



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 8 stycznia 2016 r.

Poz. 140

UCHWAŁA NR XI/71/2015 RADY POWIATU W CZĘSTOCHOWIE

z dnia 26 listopada 2015 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu częstochowskiego”

Na podstawie art.12 pkt 11 i art.40 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015r., poz.1445) w związku z art.9 ust.1 pkt 3 oraz art.12 ust 1, 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015r., poz.1440) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz.U. z 2015r., poz.1484) **Rada Powiatu w Częstochowie** uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu częstochowskiego”, zwany „Planem Transportowym” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Częstochowskiemu.

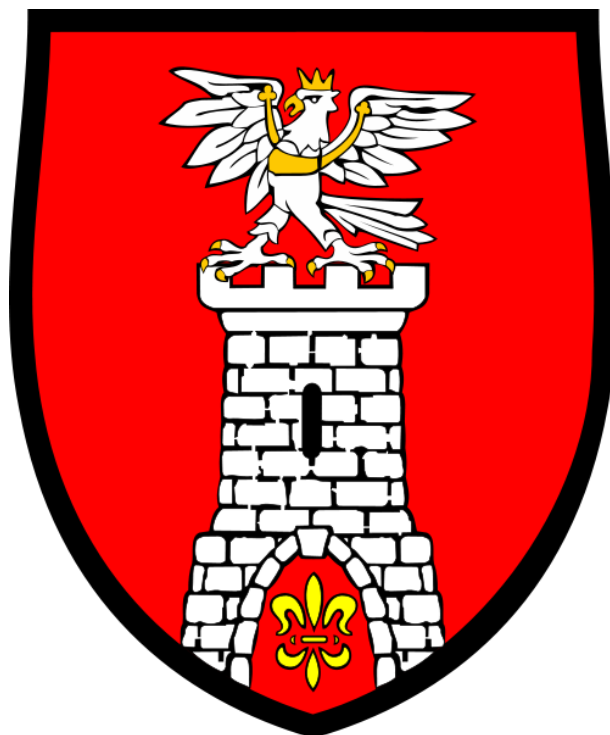
§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady Powiatu

Andrzej Kubat

Załącznik do Uchwały Nr XI/71/2015
Rady Powiatu w Częstochowie
z dnia 26 listopada 2015 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO



Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ds. transportu publicznego w składzie:

Anna Sępka – kierownik projektu
Kazimierz Murawski
Rafał Polaczek
Przemysław Kośmicki

Opracowanie graficzne linii użyteczności
publicznych wykonane przez
Zespół ds. Transportu publicznego
Starostwa Powiatowego w Częstochowie.


blueocean

Ul. Kopernika 30
lok. 536
00-950
Warszawa

Tel: 22 828 49 90
Fax: 22 828 49 93
www.bobc.pl
biuro@bobc.pl

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	4
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	4
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	7
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	8
2.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA	32
3. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE.....	34
3.1. INWESTYCJE DROGOWE	38
4. CHARAKTERYSTYKA TABORU	39
5. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	51
6. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	64
6.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM TRYBU KONCESJI.....	64
6.2. ANALIZA SWOT.....	85
7. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	90
7.1. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	99
7.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	102
8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM.....	107
8.1. POZIOM I ŹRÓDŁA ZANIECZYSZCZEŃ W POWIECIE.....	107
8.2. NISKOEMISYJNY TABOR AUTOBUSOWY	107
8.3. FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE	109
8.4. EDUKACJA EKOLOGICZNA	113
8.5. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO	114
8.6. EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA.....	115
8.7. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	116
9. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH	117
9.1. OBSZAR BADANIA	117
9.2. NARZĘDZIE BADAWCZE.....	117
9.3. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH.....	118
9.4. PŁEĆ RESPONDENTÓW	118
9.5. STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW	119
9.6. WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW	120

9.7. MIEJSCE ZAMIESZKANIA	122
9.8. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU	123
9.9. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU	124
9.10. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA	125
9.11. POWÓD PODRÓŻOWANIA	126
9.12. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY	126
9.13. PREFERENCJE PASAŻERÓW	127
9.14. OCENA JAKOŚCI USŁUG	129
9.15. LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW	131
10. WĘZŁY PRZESIADKOWE.....	134
11. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	139
11.1. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY	139
11.2. UWARUNKOWANIA ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH POWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ	140
11.3. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO POWIATU W POWIĄZANIU Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ 142	
11.4. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO - REKOMENDACJE.....	143
12. SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	144
12.1. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ KOMUNIKACYJNYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 144	
12.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	147
13. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	151
13.1. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO	176
13.2. ZASADY FINANSOWANIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ TRANSPORTEM PRZEZ SAMORZĄDY DOTUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY	180
13.3. ANALIZA PRAWNO-ORGANIZACYJNA W PRZYPADKU POSIADANIA „PODMIOTU WEWNĘTRZNEGO”..	181
14. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU 184	
15. ZAŁĄCZNIK A.....	187
16. ZAŁĄCZNIK B.....	190

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców- w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. Województwo:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego - instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;5. Zasady organizacji rynku przewozów;6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Częstochowskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Częstochowskiego.</p>
3	Operator	<p>Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p>

Lp.	Pojęcie	Opis
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Powiat częstochowski położony jest w północno-wschodniej części województwa śląskiego. Siedzibą powiatu jest miasto Częstochowa, które położone jest poza jego terytorium.

Powiat sąsiaduje z:

- **województwem łódzkim** (powiat pajęczański i powiat radomszczański) od północy
- **województwem świętokrzyskim** (powiat włoszczowski) od wschodu
- powiatem myszkowskim od południa
- **powiatem zawierciańskim** od południowego wschodu
- **powiatem lublinieckim** od południowego zachodu
- powiatem kłobuckim i miastem Częstochowa od zachodu

Rysunek 1. Powiat Częstochowski



Źródło: czestochowa.powiat.pl

Jest to największy powiat w województwie śląskim pod względem terytorialnym, zajmuje powierzchnię 1522 km², co stanowi 12,4% obszaru całego województwa. Powiat zamieszkuje 135,4 tys. mieszkańców, co stanowi około 2,93% ludności województwa śląskiego. Powiat jest słabo zaludniony, ponieważ gęstość zaludnienia wynosi tylko 87 osób/km², przy średniej dla województwa 397 osób/km². Ludność miejska powiatu stanowi zaledwie 12,1% ogółu ludności.

Centrum administracyjne powiatu znajduje się w mieście Częstochowa, które stanowi odrębną jednostkę samorządową.

Tabela 2. Ludność w Powiecie Częstochowskim

Lata	Powiat Częstochowski		
	ogółem	w miastach	na wsi
2000	134074	16641	117433
2001	133853	16569	117284
2002	133629	16430	117199
2003	133689	16415	117274
2004	133873	16333	117540
2005	133729	16251	117478
2006	133582	16166	117416
2007	133823	16206	117617
2008	134037	16213	117824
2009	134103	16147	117956
2010	135448	16319	119129
2011	135630	16253	119377
2012	135404	16096	119308
2013	135549	16004	119545

2014	135760	15972	119788
------	--------	-------	--------

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować ogólny wzrost liczby ludności w powiecie na przestrzeni ostatnich 15 lat. Tendencja spadkowa przeważa wśród liczby ludności zamieszkałej w miastach, natomiast liczba ludności na obszarach wiejskich wykazuje tendencję wzrostową.

Tabela 3. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Śląskie	77,6%
Powiat Częstochowski	12,1%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

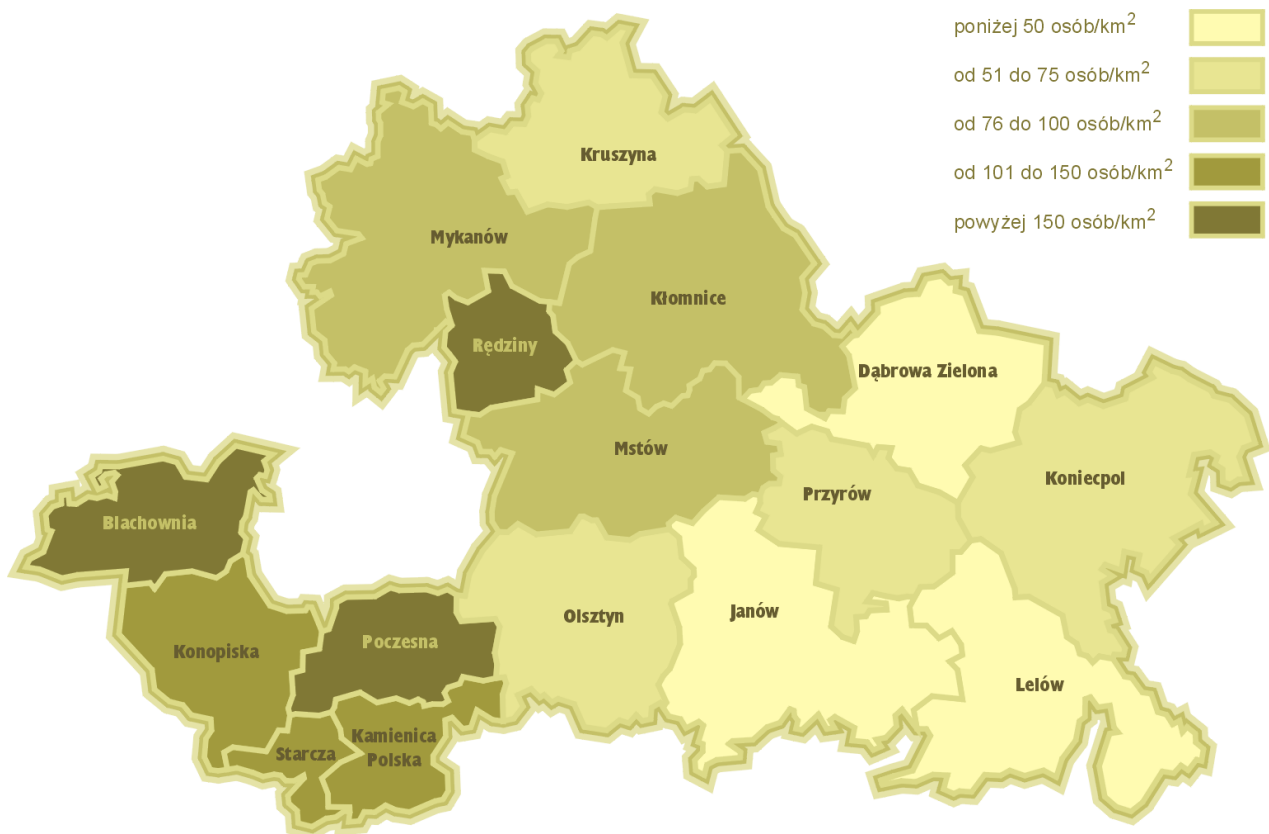
Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako nisko intensywny i nisko skoncentrowany.

Tabela 4. Migracje w województwie śląskim i powiecie częstochowskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Śląskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	34868
Powiat częstochowski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	1131
Województwo Śląskie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	38116
Powiat częstochowski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	866

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Wzrost liczby mieszkańców w powiecie, ponad 4% przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także dodatnie saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

Rysunek 2. Gęstość zaludnienia



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego

Gęstość zaludnienia przyjmuje najwyższy wskaźnik w miastach powiatu tj. Błachowni 269 osób/km² i Koniecpolu 169 osób/km².

Najniższa wartość występuje na obszarze wiejskim Gminy Koniecpol- 34 osoby/km² i w gminach takich jak Dąbrowa Zielona 40 osób/km², Janów i Lelów po 41 osób/km², Przyrów 49 osób/km², Kruszyna 53 osoby/km², Olsztyn 67 osób/km², Kłomnice 93 osoby/km².

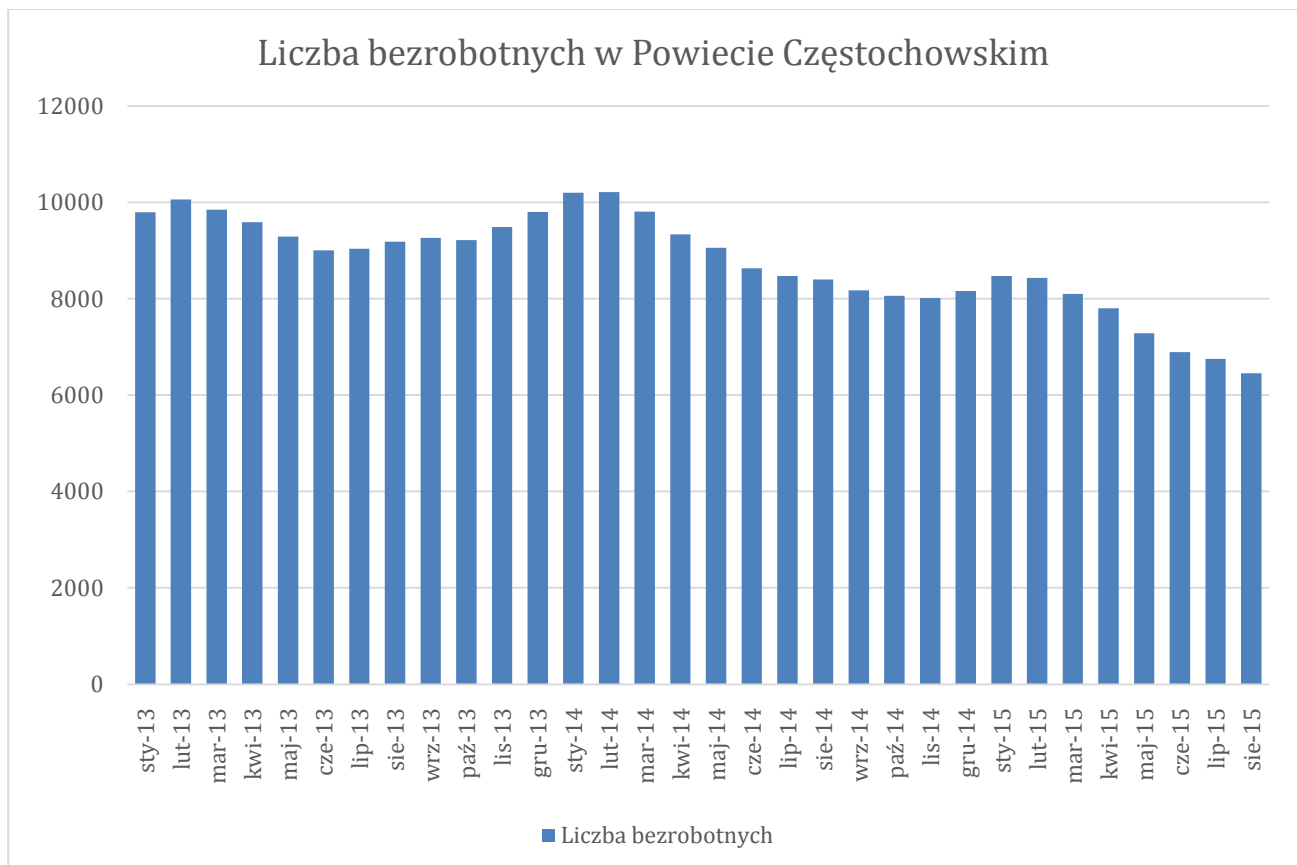
Taki obraz jest wynikiem niewielkiej liczby mieszkańców, która zamieszkuje stosunkowo duży obszar.

Najwyższa wartość występuje również na obszarze gmin takich jak Mykanów 104 osoby/km², Kamienica Polska 121 osób/km², Konopiska 136 osób/km², Starcza 140 osób/km², Poczesna 213 osób/km², Rędziny 244 osoby/km² a także na obszarze wiejskim Gminy Błachownia 113 osób/km².

Taki obraz jest wynikiem niewielkiej powierzchni zajmowanej przez gminy przy stosunkowo dużym zaludnieniu.

Gęstość zaludnienia ma istotny wpływ na transport publiczny ponieważ generuje ona popyt i wpływa na wielkość potoków pasażerskich.

Rysunek 3. Bezrobocie w Powiecie Częstochowskim od stycznia 2013 roku do sierpnia 2015 roku

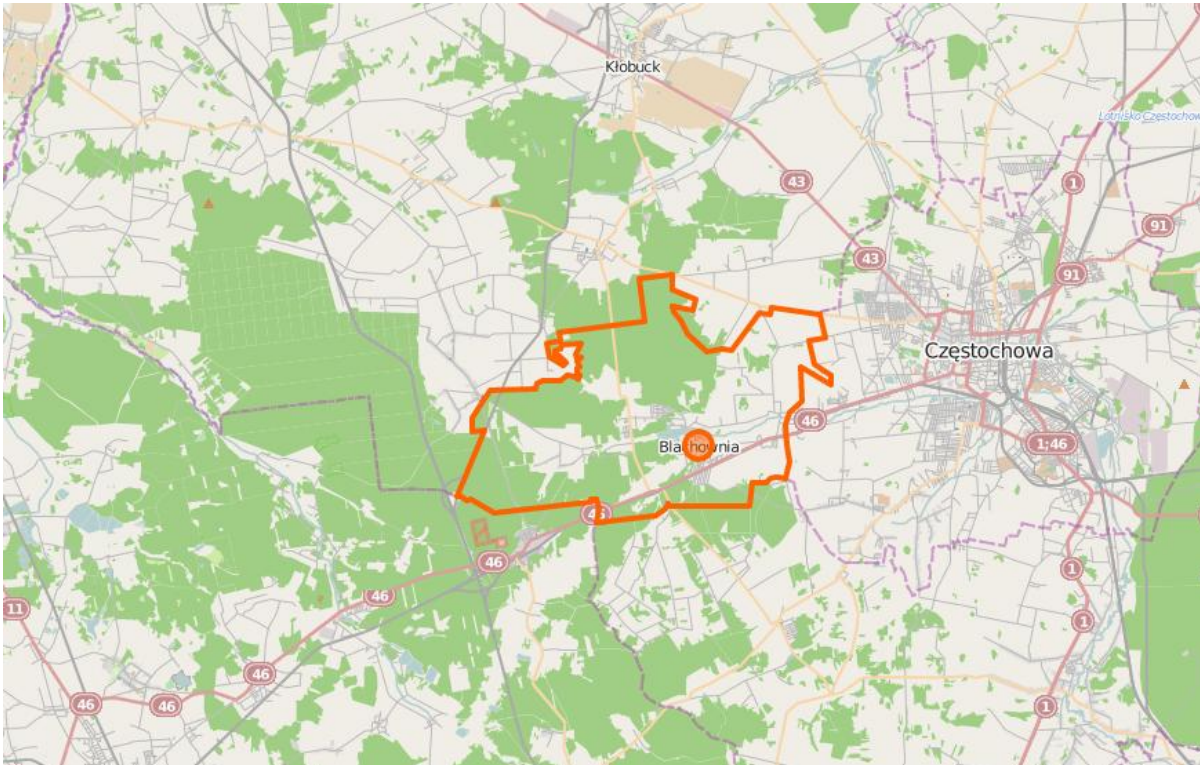


Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Częstochowie liczba bezrobotnych spadła do poziomu 6 454 mieszkańców. Od marca 2014 roku można zaobserwować tendencję malejącą wśród liczby osób bezrobotnych, co dobrze rokuję na przyszłość.

