

Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla gmin, dla których organizatorem publicznego
transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim

(zaktualizowany plan – do konsultacji społecznych)

Oświęcim, sierpień 2019 roku

Opracowanie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim zostało pierwotnie, w grudniu 2014 roku, przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. z Warszawy
pod kierownictwem Piotra Rydzyńskiego – kierownika projektu

Okresową aktualizację planu wykonał w sierpniu 2019 roku zespół specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA Sp. z o.o. z Wrocławia | www.refunda.pl
pod kierownictwem Karoliny Wrembel – kierownika projektu

Spis treści

WSTĘP	4
1 CELE I ZADANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	7
1.1 CEL GŁÓWNY I CELE WSPOMAGAJĄCE	7
1.2 ZADANIA PLANU	8
1.3 CZYNNIKI DETERMINUJĄCE KSZTAŁT SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM	9
2 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WŁAŚCIWEGO DLA ORGANIZATORA	10
2.1 ASPEKTY OGÓLNE	10
2.1.1 MIASTO OŚWIĘCIM	12
2.1.2 POZOSTAŁE GMINY, OBJĘTE POROZUMIENIEM KOMUNIKACYJNYM	14
2.2 TENDENCJE DEMOGRAFICZNE	16
2.3 DYNAMIKA DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW	21
2.4 POZIOM BEZROBOCIA	23
2.5 CZYNNIKI SPOŁECZNO – GOSPODARCZE	26
2.6 WSKAŹNIK MOTORYZACJI	30
3 OGÓLNY STAN I KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	33
3.1 INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO – STAN AKTUALNY	33
3.2 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU DROGOWEGO W ZATWIERDZONYCH PLANACH ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	35
3.2.1 MIASTO OŚWIĘCIM	35
3.2.2 POZOSTAŁE GMINY, OBJĘTE POROZUMIENIEM KOMUNIKACYJNYM Z 2018 R.	37
3.3 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU KOLEJOWEGO	38
4 TRANSPORT POZOSTAJĄCY W KOMPETENCJI MIASTA OŚWIĘCIM	40
4.1 ORGANIZACJA I STAN PRAWNY	40
4.2 AKTUALNA OFERTA PRZEWOZOWA MZK OŚWIĘCIM	40
4.3 CHARAKTERYSTYKA POJAZDÓW MZK OŚWIĘCIM	45
4.4 WSTĘPNA OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	46
4.4.1 WSTĘPNA OCENA SYSTEMU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MIASTA OŚWIECIM	46
4.4.2 PROGNOZA POPYTU	47
4.4.3 KATEGORYZACJA LINII MZK OŚWIĘCIM	49
5 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	52
5.1 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	52
5.2 FORMY FINANSOWANIA	52
6 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJÓW ŚRODKÓW TRANSPORTU	53
7 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	56
8 POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	58

8.1	ATRAKCYJNE RELACJE I ATRAKCYJNY ROZKŁAD JAZDY	58
8.2	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	60
8.2.1	UWAGI OGÓLNE	60
8.2.2	POLITYKA OCHRONY ŚRODOWISKA REALIZOWANA NA OBSZARZE ORGANIZATORA	61
8.3	POTRZEBY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ W ZAKRESIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	63
8.4	DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ I WĘZŁÓW KOMUNIKACYJNYCH	65
8.5	STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA	67
8.6	STANDARD SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY	67
9	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	70
10	ORGANIZACJA I OFERTA POZOSTAŁEGO, ZBIOROWEGO TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO I TRANSPORTU KOLEJOWEGO	73
10.1	TRANSPORT DROGOWY	73
10.1.1	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA RYNKU ZBIOROWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH W OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO I W JEGO OTOCZENIU	73
10.1.2	OFERTA PRZEWOZOWA WYBRANYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH	73
10.1.3	OCENA OFERTY PRZEWOZOWEJ INNYCH PRZEWOŹNIKÓW AUTOBUSOWYCH	78
10.1.4	CHARAKTERYSTYKA POJAZDÓW INNYCH PRZEWOŹNIKÓW	79
10.1.5	ATRAKCYJNOŚĆ OFERTY W ZAKRESIE POJAZDÓW INNYCH PRZEWOŹNIKÓW	82
10.2	WOJEWÓDZKIE I MIĘDZYWOJEWÓDZKIE PRZEWOZY KOLEJOWE	82
11	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	88
12	ZASADY MONITOROWANIA REALIZACJI USŁUG PRZEWOZOWYCH	95
13	UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ	96
14	BIBLIOGRAFIA I WYKAZ DOKUMENTÓW POWIĄZANYCH	98
15	SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW	100
	ZAŁĄCZNIK - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO	101

Wstęp

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest priorytetem w polityce transportowej Unii Europejskiej. Cele związane ze zmniejszeniem emisji CO₂, ograniczenie zjawiska kongestii i poprawa warunków życia w miastach wymagają zachęcenia większej liczby pasażerów do korzystania z komunikacji zbiorowej. Dla osiągnięcia tych celów wprowadzono nowe zasady funkcjonowania przewoźników zbiorowych, których podstawą są zamawiane przez właściwe organy państw członkowskich transportowe usługi publiczne. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych. Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego wsparcie finansowe lub rzeczowe nie jest traktowane jako pomoc publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewoźowemu straty poniesione na świadczeniu niedochodowych usług. Zasady te zostały nazwane konkurencją regulowaną i na poziomie unijnym zostały sformułowane w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007¹ dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Opierają się one na rozdzieleniu funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewoźowych.

Do polskiego systemu prawnego mechanizmy konkurencji regulowanej zostały wprowadzone przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku², która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Zdefiniowała ona rolę jednostek samorządu terytorialnego w procesie kształtowania usług publicznych w transporcie zbiorowym jako organizatora publicznego transportu zbiorowego i wskazała trzy podstawowe obszary zadań:

- 1) planowanie rozwoju transportu;
- 2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym³.

Głównym obowiązkiem organizatora w ramach planowania jest uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywanego w skrócie planem transportowym. Jest to nowy, dotąd nie stosowany, dokument w systemie zarządzania rozwojem kraju. Nie jest on ani strategią, ani programem w rozumieniu Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴. Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w Ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych⁵. Jego treść, zakres stosowania, formę oraz procedurę opracowywania określa jedynie Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym i akty

¹Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.

³ Tamże, art. 8.

⁴ Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2011 r. Nr 279, poz. 1644.

⁵ Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.3.

wykonawcze do niej, w tym przede wszystkim Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁶.

Plan transportowy ma rangę aktu prawa miejscowego. Jest narzędziem w ręku organizatora służącym bardziej efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem miejskich przewozów pasażerskich oraz usługami świadczonymi na tym rynku. Umożliwia projektowanie pożądanego stanu docelowego oraz wskazuje mechanizmy, które będą stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi.

Plan opiera się na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów programujących rozwój Miasta Oświęcim oraz innych gmin, dla których jest ono organizatorem lokalnego transportu zbiorowego. Jest z nimi komplementarny i spójny. Gminy należące do porozumienia to: Oświęcim (gmina wiejska), gmina Brzeszcze i gmina Chełmek w powiecie oświęcimskim, gmina Libiąż w powiecie chrzanowskim oraz gmina Miedźna w powiecie pszczyńskim. Plan ma więc charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Z tego też powodu nie występuje konieczność opracowywania oceny oddziaływania na środowisko planu transportowego.

Nie wszyscy organizatorzy lokalnego transportu publicznego mają obowiązek uchwalenia planu transportowego. Dotyczy on gminy liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców, a gdy występuje porozumienie między gminami przekazujące na jedną z nich zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego obowiązek ten występuje, gdy razem gminy objęte porozumieniem liczą co najmniej 80 tys. mieszkańców⁷. W przedmiotowym projekcie występuje druga z tych okoliczności; jednostki samorządu terytorialnego objęte porozumieniem komunikacyjnym jw. liczą łącznie ponad 100 tys. mieszkańców. Stąd występuje obowiązek uchwalenia przez Miasto Oświęcim stosownego planu transportowego.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga, aby zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju plan transportowy był powiązany z dokumentami strategicznymi określającymi politykę UE, państwa, regionu i poszczególnych gmin w zakresie transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju lokalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. A jego ustalenia uwzględniały szersze tło lokalnych problemów społeczno-gospodarczych dotyczących demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia, czynników determinujących rozwój gospodarczy oraz tempa motoryzacji. Zjawiska te mają wpływ na charakter i funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jego zmiany w najbliższej perspektywie.

Obowiązek dysponowania planem transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ma charakter ciągły. Nie dotyczy jakiegoś konkretnego i zamkniętego okresu. Jest dokumentem otwartym, który będzie aktualizowany w miarę potrzeb. Jednak ze względów praktycznych w częściach prognostycznych dokumentu przyjęto perspektywę planowania do 2020 roku. Taką perspektywę ma większość innych dokumentów

⁶ Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684),

⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9, ust.1, pkt. 1.

strategicznych, z którymi plan transportowy jest powiązany. Wiąże się to m.in. z datą końcową nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej i związanego z tym okresu planowania funduszy pomocowych.

Przyjęte w Polsce zasady tworzenia planów transportowych przez poszczególnych organizatorów zakładają ich hierarchiczny układ. W planie transportowym przyjmowanym na szczeblu gminnym należy uwzględniać zapisy adekwatnych planów transportowych opracowywanych przez starostę, w tym przypadku starostę oświęcimskiego oraz marszałka, w tym przypadku marszałka województwa małopolskiego⁸.

⁸ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 11, ust.1, pkt. 3.

1 Cele i zadania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1 Cel główny i cele wspomagające

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszar właściwy dla organizatora tego transportu, Miasta Oświęcim, jest tworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej przyczyniającego się do trwałego podnoszenia jakości życia w mieście zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. System ten będzie kształtowany w oparciu o:

- rozwiązania racjonalne ekonomicznie;
- uwzględnienie oczekiwań społecznych dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego;
- wykorzystywanie różnych środków transportu;
- promowanie przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne środków transportu.

Cel główny będzie realizowany poprzez osiągnięcie następujących celów wspomagających planu:

1. Świadczenie usług publicznych w przewozach zbiorowych w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej.
2. Integracja publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
3. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii trakcyjnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów autobusami z silnikami wyposażonymi w proekologiczne systemy napędowe (np. silniki spełniające normy emisji co najmniej Euro 6, silniki elektryczne, systemy hybrydowe).
4. Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych.
5. Utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii⁹.
6. Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej.

⁹ Kongestia oznacza 'zatłoczenie na szlakach komunikacyjnych'. Synonimami tego pojęcia używanymi w języku codziennym są: „paraliż komunikacyjny, zator czy potocznie korek”. Zakres pojęcia dotyczy wszystkich sytuacji, w których występują jakiegokolwiek ograniczenia przepustowości.

7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych.
8. Zapewnienie powiązań komunikacją zbiorową terenów miejskich z obszarami podmiejskimi adekwatnie to występowania zjawiska suburbanizacji¹⁰.

Cel główny i cele wspomagające planu są zgodne ze strategiami rozwoju, z planami zagospodarowania przestrzennego i programami Miasta Oświęcim i gmin objętych porozumieniem międzygminnym, także Unii Europejskiej, kraju, województwa małopolskiego i powiatu oświęcimskiego.

1.2 Zadania planu

Plan transportowy jest aktem wykonawczym Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym. W myśl przepisów wynikających z tej Ustawy plan transportowy ma pełnić funkcje regulacyjne w odniesieniu do rynku usług przewozowych, któremu jest dedykowany i z uwzględnieniem miejscowej specyfiki przenosić na jego grunt zasady konkurencji regulowanej wypracowane na poziomie unijnym i krajowym.

Dlatego z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wynikają szczegółowe zadania planu transportowego, w tym przede wszystkim:

- określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocena potrzeb przewozowych ludności, z uwzględnieniem m.in. lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem i dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych;
- wykazanie źródeł i form finansowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze organizatora;
- opis organizacji publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (w tym – z opisem dostępności i stanu infrastruktury transportowej);
- sformułowanie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego (w tym – przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie organizatora);
- wskazanie pożądanego przez podróżnych i możliwego do wykonania standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność taboru komunikacyjnego dla osób niepełnosprawnych;
- określenie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,

¹⁰ Suburbanizacja (ang. suburb – przedmieście) oznacza zjawisko wyludniania się centralnych części miasta na rzecz rozwoju strefy podmiejskiej. W wyniku tego procesu następuje rozwój infrastruktury mieszkaniowej, usługowo-handlowej i transportowej na obrzeżach miasta lub poza nim.

potrzeby wynikające ze specyfiki społecznej, gospodarczej i demograficznej właściwego obszaru, działania związane z ochroną środowiska naturalnego, rentowność komunikacji publicznej.

1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

Kształt sieci publicznego transportu zbiorowego jest wynikiem oddziaływania wielu potrzeb i możliwości ich realizacji. Determinują go obiektywne czynniki oraz procesy zachodzące równolegle, które mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego objętych międzygminnym porozumieniem komunikacyjnym jw., należą do nich przede wszystkim:

- specyfika przestrzenno-urbanizacyjna regionów: Małopolski Zachodniej i wschodniej części Górnego Śląska;
- uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego;
- sieć infrastruktury transportowej i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych dostępne dla mieszkańców obszaru objętego planem transportowym;
- tendencje demograficzne;
- dynamika dochodów mieszkańców;
- sytuacja na rynku pracy;
- aktywność gospodarcza w regionie;
- rozwój motoryzacji indywidualnej;
- kierunki zagospodarowania przestrzennego w skali kraju, województwa i poszczególnych gmin;
- potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko połączona z realizacją programów ochrony środowiska;
- uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych.

Planowanie publicznego transportu zbiorowego wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty w opracowywaniu planu transportowego. Zostały one omówione w kolejnych częściach opracowania.

2 Ogólna charakterystyka obszaru właściwego dla organizatora

2.1 Aspekty ogólne

Oświęcim jest stolicą powiatu należącego do województwa małopolskiego i stanowi jego część, najbardziej wysuniętą na zachód. Jest przy tym położony w bezpośrednim sąsiedztwie jednego z najważniejszych w kraju pod względem gospodarczym, urbanistycznym i demograficznym, Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (odległość z Oświęcimia do Katowic wynosi 36 km, a do ważnego ośrodka subregionalnego w województwie śląskim, Tychów – niecałe 20 km), a także jaworznicko – chrzanowskiego okręgu przemysłowego (zaliczanego niekiedy do GOP jako jego część), podzielonego pomiędzy województwa: małopolskie i śląskie. Od północy powiat oświęcimski graniczy z powiatem chrzanowskim, od wschodu z powiatem wadowickim, a od zachodu z powiatami województwa śląskiego: bieruńsko – lędzińskim, pszczyńskim i bielskim. Na przedmiotowy obszar oddziałują więc obydwa województwa¹¹.

Charakteryzują się one największą w kraju gęstością zaludnienia (pierwsze dwa miejsca w kraju, ze znaczną przewagą nad pozostałymi) oraz pozycją w czołówce krajowej w zakresie takich charakterystycznych parametrów transportu, jak:

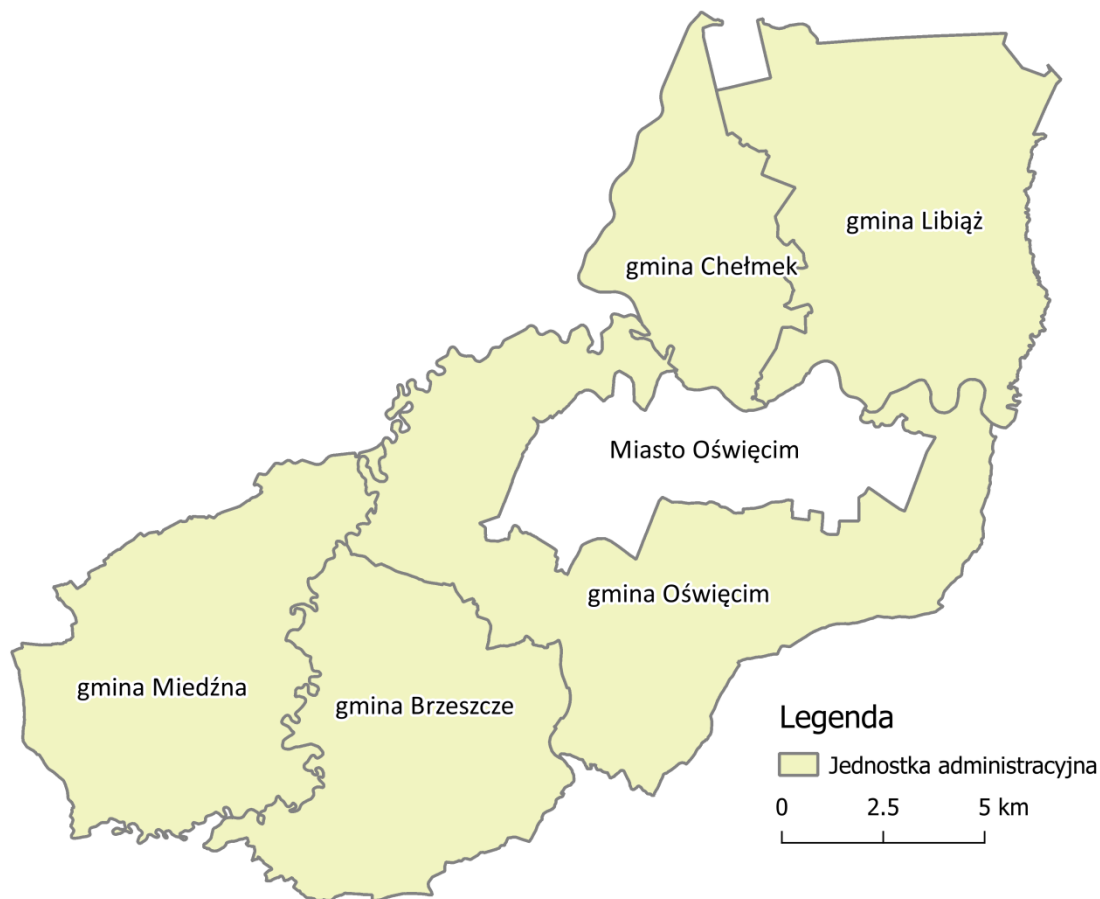
- długość dróg publicznych o twardej nawierzchni ulepszonej: woj. śląskie – 1 miejsce, woj. małopolskie – 2 miejsce;
- długość linii kolejowych na 100 km²: woj. śląskie – 1 miejsce, woj. małopolskie – 3 miejsce;
- długość linii komunikacji miejskiej (odpowiednio: autobusowych – 1 i 3 miejsce, tramwajowych – pierwsze dwa miejsca);
- przewozy pasażerów komunikacją miejską (odpowiednio: 2 i 3 miejsce);
- ładunki nadane i przyjęte w drogowym i kolejowym transporcie towarowym (odpowiednio: 1¹² i 5 miejsce);
- przewozy pasażerów koleją (odpowiednio: 4 i 5 miejsce w kraju).

Na mocy odp. Porozumienia (p. dalej) Miastu Oświęcim zostało powierzone prowadzenie lokalnego transportu zbiorowego na terenie gmin, wskazanych na rysunku poniżej.

¹¹ Por także subregion Małopolski Zachodniej opisany poniżej

¹² W roku 2012 ponad 50% całego wolumenu krajowego w przewozach towarów koleją to ładunki nadane i przyjęte w woj. śląskim

Rysunek 1. Jednostki samorządu terytorialnego, dla których organizatorem lokalnego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne

Utworzony w 1920 r. powiat jest jedną z najstarszych w niepodległej Polsce jednostek samorządu terytorialnego. Zarazem jest to region silnie uprzemysłowiony, o bogatej tradycji historycznej i należy do pierwszych pięciu w Polsce co do gęstości zaludnienia (378 os/km²; Polska ogółem 123 os/km²). W stosunkowo dużych, obecnych województwach wyróżnia się także subregiony funkcjonalne, składające się grupy powiatów o porównywalnej sytuacji gospodarczej, podobnym poziomie życia mieszkańców i zbliżonym potencjale rozwojowym. W województwie małopolskim zostało zdefiniowanych pięć takich subregionów. Powiat Oświęcimski wraz z powiatami: chrzanowskim, olkuskim i wadowickim stanowią subregion Małopolski Zachodniej. Jego wyróżnikiem są silne tradycje przemysłowe, stopniowo równoważone przez inne obszary działalności gospodarczej, w tym turystykę, rozwijającą się głównie w rejonie Oświęcimia, Wadowic i Kalwarii Zebrzydowskiej. Cechę specyficzną tego obszaru jest także brak wyraźnego wewnętrznego ośrodka wzrostu. Porównywalne co do liczby mieszkańców: Oświęcim, Chrzanów i Olkusz posiadają własne strefy oddziaływania. Stosunkowo silna pozycja gospodarcza, względnie wysoki poziom życia i wykształcenia mieszkańców oraz centralne położenie pomiędzy dwoma obszarami metropolitalnymi (Kraków i Katowice) czynią z Małopolski Zachodniej ważny obszar współpracy pomiędzy województwem małopolskim i śląskim.

Poniżej podane są krótkie, ogólne charakterystyki uczestników międzygminnego porozumienia komunikacyjnego jw., oraz kluczowe kierunki ich rozwoju przestrzennego. Kwestie dotyczące transportu, będą omówione odrębnie w następnych rozdziałach.

2.1.1 Miasto Oświęcim

Stan obecny

Położony nad rzeką Sołą i przy jej ujściu do Wisły, mający ponad 800-letnią historię¹³ Oświęcim stanowi gminę miejską znajdującą w zachodniej części powiatu oświęcimskiego (por. wyżej) w pobliżu granicy województwa śląskiego. Jest także siedzibą powiatu oświęcimskiego i gminy wiejskiej Oświęcim. Na obszarze miasta o wielkości ok. 30 km² (7,46% powierzchni powiatu; użytki rolne i leśne stanowią 35% powierzchni miasta) zamieszkuje ok. 40 tys. osób. Jednostkami pomocniczymi miasta jest 12 osiedli mieszkaniowych.

Oświęcim jest ważnym, w skali kraju, ośrodkiem przemysłu chemicznego. W miejscowości Dwory (obecnie część miasta) w latach II wojny światowej wybudowana została fabryka paliw syntetycznych, po wojnie rozbudowywana i przez większość okresu powojennego znana pod nazwą Zakłady Chemiczne „Oświęcim”. Oprócz paliw syntetycznych i innych substancji chemicznych, głównym produktem zakładów stał się kauczuk. W roku 2004 zostały one sprywatyzowane, a w roku 2007 przejęły czeskiego producenta kauczuku (Kaučuk a.s. z siedzibą w Kralupach nad Wełtawą). Jako część czesko – polskiej grupy kapitałowej, Synthos S.A. funkcjonują od 2007 r. pod nazwą „Synthos Dwory 7” Sp. z o.o., zajmując się produkcją kauczuków i lateksów syntetycznych, polistyrenu (PS) i polistyrenu do spieniania (EPS), płyt izolacyjnych XPS oraz dyspersji winylowych i akrylowych, a także klejów do drewna Woodmax. W skład kompleksu zakładów chemicznych wchodzi także elektrociepłownia „Energetyka – Dwory” Sp. z o.o. W roku 2001 powstało „Centrum Biznesu Małopolski Zachodniej” Sp. z o.o. (Miasto Oświęcim ma w niej 98,5% udziałów), której głównym działaniem jest kreowanie nowych możliwości rozwoju gospodarczego Małopolski Zachodniej poprzez współorganizację targów pracy, konferencji, seminariów, kursów oraz świadczenie bezpłatnych usług informacyjnych i doradczych. CBMZ administruje tzw. „Oświęcimskim Inkubatorem Przedsiębiorczości” na obszarze którego zlokalizowano ponad 60 (w tym 56 nowopowstałych) podmiotów gospodarczych z różnych branż przemysłu drobnego i rzemiosła. Prowadzi także, jeden z czterech w województwie małopolskim, Regionalny Ośrodek Europejskiego Funduszu Społecznego.

Stopa bezrobocia na koniec marca 2014 roku. wynosiła w Oświęcimiu 13,5%, była wyższa od średniej dla województwa małopolskiego (11,7%) i równa średniej krajowej. Obecnie stopa bezrobocia jest znacznie niższa i wynosi 5,7%, co jest mniejszą wartością niż średnia krajowa (5,8%), jednakże w dalszym ciągu Oświęcim nie osiągnął poziomu średniej dla województwa małopolskiego. Trzeba jednak zaznaczyć, że na przestrzeni lat dystans ten się wyraźnie zmniejszył.

¹³ Prawa miejskie Oświęcimia pochodzą z XIII w; porównywalnie długą historię pisaną ma większość miejscowości w Małopolsce Zachodniej

Oświęcim jest jednym z nielicznych ośrodków które nie były dawnymi, „małymi” województwami¹⁴, a są obecnie siedzibami szkół wyższych, tutaj Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej kształcącej w kierunkach: filologicznych, pedagogiki, pielęgniarstwa, politologii, wychowania fizycznego i zarządzania.

Długa i bogata historia oraz szczęśliwie brak większych zniszczeń w okresie wojen światowych XX w. zaowocowały znacznym zasobem zabytków – 17 obiektów wpisanych jest do rejestru Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków woj. małopolskiego, a prawie 200 znajduje się w gminnej ewidencji zabytków. Jeden z nich jest zabytkiem klasy światowej. Pozostałości największego w Europie, niemieckiego kompleksu obozów koncentracyjnych i zagłady z okresu II wojny światowej *Auschwitz – Birkenau*, zostały wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Oświęcim jest także liczącym się, regionalnym ośrodkiem kulturalnym i znaczącym w skali kraju ośrodkiem sportowym. Klub sportowy „Unia Oświęcim” był wielokrotnym mistrzem i wicemistrzem Polski w hokeju na lodzie. Miasto posiada dwa duże, kryte obiekty sportowo – rekreacyjne: sztuczne lodowisko i krytą pływalnię.

Najważniejsze przedsięwzięcia z zakresu rozwoju przestrzennego inne, niż dotyczące transportu¹⁵

W aktualnej wersji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oświęcim podtrzymane zostały, sformułowane w latach poprzednich, kluczowe cele jego rozwoju:

- Oświęcim jest miastem realizującym zasadę zrównoważonego, wszechstronnego rozwoju, sprawnie funkcjonującym, z nowoczesną gospodarką, dogodnymi warunkami życia mieszkańców, miastem aktywnym kulturalnie, stanowiącym subregionalny ośrodek administracyjno – usługowy;
- Oświęcim jest miejscem o wyjątkowym znaczeniu historycznym, pełniącym rolę światowego orędownika pokoju i tolerancji, stanowiącym miejsce spotkań kultur i porozumienia ludzi.

Można zwrócić uwagę, że zasada zrównoważonego rozwoju dominuje w planach zagospodarowania przestrzennego; żaden z aspektów funkcjonalnych miasta nie jest szczególnie forsowany kosztem innych. Akcentuje się jednak znaczenie ochrony środowiska przyrodniczego i krajobrazu oraz zachowania dziedzictwa kulturowego. Jako zgodne z ww. celem ogólnym zamierzenia w zakresie rozwoju miasta można przy tym wymienić następujące, najważniejsze przedsięwzięcia, inne niż transportowe. Z uwagi na specyfikę regionu, będą to zadania o charakterze ponadregionalnym:

- Odnowa i adaptacja historycznego obiektu magazynowego Zakładów Przemysłu Tytoniowego oraz budowa centrum edukacyjno – sportowego przy Powiatowym Zespole Szkół nr. 2¹⁶;

¹⁴ W latach 1975 – 1999, Oświęcim wchodził w skład województwa bielskiego

¹⁵ Załączniki nr 1 i 2 do uchwały nr. XLIII/798/13 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 października 2013 r.

- modernizacja i budowa wałów przeciwpowodziowych; ochrona Pomnika Zagłady w Oświęcimiu (ujęta także w Wykazie Zadań Rządowych)¹⁷;
- Budowę Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów¹⁸ na terenach technicznej obsługi miasta,

oraz przedsięwzięcia regionalne:

- Rewitalizacja centrum usługowego miasta wraz częścią staromiejską z zachowaniem wymagań konserwatorskich;
- Rekonstrukcja, modernizacja i uzupełnienie zagospodarowania zespołu urządzeń usługowych w rejonie ulicy Dąbrowskiego;
- Jw., w rejonie ulic: M. Kolbego i Więźniów Oświęcimia;
- Przygotowanie pod zabudowę obszarów dla działalności produkcyjnej i usługowej (w tym magazynowej), dotąd nieobjętych planami inwestycyjnymi, na terenie przemysłowo – usługowym „Dwory” oraz na osiedlu „Zasole”, a także odp. rewitalizacja pozostałych obszarów o tym charakterze;
- Utworzenie i zagospodarowanie „Miejskiej Strefy Aktywności Gospodarczej Nowe Dwory” na obszarze na południe od ul. Fabrycznej;
- Budownictwo komunalne na osiedlu Stare Stawy;

Rozbudowa kanalizacji sanitarnej oraz deszczowej na terenie pięciu osiedli.

2.1.2 Pozostałe gminy, objęte porozumieniem komunikacyjnym

Stan obecny

- Brzeszcze: gmina miejsko – wiejska w powiecie oświęcimskim, ok. 11,7 tys. mieszkańców. Siedziba dużego zakładu przemysłowego, Kopalni Węgla Kamiennego „Brzeszcze”. Pisana historia miejscowości sięga XV w., do dzisiaj wyróżnia się ona znaczną aktywnością obywatelską; na terenie gminy działa dziewięć organizacji pozarządowych i stowarzyszeń oraz dwa kluby sportowe, odbywają się mistrzostwa Europy w konkurencji trial rowerowy;
- Chełmek: gmina miejsko – wiejska w powiecie oświęcimskim, ok. 12,8 tys. mieszkańców. Większość gminy stanowi miasto Chełmek (70% jej mieszkańców), o którym pierwsze wzmianki pisane także pochodzą z XV w. Po pierwszej wojnie światowej, przez dziesięciolecia jeden z najważniejszych w Polsce ośrodków produkcji

¹⁶ W ramach tzw. Oświęcimskiego Strategicznego Programu Rządowego etap IV, mającego na celu kompleksowe uporządkowanie obszaru b. kompleksu obozów zagłady Auschwitz – Birkenau (Uchwała Rady Ministrów nr 18/2012 z dnia 15 lutego 2012 r.)

¹⁷ Zadanie ujęte w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego (uchwała Sejmiku Województwa Małopolskiego nr XV/174/0 z dnia 22 grudnia 2003) r.

¹⁸ Zgodnie z Planem Gospodarki Odpadami dla woj. małopolskiego

obuwia (mające jeszcze przedwojenną tradycję, Południowe Zakłady Przemysłu Skórzanego „Chełmek”, obecnie w stanie upadłości);

- Gmina wiejska Oświęcim: zajmująca 18,4% powierzchni powiatu oświęcimskiego, gmina wiejska z ponad 18 tys. mieszkańców, w obrębie której zawarty jest teren miasta Oświęcim;
- Libiąż: gmina miejsko – wiejska w sąsiednim powiecie chrzanowskim w województwie małopolskim. Dominującym ośrodkiem jest miasto Libiąż (76% mieszkańców gminy), będące dużym ośrodkiem przemysłowym należącym do ww. jaworznicko – chrzanowskiego okręgu przemysłowego. Oprócz KWK „Janina” (dysponującej ok. 20% zasobów węgla kamiennego w Polsce), w mieście znajdują się m.in.: kopalnia dolomitu „Libiąż”, zakłady produkcji kostki brukowej „Libet” oraz fabryka okien i profili PCV „Thermoplast”. Historia miasta jest równie długa jak poprzednich i sięga XIII w.;
- Miedźna: gmina wiejska w powiecie pszczyńskim w województwie śląskim. Powierzchnia jednostki wynosi ok. 5 tys. ha i zamieszkuje ją ok. 16, 5 tys. mieszkańców. Pierwsze zmienki o gminie pochodzą z 1326 roku w kolektorium świętopietrza. Gmina ma charakter przemysłowo-rolniczy. Posiada dobrze rozwiniętą infrastrukturę techniczną oraz bazę oświatową, sportową i rekreacyjną. Część obszaru gminy została włączona do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Najważniejsze przedsięwzięcia z zakresu rozwoju przestrzennego, inne niż dotyczące transportu:

- Gmina miejsko – wiejska Brzeszcze¹⁹: wykorzystanie zasobów naturalnych (kopaliny, lasy, wody otwarte, grunty rolne) zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju; wspólne działania gminy i KWK „Brzeszcze” w celu rozwiązywania problemów (ochrona miejsc pracy, aktywizacja zawodowa pracowników kopalni, przejmowanie i zagospodarowywanie jej majątku, rekultywacja terenów zdegradowanych i zagrożonych przez kopalnię);
- Gmina miejsko – wiejska Chełmek²⁰: realizacja różnych przedsięwzięć gospodarczych, w tym budowy i modernizacji miejscowej infrastruktury publicznej (usługi, tereny zielone, drogi rowerowe, budowa i utrzymanie wałów przeciwpowodziowych) o ile nie powodują one znacznego oddziaływania na środowisko;
- Gmina wiejska Oświęcim: wobec ścisłego powiązania z gminą miejską Oświęcim, omówione powyżej przedsięwzięcia miasta w przedmiotowym zakresie, należy uznać za miarodajne także dla gminy wiejskiej;

¹⁹ Załącznik nr 1 do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Brzeszcze”, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej w Brzeszczach nr XXX/298/2013 z dnia 28 maja 2013 r.

²⁰ „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Chełmek”, przyjęte uchwałą Rady Miejskiej w Chełmku nr XLVIII/264/2010 z dnia 23 września 2010 r.

- Gmina miejsko – wiejska Libiąż²¹: zakłada się modernizację istniejących dróg z przystosowaniem ich dla osób niepełnosprawnych oraz dostosowanie ich do parametrów technicznych zgodnie z odrębnymi przepisami, zakłada się budowę i rozbudowę szlaków turystycznych, ścieżek pieszych i rowerowych, dopuszcza się korekty przebiegu i warunków powiązań z sąsiednimi gminami projektowanego odcinka trasy pod nazwą Droga Współpracy Regionalnej (obejście Oświęcimia – etap II), wynikające z uwarunkowań ekonomicznych, technicznych, środowiskowych itp.;
- Gmina wiejska Miedźna²²: szereg inwestycji z zakresu modernizacji obiektów użyteczności publicznej na terenie gminy, remonty nawierzchni dróg i chodników m.in. w Woli, wykonanie kilku publicznych placów zabaw do użytku mieszkańców, przebudowa budynku administracyjnego Urzędu Gminy Miedźna oraz dalsza budowa kanalizacji sanitarnej, które mają na celu poprawę jakości wód powierzchniowych i zasobów wód podziemnych na terenie gminy Miedźna.

