, tj. gminy zlokalizowane wokół Radomia, w aglomeracji poznańskiej oraz aglomeracji krakowskiej.

Tabela 7.1 Ruchliwość mieszkańców miast i gmin w Polsce

Rejon	Obszar	Ruchliwość
Miasta	Radom	1,86
	Poznań	1,70
	Kraków	2,02
	Kęty, Andrychów, Osiek, Porąbka	1,54
Gminy	Gminy wokół Radomia	1,44
	Agglomeracja Poznańska	1,80
	Krakowski Obszar Metropolitalny	1,66

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planów Transportowych ww. miast

Ruchliwość mieszkańców gmin objętych Planem transportowym jest bardzo zbliżona do ruchliwości innych analizowanych gmin, wynika ona z mniejszej potrzeby przemieszczania się przez mieszkańców gmin niż mieszkańców miast.

7.2 Preferencje wyboru środka transportu

Jakość usług przewozowych wpływa na wybór poszczególnych środków transportu. Przeciętny użytkownik systemu transportowego podejmując decyzję transportową bierze pod uwagę:

- adekwatność ceny biletu do długości trasy przejazdu;
- dostosowanie częstotliwości kursowania oraz okresu kursowania pojazdów transportu zbiorowego do występujących potrzeb przewozowych;
- prostotę układu linii i łatwość zapamiętania rozkładu jazdy;
- dostępność biletów, nieskomplikowanie taryfy, integrację taryfy przewozowej w różnych środkach transportu, ulgi przewozowe;
- dostępność informacji o funkcjonowaniu transportu zbiorowego, w tym także dynamiczną informację pasażerską podawaną w czasie rzeczywistym;
- dostępność przystankową – odległość dojścia do dworców i przystanków, bezpieczeństwo dojścia;
- warunki oczekiwania na pojazd, bezpieczeństwo oczekiwania;
- warunki podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu;
- punktualność kursowania pojazdów;
- prędkość komunikacyjną i czas przejazdu ze źródła do celu podróży;
- warunki jazdy panujące w pojeździe (czystość, możliwość zajęcia miejsca siedzącego, hałas, estetyka wnętrza pojazdu, możliwość skorzystania z bezprzewodowej sieci Wi-Fi, możliwość przewożenia rowerów, kultura obsługi);
- bezpośredniość połączeń.

Poprawa jakości wyżej wymienionych czynników może w znaczący sposób przyczynić się do zwiększenia liczby podróżnych korzystających z transportu publicznego. Brak działań może oznaczać odpływ pasażerów do transportu indywidualnego. Dlatego też bardzo istotne są działania, jakie zostaną podjęte w celu zwiększenia udziału transportu zbiorowego w realizowanych podróżach.

7.3 Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz z ograniczoną mobilnością

Rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym w Polsce, a także w gminach objętych planem powoduje, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą podejmować działania mające na celu dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną mobilnością.

Osoby z ograniczoną mobilnością stanowią część pasażerów korzystających z transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę prognozy demograficzne dla województwa małopolskiego liczba osób kwalifikujących się do tej grupy będzie stale rosła. Konieczne jest więc dostosowywanie oferty

przewozowej oraz taboru do potrzeb tych osób. Organizator transportu publicznego powinien dążyć do ułatwienia powyższym grupom użytkowników podróżowanie w sieci publicznego transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy można przystosować do potrzeb osób o ograniczonej mobilności poprzez dostosowanie:

- taboru w przewozach autobusowych;
- przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych:
 - zmiana lokalizacji peronów przystankowych pod kątem lepszego dostępu do potencjalnych celów podróży;
 - dostosowanie drogi dojścia do przystanków poprzez stosowanie pochylni oraz poręczy;
 - stosowanie zadaszenia miejsc oczekiwania, schodów i pochylni;
 - zamieszczanie rozkładów jazdy oraz czytelnych schematów dworców i węzłów przesiadkowych w miejscach ogólnodostępnych;
- przepisów taryfowych:
 - stosowanie ulg w cenach biletów;
 - stosowanie przejazdów bezpłatnych dla uprawnionych grup użytkowników.