W skład powiatu częstochowskiego wchodzi 16 gmin:

GMINA BLACHOWNIA

Mapa 1. Gmina Blachownia



Źródło: "© autorzy OpenStreetMap"

Jest to gmina miejsko-wiejska zamieszkała przez 13 233 osoby, w tym miasto- 9863 osoby. Położona jest w zachodniej części powiatu. Zajmuje obszar 67 km² w tym miasto 36 km². Sąsiaduje z gminami: Częstochowa, Herby, Konopiska, Wręczyca Wielka. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Cisie, Konradów, Łojki, Nowa i Stara Gorzelnia, Wyrazów.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Gimnazjum im. Janusza Korczaka

42-290 Blachownia, ul. Bankowa 13

2. Szkoła Podstawowa Nr 1 w Blachowni

42-290 Blachownia, ul. Sienkiewicza 8

3. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Blachowni

42-290 Blachownia, ul. Wspólna 3

4. Szkoła Podstawowa w Cisie

42-290 Blachownia Cisie, ul. Cisiańska 16

5. Szkoła Podstawowa w Łojkach

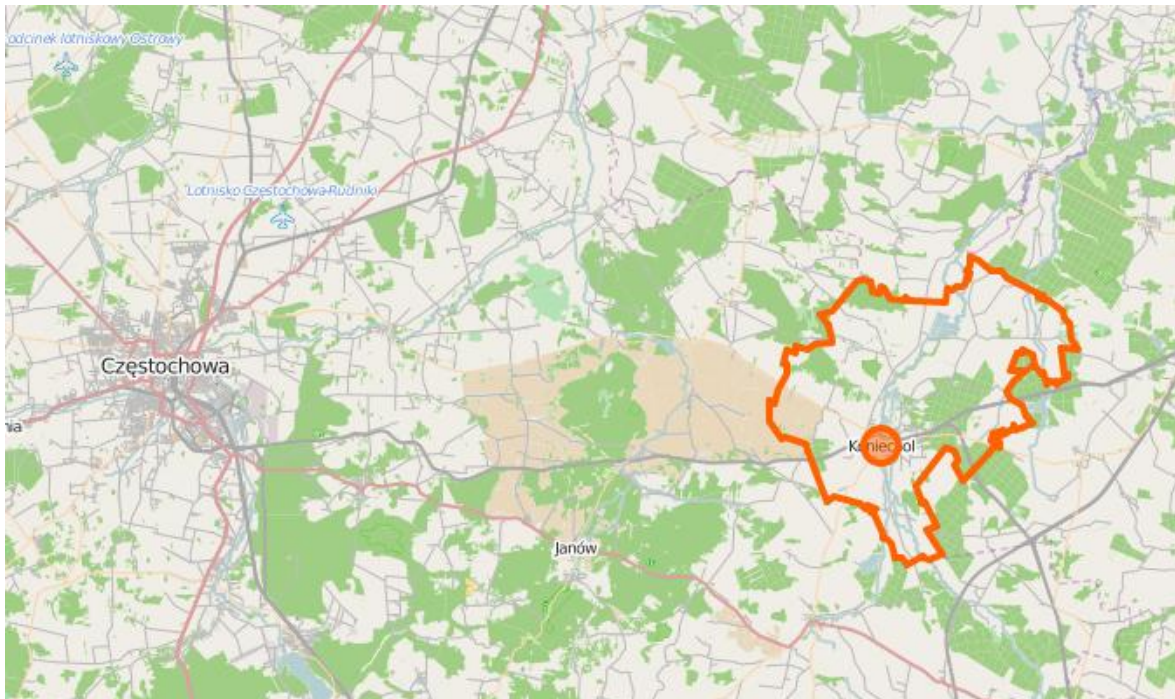
42-290 Blachownia Łojki, ul. Długa 48

6. Powiatowy Szpital im. R. Weigla

42-290 Blachownia, ul. Sosnowa 16

GMINA KONIECPOL

Mapa 2. Gmina Koniecpol



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina miejsko-wiejska zamieszkała przez 13 771 osób, w tym miasto- 9998 osób. Położona jest we wschodniej części powiatu. Zajmuje obszar 147 km² w tym miasto 37 km². Sąsiaduje z gminami: Dąbrowa Zielona, Lelów, Przyrów, Secemin, Szczekociny, Włoszczowa, Żytno. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Aleksandrów-Michałów, Dąbrowa, Kolonia Rudniki, Kuźnica Grodziska, Kuźnica Wąsowska, Luborcza, Łabędź, Łysaków, Łysiny, Oblasy, Okołowice, Piaski-Pękowiec, Radoszewnica, Rudniki, Stanisławice, Stary Koniecpol, Teodorów, Teresów, Wąsosz, Wólka, Zagacie, Załęże, Zaróg.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Zespół Szkół im. płk. Zygmunta Chmieleńskiego w Koniecpolu

ul. Armii Krajowej 26, 42-230 Koniecpol

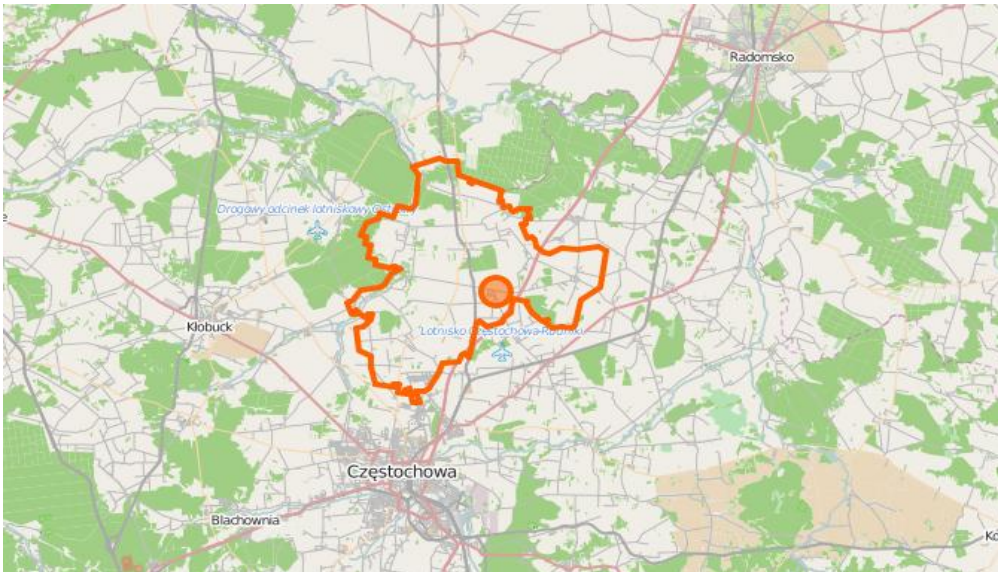
2. Zespół Szkół Zawodowych w Koniecpolu

ul. Armii Krajowej 26, 42-230 Koniecpolu

3. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Koniecpolu
ul. Armii Krajowej 26, 42-230 Koniecpolu
4. Publiczna Szkoła Podstawowa nr 1 w Koniecpolu
ul. Mickiewicza 26, 42-230 Koniecpol
5. Gimnazjum nr 1 w Koniecpolu
ul. Mickiewicza 26, 42-230 Koniecpol
6. Publiczna Szkoła Podstawowa nr 2 w Koniecpolu
ul. Szkolna 17, 42-230 Koniecpol
7. Gimnazjum nr 2 w Koniecpolu
ul. Szkolna 17, 42-230 Koniecpol
8. Publiczna Szkoła Podstawowa w Łysinach
ul. Szkolna 14, Łysiny
9. Powiatowy Urząd Pracy w Koniecpolu
ul. Rzeczna 29, 42-230 Koniecpol
10. Starostwo Powiatowe w Częstochowie- Placówka Zamiejscowa w Koniecpolu
ul. Chrząstowska 8, 42-230 Koniecpol
11. Publiczna Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Koniecpolu
ul. Chrząstowska 8, 42-230 Koniecpol

GMINA MYKANÓW

Mapa 3. Gmina Mykanów



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 14 692 osoby. Położona jest w północno-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Częstochowa, Kłobuck, Kłomnice, Kruszyna, Miedźno, Nowa Brzeźnica, Rędziny. Zajmuje obszar 141 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Adamów, Borowno, Cykarzew Północny, Czarny Las, Grabowa, Jamno, Kokawa, Kuźnica Kiedrzyńska, Kuźnica Lechowa, Lubojna, Łochynia, Mykanów, Nowy Broniszew, Nowy Kocin, Osiny, Radostków, Rusinów, Rybna, Stary Broniszew, Stary Cykarzew, Stary Kocin, Wierzchowisko, Wola Hankowska.

1. S.P. im. Edwarda Reszke w Borownie

42-233 Borowno, ul. Armii Ludowej 6/8

2. S.P. im. J. Kochanowskiego w Czarnym Lesie

42-233 Czarny Las, ul. Szkolna 6

3. S.P. im. Jana Pawła II w Lubojnie

42 - 233 Lubojna, ul. Strażacka 20

4. S.P. im. Stefana Okrzei w Mykanowie

ul. Słoneczna 114, 42 - 233 Mykanów

5. S.P. w Radostkowie

ul. Szkolna 1, 42 - 233 Radostków

6. S.P. im. VI Pułku Piechoty w Starym Broniszewie

ul. Kwiatowa 28, 42 - 231 Stary Broniszew

7. S.P. im. Marcina Kacprzaka w Starym Cykarzewie

ul. Szkolna 12, 42 - 231 Stary Cykarzew

8. S.P. w Starym Kocinie

ul. Kręta 91, 42 - 231 Stary Kocin

9. S.P. im. T. Kościuszki w Wierzchowisku

ul. Długa 110, 42 - 233 Wierzchowisko

10. S.P. Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich w Rybnej

ul. Szkolna 5, 42 - 231 Rybna

11. Gimnazjum im. Jana Pawła II w Borownie

ul. Armii Ludowej 6/8, 42 - 233 Borowno

12. Gimnazjum im Pawła Edmunda Strzeleckiego w Czarnym Lesie

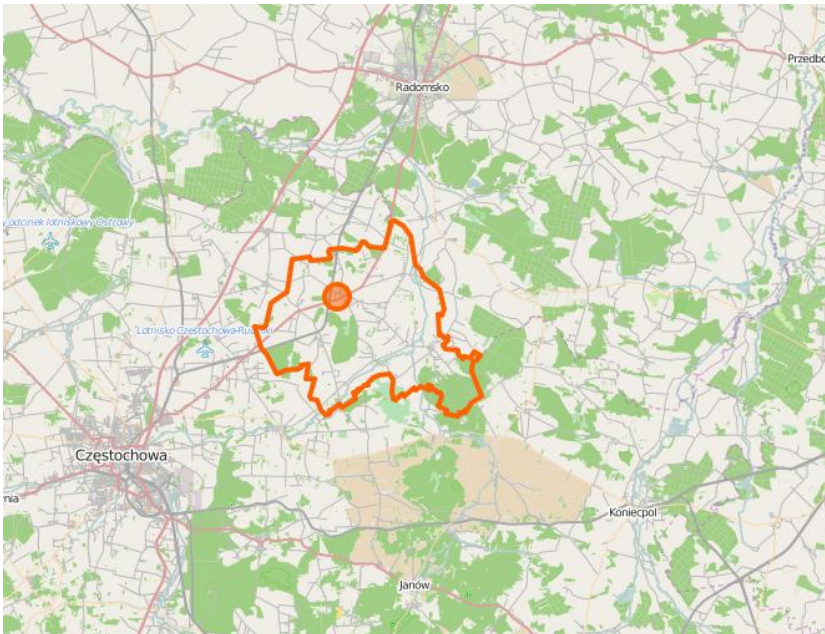
ul. Szkolna 6, 42 - 233 Czarny Las

13. Gimnazjum im. Noblistów Polskich w Mykanowie

ul. Słoneczna 114, 42 - 233 Mykanów

14. Gimnazjum im. ks. Jana Twardowskiego w Starym Cykarzewie

ul. Szkolna 12, 42 - 231 Stary Cykarzew

GMINA KŁOMNICE**Mapa 4. Gmina Kłomnice**

Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała 13 771 osób. Położona jest w północno-wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Gidle, Dąbrowa Zielona, Kruszyna, Mstów, Mykanów, Rędziny. Zajmuje obszar 147 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Adamów, Bartkowice, Chmielarze, Chorzenice, Garnek, Karczewice, Kłomnice, Kuźnica, Konary, Lipicze, Michałów Kł., Michałów Rudn., Nieznanice, Niwki, Pacierzów, Rzeki, Rzerzęczyce, Skrzydlów, Śliwaków, Witkowice, Zawada, Zdrowa, Zbereżka.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Zespół Szkół w Kłomnicach

42-270 Kłomnice, ul. Szkolna 1

2. Zespół Szkół w Rzerzęczycach

Rzerzęczyce, ul. Skrzydlowska 91, 42-270 Kłomnice

3. Zespół Szkół im. Bolesława Prusa w Garnku

Garnek, ul. Szkolna 18, 42-270 Kłomnice

4. Zespół Szkół im. Jana Kochanowskiego w Witkowicach

Witkowice, ul. Częstochowska 22, 42-270 Kłomnice

5. Zespół Szkół w Zawadzie

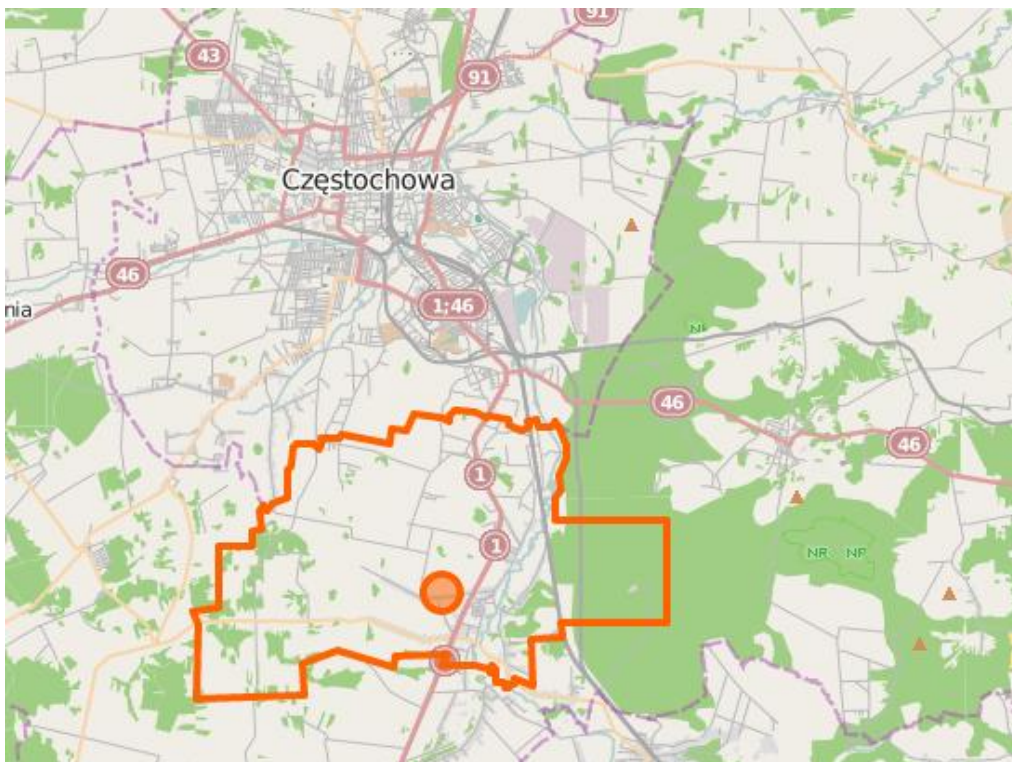
Zawada, ul. Częstochowska 8, 42-270 Kłomnice

6. Zespół Szkół im. Kornela Makuszyńskiego w Skrzydlowie

Skrzydłów, ul. Główna 6a, 42-270 Kłomnice

7. Zespół Szkół w Konarach

Konary, ul. Szkolna 3, 42-270 Kłomnice

GMINA POCZESNA**Mapa 5. Gmina Poczesna**

Źródło: "© autorzy OpenStreetMap"

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 12 782 osoby. Położona jest w południowo-zachodniej części powiatu.

Sąsiaduje

z gminami: Częstochowa, Kamienica Polska, Konopiska, Olsztyn, Starcza. Zajmuje obszar 60 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bargły, Brzeziny Kolonia, Brzeziny Nowe, Huta Stara A, Huta Stara B, Kolonia Poczesna, Korwinów, Mazury, Michałów, Nierada, Nowa Wieś, Poczesna, Słowik, Wrzosowa, Zawodzie, Huta Stara B - osiedle.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa im. G. Morcinka w Poczesnej

42-262 Poczesna, ul. Szkolna 1

2. Szkoła Podstawowa w Nieradzie Michałów

42-262 Poczesna, ul. Laurowa 54

3. Zespół Szkół we Wrzosowej

42-263 Wrzosowa, ul. Szkolna 4

4. Zespół Szkół w Hucie Starej B

42-263 Wrzosowa, Huta Stara B ul. Mickiewicza 12

5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Słowiku

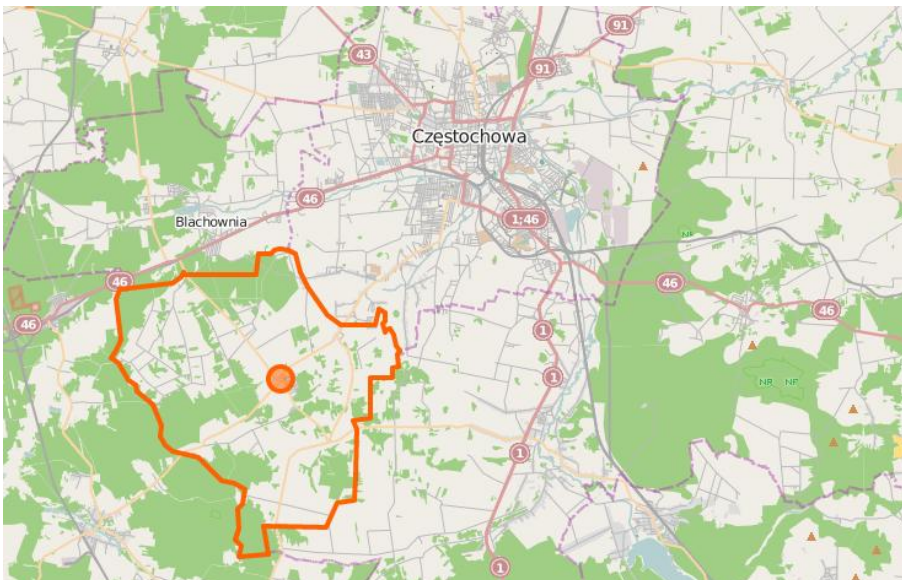
42-263 Wrzosowa, ul. Podlaska 4

6. Gimnazjum im. K.K. Baczyńskiego w Poczesnej

42-262 Poczesna, ul. Bankowa 7

GMINA KONOPISKA

Mapa 6. Gmina Konopiska



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 10 714 osób. Położona jest w zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Blachownia, Boronów, Częstochowa, Herby, Poczesna, Starcza. Zajmuje obszar 79 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Aleksandria Pierwsza, Aleksandria Druga, Hutki, Jamki, Konopiska, Kopalnia, Korzonek, Łaziec, Rększowice, Walaszczyki, Wąsosz, Wygoda.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa im. M. Konopnickiej w Jamkach-Korzonku

Korzonek 142-274, Konopiska

2. Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Łażcu

Łaziec 66, 42-274 Konopiska

3. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Kopalni- Przedszkole i Szkoła Podstawowa

ul. Szkolna 2, 42-274 Konopiska

4. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. M. Kopernika w Hutkach- Przedszkole, Szkoła Podstawowa, Gimnazjum

Hutki 161, 42-274 Konopiska

5. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. T. Kościuszki w Rększowicach- Przedszkole i Szkoła Podstawowa

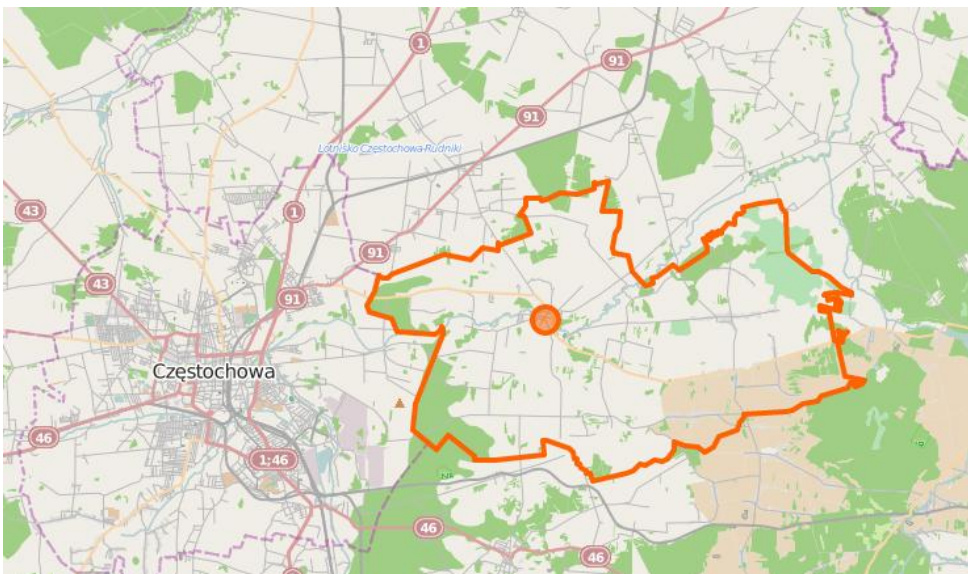
Rększowice 78, 42-274 Konopiska

6. Zespół Szkół w Konopiskach- Przedszkole i Szkoła Podstawowa

ul. Sportowa 7, 42-274 Konopiska

GMINA MSTÓW

Mapa 7. Gmina Mstów



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 10 635 osób. Położona jest w centralnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Częstochowa, Dąbrowa Zielona, Janów, Kłomnice, Olsztyn, Przyrów, Rędziny. Zajmuje obszar 120 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Brzyszów, Cegielnia, Jaskrów, Jażwiny, Kłobukowice (z miejscowością Łuszczyn), Kobyłczyce, Krasice, Kuchary, Kuśmierki, Latosówka, Małusy Małe, Małusy Wielkie, Mokresz (z miejscowością Pniaki Mokreskie), Mstów, Siedlec, Srocko, Wancerzów, Zawada.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Zespół Szkół we Mstowie