Niezależnie od przedstawionych powyżej, najbardziej ogólnych aspektów stanu i kierunków rozwoju przestrzennego przedmiotowych jednostek samorządu terytorialnego, poniżej omówione są, w sposób rozszerzony, ich wybrane obszary.

2.2 Tendencje demograficzne

Według stanu na 31.12.2013 r., na terenie miasta Oświęcimia zameldowanych było 39 664 mieszkańców. Oświęcim jest czwartym największym miastem na terenie woj. małopolskiego, po Krakowie (759 tys. mieszkańców), Tarnowie (112 tys.) i Nowym Sączu (84 tys.). Piątym największym miastem na terenie woj. małopolskiego jest Chrzanów (38 tys.). Oświęcim i Chrzanów są jednocześnie największymi miastami na terenie woj. małopolskiego nie posiadającymi statusu miast na prawach powiatu.

Na obszarze objętym planem transportowym²³ zameldowane były, według stanu na koniec 2013 r., 93 874 osoby. Z kolei na terenie powiatu oświęcimskiego (wliczając także obszary nie objęte planem transportowym) zameldowanych było, według stanu na koniec 2013 r., 155 040 osób. Oznacza to, że na koniec roku 2013 na terenie miasta Oświęcimia mieszkało 1,18% mieszkańców woj. małopolskiego, na terenie powiatu 4,61%, a na obszarze objętym planem transportowym – 2,79%. Powiat oświęcimski jest jednym z najludniejszych powiatów w Polsce (21. lokata pod względem liczby mieszkańców, biorąc pod uwagę także miasta na prawach powiatu).

W perspektywie dekady nieznacznie zmniejszyła się liczba mieszkańców miasta Oświęcim, jednocześnie zwiększyła się liczba mieszkańców pozostałych obszarów objętych planem transportowym (z wyjątkiem sołectwa Gromiec) – zwłaszcza gm. wiejskiej Oświęcim. Łączna liczba mieszkańców obszaru objętego planem transportowym pozostała praktycznie niezmienną.

21 „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Libiąż”, przyjęte uchwałą Rady Miejskiej w Libiążu nr III/20/2018 z dnia 30 listopada 2018 roku

22 Strona internetowa dedykowana gminie Miedźna

²³ Licząc, w przypadku gm. Libiąż – wyłącznie sołectwo Gromiec (dane z sołectwa pochodzą z 2012 r.)

Obecnie plan transportowy obejmuje 5 gmin, rozszerzając tym samym zasięg obsługi przez operatora. Dołączenie nowej gminy spowodowało nie tylko zwiększenie obszaru, ale również liczby ludności, której ww. plan dotyczy. Przedstawiona poniżej tabela uwzględnia zmiany, które zaszły w 2018 roku.

Tabela 1 Zmiana liczby mieszkańców w latach 2013-18

Obszar	Liczba mieszkańców (2013)	Liczba mieszkańców (2018)	Zmiana liczby mieszkańców 2013/2018
Miasto Oświęcim	39 664	38 300	-3,56%
Gmina Oświęcim	17 874	18 422	3,07%
Gmina Brzeszcze	21 710	21 270	-2,07%
Gmina Chełmek	13 027	12 999	-0,22%
Gmina Libiąż	22 768	22 433	-1,49%
Gmina Miedźna	16 069	16 499	2,68%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Wskaźnik zmiany liczby mieszkańców na obszarze objętym planem transportowym (-0,92%) jest znacznie wyższy niż zmiany liczby mieszkańców całej Polski (-0,22%) w latach 2013-2018. Stan ludności obszaru objętego planem, jeżeli obecna tendencja się utrzyma, będzie się zmieniał w znacznie szybszym tempie niż w całej Polsce. Oznacza to, że liczba ludności gmin będzie dynamiczniej spadała, co przyczyni się do wyludniania obszarów, a niekorzystne zjawiska demograficzne będą się pogłębiać.

Przyrost mieszkańców na obszarach przylegających do Oświęcimia, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców samego miasta Oświęcimia świadczy o tym, że na analizowanym obszarze odnotowywane jest zjawisko suburbanizacji, czyli wyprowadzania się bogatych mieszkańców centrów miast na obszary peryferyjne. Suburbanizacja automatycznie generuje zwiększone zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy, łączący centra miast z nowo powstającymi osiedlami na obszarach peryferyjnych, jak również z miejscowościami podmiejskimi, w których rokrocznie zwiększa się liczba mieszkańców. Zmiana miejsca zamieszkania na etapie procesu suburbanizacji najczęściej nie jest bowiem powiązana ze zmianą miejsca pracy czy nauki, co zwiększa skalę codziennych podróży w relacjach pomiędzy centrami miast i obszarami peryferyjnymi.

Zjawisko suburbanizacji w obszarze, w którym położony jest Oświęcim, nie jest naturalnie tak silnie zarysowane jak w największych polskich aglomeracjach²⁴, jednak – biorąc zwłaszcza skalę przyrostu mieszkańców w gminie wiejskiej Oświęcim – jest ono wyraźnie zarysowane. Na terenie gmin powiatu oświęcimskiego, które nie są objęte niniejszym planem transportowym, największy przyrost mieszkańców w perspektywie lat 2013-18 nastąpił na obszarach wiejskich gmin Kęty (z 15 238 do 15 449; +1,37%).

Na obszarze, który obejmuje plan transportowy, odnotowywany jest zbliżony wskaźnik zameldowań i wymeldowań. Analogiczny wskaźnik na terenie samego Oświęcimia ukazuje –

²⁴ Np. w przylegającej do Krakowa gminie Zielonki, liczba mieszkańców w perspektywie lat 2003-12 zwiększyła się aż o 34% (z 15 047 do 20 159 osób).

w związku ze zdefiniowanym już wcześniej zjawiskiem suburbanizacji – iż w mieście „centralnym” odnotowywana jest wyraźna przewaga wymeldowań nad zameldowaniami.

Tabela 2 Wskaźnik zameldowań i wymeldowań w perspektywie lat 2003-13 oraz 2018

Rok	Miasto Oświęcim		Cały obszar planu transportowego ²⁵	
	Zameldowania	Wymeldowania	Zameldowania	Wymeldowania
2003	365	603	1 155	1 288
2004	403	551	1 320	1 259
2005	367	556	1 146	1 239
2006	348	571	1 231	1 412
2007	318	678	1 313	1 496
2008	362	524	1 145	1 141
2009	373	502	1 223	1 164
2010	307	532	1 127	1 240
2011	286	513	1 080	1 111
2012	326	462	1 014	1 063
2013	367	472	1 090	1 129
2018	298	508	1 298	1 452

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Rokrocznie, w analizowanym okresie, wskaźnik zameldowań na terenie Oświęcimia wynosił 47-77% wskaźnika wymeldowań. Biorąc pod uwagę cały obszar planu transportowego, wskaźnik zameldowań wynosił rokrocznie 87-105% wskaźnika wymeldowań. O istnieniu wyraźnego zjawiska suburbanizacji w obszarze, w którym położony jest Oświęcim, dobitnie świadczy fakt, że na pozostałym (poza Oświęcimiem) obszarze planu transportowego, wskaźnik zameldowań w perspektywie lat 2003-13 był każdego roku wyższy od wskaźnika wymeldowań, wynosząc 105-133%.

W 2018 roku obszar objęty planem transportowym został rozszerzony o gminę Miedźna, co uwzględniono w tabeli powyżej. Analizując najnowsze dane wyraźnie widać, że stosunek zameldowań do wymeldowań w Oświęcimiu utrzymuje się wciąż na podobnym poziomie, nie zaszła żadna poważna zmiana. W przypadku całego obszaru opracowania na przestrzeni

11 lat stosunek ten kształtował się na różnym poziomie, niekiedy zameldowań było więcej niż wymeldowań. W 2018 roku na obszarze objętym planem transportowym było o prawie 11% więcej wymeldowań niż zameldowań, co w połączeniu z niewielkim, bądź niekiedy ujemnym wskaźnikiem przyrostu naturalnego przyczynia się do stopniowego obniżania się liczby ludności w danych jednostkach.

Analizując wskaźniki przyrostu naturalnego na obszarze planu transportowego dla lat 2004-2013 widać, że w poszczególnych gminach są one zróżnicowane. Najmniej korzystne wskaźniki przyrostu naturalnego odnotowywane są na terenie miasta Oświęcimia, a najbardziej korzystne – na terenie gminy wiejskiej Oświęcim.

²⁵ W tym – cały obszar wiejski gminy Libiąż oraz w 2018 roku gmina Miedźna

W 2018 roku tendencje, które ujawniły się w latach ubiegłych jedynie się pogłębiły. W mieście Oświęcim problem ujemnego przyrostu naturalnego nasilił się, podobnie jak w całym województwie śląskim i w Polsce. Obecnie najwyższy wskaźnik przyrostu naturalnego obserwujemy w gminie Miedźna, podobnie również było w poprzednich latach. W 2018 roku wyniósł 5,7, natomiast najniższy w dalszym ciągu odnotowuje się w mieście Oświęcimiu (-3,8). Różnica jest kolosalna, a przyczyną jest wspomniany wcześniej proces suburbanizacji oraz położenie gminy Miedźna pomiędzy kilkoma dużymi ośrodkami miejskimi (Bielsko-Biała, Tychy, Oświęcim itd.), co dodatkowo zachęca do migracji ludności, szczególnie młodej, na obszar gminy Miedźna.

Tabela 3 Wskaźniki przyrostu naturalnego w latach 2004-13 oraz 2018 r.

Obszar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2018
Oświęcim	-1,5	-2,8	-0,7	0,1	-1,1	-0,1	-1,1	-2,7	-4,1	-3,4	-3,8
Brzeszcze	1,2	-0,1	0,8	0,5	1,0	-0,8	1,7	0,0	0,0	0,5	-2,3
Chełmek	2,2	0,4	-0,6	2,0	1,6	1,8	0,6	0,7	-1,2	-1,5	-0,8
Miedźna	3,1	1,9	3,0	6,1	5,7	7,6	6,7	4,2	7,3	5,7	5,7
Oświęcim (gm. wiejska)	-0,6	-1,2	-0,4	-1,0	1,7	-0,1	2,0	0,2	0,3	1,0	0,0
Libiąż (obszar wiejski)	-0,9	-3,0	0,4	-0,4	-4,2	-0,9	-2,8	0,6	-1,1	-0,2	-3,0
Powiat oświęcimski	0,6	0,0	0,3	1,0	1,7	1,2	1,3	0,3	-0,8	0,1	-1,6
Woj. małopolskie	1,2	1,1	1,2	1,4	2,2	2,3	2,2	1,7	1,4	1,2	1,6
Woj. śląskie	-1,2	-1,2	-0,8	-0,8	-0,2	-0,2	0,0	-0,6	-1,0	-1,4	-2,1
Polska	-0,2	-0,1	0,1	0,3	0,9	0,9	0,9	0,3	0,0	-0,5	-0,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Niekorzystną tendencją demograficzną jest starzenie się mieszkańców obszaru, w którym położony jest Oświęcim. W perspektywie dekady, znacząco zwiększył się odsetek mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Jest to czynnik mogący wpływać na zmniejszenie zainteresowania ofertą transportu zbiorowego: osoby w wieku poprodukcyjnym cechują się bowiem co do zasady mniejszą mobilnością od osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym²⁶.

Starzenie się społeczeństwa jest zjawiskiem powszechnym w skali całego państwa – wskaźnik osób w wieku poprodukcyjnym zwiększa się też zatem m.in. w skali całego woj. małopolskiego i śląskiego. Należy jednak zauważyć, że na terenie miasta Oświęcimia odsetek osób w wieku poprodukcyjnym jest znacznie wyższy niż analogiczny odsetek w skali

²⁶ Zgodnie z terminologią GUS, mianem osób w wieku „produkcyjnym” określa się mężczyzn w wieku 18-64 lata i kobiety w wieku 18-59 lat. Osoby młodsze określa się mianem „wieku przedprodukcyjnego”, a osoby starsze określa się mianem „wieku poprodukcyjnego”.

kraju czy dwóch analizowanych województw. Najlepiej z perspektywy demograficznej prezentuje się gmina Miedźna, które posiada najwyższy wskaźnik liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym i analogicznie najniższy w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 4 Zmiana liczby mieszkańców w podziale na grupy wiekowe

Obszar	Wskaźnik na koniec 2004 r.			Wskaźnik na koniec 2013 r.			Wskaźnik na koniec 2018 r.		
	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat
Oświęcim	18,8	62,7	18,5	16,1	60,8	23,1	17,6	60,5	21,9
Brzeszcze	20,5	64,3	15,2	17,4	64,6	18,0	17,4	61,1	21,5
Chełmek	20,7	65,2	14,1	16,6	64,3	19,1	16,3	61,0	22,7
Miedźna	27,6	65,3	7,2	20,2	70,5	9,3	20,3	67,6	12,0
Oświęcim (gm. wiejska)	22,5	61,8	15,7	18,8	64,0	17,2	18,3	62,0	19,7
Libiąż (obszar wiejski)	21,5	61,1	17,4	18,2	62,8	19,0	17,2	61,7	21,1
Powiat oświęcimski	21,2	63,0	15,8	17,8	63,2	19,0	17,6	60,5	21,9
Woj. małopolskie	22,4	62,2	15,4	19,2	63,1	17,7	19,0	61,0	20,0
Woj. śląskie	19,5	65,1	15,4	16,9	63,8	19,3	17,0	60,3	22,6
Polska	21,1	63,5	15,3	18,2	63,4	18,4	18,1	60,6	21,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Mimo starzenia się mieszkańców obszaru, w którym położony jest Oświęcim, należy uznać, że większość z przedstawionych powyżej danych demograficznych powinno sprzyjać rozwojowi transportu zbiorowego, a dane dotyczące zjawiska suburbanizacji – powinny mu sprzyjać w sposób znaczący.

Czynnikiem mogącym teoretycznie obniżać znaczenie transportu zbiorowego, jest prognozowany spadek mieszkańców powiatu oświęcimskiego. Według szacunków GUS, na koniec 2035 r. liczba mieszkańców powiatu oświęcimskiego wynosić będzie 141 125 mieszkańców. Spadek, w porównaniu z 2013 r., wedle prognozy GUS, wyniesie -7,5%²⁷.

²⁷ Jest to wskaźnik pochodzący z opracowania GUS pn. *Prognoza dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2011 – 2035* [<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosci/prognoza-dla-powiatow-i-miast-na-prawie-powiatu-oraz-podregionow-na-lata-2011-2035,2,1.html>; dostęp 29.05.2014]. Prognoza ta zakładała, iż na koniec 2013 r. liczba mieszkańców powiatu oświęcimskiego wynosić będzie 152 554 mieszkańców, czyli mniej niż wynosiła w rzeczywistości (155 040). Wspomniany spadek 7,5% dotyczy porównania z danymi z prognozy.

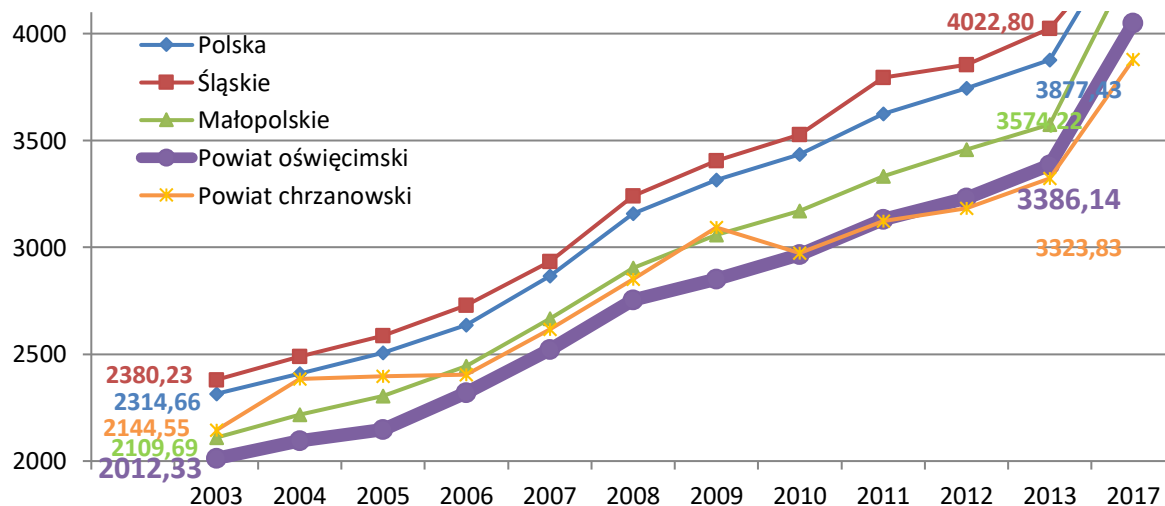
Będzie to niższy procentowo spadek w porównaniu np. z przewidywanym przez GUS spadkiem liczby mieszkańców powiatu chrzanowskiego (-9,3%) oraz woj. śląskiego (-11,1%). Przeciętny spadek liczby mieszkańców w całej Polsce, wyniesie, w perspektywie do 2035 r., 5,4%. W całym woj. małopolskim przewidywany jest natomiast minimalny wzrost liczby mieszkańców (+0,1%)²⁸.

Równolegle jednak, przewidywany jest gwałtowny wzrost mobilności na terenie „najmłodszych” państw członkowskich Unii Europejskiej, czyli m.in. w Polsce. Szacunki Komisji Europejskiej w tym względzie zakładają, że w perspektywie lat 2000-30 wzrost mobilności w państwach „nowej” UE wyniesie aż 170%²⁹. Oznacza to, iż KE szacuje, że do końca przyszłej dekady nastąpi w sumie prawie 3-krotny wzrost liczby podróży odbywanych średnio przez 1 osobę. A to z kolei pozwala postawić wniosek, że nawet w sytuacji spadku liczby mieszkańców powiatu oświęcimskiego, wzrost mobilności spowoduje, że zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy będzie rosnąć.

2.3 Dynamika dochodów mieszkańców

Przeciętne wynagrodzenie w obszarze, w którym położony jest Oświęcim, z 2012,33 zł (brutto) na koniec 2003 r. do 3229,65 zł na koniec 2013 r. Poniższy wykres przedstawia, iż trend wzrostu przeciętnego wynagrodzenia w analizowanym obszarze jest zbliżony do trendu ogólnokrajowego.

Wykres 1 Przyrost przeciętnego wynagrodzenia w perspektywie lat 2003-12, 2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

W perspektywie lat 2003-13, przeciętne wynagrodzenie na terenie powiatu oświęcimskiego wzrosło o 68,2%. Był to szybszy wzrost w porównaniu z powiatem chrzanowskim (+55,0%),

²⁸ Jw. – porównanie z prognozami liczby mieszkańców na 2013 r.

²⁹ Por. Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.

jak i w porównaniu ze średnią krajową (+67,5%), ale wolniejszy w porównaniu ze zmianą wysokości przeciętnego wynagrodzenia w woj. śląskim (+69,0%), małopolskim (+69,4%).

W 2017 roku największy wzrost przeciętnego wynagrodzenia w stosunku do 2013 roku odnotowało województwo małopolskie, natomiast najmniejszy województwo śląskie. Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że na tle pozostałych jednostek, województwo śląskie w dalszym ciągu, pomijając Polskę, posiada najwyższe przeciętne wynagrodzenie.

Biorąc pod uwagę pozostałe powiaty graniczące z powiatem oświęcimskim, przyrost przeciętnego wynagrodzenia w perspektywie lat 2003-13 był następujący:

- Powiat wadowicki: +64,1% (do 2 926,30 zł na koniec 2012 r.);
- Powiat pszczyński: +66,8% (do 3 148,91 zł);
- Powiat bielski: +74,0% (do 3 342,60 zł);
- Powiat bieruńsko-lędzki: +75,8% (do 3 463,60 zł);
- Miasto Jaworzno: +92,0% (do 4 704,74 zł).

Na koniec 2012 r. przeciętne wynagrodzenie na terenie powiatu oświęcimskiego wynosiło 87,3% średniej krajowej. Na przestrzeni dekady wskaźnik ten w przypadku powiatu oświęcimskiego nie zmienił się w istotny sposób. Przeciętne wynagrodzenie w powiecie oświęcimskim jest wyższe w porównaniu z przeciętnym wynagrodzeniem w powiatach chrzanowskim, bielskim i pszczyńskim oraz niższe w porównaniu z innymi powiatami graniczącymi z pow. oświęcimskim.

Z kolei na koniec 2017 r. najwyższym przeciętnym wynagrodzeniem charakteryzowało się po raz kolejny Miasto Jaworzno, mimo że stosunek wynagrodzenia względem średniej krajowej zmniejszył się w porównaniu do lat ubiegłych. Powiat oświęcimski z roku na rok osiąga coraz większy wynik względem średniej krajowej, gdyż choć zmiana na przestrzeni 4 lat nie jest ogromna (o 2,1% wyższy stosunek) to zauważalny jest progres i systematyczne zwiększanie przeciętnego wynagrodzenia brutto.

Tabela 5 Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w porównaniu ze średnią krajową

Obszar	31.12.2003 r.		31.12.2013 r.		31.12.2017 r.	
	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Wynagrodzenie względem średniej krajowej (w %)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Wynagrodzenie względem średniej krajowej (w %)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Wynagrodzenie względem średniej krajowej (w %)
Powiat oświęcimski	2 012,33	86,9	3 386,14	87,3	4 048,20	89,4
Powiat chrzanowski	2 144,55	92,7	3 323,83	85,7	3 878,27	85,7
Powiat wadowicki	1 782,37	77,0	2 926,30	75,5	3 495,69	77,2
Powiat bielski	1 920,52	83,0	3 342,60	86,2	3 999,45	88,3
Miasto Jaworzno	2 450,31	105,9	4 704,74	121,3	5 370,16	118,6

Obszar	31.12.2003 r.		31.12.2013 r.		31.12.2017 r.	
	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Wynagrodzenie względem średniej krajowej (w %)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Wynagrodzenie względem średniej krajowej (w %)	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	Wynagrodzenie względem średniej krajowej (w %)
Powiat pszczyński	1 887,53	81,5	3 148,91	81,2	3 588,61	79,3
Powiat bieruńsko-lędzki	1 969,95	85,1	3 463,60	89,3	3 987,44	88,1
Woj. śląskie	2 380,23	102,8	4 022,80	103,7	4 481,57	99,0
Woj. małopolskie	2 109,69	91,1	3 574,22	92,2	4 347,10	96,0
Polska	2 314,66	100,0	3 877,43	100,0	4 527,89	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

2.4 Poziom bezrobocie

Bezrobocie na obszarze, w którym położony jest Oświęcim, wynosiło na koniec grudnia 2014 r. 13,5% i było wyższe w porównaniu ze wszystkimi sąsiednimi powiatami (za wyjątkiem powiatu chrzanowskiego). Jest ono także wyższe w porównaniu ze wskaźnikami bezrobocia dla woj. śląskiego i małopolskiego.

W 2018 roku w porównaniu do 2014 wskaźnik bezrobocia znacznie się obniżył, niekiedy nawet o połowę. Obecnie najniższy wskaźnik obserwujemy w powiecie bieruńsko-lędzkim, gdzie wynosi jedynie 2,3%. Najwyższy, tak samo jak w 2014 roku, występuje w obrębie powiatu chrzanowskiego, gdzie pomimo zauważalnej poprawy, nie jest ona na tyle duża, aby region osiągnął średnią dla przedstawianych jednostek.

W przeciągu 4 lat sytuacja obszaru w obrębie wskaźnika bezrobocia znacznie się poprawiła, na co wyraźnie wskazują dane statystyczne. W 2018 roku powyżej wskaźnika bezrobocia dla całej Polski, który wynosił 5,8%, był jedynie powiat chrzanowski.

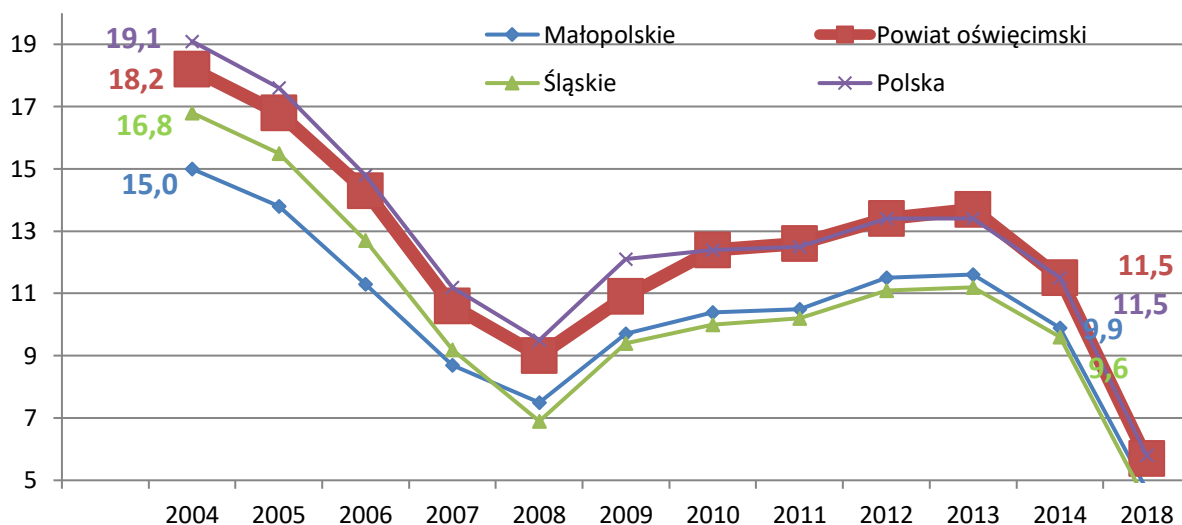
Tabela 6 Wskaźnik bezrobocia w latach 2014 oraz 2018.

Obszar	Wskaźnik bezrobocia (2014)	Wskaźnik bezrobocia (2018)
<i>Woj. małopolskie</i>	9,5%	4,7%
Powiat chrzanowski	13,8%	8,1%
Powiat oświęcimski	11,5%	5,7%
Powiat wadowicki	11,2%	5,2%
<i>Woj. śląskie</i>	9,6%	4,3%
Powiat bielski	8,8%	3,3%
M. Jaworzno	9,5%	4,1%
Powiat pszczyński	5,6%	3,0%
Pow. bieruńsko-lędzki	4,7%	2,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych

Zmiany wskaźników bezrobocia, jakie odnotowywane były na terenie powiatu oświęcimskiego w perspektywie dekady, są zgodne z tendencją zmiany wskaźników bezrobocia zarówno w woj. małopolskim i śląskim, jak i na terenie całego kraju.

Wykres 2 Zmiana wskaźników bezrobocia w latach 2004-14 oraz 2018 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych

Mimo stosunkowo niekorzystnych wskaźników bezrobocia dla powiatu oświęcimskiego (w porównaniu ze wskaźnikami dla woj. małopolskiego i śląskiego), zauważyć należy, że w perspektywie ostatniej dekady znacząco zmniejszyła się liczba zarejestrowanych bezrobotnych na terenie poszczególnych gmin powiatu oświęcimskiego.

Zestawiając dane z lat 2004-2014 z najnowszymi widać, że przełom 2013 i 2014 roku był decydujący, wtedy rozpoczął się proces obniżania wskaźnika bezrobocia we wszystkich obszarach poddanych analizie. Obecnie nawet powiat oświęcimski nie przekracza średniej krajowej.

Tabela 7 Zmiana liczby zarejestrowanych bezrobotnych

Powiat (gmina) ³⁰	Liczba zarejestrowanych bezrobotnych na koniec roku										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2018
Powiat oświęcimski	10028	9316	7734	5603	4751	5728	6531	6673	7117	7153	2900
Oświęcim (miasto)	3038	2729	2379	1682	1387	1635	1890	1937	1988	2025	851
Oświęcim (gm. wiejska)	855	841	719	531	454	442	581	582	627	613	242

³⁰ Dla gmin Chełmek, Kęty, Zator i Libiąż przedstawiono wspólne statystyki dotyczące zarówno miasta, jak i obszaru wiejskiego.

Powiat (gmina) ³⁰	Liczba zarejestrowanych bezrobotnych na koniec roku										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2018
Brzeszcze	1126	993	799	577	459	534	664	639	655	726	267
Chełmek	770	705	517	423	349	471	507	507	593	557	187
Kęty	2446	2368	1912	1405	1275	1694	1696	1791	1898	1858	904
Osiek	459	437	366	243	215	265	309	294	325	349	130
Polanka Wlk.	195	191	146	87	99	93	126	129	153	139	56
Przeciszów	449	401	349	259	204	220	274	292	313	294	92
Zator	690	651	547	396	309	374	484	502	565	592	171
Libiąż	1682	1483	1124	811	576	848	908	855	1041	1068	504
Miedźna	853	837	600	442	243	398	435	473	498	488	198

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych

Pod względem ubywania liczby bezrobotnych – statystyki dla samego miasta Oświęcimia są korzystniejsze niż statystyki dla całego powiatu oświęcimskiego. Na terenie miasta Oświęcimia liczba zarejestrowanych bezrobotnych w perspektywie lat 2004-13 zmniejszyła się o 33,3%, podczas gdy na terenie powiatu spadek ten był wolniejszy (28,7%). Na terenie gmin, w których przewoży realizuje MZK Oświęcim, spadek liczby bezrobotnych w przeciągu dekady wyniósł 33,2%.

Zestawiając ze sobą liczbę zarejestrowanych bezrobotnych w roku 2013 oraz 2018 wyraźnie widać ogromny progres. We wszystkich jednostkach administracyjnych liczba ta obniżyła się o ponad połowę. Wahania w liczbie zarejestrowanych są widoczne. Pomiedzy poszczególnymi latami liczba zarejestrowanych bezrobotnych malała lub rosła, jednakże ogólna tendencja spadkowa, mimo wszystko jest wyraźnie zauważalna, co świadczy o polepszającej się sytuacji w regionie.

Za korzystny należy uznać fakt, że na obszarze, w jakim położony jest powiat oświęcimski, odnotowywany jest stosunkowo niewielki (w porównaniu ze wskaźnikami dla woj. śląskiego i małopolskiego) wskaźnik bezrobotnych znajdujących się w szczególnie niekorzystnej sytuacji na rynku pracy – takich jak osoby niepełnosprawne, osoby młode poszukujące pierwszej pracy czy też osoby w wieku przedemerytalnym.

Tabela 8 Bezrobotni w szczególnie trudnej sytuacji w ogólnej liczbie bezrobotnych

Obszar/parametry	Niepełnosprawni	Osoby w wieku 18-24, bezrobotne pow. 6 m-cy	Osoby w wieku 55-64, bezrobotne pow. 12 m-cy	Osoby bezrobotne pow. 12-mcy
<i>Polska</i>	5,4%	7,5%	6,7%	38,3%
<i>Woj. małopolskie</i>	5,1%	9,8%	5,3%	38,3%
Powiat chrzanowski	4,5%	6,7%	4,9%	30,9%
Powiat oświęcimski	5,8%	7,5%	5,0%	33,8%
Powiat wadowicki	5,2%	10,3%	6,0%	37,8%
<i>Woj. śląskie</i>	6,2%	5,3%	7,1%	35,2%

Obszar/parametry	Niepełnosprawni	Osoby w wieku 18-24, bezrobotne pow. 6 m-cy	Osoby w wieku 55-64, bezrobotne pow. 12 m-cy	Osoby bezrobotne pow. 12-mcy
Powiat bielski	7,9%	4,9%	7,7%	37,7%
Jaworzno	6,6%	4,1%	4,6%	25,3%
Powiat pszczyński	6,0%	5,5%	4,6%	26,9%
Powiat bieruńsko-lędz.	7,1%	6,6%	4,8%	26,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Zmniejszenie skali bezrobocia co do zasady wpływa na wzrost mobilności mieszkańców danego regionu. To z kolei prowadzić może do wzrostu zapotrzebowania na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy. Obniżenie w perspektywie dekady liczby bezrobotnych w obszarze, w którym położony jest Oświęcim, jest zatem korzystnym symptomem dla rozwoju transportu zbiorowego.

Jednocześnie, za tego rodzaju korzystny symptom można uznać fakt, że stosunkowo wysokie mimo wszystko wskaźniki bezrobocia na terenie powiatu oświęcimskiego (w porównaniu ze wskaźnikami dla woj. małopolskiego i śląskiego oraz większości sąsiednich powiatów) przynajmniej pośrednio ma szansę generować zwiększone zapotrzebowanie na rozwinięty transport zbiorowy. Wynika to z faktu, że większości osób bezrobotnych nie stać na utrzymywanie i użytkowanie prywatnych samochodów – korzystanie z transportu zbiorowego generuje bowiem mniejsze wydatki.

Z tych samych, finansowych względów, zwiększone zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy wynika z faktu, iż na obszarze objętym planem transportowym odnotowywane są stosunkowo niskie wynagrodzenia w porównaniu ze średnią krajową (por. pkt. 2.3).

2.5 Czynniki społeczno – gospodarcze

Biorąc pod uwagę rozlokowanie zakładów pracy na terenie powiatu oświęcimskiego, cały powiat (a nie tylko – co bardzo ważne – samo miasto Oświęcim) należy uznać za jeden z najważniejszych rynków pracy w całym woj. małopolskim.

Tak jak Oświęcim jest czwartym najludniejszym miastem w woj. małopolskim, tak samo powiat oświęcimski jest czwartym największym rynkiem pracy na terenie tego województwa. Obrazuje to kolejna tabela.

Tabela 9 Podmioty gospodarcze w największych ośrodkach woj. małopolskiego (2013 r.)