Podejmowanie wyżej wymienionych działań wpłynie na zwiększenie dostępności transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością, ułatwi korzystanie z usług przewoźników drogowych i kolejowych oraz wpłynie na zwiększenie zainteresowania transportem publicznym.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1 Organizator publicznego transportu zbiorowego

Gmina Kęty na podstawie porozumienia międzygminnego z dnia 8 lipca 2014r. zawartego pomiędzy Gminami: Andrychów, Porąbka, Osiek i Kęty, przejęła zadania publiczne w zakresie planowania, organizacji i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym na obszarze gmin: Andrychów, Osiek i Porąbka na liniach wyszczególnionych w porozumieniu.

W związku z powyższym, Organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych objętych niniejszym planem jest Gmina Kęty. Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do jej zadań należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do zadań Organizatora należeć będzie w szczególności:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji uchwalonego planu lub jego aktualizacji,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz zapewnienie pożądanego standardu usług przewozowych, m.in. zakresie:
 - standardów dotyczących dworców i przystanków komunikacyjnych oraz zasad korzystania z tych obiektów;
 - systemu informacji dla pasażera;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 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;
- wnioskowanie w sprawie ustalania opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1173 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- ocena i kontrola realizacji przez Operatora warunków podpisanej Umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego;
- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z Operatorem;
- ocena i kontrola realizacji przez Operatora i Przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontrola przestrzegania przez Operatora i Przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2011r. nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- współpraca z Gminami Powierzającymi przy aktualizacji rozkładów jazdy, w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;

- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych, wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- potwierdzanie zgłoszenia przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego, nie będącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej oraz cofanie potwierdzeń;
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozów;
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, w uzgodnieniu z Gminami Powierzającymi;
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

8.2 Tryb wyboru Operatora

Operator publicznego transportu zbiorowego, realizujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej, na liniach komunikacyjnych objętych niniejszym Planem transportowym zostanie wybrany w trybie:

- art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych.

Od 1996 r. Gminy: Kęty, Andrychów i Porąbka są udziałowcami (w 100%) spółki prawa handlowego pod firmą „Międzygminny Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.” (MZK Sp. z o.o. w Kętach). Jej podstawową działalnością jest realizacja usług publicznego transportu zbiorowego, o charakterze użyteczności publicznej, na obszarze ww. Gmin. Spółka spełnia warunki podmiotu wewnętrznego w rozumieniu prawodawstwa europejskiego tj. rozporządzenia WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady Europy oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, co stanowi o możliwości bezpośredniego powierzenia wykonywania usług publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z powyższym, preferowanym trybem wyboru operatora do wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych objętych niniejszym planem będzie bezpośrednie zawarcie umowy z podmiotem wewnętrznym w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na liniach komunikacyjnych, na których wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie zostanie powierzone podmiotowi wewnętrznemu, Operator zostanie wybrany w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych.

Zakłada się, że umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie obejmowała okres nie dłuższy niż 10 lat. Wieloletnia umowa umożliwi Operatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację działań inwestycyjnych, zmierzających m.in. do poprawy jakości taboru oraz jakości świadczonych usług.

8.3 Organizacja usług publicznych

Organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania zmierzające do zapewnienia pełnej integracji systemu transportu zbiorowego. Integracja powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

- integracja wewnątrzgałęziowa zapewniająca spójność i ciągłość sieci każdego z funkcjonujących systemów transportu;

- integracja międzygałęziowa zapewniająca spójność pomiędzy poszczególnymi systemami transportowymi, wprowadzana poprzez tworzenie węzłów integrujących różne środki transportu;
- integracja taryfowo-biletowa umożliwiająca podróżowanie na podstawie wspólnego biletu, wzajemne honorowanie biletów – szczególnie istotna w przypadku, gdy usługi o charakterze użyteczności publicznej będzie realizowało kilku operatorów;
- integracja rozkładów jazdy polegająca na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów;
- integracja systemów informacji pasażerskiej zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

8.4 Sposób oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek zakłada stosowanie ujednoliconego sposobu oznakowania pojazdów realizujących przewozy użyteczności publicznej. Celem oznakowania pojazdów jest wskazanie przewozów dofinansowywanych ze środków publicznych oraz honorujących ulgi ustawowe.