42-244 Mstów, ul. Partyzantów 2

2. Szkoła Podstawowa w Brzyszwie

42-244 Mstów, Brzyszów 50

3. Szkoła Podstawowa w Krasicach

4. Szkoła Podstawowa w Mokreszy

5. Szkoła Podstawowa w Jaskrowie

42-244 Mstów, Jaskrów, ul. Starowiejska 2

6. Szkoła Podstawowa w Kucharach

42- 244 Mstów, ul. Główna 18

GMINA RĘDZINY

Mapa 8. Gmina Rędziny



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 10 046 osób. Położona jest w centralnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Częstochowa, Kłomnice, Mstów, Mykanów. Zajmuje obszar 41 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Kościelec, Konin, Marianka Rędzińska, Rudniki, Rędziny Okupniki, Rędziny Wyrazów, Rędziny Kolonia, Osiedle Rędziny.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa im. Gustawa Morcinka w Rędzinach

ul. Szkolna 7 , 42-242 Rędziny

2. Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Kościelcu

ul. Wolności 93, Kościelec, 42-240 Rudniki

3. Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Koninie

ul. Szkolna 37, Konin, 42-240 Rudniki

4. Szkoła Podstawowa im. Kazimierza Pułaskiego w Rędzinach Osiedlu

ul. Działkowiczów 3, 42-242 Rędziny

5. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Rudnikach

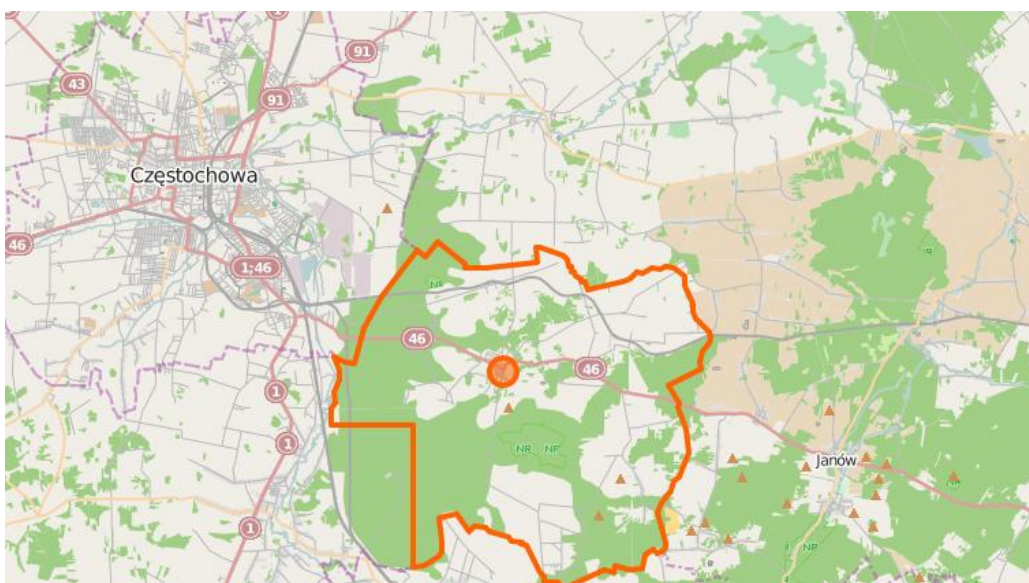
ul. Szkolna 11 , 42-240 Rudniki

6. Gimnazjum im. Armii Krajowej w Rędzinach

ul. Działkowiczów 20 , 42-242 Rędziny

GMINA OLSZTYN

Mapa 9. Gmina Olsztyn



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 7 257 osób. Położona jest w południowej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Częstochowa, Janów, Kamienica Polska, Mstów, Poczesna, Poraj, Żarki. Zajmuje obszar 109 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Olsztyn, Zrębice Pierwsze i Drugie, Kusięta, Przyimiłowice, Turów, Biskupice i Biskupice Nowe, Bukowno, Skrajnica, Krasawa.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Gimnazjum im. K. Karlińskiego w Olsztynie

42-256 Olsztyn, ul. Zielona 66

2. Szkoła Podstawowa w Biskupicach

42-256 Olsztyn, Biskupice ul. Szkolna 4

3. Szkoła Podstawowa w Olsztynie

Olsztyn, ul. Kühna 18

4. Zespół Szkół w Kusiętach- Szkoła Podstawowa i Gimnazjum

42-256 Olsztyn, Kusięta 208

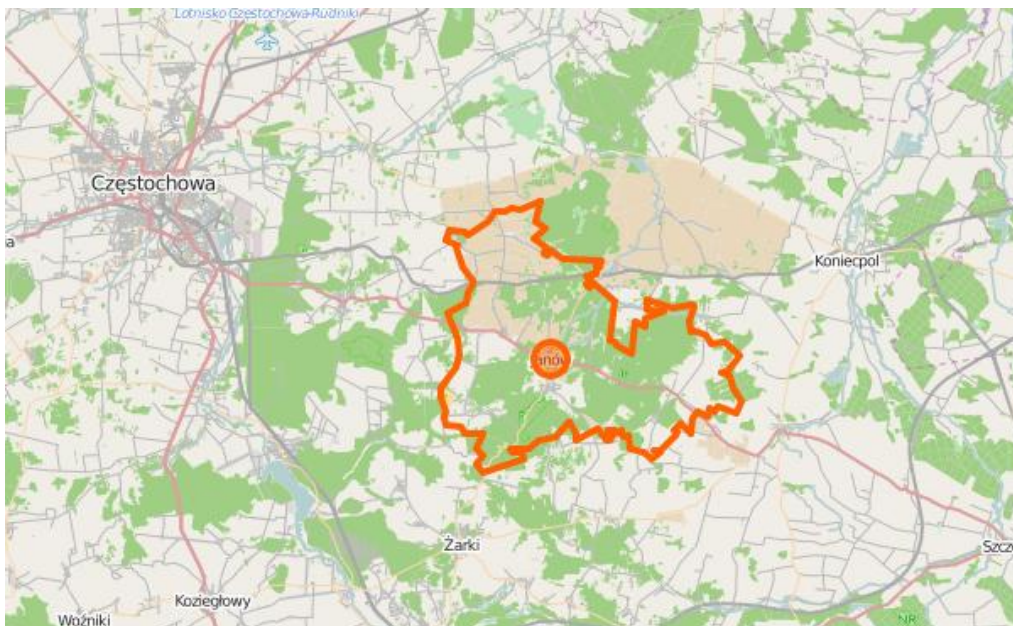
5. Zespół Szkół w Zrębicach

6. Szkoła Podstawowa w Turowie

Turów, ul. Szkolna 12

GMINA JANÓW

Mapa 10. Gmina Janów



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 5 998 osób. Położona jest w południowej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Lelów, Mstów, Niegowa, Olsztyn, Przyrów, Żarki. Zajmuje obszar 146 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Apolonka, Bystrzanowice, Bystrzanowice Dwór, Czepurka, Góry Gorzkowskie, Hucisko, Janów, Lgoczanka, Lusławice, Lipnik, Okrąglik, Pabianice, Ponik, Piasek, Śmiertny Dąb, Skowronów, Siedlec, Sokole Pole, Teodorów, Zagórze, Złoty Potok, Żuraw.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Gimnazjum w Piasku

ul. Żurawska 2, 42-253 Janów

2. Szkoła Podstawowa w Janowie

ul. Szkolna 1, 42-253 Janów

3. Szkoła Podstawowa w Lusławicach

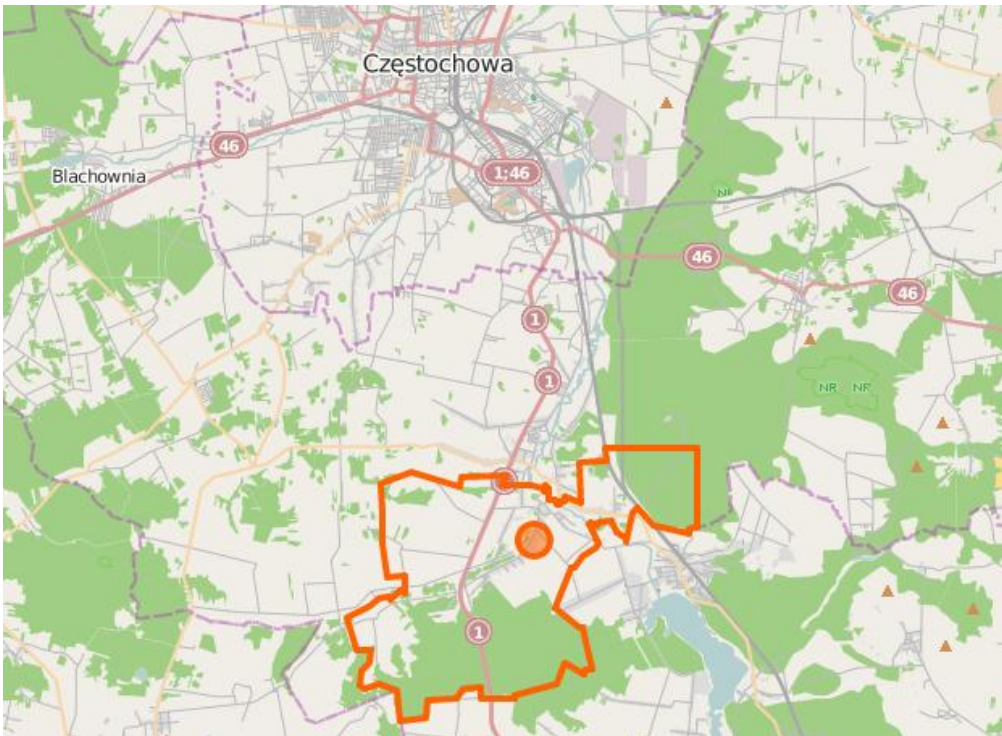
Lusławice 70, 42-253 Janów

4. Szkoła Podstawowa w Lgoczance

Lgoczanka 1, 42-253 Janów

5. Zespół Szkół im. Władysława Szafera w Złotym Potoku

ul. Kościuszki 7, 42-253 Janów

KAMIENICA POLSKA**Mapa 11. Gmina Kamienica Polska**

Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 5 602 osoby. Położona jest w południowo-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Koziegłowy, Olsztyn, Poczesna, Poraj, Starcza, Woźniki. Zajmuje obszar 46 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Wanaty, Zawisna, Rudnik Wielki, Osiny, Zawada, Kamienica Polska.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Liceum Ogólnokształcące w Kamienicy Polskiej

42-261 Kamienica Polska ul. A. Ferensa 12

2. Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Kamienicy Polskiej

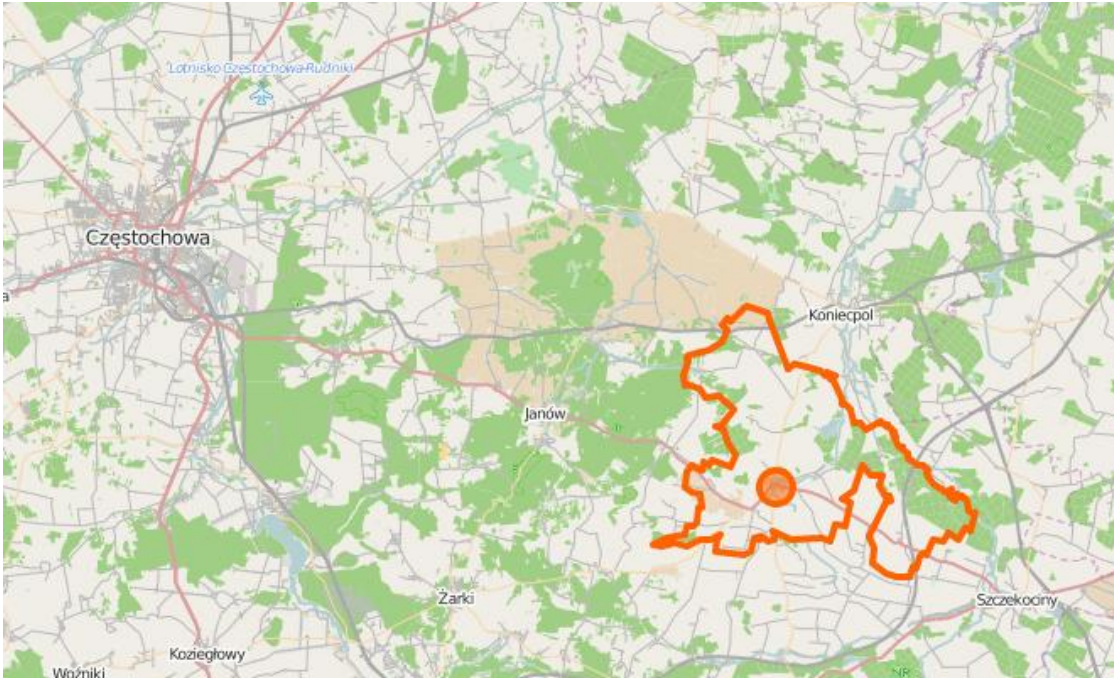
42-261 Kamienica Polska ul. A. Ferensa 12 a

3. Zespół Szkół w Kamienicy Polskiej

42-260 Kamienica Polska, ul. Adama Ferensa 12a

GMINA LEŁÓW

Mapa 12. Gmina Lełów



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 5 012 osób. Położona jest w południowo-wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Irządze, Janów, Koniecpol, Niegowa, Przyrów, Szczekociny. Zajmuje obszar 124 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Biała Wielka, Celiny, Drochlin, Gródek, Konstantynów, Lełów, Lgota Błotna, Lgota Gawronna, Mełchów, Nakło, Podlesie, Paulinów, Skrajniwa, Staromieście, Ślężany, Turzyn, Zbyszce.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Gimnazjum w Lełowie

42-235 Lełów, ul. Szczekocińska 41

2. Szkoła Podstawowa w Lełowie

42-235 Lełów, ul. Szczekocińska 41

3. Filia w Drochlinie

42-235 Lełów, Drochlin 73

4. Szkoła Podstawowa w Nakle prowadzona przez Fundację Ekologiczną Wychowanie i Sztuka „Elementarz”

42-235 Lelów, Nakło 197

5. Szkoła Podstawowa w Podlesiu prowadzona przez Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Wsi Podlesie "Pod Strzechą"

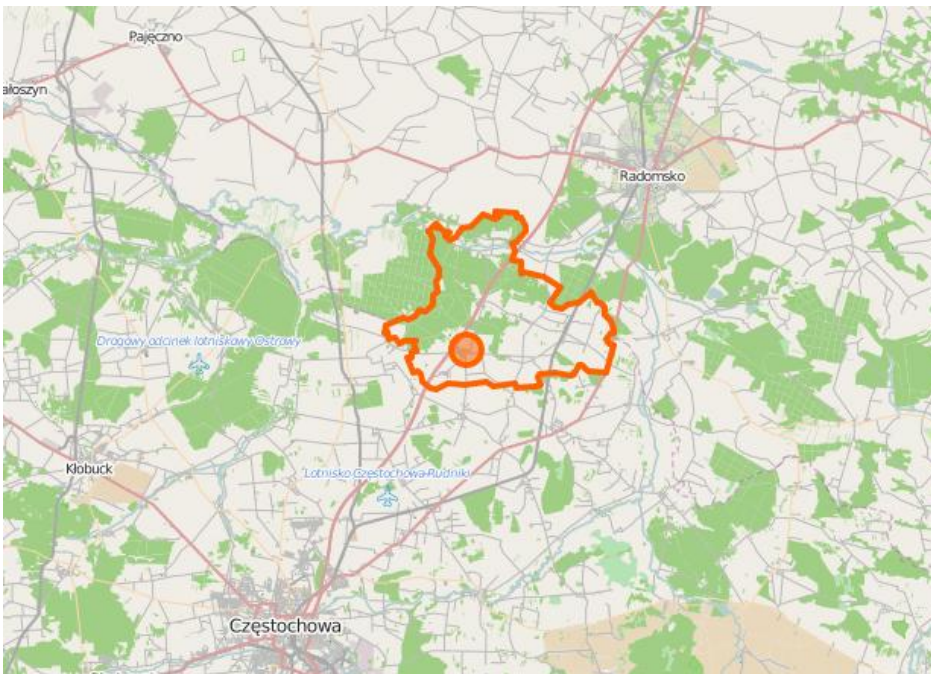
42-235 Lelów, Podlesie 99

6. Szkoła Podstawowa w Ślęzanach prowadzona przez Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Wsi Dąbrowno "Oświata"

42-235 Lelów, Ślężany 38

GMINA KRUSZYNA

Mapa 13. Gmina Kruszyna



Źródło: "© autorzy OpenStreetMap"

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 4 915 osób. Położona jest w północnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Gidle, Kłomnice, Ładzice, Mykanów, Nowa Brzeźnica, Radomsko. Zajmuje obszar 94 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Baby, Bogusławice, Jacków, Kruszyna, Lgota Mała, Łęg - Kijów, Pieńki Szczepockie, Teklinów, Widzów, Widzówek, Wikłów.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa w Widzowie
2. Gimnazjum w Widzowie
3. Szkoła Podstawowa w Lgocie Małej

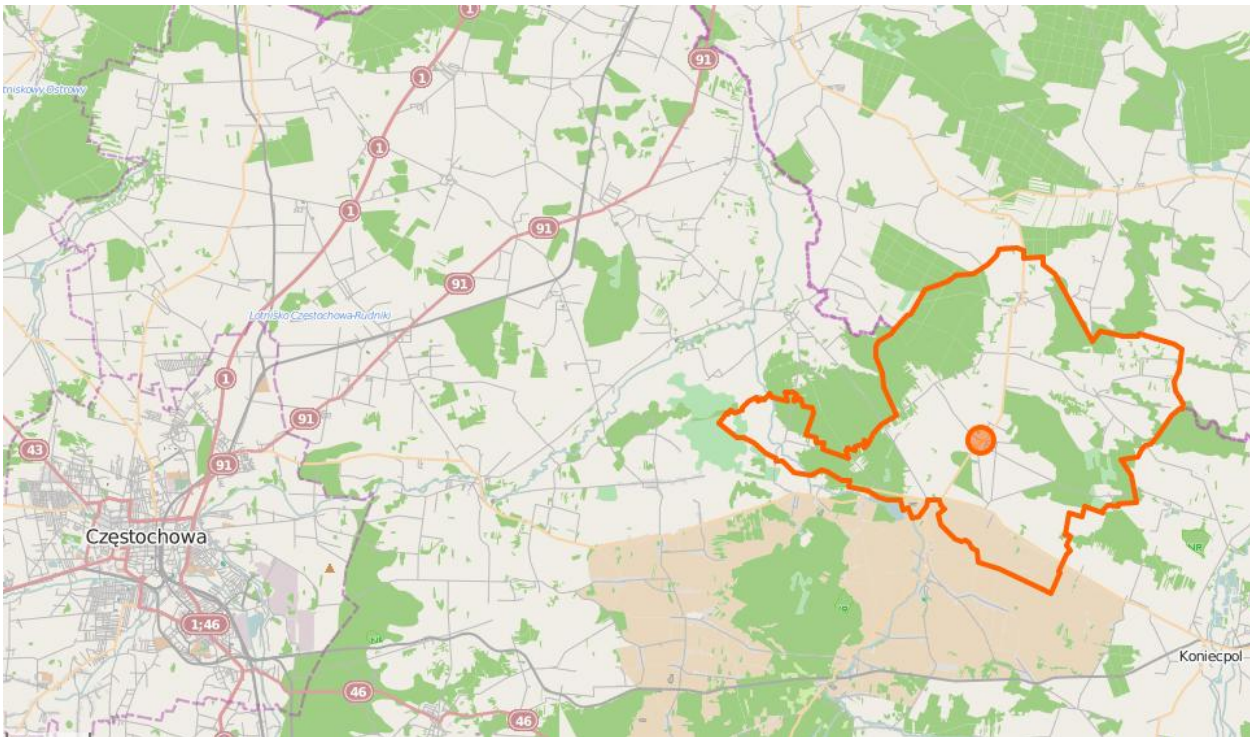
42-282 Lgota Mała, ul. Szkolna 1/3

4. Szkoła Podstawowa w Jackowie

Jacków, 42-282 Kruszyna

GMINA DĄBROWA ZIELONA

Mapa 14. Gmina Dąbrowa Zielona



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 4 026 osób. Położona jest we wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Gidle, Kłomnice, Koniecpol, Mstów, Przyrów, Żytno. Zajmuje obszar 100 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borowce, Cieletniki, Cudków, Dąbek, Dąbrowa Zielona, Lipie, Nowa Wieś, Olbrachcice, Raczkowice, Raczkowice Kolonia, Soborzyce, Święta Anna, Ulesie, Zaleszczyzny.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa im. Władysława Broniewskiego przy Zespole Szkół w Dąbrowie Zielonej