Obszar	Podmioty gospodarcze (łączna liczba)		Podmioty gosp. zatrudniające powyżej 50 pracowników		Podm. gosp. zatrudniające powyżej 250 pracowników		Podmioty gosp. na 10 tysięcy mieszkańców ³¹	
Woj. małopolskie	351 074	100,0%	2 771	100,0%	344	100,0%	1 024	100,0% ³²
Obszar Krakowa ³³	151 738	43,2%	1 279	46,2%	210	61,0%	1 598/ 998 ³⁴	156,1%/ 97,5%
Obszar Tarnowa	22 669	6,5%	236	8,5%	25	7,3%	986/ 554	96,3%/ 54,1%
Obszar Nowego Sącza	24 154	6,9%	220	7,9%	19	5,5%	1 124/ 675	109,8%/ 65,9%
Powiat oświęcimski	14 139	4,0%	107	3,9%	13	3,8%	903	88,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Z powyższej tabeli wynika, że powiat oświęcimski charakteryzuje się dość niskim wskaźnikiem przedsiębiorczości (jak powszechnie określa się stosunek liczby podmiotów gospodarczych do liczby mieszkańców) w porównaniu z innymi głównymi małopolskimi ośrodkami wzrostu. Wskaźnik przedsiębiorczości w powiecie oświęcimskim jest też wydatnie niższy w porównaniu ze wskaźnikiem przedsiębiorczości dla całego kraju (1 032), jak i dla woj. śląskiego (982). W porównaniu z sąsiednimi powiatami, wyższy wskaźnik niż w pow. oświęcimskim odnotowywany jest w pow. Bielskim (1 016), pszczyńskim (995) i chrzanowskim (906), natomiast niższy wskaźnik odnotowywany jest w Jaworznie (850) oraz w pow. bieruńsko-lędzińskim (727).

Przyjmuje się, że niski wskaźnik przedsiębiorczości (stanowiący barierę dla aktywizacji ludności) zwykle przekłada się na niską mobilność społeczeństwa³⁵, czyli, pośrednio, także na niewielkie zainteresowanie transportem zbiorowym. Nie musi to być jednak regułą. Realia gospodarcze powiatu oświęcimskiego – rozproszony rynek pracy i rozwinięty rynek usług skoncentrowany w mieście „centralnym” – są bowiem dobitnym dowodem, iż nawet przy niskim wskaźniku przedsiębiorczości, zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport publiczny jest duże.

Do największych przedsiębiorstw, mających swą siedzibę na terenie powiatu oświęcimskiego, należą:

³¹ Dane z 2012 r.

³² W tej kolumnie podano liczbę podmiotów gospodarczych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w porównaniu z analogicznym wskaźnikiem dla całego woj. małopolskiego.

³³ Miasto Kraków + powiat krakowski (poniżej, odpowiednio: Tarnów plus powiat tarnowski oraz N. Sącz plus powiat nowosądecki).

³⁴ Na górze podano wskaźnik dla miasta Krakowa, a poniżej – dla powiatu krakowskiego (w przypadku Tarnowa i N. Sącza – analogicznie).

³⁵ Por. np. *Założenia Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007-2013*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy; Departament Polityki Regionalnej, s. 4-11.

- Synthos S.A. (producent kauczków syntetycznych i polistyrenów) z siedzibą w Oświęcimiu;
- Grupa Kęty S.A. (branża aluminiowa) z siedzibą w Kętach;
- Kopalnia Węgla Kamiennego "Brzeszcze- Silesia" (branża wydobywcza) z siedzibą w Brzeszczach;
- Praxair Polska Sp. z o.o. (wytwórnia ciekłego tlenu i azotu) z siedzibą w Oświęcimiu;
- Polinova Sp. z o.o. (producent materiałów budowlanych i hydro-izolacyjnych) z siedzibą w Brzezince (gm. wiejska Oświęcim)
- Austrotherm Sp. z o. o. (producent styropianu) z siedzibą w Oświęcimiu³⁶.

Za wyjątkiem Grupy Kęty, wszystkie ww. przedsiębiorstwa zlokalizowane są na obszarze objętym niniejszym planem transportowym.

Kształt rynku pracy w powiecie oświęcimskim jednoznacznie pokazuje duże zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy. Na obszarze powiatu oświęcimskiego odnotowywane są bowiem jedne z najwyższych w skali całego woj. małopolskiego międzygminne przepływy osób w związku z dojazdami do pracy³⁷. W powiecie oświęcimskim odnotowany został przez GUS ósmy (w skali całego kraju) największy wskaźnik liczby dojeżdżających do pracy³⁸ – 21 938.

Był jednocześnie drugi najwyższy wskaźnik w woj. małopolskim, po powiecie krakowskim (26 757; drugi najwyższy wskaźnik w Polsce). Wyższy wskaźnik dojeżdżających do pracy niż w powiecie oświęcimskim, odnotowano też w sąsiadującym z nim powiecie bielskim (22 694; czwarty najwyższy wskaźnik w Polsce). Wśród 20 powiatów z najwyższym wskaźnikiem osób dojeżdżających do pracy znajduje się jeszcze jeden powiat graniczący z pow. oświęcimskim – wadowicki (20 357).

Wśród jednostek samorządowych z woj. małopolskiego charakteryzujących się najwyższymi wskaźnikami osób przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy³⁹ znajdują się następujące

³⁶ Na podstawie dokumentu pn. Charakterystyka zasobów ludzkich dla powiatu oświęcimskiego (dokument stworzony w trakcie warsztatów, które odbyły się w dniach 5-7 lipca 2010 r. w Oświęcimiu)

³⁷ Dane pochodzą z 2006 r. Wówczas zostało przeprowadzone jedyne po 1989 r. kompleksowe badanie GUS dotyczące wyjazdów do pracy poza „swoją” gminę. Mimo, iż wyniki badań mogły się częściowo zdezaktualizować – ich przedstawienie jest zasadne, gdyż ukazują one tendencję przepływów. Źródło danych dot. przyjazdów do pracy: K. Kruszka (red.), *Dojazdy w Polsce. Terytorialna identyfikacja ludności przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010

³⁸ Zgodnie z terminologią GUS, mianem „dojeżdżających do pracy” określa się „pracowników najemnych, którzy mieszkają w gminie innej niż ta, gdzie znajduje się ich miejsce pracy, i jednocześnie mają zwiększone koszty uzyskania przychodu z tytułu dojazdów do pracy”.

³⁹ Zgodnie z terminologią GUS, „przyjeżdżający do pracy to pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy przyjeżdżają z gminy (powiatu, województwa) swojego zamieszkania do innej gminy (powiatu, województwa), gdzie jest ich miejsce pracy”. Analogicznie, „wyjeżdżający do pracy to pracownicy najemni (zatrudnieni), którzy wyjeżdżają z gminy (powiatu, województwa) zamieszkania do innej gminy (powiatu, województwa), gdzie jest ich miejsce pracy”.

gminy zlokalizowane na terenie powiatu oświęcimskiego (w obszarze objętym planem transportowym):

- Do 10 małopolskich gmin z największą liczbą przyjeżdżających do pracy należą gm. Brzeszcze (4 279 przyjeżdżających, licząc tylko miasto Brzeszcze, bez obszaru wiejskiego; 6. gmina w Małopolsce z największą liczbą przyjeżdżających do pracy) oraz miasto Oświęcim (4 002; 7. gmina);
- Do 10 małopolskich gmin z największą liczbą wyjeżdżających do pracy należą miasto Oświęcim (3 695; 5. gmina z największą liczbą wyjeżdżających do pracy) i gmina wiejska Oświęcim (3 093; 10. gmina).

Naturalnie wysokie wskaźniki osób wyjeżdżających do pracy nie są związane wyłącznie z przepływaniami pomiędzy poszczególnymi gminami w obrębie powiatu oświęcimskiego. Obszar planu transportowego jest bowiem położony w zasięgu oddziaływania ośrodków, w których znajdują się najbardziej „chłonne” rynki pracy w skali kraju:

- Katowic (36 km od Oświęcimia⁴⁰) – 2. najbardziej „chłonny” rynek pracy (104 228 przyjeżdżających);
- Krakowa (67 km od Oświęcimia) – 3. najbardziej „chłonny” rynek pracy (61 863 przyjeżdżających);
- Bielska-Białej (31 km od Oświęcimia) – 11. najbardziej „chłonny” rynek pracy (24 302 przyjeżdżających).

Inne zlokalizowane w pobliżu Oświęcimia szczególnie „chłonne” rynki pracy to m.in.:

- Tychy (19 km od Oświęcimia) – 10 299 przyjeżdżających;
- Sosnowiec (38 km od Oświęcimia) – 10 125 przyjeżdżających;
- Wadowice (33 km od Oświęcimia) – 5 939 przyjeżdżających;
- Chrzanów (20 km od Oświęcimia) – 4 019 przyjeżdżających;

Obszar, w którym położony jest Oświęcim, a przede wszystkim: samo miasto Oświęcim, cechuje się dobrze rozwiniętym rynkiem usług. Należy zauważyć, że rozwinięty rynek usług (zwłaszcza nowoczesnych – innych niż usługi związane z obsługą rolnictwa i przemysłu – opierających się o nowe technologie) co do zasady ma bardzo istotny wpływ na rozwój nowoczesnych społeczeństw⁴¹. Przyczynia się bowiem do aktywizacji lokalnych społeczności, urozmaicenia ich życia, wzrostu świadomości społecznej, często ma też korzystny wpływ na poprawę wskaźników skolaryzacji. Rozwinięty rynek usług pośrednio przekłada się zatem także na wzrost mobilności społeczeństwa, a więc może być tożsamy z rozwojem oferty transportu zbiorowego.

W kolejnej tabeli zaprezentowano procentowy udział przedsiębiorstw działających w sektorze usług w łącznej liczbie przedsiębiorstw zarejestrowanych na obszarze planu

⁴⁰ Najkrótsza odległość w transporcie drogowym, zgodnie ze wskazaniem Maps Google.

⁴¹ Por. np. G. Węgrzyn, *Rola sektora usług we współczesnej ekspansji gospodarczej* [<http://www.instytut.info/Vkonf/site/39.pdf>; dostęp 30.05.2014];

transportowego. Obszary w tabeli zostały poukładane w kolejności od największego do najmniejszego udziału przedsiębiorstw działających w sektorze usług w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych.

Tabela 10 Skala rozwoju rynku usług na obszarze planu transportowego (2013 r.)

Obszar	Łączna liczba podmiotów gospodarczych	Podmioty gospod. na 10 tysięcy mieszk. ⁴²	Odsetek (%) podmiotów gospodarczych funkcjonujących w segmentach:		
			Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo	Przemysł i budownictwo	Pozostała działalność (usługi)
Miasto Oświęcim	4 363	1 087	0,3%	15,6%	84,1%
Brzeszcze – miasto	1 155	1 010	0,7%	17,1%	82,2%
Brzeszcze (całość)	2 008	939	0,9%	19,2%	79,9%
Brzeszcze – obszar wiejski	853	855	1,2%	22,0%	76,8%
Oświęcim (gm. wiejska)	1 499	825	1,5%	24,3%	74,2%
Libiąż – obszar wiejski	325	606	0,6%	26,2%	73,2%
Miedźna (całość)	1 126	692	2,9%	22,0%	75,1%
Chełmek – obszar wiejski	253	630	1,9%	26,1%	72,0%
Chełmek (całość)	1 001	745	0,9%	28,0%	71,1%
Chełmek – miasto	748	793	0,5%	28,6%	70,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Z powyższej tabeli wynika, że sektor usług jest najbardziej rozwinięty na terenie miasta Oświęcimia. Zauważyć należy, że odsetek przedsiębiorstw zarejestrowanych w sektorze usług jest w Oświęcimiu wyższy nie tylko w porównaniu z analogicznym wskaźnikiem dla całej Polski (76,4%) oraz dla całego woj. małopolskiego (74,6%), ale jest on także wyższy nawet w porównaniu z Krakowem (83,0%), Tarnowem (81,1%) i Nowym Sączem (80,6%). W skali powiatu oświęcimskiego odsetek przedsiębiorstw zarejestrowanych w sektorze usług wynosi 76,6% i jest najwyższy spośród wszystkich powiatów ziemskich z terenu woj. małopolskiego.

Fakt, iż rynek usług jest najlepiej rozwinięty na terenie Oświęcimia (czyli miasta „centralnego” dla obszaru objętego planem transportowym), w naturalny sposób powinien ukierunkowywać rozwój transportu zbiorowego. Rozwój ten powinien postępować w taki sposób, aby mieszkańcy pozostałych ośrodków objętych planem transportowym mieli identyczny dostęp do rynku usług jak mieszkańcy miasta „centralnego”. Argument ten jest w naturalny sposób powiązany z faktem, iż Oświęcim posiada również najlepiej rozwinięty rynek pracy, edukacji czy służby zdrowia.

2.6 Wskaźnik motoryzacji

Na przestrzeni lat 2009-13, o ponad 15% zwiększyła się liczba prywatnych samochodów w obszarze, w którym położony jest Oświęcim. Skala wzrostu znaczenia prywatnej motoryzacji na terenie powiatu oświęcimskiego jest nieco niższa niż w sąsiednich powiatach.

⁴² Dane z 2012 r.

Jest ona również niższa w porównaniu zarówno ze wskaźnikiem dla całego woj. małopolskiego, jak i całego woj. śląskiego.

Wskaźnik motoryzacji (czyli liczba samochodów w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców) na terenie powiatu oświęcimskiego jest, według danych na koniec 2013 r., wyższy niż w powiecie wadowickim, natomiast jest niższy w porównaniu z powiatem chrzanowskim, a także z sąsiednimi powiatami z terenu woj. śląskiego (za wyjątkiem Jaworzna). Wskaźnik motoryzacji w powiecie oświęcimskim jest wyższy niż w skali całego woj. małopolskiego, jak również wyższy niż w woj. śląskim.

Tabela 11 Wzrost znaczenia prywatnej motoryzacji na przestrzeni lat 2009-13

Obszar/kryterium	Liczba samochodów na koniec roku					2013/09 (%)
	2009	2010	2011	2012	2013	
<i>Woj. małopolskie</i>	1 374 994	1 438 973	1 507 550	1 564 312	1 615 661	17,5%
Powiat chrzanowski	54 456	57 172	60 017	61 857	63 813	17,2%
Powiat oświęcimski	67 451	70 379	73 539	75 520	77 664	15,1%
Powiat wadowicki	63 025	66 911	71 497	74 369	77 506	23,0%
<i>Woj. śląskie</i>	1 950 557	2 041 565	2 144 926	2 206 940	2 273 850	16,6%
Powiat bielski	71 226	75 196	79 727	82 023	84 804	19,1%
M. Jaworzno	37 537	39 832	41 678	42 825	44 068	17,4%
Powiat pszczyński	49 727	51 963	54 764	56 513	58 084	16,8%
Pow. bieruńsko-lędz.	24 747	26 056	27 553	28 525	29 486	19,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Tabela 12 Wzrost wskaźnika motoryzacji na przestrzeni lat 2009-13

Obszar/kryterium	Wskaźnik motoryzacji na koniec roku					2013/09 (%)
	2009	2010	2011	2012	2013	
<i>Woj. małopolskie</i>	418,5	431,3	450,4	466,4	480,8	14,9%
Powiat chrzanowski	425,1	446,2	469,4	484,6	501,3	17,9%
Powiat oświęcimski	437,4	453,7	474,2	487,1	500,9	14,5%
Powiat wadowicki	402,5	423,4	451,5	468,5	487,5	21,1%
<i>Woj. śląskie</i>	420,2	440,5	463,6	478,1	494,4	17,7%
Powiat bielski	458,7	478,6	503,9	515,1	528,7	15,3%
M. Jaworzno	393,0	420,0	440,7	454,1	470,3	19,7%
Powiat pszczyński	465,9	482,4	505,9	520,1	533,3	14,5%
Pow. bieruńsko-lędz.	436,2	451,5	474,6	490,1	503,2	15,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Należy zauważyć, że wzrastająca liczba samochodów nie musi się automatycznie przełożyć na zwiększającą się liczbę podróży odbywanych prywatnymi samochodami (przy jednoczesnym zmniejszającym się znaczeniu transportu zbiorowego). Z jednej bowiem strony, wzrost liczby samochodów prowadzi do wzrostu zjawiska kongestii ruchu, co może zniechęcać do korzystania z prywatnej motoryzacji (choć równolegle, może też zniechęcać do korzystania z transportu autobusowego). Z drugiej strony – postulowany wzrost dostępności transportu zbiorowego, połączony z wydatną poprawą jego jakości (zob. rekomendacje przedstawione w Rozdziale 8) powinny przyczyniać się do sukcesywnego wzrostu roli transportu zbiorowego, na rzecz zmniejszania się roli motoryzacji indywidualnej.

- DW nr 780 prowadzącą z Zabierzowa k. Krakowa przez Chełmek do sąsiadującego z Oświęcimiem Chełma Śląskiego;
- DW nr 933 prowadzącą z Rzuchowa k. Raciborza przez Brzeszcze, Oświęcim i Libiąż do węzła autostrady A4 „Chrzanów II”;
- DW nr 934 prowadzącą od sąsiadującego z Oświęcimiem Bierunia w woj. śląskim do Mysłowic z połączeniem do węzła autostrady A4 „Brzęczkowice (Mysłowice Wschód)”;
- DW nr 948 prowadzącą z Oświęcimia do Żywca.

W powiecie oświęcimskim, wszystkie drogi wojewódzkie i pozostałe drogi ulepszone są drogami w większości jednojezdniowymi.

Transport kolejowy

Znajdujące się na obszarze planu transportowego linie kolejowe należą natomiast do kluczowych w Polsce, zwłaszcza jeśli chodzi o przewozy towarowe.

Ich węzłem jest stacja Oświęcim posiadająca cztery perony, kładkę nad torami oraz scentralizowane, mechaniczne i przekaźnikowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym z sygnalizatorami świetlnymi. Na stacji znajduje się duży, stosunkowo nowoczesny dworzec kolejowy całkowicie przebudowany w latach 60. ubiegłego wieku, obecnie wymagający już kompleksowego remontu. Stacja Oświęcim stanowi skrzyżowanie bądź punkt początkowy / końcowy następujących linii:

- Magistralna linia nr 138 Oświęcim – Mysłowice – Katowice o długości 33,0 km: dwutorowa, zelektryfikowana, na odcinku Mysłowice – Katowice należąca do ciągu linii znaczenia międzynarodowego E30 wchodzącego w skład III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Drezno – Kijów. Pomimo formalnie wysokiego statusu, linia nr 138 jest obecnie w większości w złym stanie technicznym i prędkość pociągów tylko na ok. 20% torokm osiąga 100 km/godz.;
- Pierwszorzędna linia nr 93 Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice o długości 76,3 km: dwutorowa, zelektryfikowana, częściowo przystosowana do prędkości 100 – 120 km/godz. dla pociągów pasażerskich. Linia jest także elementem międzynarodowego ciągu linii C-E65, a jej zachodni odcinek należy dodatkowo do ciągu linii E65, stanowiących element VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Gdynia – Żylina. Na granicy z Czechami, linia zakończona jest jednym z najważniejszych w Polsce kolejowych przejść granicznych, Zebrzydowice – Petrovice k. Karwiny;
- Pierwszorzędna linia nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim o długości 64,0 km: dwutorowa i zelektryfikowana. Niestety również i na tej linii prędkość pociągów została znacznie zredukowana na większości jej długości z uwagi na zły stan techniczny torowiska.

Ze stacji Nowy Bieruń na linii nr 138 wyprowadzona jest ponadto dwutorowa, zelektryfikowana linia miejscowego znaczenia nr 885, obsługująca wyłącznie ruch towarowy do KWK „Piast” w Bieruniu w woj. śląskim i łącząca się dalej z siecią przemysłowych kolei

górnictwych i piaskowych. Linia ta miałaby potencjalnie stanowić element, regionalnie ważnego, połączenia kolejowego Oświęcim – Tychy (p. dalej).

Oprócz ww. linii i stacji kolejowych, Zakłady Chemiczne „Synthos Dwory” dysponują własną, dużą bocznicą z siecią torów ładunkowych i stacją zakładową Dwory Monowice.

3.2 Kierunki rozwoju infrastruktury transportu drogowego w zatwierdzonych planach zagospodarowania przestrzennego

Inwestycje w transporcie drogowym stały się obecnie tak ważne, że ich realizacja przekłada się bezpośrednio na jakość życia i to zarówno mieszkańców oraz osób przyjezdnych korzystających tak z pojazdów indywidualnych, jak i z transportu zbiorowego. W tabelach poniżej zestawione zostały więc najważniejsze przedsięwzięcia w tym zakresie, ujęte w stosownych, gminnych planach zagospodarowania przestrzennego.

3.2.1 Miasto Oświęcim

Tabela 13 Ważniejsze kierunki rozwoju przestrzennego miasta Oświęcim w zakresie transportu⁴⁴

Zadanie	Lokalizacja
Zbiorowy transport publiczny	
Stymulowanie wzrostu zainteresowania korzystaniem z publicznego transportu zbiorowego poprzez: skrócenie czasu i podniesienie komfortu podróży, szczególnie kolejną; modernizacja pojazdów i infrastruktury kolejowej oddziaływanie na wybór środka transportu; łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów miasta; poprawę dostępu osób niepełnosprawnych do systemów transportu zbiorowego (pojazdy niskopodłogowe ze specjalnymi miejscami dla inwalidów, obniżone krawężniki, pochylnie, etc.); innych niż ww. form rozwoju regionalnego, zbiorowego transportu drogowego i kolejowego (poprawa częstotliwości kursowania, zwłaszcza w dni wolne od pracy i nauki, poprawa informacji o rozkładach jazdy, ich koordynacja i wspólne bilety różnych przewoźników regionalnych, węzły przesiadkowe)	
Zapewnienie co najmniej siedmiometrowej szerokości jezdni wszystkich dróg i ulic, na których kursują pojazdy drogowego transportu zbiorowego	Co najmniej w granicach miasta Oświęcim
Drogowy, indywidualny transport pasażerski i drogowy transport towarowy	
Modernizacja drogi krajowej nr 44 do parametrów klasy GP ⁴⁵	Od granicy miasta do skrzyżowania ul. Chemiczków / Fabryczna+ łącznik pomiędzy istniejącą obwodnicą

⁴⁴ „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oświęcim” z załącznikami, przyjęte uchwałą nr XLIII/798/13 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 października 2013 r.

Zadanie	Lokalizacja
	a węzłem „Brzezinka” na planowanej drodze S1
Budowa południowej obwodnicy miasta jako drogi o parametrach klasy GP i o ograniczonej dostępności	
Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 933 z podniesieniem jej parametrów do klasy G ⁴⁶ oraz modernizację do klasy G także pozostałych dróg, obsługujących ruch zewnętrzny z częściowym ograniczeniem dostępu	
Budowa „Drogi Współpracy Regionalnej” w części obwodnicy Oświęcimia jako drogi o ograniczonej dostępności ⁴⁷	Od drogi woj. w miejscowości Borek k. Oświęcimia, do ronda ul. Chemików / ul. Fabrycznej
Przebudowa ulic ⁴⁸ :	Ulice: Obozowa, Szarych Szeregów, Ostatni Etap, Nojego, Tysiąclecia, Pilata, Olszewskiego
Budowa ul. Batorego	Od ul. Zatorskiej do ul. Jagiełły
Budowa ul. Nowej	Od ul. Pod Borem do ul. Chemików
Północna, wewnątrzmiejska droga łącznikowa	Od ul. Krasickiego na przedłużeniu ul. Kownackiej do ul. Słowackiego
Południowa, wewnątrzmiejska droga łącznikowa	Przedłużenie ulicy Sobieskiego i Batorego z osiedlem Stare Stawy i Zasole oraz zespołem usługowym w rejonie ul. Chemików
Modernizacja i rozwój sieci ulic miejskich (poszerzanie dróg, ich wyposażenie w nawierzchnię bitumiczną, budowa poboczy, zatok przystankowych i chodników, właściwe odwodnienie, modernizacja skrzyżowań, poprawa oznakowania	Ulice klasy Z i L (zbiorcze, lokalne i dojazdowe), tworzące osnowę układu wewnątrzmiejskiego
Utworzenie systemu parkingów i zatok parkingowych, w tym wielofunkcyjnych parkingów na obrzeżach miasta, powiązanych z przystankami transportu zbiorowego	
Budowa tras rowerowych i miejsc pozostawiania rowerów oraz chodników dla pieszych, w celu maksymalizacji udziału ruchu niezmotoryzowanego w przemieszczeniach osób	

Źródła: Opracowanie własne na podstawie źródeł, podanych w przypisach.

⁴⁵ Ujęta także w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego (uchwała Sejmiku Województwa Małopolskiego nr XV/174/0 z dnia 22 grudnia 2003) r.

⁴⁶ tamże

⁴⁷ W ramach Oświęcimskiego Strategicznego Programu Rządowego jw.

⁴⁸ Tamże

3.2.2 Pozostałe gminy, objęte porozumieniem komunikacyjnym z 2018 r.

Tabela 14 Ważniejsze kierunki rozwoju przestrzennego w zakresie transportu pozostałych gmin objętych porozumieniem z 2018 roku

Zadanie	Lokalizacja
Brzeszcze⁴⁹	
Budowa drogi ekspresowej S1 Pyrzowice (węzeł autostrady A1) - gr. P w Cieszynie Boguszowicach, na odcinku pomiędzy węzłami: Mysłowice Kosztowy – Bielsko Biała Suchy Potok, wraz z węzłem wyprowadzającym ruch na teren gminy Brzeszcze	
Budowa północnej obwodnicy gminy w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 933	
Modernizacja wlotu drogi powiatowej nr 14 500 od strony gminy Bestwina w woj. śląskim	
Chełmek⁵⁰	
Budowa południowej obwodnicy miasta Chełmek	
Budowa dwupoziomowego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 780m z linią kolejową nr 93	
Budowa drogi Bobrek – Oświęcim (Dwory)	Od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 933 w rejonie kościoła w Borku do południowej granicy gminy na Wiśle
Budowa drogi Jaworzno – droga wojewódzka nr 780 (Dwory)	Przez gminy Chełmek i Libiąż
Budowa nowych odcinków dróg powiatowych i gminnych w zależności od potrzeb; budowa sieci niewielkich parkingów w rejonach koncentracji usług i terenach przeznaczonych pod rozbudowę, oraz wyznaczenie miejsc postojowych w pasach drogowych ulic na terenie gminy	
Libiąż⁵¹	
Węzeł komunikacyjny drogowego transportu zbiorowego wraz pętlą dla autobusów i mikrobusów oraz infrastrukturą towarzyszącą do obsługi pasażerów	Rejon skrzyżowania dróg krajowych nr: 933 i 780
Budowa przystanków autobusowych i mikrobusowych	Wzdłuż dróg krajowych nr: 933 i 780

⁴⁹ Załącznik nr 1 do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Brzeszcze”, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej w Brzeszczach nr XXX/298/2013 z dnia 28 maja 2013 r.

⁵⁰ „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Chełmek”, przyjęte uchwałą Rady Miejskiej w Chełmku nr XLVIII/264/2010 z dnia 23 września 2010 r.

⁵¹ Załącznik nr 1 (4) do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Libiąż”, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej w Libiążu nr XIX/129/2012 z dnia 30 października 2012 r.

Zadanie	Lokalizacja
Rozbudowa drogi krajowej nr 933 do czterech pasm ruchu	Od wiaduktu drogi wojewódzkiej nr 933 nad linia kolejową nr 93 w Krocymiechu do włączenia DK nr 933 do ul. Beskidzkiej
Uporządkowanie i przebudowa skrzyżowań drogi krajowej nr 933 z ulicami: Wiosenna – Śląska; Piłsudskiego – 1 Maja; Armii Krajowej – 11 listopada z włączeniem Szklonej; Konopnickiej – Mickiewicza; Sienkiewicza – Floriańska; Tęczowa – Spokojna	
Budowa parkingów, placów, obiektów usługowych	Wzdłuż drogi krajowej nr 933 w granicach gminy Libiąż
Etapowe tworzenie dwóch tras obwodowych o parametrach dróg G, odciążających drogę krajową nr 933	„Droga obwodowa wschodnia”: wzdłuż linii kolejowej do KWK Janina i dalej wzdłuż terenu kopalni do ul. Krakowskiej; „droga obwodowa zachodnia”: od DK 933 na wschód od. Ul. Wiosennej wzdłuż linii kolejowej do ul. Wolności
Budowa nowego, stałego mostu przez Wisłę	W rejonie Gromiec (gm. Libiąż) – Dwory (gm. Oświęcim)
Rozbudowa systemu dróg rowerowych o różnym przeznaczeniu na terenie gminy	
Miedźna (miejscowość Wola)⁵²	
Budowa progu zwalniającego	ul. Różana
Budowa chodnika	ul. Stawowa
Modernizacja nawierzchni ulicy	ul. Powstańców
Remont/modernizacja ulic	ul. Polna, ul. Błachowa, ul. Cicha, ul. Akacyjowa, ul. Stawowa oraz ul. Wiślana, modernizacja ulicy Kasztanowej została zakończona

Źródła: Opracowanie własne na podstawie podanych przypisów.

3.3 Kierunki rozwoju infrastruktury transportu kolejowego

Należy zauważyć, że do komunikacji kolejowej odnosi się, i to dosyć ogólnikowo, tylko studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Miasta Oświęcim. Wynika to głównie z zaniedbania transportu kolejowego, zarówno z niedostatecznego stanu jego infrastruktury (por. wyżej), jak i stale ograniczanej oferty przewozowej (por. dalej). Stosowne studia dla pozostałych gmin albo poruszają tę kwestię w sposób zupełnie zdawkowy albo wręcz ją pomijają.

⁵² Program Rozwoju Lokalnego Gminy Miedźna

Tymczasem wspólnoty europejskie nie ustają w wysiłkach finansowych i organizacyjnych mających na celu zwiększenie udziału w przewozach transportu kolejowego kosztem drogowego – bardzo operatywnego, ale też niebezpiecznego, pochłaniającego znaczne tereny, dewastującego środowisko naturalne oraz obciążonego nierozwiązywalnym problemem zatorów i braku miejsc parkingowych. Z drugiej strony niewiele jest w Polsce regionów poza wielkimi aglomeracjami, które miały by tak korzystną sieć połączeń kolejowych zarówno wewnątrz przedmiotowego obszaru gmin objętych porozumieniem komunikacyjnym jw. jak i w jego otoczeniu (w tym połączenia kolejowe do Krakowa i Katowic).

Oczywiście, sugerowane poniżej działania wykraczają poza kompetencje władz Miasta Oświęcim – leżą bowiem w kompetencjach innych jednostek samorządu terytorialnego, organów państwowych, podmiotów/institucji od nich zależnych, bądź prywatnych podmiotów gospodarczych. Dlatego też postulaty wykraczające poza możliwości miasta należy traktować jak przedsięwzięcia, co do których powinny zostać podjęte działania o charakterze lobbystycznym (wraz ze wsparciem opiniotwórczych podmiotów: środków masowego przekazu, lokalnych parlamentarzystów, przedstawicieli świata biznesu, firm doradczych, etc.), zwiększające szansę na ich realizację. Będzie to czynnik potwierdzający (analogicznie jak w przypadku największych inwestycji drogowych), że także miejscowe władze uznają ich zasadność.

Z uwagi na ww. znaczenie miejscowej sieci kolejowej dla całości systemu transportu kolejowego w Polsce, na szczeblu centralnym wstępnie zaplanowane zostały niezbędne inwestycje do przeprowadzenia w latach 2014 – 2020⁵³. W szczególności są to prace modernizacyjne lub rewitalizacyjne na liniach:

- nr 93 na odcinku znaczenia międzynarodowego Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (linia E65), współfinansowane z nowego, unijnego instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF);
- nr 94 na całej długości, współfinansowane z unijnego „Funduszu Spójności” (FS);
- nr 138 na odcinku Oświęcim – Mysłowice, również współfinansowane z funduszu FS.

Uzupełniający charakter miałyby przy tym następujące przedsięwzięcia:

- rewitalizacja linii kolejowych nr: 140/169/179/885/138 w celu stworzenia pasażerskiego połączenia kolejowego Tychy – Oświęcim, rekomendowana do uwzględnienia w Regionalnym Planie Operacyjnym województwa śląskiego;
- remont dworca kolejowego w Oświęcimiu, pozostający w gestii spółki Polskie Koleje Państwowe S.A.

⁵³ „Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, wersja z marca 2014 r. po konsultacjach społecznych

4 Transport pozostający w kompetencji Miasta Oświęcim

Z uwzględnieniem ww. kwestii dotyczących stanu i kierunków rozwoju infrastruktury transportu drogowego w obszarze porozumienia komunikacyjnego jw., przedmiotem niniejszego rozdziału jest problematyka komunikacji miejskiej, dla której organizatorem jest Miasto Oświęcim.

4.1 Organizacja i stan prawny

Na zdefiniowanym poprzednio obszarze planu transportowego zamieszkuje ok. 60% mieszkańców powiatu. Zarazem w obszarze tym, głównie z uwagi na gęstość sieci transportowej i częstotliwość kursowania, kluczową rolę w zakresie publicznego transportu zbiorowego odgrywa miejscowy przewoźnik komunikacji miejskiej – **Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. z siedzibą w Oświęcimiu** (MZK Oświęcim). Jest ona jednoosobową spółką Miasta Oświęcim, która powstała 31 grudnia 2008 r. w wyniku przekształcenia Zakładu Budżetowego MZK Oświęcim⁵⁴. Gminna oraz częściowo międzygminna komunikacja autobusowa na obszarze planu transportowego realizowana jest przez MZK Oświęcim na mocy dokumentu z dnia 1 marca 2018r. (Porozumienie międzygminne nr OR-o.031.2.2018.VIII) zawartego pomiędzy Miastem Oświęcim a gminami: Oświęcim (gm. wiejska), Chełmek, Brzeszcze, gminą Libiąż w powiecie chrzanowskim w zakresie obsługi sołectwa Gromiec oraz gminą Miedźna w powiecie pszczyńskim w zakresie obsługi miejscowości Wola.

4.2 Aktualna oferta przewozowa MZK Oświęcim

Według stanu na 2019 r., spółka MZK Oświęcim uruchamiała 31 linii, w tym:

- 12 linii miejskich (kursujących w obrębie miasta Oświęcimia);
- 18 linii podmiejskich;
- 1 linia specjalna (kursująca 1 listopada)

W dwóch poniższych tabelach scharakteryzowano poszczególne, miejskie i podmiejskie, linie autobusowe uruchamiane przez MZK Oświęcim, uwzględniając poszczególne warianty ich tras oraz przeciętną częstotliwość i ramowe godziny kursowania.

⁵⁴ Uchwała Nr XXXVI/356/08 Rady Miasta Oświęcim z dnia 24 września 2008 r. w sprawie: przekształcenia Miejskiego Zakładu Komunikacji w Oświęcimiu w spółkę pod firmą – Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Oświęcimiu; Uchwała Nr XL/426/08 Rady Miasta Oświęcim z dnia 29 grudnia 2008 r. w sprawie: zmiany uchwał Rady Miasta Oświęcim.