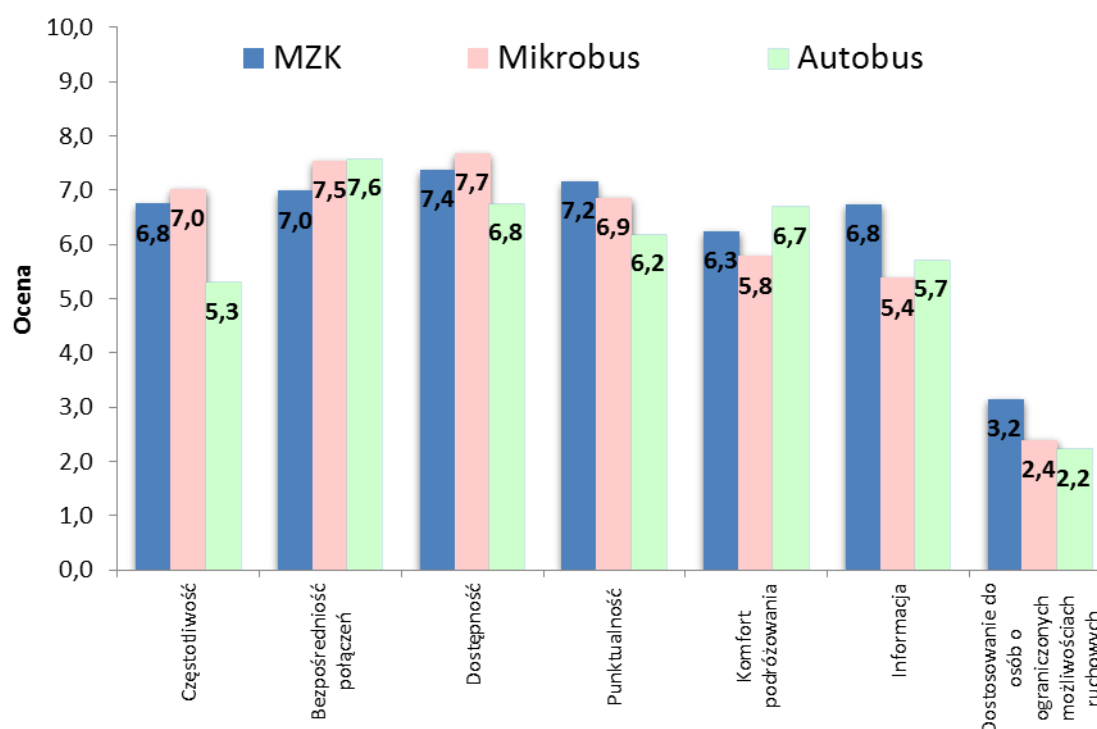
W celu jednoznacznej identyfikacji przewozów organizowanych przez Gminę Kęty zostanie stworzone logo dla transportu publicznego. Znak graficzny umieszczony zostanie na pojazdach, rozkładach jazdy oraz przystankach komunikacyjnych, obsługiwanych przez linie o charakterze użyteczności publicznej. Dodatkowo przewozy o charakterze użyteczności publicznej od dnia 31 grudnia 2016r. będą oznakowane symbolem „U”. Zakłada się, że pojazdy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą posiadały ujednoliconą malaturę.

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

W ramach badań ankietowych, przeprowadzonych na obszarze Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek ocenie poddano standardy usług przewozowych środków transportu wykorzystywanych w codziennych podróżach mieszkańców. Respondenci ocenili oraz wskazali ich zdaniem najważniejsze elementy funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Oceny dokonano w podziale na przewozy realizowane przez Międzygminny Zakład Komunikacyjny w Kętach (MZK) oraz przewoźników prywatnych realizujących przewozy mikrobusami oraz autobusami.