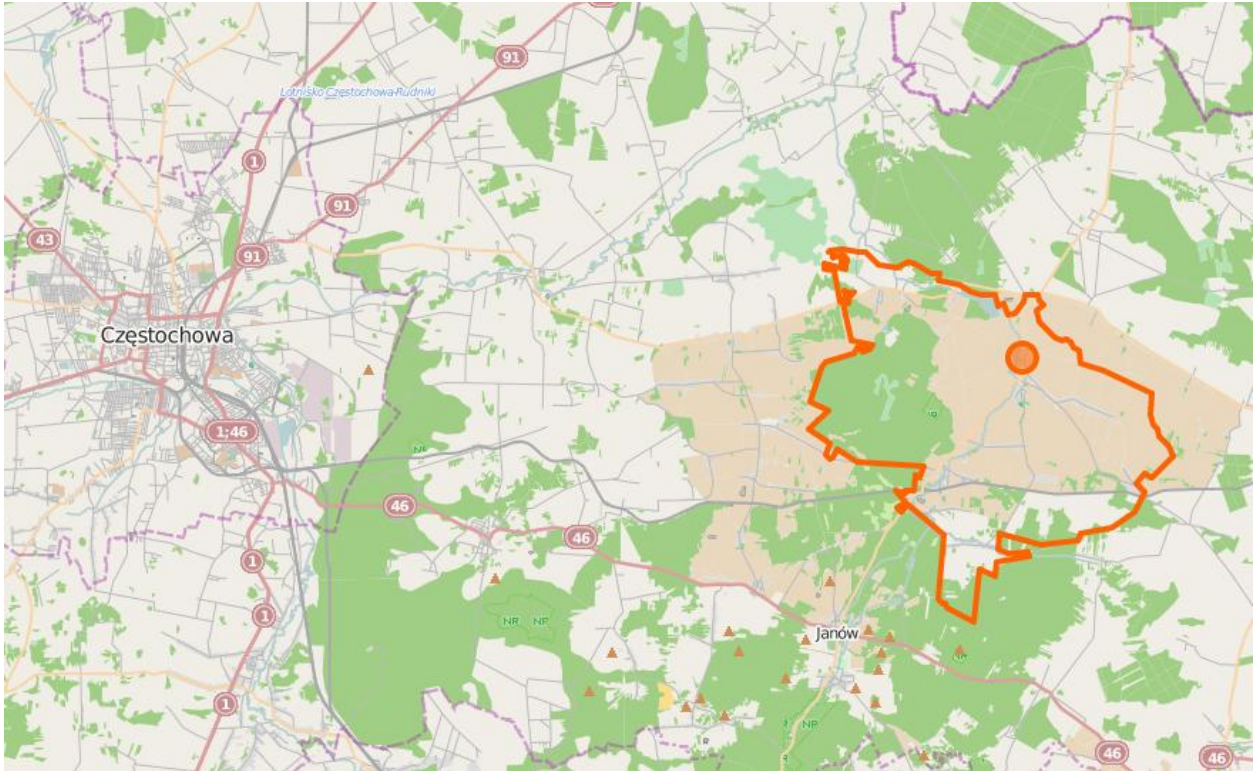
42-265 Dąbrowa Zielona Plac Kościuszki 49

2. Szkoła Podstawowa w Olbrachcicach

42-265 Dąbrowa Zielona Olbrachcice 146

3. Gimnazjum im. Jana Pawła II przy Zespole Szkół w Dąbrowie Zielonej

42-265 Dąbrowa Zielona Plac Kościuszki 49

GMINA PRZYRÓW**Mapa 15. Gmina Przyrów**

Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 3 906 osób. Położona jest w centralnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Dąbrowa Zielona, Janów, Koniecpol, Lelów, Mstów. Zajmuje obszar 80 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bolesławów, Kopaniny, Przyrów, Sieraków, Stanisławów, Staropole, Sygontka, Wiercica, Wola Mokrzeska, Zalesice, Zarębice.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Woli Mokrzeskiej

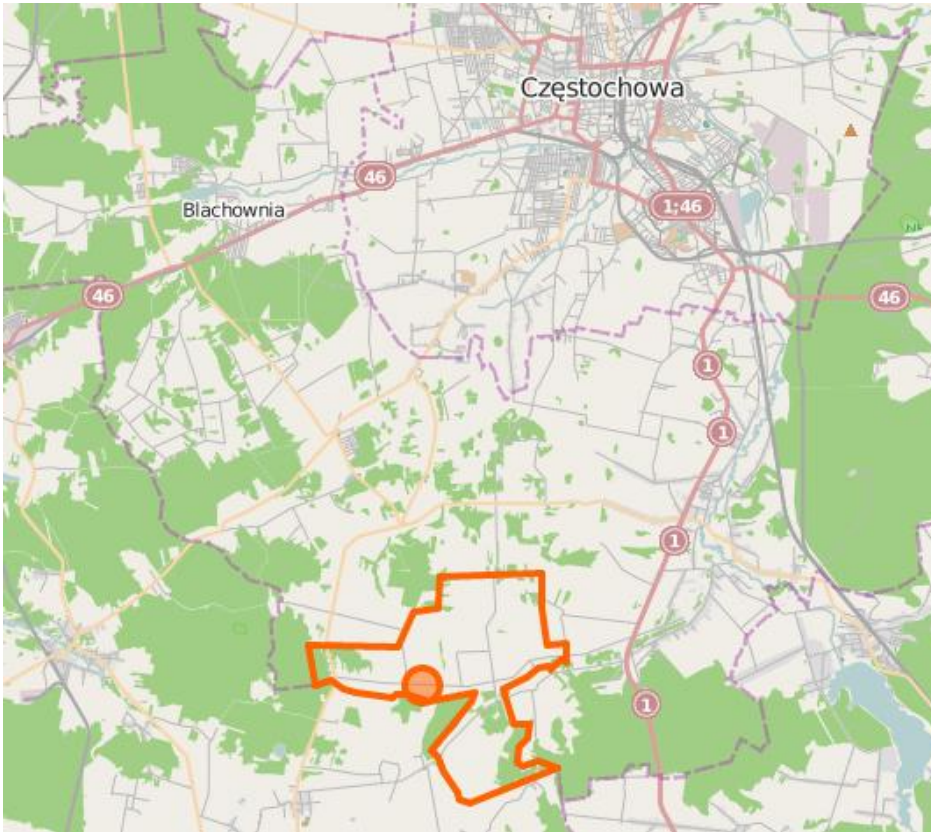
42-248 Przyrów, ul. Główna 7

2. Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Zalesiach

42-250 Przyrów, Zalesice ul. Nadrzeczna 3

3. Zespół Szkolno - Przedszkolny

42-248 Przyrów, ul. Szkolna 44

GMINA STARCZA**Mapa 16. Gmina Starcza**

Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

Jest to gmina wiejska zamieszkała przez 2 817 osób. Położona jest w południowo-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Kamienica Polska, Konopiska, Poczesna, Woźniki. Zajmuje obszar 20 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Klepaczka, Łysiec, Rudnik Mały, Starcza, Własna.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Szkoła Podstawowa im. Józefa Lompy w Starczy

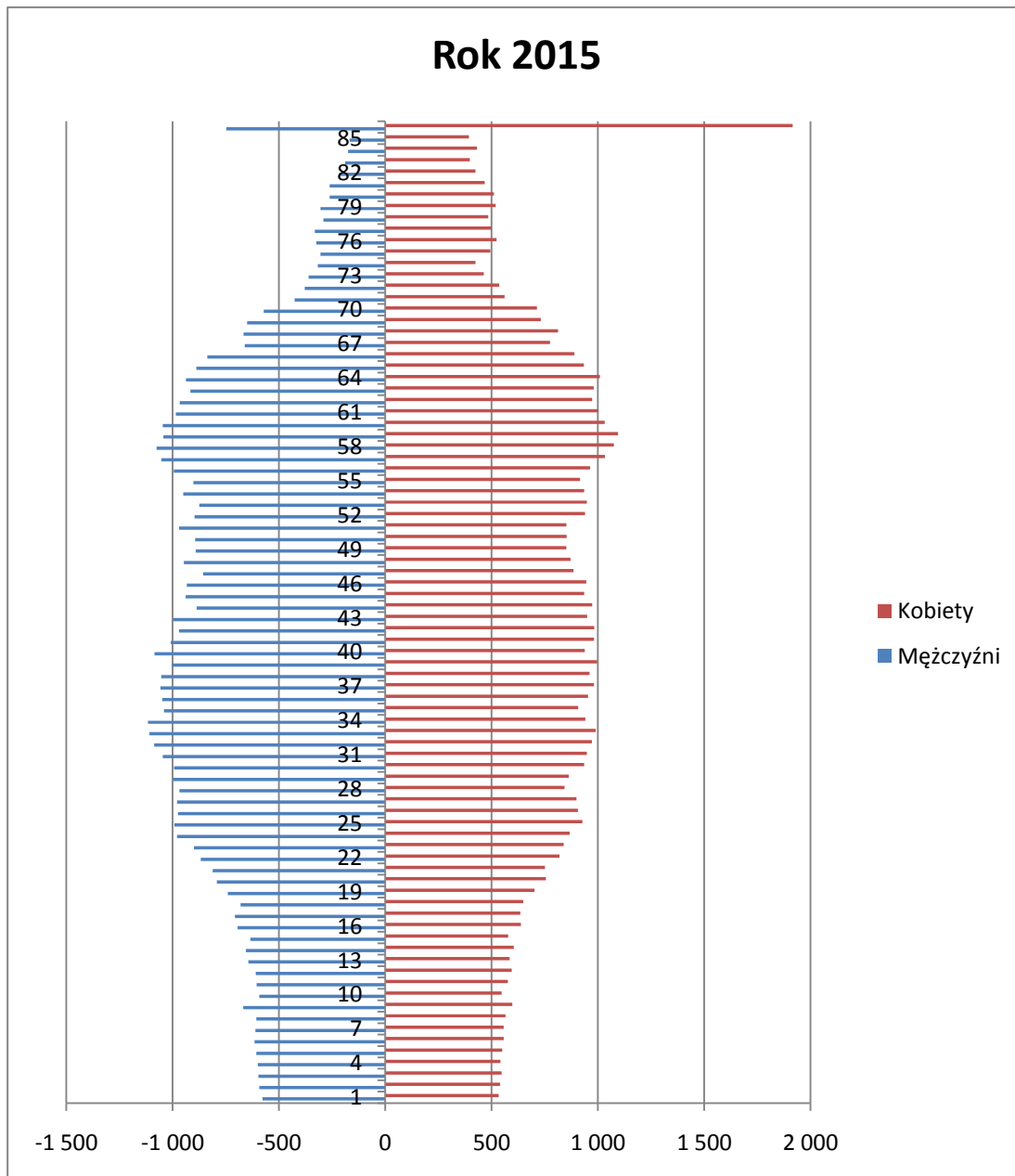
42-261 Starcza, ul. Szkolna 44

- Gimnazjum im. Adama Mickiewicza w Starczy

42-261 Starcza, ul. Szkolna 44

2.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

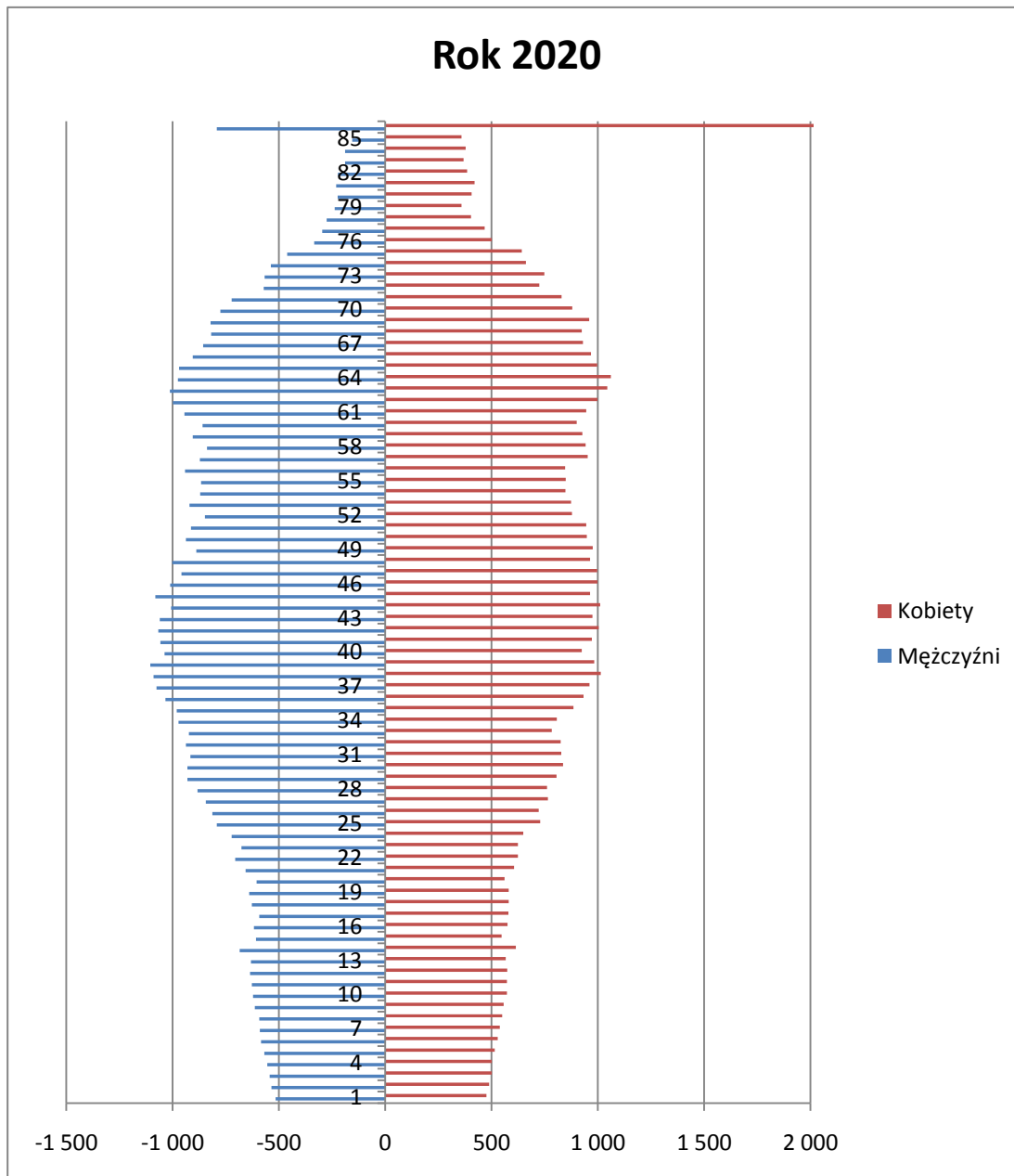
Rysunek 4. Prognoza demograficzna dla Powiatu Częstochowskiego na 2015



Na podstawie powyższej prognozy demograficznej można zauważyć, że liczba ludności w Powiecie Częstochowskim w roku 2015 ulegnie spadkowi. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 11 292, co stanowi spadek o 321 osób w porównaniu do 2013 roku. Natomiast liczba kobiet w wieku 0-17 zmniejszy się w porównaniu do 2013 o 360 i będzie wynosiła 10401. Liczba mężczyzn w wieku 18-65 w porównaniu do 2013 roku spadnie o 312 osób i będzie wynosić 46307. Dla kobiet w wieku 18-60 w 2015 prognozuje się spadek o 703 osoby, liczba wszystkich kobiet będzie wynosić 39733. Zarówno dla grupy mężczyzn w wieku 65+

w wieku 60+ prognozuje się kolejno wzrost o 372 i 547 osób. Liczba mężczyzn dla tej grupy wiekowej będzie wynosiła 7605 osób, natomiast liczba kobiet 16876 osób.

Rysunek 5. Prognoza demograficzna dla Powiatu Częstochowskiego na 2020 rok



Zgodnie z powyższą prognozą 2020 roku teren Powiatu Częstochowskiego będzie zamieszkiwany przez 129239 osób.

W porównaniu do 2015 roku jest to spadek o 2975 osób, natomiast w porównaniu do 2013 roku o 3752 osoby.

Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 10739- spadek o 7,5% w porównaniu do 2013 roku. Dla tej samej grupy wiekowej liczba kobiet będzie wynosiła 9846- spadek o 8,5% w porównaniu do 2013. W grupie mężczyzn w wieku 18-65 prognozuje się spadek o 5,6% w porównaniu do 2013 roku, natomiast dla grupy

kobiet w wieku 18-60 prognozowany spadek wyniesie 8,6%. Liczba mężczyzn w 2020 roku będzie wynosić 43988 osób, a kobiet 36938. Dla grupy wiekowej mężczyzn 65+ prognozowany jest wzrost o 28,2%- liczba mężczyzn będzie wynosiła 9276. Natomiast dla grupy wiekowej kobiet 60+ również prognozowany jest wzrost o 13%- liczba kobiet będzie wynosiła 18452.

3. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

Liczba samochodów osobowych w Powiecie na dzień 13.03.2014 wynosiła 76 736.

Liczba samochodów osobowych w Województwie Śląskim na dzień 31 grudnia 2012 wynosiła 2206940.

Na terenie 16 gmin wchodzących w skład Powiatu brak Dworców Autobusowych.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

Droga krajowa nr: 1, 91, 46

Droga wojewódzka nr: 483, 491, 492, 494, 784, 786, 789, 790, 791, 793, 794, 904, 907, 908.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu

w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do

kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla.

Na terenie Powiatu znajdują się następujące węzły autostradowe:

- Mykanów- Kościelec
- Częstochowa Północ (Rząsawy)
- Częstochowa- Kłobuck
- Częstochowa- Blachownia
- Częstochowa- Konopiska

Mapa 18. Powiązania komunikacyjne Powiatu Częstochowskiego



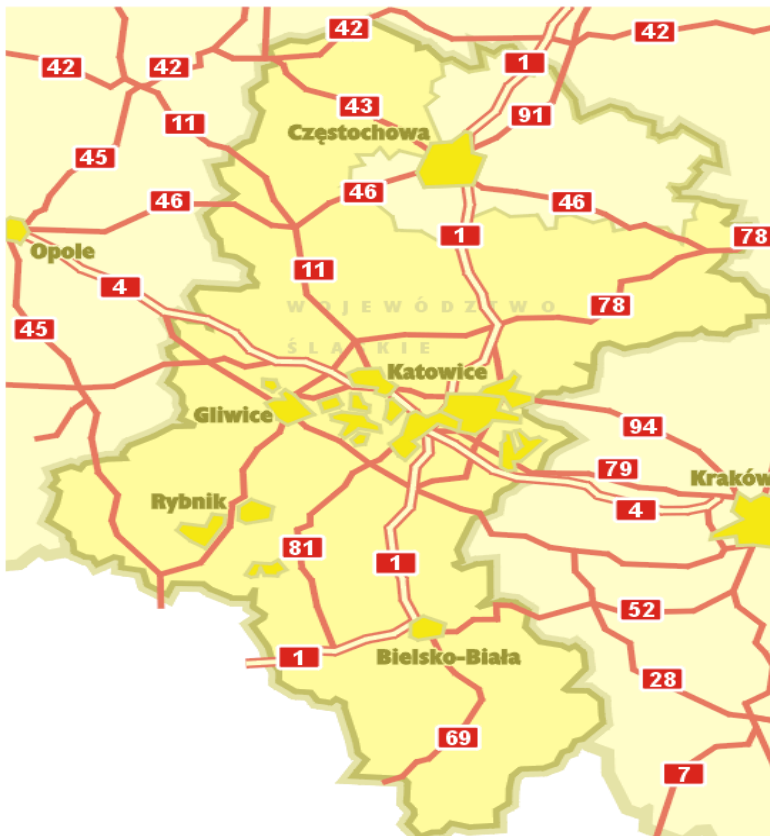
Zachodnia część powiatu ma dobre połączenie komunikacyjne zarówno z Katowicami i Łodzią, jak również z pozostałymi ośrodkami obydwu „korytarzy rozwoju”. Stąd przesłanka do strategicznego traktowania Częstochowy jako wertykalnego łącznika pomiędzy obydwoma pasami przepływu potencjałów gospodarczych wschód - zachód .

Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego

Inaczej przedstawia się sytuacja wschodniej części powiatu, zdecydowanie odleglejszej od drogi krajowej nr 1, a za to odczuwającej bardziej bezpośredni wpływ kielecko-radomskiego obszaru problemowego.

Należy zaznaczyć, że województwo śląskie to najludniejsze, najsilniej zurbanizowane i najintensywniej uprzemysłowione województwo w skali całego kraju. Warto także zauważyć, że powiat częstochowski leży w północnej części województwa śląskiego i zajmuje na mapie regionu położenie peryferyjne, na północnym krańcu województwa, przy granicy województwami: łódzkim i świętokrzyskim.

Rysunek 6. Sieć dróg krajowych w województwie śląskim - skomunikowanie powiatu częstochowskiego z otoczeniem



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego

3.1. INWESTYCJE DROGOWE

Na terenie Powiatu Częstochowskiego najważniejsze inwestycje mające wpływ na poprawę dostępności drogowej i bezpieczeństwa na drogach to:

- przebudowa drogi krajowej DK-1 (odcinek: Częstochowa - Piotrków Trybunalski)

Przebudowa jest niezbędna z uwagi na konieczność zapewnienia użytkownikom tej drogi bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Jednak budowa płatnej autostrady na tym odcinku odizoluje niektóre gminy od ważnego dla rozwoju gospodarczego ciągu komunikacyjnego, co spowoduje degradację gospodarczą terenów przyległych i ubożenie lokalnych społeczności. Korzystniejszym wyborem z punktu widzenia powiatu jest przebudowa omawianej drogi na drogę szybkiego ruchu.

- przebudowa drogi krajowej DK- 91 (odcinek: Częstochowa - m. Srock)

Przebudowa jest niezbędna z uwagi na konieczność poprawy bezpieczeństwa użytkowników drogi, a także przygotowania drogi na większe niż dotychczas obciążenie ruchem.

4. CHARAKTERYSTYKA TABORU

Powiat Częstochowski obsługiwany jest przez wielu przewoźników stąd też duża różnorodność odnośnie rodzaju i stanu taboru.

MPK CZĘSTOCHOWA SP. Z O.O.

Tabela 5. Tabor przewoźnika MPK Częstochowa Sp. z o.o.

<i>L.p.</i>	<i>Nr inwent.</i>	<i>Marka</i>	<i>Typ</i>	<i>Klasa taboru</i>	<i>Rok budowy</i>	<i>Eksploatacja od</i>	<i>Nr rejestracyjny</i>
1	1	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5001M
2	2	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5002M
3	3	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5003M
4	4	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5004 M
5	5	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5005M
6	6	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5006M
7	7	Solaris	Urbino 12	SN	2014	20.08.2014	SC 5007M
8	8	Solaris	Urbino 12	SN	2014	03.11.2014	SC 7908M
9	9	Solaris	Urbino 12	SN	2014	03.11.2014	SC 7909M
10	10	Solaris	Urbino 12	SN	2014	03.11.2014	SC 7910M
11	22	Jelcz	M11	S	1987	31.03.1987	SC 33573
12	34	Jelcz	M11	S	1987	19.04.1988	SC 12703
13	43	Jelcz	M11	S	1987	14.06.1988	SC 37860
14	49	Jelcz	M11	S	1987	01.07.1988	SC 37764
15	54	MAN	EL283	SN	2006	16.09.2013	SC 2518L
16	55	MAN	EL283	SN	2006	16.09.2013	SC 2519L

17	56	MAN	EL283	SN	2006	16.09.2013	SC 2520L
18	57	MAN	EL283	SN	2006	16.09.2013	SC 2521L
19	58	MAN	EL283	SN	2006	16.09.2013	SC 2523L
20	59	MAN	NL202	SN	1994	31.01.2007	SC 86521
21	64	Ikarus	415.14A	S	1995	03.02.1995	SC 37554
22	65	Ikarus	415.14A	S	1995	24.04.1995	SC 37818
23	66	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 33297
24	67	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 37861
25	68	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 40659
26	69	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 33499
27	70	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 34037
28	71	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 33497
29	72	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	SC 37420
30	74	Ikarus	412.08	SN	1997	15.04.1997	SC 21584
31	81	Ikarus	412.08	SN	1997	13.05.1997	SC 21571
32	85	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 10161
33	86	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 04988
34	87	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 04992
35	88	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 04991
36	89	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 04990
37	90	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 2643J
38	91	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	SC 04995
39	92	MAN	NL222	SN	2000	15.10.2001	SC 15579
40	93	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28578
41	94	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28580
42	95	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28583
43	96	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 0846J
44	97	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28588
45	98	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28589
46	99	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28590

47	100	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28591
48	101	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	SC 28594
49	102	MAN	NL202	SN	1993	21.12.2004	SC 55325
50	103	MAN	NL202	SN	1993	03.01.2005	SC 55860
51	104	MAN	NL202	SN	1993	03.01.2005	SC 55861
52	105	MAN	NL202	SN	1993	03.01.2005	SC 55862
53	107	MAN	NL202	SN	1993	04.01.2005	SC 55914
54	108	Mercedes	O530	SN	2006	18.10.2006	SC 8919G
55	109	Mercedes	O530	SN	2006	18.10.2006	SC 82431
56	110	Mercedes	O530	SN	2006	18.10.2006	SC 82432
57	111	Mercedes	O530	SN	2006	30.10.2006	SC 82920
58	112	Mercedes	O530	SN	2006	30.10.2006	SC 82921
59	113	Mercedes	O530	SN	2006	30.10.2006	SC 82922
60	114	Mercedes	O530	SN	2006	31.10.2006	SC 82981
61	115	Mercedes	O530	SN	2006	31.10.2006	SC 82983
62	116	Mercedes	O530	SN	2006	31.10.2006	SC 82984
63	117	Mercedes	O530	SN	2006	03.11.2006	SC 83110
64	118	Mercedes	O530	SN	2007	22.05.2007	SC 9790G
65	119	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5532A
66	120	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5534A
67	121	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5538A
68	122	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5537A
69	123	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5536A
70	124	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5528A
71	125	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5529A
72	126	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5531A
73	127	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5530A
74	128	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	SC 5527A
75	129	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	SC 2354F
76	130	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	SC 2356F
77	131	Mercedes	O530	SN	2009	02.11.2009	SC 2359F
78	132	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	SC 2351F
79	133	Mercedes	O530	SN	2009	02.11.2009	SC 5818G
80	134	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	SC 8126G
81	135	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	SC 2353F

82	136	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	SC 8522G
83	137	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	SC 4135G
84	138	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	SC 2641J
85	139	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	SC 4138G
86	140	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	SC 4137G
87	141	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	SC 4139G
88	142	Mercedes	O530	SN	2010	20.09.2010	SC 4822G
89	150	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	SC 9429J
90	151	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	SC 9436J
91	152	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	SC 9437J
92	153	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	SC 9438J
93	154	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	SC 4501K
94	155	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	SC 4502K
95	156	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	SC 3058F
96	157	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	SC 3059F
97	158	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	SC 3061F
98	159	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	SC 3057F
99	160	Ikarus	280.70E	P	1997	12.03.1997	SC 32333
100	161	Ikarus	280.70E	P	1997	12.03.1997	SC 21576
101	162	Ikarus	280.70E	P	1997	12.03.1997	SC 32260
102	163	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	SC 32292
103	164	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	SC 32170
104	165	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	SC 32178
105	166	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	SC 32319
106	167	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	SC 32179
107	168	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	SC 21574
108	169	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	SC 32259
109	170	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	SC 32166
110	171	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	SC 32326
111	172	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	SC 32334
112	173	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	SC 32325
113	174	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	SC 32160
114	175	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	SC 32327
115	176	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	SC 06027
116	177	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82122
117	178	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82123
118	179	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82124

119	180	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82125
120	181	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82126
121	182	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82127
122	183	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82128
123	184	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	SC 82129
124	185	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	SC 2276F
125	186	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	SC 2271F
126	187	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	SC 2275F
127	188	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	SC 2274F
128	189	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	SC 2273F
129	190	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	SC 2269F
130	191	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	SC 0225H
131	192	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	SC 3841G
132	193	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	SC 3842G
133	194	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	SC 3843G
134	195	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	SC 3845G
135	251	Jelcz	M11	S	1985	02.12.1985	SC 21090
136	256	Jelcz	M11	S	1985	02.12.1985	SC 22309
137	288	Ikarus	280.02	P	1982	14.07.1982	SC 11024
138	330	Ikarus	280.26	P	1984	12.07.1985	SC 32321
139	332	Ikarus	280.26	P	1984	12.07.1985	SC 11034
140	344	Ikarus	280.26	P	1985	19.09.1985	SC 06114
141	345	Ikarus	280.26	P	1985	19.09.1985	SC 06157
142	351	Ikarus	280.26	P	1985	10.10.1985	SC 11065
143	357	Ikarus	280.58	P	1991	21.01.1992	SC 32281
144	358	Ikarus	280.58	P	1991	21.01.1992	SC 21581
145	359	Ikarus	280.58	P	1991	21.01.1992	SC 21568
146	360	Ikarus	435.05C	P	1994	21.01.1994	SC 32905
147	364	Ikarus	435.05C	P	1994	21.01.1994	SC 31789
148	365	MAN	NG272	PN	1991	21.04.2005	SC 59951
149	366	MAN	NG272	PN	1991	21.04.2005	SC 59952
150	367	MAN	NG272	PN	1991	21.04.2005	SC 80426

S- autobus krótki 12 metrowy wysokopodłogowy, SN- autobus krótki 12 metrowy niskopodłogowy,

P- autobus przegubowy wysokopodłogowy, PN- autobus przegubowy niskopodłogowy.

Plany zakupu nowego taboru autobusowego

1. W dniu 13 marca 2014 roku MPK podpisało umowę na zakup 7 autobusów o długości 12 metrów. Obecnie trwają analizy dotyczące możliwości rozszerzenia zamówienia o kolejne 3 autobusy.
2. W ramach Regionalnych Inwestycji Terytorialnych RPO WSL na lata 2014-2020 dla Subregionu Województwa Śląskiego zgłoszono:
 - 1 projekt na listę podstawową: zakup 30 autobusów 12 metrowych spełniających normę EURO 6- kwota brutto: 30 811 500 zł, dofinansowanie: 21 112 140 zł.
 - Wpisano również trzy projekty na listę rezerwową:
 - Zakup 5 sztuk autobusów 18 metrowych do obsługi komunikacji podmiejskiej- kwota brutto: 7,38 mln zł, kwota dofinansowania: 5,1 mln zł.
 - Zakup 5 sztuk autobusów elektrycznych- kwota brutto: 11,07 mln zł, kwota dofinansowania: 7,65 mln zł.
 - Zakup 5 sztuk autobusów poniżej 9 metrów długości- kwota brutto: 4,428 mln zł, kwota dofinansowania 3,06 mln zł.
3. MPK w ramach konkursu ogłoszonego przez NFOŚiGW w 2013 roku pod nazwą „Gazela-Niskoemisyjny transport miejski” aplikuje o:
 - Zakup 15 autobusów o długości 18 metrów,
 - Zakup 25 autobusów o długości 12 metrów,
 - Szkolenie dla kierowców z obsługi nowo zakupionego taboru.

Wartość wniosku o dofinansowanie netto to 65,95 mln zł- 100% dofinansowania.

„WANAM - BUS „, KONIECPOL**CHARAKTERYSTYKA POJAZDÓW OBSŁUGUJĄCYCH LINIE:****KONIECPOL- CZĘSTOCHOWA PRZEZ ŚWIĘTĄ ANNE**

Tabela 6. Tabor WANAM-BUS

Marka Typ Model	Numer rejestracyjny	Liczba miejsc	Rok produkcji
Setra s21UL	SCZ XK 80	70	1988
Mercedes Vario 814	SCZ 22424	34	2003
Mercedes 413	SCZ NF 80	28	2003
Mercedes Atego	SCZ 08007	43	2006
Mercedes integro	SC 78 11k	82	1998
Setra 319 UL	SCZ 22828	101	2000

STAN TECHNICZNY POJAZDÓW- BARDZO DOBRY.

WSZYSTKIE POJAZDY DOSTOSOWANE DO PRZEWOZU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH.**GMINNY ZAKŁAD KOMUNIKACYJNY W RĘDZINACH****Tabela 7. Tabor Zakładu Komunikacyjnego w Rędzinach**

Marka Typ Model	Liczba sztuk	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Norma EURO	Rok produkcji
Solaris Urbino 10 (wersja miejska)	6	23+1	67	EURO 4	2006
Solaris Urbino 10 (wersja miejska)	4	21+1	51	EURO 5	2010

**WSZYSTKIE POJAZDY DOSTOSOWANE DO PRZEWOZU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O
OGRODZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ.**

W dni powszednie linie komunikacyjne GZK w Rędzinach obsługuje jednocześnie 6 autobusów. W soboty, niedziele i dni świąteczne na liniach kursują jednocześnie 4 pojazdy.

JOANNA MICHALSKA P.P.H.U „UNI-METAL” KONIECPOL**Tabela 8. Tabor Przewoźnika P.P.H.U. "UNI-METAL"**

Lp.	Marka, typ, model	Numer rejestracyjny	Rok produkcji	Ilość miejsc siedzących	Ilość miejsc stojących
1	IVECO Daily 50	SCZ KR 15	2002	20	7
2	IVECO Daily 65C15V	SCZ JP 95	2002	21	10
3	IVECO A 45-12	SCZ NW 88	1995	20	8
4	Solbus c 9,5	SCZ 02549	1999	40	28
5	MAN UEL 292	SCZ LS 60	1993	50	50
6	MERCEDES BENZ VARIO 814D	SCZ XU 70	2006	28	7
7	MERCEDES 0303	SCZ KM 81	1991	36	20
8	MERCEDES 303- 11R	SCZ CW 76	1986	40	4
9	MERCEDES 309 D	SCZ NX 80	1988	27	5
10	MERCEDES SPRINTER BENZ	SCZ MX 88	2009	20	4

	515				
11	MERCEDES BENZ VARIO 815D	SCZ TC 71	2005	23	10
12	SETRA S315H	SCZ 23531	1997	53	19
13	MERCEDES BENZ SPRINTER 511	SCZ MU 07	2009	20	4
14	IVECO 45-12	SCZ SV 88	1995	20	4
15	IVECO 45-12	SCZ SV 80	1996	20	4
16	IVECO 45-12	SCZ TG 50	1998	19	6
17	Autosan H7SOLINA	SCZ TC 75	2009	29	4
18	IVECO CACCAMALI	SCZ TX 69	1994	30	4
19	IVECO CACCAMALI	SCZ UH 17	1997	30	4
20	MAN 893	SCZ UL 97	1994	54	43
21	MERCEDES SPRINTER BENZ 510	SCZ VM 70	2010	20	4
22	MERCEDES SPRINTER BENZ O 520	SCZ VL 79	2000	21	34
23	MERCEDES BENZ 0 345	SCZ34580	1999	58	26
24	MERCEDES BENZ SPRINTER 513	SK 971FH	2014	20	5
25	MERCEDES	SCZ 15230	2010	23	4
26	MERCEDES	SCZ 17554	2010	20	3
27	MERCEDES	SCZ 33142	2012	20	5
28	MERCEDES BENZ 814 DE	SCZ 34124	2001	32	6
29	MERCEDES	SCZ39348	2013	20	4
30	SETRA	SCZ 21481	1997	57	25
31	MERCEDES BENZ SPRINTER	SK 796 EE	2013	20	4
32	SETRA S 315	SCZ 38729	1997	48	38

33	MERCEDES BENZ 0 345 CONECTO	SCZ 31469	2001	50	39
34	MERCEDES O 345	SCZ 39615	1998	56	3

PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ CZĘSTOCHOWA S.A.

Tabela 9. PKS Częstochowa S.A.

Lp.	Marka, typ, model	Ilość sztuk
1	Autosan	111
2	Jelcz	13
3	Mercedes	12
4	Solbus	8
5	DAF	7
6	Karosa	6
7	Irisbus	6
8	Man	2
9	Sor	1
10	Bova	1
11	Setra	1
12	VOLVO	1

Rysunek 7. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości lat dla wszystkich przedsiębiorstw (bez PKS Częstochowa)

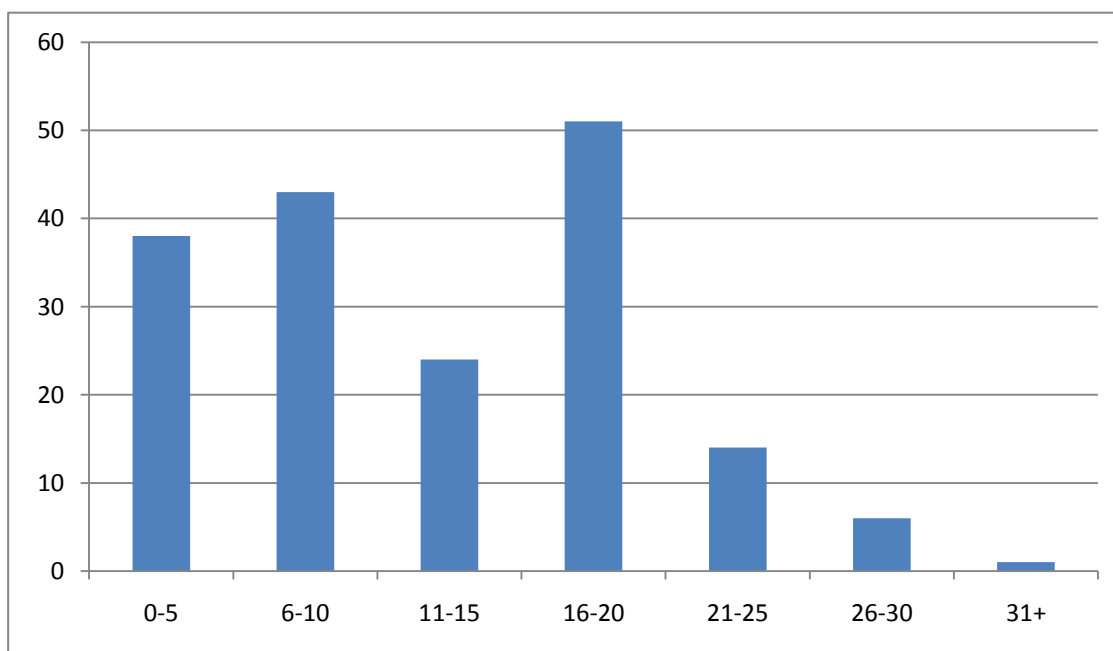


Tabela 10. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości lat dla wszystkich przedsiębiorstw (bez PKS Częstochowa)

Wiek	Liczba autobusów
0-5	38
6-10	43
11-15	24
16-20	51
21-25	14
26-30	6
31+	1
Suma	177

Rysunek 8. Procent autobusów wg poszczególnej ilości miejsc dla wszystkich przedsiębiorstw (bez PKS Częstochowa)