Tabela 15 Linie miejskie uruchamiane przez MZK Oświęcim

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania ⁵⁵	Ramowe godz. kursow.
1	Stare Stawy Pętla - Lodowisko	Do i/lub z: Leszczyńskiej Pętla, Społem, Dworzec Fabryczny, Dwory Pętla	Dni robocze: 10-15 min (w godz. wieczornych: 30 min); dni wolne: 10-20 min (w godz. wieczornych: 30 min)	5-23
2	Dworzec PKP – Dwory Pętla	Do i/lub z: Św. Barbary, Stare Stawy Pętla	Kursuje tylko w dni robocze: 20-90/120 min; dni wolne: 1 kurs (w porannym szczycie) w kier. Dworów	5-15 w kier. Dworów; 6, 8 w kier. Dworca
3	Dworzec PKP – Dwory Drugie Pętla	Do i/lub z: Lodowisko	Dni robocze: 30-60 min; dni wolne: 30-90 min	6-22
4	Os. Zasole Pętla – Lodowisko	Do i/lub z: Stare Stawy Pętla, Dworzec Fabryczny	90-120 min	6-19
5	Zasole Ośrodek Zdrowia – Osiedle OCK – Zasole Ośrodek Zdrowia ⁵⁶	---	Kursuje tylko w dni robocze: co 60 min w porannym szczycie, 1 kurs w południe	6-12
6	Stare Stawy Pętla – Osiedle OCK – Stare Stawy Pętla ⁵⁷	---	Kursuje tylko w dni robocze: 3 kursy w porannym szczycie, 1 kurs w popołudniowym szczycie	6-7, 13
7	Dworzec PKP – Stare Stawy Pętla	---	Kursuje tylko w dni robocze: 1 kurs w porannym szczycie	6
8	Stare Stawy Pętla – Słowackiego I	Przez: Sobkieskiego, Słowackiego I	60 min	Dni robocze: 5-21, dni wolne: 9-20
9	Stare Stawy Pętla – Dwory Pętla	Przez: Sobieskiego, Słowackiego I	80-120 min	Dni robocze: 8-20, dni wolne: 8-21

⁵⁵ Biorąc pod uwagę trasę, na której wykonywane jest najwięcej kursów.

⁵⁶ Linia okrężna

⁵⁷ Jw.

10	Zasole Ośrodek Zdrowia – Stare Sawy Pętla	Do i/lub z: Kamieniec Pętla	Nie kursuje w niedziele. Dni robocze: 30-60 min; soboty: 50-90 min	Dni robocze: 9-20, soboty: 7-14
S1	Błonie – Szkoła nr 5	---	Jeden kurs w porannym szczycie	Jeden kurs relacji: Błonie - Obozowa
S2	Stare Sawy – Szkoła nr 1	---	Jeden kurs w porannym szczycie	Jeden kurs relacji: Stare Sawy – Królowej Jadwigi
C	Stare Sawy Pętla - Lodowisko	---	60 min	9-15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim

Tabela 16 Linie podmiejskie uruchamiane przez MZK Oświęcim

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania	Ramowe godz. kursow.
16	Dworzec PKP – Łazy Pętla	Do i/lub z: Poręba Wielka Granica Pętla, Leszczyńskiej Pętla; przez: Transchemia, Osiedle OCK, Lodowisko	Dni robocze: 30-60 min; dni wolne: 60-90 min	Dni robocze: 4-23, dni wolne: 6-23
17	Dąbrowskiego Miasto – Wola Szkoła	Do i/lub z: Lodowisko; przez: Pławy, ul. Pławianka	60-120 min	Dni robocze: 6-16, dni wolne: 9-15
18	Dworzec PKP – Poręba Wielka Granica Pętla	Do i/lub z: Leszczyńskiej Pętla, Błonie; przez: Poręba Wielka Podstawie	120 min	5-20
19	Wilczkowice Pętla – Wola Osiedle	Do i/lub z: Zajeżdźnia MZK, Jawiszowice Drobianka Pętla; przez: Rajsco	Kursuje tylko w dni robocze; 40-120 min	6-12, 15-16
20	Dworzec PKP – Zaborze Pętla	Do i/lub z: Ośrodek Zdrowia Zasole; przez: Osiedle OCK	60-120 min	Dni robocze: 6-18, soboty: 6-19, niedziele: 10-20
22	Dąbrowskiego Miasto – Gromiec Szyjki	Do i/lub z: Dworzec PKP, Lodowisko, Dwory Pętla; przez: Bobrek Parkowa II, Transchemia	60-120 min	Dni robocze: 5-8, 12-16, soboty: 7-22, niedziele: 9-17
23	Dworzec PKP – Dwory Drugie Pętla	Do i/lub z: Pasterniak, Leszczyńskiej Pętla; przez: Społem, Bajcarki	Dni robocze: 60-120 min; dni wolne: 120-180 min	Dni robocze: 7, 13-16, dni wolne: 6-18

24	Dąbrowskiego Miasto – Zasole Pętla	Do i/lub z: Dwory Pętla; przez Błonie, Osiedle OCK	60-120 min	Dni robocze: 5- 9, 12-17, dni wolne: 5-9
25	Zasole Pętla – Dąbrowskiego Kościół	Do i/lub z: Wilczkowice Pętla, Lodowisko, Brzeszcze PKP; przez: Skidziń, Osiedle OCK	90-180 min ⁵⁸	Dni robocze: 5- 24; dni wolne: 11-24
26	Dąbrowskiego Miasto – Brzeszcze PKP	Do i/lub z: Lodowisko, Brzeszcze Budy Dom Ludowy Pętla; przez: Osiedle OCK, Błonie	Kursuje tylko w dni robocze: 30 min	5-7, 13 ⁵⁹
27	Oświęcim Lodowisko – Jawiszowice Przečna I	Do i/lub z: Dwory Pętla; przez: Błonie	60-180 min	Dni robocze: 5, 15-22; dni wolne: 5-19
28	Dąbrowskiego Miasto – Zasole Pętla	Do i/lub z: Brzeszcze Budy Dom Ludowy Pętla, Dwory Pętla; przez: Osiedle OCK, Błonie	Dni robocze: 60-120 min; dni wolne: 120 min	Dni robocze: 5- 24, dni wolne: 7-23
29	Dąbrowskiego Miasto – Kaniówek Pętla	Do i/lub z: Lodowisko, Brzeszcze; przez: Błonie, Osiedle OCK	Kursuje tylko w dni robocze; 60-150 min	5-9, 12-17
32	Dąbrowskiego Miasto – Chełmek Pętla	Do i/lub z: Dworzec PKP, Lodowisko, Bobrek Dom Ludowy; przez: Transchemia	Dni robocze: 30-120 min; dni wolne: 3 kursy	Dni robocze: 5- 20; dni wolne: 8-17
42	Dworzec PKP – Dworzec Fabryczny	Do i/lub z: Błonie; przez: Słowackiego I, Sobieskiego	Kursuje tylko w dni robocze: 60 min	Kierunek Dworzec Fabryczny: 7-8, 11-13; kierunek Dworzec PKP: 5- 9, 12-17
43	Dworzec PKP – Stawy Monowskie Centrum	---	Dni robocze: 40-120 min; dni wolne: 60- 180 min	Kierunek Stawy Monowskie. Dni robocze: 4-20; dni wolne: 4-20. Kierunek Dworzec PKP. Dni robocze: 6-24; dni wolne: 6-20

⁵⁸ Licząc łącznie częstotliwość kursowania do/z Zasola oraz Wilczkowic.

⁵⁹ W popołudniowym szczycie: tylko 1 kurs w obu kierunkach.

46	Dąbrowskiego Miasto – Bieruń Zabrzeg ⁶⁰	---	Kursuje tylko w niedziele: 105 min	8, 10
----	---	-----	--	-------

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim

Ww. plan obecnie eksploatowanych linii (ich przebieg podstawowy) zilustrowany jest graficznie na mapach. Część graficzna stanowi załącznik do niniejszego planu transportowego i znajduje się na końcu opracowania. Na znajdującej się w załączniku mapie ograniczonej do obszaru Miasta Oświęcim, zaznaczone są także:

- Kluczowe obiekty użyteczności publicznej („centra ruchotwórcze”);
- „centra przesiadkowe”, rozumiane jako punkty, w których albo spotyka się znaczna liczba linii albo też jest to pętla końcowa dla większej ich liczby („Dworzec PKP”; „Stare Miasto”).

Podobnie jak dla obszaru miasta Oświęcim jw., najważniejsze przystanki końcowe zaznaczone są także na mapie obrazującej cały obszar odpowiedzialności organizatora.

⁶⁰ Kursy do Bierunia wykonywane są ze względu na brak technicznej możliwości zawrócenia autobusów na terenie miejscowości Babice (gm. wiejska Oświęcim).

4.3 Charakterystyka pojazdów MZK Oświęcim

MZK Oświęcim eksploatuje 45 autobusów do przewozu pasażerów napędzane przez silniki wysokoprężne zasilane olejem napędowym (w tym 4 pojazdy hybrydowe). Ich zasadnicze parametry podane są w tabeli poniżej:

Tabela 17 Pojazdy MZK Oświęcim przeznaczone do przewozu pasażerów

Marka albo typ	Ilostan inwentaryzacyjny	Rok produkcji	Pojemność skokowa silnika w cm ³ / moc znamionowa silnika w kW	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Norma zużycia paliwa w l na 100 km
DAB	1	1992	11630/195	25	55	41
DAB	9	1992 – 95	11630/195	31 - 46	50 - 69	39 - 47
DAB	1	1992	11600/195	25	61	41
DAB	5	1997	11630/200	30	53	41
SOLA-RIS 8.9	4	2011	6692,6/ 180,5	25	30	30
SOLA-RIS 8.9	4	2018	6700/182	25	34	30
SOLA-RIS 8.9	1	2008	6693/178	26	20	30
SOLA-RIS 10	4	2011	6692/ 180	21	49	32
SOLARIS Urbino 10.5	7	2018	6700/204	26	55	32
SOLARIS Urbino 10.5	1	2019	6700/204	26	55	32
SOLARIS12	2	2003	9186-228	29	72	41
SOLARIS 12	1	2009	6692/209	29	81	38
SOLARIS Urbino 12 Hybrid	4	2018-19	4500/151	32	60	28
Mercedes	1	2018	2143/120	14	16	18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż szybko nabiera obecnie znaczenia kwestia atrakcyjności oferty komunikacji miejskiej w zakresie taboru. Społecznie coraz mniej akceptowalny jest argument, że podróż komunikacją miejską jest krótka a więc standard pojazdów (estetyka zewnętrzna i wewnętrzna, spokojność ruchu, wyciszenie, wydajna regulacja temperatury, przystosowanie dla osób niepełnosprawnych, itp.) nie mają szczególnego znaczenia. Szczególnie w b. krajach socjalistycznych, bardzo ograniczona dostępność samochodów osobowych stworzyła monopol transportu zbiorowego i ugruntowała tę szkodliwą mentalność. Dzisiaj możliwość pozyskania własnych pojazdów – a z drugiej strony ich niezbywalna uciążliwość – wzrosły tak, że zbiorowy transport publiczny traktowany jest jako alternatywa, ale od której społeczeństwo świadomie oczekuje wysokiego standardu podróży, w tym pojazdów o wysokim komforcie.

W Europie zachodniej od lat jest to normą. W Polsce, po dziesięcioleciach zaniedbań, postęp w tym zakresie jest już bardzo szybki a takie marki jak „Solaris” czy „Solbus” z powodzeniem zdobywają krajowe i zagraniczne rynki. Jednocześnie liberalizacja wspólnotowego handlu i wpływ bardzo silnej w przemyśle samochodowym konkurencji powodują że pojazdy

renomowanych producentów zagranicznych stały się dostępne w stopniu porównywalnym z krajowymi. Cały szereg gmin (w Polsce ustawowych organizatorów komunikacji miejskiej), może pochwalić się już przewagą parku pojazdów nowej i najnowszej generacji, które całkowicie spełniają oczekiwania współczesnych podróżnych. Nie bez znaczenia jest także fakt spełniania przez nie coraz ostrzejszych norm odnośnie ilości i składu spalin.

Miasto Oświęcim ze swoją komunikacją miejską, wydaje się być dzisiaj pośrodku tego procesu. Analiza ww. zestawienia pojazdów pokazuje, że:

- 25 pojazdów ma mniej niż 10 lat⁶¹ a podane typy wskazują iż są to autobusy najnowszej generacji, w tym przystosowane dla pasażerów niepełnosprawnych;
- 4 pojazdy to autobusy starsze, ale również przystosowane dla podróżnych niepełnosprawnych (rampa na wózek). Podobnie stan utrzymania i legendarna niezawodność jeszcze starszych i wysokopodłogowych, duńskich pojazdów marki DAB (16 autobusów) upoważniałyby do zaliczenia ich do taboru nadal odpowiadającego oczekiwaniom.

Obydwie grupy to ok. 65% parku. Pozostałe autobusy to pojazdy zarówno zbyt wiekowe jak na autobus miejski, a także nie spełniające zasadniczych obecnie wymagań (wysoka podłoga w części lub w całości wnętrza, brak klimatyzacji, niewłaściwy skład spalin, hałas i wstrząsy podczas ruchu). Należy założyć ich wymianę tym bardziej, że w Polsce przygotowywane są regulacje nakładające na gminy obowiązek wycofania takich pojazdów do roku 2020.

4.4 Wstępna ocena i prognoza potrzeb przewozowych

4.4.1 Wstępna ocena systemu komunikacji miejskiej Miasta Oświęcim

Z tabel powyżej podających zestawienie i charakterystykę linii uruchamianych przez MZK Oświęcim wynika, że linie miejskie charakteryzują się znacznie wyższą częstotliwością kursowania od linii podmiejskich (które naturalnie pełnią też, częściowo, obsługę wewnątrzmiejską w Oświęcimiu). Do głównych atutów siatki połączeń MZK Oświęcim należy zaliczyć:

- Wysoką częstotliwość kursowania autobusów na głównych ciągach na terenie Oświęcimia;
- Wysoką dostępność komunikacją miejską dużych zakładów pracy: obsługę zakładów Synthos (przystanek „Zakłady Chemiczne”) zapewnia 17 linii autobusowych; obsługę KWK Brzeszcze – 5 linii autobusowych;
- Realizacja na części linii autobusowych kursów późnowieczornych (po godz. 22-23), które pozwalają zarówno na planowanie późnowieczornych powrotów z pracy, jak i zwiększa dostępność oferty kulturalno-rozrywkowej Oświęcimia dla mieszkańców obszarów peryferyjnych.

⁶¹ Powszechnie przyjmowana granica technicznej i moralnej żywotności autobusu miejskiego

Największym mankamentem jest natomiast brak kursów późnowieczornych na większości linii MZK Oświęcim (zwłaszcza podmiejskich), jak również niewielka liczba kursów w dni wolne na większości linii podmiejskich. Taki stan rzeczy może pośrednio przyczyniać się do zjawiska wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców niektórych miejscowości peryferyjnych, nie posiadających prywatnych samochodów. Wykluczenie komunikacyjne jest z kolei wstępem do wykluczenia społecznego.

W przypadku niektórych ośrodków położonych na obszarze porozumienia z 2018 r. (por. pkt. 4.1) – takich jak np. Gromiec czy Dwory Drugie, gdzie częstotliwość kursowania autobusów MZK nie przekracza 60 min nawet w godzinach szczytu w dni robocze – ryzyko wykluczenia komunikacyjnego (i, w konsekwencji, wykluczenia społecznego) jest jeszcze większe.

Jest to niestety poważny i narastający problem społeczny w Polsce. W chwili obecnej już kilkadziesiąt procent miejscowości w kraju, pozbawionych jest w ogóle zbiorowego transportu publicznego w dni wolne od pracy i nauki szkolnej, albo jego oferta w takie dni jest drastycznie poniżej oczekiwań.

Kwestie związane z oceną istniejącego systemu przewozów komunikacją miejską i rekomendacjami odnośnie kierunków jego rozwoju, będą także poruszane w następnych rozdziałach.

4.4.2 Prognoza popytu

Przedmiotowy system komunikacji miejskiej można generalnie ocenić jako poprawny, tzn. nie wymagający pilnych i radykalnych zmian w postaci likwidacji istniejących relacji lub uruchamiania nowych. Należy natomiast uwzględnić, że – podobnie jak w innych, porównywalnych ośrodkach – na zmiany w komunikacji miejskiej będą wpływały dwa przeciwstawne procesy społeczno – gospodarcze:

Pierwszy proces, stymulowany następującymi czynnikami, będzie powodować wzrost liczby pasażerów w komunikacji miejskiej:

- Starzenie się społeczeństwa, co będzie zmniejszało liczbę osób, które mają chęć lub są w stanie samodzielnie prowadzić samochód;
- Wraz ze wzrostem średniej wieku będzie postępowała pauperyzacja starszej wiekowo ludności miasta, której nie będzie stać ani na własny samochód, ani na korzystanie z taksówek;
- Osoby starsze oprócz niedołącznych będą charakteryzowały się zwiększoną mobilnością. Przede wszystkim z uwagi na częstsze korzystanie ze służby zdrowia, a także by wyręczać młodych członków rodzin w zakupach w porach, w których czynne są wszystkie sklepy i placówki usługowe;
- Osoby młodsze, których nie stać na zakup samochodu i korzystanie z taksówek ponieważ są obciążone znaczącymi zobowiązaniami (np. kredyt);
- Rozwój osiedli mieszkaniowych i zagęszczanie ludności.

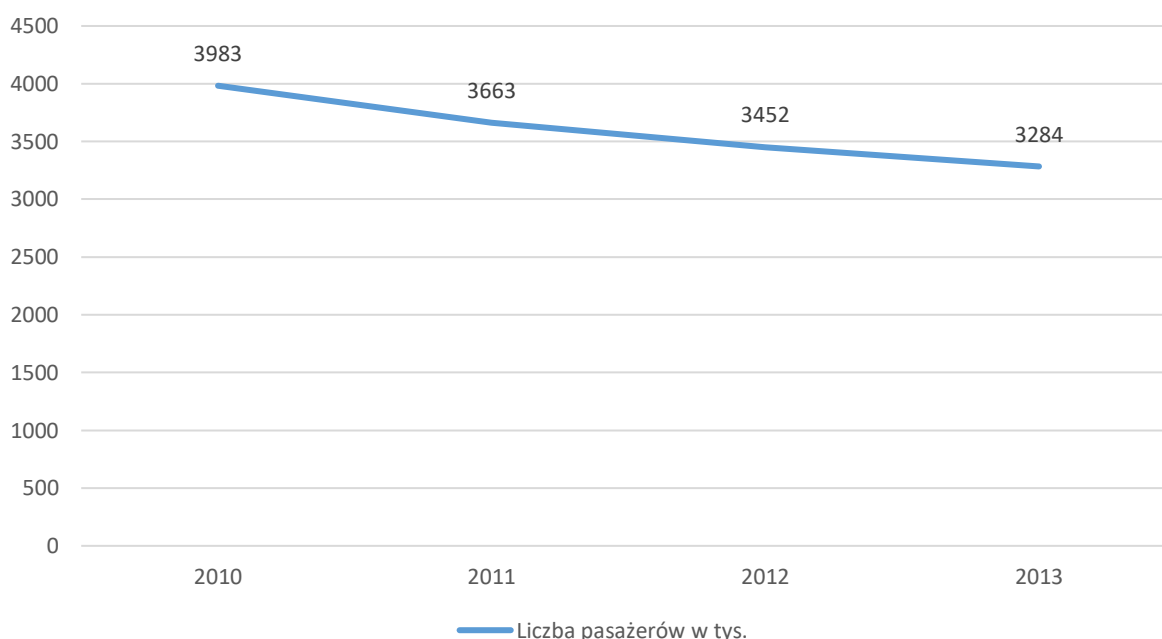
Drugi proces będzie działał w sposób przeciwny do pierwszego zmniejszając liczbę pasażerów w komunikacji zbiorowej i będzie determinowany przez:

- Systematycznie rosnącą dostępność do coraz tańszych, bezpieczniejszych, wygodnych i niezawodnych samochodów osobowych;
- Zmniejszanie się liczby potencjalnych klientów komunikacji miejskiej w grupie ludzi młodych wywołane emigracją zarobkową do wielkich miast i za granicę.

Łączne uwzględnienie ww. czynników upoważnia do długofalowego prognozowania popytu według metodyki, przyjmowanej dla innych, porównywalnych systemów komunikacji miejskiej.

Przy opracowywaniu prognozy popytu na przewozy zbiorowe zamawiane przez Miasto Oświęcim wykorzystano dane dotyczące liczby pasażerów przewiezionych przez dotychczas funkcjonujące linie w latach 2010-2013. Dane te zaprezentowane są na wykresie poniżej i wskazują na trend spadkowy.

Wykres 3 Liczba pasażerów przewiezionych przez MZK Oświęcim w latach 2010-2013 [tys.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim

Uwzględniając powyższe, prognoza pasażerów autobusów w komunikacji miejskiej Miasta Oświęcim została opracowana z wykorzystaniem założeń „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030” przygotowanej na potrzeby „Strategii Rozwoju Transportu” przyjętej w styczniu 2013 roku przez Radę Ministrów⁶². Wyniki prognozy popytu na publiczny transport zbiorowy wykonywany autobusami na obszarze organizowanym przez Miasto Oświęcim do 2020 roku w dwóch wariantach: optymistycznym i pesymistycznym przedstawione są w tabeli i na wykresie poniżej.

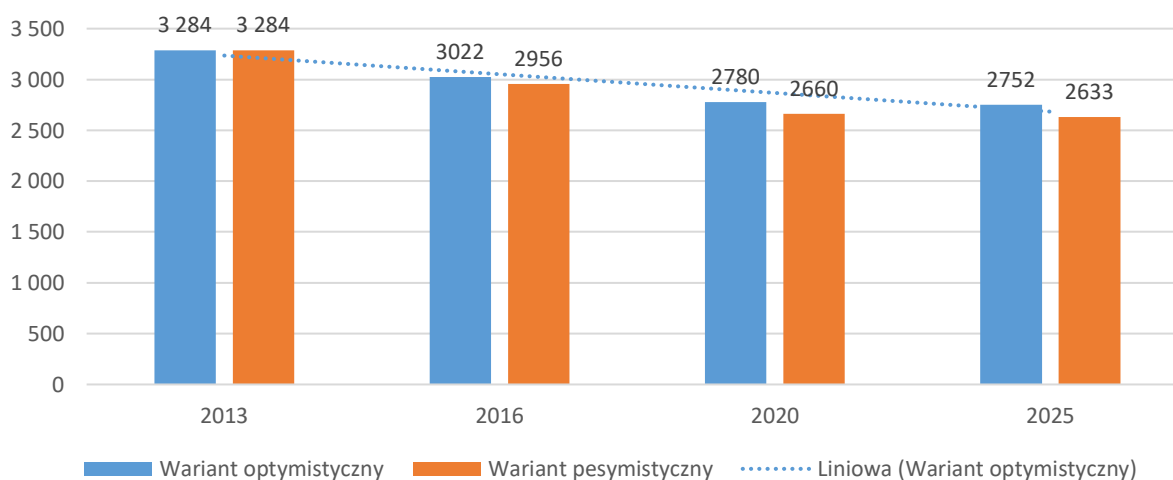
Tabela 18 Prognoza potrzeb przewozowych komunikacji miejskiej w Oświęcimiu

⁶² Burnewicz J., „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011.

Rok	Pasażerowie komunikacji miejskiej	
	Wariant optymistyczny	Wariant pesymistyczny
2011	3 663 000	
2012	3 452 000	
2013	3 284 000	
2016	3 022 000	2 956 000
2020	2 780 000	2 660 000
2025	2 752 000	2 633 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim.

Wykres 4 Prognoza potrzeb przewozowych komunikacji miejskiej w Oświęcimiu



Źródło: opracowanie własne.

Linia trendu na tym ostatnim wykresie dotyczy wariantu optymistycznego. Niestety tendencja ta jest spadkowa. Jej powstrzymanie będzie możliwe dopiero po 2020 roku pod warunkiem radykalnego podniesienia atrakcyjności przewozów zbiorowych, co będzie omówione w dalszych rozdziałach.

4.4.3 Kategoryzacja linii MZK Oświęcim

Znaczenie poszczególnych linii dla całej sieci MZK Oświęcim należy podzielić na 4 zasadnicze kategorie:

- Linie priorytetowe – kursujące codziennie; częstotliwość kursowania w dni robocze w godzinach szczytu jest nie mniejsza niż 30 min. Funkcjonują z wysoką

częstotliwością kursowania przez cały dzień, większość lub całość rozkładu jazdy ułożona jest w takcie cyklicznym;

- Linie podstawowe – kursujące codziennie; przeciętna częstotliwość kursowania w dni robocze w godzinach szczytu zawiera się w przedziale 31-60 min. Zasady funkcjonowania linii podstawowych są zbliżone do zasad funkcjonowania linii priorytetowych, jednak charakteryzują się one nieco mniejszą częstotliwością kursowania;
- Linie uzupełniające – kursujące codziennie z częstotliwością w godzinach szczytu niższą niż 60 min, ew. kursujące w godzinach szczytu wyższą niż 60 min, ale wykonujące kursy tylko w dni robocze. Linie te stanowią wsparcie w obrębie centrum Oświęcimia dla linii priorytetowych i podstawowych, obsługują też w większości wypadków obszary peryferyjne i podmiejskie o ekstensywnej zabudowie. Często wychodzą one naprzeciw oczekiwaniom komunikacyjnym osób, które bezpośrednio połączeń stawiają wyżej niż wysoką częstotliwość kursowania;
- Linie zindywidualizowane – o godzinach kursowania ściśle dostosowanych do realizowanych przez nie zadań przewozowych.

Przyjmując powyższy podział, poszczególne linie komunikacyjne MZK Oświęcim należy zaszeregować do następujących kategorii:

- Linie priorytetowe – 1, 3, 16, 32 (w sumie 4 linie, w tym 2 miejskie i 2 podmiejskie);
- Linie podstawowe – 8, 17, 20, 22, 23, 24, 27, 28, 43 (w sumie 9 linii, w tym 1 miejska i 8 podmiejskich);
- Linie uzupełniające – 2, 4, 5, 9, 10, 18, 19, 19P, 25, 26, 29, 42 (w sumie 12 linii, w tym 5 miejskich i 7 podmiejskich);
- Linie zindywidualizowane – 6, 7, 46 (w sumie 3 linie, w tym 2 miejskie i 1 podmiejska).

W sumie 13 z 28 linii MZK Oświęcim (46%) zaliczono do linii priorytetowych bądź podstawowych. Nie zmienia to jednak faktu, że analiza sieci komunikacyjnej MZK (dokonana w Rozdziale 2.2.2) wskazuje, że sieć ta opiera się de facto na liniach o charakterze uzupełniającym. Dowodem tego są dwie zasadnicze kwestie:

- W zaszeregowaniu poszczególnych linii komunikacyjnych do ww. 4 kategorii przyjęto stosunkowo niskie dolne pułapy częstotliwości kursowania – gdyby przyjęto bardziej restrykcyjne kryteria (np. 15 min dla linii priorytetowych i 30 min dla podstawowych), wówczas zdecydowana większość linii komunikacyjnych MZK Oświęcim stałaby się liniami uzupełniającymi, a do miana linii priorytetowej można byłoby zaliczyć jedynie linię nr 1;
- Praktycznie wszystkie linie komunikacyjne posiadają połączenia wariantowe (nie posiadają ich tylko linie 7 i 46 – są to jednak linie o charakterze zindywidualizowanym, realizujące jedynie po kilka kursów w ciągu jednego dnia). W efekcie, niektóre relacje wariantowe w przypadku linii podstawowych, a nawet priorytetowych, nabierają charakteru uzupełniającego bądź nawet zindywidualizowanego dla całej sieci MZK.

Należy podkreślić, że stosunkowo niewielki obszar objęty planem transportowym, zamieszkały przez 94 tys. mieszkańców, obsługuje aż 28 linii komunikacyjnych MZK, co – biorąc zwłaszcza pod uwagę wariantowość wybranych kursów w przypadku praktycznie wszystkich linii – świadczy o bardzo dużym rozproszeniu sieci komunikacyjnej. Połączenia wariantowe w ramach danej linii komunikacyjnej charakteryzują się zarówno zróżnicowanymi trasami w obrębie tej samej linii (z oczywistych względów – ze zróżnicowaną liczbą połączeń w różnych wariantach), jak również odmiennym układem przystanków początkowych i końcowych.

Wariantowość połączeń jest związana z dążeniem organizatora przewozów do realizacji w możliwie jak najszerszym zakresie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców obszaru położonego w obrębie planu transportowego. Dotyczy to zarówno poszczególnych osiedli w obrębie Oświęcimia (oraz miejscowości położonych w pozostałych gminach objętych planem), jak i obsługi dowozów i odwozów pracowników z największych zakładów pracy. W tym ostatnim przypadku – jest to np. widoczne w tym, że niektóre linie komunikacyjne (m.in. 16, 20, 23 czy 27) realizują pojedyncze kursy w porze późnowieczornej, związane właśnie z obsługą zakładów pracy.

Wszystko to oznacza, że kreowanie sieci komunikacyjnej MZK Oświęcim zakłada obecnie w pierwszej kolejności dążenie do zwiększania dostępności sieci (maksymalizacji liczby odcinków obsługiwanych przez MZK), a dopiero w drugiej kolejności – na dążeniu do wysokiej częstotliwości kursowania na poszczególnych odcinkach sieci. Niska częstotliwość kursowania jest szczególnie widoczna w przypadku większości linii podmiejskich.

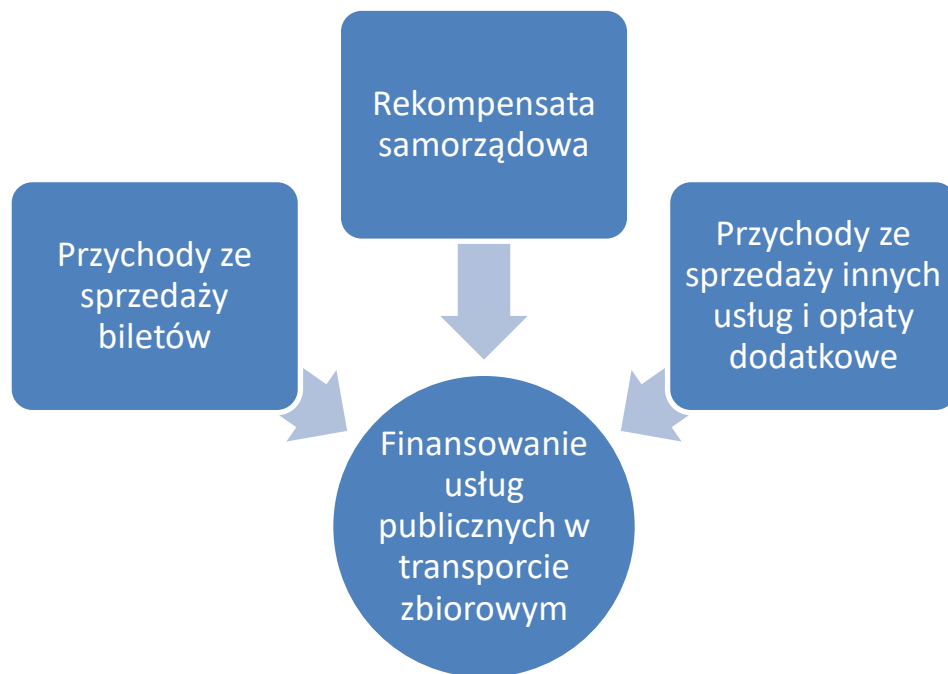
Wariantowość połączeń i dążenie do maksymalizacji liczby obsługiwanych odcinków jest dobrym kierunkiem, który w kolejnych latach powinien być kontynuowany. Dlatego też sieć komunikacyjna MZK będzie opierać się na obecnie istniejącym układzie, przy czym w przyszłości rekomendowane jest podejmowanie następujących działań:

- Tworzenie nowych oraz likwidacja bądź modyfikacja istniejących linii komunikacyjnych (w tym – połączeń wariantowych), w miarę zmieniających się potrzeb przewozowych, związanych przede wszystkim ze zmianą lokalizacji zakładów pracy i postępującym zjawiskiem suburbanizacji;
- Sukcesywne zwiększenie częstotliwości kursowania linii, które na części swojego przebiegu są jedynymi liniami obsługującymi dany odcinek. Mowa tu przede wszystkim o liniach 19P i 29 (linie uzupełniające), a spośród linii priorytetowych i podstawowych – o zwiększeniu częstotliwości kursowania w dni wolne od pracy linii 22, 32 i 43.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła finansowania

Rysunek 3 Schemat źródeł finansowania usług przewozowych w transporcie zbiorowym, organizowanym przez Miasto Oświęcim



Źródło: opracowanie własne

5.2 Formy finansowania

Zasadą ogólną przy zawieraniu umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym jest umowa powierzenia dla podmiotu wewnętrznego, jakim jest MZK Oświęcim sp. z o.o. Zgodnie z obowiązującymi zasadami utrzymanie przez MZK Oświęcim statusu podmiotu wewnętrznego wymaga, aby pozostał on własnością Miasta Oświęcim.

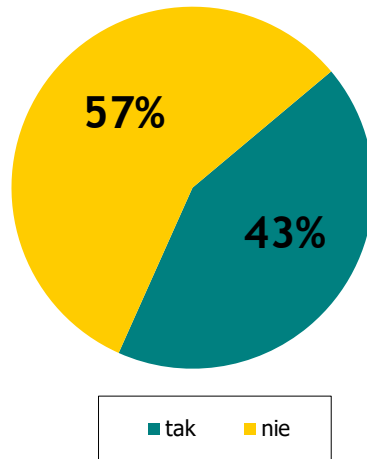
Wielkość i jakość pracy przewozowej będącej przedmiotem umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym będzie określana na podstawie polityki transportowej, oceny potrzeb przewozowych, zapotrzebowania zgłaszanego przez gminy objęte porozumieniami i możliwości finansowe Miasta Oświęcim.

Wykonywanie usług transportu zbiorowego bez zawarcia umowy z organizatorem na obszarze gmin objętych porozumieniem będzie możliwe na zasadach ogólnych zgodnie z postanowieniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i aktów wykonawczych.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzajów środków transportu

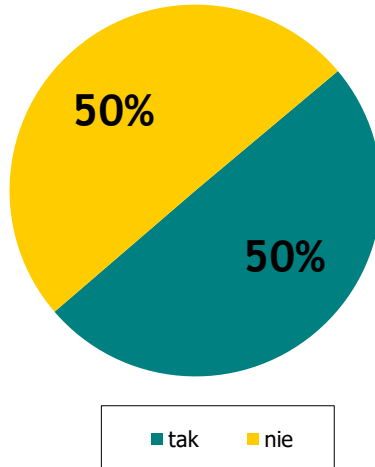
W przedmiotowej kwestii Konsultant przeprowadził badanie ankietowe, którego wyniki zostały szczegółowo omówione z Zamawiającym. Poniżej pokazane są kluczowe rezultaty tych badań.