Ocenie poddano:

- częstotliwość odjazdów,
- bezpośredniość połączeń,
- dostępność do sieci komunikacyjnej,
- punktualność odjazdów środków transportu,
- komfort podróżowania,
- informację pasażerską,
- dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.



Wykres 9.1 Ocena funkcjonowania transportu zbiorowego w podziale na przewozy realizowane przez MZK oraz przewoźników prywatnych

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy mieli możliwość oceny poszczególnych parametrów w skali od 1 – najgorsza ocena, do 10 – ocena najwyższa.

Respondenci korzystający z przewozów MZK najwyżej ocenili parametry:

dostępność – na poziomie 7,4 oraz **punktualność** – 7,2.

Respondenci korzystający z przewozów realizowanych przez przewoźników prywatnych kursujących mikrobusami najwyżej ocenili:

dostępność – na poziomie 7,7 oraz **bezpośredniość połączeń** – 7,5.

Respondenci korzystający z przewozów przewoźników prywatnych kursujących autobusami najwyżej ocenili:

bezpośredniość połączeń – na poziomie 7,6 oraz **dostępność** – 6,8.

Najmniejsza ocena charakteryzująca się bardzo niskim wskaźnikiem dotyczyła standardów związanych z dostosowaniem pojazdów do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych (punkt dotyczył w szczególności osób niepełnosprawnych, osób starszych, opiekunów z wózkami dziecięcymi, podróżujących z dużymi bagażami).

Docelowy poziom usług został ustalony poprzez określenie standardów i jakości przewozów z uwzględnieniem wyników w/w badań. Pożądany standard usług przewozowych został przedstawiony z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska. Szczególnie istotna jest poprawa dostępności osób o ograniczonej mobilności do infrastruktury transportowej. Poniżej określono postulowany poziom standardu usług przewozowych, który powinien być realizowany w okresie obowiązywania Planu transportowego.

a) Częstotliwość kursowania pojazdów:

- na głównych ciągach komunikacyjnych oraz węzłach przesiadkowych zapewnienie lub utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania;
- dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do zmian popytu na przewozy występujących w ciągu doby (uwzględnienie szczytów komunikacyjnych);
- zapewnienie koordynacji rozkładów jazdy w węzłach komunikacyjnych – dotyczy linii objętych niniejszym planem, dążenie do koordynacji rozkładów jazdy z innymi operatorami i przewoźnikami;
- budowanie rozkładów jazdy zapewniających cykliczność (stałoodstępowy takt) kursowania pojazdów na najważniejszej relacji Kęty-Andrychów.

b) Bezpośredniość połączeń i przesiadki:

- zapewnienie dogodnej przesiadki w węzłach, minimalizowanie długości przejść pomiędzy poszczególnymi punktami odprawy podróżnych, wytyczanie bezpiecznych pieszych ciągów komunikacyjnych pomiędzy punktami odprawy;

- zapewnienie połączeń bezpośrednich mieszkańcom dużych osiedli w dojazdach do centrów miejscowości.

c) Dostępność dla pasażerów, w tym dla pasażerów o ograniczonej mobilności:

- dążenie do utrzymania i funkcjonalnego przystosowania obecnie czynnych i eksploatowanych punktów obsługi podróżnych, a także wyznaczanie (we współpracy z zarządcami infrastruktury) nowych lokalizacji przystanków osobowych integrujących np. nowo powstałe osiedla lub transport indywidualny w ramach systemu P+R (system Parkuj i Jedź);
- integracja i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek;
- usunięcie barier stanowiących przeszkodę dla osób o ograniczonej mobilności (np. poprzez wymianę taboru na niskopodłogowy lub niskowejściowy, montaż wind lub pochylni – systematyczne kontrole sprawności urządzeń, dostosowanie infrastruktury przystankowej, zniwelowanie różnic poziomów);
- budowa parkingów/wyznaczanie miejsc postojowych w systemie P+R (Parkuj i Jedź), w tym wyznaczanie miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w możliwie jak najbliższej odległości od dworca/przystanku, umożliwiającej łatwe dojście do miejsca odjazdu środków transportu zbiorowego;
- wyposażanie węzłów przesiadkowych w systemy B+R (Bike and Ride), mające na celu umożliwienie bezpiecznego pozostawienia jednośladu i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym;
- wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych, niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.