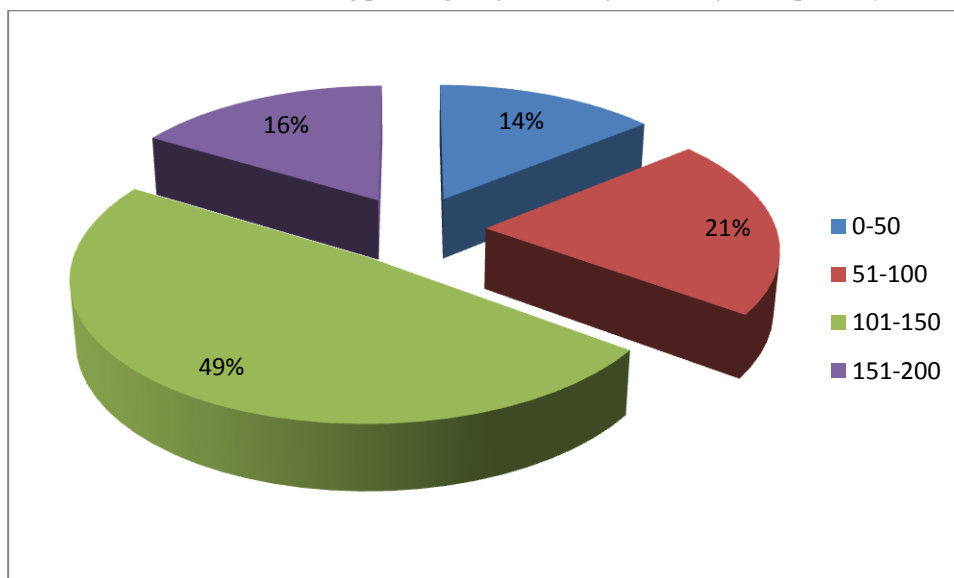
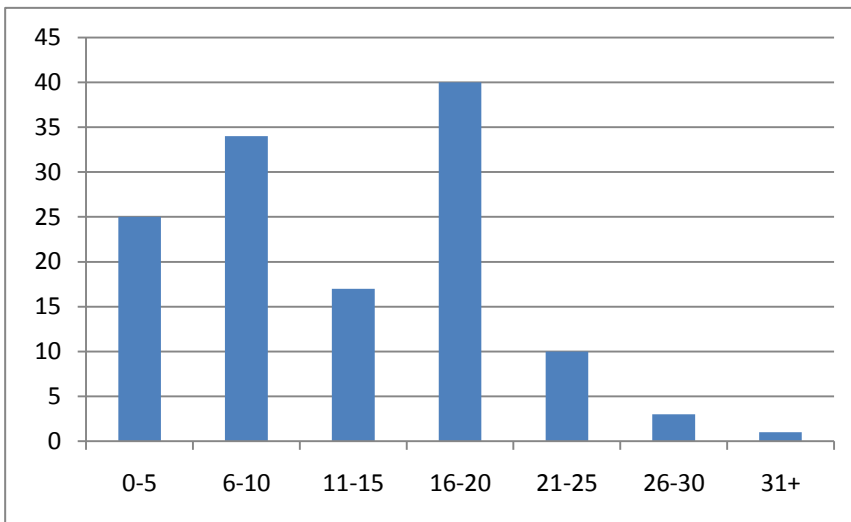


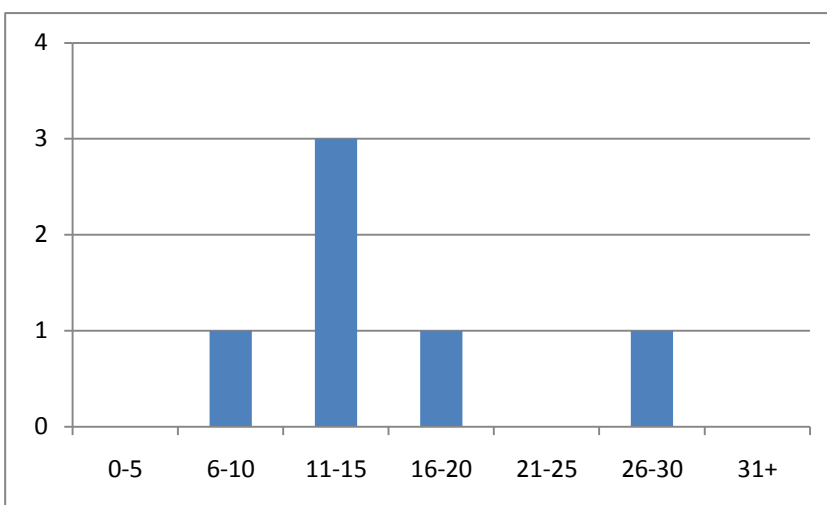
Tabela 11. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości miejsc dla wszystkich przedsiębiorstw (bez PKS Częstochowa)

Przedział wiekowy	Ilość
0-50	25
51-100	37
101-150	86
151-200	29
Suma	177

Warto podkreślić, że 16% taboru przewoźników bez PKS Częstochowa stanowią autobusy o pojemności 151-200 osób, będące w posiadaniu MPK Częstochowa Sp. z o.o.

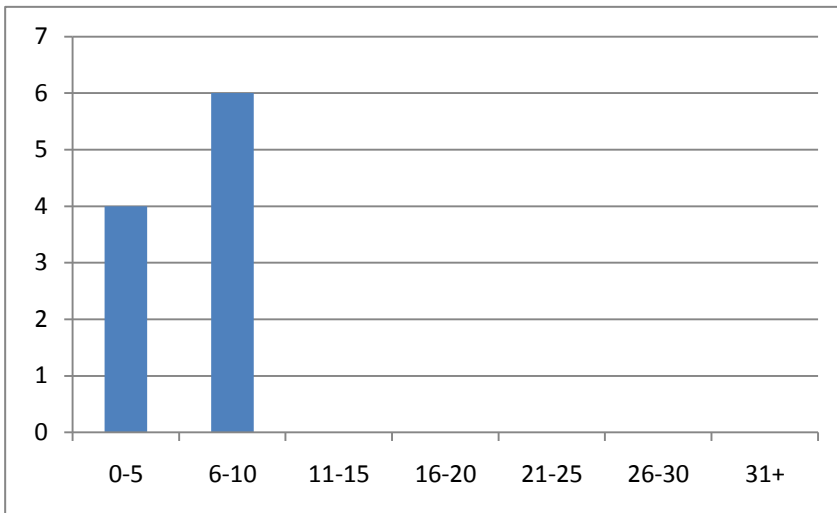
Rysunek 9. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości lat dla MPK

Przedsiębiorstwo MPK Częstochowa Sp. z o.o. posiada największą liczbę autobusów 16-20 letnich. Kolejną dużą grupę stanowią autobusy 6-10 letnie i 0-5 letnie. Najmniejszą grupę stanowią autobusy 21-25 letnie, 26-30 letnie i 31+. Można stwierdzić, że MPK posiada w przeważającej ilości młody tabor.

Rysunek 10. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości lat dla "WANAM-BUS Koniecpol"

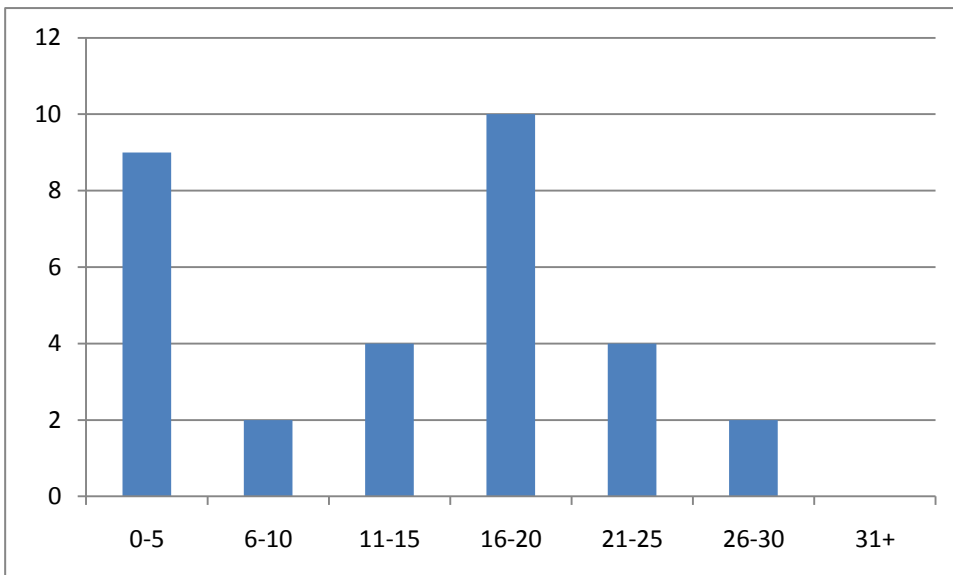
Przedsiębiorstwo „WANAM - BUS” posiada niewielki tabor. Największą liczbę stanowią autobusy w wieku 11-15 lat. Natomiast dla grup 6-10 lat, 16-20 lat i 26-30 przypada po jednym autobusie.

Rysunek 11. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości lat dla Gminnego Zakładu Komunikacyjnego w Rędzinach



Gminny Zakład Komunikacyjny w Rędzinach posiada niewielki tabor złożony z 4 autobusów 0-5 letnich i 6 autobusów 6-10 letnich.

Rysunek 12. Liczba autobusów wg poszczególnej ilości lat dla "UNI-METAL Koniecpol"



Przedsiębiorstwo UNI-METAL posiada największą liczbę autobusów 16-20 letnich. Drugą największą grupę stanowi tabor 0-5 letni. Liczba autobusów 11-15 letnich i 21-25 letnich jest taka sama. Autobusów 6-10 letnich i 26-30 letnich jest po 2 sztuki.

5. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE

Sieć kolejowa na terenie powiatu ma znaczenie uzupełniające, a w przyszłości, w miarę postępów reformy PKP, może mieć znaczenie rosnące dla przewozów lokalnych, ruchu towarowego i atrakcyjności turystycznej. Przez teren powiatu przebiega ważna linia kolejowa relacji Katowice - Zawiercie - Częstochowa - Koluszki - Skierniewice - Warszawa.

Mapa 19. Linie kolejowe przechodzące przez Powiat Częstochowski



Źródło: PKP.PLK.PL

Poniższa tabela podsumowuje infrastrukturę dworcową w Powiecie.

Tabela 12. Infrastruktura dworcowa w Powiecie Częstochowskim

Miejscowość	Odległość od centrum	Toalety, udogodnienia dla niepełnosprawnych	Kasy, informacja	Opis, uwagi dodatkowe
Koniecpol	Ok. 2 km	brak	brak	<ul style="list-style-type: none"> • Budynek zamknięty • 2 perony • 3 krawędzie peronowe
Błachownia	Ok. 1,4 km	brak	brak	<ul style="list-style-type: none"> • Budynek zaadaptowany do innych celów • 2 perony • 2 krawędzie peronowe • Dworzec kolejowy nie funkcjonuje dla przewozów osobowych.

Pozostałe 10 przystanków (liczone bez miasta Częstochowa) to stacje kolejowe w ramach których funkcjonuje przynajmniej jeden tor główny i jeden tor główny- dodatkowy wraz z peronami.

W poniższych tabelach znajdują się kursy pociągów z poszczególnych stacji na terenie Powiatu Częstochowskiego oraz z miasta Częstochowa.

Wszystkie rozkłady podane są na dzień 30 kwietnia 2014 roku.

Tabela 13. Kursy ze stacji Podlesie

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
05:51	REG 24301	Podlesie	Częstochowa
06:50	REG 24303	Podlesie	Częstochowa
07:07	REG 42300	Podlesie	Kielce
08:02	REG 24305	Podlesie	Częstochowa
10:07	REG 42302	Podlesie	Kielce
13:03	REG 24307	Podlesie	Częstochowa
15:07	REG 42304	Podlesie	Kielce
16:07	REG 24309	Podlesie	Częstochowa

16:14	REG 42306	Podlesie	Kielce
17:34	REG 24311	Podlesie	Częstochowa
18:01	REG 42308	Podlesie	Kielce
21:19	REG 42310	Podlesie	Włoszczowa

Tabela 14. Kursy ze stacji Rudniki k. Częstochowy

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
04:43	REG 14301	Rudniki	Częstochowa
05:13	REG 41302	Rudniki	Łódź Kaliska
05:49	REG 14303	Rudniki	Częstochowa
06:13	REG 41304	Rudniki	Koluszki
06:52	REG 14305	Rudniki	Częstochowa
07:34	REG 14309	Rudniki	Częstochowa
08:16	REG 14311	Rudniki	Częstochowa
08:40	REG 41306	Rudniki	Koluszki
09:07	REG 14315	Rudniki	Częstochowa
10:39	REG 14333	Rudniki	Częstochowa
10:45	REG 41300	Rudniki	Radomsko
12:02	REG 41328	Rudniki	Radomsko
13:29	REG 14319	Rudniki	Częstochowa
13:33	REG 41312	Rudniki	Koluszki
15:04	REG 14335	Rudniki	Częstochowa
15:22	REG 41314	Rudniki	Koluszki
15:49	REG 14323	Rudniki	Częstochowa
16:05	REG 41316	Rudniki	Piotrków Trybunalski
16:37	REG 41318	Rudniki	Łódź Widzew
17:20	REG 41320	Rudniki	Radomsko
19:03	REG 14327	Rudniki	Częstochowa
19:13	REG 41322	Rudniki	Koluszki
20:26	REG 14329	Rudniki	Częstochowa
20:50	REG 41324	Rudniki	Piotrków Trybunalski
21:24	REG 14331	Rudniki	Częstochowa
23:17	REG 41326	Rudniki	Radomsko

Tabela 15. Kursy ze stacji Rzerzęczyce

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
04:35	REG 14301	Rzerzęczyce	Częstochowa
05:20	REG 41302	Rzerzęczyce	Łódź Kaliska
05:42	REG 14303	Rzerzęczyce	Częstochowa
06:21	REG 41304	Rzerzęczyce	Koluszki
06:45	REG 14305	Rzerzęczyce	Częstochowa
07:27	REG 14309	Rzerzęczyce	Częstochowa
08:09	REG 14311	Rzerzęczyce	Częstochowa
08:47	REG 41306	Rzerzęczyce	Koluszki
09:00	REG 14315	Rzerzęczyce	Częstochowa
10:32	REG 14333	Rzerzęczyce	Częstochowa
10:53	REG 41300	Rzerzęczyce	Radomsko
12:10	REG 41328	Rzerzęczyce	Radomsko
13:21	REG 14319	Rzerzęczyce	Częstochowa
13:41	REG 41312	Rzerzęczyce	Koluszki
14:57	REG 14335	Rzerzęczyce	Częstochowa
15:29	REG 41314	Rzerzęczyce	Koluszki
16:13	REG 41316	Rzerzęczyce	Piotrków Trybunalski

16:45	REG 41318	Rzerzęczyce	Łódź Widzew
17:28	REG 41320	Rzerzęczyce	Radomsko
18:56	REG 14327	Rzerzęczyce	Częstochowa
19:21	REG 41322	Rzerzęczyce	Koluszki
20:19	REG 14329	Rzerzęczyce	Częstochowa
20:58	REG 14324	Rzerzęczyce	Piotrków Trybunalski
21:17	REG 14331	Rzerzęczyce	Częstochowa
23:24	REG 41326	Rzerzęczyce	Radomsko

Tabela 16. Kursy ze stacji Staropole Częstochowskie

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
05:40	REG 24301	Staropole	Częstochowa
06:40	REG 24303	Staropole	Częstochowa
07:22	REG 42300	Staropole	Kielce
07:52	REG 24305	Staropole	Częstochowa
10:22	REG 42302	Staropole	Kielce
12:53	REG 24307	Staropole	Częstochowa
15:22	REG 42304	Staropole	Kielce
16:04	REG 24309	Staropole	Częstochowa
16:22	REG 42306	Staropole	Kielce
17:24	REG 24311	Staropole	Częstochowa
18:16	REG 42308	Staropole	Kielce
21:34	REG 42310	Staropole	Włoszczowa

Tabela 17. Kursy ze stacji Turów

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
05:57	REG 24301	Turów	Częstochowa
06:59	REG 42300	Turów	Kielce
07:01	REG 24303	Turów	Częstochowa
08:09	REG 24305	Turów	Częstochowa
09:59	REG 42302	Turów	Kielce
13:09	REG 24307	Turów	Częstochowa
14:59	REG 42304	Turów	Kielce
15:59	REG 42306	Turów	Kielce
16:20	REG 24309	Turów	Częstochowa
17:53	REG 24311	Turów	Częstochowa
17:55	REG 42308	Turów	Kielce
21:11	REG 42310	Turów	Włoszczowa

Tabela 18. Kursy ze stacji Widzów Teklinów

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
04:22	REG 14301	Widzów Teklinów	Częstochowa
05:27	REG 14303	Widzów Teklinów	Częstochowa
05:32	REG 41302	Widzów Teklinów	Łódź Kaliska
06:32	REG 14305	Widzów Teklinów	Częstochowa
06:38	REG 41304	Widzów Teklinów	Koluszki
07:14	REG 14309	Widzów Teklinów	Częstochowa
07:56	REG 14311	Widzów Teklinów	Częstochowa
08:47	REG 14315	Widzów Teklinów	Częstochowa
09:04	REG 41306	Widzów Teklinów	Koluszki
10:19	REG 14333	Widzów Teklinów	Częstochowa
11:05	REG 41300	Widzów Teklinów	Radomsko
12:22	REG 41328	Widzów Teklinów	Radomsko

13:09	REG 14319	Widzów Teklinów	Częstochowa
13:53	REG 41312	Widzów Teklinów	Koluszki
14:34	REG 14335	Widzów Teklinów	Częstochowa
15:30	REG 14323	Widzów Teklinów	Częstochowa
15:42	REG 14314	Widzów Teklinów	Koluszki
16:25	REG 41316	Widzów Teklinów	Piotrków Trybunalski
16:57	REG 41318	Widzów Teklinów	Łódź Widzew
17:40	REG 41320	Widzów Teklinów	Radomsko
18:37	REG 14327	Widzów Teklinów	Częstochowa
19:33	REG 14322	Widzów Teklinów	Koluszki
20:07	REG 14329	Widzów Teklinów	Częstochowa
21:05	REG 14331	Widzów Teklinów	Częstochowa
21:10	REG 41324	Widzów Teklinów	Piotrków Trybunalski
23:37	REG 41326	Widzów Teklinów	Radomsko

Tabela 19. Kursy ze stacji Lusławice

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
05:51	REG 24301	Lusławice	Częstochowa
06:50	REG 24303	Lusławice	Częstochowa
07:07	REG 42300	Lusławice	Kielce
08:02	REG 24305	Lusławice	Częstochowa
10:07	REG 42302	Lusławice	Kielce
13:03	REG 24307	Lusławice	Częstochowa
15:07	REG 42304	Lusławice	Kielce
16:07	REG 42306	Lusławice	Kielce
16:14	REG 24309	Lusławice	Częstochowa
17:34	REG 24311	Lusławice	Częstochowa
18:01	REG 42308	Lusławice	Kielce
21:19	REG 42310	Lusławice	Włoszczowa

Tabela 20. Kursy ze stacji Kusięta Nowe

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
06:02	REG 24301	Kusięta Nowe	Częstochowa
06:52	REG 42300	Kusięta Nowe	Kielce
07:05	REG 24303	Kusięta Nowe	Częstochowa
08:13	REG 24305	Kusięta Nowe	Częstochowa
09:52	REG 42302	Kusięta Nowe	Kielce
13:14	REG 24307	Kusięta Nowe	Częstochowa
14:52	REG 42304	Kusięta Nowe	Kielce
15:52	REG 42306	Kusięta Nowe	Kielce
16:25	REG 24309	Kusięta Nowe	Częstochowa
17:46	REG 42308	Kusięta Nowe	Kielce
17:59	REG 24311	Kusięta Nowe	Częstochowa
21:04	REG 42310	Kusięta Nowe	Włoszczowa

Tabela 21. Kursy ze stacji Korwinów

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
00:11	KS 40684	Korwinów	Częstochowa
03:44	KS 40611	Korwinów	Gliwice
04:50	KS 40613	Korwinów	Gliwice
05:09	KS 40690	Korwinów	Częstochowa
05:44	KS 40615	Korwinów	Gliwice
06:13	KS 40648	Korwinów	Częstochowa
06:45	KS 40617	Korwinów	Gliwice