Rysunek 4. Użytkowanie samochodu



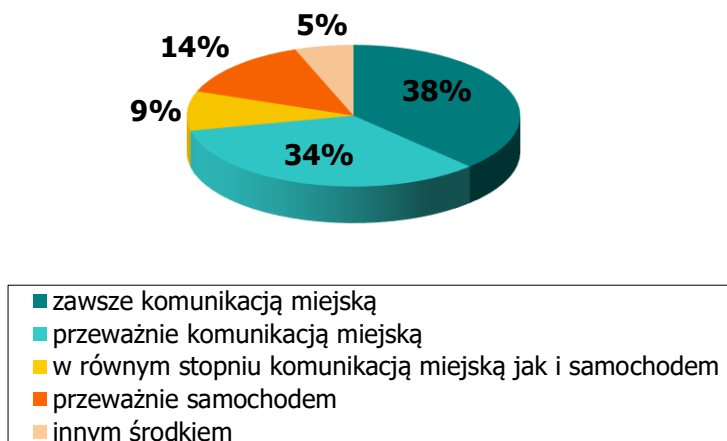
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 5. Posiadanie prawa jazdy



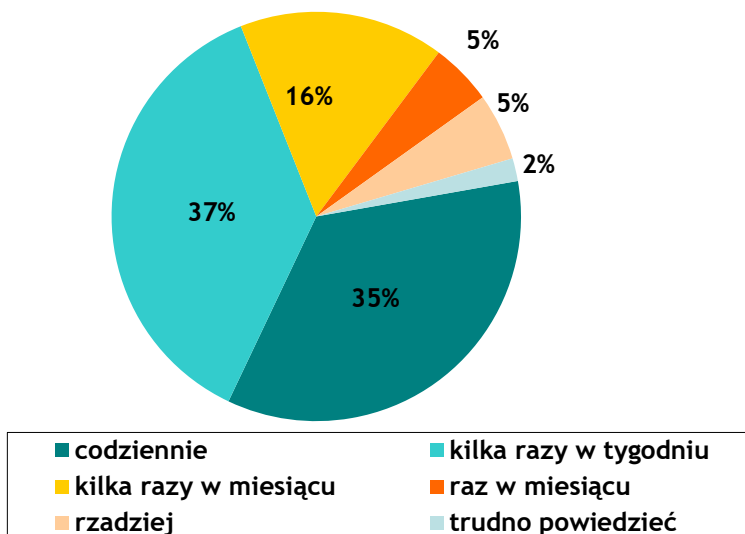
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 6. Jakim środkiem transportu najczęściej Pan (i) podróżuje?



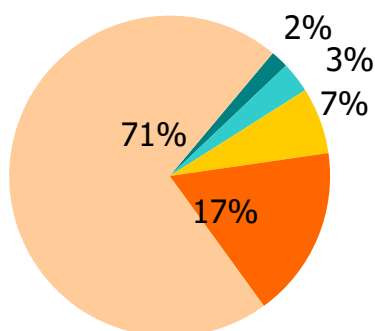
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 7. Jak często korzysta Pan (i) z komunikacji miejskiej?



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 8. Jak często korzysta Pan (i) z komunikacji kolejowej?



Źródło: Opracowanie własne

Warto zwrócić uwagę, że ze względu na kongestię i bezpieczeństwo ruchu, szczególnie w miastach, indywidualne środki transportu, samochody osobowe, przestają być oczywistym sposobem poruszania się, a komfort podróży autobusami miejskimi najnowszej generacji jest już wysoki. Deklarowany udział podróży zawsze lub przeważnie komunikacją miejską jest więc znaczny (łącznie 72%). Nie bez znaczenia jest tutaj także jej generalnie pozytywna ocena: komunikację miejską zdecydowanie i raczej pozytywnie oceniło razem 53% ankietowanych, podczas gdy opinii zdecydowanie i raczej negatywnych było 10%. Upoważnia to do postawienia ww. tezy, iż komunikacja miejska, której organizatorem jest Miasto Oświęcim, w stosunku do dzisiejszych oczekiwań pasażerów funkcjonuje w sposób poprawny. Rekomendacje odnośnie pożądanych zmian, będą omówione dalej.

7 Zasady organizacji rynku przewozów

Podstawą organizacji rynku przewozów zbiorowych pozostają porozumienia międzygminne upoważniające Miasto Oświęcim do wykonywania zadań organizatora. Miasto Oświęcim wykonuje powierzone jej zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Do tych zadań przede wszystkim należy:

- prowadzenie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnianie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców i zasad korzystania z nich,
- dbanie o właściwe funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- organizowanie systemu informacji dla pasażera,
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- wskazywanie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz ustalanie stawek opłat za korzystanie z nich przez operatorów i przewoźników,
- przygotowanie i przeprowadzanie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie sposobu i prowadzenie dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- prowadzenie rozliczeń finansowych związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego,
- sprawdzanie jakości świadczonych usług przewozowych wykonywanych przez poszczególnych przewoźników,
- prowadzenie kontroli biletów w autobusach i trolejbusach oraz pobieranie stosownych opłat karnych,
- rozpatrywanie skarg i zażaleń.

Celem sprawnej realizacji sformułowanych powyżej zadań (jak również celem realizacji wszystkich innych postulatów sformułowanych w niniejszym planie transportowym) niezbędne jest utworzenie nowej struktury – jednostki budżetowej Miasta Oświęcimia (w rozumieniu przepisów ustawy o finansach publicznych⁶³), której powierzone zostanie wykonywanie zadań własnych Miasta Oświęcim – oraz wszystkich pozostałych gmin będących stronami międzygminnego porozumienia komunikacyjnego – w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

Rekomendowana liczba pracowników tej jednostki to 8 etatów⁶⁴. Koszty utrzymania nowej jednostki ponosić będą gminy będące stronami porozumienia komunikacyjnego, proporcjonalnie do procentowej liczby wozokilometrów realizowanych przez MZK Oświęcim na obszarze poszczególnych gmin. Powyższe zasady (dotyczące partycypowania gmin będących stronami porozumienia komunikacyjnego w kosztach funkcjonowania organizatora lokalnego transportu zbiorowego) znajdą swoje odzwierciedlenie poprzez podjęcie przez właściwe Rady Miejskie i Gminne uchwał zezwalających na aktualizację porozumienia – wpisanie do niego adnotacji o proporcjonalnej partycypacji gmin w kosztach funkcjonowania organizatora.

⁶³ Ustawa z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r., nr 15, poz. 148 ze zm.).

⁶⁴ Dla porównania, np. struktura MZK Tychy (organizatora lokalnego transportu zbiorowego w imieniu Miasta Tychy) liczy 21 etatów. Porozumienie międzygminne, na mocy którego w sumie 7 gmin przekazało Miastu Tychy kompetencje w zakresie organizacji transportu zbiorowego na swoim terenie, obejmuje obszar zamieszkały w sumie przez 246 tys. osób. Proporcjonalnie, 94 tys. osób zamieszkujących obszar „oświęcimskiego” międzygminnego porozumienia komunikacyjnego, „odpowiada” 8 etatom.

8 Pożądany standard usług przewozowych

Pod mianem standardu usług przewozowych w przypadku transportu zbiorowego rozumie się zespół działań, dzięki którym podnosi się jakość oferty w każdym jej zakresie – zarówno jeśli chodzi o konstruowanie rozkładów jazdy, jak i rozwiązania taryfowe, działania związane z poprawą jakości infrastruktury i taboru, ochroną środowiska, przystosowaniem systemu komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych a także z rozwijaniem systemu informacji pasażerskiej.

Równoległa poprawa standardu usług we wszystkich ww. aspektach powinna prowadzić do zwiększenia zainteresowania korzystaniem z transportu zbiorowego, przy jednoczesnym zmniejszaniu stopnia wykorzystywania motoryzacji indywidualnej na terenie obszaru objętego planem transportowym.

Modelem idealnym jest podniesienie standardu usług tak, aby transport zbiorowy na terenie przedmiotowych gmin objętych planem transportowym, stał się atrakcyjny do tego stopnia, żeby użytkowanie prywatnych samochodów następowało tylko w sytuacjach takich, jak:

- W stanie wyższej konieczności, czyli np. w momencie, gdy samochód gwarantuje wydatnie szybsze przemieszczanie się, a jednocześnie podróż wymaga maksymalnie dużej elastyczności w planowaniu trasy, której oferta transportu zbiorowego nie jest w stanie sprostać;
- Gdy podróżowanie transportem zbiorowym jest niemożliwe. Chodzi tu m.in. o odcinki, na których transport zbiorowy nie funkcjonuje, czyli np. odcinki pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem autobusowym/zintegrowanym węzłem przesiadkowym – w sytuacji, w której jest to dystans przekraczający możliwości pokonania go np. pieszo bądź rowerem.

Rozwój transportu zbiorowego ma prowadzić do sytuacji zminimalizowania przypadków, w których podróżni podejmują decyzję na podstawie subiektywnych odczuć (a nie w stanie wyższej konieczności), iż podróż prywatnym samochodem jest bardziej atrakcyjna niż korzystanie z transportu zbiorowego.

Aby osiągnąć taki cel należy podejmować działania wielowątkowe, których główne grupy zostały omówione poniżej.

8.1 Atrakcyjne relacje i atrakcyjny rozkład jazdy

- ⇒ Zmiany w rozkładach jazdy MZK powinny doprowadzić do uzyskania skomunikowań pomiędzy autobusami miejskimi i pociągami regionalnymi – zwłaszcza w porach dnia, w których autobusy kursują z niewielką częstotliwością. W interesie Miasta Oświęcim oraz innych gmin objętych porozumieniem międzygminnym jw. leży utrzymywanie stałego kontaktu z przewoźnikami kolejowymi odnośnie synchronizowania rozkładów, celem dokonywania na bieżąco zmian, w ślad za zmianami godzin kursowania pociągów, w rozkładach jazdy autobusów. Mowa tu zwłaszcza o liniach komunikacyjnych obsługujących stacje i przystanki kolejowe położone na obszarze planu transportowego. Modelową byłaby zwłaszcza sytuacja, w której podróżny przyjeżdżający/wyjeżdżający pociągiem do/z Oświęcimia w porach

wczesnoporannych, późnowieczornych bądź w dniach wolnych od pracy uzyskałby każdorazowo gwarancję skomunikowań pomiędzy pociągami i autobusami (postulowany czas na przesiadkę – nie większy niż 10-15 min);

- ⇒ Celem zsynchronizowania rozkładów pociągów i autobusów, rekomendowane jest wprowadzenie – w miarę możliwości – do rozkładów MZK odjeżdżających we wspomnianych godzinach „newralgicznych” spod dworca kolejowego w Oświęcimiu adnotacji, iż poszczególne kursy autobusów oczekują na ewentualne opóźnienia pociągów. Aby zachowana została spójność komunikacyjna linii MZK i aby ewentualne oczekiwanie autobusów na pociągi nie spowodowało utrudnień w kursowaniu linii autobusowych w innych rejonach miasta oraz na obszarze pozostałych gmin objętych planem transportowym, czas oczekiwania na spóźnione pociągi nie może być dłuższy niż 10-15 min. Ostateczna decyzja, jaka może być maksymalna długość oczekiwania autobusów MZK na pociągi, musi być przez organizatora przewozów podejmowana elastycznie – w zależności od tego, którądy wytyczona jest trasa danej linii i w jak dużym stopniu ewentualne oczekiwanie na opóźnione pociągi wpłynie na pogorszenie spójności układu komunikacyjnego całego obszaru planu transportowego;
- ⇒ Konieczne jest utworzenie w rejonie stacji Oświęcim zintegrowanego węzła przesiadkowego. Działanie to powinno nastąpić równolegle z wprowadzeniem w obrębie węzła jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla pociągów i autobusów MZK;
- ⇒ Analogiczne działania w zakresie utworzenia skomunikowań – jak również utworzenia węzła przesiadkowego – winny być, w miarę możliwości, wdrożone także w obrębie dworca PKS, pomiędzy regionalnymi autobusami / mikrobusami pozamiejskimi i MZK. W pierwszej kolejności współpraca taka powinna być wdrożona w przypadku linii MZK i przewoźników autobusowych zapewniających połączenie Oświęcimia z Bielsko-Białą i Tychami. Jest to ważne o tyle, że przyjęło się ograniczać myślenie o koordynacji rozkładów jazdy różnych środków transportu zbiorowego do – oczywiście uzasadnionego – dopasowaniu rozkładów jazdy autobusów i pociągów zapominając, że w równym stopniu może to dotyczyć koordynacji pomiędzy regionalnym i dalekobieżnym transportem drogowym, a komunikacją miejską;
- ⇒ Zmiany w rozkładach MZK powinny obejmować sukcesywną synchronizację rozkładów pomiędzy poszczególnymi liniami komunikacyjnymi w obrębie sieci komunikacyjnej MZK – zwłaszcza tymi liniami, które charakteryzują się niską częstotliwością kursowania i w przypadku których brak skomunikowań może utrudniać lub nawet uniemożliwiać korzystanie z transportu zbiorowego. W miarę możliwości technicznych, informacje o tego rodzaju skomunikowaniach powinny być umieszczane na rozkładach drukowanych (na przystankach), w pojazdach oraz w Internecie na stronie MZK;
- ⇒ Operator powinien być zobowiązany do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 15-20 minut;
- ⇒ Rekomenduje się kontraktowe zobowiązanie przewoźnika do utrzymywania taboru rezerwowego, umożliwiającego, w sposób elastyczny, zwiększenie liczby personelu

obsługi, jeśli w wypadku znaczącej kongestii ruchu występuje zagrożenie znaczących opóźnień, wpływających na kursowanie autobusów niezgodnie z rozkładem;

⇒ Kierowcy wszystkich pojazdów muszą być wyposażeni w telefony, umożliwiające przekazywanie informacji w przypadku utrudnień związanych z realizacją przewozów.

8.2 Ochrona środowiska naturalnego

8.2.1 Uwagi ogólne

Transport drogowy, w tym miejski, jest jednym z głównych źródeł hałasu i emisji związków szkodliwych, stanowiących zagrożenie dla środowiska naturalnego i życia człowieka. Emisja zanieczyszczeń wpływając na organizmy żywe zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu krążenia i oddechowego. Zanieczyszczenia komunikacyjne wpływają również na powstawanie lokalnych obszarów występowania smogu i zakwaszania gleby. Występujące w spalinach związki szkodliwe to: CO₂, SO, NO_x, HC i cząstki stałe. Największy wpływ na zakwaszanie gleby mają: SO₂, NO_x i NH₃. Natomiast: CO₂, CH₄, CO i NO_x wpływają na powiększanie się efektu cieplarnianego. Emisja CO₂ jest ograniczana jednak nie powinna być traktowana jako priorytet. Najważniejsze jest by nowoczesny tabor autobusowy spełniał normy Euro i charakteryzował się ograniczeniem emisji związków szkodliwych zgodnie z tymi normami.

Wszyscy organizatorzy transportu zbiorowego powinni wspierać rozwiązania, które mają przyczynić się do ograniczenia emisji związków szkodliwych i hałasu emitowanego przez środki transportu publicznego. Bardzo ważne znaczenie mają tutaj działania w kierunku ograniczenia wykorzystania transportu indywidualnego, modernizacji i przebudowy dróg odpowiadające unijnym oraz krajowym wymogom ekologicznym. Równie ważnym aspektem z punktu widzenia ochrony środowiska jest program rozbudowy pasażerskiego transportu kolejowego w regionie i zakup nowoczesnego taboru autobusowego spełniającego europejskie standardy emisji związków szkodliwych (EURO), rozumiane jako spełnianie, regulowanych przez Unię Europejską, norm emisji ww. szkodliwych substancji. Standardy te zostały opracowane, opublikowane w dyrektywach (595/2009/EC⁶⁵, 510/2011/EU⁶⁶) i wdrożone przez wszystkich największych producentów pojazdów drogowych w Europie. Normy te regulują emisję tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NO_x), tlenku siarki (SO) i cząstek stałych. Bardzo ważne jest przy tym aby podejmowane były wspólne działania, które poprzez edukowanie społeczeństwa i racjonalizację zadań transportowych przedstawiałyby transport miejski jako bardziej ekologiczny, mniej hałaśliwy i tańszy środek transportu niż transport indywidualny.

⁶⁵ Źródło: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:188:0001:01:PL:HTML>, dostęp dnia 16.12.2014 r.

⁶⁶ Źródło: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:145:0001:01:PL:HTML>, dostęp dnia 16.12.2014 r.

8.2.2 Polityka ochrony środowiska realizowana na obszarze organizatora

Na obszarze organizatora realizowana jest polityka ochrony środowiska prowadzona przez jednostki samorządu terytorialnego różnych szczebli.

W zakresie wojewódzkim, jest to:

- „Program Ochrony Środowiska Województwa Małopolskiego na lata 2007-2014”⁶⁷

Dla przedmiotowego: powiatu i gmin są to, odpowiednio:

- „Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Oświęcimskiego na lata 2013 – 2016 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2017 – 2020”⁶⁸;
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Chełmek na lata 2011 – 2014 z perspektywą do roku 2018”⁶⁹;
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Brzeszcze na lata 2010 – 2013 z perspektywą na lata 2014 – 2017”⁷⁰;
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Libiąż na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024 roku”

Cele realizowanego wojewódzkiego planu ochrony środowiska poruszają 10 priorytetów ekologicznych w tym: ochronę powietrza atmosferycznego i zmniejszenie uciążliwości hałasu. Cele te mają być realizowane po przez:

- Kontynuacje działań związanych z poprawą jakości powietrza oraz ograniczenie zużycia energii i wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł;
- Stworzenie, przyjęcie i realizacja Programów służących ochronie powietrza oraz ich aktualizacja, a także koordynowanie ich skuteczności;
- Spełnienie wymagań prawnych w zakresie jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji ze źródeł powierzchniowych, liniowych i punktowych;
- Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców;
- Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców w zakresie ochrony powietrza.

Programy ochrony środowiska opracowane przez poszczególne gminy opierają się na założeniach wojewódzkiego planu ochrony środowiska. Dodatkowo każdy z tych programów określa cele i zalecenia związane z minimalizacją uciążliwości ruchu komunikacyjnego, a zwłaszcza transportu indywidualnego.

⁶⁷ Źródło: <http://www.malopolskie.pl/Pliki/2007/ProgramOchronySrodowiskaWM2007-2014.pdf>, dostęp dnia 16.12.2014 r.

⁶⁸ Źródło: <http://powiat.oswiecim.pl/index.php/strony/10115>, dostęp dnia 16.12.2014 r.

⁶⁹ Źródło: http://www.chelmek.pl/sesja/V_12/zalacznik_pos.pdf, dostęp dnia 16.12.2014 r.

⁷⁰ Źródło: http://brzeszcze.pl/wplici/aktualizacja-pos-brzeszcze_5287_813.pdf, dostęp dnia 16.12.2014 r.

Miasto Oświęcim oraz Gminy Porozumienia Międzygminnego (Oświęcim, Brzeszcze, Miedźna i Chełmek) w swoich planach ochrony środowiska zawierają wspólne cele i działania, które wpływają na redukcję hałasu, drgań oraz emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez:

- Rozwój i promocję komunikacji zbiorowej oraz wspólnego dojazdu do pracy;
- Rozwój i promocję regionalnego transportu kolejowego;
- Eliminację z ruchu pojazdów nie spełniających obowiązujących norm emisji związków szkodliwych;
- Poprawę stanu infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie miast i gmin;
- Redukcję hałasu i drgań.

Miasto Oświęcim i Gminy Porozumienia międzygminnego dbając o mieszkańców i środowisko naturalne, realizują też własne mniejsze cele o znaczeniu lokalnym, ale bardzo ważnym dla całego województwa śląskiego. Są to między innymi cele wymienione poniżej zapisane w lokalnych planach ochrony środowiska.

Miasto Oświęcim:

- Modernizacja wewnątrzmiejskiego układu drogowego;
- Przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez miasto;
- Przeprowadzenie oceny stanu akustycznego środowiska w mieście i obserwacja zmian, na podstawie opracowanej mapy akustycznej.

Gmina wiejska Oświęcim:

- Minimalizacja uciążliwości od transportu kołowego;
- Poprawa stanu technicznego infrastruktury drogowej na terenie gminy;
- Rozwój i promocja komunikacji zbiorowej oraz wspólnego dojazdu do pracy.

Gmina Brzeszcze:

- Polepszanie warunków bytowych i zdrowotnych mieszkańców poprzez poprawę jakości powietrza atmosferycznego;
- Tworzenie stref zieleni izolacyjnej pomiędzy terenami przemysłu, ciągami komunikacyjnymi a terenami zabudowy mieszkaniowej;
- Działania prowadzące do poprawy płynności komunikacyjnej w mieście/gminie.

Gmina Chełmek:

- Kontynuacja programów edukacyjnych uświadamiających problemy ochrony powietrza;
- Dbłość o stan techniczny dróg;
- Podnoszenie świadomości społecznej w zakresie ochrony powietrza ze wskazywaniem szkodliwego oddziaływania zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz kosztów społeczno – ekonomicznych spowodowanych zanieczyszczeniem atmosfery;

- Ograniczenie emisji ze środków transportu przez dalszą modernizację układu komunikacyjnego,
- Poprawa stanu technicznego dróg, budowę ścieżek rowerowych, promowanie korzystania z publicznych środków transportu;
- Współpraca z sąsiednimi gminami w zakresie ochrony środowiska i modernizacji układu komunikacyjnego.

Gmina Libiąż:

- Ograniczenie emisji ze źródeł komunikacyjnych;
- Dążenie do usprawnienia komunikacji poprzez budowę nowych odcinków dróg, obwodnic, modernizację istniejących i budowę tras rowerowych;
- Modernizacja nawierzchni dróg istniejących oraz budowa nowych alternatywnych dróg i obwodnic;
- Prowadzenie nasadzeń i odnowa zieleni izolacyjnej przy drogach;

Gmina Miedźna:

- Modernizacja istniejących dróg;
- Poprawa stanu technicznego infrastruktury drogowej;
- Budowa nowych ścieżek rowerowych.

8.3 Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych

Wychodzenie naprzeciw potrzebom przewozowym osób niepełnosprawnych staje się w ostatnich latach coraz silniej akcentowane w szeregu dokumentów sporządzanych zarówno na forum Unii Europejskiej⁷¹, jak i na szczeblu krajowym⁷². Realizacja postulatów w tym zakresie urasta obecnie do rangi nie mniejszej niż konieczność ogólnej poprawy oferty transportu publicznego, ciążyącej na organizatorach przewozów i przewoźnikach.

W przypadku usług świadczonych przez MZK Oświęcim, potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych zostały zaspokojone częściowo poprzez wymianę niektórych pojazdów

⁷¹ Konieczność zwrócenia uwagi na potrzeby transportowe osób o ograniczonej sprawności ruchowej została zasygnalizowana m.in. w Rozporządzeniu (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

⁷² W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w 2013 r., zapisano m.in.: *Dostępność [transportu zbiorowego] dla osób niepełnosprawnych (...) utrudniają bariery architektoniczne i techniczne (...). Z tego względu plany rozwoju transportu publicznego (...) będą uwzględniały dostosowanie systemów transportowych (infrastruktury oraz taboru) także do potrzeb osób niepełnosprawnych. (...) Przygotowanie planów i działań transportowych o charakterze inwestycyjnym, powinno być konsultowane z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne.*

na niskopodłogowe. Usługa przewozowa dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej dotyczy osób, które:

- zostały zakwalifikowane przez organy orzekające do jednego z trzech stopni niepełnosprawności;
- uzyskały orzeczenie o całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy;
- uzyskały orzeczenie o rodzaju i stopniu niepełnosprawności osoby, która nie ukończyła 16. roku życia.

Razem z osobą niepełnosprawną ze specjalnie dedykowanej usługi przewozowej mogą korzystać także opiekunowie tych osób. Zamawiane przewozy są odpłatne według specjalnego cennika ustalanego przez MZK Oświęcim.

Oprócz tego wskazać należy inne działania związane z poprawą dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych, które to działania powinny być sukcesywnie wdrażane w kolejnych latach:

- zapowiedzi głosowe (w środku i na zewnątrz pojazdów – poprzez montaż zewnętrznych głośników, tak aby zapowiedzi były też słyszane podczas postojów na przystankach);
- przebudowa przystanków (zatok komunikacyjnych) w taki sposób, by podłoga w pojazdach znajdowała się na równi z chodnikami;
- zwiększenie liczby piktogramów informujących o pierwszeństwie poszczególnych miejsc siedzących dla inwalidów;
- publikowanie na przystankach i w pojazdach, rozkładów jazdy oraz innych elementów systemu informacji pasażerskiej (schematów komunikacyjnych, taryf, regulaminów etc.) w sposób ułatwiający korzystanie z komunikacji;
- udzielanie przez kierowców osobistej pomocy osobom wyraźnie niesprawnym ruchowo przy wsiadaniu do pojazdów (obowiązek taki musi być zapisany w umowie pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem);
- utworzenie na stronie internetowej operatora wersji dla osób słabowidzących.

Naturalnie zauważyć należy, że szereg spośród wskazanych powyżej działań (takich jak wymiana taboru na niskopodłogowy, zapowiedzi głosowe) jest związana także z ogólną poprawą jakości transportu publicznego, a nie tylko z poprawą jakości transportu publicznego z punktu widzenia osób niepełnosprawnych. Postulowane powyżej działania o charakterze inwestycyjnym, które niosą za sobą konieczność ponoszenia znaczących nakładów finansowych, powinny być, adekwatnie do dostępności środków pomocowych UE, realizowane w trakcie unijnej perspektywy finansowej 2014-20.

Kwestią niezależną od poprawy dostępności taboru i systemu informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych jest rozwój preferencyjnego systemu taryfowego dla tej grupy podróżnych. Oprócz obowiązku honorowania przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ulg ustawowych dedykowanych dla osób niepełnosprawnych, można rozważyć wprowadzanie dodatkowych, ulgowych bądź darmowych biletów ważnych na obszarze właściwym dla tegoż organizatora. Jest to bowiem działanie potencjalnie ułatwiające osobom niepełnosprawnym – jednej z grup społecznych najsilniej zagrożonej wykluczeniem

– rehabilitację (tak zdrowotną, jak i społeczną), jak również poszukiwanie pracy i stałe uczestniczenie w życiu zawodowym.

8.4 Dostępność podróźnych do infrastruktury przystankowej i węzłów komunikacyjnych

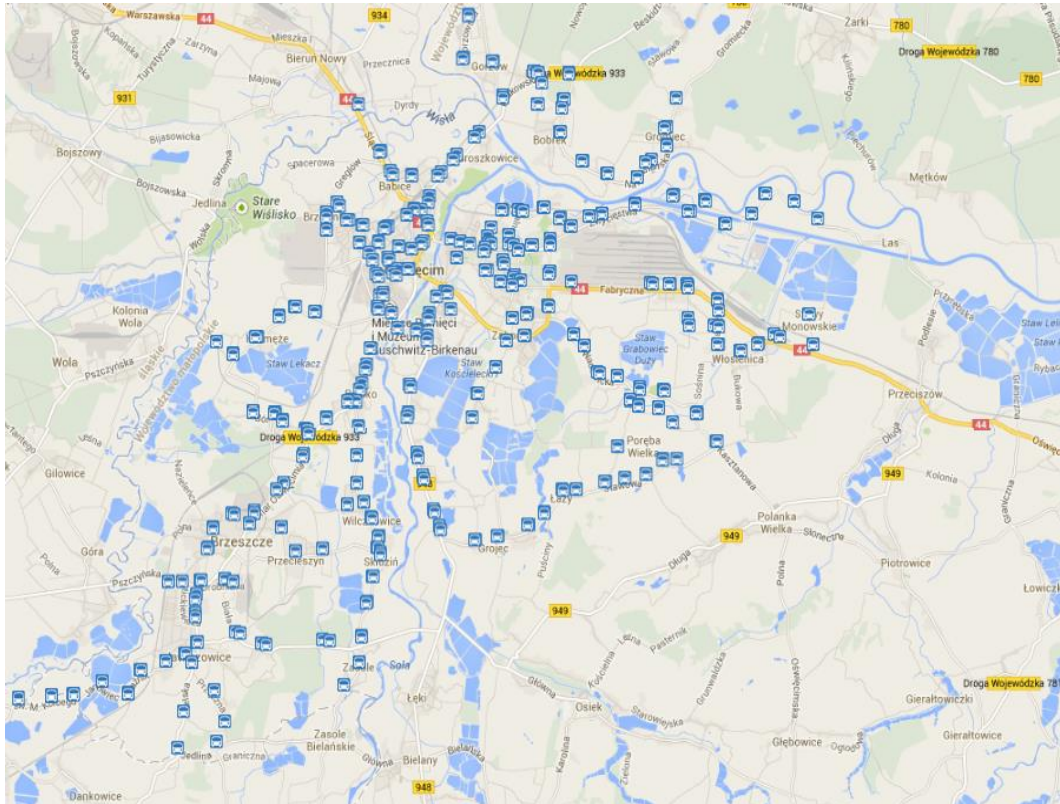
Niezbędne jest tworzenie i rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czyli miejsc, gdzie oprócz utworzenia wygodnego systemu przesiadania się pomiędzy poszczególnymi pojazdami – środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, w większym stopniu od innych przystanków rozwinięte są System Informacji Pasażerskiej, punkty sprzedaży biletów oraz parkingi samochodowe i rowerowe, włączone w systemy „Park&Ride” i „Bike&Ride”.

Rozwój systemu P&R/B&R powinien być powiązany z odpowiednią modyfikacją taryfy MZK Oświęcim tak, aby promować korzystanie z transportu zbiorowego kosztem indywidualnego. W szczególności, można byłoby tutaj zaproponować następujące przedsięwzięcia:

- Utworzenie zintegrowanych węzłów nastąpić powinno w pierwszej kolejności w obrębie dworców kolejowych i autobusowych odpowiednio w Mieście Oświęcim oraz w każdej z gmin Porozumienia jw., a w drugiej kolejności – w rejonie przystanków funkcjonujących w pobliżu ww. centrów przesiadkowych i ruchotwórczych, jako charakteryzujących się największymi przepływami podróźnych i generującymi, w związku z tym, największe zapotrzebowanie na transport;
- Zadaniem gmin znajdujących się na obszarze planu transportowego, będzie monitorowanie na bieżąco przypadków wandalizmu związanego z niszczeniem infrastruktury przystankowej i zrywaniem rozkładów – tak aby pogorszenie standardu oczekiwania na autobus, jak również pogorszenie dostępu do informacji pasażerskiej miało miejsce w jak najkrótszym czasie i było jak najmniej odczuwalne dla podróźnych;
- Należy dążyć do tego, by wszystkie przystanki autobusowe na obszarze odpowiedzialności organizatora były objęte ulicznym oświetleniem, a także – w miarę możliwości – aby był rozwijany był system monitoringu wizyjnego, który będzie obejmował przystanki.

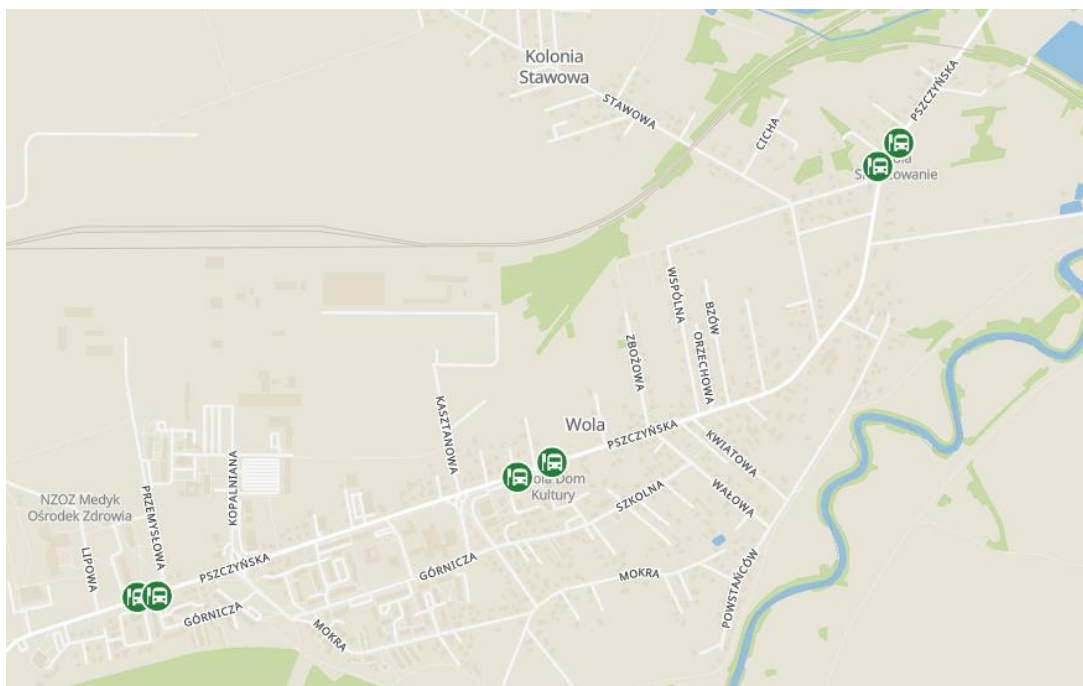
Rozmieszczenie przystanków MZK Oświęcim, pokazane jest na rysunku poniżej.