d) Punktualność kursowania pojazdów:

- kursy punktualne – odchyłka od rozkładu jazdy od 0 do 4 min. w transporcie drogowym;
- kursy opóźnione – powyżej 4 minut w transporcie drogowym;
- uzyskanie wskaźnika punktualności realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą punktualnie wykonanych kursów, na poziomie co najmniej 90 % w transporcie drogowym;
- brak tolerancji dla wcześniejszych odjazdów z przystanku początkowego środków transportu drogowego, dopuszczalny wcześniejszy odjazd (nie więcej niż 2 minuty) z pośrednich przystanków w transporcie drogowym.

e) Komfort podróżowania:

- obowiązkowe wyposażenie nowo kupowanych pojazdów w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej;
- obowiązkowe wyposażenie pojazdów w niską podłogę;
- dbałość o czystość i estetykę;
- ograniczenie hałasu poprzez zakup nowego taboru;
- stosowanie w pojazdach udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności, w tym wyznaczenie i dostosowanie miejsca do przewozu wózków inwalidzkich.

f) Informacja:

- zapewnienie w węzłach komunikacyjnych dostępu do informacji związanych z przemieszczaniem się transportem zbiorowym (mapy i schematy sieci komunikacyjnej, itp.);
- zapewnienie w rozkładach jazdy adnotacji o kursach realizowanych pojazdami niskopodłogowymi umożliwiającymi bezpieczne i samodzielne wejście/wyjście z pojazdu osób o ograniczonej mobilności;
- czytelne i łatwo dostępne informacje w węzłach komunikacyjnych;
- pełna dostępność informacji o świadczonych usługach, dostępna na stronie internetowej.

g) Bezpieczeństwo:

- zapewnienie oświetlenia wszystkich czynnych przystanków komunikacyjnych;
- monitoring węzłów przesiadkowych;
- podnoszenie kwalifikacji obsługi pojazdów użyteczności publicznej w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

h) Ochrona środowiska:

W zakresie ochrony środowiska realizowane będą następujące postulaty:

- zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych;
- w przewozach o charakterze użyteczności publicznej stosowanie pojazdów z silnikami niskoemisyjnymi, spełniającymi zastrzone określone w umowach o świadczenie usług użyteczności publicznej normy emisji spalin np. EURO VI;
- podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie energooszczędnych i proekologicznych środków transportu oraz promowanie transportu zbiorowego.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska jest ważnym elementem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. System informacji pasażerskiej obejmuje trzy obszary:

1. Informacja na przystankach;
2. Informacja w pojazdach transportu zbiorowego;
3. Informacja w mediach elektronicznych.

Docelowy system informacji pasażerskiej będzie obejmował:

Rodzaj informacji	Elementy systemu informacji
Informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> • nazwa przystanku; • rozkład jazdy (czytelnie wydrukowany, przedstawiony w jednolitej formie graficznej); • informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; • mapy i schemat sieci komunikacyjnej.
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> • trasa przejazdu; • informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.
Informacja w mediach elektronicznych – obejmuje informacje w Internecie oraz przez telefony komórkowe	<ul style="list-style-type: none"> • rozkład jazdy; • informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; • mapy i schemat sieci komunikacyjnej; • usługi dodatkowe.

System informacji będzie zgodny z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r. poz. 451) oraz Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.