07:05	KS 40650	Korwinów	Częstochowa
07:38	KS 40619	Korwinów	Gliwice
08:09	KS 40652	Korwinów	Częstochowa
08:47	KS 40621	Korwinów	Gliwice
08:58	KS 40654	Korwinów	Częstochowa
09:47	KS 40623	Korwinów	Gliwice
10:11	KS 40656	Korwinów	Częstochowa
10:54	KS 40625	Korwinów	Gliwice
11:08	KS 40658	Korwinów	Częstochowa
11:51	KS 40627	Korwinów	Gliwice
12:13	KS 40660	Korwinów	Częstochowa
12:56	KS 40629	Korwinów	Gliwice
13:15	KS 40662	Korwinów	Częstochowa
14:02	KS 40631	Korwinów	Gliwice
14:12	KS 40664	Korwinów	Częstochowa
14:50	KS 40633	Korwinów	Gliwice
15:16	KS 40666	Korwinów	Częstochowa
15:48	KS 40635	Korwinów	Gliwice
16:11	KS 40668	Korwinów	Częstochowa
16:48	KS 40637	Korwinów	Gliwice
17:09	KS 40670	Korwinów	Częstochowa
17:48	KS 40639	Korwinów	Gliwice
18:09	KS 40672	Korwinów	Częstochowa
18:48	KS 40641	Korwinów	Gliwice
19:10	KS 40674	Korwinów	Częstochowa
19:46	KS 40643	Korwinów	Gliwice
20:09	KS 40676	Korwinów	Częstochowa
20:51	KS 40645	Korwinów	Gliwice
21:08	KS 40678	Korwinów	Częstochowa
21:50	KS 40647	Korwinów	Gliwice
22:42	KS 40680	Korwinów	Częstochowa
23:11	KS 40682	Korwinów	Częstochowa
23:22	KS 40697	Korwinów	Łazy

Tabela 22. Kursy ze stacji Kłomnice

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
04:31	REG 14301	Kłomnice	Częstochowa
05:23	REG 41302	Kłomnice	Łódź Kaliska
05:38	REG 14303	Kłomnice	Częstochowa
06:24	REG 41304	Kłomnice	Koluszki
06:41	REG 14305	Kłomnice	Częstochowa
07:23	REG 14309	Kłomnice	Częstochowa
08:05	REG 14311	Kłomnice	Częstochowa
08:51	REG 41306	Kłomnice	Koluszki
08:56	REG 14315	Kłomnice	Częstochowa
10:28	REG 14333	Kłomnice	Częstochowa
10:56	REG 41300	Kłomnice	Radomsko
12:13	REG 41328	Kłomnice	Radomsko
13:18	REG 14319	Kłomnice	Częstochowa
13:44	REG 41312	Kłomnice	Koluszki
14:53	REG 14335	Kłomnice	Częstochowa
15:32	REG 41314	Kłomnice	Koluszki
15:38	REG 14323	Kłomnice	Częstochowa
16:16	REG 41316	Kłomnice	Piotrków Trybunalski
16:48	REG 41318	Kłomnice	Łódź Widzew
17:31	REG 41320	Kłomnice	Radomsko
18:52	REG 14327	Kłomnice	Częstochowa
19:24	REG 41322	Kłomnice	Koluszki
20:15	REG 14329	Kłomnice	Częstochowa
21:02	REG 41324	Kłomnice	Piotrków Trybunalski
21:13	REG 14331	Kłomnice	Częstochowa
23:27	REG 41326	Kłomnice	Radomsko

Tabela 23. Kursy ze stacji Julianka

Godzina Odjazdu	Kurs	Z	DO
05:45	REG 24301	Julianka	Częstochowa
06:45	REG 24303	Julianka	Częstochowa

07:16	REG 42300	Julianka	Kielce
07:57	REG 24305	Julianka	Częstochowa
10:16	REG 42302	Julianka	Kielce
12:58	REG 24307	Julianka	Częstochowa
15:16	REG 42304	Julianka	Kielce
16:09	REG 24309	Julianka	Częstochowa
16:16	REG 42306	Julianka	Kielce
17:29	REG 24311	Julianka	Częstochowa
18:10	REG 42308	Julianka	Kielce
21:28	REG 42310	Julianka	Włoszczowa

Tabela 24. Kursy ze stacji Jacków

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
04:25	REG 14301	Jacków	Częstochowa
05:29	REG 41302	Jacków	Łódź Kaliska
05:31	REG 14303	Jacków	Częstochowa
06:33	REG 14304	Jacków	Koluszki
06:35	REG 14305	Jacków	Częstochowa
07:17	REG 14309	Jacków	Częstochowa
07:59	REG 14311	Jacków	Częstochowa
08:50	REG 14315	Jacków	Częstochowa
09:01	REG 14306	Jacków	Koluszki
10:22	REG 14333	Jacków	Częstochowa
11:02	REG 14300	Jacków	Radomsko
12:19	REG 41328	Jacków	Radomsko
13:12	REG 14319	Jacków	Częstochowa
13:50	REG 41312	Jacków	Koluszki
14:46	REG 14335	Jacków	Częstochowa
15:33	REG 14323	Jacków	Częstochowa
15:38	REG 41314	Jacków	Koluszki
16:22	REG 41316	Jacków	Piotrków Trybunalski
16:54	REG 41318	Jacków	Łódź Widzew
17:37	REG 41320	Jacków	Radomsko
18:45	REG 14327	Jacków	Częstochowa
19:30	REG 41322	Jacków	Koluszki

20:10	REG 14329	Jacków	Częstochowa
21:07	REG 41324	Jacków	Piotrków Trybunalski
21:08	REG 14331	Jacków	Częstochowa
23:33	REG 41326	Jacków	Radomsko

Tabela 25. Kursy ze stacji Częstochowa

Godzina odjazdu	Kurs	Z	DO
03:34	KS 40611	Częstochowa	Gliwice
04:40	KS 40613	Częstochowa	Gliwice
04:59	REG 41302	Częstochowa	Łódź Kaliska
05:06	KS 44103	Częstochowa	Katowice
05:12	TLK 41100	Częstochowa	Warszawa Gdańska
05:22	REG 43221	Częstochowa	Kraków Płaszów
05:34	KS 40615	Częstochowa	Gliwice
06:01	REG 41304	Częstochowa	Koluszki
06:32	REG 42301	Częstochowa	Kielce
06:35	KS 40617	Częstochowa	Gliwice
06:55	TLK 45109	Częstochowa	Gdynia Główna
07:01	TLK 54200	Częstochowa	Bielsko Biała Główna
07:29	KS 40619	Częstochowa	Gliwice
08:27	REG 41306	Częstochowa	Koluszki
08:37	KS 40621	Częstochowa	Gliwice
09:30	TLK 14105	Częstochowa	Katowice
09:32	REG 42303	Częstochowa	Kielce
09:37	KS 40623	Częstochowa	Gliwice
09:56	TLK 45100	Częstochowa	Gdynia Główna
10:33	REG 41300	Częstochowa	Radomsko
10:44	KS 40625	Częstochowa	Gliwice
11:41	KS 40627	Częstochowa	Gliwice
11:45	TLK 61106	Częstochowa	Warszawa Gdańska
11:50	REG 41328	Częstochowa	Radomsko
12:46	KS 40629	Częstochowa	Gliwice
12:48	TLK 45105	Częstochowa	Olsztyn Główny
13:21	REG 41312	Częstochowa	Koluszki
13:30	KS 44201	Częstochowa	Katowice

13:52	KS 40631	Częstochowa	Gliwice
14:13	TLK 35102	Częstochowa	Gdynia Główna
14:15	TLK 54104	Częstochowa	Bielsko Biała Główna
14:29	TLK 41112	Częstochowa	Białystok
14:32	REG 42305	Częstochowa	Kielce
14:40	KS 40633	Częstochowa	Gliwice
15:09	REG 41314	Częstochowa	Koluszki
15:32	REG 42307	Częstochowa	Kielce
15:38	KS 40635	Częstochowa	Gliwice
15:53	REG 41316	Częstochowa	Piotrków Trybunalski
16:10	TLK 16107	Częstochowa	Katowice
16:25	REG 41318	Częstochowa	Łódź Widzew
16:38	KS 40637	Częstochowa	Gliwice
16:47	TLK 53102	Częstochowa	Kraków Płaszów
17:08	REG 41320	Częstochowa	Radomsko
17:26	REG 42309	Częstochowa	Kielce
17:38	KS 40639	Częstochowa	Gliwice
17:39	TLK 45110	Częstochowa	Bydgoszcz Główna
18:04	TLK 14103	Częstochowa	Katowice
18:28	TLK 41104	Częstochowa	Warszawa Gdańska
18:38	KS 40641	Częstochowa	Gliwice
19:01	REG 41322	Częstochowa	Koluszki
19:24	TLK 54101	Częstochowa	Katowice
19:36	KS 40643	Częstochowa	Gliwice
20:38	REG 41324	Częstochowa	Piotrków Trybunalski
20:42	KS 40645	Częstochowa	Gliwice
20:44	REG 42311	Częstochowa	Włoszczowa
21:28	TLK 45200	Częstochowa	Gdynia Główna
21:40	KS 40647	Częstochowa	Gliwice
22:28	TLK 54108	Częstochowa	Katowice
23:04	REG 41326	Częstochowa	Radomsko
23:12	KS 40697	Częstochowa	Łazy

Istotne znaczenie dla Powiatu Częstochowskiego, a w szczególności gminy Koniecpol jest zmodernizowany odcinek Opole - Częstochowa - Koniecpol - Włoszczowa CMK zwany Protezą Koniecpolską. W trakcie trwania modernizacji linii Powiat Częstochowski złożył wniosek do Marszałka Województwa Śląskiego o

uruchomienie szyno-busów na trasie Częstochowa- Koniecpol. Wspomniane połączenie umożliwia mieszkańcom Koniecpola szybkie i bezpośrednie dotarcie do stolicy powiatu, które może stanowić konkurencję dla prywatnych przewoźników obsługujących połączenie drogowe busami i autobusami. Czas przejazdu na odcinku Koniecpol-Częstochowa Stradom wynosi około 25 minut.

6. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

6.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM TRYBU KONCESJI

Zgodnie z *ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.-Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101),
- umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz,

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Poniżej zostaną omówione wszystkie tryby wyboru operatora z uwzględnieniem najważniejszych działań jakie należy podjąć w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym chcąc prawidłowo przeprowadzić procedurę wyboru operatora.

ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

Tryb ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej „ustawa pzp”) jest najczęściej stosowany przy wyborze operatora chociażby dlatego, że procedura jest przez organizatora znana i wielokrotnie stosowana przy zlecaniu innych usług.

W przypadku zastosowania w celu wybrania operatora ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający ma do wyboru przede wszystkim dwa tryby podstawowe, tj. przetarg nieograniczony i przetarg ograniczony. Szczegółowe omawianie poszczególnych trybów w ramach ustawy pzp nie należy do przedmiotu niniejszego opracowania dlatego też zostaną wskazane jedynie najważniejsze aspekty odnoszące się do wyboru operatora, a wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Podmiot, który ubiega się o udzielenie zamówienia zobowiązany jest spełnić warunki udziału w postępowaniu opisane w ustawie pzp, tj. mieć wymagane uprawnienia (licencja na krajowy transport drogowy), posiadać niezbędną wiedzę i doświadczenie, dysponować odpowiednim potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia oraz znajdować się w odpowiedniej sytuacji ekonomicznej i finansowej.

Przepis art. 21 ustawy ptz wskazuje warunki i kryteria, jakie mogą się znaleźć w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, oraz które należy mieć na uwadze, dokonując oceny oferty przedsiębiorcy biorącego udział

w przetargu. Zaliczono do nich normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska
(w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia w trybie ustawy o zamówieniach publicznych należy mieć też na uwadze art. 36 tej ustawy, który szczegółowo wskazuje jakie informacje powinny się tam znaleźć.

Specyfikacja jest podstawowym dokumentem przetargowym dlatego też należy pamiętać aby jednoznacznie i wyczerpująco przedstawiała wszystkie informacje niezbędne dla wykonawców do sporządzenia ofert odpowiadających potrzebom zamawiającego.

Jeśli chodzi o rodzaje dokumentów, jakich zamawiający może żądać od wykonawców, ustawa ptz nie przewiduje innych niż opisane w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy Prawo zamówień publicznych. Zamawiający może więc żądać:

- oświadczenia wykonawcy, że posiada niezbędny potencjał finansowy, kadrowy, techniczny oraz doświadczenie niezbędne do realizacji zamówienia,
- oświadczenia, że wykonawca nie podlega wykluczeniu z postępowania na podstawie art. 24 PZP,
- aktualnego odpisu z rejestru albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, wystawionego nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert,
- aktualnego zaświadczenia naczelnika Urzędu Skarbowego oraz oddziału ZUS-u lub KRUS-u potwierdzającego brak zaległości w zapłacie podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne,
- aktualną informację z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności.

Zamawiający może określić w SIWZ, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie się wiązało ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia potencjalnego operatora, któremu umożliwiałoby się zapoznanie ze szczegółowymi warunkami, na jakich miałby wykonywać publiczny transport zbiorowy.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3 ustawy ptz należą:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r.- Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;
- 13) stroną umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- 14) sposób dystrybucji biletów;
- 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- 16) stroną umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;

21) w transporcie kolejowym - zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;

22) kary umowne;

23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidualnie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

1) 10 lat-w transporcie drogowym;

2) 15 lat-w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;

3) 15 lat-w transporcie innym szynowym, linowym, linowo -terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Podkreślenia wymaga fakt, że w przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r.-Prawo zamówień publicznych, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty (inaczej przy wyborze trybu koncesji).

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy ptz), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa ptz przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie, o którym mowa powyżej, organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, organizator ma obowiązek umieszczenia analogicznego ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej. Dodatkowo w przypadku stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych ogłoszenia należy dokonać obowiązkowo w Biuletynie Zamówień Publicznych co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie www.uzp.gov.pl.

Ogłoszenie powinno zawierać co najmniej :

1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);

2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia-warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego -trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako

warunkowego -bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe).

3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,

4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również ustawa Prawo zamówień publicznych chociażby w art. 41 i 48. Te przepis również należy uwzględnić przy formułowaniu ogłoszenia.

Kolejność etapów postępowania w przypadku wyboru operatora w trybie Ustawy Prawo zamówień publicznych (w przetargu nieograniczonym i ograniczonym):

PRZETARG NIEOGRANICZONY

FAZA WSTĘPNA:

I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA

II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,

III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

FAZA WŁAŚCIWA

I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA

II. SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),

III. WYJAŚNIENIE I MODYFIKACJA TREŚCI SPECYFIKACJI,

IV. OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

V. BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY

VI. ZAWARCIE UMOWY

VII. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA

PRZETARG OGRANICZONY

FAZA WSTĘPNA

I. OPIS PRZEDM. ZAMÓWIENIA

II. OSZACOWANIE PRZEDM. ZAMÓWIENIA,

III. OKREŚLENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

FAZA WŁAŚCIWA

I. PUBLIKACJA OGŁOSZENIA

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU (OPERATOR)-OŚWIADCZENIE O SPEŁNIENIU WARUNKÓW UDZIAŁU ORAZ DOKUMENTY POTWIERDZAJACE SPEŁNIENIE WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)

ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT (ORGANIZATOR) WRAZ Z SIWZ (NALEŻY DOŁĄCZYĆ WZÓR UMOWY (art. 21 ptz),

OTWARCIE OFERT I KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

BADANIE I WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY

ZAWARCIE UMOWY

PUBLIKACJA OGŁOSZENIA O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA

Konkluzja:

Model zamówienia publicznego będzie wykorzystywany wszędzie tam, gdzie uwarunkowania lokalne związane przede wszystkim z liczbą odbiorców usług oraz ich gotowością do ponoszenia wydatków na dostęp do usług komunikacyjnych w powiązaniu z nakładami niezbędnymi na wykonanie przez podmiot prywatny powierzonego zadania, nie będą wskazywały na opłacalność ekonomiczną jego realizacji.

Nieraz ten tryb wyboru operatora będzie jedynym dostępnym dla organizatora. Z tego względu, że samorządy od lat stosują tryb udzielania zamówień w oparciu o PZP oraz od niedawna udzielają zamówień w myśl przepisów ustawy o koncesji.

KONCESJA

Wybór operatora może nastąpić także w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi i jest to postępowanie wszczynane w drodze publicznego ogłoszenia o koncesji, którego celem jest dokonanie przez koncesjodawcę (organizatora) wyboru zainteresowanego podmiotu, z którym zostanie zawarta umowa koncesji na usługi.

Ustawa o koncesji nie definiuje koncesji na roboty budowlane ani koncesji na usługi. Ustawodawca wskazuje natomiast różne formy wynagrodzenia (art. 1 Ustawy o koncesji) koncesjonariusza, co stanowi w koncesji na usługi-prawo do wykonywania usług (w tym pobierania pożytków) albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. Zwraca się tym samym uwagę na szczególny charakter koncesji jako rodzaju zamówienia publicznego, która różni się od niego formą wynagrodzenia.

Z wynagrodzeniem koncesjonariusza wiążą się trzy główne pojęcia: płatność, nakłady oraz ryzyko ekonomiczne. Płatność - czyli świadczenie pieniężne koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza, które nie może

prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Koncesjonariusz ponosi w zasadniczej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji (art. 1 ust. 3 Ustawy o koncesji). Nakłady można zdefiniować jako koszty, poniesione od momentu rozpoczęcia do momentu zakończenia danego działania (m.in. praca, pieniądze, energia, itd.)

W przypadku pokrycia przez koncesjodawcę całości albo istotnej części nakładów na realizację przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza, ryzyko, związane z prowadzoną w ramach tego działalnością byłoby żadne albo znikome. Nie może być wówczas mowy o spełnieniu warunków koncesji i poniesieniu ryzyka ekonomicznego przez koncesjodawcę

Podstawową więc cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza (operatora), dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność koncesjodawcy, o której mowa w ww. ustawie. W sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej.

Tryb koncesyjny sprowadza się do następujących czynności:

WSZCZĘCIE POSTEPOWANIA

OGŁOSZENIE O KONCESJI,

DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTEPOWANIU

WNIOSEK O ZAWARCIE UMOWY

KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

NEGOCJACJE

ZAPROSZENIE DO ZŁOŻENIA OFERT

ZŁOŻENIE OFERT

BADANIE OFERT PRZEZ KONCESJODAWCĘ

WYBÓR OFERT

PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW PRZEZ KONCESJOBORCĘ

ZAWARCIE UMOWY

SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Poniżej zostały opisane poszczególne etapy procedury wyboru operatora w trybie koncesji:

I. OGŁOSZENIE O KONCESJI

Ogłoszenie zamieszcza się lub publikuje w miejscu publicznie dostępnym w siedzibie Zamawiającego oraz na jego stronie internetowej. Ogłoszenie o koncesji na usługi zamieszcza się w Biuletynie Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 39, poz. 311), co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie www.uzp.gov.pl według wzoru ogłoszenia określonego w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie wzoru ogłoszenia o koncesji na usługi.

Podobnie jak w procedurze ustawy Prawo zamówień publicznych organizator ma obowiązek publikowania, najpóźniej 1 rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej, informacji związanych z tym trybem, a w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie okres publikacji skrócono do 6 miesięcy.

Opis potrzeb i wymagań czyli zakres przedsięwzięcia, usługi może być zamieszczony w ogłoszeniu lub stanowić odrębny dokument (forma dowolna).

Ogłoszenie powinno zawierać następujące elementy:

- nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy (organizatora),
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia-warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego-trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego-bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe),
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Ponadto zgodnie z zapisami ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi ogłoszenie ze względu na charakter trybu zamówienia powinno również zawierać:

- określenie przedmiotu koncesji-należy podać nazwę przedmiotu koncesji oraz jego zwięzły opis. Szczegółowy zakres przedsięwzięcia opisywany jest w ramach opisu potrzeb i wymagań w ogłoszeniu albo w osobnym dokumencie.
- wskazanie miejsca i terminu składania wniosków o zawarcie umowy koncesji - termin ten może ulec zmianie w odpowiedzi na prośby zainteresowanych podmiotów.
- opis potrzeb i wymagań koncesjodawcy lub informację o sposobie uzyskania tego opisu - opis potrzeb i wymagań może być zawarty w ogłoszeniu albo zostać opracowany jako osobny dokument. W drugim przypadku w ogłoszeniu powinna zostać zawarta informacja, w jaki sposób można uzyskać opis potrzeb i wymagań;
- termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką zawieranej umowy koncesji - termin wykonania koncesji może być z góry określony i może także być jednym z kryteriów oceny ofert.
- warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu
- informację o dokumentach składanych przez oferenta, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą albo oferenta, który złoży najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert, o którym mowa w art. 21 ust. 3, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu - koncesjonariusz może się posiłkować zapisami Rozporządzenia w sprawie rodzaju dokumentów.
- informację na temat wadium, o ile jego wniesienie jest wymagane - kwota wadium może zostać ustalona w trakcie postępowania i zostać podana w opisie warunków koncesji
- kryteria oceny ofert, jakimi koncesjodawca będzie się kierował przy wyborze oferty najkorzystniejszej oraz, o ile to możliwe, ich znaczenie - kryteria oceny ofert mogą zostać podane bez wag, które będą im przypisane w opisie warunków koncesji.
- warunki uznania oferty za nieodpowiadającą wymaganiom koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania,
- okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania.