Rysunek 9. Schemat przystanków MZK Oświęcim



Źródło: www.mzk.oswiecim.pl

Rysunek 10. Przystanki MZK Oświęcim w miejscowości Wola



Źródło: www.mzk.oswiecim.pl

8.5 Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

- Sukcesywnie należałoby zwiększać park pojazdów: niskopodłogowych, wyposażonych w klimatyzację, elementy obsługi (np. drzwi) dostępne dla podróżnych, monitoring oraz systemy głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej. W drugiej kolejności, pożądane jest też wyposażanie autobusów MZK w dostęp do bezprzewodowego internetu (Wi-Fi);
- Operator powinien zostać zobowiązany, zapisami kontraktowymi, do sukcesywnej wymiany taboru na nowy tak, aby przeciętny wiek autobusu komunikacji miejskiej nie był większy niż 8-10 lat;
- Niedopuszczalne jest, by wyjeżdżający w trasę pojazd posiadał uciążliwe dla pasażera usterki techniczne, takie jak np. niesprawne drzwi, nieszczelne okna lub wywietrzniki, niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie (ew. brak możliwości otwarcia okien w przypadku braku wyposażenia pojazdu w klimatyzację), popsute wyświetlacze, nieszczelny układ wydechowy, niedziałające kasowniki, nie zachowanie standardów estetyki i czystości, etc. Zapisy kontraktowe powinny zobowiązywać przewoźnika do dokonywania natychmiastowej wymiany taboru w przypadku zaistnienia któregoś z ww. problemów, jeśli nie będzie możliwości wyeliminowania go na najbliższym przystanku krańcowym;
- MZK powinien zostać zobowiązany zapisami kontraktowymi do tego, by ubiór kierowców był standardowy. Kierowcy powinni być ubrani w (zależności od pory roku) koszulę bądź bluzę/sweter (ew. koszulę + marynarkę) z logo MZK (lub herbem Oświęcimia);
- Sukcesywnie powinien powiększać się zasób pojazdów w pełni przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych: z podłogą obniżoną na całej długości, wyposażonych w urządzenia do pochylania pudła przy wsiadaniu / wysiadaniu oraz wysuwania pochylni dla wózków inwalidzkich oraz zwiększoną liczbę piktogramów informujących o pierwszeństwie miejsc siedzących dla inwalidów;
- W miarę możliwości powierzchniowych, pożądany jest montaż w autobusach stojaków na rowery.

Sposób oznakowania pojazdów będzie także omówiony dalej, w rozdziale dot. systemu informacji pasażerskiej.

8.6 Standard systemu pobierania opłat za bilety

- Po oddaniu do użytku planowanej do budowy nowej, południowej obwodnicy Oświęcimia, co zmniejszy problem kongestii drogowej na terenie miasta Oświęcimia, należy rozwinąć ofertę biletów czasowych – uzupełnić obecnie funkcjonujący bilet 90-minutowy o bilety ważne krócej (np. 15-20, 30-40, 60 min); dla zachowania różnorodności taryfy, wychodząc naprzeciw różnym preferencjom pasażerów, funkcjonowanie biletów jednorazowych (jednoprzejazdowych) powinno zostać utrzymane;

- System biletów czasowych i okresowych zostanie rozwinięty o bilety weekendowe, tygodniowe, kwartalne i półroczne (semestralne – dla uczniów i studentów);
- Powinny zostać podjęte działania zmierzające do wprowadzenia w taryfie MZK tzw. elektronicznej portmonetki: elektronicznego nośnika zbliżonego mechanizmem działania do systemu pre-paid. Nośnik taki byłby aktywowany każdorazowo przez podróżnego w momencie wsiadania i wysiadania z autobusu, a cena biletu byłaby adekwatna do liczby przejechanych przystanków. Jednocześnie, celem zachęcenia podróżnych stosujących „elektroniczną portmonetkę” do częstego korzystania z oferty MZK, wdrożone zostaną mechanizmy taryfowe o charakterze promocyjnym – np. brak opłaty lub zmniejszona opłata za bilet w przypadku dokonania przesiadki w krótkim czasie (do 15-20 min) po zakończeniu podróży pierwszym pojazdem;
- Podjęta zostanie współpraca taryfowa z przewoźnikami kolejowymi, celem utworzenia zintegrowanych biletów. W pierwszej kolejności, należy dążyć do rozszerzenia zakresu obowiązywania Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA) o obszar planu transportowego (włączenie do MKA taryfy MZK Oświęcim), jak również do poszerzenia oferty Biletu Śląskiego o możliwość zakupu zintegrowanych biletów, umożliwiających podróżowanie po sieci KZK GOP, MZK Oświęcim oraz pociągami Kolei Śląskich pomiędzy tymi sieciami. W przypadku Biletu Śląskiego, należy również dążyć – w porozumieniu z pozostałymi partnerami BŚ – do rozwinięcia jego oferty o możliwość zakupu biletów o krótszym okresie obowiązywania (czyli takich jak bilety jednorazowe/jednodniowe, tygodniowe etc.);
- W dalszej kolejności, należy podjąć analogiczną współpracę taryfową, w której partnerami byłoby MZK Oświęcim, przewoźnik kolejowy bądź autobusowy (regionalny) oraz organizatorzy transportu zbiorowego na obszarze takich ośrodków jak Chrzanów/Trzebinia/Libiąż, Tychy, Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała;
- Koniecznym jest rozwój preferencyjnego systemu taryfowego dla podróżnych niepełnosprawnych. Niezależnie od obowiązku honorowania ulg ustawowych, zasadnym jest rozważenie wprowadzanie dodatkowych, ulgowych bądź bezpłatnych biletów dla osób niepełnosprawnych ważnych na sieci MZK. Wprowadzenie tego rodzaju ulg będzie środkiem na przeciwdziałanie trwałemu wykluczeniu społecznemu niepełnosprawnych;
- W ślad za zmianami taryfowymi, następować musi rozwój kanałów dystrybucji biletów. W tym celu należy dążyć do wdrożenia elektronicznej karty miejskiej, czyli nośnika biletu okresowego, umożliwiającego jego doładowanie m.in. przez Internet (karta miejska służyłaby również kupowaniu biletów w ramach „elektronicznej portmonetki”). Postulowane jest także wdrożenie systemu zakupu biletu poprzez aplikację w telefonie komórkowym oraz montaż automatów biletowych w rejonie przystanków charakteryzujących się największymi potokami podróżnych (przede wszystkim w obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i miejsc wskazanych w pkt. 4.2), jak również, w dalszej kolejności, montaż automatów biletowych w pojazdach. Automaty biletowe powinny być wyposażone w system doładowania elektronicznej karty miejskiej. Obsługa automatów biletowych powinna być dostępna również w językach obcych (co jest szczególnie ważne w kontekście licznych gości zagranicznych w Państwowym Muzeum Auschwitz-Birkenau – według danych z 2013

r., goście zagraniczni stanowili ponad 74% osób odwiedzających Miejsce Pamięci). Za pośrednictwem Internetu, telefonu oraz automatów biletowych powinny być dostępne także bilety „zintegrowane” (autobusowo-kolejowe i inne), umożliwiające wyjazd poza obszar planu transportowego.

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

System Informacji Pasażerskiej (SIP) w obszarze funkcjonowania MZK Oświęcim wymaga systematycznego uzupełniania i unowocześniania. Dlatego oprócz już podjętych i zrealizowanych rozwiązań w perspektywie do 2020 r. przewidywane jest wdrożenie szeregu działań mających na celu wydatną poprawę jakości publikowania i prezentowania informacji dla pasażerów.

Poprawę SIP należy podzielić na trzy zasadnicze grupy działań:

1. Informacje publikowane na przystankach;
2. Informacje publikowane w pojazdach;
3. Informacje publikowane na stronie internetowej www.mzk.oswiecim.pl

Działania we wszystkich trzech segmentach są względem siebie komplementarne, propozycje szczegółowych przedsięwzięć w tym względzie, podane są w tabeli poniżej.

Tabela 19 Działania dotyczące organizacji systemu informacji dla pasażerów

PROPONOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA	
Ad 1	<ul style="list-style-type: none">• Informacja przystankowa MZK nadal opierać się będzie o tradycyjny model rozkładów, wskazujących godziny odjazdów autobusów z poszczególnych przystanków oraz wykaz przystanków. Postulowana jest rozbudowa tych informacji o skomunikowania⁷³.• Niezbędne jest wywieszanie na wszystkich przystankach schematów sieci komunikacyjnej MZK Oświęcim z informacją o "skróconych" relacjach w godzinach odjazdu poszczególnych linii;• Sukcesywnie należy powiększać publikowanie informacji pasażerskiej także w alfabecie Braille'a;• Rozkłady (trasy), schematy i taryfy powinny być publikowane także w języku angielskim;• W miarę możliwości (finansowych i technicznych), sukcesywnie powinien być rozwijany system dynamicznej informacji pasażerskiej – w postaci elektronicznych tablic (monitorów LCD) montowanych na przystankach, wyświetlających następującego rodzaju informacje⁷⁴: najbliższe odjazdy,

⁷³ Działanie to naturalnie jest ograniczone niewielką powierzchnią przeznaczoną na publikowanie rozkładów na przystankach, nie mniej dążyć należy do tego, by taka zmiana zasad publikowania rozkładów została dokonana – zwłaszcza w wypadku linii charakteryzujących się niską częstotliwością kursowania.

⁷⁴ Montaż tablic powiązany będzie z montażem we wszystkich pojazdach urządzeń GPS, pozwalających na przesyłanie informacji do – utworzonego w tym celu – serwera SIP. Serwer gromadzić będzie informacje o bieżącym położeniu poszczególnych wozów, co pozwalać będzie na wyświetlanie na monitorach przystankowych bieżących informacji o opóźnieniach i utrudnieniach.

PROPONOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA	
	ewentualne opóźnienia i bieżące utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, dogodne skomunikowania danego kursu z innymi liniami (oraz innymi segmentami transportu zbiorowego) w węzłach przesiadkowych, promocje biletowe, planowane zmiany w kursowaniu poszczególnych linii (doraźne, wynikające z remontów dróg/awarii, oraz stałe) oraz w innych segmentach oferty MZK, np. w taryfach ⁷⁵ .
Ad 2	<ul style="list-style-type: none"> W każdym pojeździe musi być zamieszczona informacja o: obowiązujących opłatach za przejazd; obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz regulaminu przewozu osób pojazdami MZK Oświęcim; Docelowo we wszystkich pojazdach ww. informacje powinny być podawane za pomocą monitorów LCD. Na monitorach tych, powinny być przekazywane także informacje analogiczne jak w wypadku ww. monitorów umieszczanych na przystankach; Rozwój SIP w pojazdach dotyczyć będzie także montażu w autobusach głośników – wewnętrznych i zewnętrznych – informujących o numerze linii, przystanku, kierunku jazdy i aktualnej dla danego kursu relacji; Standardem w pojazdach MZK Oświęcim – wynikającym z zapisów kontraktowych – powinna być wysoka jakość zewnętrznych tablic kierunkowych tak, aby ich treść była dobrze widoczna w każdych warunkach atmosferycznych.
Ad 3	<ul style="list-style-type: none"> Powinien zostać rozwinięty system nowoczesnego powiadamiania podróżnych za pomocą powiadomień SMS⁷⁶ oraz bezpłatnego newslettera⁷⁷.

⁷⁵ W pierwszej kolejności monitory LCD powinny zostać zainstalowane na przystankach zlokalizowanych w pobliżu centrum przesiadkowego i centrów ruchotwórczych (por. rozdział poprzedni). W następnej kolejności tablice takie powinny być instalowane także na przystankach charakteryzujących się mniejszymi potokami podróżnych. Jeżeli zostanie wdrożona integracja rozkładowa pomiędzy autobusami MZK, autobusami regionalnymi i przewoźnikami kolejowymi, wówczas – przed jej wdrożeniem – monitory LCD muszą być zainstalowane na wszystkich przystankach, na których zatrzymują się linie autobusowe dojeżdżające do dworca PKP w Oświęcimiu, tak aby pasażerowie na przystankach poza dworcem mieli pełną orientację odnośnie wielkości ewentualnego spóźnienia autobusu. Należy zwrócić uwagę, iż wdrażanie integracji rozkładowej pomiędzy autobusami i pociągami bez montażu monitorów LCD na przystankach wzdłuż tras autobusów dojeżdżających do dworca jest dalece niewskazane – oczekiwanie na opóźnione autobusy bez wiedzy, jak duże są to opóźnienia, będzie wpływać na zniechęcanie się do podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego.

⁷⁶ Poprzez wysłanie drogą SMS odpowiedniego hasła/kodu, podróżny będzie mógł się dowiedzieć o odjeździe każdego autobusu z każdego przystanku; niezależnie, wdrożona zostanie też usługa powiadamiania o utrudnieniach oraz stałych zmianach w ofercie MZK – w dwóch wariantach: jednorazowego SMS informującego o najbliższych zmianach oraz stałej usługi, dzięki której odbiorca będzie otrzymywał każdorazowo sms z powiadomieniem o zmianach.

PROPONOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA

- Nieznacznej modyfikacji wymaga sposób publikowania rozkładów jazdy na stronie internetowej MZK Oświęcim. Postulowane jest utworzenie i umieszczenie aplikacji zawierającej rozkłady jazdy wszystkich linii i wszystkich przystanków, do ściągnięcia na dysk komputera oraz na telefon komórkowy, z możliwością ich przeglądania w trybie „offline” oraz aktualizacji.
- Konieczne jest stworzenie „lekkiej” wersji strony internetowej, dedykowanej dla telefonów komórkowych.
- Bieżące informacje o opóźnieniach/utrudnieniach, analogiczne jak w przypadku informacji na monitorach LCD na przystankach i w pojazdach, powinny być też publikowane w widocznym miejscu na stronie głównej witryny MZK.
- Pożądane jest utworzenie zestawu odpowiedzi na potencjalnie najczęściej zadawane przez podróżnych pytania (tzw. FAQ).
- Niezależnie od dostępności interaktywnej mapy i interaktywnego schematu na stronie www.mzk.oswiecim.pl pożądane jest nawiązanie współpracy pomiędzy MZK w Oświęcimiu i administratorem serwisu internetowego www.jakdojade.pl, tak aby MZK stał się partnerem tego serwisu⁷⁸.
- Należy utworzyć w serwisie www.mzk.oswiecim.pl także wersje obcojęzyczne: w pierwszym rzędzie angielską.
- Niezbędne jest utworzenie na stronie www.mzk.oswiecim.pl wersji dla niewidomych/niedowidzących.

Źródło: opracowanie własne.

⁷⁷ Funkcjonująca już obecnie usługa zostanie rozwinięta m.in. o rozsyłane informacji nt. bieżących utrudnień. Informacje o funkcjonowaniu powiadomień SMS oraz newslettera będą zamieszczane nie tylko na stronie internetowej MZK, ale także w pojazdach oraz na przystankach.

⁷⁸ Jest to serwis udostępniający mapy i rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej dla większości największych miast w Polsce, przez co – dzięki jednolitemu, przejrzystemu sposobowi prezentowania informacji – urósł on do miana najbardziej wartościowego źródła informacji o transporcie zbiorowym w polskich aglomeracjach.

10 Organizacja i oferta pozostałego, zbiorowego transportu autobusowego i transportu kolejowego

10.1 Transport drogowy

10.1.1 Ogólna charakterystyka rynku zbiorowych przewozów drogowych w obszarze planu transportowego i w jego otoczeniu

W przeciwieństwie np. do transportu kolejowego – zbiorowy transport drogowy cechuje się silnym rozproszeniem. Z jednej strony, na rynku przewozów autobusowych funkcjonuje znacznie większa niż w przypadku transportu kolejowego liczba przewoźników; z drugiej strony – połączenia autobusowe, w przeciwieństwie do połączeń kolejowych, poruszają się praktycznie w dowolnych relacjach i cechuje je znacznie większa elastyczność (proces zmiany tras i rozkładów jest zdecydowanie łatwiejszy i szybszy niż w przypadku przewoźników kolejowych).

Wobec powyższego przedmiotowy obszar w transporcie drogowym obsługiwany jest także przez kilkunastu innych, niż dominująca jw. spółka MZK Oświęcim, przewoźników autobusowych (choć niektórzy z nich świadczą usługi tylko w przewozach wojewódzkich i międzywojewódzkich).

10.1.2 Oferta przewozowa wybranych przewoźników drogowych

Poniżej została opisana oferta przewozowa innych niż MZK Oświęcim przewoźników autobusowych, wykonujących przewozy na przedmiotowym obszarze planu transportowego. Zasadnicze znaczenie mają tutaj przewoźnicy, dla których organem udzielającym zezwolenia jest starosta oświęcimski. Ich oferta zostanie omówiona szerzej i przedstawiona w kolejności liczby obsługiwanych połączeń.

Następnie krótko scharakteryzowani zostaną przewoźnicy których działalność ma mniejsze znaczenie dla przedmiotowego regionu i dla których organem udzielającym zezwolenia są inne jednostki samorządu terytorialnego.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej i Spedycji (PKSiS) Oświęcim S.A. z siedzibą w Oświęcimiu (zezwolenia starosty oświęcimskiego⁷⁹)

PKSiS Oświęcim uruchamia obecnie następujące połączenia:

- Linia nr 70020: Oświęcim – Zaborze – Włosienica – Dalachowice – Zaborze – Oświęcim (29 km) na której, tylko w dni nauki szkolnej, uruchamiane są trzy kursy dziennie;
- Linia nr 70021: Oświęcim – Zaborze – Grojec – Łazy – Zaborze – Oświęcim (22 km) jak wyżej;

⁷⁹ Zezwolenia nr nr: 00025; 00031; 00032; 00045; 00048; 00053

- Linia nr 70101: Głębowice – Osiek Dom Ludowy- Dalachowice Granica (30,7 km). Na tej linii, w obydwu kierunkach, dziennie uruchamiane są kursy o różnej długości: 4 „tam” i 6 „z powrotem” (w tym jeden na całej długości linii);
- Linia nr 70102: Oświęcim Muzeum – Polanka – Głębowice(32 km). Na 17 kursów „tam” 10 wykonywanych jest w różne dni tygodnia (10 na całej długości relacji, ale żaden we wszystkie dni tygodnia); analogicznie dla kierunku „z powrotem” jest to 19 / 9 kursów jw.;
- Linia nr 70103: Oświęcim Muzeum – Osiek – Głębowice (26-30 km). 3 kursy”tam” i 4 kursy „z powrotem”, realizowane są na całej długości relacji ale tylko w dni nauki szkolnej;
- Linia nr 70160: Oświęcim – Łęki – Kęty (23 km), obsługiwana na całej długości przez 1 parę połączeń w dni robocze.

Przewoźnik dysponuje różnorodnymi autobusami. Zapewnia obsługę połączeń pomiędzy Oświęcimiem oraz niektórymi gminami powiatu oświęcimskiego nie będącymi sygnatariuszami porozumienia z 2018 r. – gm. Przeciszów i Osiek (1 kurs w dni robocze wykonywany jest przez PKSiS także na trasie Oświęcim – Kęty). Na obszarze planu transportowego (nie wykraczając poza jego obszar) przewoźnik realizuje pojedyncze kursy w dni nauki szkolnej na trasie okężnej Oświęcim – Grojec – Oświęcim. Z kolei pojedyncze kursy realizowane w dni nauki szkolnej w relacji Oświęcim – Wola zapewniają jednocześnie połączenia Oświęcimia z Brzeszczami. Powyższe kursy realizowane są w liczbie 2-3 dziennie i stanowią częściową konkurencję dla MZK Oświęcim. W komunikacji ponadlokalnej, PKSiS zapewnia połączenie Oświęcimia z Krakowem, Tychami oraz Bieruniem. Mankamentem oferty połączeń ponadlokalnych są zbyt wczesne godziny odjazdów ostatnich, wieczornych autobusów, co utrudnia planowanie podróży do i z Oświęcimia zarówno jeśli chodzi o powroty z pracy, jak i o planowanie podróży w celach kulturalno-rozrywkowych. Ostatni autobus z Oświęcimia do Krakowa odjeżdża o godz. 18.37, do Tychów – o godz. 19.50 w dni wolne i o 20.25 w dni robocze. Ostatni odjazd z Krakowa do Oświęcimia: godz. 20.30. Jedynie w przypadku ostatniego autobusu z Tychów do Oświęcimia (21.52) porę odjazdu należy uznać za w dużej mierze optymalną.

W porannym szczycie PKSiS wykonuje też 1 parę kursów w relacji Oświęcim – Katowice. PKSiS obsługuje także połączenie ekspresowe (bez zatrzymania) „Auschwitz Schedule”, pomiędzy Krakowem i Państwowym Muzeum Auschwitz-Birkenau. Przejazd tym autobusem zajmuje 70 min (przejazd zwykłym autobusem PKSiS na trasie do Krakowa – 100 min); autobusy „Auschwitz Schedule” kursują z przeciętną częstotliwością co ok. 60 min. Odjazdy z Oświęcimia: 5.44-18.20, z Krakowa: 8.25-20.30. Przeciętna częstotliwość kursowania „zwykłych” autobusów do Krakowa: ok. 30-60 min w godzinach szczytu i 120 min w pozostałych porach dnia; do Bierunia/Tychów: ok. 40 min w godzinach szczytu, ok. 60 min w pozostałych porach dnia.

Przewóz osób Jarosław Spisak, z siedzibą w Zatorze (zezwolenia starosty oświęcimskiego⁸⁰)

Przedsiębiorstwo „Przewóz osób, Jarosław Spisak” uruchamia obecnie następujące połączenia:

- Linia nr R 1213001: Głębowice – Osiek Dom Ludowy – Oświęcim Muzeum I (29 km), na której, tylko w dni powszednie, uruchamianych jest 6 kursów „tam” i „z powrotem” na całej długości relacji;
- Linia nr R 1213006: Oświęcim Technikum Chemiczne – Łęki – Kęty dw. PKP (21 km); analogicznie do ww. jest to 17 par kursów dziennie przy czym ok. połowa z nich wykonywanych jest w dni powszednie, pozostałe także w soboty;
- Linia nr R 1213009: Głębowice – Osiek Dom Ludowy – Polanka I – Oświęcim Muzeum I (29 km); jak dla linii R 1213001 powyżej.

Przewoźnik dysponuje niewielkimi autobusami (20-36 miejsc). Na ww. liniach: Oświęcim – Głębowice autobusy kursują tylko w dni robocze w godz. 6-18, co z częstotliwością co ok. 60 min, na linii Oświęcim – Kęty w dni robocze w godz. 6-18, z częstotliwością co ok. 30 min w godzinach szczytu i co ok. 60 min w pozostałych porach dnia; w soboty w godz. 6-15 co ok. 60-90 min. Dodatkowo firma obsługuje linię Oświęcim – Kraków (przeciętna częstotliwość co 30 min w godzinach szczytu, poza tym co 1-3 godz.; ostatni odjazd z Oświęcimia godz. 17.52, z Krakowa 19.30).

Przewóz osób Zygmunt Gołba, z siedzibą w Zatorze (zezwolenia starosty oświęcimskiego⁸¹)

Przedsiębiorstwo „Przewóz osob, Zygmunt Gołba” uruchamia obecnie następujące połączenia:

- Linia nr R 1213004: Zator Rynek – Oświęcim Zasole I (19,8 km), na której, w różne dni tygodnia, uruchamianych jest 24 kursy „tam” i „z powrotem”, w tym 7 kursów na całej długości relacji, pozostałe są skrócone;
- Linia nr R 1213017: Piotrowice Granica – Oświęcim Zasole I (21,3 km); jak wyżej (16 kursów);

Przewoźnik dysponuje niewielkimi autobusami (średnio ok. 20 miejsc). Na linii Zator – Oświęcim Zasole, w dni robocze lub nauki szkolnej autobusy kursują w godz. ok. 05:15 – 18:15 z częstotliwością średnio co ok. 25 min. Dla linii Piotrowice – Oświęcim jest to odpowiednio ok. 05:20 do 20:40 z częstotliwością średnio co ok. 40 min.

„Trans G.K.” Gołba Krzysztof, z siedzibą Mucharzu (zezwolenie starosty oświęcimskiego⁸²)

Przedsiębiorstwo „Trans G.K.” uruchamia obecnie linię nr R1213008: Oświęcim – Łęki – Kęty (21 km) (17 par kursów dziennie w dni robocze, w tym 7 dodatkowo w soboty, w godz. ok. 06:00 do 18:00 co ok. 20 min. Do obsługi relacji, przewoźnik wykorzystuje autobusy 20-to miejscowe.

Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Handlowo – Usługowe „BAKO” Skubis Józef w Zatorze (zezwolenia starosty oświęcimskiego⁸³)

⁸⁰ Zezwolenia nr nr: 00007; 00057; 00061

⁸¹ Zezwolenia nr nr: 00008; 00038

⁸² Zezwolenie nr 00018/03

Przedsiębiorstwo PPHU „BAKO” uruchamia obecnie następujące połączenia:

- Linia nr R 1213003: Oświęcim OZNS – Dwory II Suchodębie – Przeciszów Nawracanie (21 km). Linia kursuje tylko w dni robocze i nauki szkolnej, uruchamianych jest 6 kursów „tam” i 7 „z powrotem”;
- Linia nr R 1213005: Oświęcim OZNS – Przeciszów – Zator Rynek/Zator Zaskawie (32,9/29,7 km); 25/27 par kursów dziennie, w dni robocze lub nauki szkolnej, w dni powszednie i w soboty.

Przewoźnik dysponuje niewielkimi autobusami (20-30 miejsc). Na linii Oświęcim – Przeciszów autobusy kursują w godz. ok. 7-16, z częstotliwością co ok. 1,5 godz.; na linii Oświęcim – Zator Rynek/Zaskawie w godz. ok. 6 – 16, średnio co ok. 40 min.

Majka Zbigniew, Gromiec (zezwolenie starosty oświęcimskiego⁸⁴)

Przedsiębiorstwo uruchamia obecnie linię nr R1213014: Chełmek – Gorzów – Oświęcim (15 km); 12 par kursów dziennie tylko w dni robocze, w godz. ok. 06:20 do 18:10 co ok. 20 min. Do obsługi relacji, przewoźnik wykorzystuje autobusy ok. 20-to miejscowe.

Usługi przewozowe towarowo – osobowe Jozef Zemanek, Polanka Wielka (zezwolenie starosty oświęcimskiego⁸⁵)

Przedsiębiorstwo uruchamia obecnie linię nr R1213016: Osiek Dom Ludowy – Polanka Wielka - Oświęcim (26,8 km); 5 par kursów dziennie tylko w dni robocze, w godz. ok. 6 – 16, co ok. 1,5 godz. Do obsługi relacji, przewoźnik wykorzystuje autobusy 17-to miejscowe.

Miedzygminny Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. z siedzibą w Kętach (zezwolenie starosty oświęcimskiego⁸⁶)

MZK Kęty uruchamia obecnie linię nr R1213010: Kęty – Malec – Osiek (16,7 km); 11 par kursów dziennie w różne dni tygodnia (w tym 5 kursów w niedziele), w godz. ok. 05:30 – 15:00. Do obsługi relacji, przewoźnik wykorzystuje autobusy 17-35 miejscowe.

Niezależne od ww., w przedmiotowym obszarze planu transportowego usługi autobusowego transportu zbiorowego świadczą inni przewoźnicy, dla których organizatorem transportu zbiorowego (organem wydającym zezwolenie jw.) jest jednostka samorządu terytorialnego inna, niż starosta oświęcimski. Najważniejsi z nich, to:

- **Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” z siedzibą w Chrzanowie** – organizator transportu zbiorowego na terenie gmin Trzebinia, Chrzanów i Libiąż⁸⁷, dysponujący konwencjonalnym tabor, dedykowanym obsłudze komunikacji wewnątrzgminnej i podmiejskiej. ZKKM uruchamia 1 linię zapewniającą bezpośrednie połączenie miejscowości Gromiec z Libiążem, Chrzanowem i Trzebiną; częstotliwość kursowania: ok. 90 min w dni robocze, 120-180 min w dni wolne;

⁸³ Zezwolenia nr nr: 00059; 00060

⁸⁴ Zezwolenie nr 00047

⁸⁵ Zezwolenie nr 0033/02

⁸⁶ Zezwolenie nr 00015

⁸⁷ Organizacja transportu zbiorowego na terenie sołectwa Gromiec w gm. Libiąż została przekazana MZK Oświęcim.

- Maxi Bus z siedzibą w Zatorze. Przewoźnik dysponujący małymi autobusami. Realizuje przewozy na 2 trasach: Oświęcim – Chrzanów (w dni robocze) i Oświęcim – Wola (od poniedziałku do soboty). Autobusy do Chrzanowa zatrzymują się, na obszarze planu transportowego, także w Gorzowie i Chełmku. Linia do Chrzanowa charakteryzuje się wysoką częstotliwością kursowania: do 15-30 min w godzinach szczytu w dni nauki szkolnej. Autobusy na trasie Oświęcim – Chrzanów kursują w godz. 5-20, czas przejazdu (32 min pomiędzy dworcem PKP w Oświęcimiu i dworcem ZKKM w Chrzanowie) jest zbliżony do czasu przejazdu pociągami;
- Step Tours z siedzibą w Libiążu. Przewoźnik dysponujący małymi autobusami. Spośród trzech obsługiwanych przez niego tras jedna, Chełmek-Kraków, zawiera się w obrębie planu transportowego. Częstotliwość kursowania na tej trasie wynosi 60 min w dni robocze i 60-120 min w dni wolne. Czas przejazdu wynosi 80 min i jest konkurencyjny wobec transportu kolejowego (105 min). Godzina odjazdu ostatniego autobusu z Krakowa (21.30) jest bardziej atrakcyjna dla podróżnych niż np. godzina odjazdu ostatniego autobusu PKSiS z Krakowa do Oświęcimia (20.30), jednak i tak nie zabezpiecza całkowicie potrzeb komunikacyjnych osób pracujących do późnych godzin wieczornych w Krakowie bądź chcących skorzystać z oferty kulturalnej Krakowa;
- Konkret-Bus z siedzibą w Oświęcimiu. Przewoźnik dysponujący małymi autobusami. Realizuje przewozy na trasach Oświęcim – Brzeszcze – Bielsko-Biała i Oświęcim – Brzeszcze – Czechowice-Dziedzice, co na odcinku Oświęcim – Brzeszcze – Jawiszowice stanowi istotną konkurencję dla MZK Oświęcim. Na trasie do Bielska oferta tego przewoźnika charakteryzuje się wysoką częstotliwością kursowania (20-30 min w godzinach szczytu, 30-60 min w pozostałych porach dnia; w soboty i niedziele co 60 min), atrakcyjne są także godziny kursowania: ostatni autobus z Bielska-Białej odjeżdża w dni robocze o godz. 22.25, a w dni wolne o godz. 21.30 (z Oświęcimia ostatni autobus odjeżdża o godz. 20.23). Na trasie Oświęcim – Czechowice-Dziedzice autobusy kursują od poniedziałku do soboty, z częstotliwością co 1-2 godz. w dni robocze i co 3 godz. w soboty. Ostatni odjazd (w dni robocze) z Czechowic-Dziedzic do Oświęcimia także następuje w porze późnowieczornej (godz. 22.10; z Oświęcimia 20.15), co również należy uznać za rozwiązanie atrakcyjne dla osób pracujących do późnych godzin wieczornych;
- Beskidus Sp. z o.o. z siedzibą w Zembrzycach. Przewoźnik dysponujący klasycznymi autobusami do transportu dalekobieżnego. Realizuje przewozy o charakterze regionalnym i ponadregionalnym. Przez teren Oświęcimia przebiegają trasy dwóch linii uruchamianych przez Beskidus: Katowice – Oświęcim – Sucha Beskidzka oraz Katowice – Oświęcim – Zawoja; dzięki temu, przewoźnik zapewnia połączenie Oświęcimia także m.in. z Suchą Beskidzką i Makowem Podhalańskim. W tym miejscu zwrócić należy uwagę, że obsługa odcinka Oświęcim – Katowice jest realizowana przez kilku różnych przewoźników; oprócz Beskidusa, są to także PKSiS Oświęcim, PKS Pszczyna, PKS Kłodzko i POiT Marek Gotfryd. Wyjazdy autobusów z Oświęcimia do Katowic następują w godz. 6.05-18.15, a z Katowic – w godz. 6.00-19.35. Z racji faktu, iż przewoźnicy w żaden sposób nie synchronizują pomiędzy sobą rozkładów

jazdy, autobusy kursują z nieregularną częstotliwością⁸⁸. Mankamentem oferty połączeń autobusowych na trasie Katowice – Oświęcim jest także brak autobusów w porze późnowieczornej;

- Przewóz Osób i Towarów Marek Gotfryd z siedzibą w Mysłowicach. Przewoźnik dysponuje małymi autobusami. Realizuje przewozy na trasie Katowice – Oświęcim;
- PKS Pszczyna Sp. z o.o. z siedzibą w Pszczynie, oddział w Wadowicach. Przewoźnik dysponujący konwencjonalnymi autobusami do obsługi komunikacji regionalnej i dalekobieżnej. Na obszarze objętym planem transportowym, obsługuje połączenie Katowice – Oświęcim – Wadowice;
- Lajkonik Bus Sp. j., z siedzibą w Widomej. Przewoźnik dysponujący klasycznymi autobusami do komunikacji dalekobieżnej. Na obszarze objętym planem transportowym, obsługuje linię ekspresową Oświęcim – Kraków (z zatrzymaniami w Libiążu i Chrzanowie); czas przejazdu z Oświęcimia do Krakowa: 75 min. Godziny odjazdów: z Oświęcimia 5.00-17.15; z Krakowa: 7.00-19.30; przeciętna częstotliwość kursowania: co 90 min;
- PKS Travel Bus Sp. j., z siedzibą w Raciborzu. Przewoźnik dysponujący konwencjonalnymi autobusami do obsługi komunikacji regionalnej i dalekobieżnej, a także autobusami o małej pojemności. Na obszarze objętym planem transportowym, obsługuje linię Racibórz – Oświęcim – Kraków. Na odcinku Racibórz – Oświęcim autobusy zatrzymują się również m.in. w Brzeszczach, Pszczynie, Jastrzębiu Zdroju i Wodzisławiu Śl.; na odcinku pomiędzy Oświęcimiem i Krakowem autobusy kursują bez zatrzymania (czas przejazdu: 70 min);
- PKS Kłodzko SA. Jest to jedyny przewoźnik obsługujący międzywojewódzkie połączenie autobusowe przebiegające przez Oświęcim. Autobus w relacji: Kłodzko – Oświęcim – Zakopane (1 para kursów dziennie) zapewnia bezpośrednie połączenie także m.in. z Nysą, Opolem, Bytomiem, Suchą Beskidzką, Nowym Targiem, Poroninem.

10.1.3 Ocena oferty przewozowej innych przewoźników autobusowych

Kwestia ta była częściowo poruszana w rozdziale poprzednim przy omawianiu poszczególnych przewoźników. Ogólnie można tutaj stwierdzić, że:

- Siatkę połączeń pomiędzy Oświęcimiem oraz Tychami i Bielskiem-Białą należy uznać za zadowalającą, biorąc pod uwagę zarówno częstotliwość kursowania, jak i fakt, iż w ofercie połączeń do z Tychów i Bielska-Białej do Oświęcimia znajdują się kursy późnowieczorne. Rozbudowana jest siatka połączeń autobusowych do i z Krakowa (biorąc pod uwagę wszystkich przewoźników obsługujących tę relację), choć znów, mankamentem tej oferty jest brak autobusów w porze późnowieczornej⁸⁹.