Informacja o rozkładach jazdy, opłatach, ulgach i regulaminie przewozów, a także mapy i schemat sieci komunikacyjnej będą dostępne na stronach internetowych Gmin Kęty, Andrychów, Porąbka i Osiek.

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu zintegrowania lokalnego systemu informacji pasażerskiej z systemem informacji pasażerskiej województwa małopolskiego i województwa śląskiego.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Działania konieczne do przeprowadzenia zestawiono w następujących zakresach:

- sieć komunikacyjna;
- tabor;
- taryfa;
- infrastruktura;
- informacja.

Sieć komunikacyjna

Planowane jest utrzymanie istniejącej siatki linii komunikacyjnych w transporcie lokalnym. Linie podstawowe powinny łączyć centra gmin będących stronami Porozumienia, tj. Kęt, Andrychowa, Porąbki i Osieka. Ich uzupełnieniem powinny być linie gminne lub międzygminne łączące miasta Kęty i Andrychów z okolicznymi sołectwami. Taki przebieg linii zapewnia połączenia do centralnych części obszaru, w którym koncentrują się miejsca pracy, nauki i usługi (czyli do Kęt i Andrychowa). Linie międzygminne powinny zapewnić również obsługę wewnątrz gminy Osiek i Porąbka. Dodatkowo w obszarze można zauważyć silne ciężenia do okolicznych miast:

- Kęty do Bielska-Białej i Oświęcimia;
- Andrychów do Wadowic;
- Porąbka do Bielska-Białej;
- Osiek do Oświęcimia.

Planowanie i organizacja przewozów w tych korytarzach wychodzi poza obszar objęty Porozumieniem. Na pewno utrzymana zostanie silna pozycja przewoźników w korytarzu drogi krajowej nr 52 do Wadowic i Bielska-Białej oraz drogi wojewódzkiej nr 948 do Oświęcimia. Obsługa połączenia Osieka z Oświęcimiem jest realizowana obecnie przez 3 przewoźników. Obsługę połączenia Porąbki z Bielskiem-Białą zapewnia tylko jeden przewoźnik. W tym przypadku dodatkowo należy wziąć pod uwagę przesiadki z linii MZK nr 7 i 9 na przystanku Czaniec Krzyżówka.

Należy liczyć się ze wzrostem liczby kursów okazjonalnych (imprezy sportowe, dzień Wszystkich Świętych, przewóz dzieci), itp.

Sytuacja taborowa w obszarze jest zła. Średni wiek taboru eksploatowanego przez MZK Kęty wynosi 17 lat. Odnowa taboru autobusowego, co do zasady, będzie realizowana poprzez zakup nowych pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Jako alternatywę dopuszcza się zakup używanego taboru autobusowego.

Zakupy powinny obejmować pojazdy niskopodłogowe, mogące przewozić do 60-80 pasażerów, spełniające normy co najmniej EURO 5. Do obsługi pasażerów na najbardziej obciążonych kierunkach w godzinach szczytu potrzebne jest utrzymanie w eksploatacji 5 pojazdów o większej pojemności. Pojazdy powinny być wyposażone w niską podłogę, przynajmniej w tylnej części – w celu systematycznego zwiększania udziału pojazdów z choćby częściowym udziałem niskiej podłogi (przewóz wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, ułatwienie wsiadania i wysiadania osobom

o ograniczonych zdolnościach ruchowych). Możliwość bezproblemowego przewożenia dużych ilości bagażu, wózków dziecięcych lub osób niepełnosprawnych istnieje tylko w pociągach. Przewóz bagażu i wózków składanych (w bagażniku) oferują autobusy dalekobieżne. Problematiczne pozostaną przewozy międzymiastowe o charakterze lokalnym (do najbliższych miast), na których dominują mikrobusy, oferujące małe możliwości przewozu dużego bagażu lub wózka (tylko składanego).

Standardem w pojazdach oferujących usługi publiczne powinna być wywieszona informacja biletowa, regulamin przewozów oraz schemat sieci komunikacyjnej.

W taborze należy upatrywać największą szansę na przyciągnięcie nowych pasażerów, głównymi czynnikami są: niska podłoga, czystość, estetyka i informacja w pojeździe.

Taryfa

Taryfę obowiązującą w obszarze Porozumienia międzygminnego należy uznać za prawidłową. Niemniej zarówno wysokość cen biletów jak i system ulg powinny ewoluować w miarę potrzeb.

Infrastruktura

Proponowane zmiany obejmują dworce autobusowe w Kętach i Andrychowie oraz działania związane z utrzymaniem infrastruktury przystankowej. Istotną kwestią jest podwyższenie poziomu integracji pomiędzy transportem publicznym lokalnym i regionalnym – zapewnienie możliwości wygodnej przesiadki pomiędzy autobusami lokalnymi i regionalnymi oraz autobusami i pociągami (krótka droga przejścia, minimum przejść przez jezdnie, obniżone krawężniki na przejściach, prowadzenie osób niedowidzących, informacja). Jakość lokalnego transportu publicznego jest niska (niska częstotliwość, a w przypadku prywatnych linii krótki okres funkcjonowania) – dlatego ważna jest również integracja pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym (samochodem i rowerem). Przy ważnych przystankach należy zorganizować możliwość pozostawienia samochodu (P+R) oraz roweru (B+R) i kontynuacja podróży transportem regionalnym autobusowym lub kolejowym. Istotna jest również możliwość podwożenia pasażera na autobus (lub odbierania z autobusu), a do tego jest potrzebna możliwość krótkookresowego parkowania (K+R).

Zmiany na dworcu w Kętach:

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

Zmiany na dworcu w Andrychowie obejmują:

- odnowę zniszczonych słupków przystankowych;
- umieszczenie tabeli zbiorczej z rozkładami jazdy wszystkich przewoźników;

- ujednolicenie formatów wszystkich rozkładów jazdy (jak na dworcu w Kętach), co wymaga zbierania informacji o rozkładach przewoźników przez zarządcę dworca;
- możliwość zostawienia samochodu (P+R) – istniejące miejsca przy dworcu kolejowym wymagają uporządkowania i oznakowania;
- możliwość parkowania krótkoterminowego – przy stacji benzynowej;
- lokalizacja stojaków rowerowych – przy stanowisku nr 1 lub przy stacji benzynowej lub przy stacji kolejowej;
- lokalizacja przechowalni bagażu w formie skrytek bagażowych.

Pozostałe działania we wszystkich gminach powinny obejmować systematyczne prace zmierzające do utrzymania infrastruktury przystankowej:

- utrzymanie przystanków w obydwóch kierunkach;
- lokalizacja przystanków jak najbliżej miejsc zamieszkania;
- zwiększanie liczby wiat przystankowych;
- w przypadku braku chodnika przy drodze – wykonanie chodnika przynajmniej na powierzchni oczekiwania na przystanku.

W miarę budowy chodników na części dróg gminnych i powiatowych będą się poprawiać warunki dojścia do przystanków.

Gminy powinny ujednolicić zasady ewidencjonowania przystanków (stosowane słownictwo i zakres prowadzonej ewidencji).

Informacja

Zasadnicze zmiany powinny obejmować informację internetową. Strona internetowa przewoźnika MZK Kęty powinna stanowić szeroką platformę informacyjną o transporcie w obszarze objętym Porozumieniem międzygminnym. Istniejący zakres informacji powinien być uzupełniony o:

- pełny cennik biletów;
- numer telefonu na informację;
- miejsce i terminy, w których można nabyć bilety miesięczne;
- rozkłady jazdy innych przewoźników (administrator dworca dysponuje taką informacją).

Dodatkowo na stronach internetowych gmin w zakładce „komunikacja” powinny pojawić się linki do strony MZK Kęty.

Dalsze działania w zakresie informacji zostały opisane w rozdziale „Pożądany standard usług przewozowych...”.