⁸⁸ Np. w porannym szczycie odjazdy autobusów z Katowic w kierunku Oświęcimia odjeżdżają o godz. 6.00 (POiT), 7.43 (POiT) i 7.50 (PKSiS).

⁸⁹ Wyjątkiem jest połączenie Step Tours z Krakowa do Chełmka – brakuje natomiast autobusów z Krakowa do Oświęcimia po godz. 21

Nie zmienia to faktu, że komunikacja autobusowa w relacji Oświęcim-Kraków jest zdecydowanie konkurencyjna – zwłaszcza jeśli chodzi o czas przejazdu – w porównaniu z komunikacją kolejową;

- Układ połączeń autobusowych innych przewoźników niż MZK Oświęcim wskazuje wyraźnie, że – za wyjątkiem pojedynczych relacji, takich jak np. połączenia przedsiębiorstwa Konkret Bus z Oświęcimia do Bielska-Białej i Czechowic-Dziedzic – nie stanowią one konkurencji dla MZK. Tym bardziej zauważyć należy, że w takiej sytuacji mankamentem jest brak synchronizacji rozkładów jazdy i systemów taryfowych pomiędzy MZK Oświęcim i innymi przewoźnikami. Brak gwarancji skomunikowań i konieczność zakupu osobnych biletów, podrażających koszt przejazdu, to czynniki zniechęcające do korzystania z transportu zbiorowego. Warto przy tym zwrócić uwagę, że taka bolączka nie jest charakterystyczna jedynie dla badanego obszaru. Cechuje je nadal większość systemów zbiorowego transportu publicznego w Polsce. Podjęcie współpracy w tym zakresie pomiędzy różnymi przewoźnikami stanowiłoby istotną metodę zwiększenia zainteresowania transportem zbiorowym wśród mieszkańców obszaru planu transportowego;
- Zwraca uwagę zbyt mała liczba kursów w godzinach wieczornych (w większości wypadków ostatni kurs uruchamiany jest o godzinie 15 – 18);
- Słabe połączenie MZK Oświęcim pomiędzy Oświęcimiem a niektórymi okolicznymi miejscowościami, albo jego brak (rozdział 4.4.1), nie jest rekompensowane przez innych przewoźników;
- W dni świąteczne przewoźnicy autobusowi inni niż MZK Oświęcim (por. rozdział 2.4.2) praktycznie nie oferują przewozów;
- Za zdecydowanie niewystarczającą należy natomiast uznać ofertę połączeń autobusowego transportu zbiorowego pomiędzy Oświęcimiem a Katowicami – zarówno jeśli chodzi o częstotliwość, jak i o godziny kursowania.

10.1.4 Charakterystyka pojazdów innych przewoźników

W tabeli poniżej, w układzie analogicznym jak dla MZK Oświęcim, podane są najważniejsze, dostępne dane pojazdów siedmiu przewoźników operujących w przedmiotowym obszarze, pogrupowane według poszczególnych marek eksploatowanych aktualnie autobusów.

Tabela 20 Autobusy innych przewoźników

Marka / typ	Produkowany od roku:	Ilość stan inwentaryzowy ok. szt.	Pojemność skokowa silnika w cm ³ / moc znamionowa silnika w kW	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych
DAB – LEYLAND 7-1024 L	1983	1	11100/160	35	41	Nie
DAB – LEYLAND 7-1200 T	1983	1	11100/160	50		Nie
DAB – LEYLAND 7-1200 B	1983	1	11100/160	41	44	Nie
DAB – LEYLAND 2518 B		1		40	44	Nie
DAB – LEYLAND 7-1200 T	1983		11100/160			Nie
DAB SILKEBORG		3		44	38	Nie
AUTOSAN H6-10	1996	6	4000/79	21	2	Nie
AUTOSAN H6-20	1996	4	4000/79	17	16	Nie
AUTOSAN H7-10	1999	11	3908/100	29	7	Nie
AUTOSAN H7-20	1999	3	3908/100	18	32	Nie
AUTOSAN H9-21	1980	28	6540/110	40	12	Nie
AUTOSAN H9-35	1975	4	6540/110	25	47	Nie
AUTOSAN H9-21.41	1992	3	6540/110			Nie
AUTOSAN H9-21.41S	1999	3	6540/110	39	12	Nie
AUTOSAN H10-10	1992	14	6540/125	44	0	Nie
AUTOSAN H10-11	1984	3	11000/136	47	30	Nie
AUTOSAN A1010T	2000	2	6174/184	44	13	Nie
AUTOSAN A1112T	1999	5	8270/221	49		Nie
AUTOSAN A1012T	1996	1	./184-213			Nie
AUTOSAN A0909L	2000	3	6540/125	56		Nie
HEULIEZ PU04A1	.	3	.	39	119	.
IVECO OTOYOL DAILY	.	3	.	19	34	.
IVECO A45.10	.	1	2499/76	10	16	Nie
IVECO A45.12	.	1	2798/76	20		Nie
IVECO A40 – 10A	.	1	2500/.	16	5	Nie
IVECO PEGASO	1973	1		34		Nie
KAPENA/IVECO		1		18	18	Nie
KAPENA/CIACIAMALI		1		31		Nie
IKARUS 160IK		1		47	98	Nie
JELCZ T-120	1993	12	11100/184	48	0	Nie
JELCZ T-120/2	1993	1	11100/220	48	0	Nie
JELCZ 120M	1992	4	11300/162	37	77	Nie
JELCZ T120M	1993	1	11300/235	50		Nie
JELCZ L-11	1987	1	10350/142	31	70	Nie
JELCZ PR110D LUX	1984	1	./148	47		Nie
JELCZ PR110	1975	1	11100/136	47		Nie
JELCZ M081MB	1999	2	4249/100	21	19	Nie
MAN SL283	.	10	6871/206	32	74	Nie
MAN RHC 414		1		50	0	
MAN11.190	.	1	6871/169	25	28	Nie
MERCEDES 0 405	1989	3	11967/184	33	66	Nie
MERCEDES 0815	.	3	4250/110	27		Nie
MERCEDES 815		2		26		Nie
MERCEDES 814D						Nie
MERCEDES VARIO		1		26		Nie
MERCEDES 0 580–17 RHD	.	1	11946/309	55		Nie
MERCEDES 0 530 EVOBUS	1997	3	6400-12000 (w zależności od typu silnika)/180	51	117	Tak
MERCEDES 0 350 RHD	.	1	14618/310	50		Nie
MERCEDES 0 580 15 RHD	.	3	11967/315	55		Nie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim

Marka / typ	Produkowany od roku:	Ilość inwentaryzowany ok. szt.	Pojemność skokowa silnika w cm ³ / moc znamionowa silnika w kW	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych
MERCEDES 04 04 RHD	.	2	14618/280	47		Nie
MERCEDES 0550 RHD		1		55	25	
MERCEDES TOURISMO RHD	.	1	11960/260	51		Nie
MERCEDES 0350 RHD		1		51		
MERCEDES SPRINTER		1		19		
MERCEDES 0303 – 11R	1974	9	15080/206	34	12	Nie
MERCEDES 311	1995	2	2143/80	20		Nie
MERCEDES 411	1995	2	2143/80	20	4	Nie
MERCEDES 412	1995	5	2874/90	17	5	Nie
MERCEDES 413	1995	1	2143/80	21	4	Nie
MERCEDES 415	1995	1	2143/80			Nie
MERCEDES 410	1995	5	2874/75	20	8	Nie
MERCEDES 408	1995	2	2299/58	20	8	Nie
MERCEDES 413	1995	4	2148/95	21	4	Nie
MERCEDES 515	1995	4	2148/110	24	6	Nie
MERCEDES 614	.	1	4250/95	31		Nie
MERCEDES 814 D	.	7	4250/95	30		Nie
DAIMLER CHRYSLER 815 DE3		1		26		Nie
JONCKHEERE DMXO71		1		53		Nie
PONTICELLI LR2100PPB		1		56	15	Nie
RENAULT R312	1987	1	9834/152	25	74	Nie
RENAULT SFR	.	1	11000/280	55	0	Nie
RENAULT PS 09B161				27	83	
RENAULT PS 09B161		10		27	79	
RENAULT SR1		2		57		
RENAULT FR1	1987	1	9834/223-250	49	10	Nie
SETRA S 215 HD	.	1	14618/213	56	0	Nie
SETRA 421.209		1				
SETRA S 215 UL	1983		11967/177	54	30	Nie
SETRA 215 UL		2		54	30	
SETRA S 315	1995	1	14618/184	50		Nie
SETRA S 317 GT-HD	.	1	14618/236	58		Nie
SETRA S 215 HMR 1-L						Nie
SETRA S 215 HMRI		2		55	16	Nie
SCANIA IRIZAR		1		51	0	Nie
SCANIA K112	.	1	11000/224	56		Nie
SCANIA N113		2		32	38	Nie
SOLBUS C 9.5	2002	6	5880/176	37	25	Wariantowo
SOLBUS C 10.5	2004	2	5880/176	45	33	Wariantowo
SOLBUS SN11	2006	2	5880-6700/184-194	28	63	Tak
VOLVO B1284X2		1		50		Nie
VOLKSWAGEN LT35	1975	1	1984-2461/55-75	19		Nie
VOLKSWAGEN LT46	1975	1	1984-2461/55-75	31		Nie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przewoźników z terenu powiatu oświęcimskiego

10.1.5 Atrakcyjność oferty w zakresie pojazdów innych przewoźników

Jak zostało to pokazane powyżej, już MZK Oświęcim eksploatuje stosunkowo znaczną liczbę typów pojazdów (osiem), co daje średnio 5,5 autobusu tego samego typu. W przypadku pozostałych siedmiu przewoźników regionalnych (jw.) są to aż 93 typy, co przy 254 pojazdach inwentarzowych daje średnio 2,7 autobusu tego samego typu. Dodatkowo, tylko 94 pojazdy siedmiu typów reprezentowanych jest w liczbie ≥ 10 pojazdów jednego typu; ponad 70% typów autobusów występuje w ilości 1-2 szt.!

Mnogość rodzajów pojazdów w transporcie samochodowym wynika z różnych przyczyn i jest raczej typowa, ale na pewno nie jest to czynnik pozytywny jeżeli chodzi o ryzyko opóźnionej dostawy części zamiennych, a stąd wydłużenie postojów w naprawach bieżących, oraz wzrost kosztów eksploatacji. A to już są czynniki przekładające się na komfort podróży i ogólnie atrakcyjność oferty przewoźników zbiorowych.

Podane poprzednio ogólne uwagi odnośnie komfortu podróży autobusami miejskimi, pozostają ważne także dla przewoźników wojewódzkich (regionalnych) jw. Większość eksploatowanych przez nich pojazdów to konstrukcje z końca ubiegłego wieku. Jeżeli nawet wyprodukowano je stosunkowo później, to wobec tempa zużywania się autobusów w ruchu regionalnym należy uznać, iż są to pojazdy w większości przestarzałe. W badaniach ankietowych respondenci zwracali przy tym uwagę, że niejednokrotnie stan ich czystości jest niezadawalający, a to już bezpośrednio przekłada się na atrakcyjność oferty transportu zbiorowego.

Podobnie jak dla komunikacji miejskiej, coraz bardziej istotnym aspektem staje się przystosowanie pojazdów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania. O ile w przypadku MZK Oświęcim pojazdów takich jest obecnie ok. 30%, to w przypadku ww. autobusów regionalnych byłoby to zaledwie 4% - a więc liczba znikoma w stosunku do potrzeb, praktycznie uniemożliwiająca zaoferowanie obsługi konkretnych kursów odpowiednimi autobusami.

10.2 Wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy kolejowe

W Oświęcimiu znajduje się jeden z najważniejszych w południowej Polsce węzłów kolejowych.

Ruch pasażerski jest z niego realizowany w trzech z czterech kierunków. Od 2012 r. nieczynny w ruchu pasażerskim jest odcinek linii nr 94 Skawina – Oświęcim. Główną przyczyną zawieszenia przewozów była niska frekwencja, powodowana niskimi prędkościami handlowymi. Mimo iż już po 2012 r. zawieszeniu przewozów pasażerskich, PKP PLK SA dokonały częściowej rewitalizacji odcinka Skawina – Oświęcim, podnosząc prędkość z 40 do 80 km/godz.⁹⁰, co pozwoliłoby na skrócenie czasu jazdy pociągów w relacji Oświęcim – Skawina – Kraków, samorząd woj. małopolskiego nie planuje obecnie wznowienia połączeń pasażerskich na tej trasie.

⁹⁰ Odcinek Skawina – Oświęcim liczy 41 km, z czego na 23 km obowiązuje prędkość maksymalna 80 km/godz., na 2 km – 60 km/godz., a na 16 km – 40 km/godz. Rewitalizacja dokonana przez PKP PLK miała związek z użytkowaniem trasy przez pociągi towarowe.

Na zawieszonej w ruchu pasażerskim trasie znajdują się następujące stacje i przystanki kolejowe zlokalizowane w obrębie obszaru objętego planem transportowym:

- Dwory (przystanek na terenie miasta Oświęcimia, na terenie osiedla Dwory-Kruki)
- Włosienica (gm. wiejska Oświęcim).

Na linii kolejowej nr 93, na obszarze objętym planem transportowym zlokalizowane są następujące stacje i przystanki kolejowe: stacja Oświęcim oraz

- Na odcinku w kierunku Trzebini: Gorzów Chrzanowski (gm. Chełmek), Chełmek Fabryka;
- Na odcinku w kierunku Czechowic-Dziedzic: Brzeszcze, Brzeszcze Jawiszowice (na terenie miejscowości Jawiszowice, gm. Brzeszcze), Jawiszowice Jaźnik (na terenie miejscowości Jawiszowice).

Obsługę połączeń regionalnych w węźle oświęcimskim zapewniają dwaj przewoźnicy kolejowi:

- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – największy przewoźnik kolejowy w Polsce, którego współwłaścicielami jest wszystkie 16 samorządów wojewódzkich;
- Koleje Śląskie Sp. z o.o. – spółka ze 100% udziałem samorządu województwa śląskiego.

Przewozy Regionalne obsługują połączenia wojewódzkie, na trasie w kierunku Trzebini/Krakowa, a Koleje Śląskie – połączenia międzywojewódzkie, na trasach w kierunku Mysłowic/Katowic oraz Czechowic-Dziedzic. Obie spółki wzajemnie honorują swoje bilety, co oznacza, że w przypadku zmiany przewoźnika nie zachodzi konieczność zakupu drugiego biletu. Transport kolejowy ma w tym zakresie istotną przewagę nad transportem autobusowym, w przypadku którego istnieje konieczność zakupu nowego biletu w przypadku zmiany przewoźnika.

Liczba pociągów regionalnych⁹¹ na poszczególnych trasach wychodzących z węzła oświęcimskiego jest następująca:

- W kierunku Trzebini/Krakowa: 14 pociągów w dni robocze, 12 w dni wolne;
- W kierunku Mysłowic/Katowic: 10 pociągów w dni robocze, 6 w soboty, 5 w niedziele;
- W kierunku Czechowic-Dziedzic: 8 pociągów w dni robocze, 5 w dni wolne.

Częstotliwość kursowania pociągów do i z Krakowa wynosi 0,5-1 godz. w porze porannego szczytu oraz 1-2 godz. w pozostałych porach dnia. Pociągi do i z Katowic oraz do i z Czechowic-Dziedzic kursują z przeciętną częstotliwością co 1-2 godz. w porach szczytowych oraz co 2-3 godz. w pozostałych porach dnia.

Dużym atutem oferty przewoźników kolejowych jest bezpośredniość realizowanych połączeń. Wszystkie pociągi w i z kierunku Trzebini oraz Mysłowic kursują, odpowiednio,

⁹¹ Zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym w okresie od 15.06-31.08.2014 r.

w bezpośrednich relacjach do i z Krakowa⁹² oraz Katowic. Część pociągów łączących Oświęcim z Krakowem kursuje w bezpośredniej relacji do i z Wieliczki.

Z kolei wszystkie pociągi łączące Oświęcim z Czechowicami-Dziedzicami, kursują w bezpośredniej relacji Katowice – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice. Większość ww. pociągów posiadają w Oświęcimiu skomunikowanie z pociągami do i z Krakowa, przy czym czas oczekiwania na przesiadkę nie w każdym przypadku jest atrakcyjny dla podróżnych (wynosi on, w zależności od połączenia, 3-25 min).

Jeden pociąg dziennie (kursujący w dni robocze) zapewnia bezpośrednie połączenie Oświęcimia z Bielskiem-Białą⁹³. Biorąc jednak pod uwagę jego godziny kursowania (odj. z Oświęcimia godz. 21.36, odj. z Bielska-Białej godz. 4.17) trudno w tym wypadku mówić o atrakcyjnej ofercie dla podróżnych. Bezpośredniość tego połączenia nie wynika bowiem z faktu chęci utworzenia przez Koleje Śląskie atrakcyjnego połączenia pomiędzy tymi miastami, lecz ze względów technicznych (konieczność przejazdu pociągu do i z bazy KŚ w Bielsku-Białej). Większość pozostałych pociągów łączących Oświęcim z Czechowicami-Dziedzicami posiada w Czechowicach skomunikowania z pociągami do i z Bielska (z czasem oczekiwania na przesiadkę wynoszącym kilka-kilkanaście minut).

Mimo dużej liczby pociągów pasażerskich kursujących po liniach wychodzących z węzła oświęcimskiego, transport kolejowy nie trudno w tym momencie uznać za atrakcyjny środek transportu. Głównym mankamentem zniechęcającym do korzystania z transportu kolejowego są długie czasy przejazdu pociągów, wynikające z bardzo złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej.

Przyczyną takiego stanu rzeczy jest znaczne wyeksploatowanie linii kolejowych (wynikające z intensywnego ruchu towarowego) i brak w ostatnich latach znaczących prac rewitalizacyjnych w rejonie węzła oświęcimskiego. W szczególnie złym stanie znajduje się tor w kierunku Trzebini na linii nr 93, na którym (fragmentarycznie) prędkość maksymalna wynosi zaledwie 20 km/godz. Na torze w przeciwnym kierunku, jak również na linii nr 138 (na odcinku pomiędzy Oświęcimiem i Mysłowicami) najniższe prędkości maksymalne wynoszą 30 km/godz.⁹⁴.

W efekcie, czas przejazdu pociągiem staje się w wielu wypadkach nieatrakcyjny w porównaniu z czasem przejazdu prywatnym samochodem.

⁹² Za wyjątkiem pierwszego porannego kursu, wykonywanego w relacji Trzebinia – Oświęcim.

⁹³ Jest to pociąg kursujący w relacji Katowice-Oświęcim-Czechowice/Dziedzice-Bielsko/Biała.

⁹⁴ Na linii 93 na odcinku Trzebinia-Czechowice/Dziedzice prędkości maksymalne wynoszą, na poszczególnych odcinkach 20-100 km/godz. Na linii 138 na odcinku Oświęcim-Mysłowice wynoszą 30-90 km/godz., a na odcinku Mysłowice-Katowice wynoszą 100 km/godz. Na linii 133 na odcinku Trzebinia-Kraków wynoszą 40-120 km/godz.

Tabela 21 Czasy przejazdu różnymi środkami transportu w relacji z Oświęcimia

Miasto	Pociąg	Samochód	Czas przejazdu samochodem względem czasu przejazdu pociągiem
Brzeszcze	8 min	9 min	89%
Czechowice-Dziedzice	41 min	31 min	132%
Chełmek	20 min	14 min	143%
Libiąż	21 min	13 min	162%
Chrzanów ⁹⁵	39 min	22 min	177%
Trzebinia	45 min	29 min	155%
Kraków	105 min	59 min	178%
Mysłowice	45 min	23 min	196%
Katowice	60 min	33 min	182%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Maps Google i rozkład.plk-sa.pl

Dodatkowo, w niektórych wypadkach innym mankamentem zniechęcającym do korzystania z transportu kolejowego jest znaczne oddalenie stacji/przystanków od centrów miejscowości. Taka sytuacja ma np. miejsce w Brzeszczach i Libiążu.

Przez Oświęcim przejeżdża tylko jeden pociąg dalekobieżny (uruchamiany przez spółkę PKP Intercity), „Silesia” relacji Kraków – Budapeszt (z wagonami do Wiednia i Pragi). Jest to pociąg nocny (godz. odj. w kierunku Budapesztu 23.36, w kierunku Krakowa 4.38).

Biorąc jednak pod uwagę, że Oświęcim posiada rozbudowaną siatkę połączeń kolejowych z Krakowem i Katowicami – należy uznać, że dostępność dalekobieżnych połączeń kolejowych z punktu widzenia mieszkańców obszaru planu transportowego jest stosunkowo wysoka.

Rozkład jazdy pociągów na liniach wychodzących z Oświęcimia jest ułożony w taki sposób, by w pierwszej kolejności zaspokajać codzienne dojazdy do pracy i szkoły. Mankamentem rozkładu jest niewielka liczba pociągów w godzinach późnowieczornych, co nie pozwala np. na planowanie wyjazdów do Krakowa, a zwłaszcza do Katowic, w celach kulturalno-rozrywkowych. Ostatni pociąg z Katowic do Oświęcimia wyjeżdża o godz. 20.38 (w dni robocze; w dni wolne – o godz. 18.30), co w żaden sposób nie pozwala skorzystać np. z oferty katowickich teatrów i powrócić do Oświęcimia pociągiem. Ostatni pociąg

⁹⁵ W przypadku pociągu, podano czas przejazdu do przystanku Chrzanów Śródmieście.

z Krakowa do Oświęcimia odjeżdża o godz. 21.41, co także nie w pełni pozwala na skorzystanie z oferty krakowskich instytucji kultury. Powyższe godziny odjazdów nie pozwalają też na powrót pociągiem z Krakowa czy Katowic osobom pracującym do późnych godzin wieczornych.

Analogicznie, także godziny odjazdów ostatnich pociągów z Oświęcimia (19.43 do Krakowa, 21.37 w dni robocze do Czechowic-Dziedzic i Bielska-Białej, 19.28 codziennie do Czechowic-Dziedzic) nie pozwalają na planowanie podróży pociągiem w celach rozrywkowych, w obrębie obszaru objętego planem transportowym. Utrudniają też powroty z pracy osobom pracującym w Oświęcimiu do godzin późnowieczornych.

Koleje Śląskie posiadają w swojej ofercie promocję taryfową (Bilet Śląski), umożliwiającą zakup zintegrowanego biletu miesięcznego, ważnego w pociągach KŚ na dowolnie wybranej trasie oraz w komunikacji miejskiej w konurbacji górnośląskiej, uruchamianej przez KZK GOP⁹⁶. Analogiczna oferta zintegrowanych biletów nie funkcjonuje natomiast w pociągach Przewozów Regionalnych na trasie w kierunku Krakowa.

Oświęcim nie jest na razie włączony w projekt Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej. MKA., planowana do uruchomienia na początku 2015 r., będzie systemem zbliżonym do mechanizmu pre-paid, a jej posiadacze będą mogli podróżować pojazdami komunikacji zbiorowej w różnych miastach na terenie Małopolski oraz pociągami pomiędzy tymi miastami, bez konieczności zakupu osobnych biletów. Od 2015 r. MKA będzie funkcjonować w Krakowie, Tarnowie, Bochni i Skawinie oraz w pociągach pomiędzy tymi miastami. Władze Woj. Małopolskiego zastrzegają, że w kolejnych latach zakres obowiązywania MKA będzie się zwiększać⁹⁷.

Oświęcim jest także wstępnie objęty projektem Kolei Małopolskich, czyli samorządowej spółki ze 100% udziałem Województwa Małopolskiego, która powstała pod koniec 2013 r., a od grudnia 2014 r. ma sukcesywnie zacząć przejmować od Przewozów Regionalnych obsługę poszczególnych linii na terenie województwa.

W grudniu 2014 r. nowa spółka przejęła obsługę odcinka Kraków – Wieliczka. W kolejnych latach planowane do przejęcia przez KM są także następujące odcinki:

- Kraków – MPL Balice;
- Tarnów – Kraków – Trzebinia (a docelowo: Tarnów – Kraków – Trzebinia – Oświęcim);
- Sędziszów/Miechów – Kraków – Skawina/Podbory Skawińskie⁹⁸.

Zgodnie z intencją władz województwa, powołanie Kolei Małopolskich ma doprowadzić do zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym, przy jednoczesnym spadku

⁹⁶ Bilet ten dostępny jest w dwóch konfiguracjach: na terenie jednej gminy obsługiwanej przez KZK GOP bądź na terenie całej sieci obsługiwanej przez KZK GOP.

⁹⁷ MKA ma też m.in. umożliwiać korzystanie z parkingów Park&Ride, a w przyszłości jej funkcje mają być rozszerzane, m.in. o możliwości uiszczania opłat za wstęp do instytucji kultury. Por. <http://www.malopolskie.pl/Wydarzenia/Index.aspx?id=11102> [dostęp 1.06.2014]

⁹⁸ http://www.rynek-kolejowy.pl/50022/powstaly_koleje_malopolskie.html [dostęp 1.06.2014]

znaczenia motoryzacji indywidualnej. Korzyści płynące z przejęcia obsługi części linii przez nową spółkę mają być przede wszystkim następujące:

- Integracja rozkładów jazdy i taryf różnych segmentów transportu zbiorowego;
- Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów;
- Wprowadzenie cyklicznych rozkładów jazdy;
- Inwestycje taborowe;
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych i parkingów P&R⁹⁹.

⁹⁹ <http://www.malopolskie.pl/Wydarzenia/?id=11259> [dostęp 1.06.2014]

11 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Jednym z głównych mankamentów sieci komunikacyjnej MZK Oświęcim jest brak powiązania sieci MZK z innymi organizatorami i operatorami transportu zbiorowego: przede wszystkim z transportem kolejowym, a w drugiej kolejności także z regionalnym transportem autobusowym. Wspomniane podsystemy powinny stanowić jeden zwarty organizm, składający się na łączną jakość transportu zbiorowego nie tylko na obszarze planu transportowego, ale także na terenach do niego przylegających, jak również jeśli chodzi o połączenia pomiędzy obszarem planu transportowego i wiodącymi ośrodkami wzrostu w woj. śląskim i małopolskim. Działania wykraczające poza obszar planu transportowego są nie mniej ważne niż poprawa oferty w samym jego obrębie.

Obserwowany obecnie brak tego rodzaju współpracy, powodujący iż poszczególni organizatorzy przewozów są osobnymi bytami nie powiązаныmi ze sobą (choć operującymi w podobnym obszarze), stanowi czynnik w istotnym stopniu zniechęcający podróżnych do korzystania z transportu publicznego.

Dlatego też kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym (oraz w segmentach powiązanych z tym obszarem) – które mają być realizowane w perspektywie do 2020 r. – są silnie zdeterminowane koniecznością „zbliżania” do siebie poszczególnych systemów transportu. Sporządzone poniżej postulaty są zdeterminowane przede wszystkim wnioskami płynącymi z części analizy dotyczącej pożądanego standardu usług oraz kierunków rozwoju SIP. Istotny wpływ na sformułowane poniżej postulaty mają też m.in. dane dotyczące sytuacji społeczno-gospodarczej regionu.

W szczególności:

- ⇒ Niezbędne jest podjęcie współpracy z kolejowymi i autobusowymi przewoźnikami regionalnymi, zwłaszcza zapewniającymi dojazd z Oświęcimia do takich ośrodków jak Kraków, Katowice, Tychy, Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice czy „trójmiasto” Libiąż/Chrzanów/Trzebinia. Współpraca ta w pierwszej kolejności dotyczyć ma wdrożenia wspólnych systemów biletowo-taryfowych, a w dalszej kolejności – także synchronizacji rozkładów jazdy. Synchronizacja rozkładów powinna doprowadzić też – w takim stopniu, w jakim będzie to możliwe – do wprowadzenia gwarancji wzajemnego oczekiwania pociągów i autobusów pozamiejskich oraz autobusów MZK na skomunikowane kursy w przypadku ewentualnych opóźnień;
- ⇒ Obserwowane zjawisko suburbanizacji na obszarze planu transportowego wskazuje, iż zwiększa się potrzeba funkcjonowania sprawnie działającego transportu zbiorowego łączącego Oświęcim z gminami ościennymi – przede wszystkim z gminą wiejską Oświęcim. Dlatego też niezbędne jest sukcesywne rozwijanie w perspektywie do 2020 r. oferty połączeń podmiejskich w sieci MZK. Oferta linii podmiejskich będzie poszerzana zarówno w zakresie zapewnienia podstawowych potrzeb przewozowych (dojazdy i powroty z pracy i szkoły w szczytach porannym i popołudniowym), ale także w zakresie wychodzenia naprzeciw potrzebom różnych grup podróżnych. Mowa tu przede wszystkim o zwiększaniu liczby połączeń późnowieczornych oraz połączeń realizowanych w dni wolne od pracy;

- ⇒ W obrębie samego miasta Oświęcim, kształtowanie siatki połączeń ma się koncentrować w pierwszej kolejności na sukcesywnej poprawie obsługi obszarów jako obszary charakteryzujące się największymi potokami podróży;
- ⇒ W miarę budowy i rozwoju nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach peryferyjnych Oświęcimia, należy – analogicznie jak w przypadku połączeń podmiejskich – modyfikować sieć komunikacyjną w taki sposób, aby uwzględniała ona potrzeby mieszkańców tych osiedli. Częstotliwość kursowania autobusów łączących centrum miasta z tymi osiedlami musi być na tyle wysoka, by zachęcała mieszkańców do transportu zbiorowego na rzecz równoległego ograniczenia korzystania z motoryzacji indywidualnej;
- ⇒ Modyfikacja taryfy MZK ma doprowadzić do rezygnacji z biletów jednorazowych (jednoprzejazdowych) na rzecz zastąpienia ich biletami czasowymi (kilkunasto-/kilkudziesięciominutowymi), usprawniającymi przesiadanie się pomiędzy poszczególnymi liniami MZK, bez konieczności kupowania nowych biletów. Równolegle niezbędne jest wdrożenie specjalnych biletów (darmowych/ulgowych) dla osób szczególnie zagrożonych wykluczeniem społecznym (m.in. osób długotrwale bezrobotnych aktywnie poszukujących pracy oraz osób niepełnosprawnych);
- ⇒ Niezbędne jest wdrażanie nowych kanałów sprzedaży biletów: przez Internet, aplikację telefoniczną oraz przez automaty biletowe;
- ⇒ Rozwój siatki połączeń (w tym – podjęcie współpracy z przewoźnikami pozamiejskimi) oraz modyfikacja systemu taryfowego będą powiązane z rozwojem zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W skład tych węzłów będą wchodzić m.in. miejsca postojowe i parkingowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów (w tym – automaty biletowe), systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z bieżącym rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną);
- ⇒ Rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej dotyczyć będzie także montażu w pojazdach monitorów LCD, informujących o bieżących rozkładach jazdy i utrudnieniach. Analogiczne informacje będą dostępne również na stronie internetowej www.mzk.oswiecim.pl;
- ⇒ W zakresie jakości świadczonych usług przewozowych, szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na dbałości o punktualność kursowania autobusów, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz wzrostu wygody podróżowania (w tym ostatnim kontekście –zwłaszcza o przeciwdziałaniu zjawiska zatłoczenia pojazdów w porze szczytów przewozowych);
- ⇒ Sukcesywnie należy dążyć do „odmładzania” taboru autobusowego, tak aby średnia wieku taboru MZK nie przekraczała 8-10 lat. Celem realizacji polityki „środowiskowej” Unii Europejskiej, zostanie położony nacisk na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w pojazdach autobusowych MZK;
- ⇒ Niezbędne są działania zmierzające do szeroko zakrojonej promocji transportu zbiorowego, tak aby dotrzeć z pozytywnym przekazem do osób niekorzystających obecnie z usług MZK Oświęcim. Środkiem do tego celu powinna być współpraca z lokalnymi środkami masowego przekazu – zarówno poprzez prezentowanie za ich

pośrednictwem walorów transportu zbiorowego, jak również poprzez działania bezpośrednio stymulujące mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Te działania to m.in. wprowadzanie możliwości bezpłatnego korzystania z komunikacji zbiorowej podczas różnych okoliczności (np. Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, świąt o charakterze lokalnym, przejazdów na cmentarze podczas Dnia Wszystkich Świętych etc.). Drogą do zachęcenia mieszkańców do zmian preferencji komunikacyjnych może również być np. wdrożenie „programu lojalnościowego” dla posiadaczy biletów okresowych MZK (nawiązanie współpracy z publicznymi i prywatnymi podmiotami operującymi w sferze usług na obszarze planu transportowego – celem utworzenia systemu zniżek dla posiadaczy biletów okresowych MZK) czy też regularne organizowanie konkursów, w których do wygrania będą bilety okresowe MZK (uczestnikami tych konkursów mogłyby być tylko osoby nie będące do tej pory posiadaczami takich biletów).

11.1 Analiza kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych

Głównym celem analizy jest ocena efektywności finansowej i społeczno-ekonomicznej inwestycji polegającej na zakupie taboru zeroemisyjnego (autobusy elektryczne) z wykorzystaniem narzędzia, jakim jest analiza kosztów i korzyści. Elementem tej analizy jest przedstawienie wariantów wprowadzania autobusów zeroemisyjnych - elektrycznych wraz z infrastrukturą ładującą w podziale na lata.

Miasto Oświęcim aktualnie nie posiada autobusów z napędem zeroemisyjnym, jednakże sukcesywnie wymienia przestarzały tabor na nowy spełniający najwyższą normę emisji Euro VI. W 2018 zakupiono czternaście autobusów, a w 2019 kolejne trzy.

Zgodnie z przepisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych do 2028 roku podmiot świadczący usługi publicznego transportu zbiorowego będzie posiadał co najmniej 30% autobusów zeroemisyjnych w całym eksploatowanym taborze na rzecz danej jednostki samorządu terytorialnego. Ustawa zawiera poszczególne etapy osiągnięcia wymaganej liczby pojazdów o napędzie zeroemisyjnym do roku 2028:

- 5% do 1 stycznia 2021 r.,
- 10% do 1 stycznia 2023 r.,
- 20% do 1 stycznia 2025 r.,
- 30% do 1 stycznia 2028 r.