Spis tabel

Tabela 2.1. Struktura ludności w poszczególnych gminach i sołectwach (2013r.).....	8
Tabela 2.2. Gęstość zaludnienia w województwach, powiatach i gminach (2013r.)	10
Tabela 2.3. Struktura ludności wg miejsca zamieszkania w analizowanym obszarze w 2013r.....	10
Tabela 2.4. Wielkość gospodarstw domowych Polsce i w obszarze Porozumienia (2013r.)	11
Tabela 2.5. Ludność w wieku produkcyjnym , przed- i poprodukcyjnym (2013r.).....	12
Tabela 2.6. Podmioty gospodarki narodowej – wskaźniki (2013r.)	13
Tabela 2.7. Liczba miejsc noclegowych i udzielonych noclegów (2013r.).....	14
Tabela 2.8. Wskaźniki motoryzacji (2013r.)	16
Tabela 3.1. Natężenia ruchu na drogach krajowych wg GPR 2010 [Poj./dobę].....	18
Tabela 3.2. Natężenia ruchu na drogach wojewódzkich wg GPR 2010 [Poj./dobę].	18
Tabela 3.3. Zestawienie liczby przystanków autobusowych w gminach	19
Tabela 3.4 Charakterystyka głównych przystanków autobusowych w gminach.	20
Tabela 3.5 Wyposażenie przystanków i stacji kolejowych w gminach.....	21
Tabela 3.6 Tabor autobusowy MZK Kęty (stan na 31.12.2013r.)	23
Tabela 3.7 Cennik biletów obowiązujących w sieci MZK Kęty [zł].	23
Tabela 3.8 Charakterystyka linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MZK Kęty (rok 2014).	24
Tabela 3.9 Praca przewozowa na liniach MZK Kęty w 2013r. [tys. wozokm/rok].....	25
Tabela 3.10 Pasażerowie przewiezieni na liniach MZK Kęty (rok 2013).....	26
Tabela 3.11 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z płyty głównej dworca w Kętach	28
Tabela 3.12 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z płyty głównej dworca w Kętach	29
Tabela 3.13 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z małej pętli dworca w Kętach.....	29
Tabela 3.14 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z dworca autobusowego w Andrychowie.....	30
Tabela 3.15 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z Andrychowa na pozostałych liniach.....	31
Tabela 3.16 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z przystanku Osiek Dom Ludowy.	32
Tabela 3.17 Kierunki i liczba kursów odjeżdżających z przystanku Porąbka Centrum.....	32
Tabela 4.1. Liczba pasażerów transportu zbiorowego w 2013r.	34
Tabela 4.2. Prognoza popytu na usługi przewozowe	36
Tabela 5.1 Wykaz linii komunikacyjnych	38
Tabela 7.1 Ruchliwość mieszkańców miast i gmin w Polsce	48

Spis rysunków

Rysunek 1.1 Obszar objęty planem transportowym	7
Rysunek 2.1. Rozkład liczby mieszkańców na poszczególne gminy (2013r.)	9
Rysunek 2.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	15
Rysunek 2.3. Zmiana wartości wskaźnika motoryzacji dla samochodów osobowych	16
Rysunek 3.1. Schemat sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez MZK Kęty.	25
Rysunek 4.1. Liczba podróży transportem zbiorowym w rozbiu na poszczególne linie	35
Rysunek 6.1. Przychody ze sprzedaży biletów wg rodzajów biletów	41
Rysunek 6.2. Udział poszczególnych rodzajów biletów w ogólnej liczbie biletów jednorazowych	41
Rysunek 6.3. Udział poszczególnych rodzajów biletów w ogólnej liczbie biletów miesięcznych	42
Rysunek 7.1 Podział zadań przewozowych	47
Rysunek 7.2 Podział zadań przewozowych w podróżach pieszych	47
Rysunek 7.3 Ruchliwość mieszkańców gmin Andrychów, Kęty, Osiek, Porąbka	48

Spis wykresów

Wykres 9.1 Ocena funkcjonowania transportu zbiorowego w podziale na przewozy realizowane przez MZK oraz przewoźników prywatnych	54
---	----