Zestawienie wyników przeprowadzonej analizy finansowo-ekonomicznej oraz analizy środowiskowej i ekonomiczno-społecznej **nie wskazuje** na zasadność wprowadzenia do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych. Tym samym, Oświęcim nie jest zobowiązany do inwestowania w tabor zeroemisyjny oraz infrastrukturę towarzyszącą. Przeprowadzone symulacje wykazały, że dopiero w przypadku otrzymania dofinansowania w wysokości 65%, które spowoduje obniżenie kosztów inwestycji, kupno taboru zeroemisyjnego oraz infrastruktury ładującej stanie się zasadne z punktu widzenia przeprowadzanych analiz.

Zgodnie z przepisami ww. ustawy, w Mieście Oświęcim przy obecnym stanie taboru wynoszącym 45 pojazdów, do 2028 roku wymagana liczba autobusów o napędzie

zeroemisyjnym to 14 pojazdów. Wytyczne dotyczą wyłącznie sytuacji, w której analiza kosztów i korzyści wykaże zasadność inwestowania w autobusy o napędzie zeroemisyjnym.

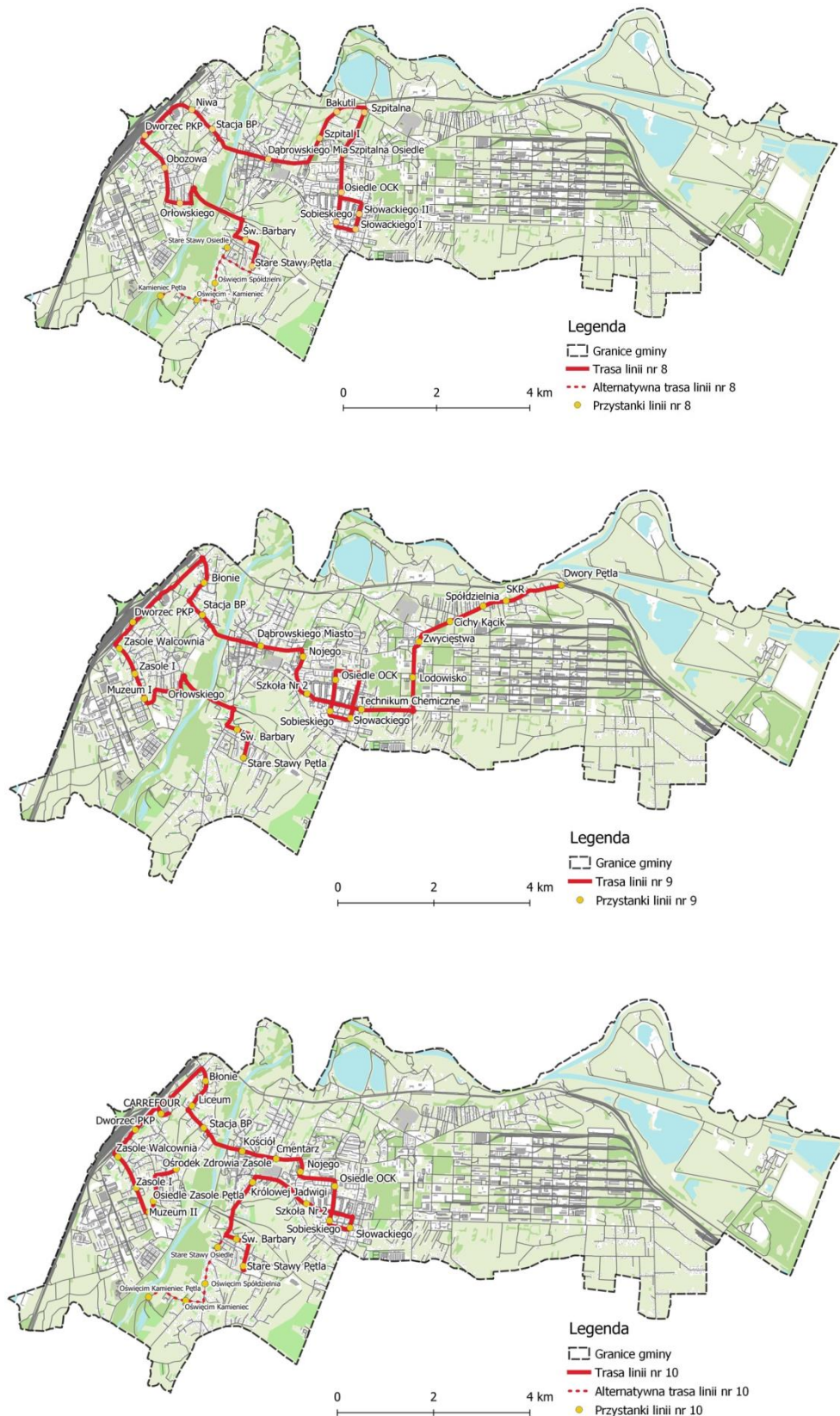
Wymiana pojazdów wykorzystywanych do świadczenia usług komunikacji miejskiej powinna spełniać najwyższe normy emisji spalin, które przyczynią się do wspierania przedsięwzięć proekologicznych. Wprowadzanie pojazdów o napędzie zeroemisyjnym ma na celu obniżenie negatywnych skutków zewnętrznych funkcjonowania transportu zbiorowego, który najsilniej oddziałuje w mocno zurbanizowanych częściach jednostki.

W analizie zaproponowano trzy linie autobusowe, które spełniają następujące przesłanki do wykorzystania w ich obsłudze autobusów zeroemisyjnych:

- linia powinna obsługiwać najbardziej zaludniony obszar miasta, aby obsłużono maksymalnie duże potoki pasażerskie;
- linia powinna łączyć centrum miasta z dużymi osiedlami mieszkalnymi, aby zapewniać ofertę przewozową na najbardziej obleganych liniach;
- linia powinna przebiegać wyłącznie przez tereny gęstej zabudowy mieszkaniowej – aby zapewnić dostęp do maksymalnie dużej liczby potencjalnych klientów;
- linia powinna charakteryzować się stosunkowo dużą częstotliwością kursowania – aby skierować do potencjalnego użytkownika, możliwie korzystną ofertę komunikacyjną;
- linia powinna przebiegać wzdłuż najbardziej zatłoczonych tras – aby maksymalnie pozytywnie wpływać na zjawisko kongestii w ruchu drogowym.

Wobec opisanych wytycznych, po przestudiowaniu tras przejazdu oraz rozkładu jazdy wszystkich linii autobusowych MZK Oświęcim, wybrano linię nr 8, 9 i 10. Ich przebieg przedstawiają mapy poniżej.


Rysunek 11. Przebieg linii komunikacyjnych wytypowanych do elektryfikacji



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim

Tabela 22 Przebieg linii autobusowych wskazanych do elektryfikacji

Przebieg Linii
<p>Kierunek: Dwory Pętla – Stare Stawy Pętla Dwory Pętla → SKR → Spółdzielnia → Cichy Kącik → Oświęcim → Zwycięstwa → Oświęcim → Lodowisko → Technikum Chemiczne → Sobieskiego → Słowackiego I → Osiedle OCK → Szkoła Nr 2 → Nojego → Dąbrowskiego Miasto → Stacja BP → Błonie → Dworzec PKP → Zasole → Walcownia Zasole I → Muzeum I → Orłowskiego → Oświęcim - Św. Barbary → Oświęcim Stare Stawy Pętla</p> <p>Kierunek: Stare Stawy Pętla - Dwory Pętla Oświęcim - Stare Stawy Pętla → Oświęcim - Św. Barbary → Orłowskiego → Muzeum II → Zasole I → Zasole Walcownia → Dworzec PKP → Błonie → Liceum → Stacja BP → Dąbrowskiego Kościół → Dąbrowskiego Cmentarz → Nojego → Szkoła Nr 2 → Sobieskiego → Słowackiego I → Technikum Chemiczne → Oświęcim Lodowisko → Oświęcim Zwycięstwa → Cichy Kącik → Spółdzielnia → SKR → Dwory Pętla</p>
<p>Kierunek: os. Chemiczków – Stare Stawy Pętla Słowackiego I → Słowackiego II → Osiedle OCK → Szpitalna → Osiedle Szpitalna → Bakutil → Szpital I → Dąbrowskiego Miasto → Stacja BP → Niwa → Dworzec PKP → Obozowa → Orłowskiego → Oświęcim - Św. Barbary → Oświęcim - Stare Stawy Pętla → Stare Stawy Osiedle → Oświęcim Spółdzielnia → Oświęcim – Kamieniec → Oświęcim - Kamieniec Pętla</p> <p>Kierunek: Stare Stawy Pętla – os. Chemiczków Oświęcim - Kamieniec Pętla → Oświęcim – Kamieniec → Oświęcim Spółdzielnia → Oświęcim - Stare Stawy Pętla → Oświęcim - Św. Barbary → Orłowskiego → Obozowa → Dworzec PKP → Niwa → Stacja BP → Dąbrowskiego Kościół → Dąbrowskiego Cmentarz → Szpital I → Bakutil → Szpitalna → Szpitalna Osiedle → Osiedle OCK → Sobieskiego → Słowackiego I</p>
<p>Kierunek: Ośrodek Zdrowia Zasole – Stare Stawy Pętla Ośrodek Zdrowia Zasole → Osiedle Zasole Pętla → Muzeum II → Zasole I → Zasole Walcownie → Dworzec PKP → Carrefour → Błonie → Liceum → Stacja BP → Dąbrowskiego Kościół → Dąbrowskiego Cmentarz → Nojego → Osiedle OCK Sobieskiego → Słowackiego I → Szkoła Nr 2 → Królowej Jadwigi → Św. Barbary → Stare Stawy Pętla → Stare Stawy Osiedle → Oświęcim Spółdzielnie → Oświęcim Kamieniec → Oświęcim Kamieniec Pętla</p> <p>Kierunek: Stare Stawy Pętla – Ośrodek Zdrowia Zasole Oświęcim Kamieniec Pętla → Oświęcim Kamieniec → Oświęcim Spółdzielnia → Stare Stawy Pętla → Św. Barbary → Królowej Jadwigi → Szkoła Nr 2 → Sobieskiego → Słowackiego I → Osiedle OCK → Nojego → Dąbrowskiego Miasto → Stacja BP → Błonie → Carrefour → Dworzec PKP → Zasole Walcownia → Zasole I → Muzeum I → Osiedle Zasole Pętla → Ośrodek Zdrowia Zasole</p>

 - trasy wydłużone

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK

Najważniejsze wnioski z przeprowadzonej analizy:

- Zgodnie z art. 37 ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1124 t.j.) niniejsza analiza wskazuje na przewyższenie kosztów nad korzyściami wynikającymi z zakupu taboru zeroemisyjnego. W związku z powyższym **nie zachodzi** konieczność zakupu taboru zeroemisyjnego w celu świadczenia usług na terenie Miasta Oświęcim oraz gmin, które zawarły z Miastem Oświęcim porozumienia międzygminne w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- MZK Oświęcim jako operator publicznego transportu zbiorowego w dalszym ciągu powinien dążyć do obniżenia średniego wieku taboru wykorzystywanego do obsługi pasażerów, wpływając tym samym pozytywnie na jakość powietrza oraz komfort jazdy;
- Struktura wielkościowa taboru nie powinna ulec znaczącym zmianom. Nowe pojazdy spełniające najwyższą normę emisji VI oraz zeroemisyjne po uzyskaniu dofinansowania powinny zastąpić najbardziej wyeksploatowane autobusy o napędzie konwencjonalnym, gwarantując wciąż dopasowanie wielkości pojazdów do popytu efektywnego w przewozach komunikacji miejskiej.

12 Zasady monitorowania realizacji usług przewozowych

Miasto Oświęcim wykonując ustawowe obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie zarządzania tym transportem powinna prowadzić regularne kontrole realizacji przez operatora i przewoźnika usług przewozowych oraz przestrzegania ustalonych zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego dotyczących:

- ⇒ świadczenia usług środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- ⇒ oznakowania środków transportu w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora w sposób widoczny dla pasażera;
- ⇒ podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy środków transportu operatora i przewoźnika na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów; przy czym w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora;
- ⇒ poddawania aktualizacji rozkładów jazdy, zgodnie z Ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- ⇒ podawania do publicznej wiadomości cennika na dworcu oraz wyciągu z cennika w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych;
- ⇒ wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy.

W umowie na świadczenie usług publicznych w komunikacji miejskiej organizator powinien określić szczegółowe standardy obsługi pasażerów, które będą podlegały regularnie prowadzonym kontrolom. Rażące uchybienia w tym zakresie, a zwłaszcza brak realizacji zamówionych kursów lub ich niepunktualne wykonanie, powinny upoważniać organizatora do skorzystania z możliwości nałożenia na operatora kar finansowych, których wysokość zostanie ustalona w umowie.

Dodatkowym narzędziem służącym monitorowaniu realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym powinno być regularne weryfikowanie ustaleń niniejszego planu transportowego w okresach co najmniej co 5 lat.

13 Uzasadnienie wyboru przyjętych rozwiązań

Rozwiązania przyjęte w planie transportowym są przeniesieniem na lokalny rynek przewozów zbiorowych i dostosowaniem do miejscowej specyfiki zasad konkurencji regulowanej wypracowanych na poziomie Unii Europejskiej oraz Polski. Zasady te wynikają z Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wraz z wydanymi aktami wykonawczymi, takimi jak:

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, nazywane krajowym planem transportowym oraz
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględnione zostały też kierunki polityki transportowej wskazane w dokumentach unijnych w postaci „Białej Księgi. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, dokumentach rządowych ze „Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku” oraz stosownych dokumentach regionalnych. Kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju wprowadzono do planu transportowego rozwiązania dostosowujące publiczny transport zbiorowy do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz potrzeb związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem transportowym, jak i z przewozami o znaczeniu powiatowym, wojewódzkim i międzywojewódzkim. A także działania służące integracji różnych form transportu w postaci budowy węzłów przesiadkowych oraz integracji informacji o rozkładach jazdy oraz w miarę możliwości integracji taryfowej.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne będą osiągane poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego. To powinno sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin z tego źródła. Natomiast pojazdy, którymi świadczy się usługi przewozów zbiorowych będą wyposażane w coraz bardziej ekologiczne technologie napędu zmniejszające emisję także z komunikacji miejskiej. Przewozy zbiorowe w przedmiotowym obszarze, w przyjmowanej perspektywie mogą być w całości oparte na transporcie autobusowym, ale przy sukcesywnej wymianie taboru na pojazdy ekologiczne, wspomaganym przez transport kolejowy na istniejących liniach. Ze względu na potrzebę wprowadzenia nowych standardów mobilności w mieście rozbudowywana będzie sieć ścieżek rowerowych. Odpowiednia infrastruktura powinna z czasem spowodować, że tego typu przejazdy będą odgrywały coraz większą rolę zarówno rekreacyjną, jak i w codziennej komunikacji na krótkich dystansach.

Ze względu na zjawisko suburbanizacji, w miarę potrzeb powinno być kontynuowane i rozbudowywane porozumienie Miasta Oświęcim z gminami Porozumienia międzygminnego jw. i ew. innymi gminami ościennymi. Rozwijana będzie też współpraca z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego szczebla powiatowego, wojewódzkiego i krajowego. Natomiast przy wyborze operatora powinno zostać utrzymane bezpośrednie powierzenie wykonywania przewozów MZK Oświęcim jako podmiotowi wewnętrznemu.

Nie planuje się w perspektywie do 2020 roku przeprowadzania przetargów na wybranych liniach ze względu na poczynione i planowane inwestycje finansowane w dużej części z funduszy unijnych. Ponieważ ich beneficjentem jest MZK Oświęcim jako spółka komunalna to wieloletni okres wykonywania przez tego przewoźnika usług publicznych w transporcie zbiorowym jest potrzebny, aby było możliwe w całości spożytkowanie poniesionych wydatków z funduszy publicznych.

Jednocześnie, celem sprawnej realizacji postulatów zawartych w planie transportowym, utworzona zostanie nowa jednostka budżetowa Miasta Oświęcimia, która w jej imieniu realizować będzie zadania z zakresu organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Koszty funkcjonowania nowej struktury ponosić będą wszystkie gminy będące stronami międzygminnego porozumienia komunikacyjnego, proporcjonalnie do liczby wozokilometrów realizowanych na terenie poszczególnych gmin. Zasady potwierdzające proporcjonalną partycypację znajdą swoje odzwierciedlenie w zaktualizowanym porozumieniu międzygminnym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie weryfikowany co 3 lata i w przypadku zaistnienia uzasadnionej potrzeby powinien być aktualizowany.

14 Bibliografia i wykaz dokumentów powiązanych

Akty prawne:

1. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.
2. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368.
3. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku, Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95.
4. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2011 Nr 117.

Dokumenty strategiczne:

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, Komisja Europejska, Bruksela 2011.
2. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
3. Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.
4. Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.
5. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013.
6. Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 20 lipca 2012.
7. Porozumienie międzygminne nr OR-o.031.2.2018.VIII z dnia 1 marca 2018r. powierzające Miastu Oświęcim jako Organizatorowi, zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gmin: Oświęcim, Chełmek, Brzeszcze oraz gminy Libiąż w zakresie obsługi sołectwa Gromiec oraz Miedźna na terenie miasta Wola.
8. Uchwała Nr XLIII/789/13 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 października 2013 r. o zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oświęcim.

9. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Brzeszcze (Załącznik nr 1 do uchwały nr XXX/289/2013 Rady Miasta Brzeszcze z dnia 28 maja 2013 r.)
10. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Chełmek (Uchwała nr XLVIII/264/2010 Rady Miasta Chełmek z dnia 23 września 2010 r.)
11. Zmiana nr 1 Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Libiąż (Załącznik nr 4 do Uchwały Nr XIX/129/2012 Rady Miejskiej w Libiążu z dnia 30 października 2012 r.)

Literatura:

1. Burnewicz J., Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011.
2. Chaberek M., Kowalski B., Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jako narzędzie kształtowania polityki i praktyki logistycznej miast i regionów [w:] Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomia Transportu i Logistyka, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, nr 42 (2012).
3. Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010.
4. Grzelec K., Wyszomirski O., Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych, IGKM, Warszawa 2011.
5. Prognoza ludności na lata 2008-2035, Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2011.
6. Merkisz J., Pielecha J., Radzimirski S.: Pragmatyczne podstawy ochrony powietrza atmosferycznego w transporcie drogowym. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2009.
7. Mikiel P., Rozkosz P., Publiczny transport zbiorowy. Wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach. IGKM, Warszawa 2012.
8. Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000-2012, IGKM, Warszawa 2013.

15 Spis tabel, wykresów i rysunków

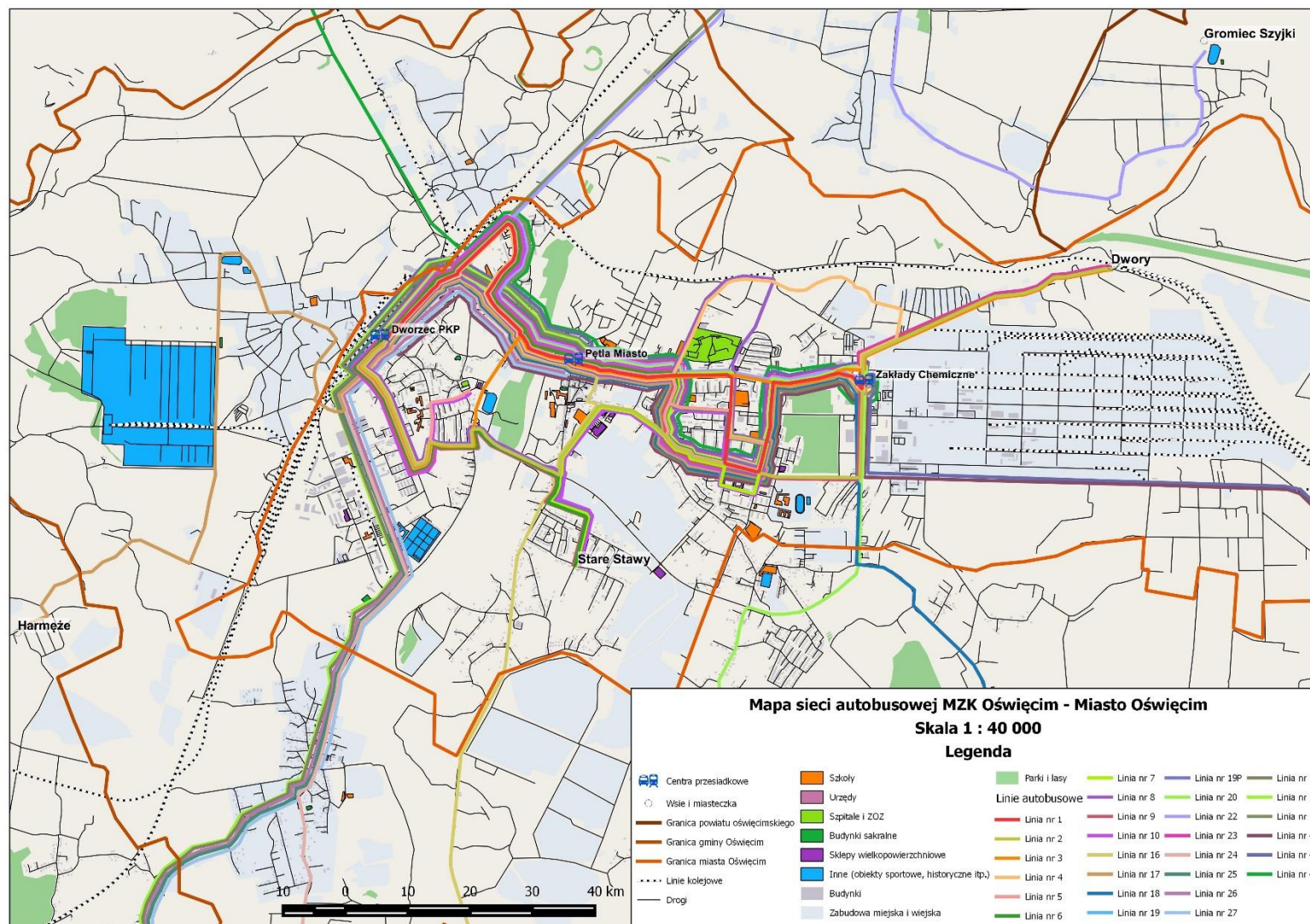
TABELA 1 ZMIANA LICZBY MIESZKAŃCÓW W LATACH 2013-18	17
TABELA 2 WSKAŹNIK ZAMELDOWAŃ I WYMELDOWAŃ W PERSPEKTYWIE LAT 2003-13 ORAZ 2018	18
TABELA 3 WSKAŹNIKI PRZYROSTU NATURALNEGO W LATACH 2004-13 ORAZ 2018 R.....	19
TABELA 4 ZMIANA LICZBY MIESZKAŃCÓW W PODZIALE NA GRUPY WIEKOWE	20
TABELA 5 PRZECIĘTNE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE W PORÓWNANIU ZE ŚREDNIĄ KRAJOWĄ.....	22
TABELA 6 WSKAŹNIK BEZROBOCIA W LATACH 2014 ORAZ 2018.	23
TABELA 7 ZMIANA LICZBY ZAREJESTROWANYCH BEZROBOTNYCH	24
TABELA 8 BEZROBOTNI W SZCZEGÓLNIE TRUDNEJ SYTUACJI W OGÓLNEJ LICZBIE BEZROBOTNYCH.....	25
TABELA 9 PODMIOTY GOSPODARCHE W NAJWIĘKSZYCH OŚRODKACH WOJ. MAŁOPOLSKIEGO (2013 R.).....	27
TABELA 10 SKALA ROZWOJU RYNKU USŁUG NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO (2013 R.)	30
TABELA 11 WZROST ZNACZENIA PRYWATNEJ MOTORYZACJI NA PRZESTRZENI LAT 2009-13.....	31
TABELA 12 WZROST WSKAŹNIKA MOTORYZACJI NA PRZESTRZENI LAT 2009-13.....	32
TABELA 13 WAŻNIEJSZE KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA OŚWIĘCIM W ZAKRESIE TRANSPORTU	35
TABELA 14 WAŻNIEJSZE KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO W ZAKRESIE TRANSPORTU POZOSTAŁYCH GMIN OBJĘTYCH POROZUMIENIEM Z 2018 ROKU	37
TABELA 15 LINIE MIEJSKIE URUCHAMIANE PRZEZ MZK OŚWIĘCIM	41
TABELA 16 LINIE PODMIEJSKIE URUCHAMIANE PRZEZ MZK OŚWIĘCIM	42
TABELA 17 POJAZDY MZK OŚWIĘCIM PRZEZNACZONE DO PRZEWOZU PASAŻERÓW	45
TABELA 18 PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W OŚWIĘCIMIU	48
TABELA 19 DZIAŁANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW.....	70
TABELA 20 AUTOBUSY INNYCH PRZEWOŹNIKÓW	80
TABELA 21 CZASY PRZEJAZDU RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU W RELACJI Z OŚWIĘCIMIA.....	85
TABELA 22 PRZEBIEG LINII AUTOBUSOWYCH WSKAZANYCH DO ELEKTRYFIKACJI	93
WYKRES 1 PRZYROST PRZECIĘTNEGO WYNAGRODZENIA W PERSPEKTYWIE LAT 2003-12, 2017	21
WYKRES 2 ZMIANA WSKAŹNIKÓW BEZROBOCIA W LATACH 2004-14 ORAZ 2018 ROKU	24
WYKRES 3 LICZBA PASAŻERÓW PRZEWIEZIONYCH PRZEZ MZK OŚWIĘCIM W LATACH 2010-2013 [TYS.]	48
WYKRES 4 PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W OŚWIĘCIMIU.....	49
RYSUNEK 1. JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO, DLA KTÓRYCH ORGANIZATOREM LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO JEST MIASTO OŚWIĘCIM.....	11
RYSUNEK 2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W OBSZARZE BADANIA	33
RYSUNEK 3 SCHEMAT ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE ZBIOROWYM, ORGANIZOWANYM PRZEZ MIASTO OŚWIĘCIM.....	52
RYSUNEK 4. UŻYTKOWANIE SAMOCHODU.....	53
RYSUNEK 5. POSIADANIE PRAWA JAZDY	53

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miasto Oświęcim

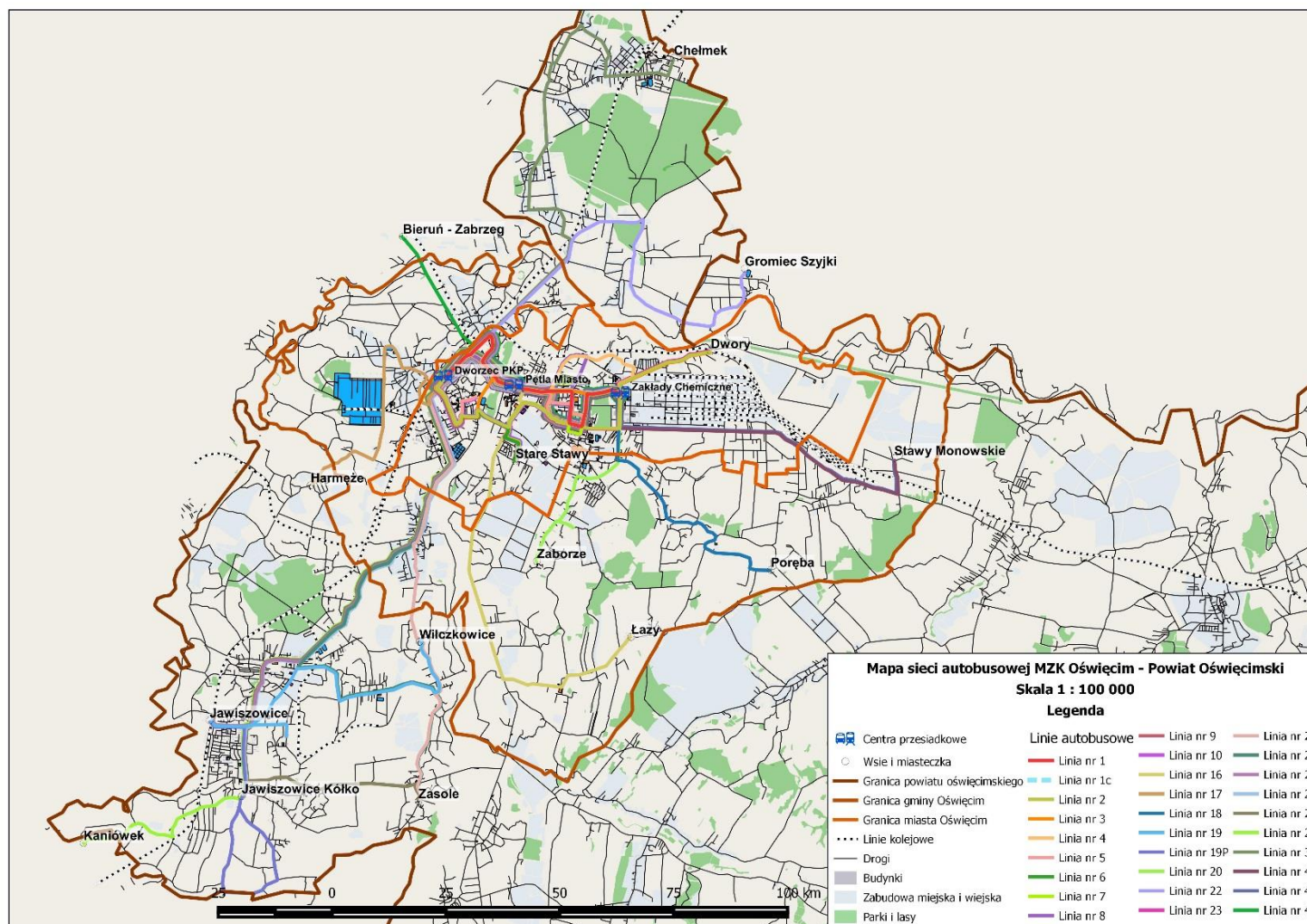
RYSUNEK 6. JAKIM ŚRODKIEM TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ PAN (I) PODRÓŻUJE?.....	54
RYSUNEK 7. JAK CZĘSTO KORZYSTA PAN (I) Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ?	54
RYSUNEK 8. JAK CZĘSTO KORZYSTA PAN (I) Z KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ?	54
RYSUNEK 9. SCHEMAT PRZYSTANKÓW MZK OŚWIĘCIM.....	66
RYSUNEK 10. PRZYSTANKI MZK OŚWIĘCIM W MIEJSCOWOŚCI WOLA.....	66
RYSUNEK 11. PRZEBIEG LINII KOMUNIKACYJNYCH WYTYPOWANYCH DO ELEKTRYFIKACJI	92

Załącznik – część graficzna planu transportowego

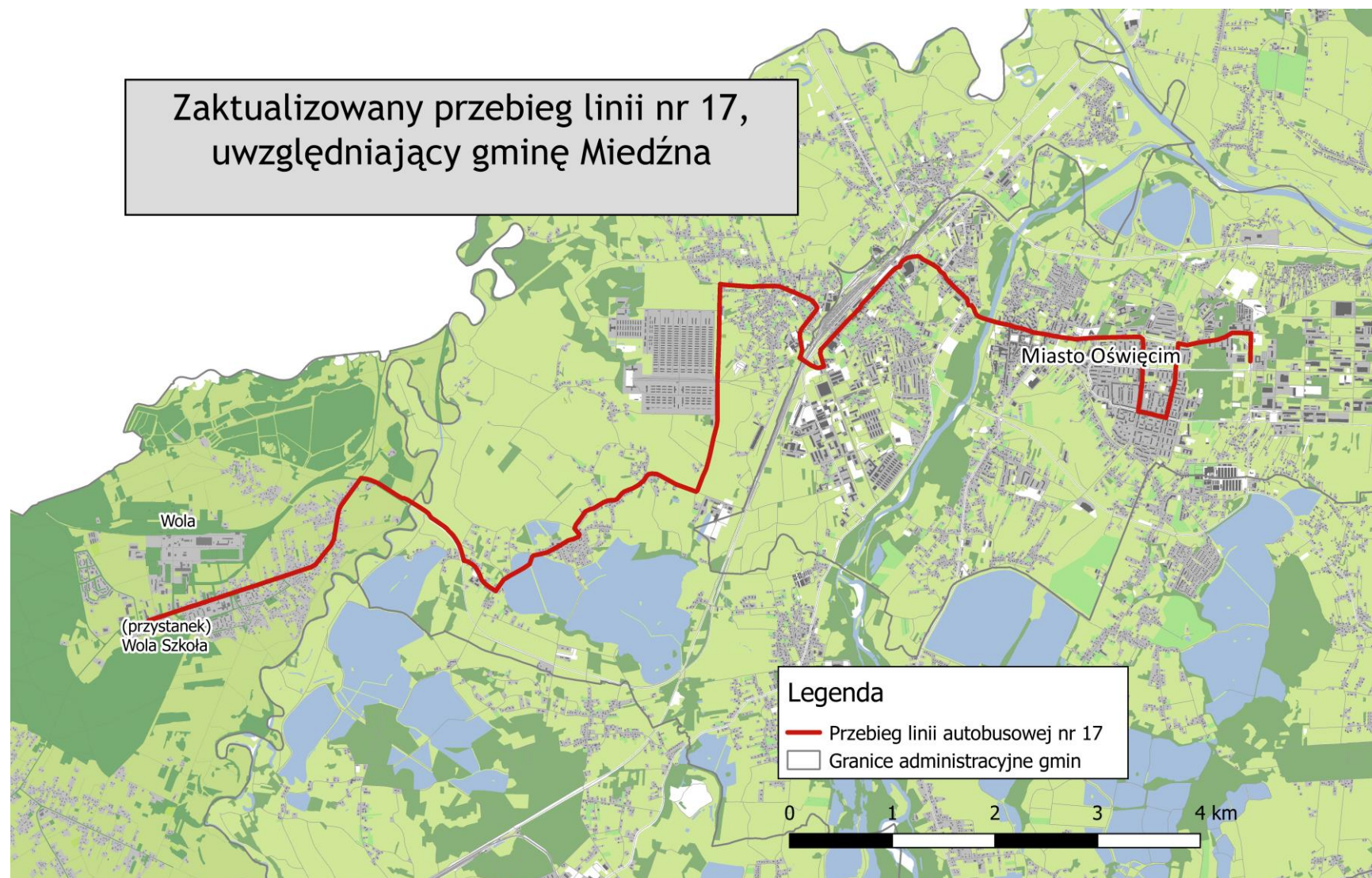
Trasy komunikacji miejskiej na terenie m. Oświęcimia. Centra: „przesiadkowe” i „ruchotwórcze”



Trasy komunikacji miejskiej - obszar odpowiedzialności Miasta Oświęcim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Oświęcim