II. ZŁOŻENIE WNIOSKU

Wniosek o zawarcie umowy koncesji, składa zainteresowany podmiot. Wniosek ten zgodnie z art. 13 ustawy o koncesji powinien zawierać oświadczenie o zgłoszeniu udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o spełnieniu opisanych w ogłoszeniu o koncesji warunków udziału dotyczących:

- zdolności ekonomicznej i finansowej,
- kwalifikacji technicznych lub zawodowych, w tym:

- posiadania niezbędnej wiedzy i doświadczenia,
- dysponowania potencjałem technicznym,
- dysponowania osobami zdolnymi do wykonania przedmiotu koncesji.
- uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli ustawy nakładają obowiązek posiadania takich uprawnień,
- niekaralności zainteresowanego podmiotu albo wspólnika, partnera, komplementariusza, członka zarządu zainteresowanego podmiotu, za przestępstwo popełnione w związku z postępowaniem o zawarcie umowy koncesji lub postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przestępstwo przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwo przekupstwa, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub inne przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, a także za przestępstwo skarbowe lub przestępstwo udziału w zorganizowanej grupie albo związku mających na celu popełnienie przestępstwa lub przestępstwa skarbowego.

Wniosek powinien zawierać również inne oświadczenia związane z wykonywaniem przedmiotu koncesji w przypadku, gdy wymóg taki został przewidziany w ogłoszeniu o koncesji.

W przypadku niezłożenia przez zainteresowany podmiot oświadczeń, o których mowa powyżej lub złożenia ich w niepełnym zakresie, koncesjodawca informuje go o nieprzyjęciu wniosku.

Termin złożenia wniosku: Jeżeli wartość zamówienia jest mniejsza niż kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 21 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych. Jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 45 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych.

III. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

Jest to weryfikacja poszczególnych wniosków złożonych przez zainteresowanych. Informacja ta powinna być skierowana do wszystkich kandydatów, którzy złożyli wnioski o zawarcie umowy i powinna zawierać oznaczenie kandydata, który złożył wniosek i informacje o przyjęciu bądź nieprzyjęciu wniosku.

IV. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

Do negocjacji powinni być zaproszeni wszyscy kandydaci, którzy złożyli wnioski zgodnie z art. 13 Ustawy o koncesji i winno zawierać w szczególności: dzień i godzinę negocjacji, miejsce negocjacji, cel i przedmiot negocjacji oraz agendę spotkania.

V. NEGOCJACJE

Ustawodawca nie określa procesu prowadzenia negocjacji nie mniej jednak chcąc dobrze wykorzystać ten etap postępowania warto wziąć pod uwagę elementy, które umożliwiają ich efektywne przeprowadzenie. Na początku należy precyzyjnie przygotować stanowisko negocjacyjne, które powinno zawierać między innymi warunki realizacji przedsięwzięcia, warunki organizacyjne, finansowe, techniczne, formalnoprawne, potencjalne kwestie sporne i sposoby ich rozwiązania, pytania od kandydatów, harmonogram przeprowadzenia negocjacji.

Zgodnie z art. 14 ust. 3 Ustawy o koncesji o zakończeniu negocjacji koncesjodawca informuje wszystkich kandydatów i jest sporządzany protokół z negocjacji. Protokół powinien odzwierciedlać przebieg i wyniki negocjacji oraz określać zakres merytorycznych ustaleń zapadłych w trakcie negocjacji. Po zakończeniu negocjacji protokół jest jawny.

Procedura negocjacji umożliwia ustalanie i negocjowanie warunków powierzenia z wybranymi w procesie kwalifikacji podmiotami. Organizator dysponuje trybem, który pozwala na wypracowanie rozwiązania najodpowiedniejszego z jego punktu widzenia. Prowadzenie szczegółowych dyskusji z potencjalnymi operatorami i porównanie prezentowanych przez nich założeń realizacji zadania na etapie ich kształtowania, pozwoli organizatorom w pełni skorzystać z doświadczeń i najlepszych praktyk oferowanych przez te podmioty. Należy przy tym pamiętać, że organizator powinien dysponować odpowiednio wykwalifikowaną kadrą, która będzie w stanie ocenić propozycje rozwiązań operatorów przy uwzględnieniu interesów organizatora. W tym celu zalecane jest skorzystanie z doradztwa technicznego, finansowego oraz prawnego obejmującego cały etap wyboru operatora. Procedura ta wymaga podobnie jak w trybie zamówień publicznych czasu-należy liczyć się z tym, że procedura wyboru operatora może trwać kilkanaście miesięcy i w dużym stopniu zależy od stopnia przygotowania przedsięwzięcia przez organizatora.

IV. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT

Zaproszenie do składania ofert może zostać przesłane w dowolnej pisemnej formie. Jego załącznikiem jest Opis warunków koncesji. Jest to ostateczny dokument w postępowaniu, który jest wiążący dla kandydatów w zakresie wymagań dotyczących realizacji przedsięwzięcia. Na podstawie opisu warunków koncesji składane są oferty.

Zgodnie z art. 15 Ustawy o koncesji, Opis warunków koncesji zawiera w szczególności:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy;
- 2) opis przedmiotu koncesji;
- 3) wskazanie miejsca i terminu składania ofert;

- 4) termin związania ofertą;
- 5) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 6) określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub podmioty trzecie lub sposób ich ustalania, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 7) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu;
- 8) informację o dokumentach składanych przez zainteresowany podmiot, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału;
- 9) informację na temat wadium, o ile obowiązek jego wniesienia był przewidziany w ogłoszeniu o koncesji;
- 10) kryteria oceny ofert i ich znaczenie;
- 11) warunki uznania oferty za niespełniającą wymagań koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania;
- 12) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania;
- 13) pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w trakcie postępowania.

Większość elementów Opisu warunków pokrywa się z elementami ogłoszenia o koncesji. W Opisie warunków powinien jednak znaleźć się już dokładny opis przedmiotu koncesji (cechy techniczne, jakościowe, normy, aprobaty, specyfikacje techniczne itp.), a nie tylko jego ogólne określenie, a także termin związania ofertą (termin, w trakcie którego złożone oświadczenia woli wiążą oferenta), określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub osoby trzecie albo sposób ich ustalenia oraz pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w toku postępowania.

Ponadto, Opis warunków może określać warunki wpłaty i wypłaty wadium, chociaż Ustawa o koncesji o tym nie stanowi. W tym kontekście można posiłkować się przepisami zawartymi w Ustawie Pzp.

Trzeba również pamiętać, że Opis warunków koncesji powinien zgodnie z ustawą ptz obejmować następujące elementy:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,

- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Do zaproszenia należy dołączyć projekt umowy.

V. ZŁOŻENIE OFERT

Ofertę składa się pod rygorem nieważności w formie pisemnej albo, za zgodą Koncesjodawcy, w postaci elektronicznej, opatrzoną bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Treść oferty powinna odpowiadać treści opisu warunków i winna być złożona w terminie wyznaczonym w opisie warunków.

Koncesjodawca wyznacza termin składania ofert, z uwzględnieniem czasu niezbędnego do przygotowania i złożenia oferty.

W tym czasie Koncesjodawca może żądać od oferentów złożenia wyjaśnień, sprecyzowania lub dopracowania złożonych ofert.

Wyjaśnienie, sprecyzowanie, dopracowanie lub dodatkowe informacje nie mogą prowadzić do zmiany oferty lub warunków zawartych w opisie warunków koncesji, która mogłaby prowadzić do naruszenia zasad uczciwej konkurencji lub mogłaby mieć charakter dyskryminacyjny.

VI. BADANIE OFERT I WYBÓR OFERTY NAJKORZYSTNIEJSZEJ

Koncesjodawca wybiera ofertę najkorzystniejszą spośród ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w tym opisie.

Koncesjodawca może prowadzić postępowanie także w przypadku, gdy wpłynęła tylko jedna oferta.

Kryteriami, na podstawie których koncesjodawca wybiera ofertę, mogą być w szczególności: czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, koszty użytkowania przedmiotu koncesji, wysokość opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonania, wartość techniczna, właściwości estetyczne i funkcjonalne, aspekty środowiskowe, rentowność, termin wykonania przedmiotu koncesji.

Ostateczne ustalenie kryteriów oceny ofert wraz z przypisaniem im wagi możliwe będzie po przeprowadzonych negocjacjach i nastąpi w opisie warunków koncesji przekazywanym wraz z zaproszeniem do składania ofert.

Koncesjodawca informuje oferentów o wyborze oferty najkorzystniejszej podając uzasadnienie. Informacja o wyborze oferty najkorzystniejszej zawiera również powody niedopuszczenia ofert do oceny i porównania.

Ustawa o koncesji nie przewiduje ustawowego katalogu przesłanek uzasadniających niedopuszczenie ofert do oceny i porównania. Stąd możliwe jest wskazanie w szczególności poniższych okoliczności: brak złożenia oferty w terminie i miejscu wyznaczonym przez samorząd; niezgodność oferty z przepisami prawa; niezgodność oferty z treścią opisu warunków koncesji; złożenie oferty stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji; oferta jest rażąco niska; oferta została złożona przez podmiot niezaproszony do składania ofert; oferta jest nieważna na podstawie odrębnych przepisów (np. wada oświadczenia woli-art. 82-87 Kodeksu cywilnego).

VII. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW

Oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, jest obowiązany w terminie wskazanym przez koncesjodawcę złożyć wskazane w opisie warunków koncesji dokumenty potwierdzające spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

Jeżeli z jakiegokolwiek uzasadnionej przyczyny oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, nie może przedstawić dokumentów wymaganych przez koncesjodawcę, może udowodnić swą sytuację ekonomiczną i finansową za pomocą każdego innego dokumentu, który koncesjodawca uzna za odpowiedni.

VIII. ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Jeżeli oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, uchyla się od zawarcia umowy, w szczególności przez niezłożenie wymaganych dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, koncesjodawca może zawrzeć umowę z oferentem, który złożył najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji.

Umowa koncesji wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności.

Poza wymaganiami w zakresie umowy wynikającymi z ustawy ptz, a które zostały wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawa o koncesji mówi o dodatkowych elementach, które powinna taka umowa zawierać, a mianowicie:

- określenie przedmiotu koncesji,
- termin wykonania przedmiotu koncesji,
- okres obowiązywania umowy koncesji,
- sposób wynagrodzenia koncesjonariusza,
- określenie płatności koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza,
- wskazanie i podział ryzyka między koncesjodawcę a koncesjonariusza związanego z wykonywaniem przedmiotu koncesji,
- normy jakościowe, wymagania i standardy stosowane przy wykonywaniu przedmiotu koncesji,
- uprawnienia koncesjodawcy w zakresie kontroli wykonywania koncesji przez koncesjonariusza,
- warunki przedłużenia lub skrócenia okresu obowiązywania umowy koncesji,
- warunki i sposób rozwiązania umowy koncesji,
- warunki i zakres odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy koncesji,
- warunki i zakres ubezpieczeń wykonywania przedmiotu koncesji,
- wykaz dokumentów, jakie strony umowy koncesji są obowiązane uzyskać lub dostarczyć w celu realizacji umowy wraz z podaniem terminów, w jakich powinno to nastąpić,
- tryb i warunki rozwiązywania sporów związanych z realizacją umowy koncesji.

W umowie koncesji, jeżeli wynika to z przedmiotu koncesji, mogą być zawarte, w szczególności, postanowienia dotyczące:

- warunków i sposobu udostępnienia koncesjonariuszowi składników majątkowych niezbędnych do wykonania przedmiotu koncesji,
- opłat lub sposobu ustalania ich wysokości, pobieranych przez koncesjonariusza od osób trzecich z tytułu korzystania z przedmiotu koncesji,
- warunków dopuszczalności podwykonawstwa.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat-w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat-w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat-w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

IX. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Koncesjodawca sporządza protokół z postępowania zawierający w szczególności:

- określenie daty wszczęcia postępowania oraz miejsca, w którym opublikowano ogłoszenie o koncesji,
- określenie przedmiotu koncesji,
- wskazanie kandydatów, z którymi koncesjodawca prowadził negocjacje, oraz przyczyn niezaproszenia do negocjacji innych kandydatów,
- streszczenie oceny i porównania ofert,
- informację o ofercie najkorzystniejszej oraz informację dotyczącą oceny kolejnych złożonych ofert, poczynając od oferty ocenionej najwyżej,
- okoliczności uzasadniające niedopuszczenie do oceny i porównania oferty,
- okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania

Protokół, jest jawny.

Konkluzja:

Ustawa o koncesji przewiduje daleko idącą elastyczność w prowadzeniu postępowania, która przejawia się przede wszystkim w możliwości negocjowania wszystkich warunków koncesji, a nawet zmiany warunków brzegowych określonych pierwotnie, jeśli zmiana ta jest efektem prowadzonych negocjacji (art. 14 ust. 4 Ustawy o koncesji).

Wybór operatora w tym trybie jest równoznaczne z zachowaniem zasady równości, niedyskryminowania uczestników postępowania, przejrzystości postępowania i uczciwej konkurencji. Tryb ten daje również możliwość negocjacji co ułatwia wybór najlepszego operatora spełniającego wszystkie wymagania organizatora. Procedura jest elastyczna i obarczona mniejszym ryzykiem pomyłek niż np. w zamówieniach publicznych gdzie pomyłki niejednokrotnie skutkują poważnymi konsekwencjami łącznie z rozpoczęciem procedury przetargowej od początku.

Zaletą trybu koncesji jest również przeniesienie ryzyka ekonomicznego przy realizacji umowy z organizatora na operatora, które to ryzyko należy rozumieć jako niepewność operatora czy pożytki związane ze świadczeniem usługi zapewnią mu rentowność.

W trybie koncesji operatorowi nie przysługuje rekompensata ani rozsądny zysk. Przyznanie operatorowi rozsądnego zysku skutkowałoby bowiem utratą przez umowę charakteru koncesji na rzecz zamówień publicznych ponieważ prowadzona przez operatora działalność polega na osiągnięciu zysku w wyniku pobierania pożytków z działalności i ponoszeniu ryzyka ekonomicznego świadczonych usług.

Tryb koncesyjny jest wprawdzie długotrwałym procesem ale nie dłuższym niż procedura zamówień publicznych, która jest stosowana powszechnie, szczególnie jeśli zostanie dobrze przygotowany i sprawnie przeprowadzony.

TRYB UMOWY ZAWARTEJ BEZPOŚREDNIO

W art. 22 ustawy wprowadzono możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi transportowe na podległym organizatorowi terenie. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z przepisami ustawy ptz organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny,
w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

Co do zasady, w myśl art. 19 ust. 1 pkt. 1 i 2 UPTZ, wybór operatora świadczącego usługi transportu publicznego odbywa się w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych albo ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Tryb zawarcia umowy w sposób bezpośredni jest trybem wyjątkowym.

Art. 22 ustawy ptz przewiduje, że umowa zawarta w trybie bezpośrednim powinna przyjąć formę koncesji na usługi w następujących przypadkach:

- gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej z wyjątkiem umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego,
- gdy jest to podmiot wewnętrzny, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Powyżej mowa jest o umowie zawartej bezpośrednio jednak w formie koncesji na usługi. Należy przypomnieć, że nie chodzi tutaj o tryb typowo koncesyjny uregulowany w ustawie o koncesji, który szczegółowo został omówiony powyżej ale o charakterystyczną cechę koncesji na usługi, którą jest ponoszenie zasadniczej części ryzyka ekonomicznego wykonywania koncesji przez operatora.

Skutkiem powyższego w przypadku zawarcia umowy bezpośredniej w formie koncesji zarówno rekompensata jak i rozsądny zysk nie będą przysługiwały.

Przepisy UPTZ w odniesieniu do bezpośredniego zawarcia umowy odsyłają do rozporządzenia 1370/2007. Artykuł 22 ust. 6 UPTZ wprost stanowi, że „w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007”. W artykule 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 uregulowano zasady bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w żadnym czasie nie definiuje, czym jest „podmiot wewnętrzny”. W celu uznania, że operator, z którym właściwy organ chce zawrzeć umowę, jest podmiotem wewnętrznym, konieczne jest spełnienie przesłanki określonej w definicji podmiotu wewnętrznego zawartej w rozporządzeniu 1370/2007. W myśl art. 2 (j) rozporządzenia 1370/2007, „podmiot wewnętrzny oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami”.

Ustawa ptz nie precyzuje wprost poszczególnych etapów wyboru operatora w trybie zawarcia umowy bezpośredniej. Wskazania ustawowe dotyczą przede wszystkim ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w tym trybie oraz warunków zawarcia umowy.

Ustawa ptz wprost stanowi, że do umowy zawieranej bezpośrednio nie stosuje się ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.-Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35, oraz ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Nie mniej jednak dokonując wyboru operatora w oparciu o tryb umowy bezpośredniej należy również kierować się dobrem nie tylko organizatora ale przede wszystkim pasażerów stąd też wybór powinien być najlepszy i spełniający wszystkie niezbędne parametry także techniczne.

Ustawa nie wskazuje obowiązku przygotowania przez organizatora dodatkowej dokumentacji jednak dobrą praktyką jest określenie szczegółowo wymagań jakie powinien spełniać potencjalny operator, skierowanie oferty do kilku potencjalnych operatorów i dokonanie najlepszego wyboru, zawiadamiając o tym operatora (wskazuje na to art. 25 ust. 1 ustawy ptz), a zgodnie z ustawą ptz do trybu zawarcia umowy w sposób bezpośredni stosuje się ten przepis i pozostałe odnoszące się do umowy.

Czynności, które należy wykonać w przypadku zawarcia umowy bezpośrednio w trybie art. 22 ustawy ptz:

- Ogłoszenie,
- Zawarcie umowy

OGŁOSZENIE

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie w terminie nie krótszym niż:

- jeden rok,
- sześć miesięcy-w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie.

Organizator zamieszcza ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej, a następnie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Ogłoszenie, zawiera w szczególności:

- nazwę i adres właściwego organizatora,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy.

ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ustawie ptz może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

W innych wypadkach stosuje się zapisy ustawy, które stanowią, że umowa, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat-w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat-w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat-w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

Ustawa ptz stanowi również o tym co powinna zawierać umowa zawarta z operatorem, o czym zostało wspomniane powyżej przy omawianiu pozostałych trybów wyboru operatora (art. 25 ust. 3 ustawy ptz).

Konkluzja: Stosowanie trybów wyjątkowych, a takim jest bezpośrednio udzielenie zamówienia, wymaga od organizatora ostrożności, aby organ nadzoru nie miał wątpliwości co do tego, że wybrany tryb był dopuszczalny w świetle przepisów prawa.

Z drugiej strony pozwala na skrócenie procedur udzielania zamówień.

Jest to szczególnie dobra forma wyboru operatora w odniesieniu do udzielania zamówienia podmiotowi wewnętrznemu, np. przez gminy lub powiaty.

Przy wykorzystaniu umowy można zobowiązać operatora do wykonywania usług o określonej jakości i na określonym obszarze, w zamian za co będzie przysługiwała mu rekompensata (z wyjątkiem umowy zawartej bezpośrednio w formie koncesji). Takie rozwiązanie pozwoli ograniczyć ewentualne dotacje przyznawane dla spółek należących w 100 proc. do jednostek samorządu terytorialnego i wykonujących usługi publiczne, ale bez konkretnej umowy określającej ich prawa i obowiązki oraz wynagrodzenie, jakie za świadczenie tych usług im przysługuje.

6.2. ANALIZA SWOT

Analiza SWOT - czyli diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian - jest jedną

z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu jej rozwoju.

Technika analityczna SWOT polega na posegregowaniu posiadanych informacji o danej sprawie na cztery grupy (cztery kategorie czynników strategicznych):

- STRENGTHS - mocne strony: wszystko to, co stanowi atut, przewagę, zaletę analizowanego obiektu;
- WEAKNESSES - słabe strony: wszystko to, co stanowi słabość, barierę, wadę analizowanego obiektu;
- OPPORTUNITIES - szanse: wszystko to, co stwarza dla analizowanego obiektu szansę korzystnej zmiany;
- THREATS - zagrożenia: wszystko to, co stwarza dla analizowanego obiektu niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej.

Informacja, która nie może być poprawnie zakwalifikowana do żadnej z wymienionych grup, jest w dalszej części analizy pomijana jako nieistotna strategicznie.

W niektórych wykładniach mówi się: mocne strony i słabe strony, to czynniki wewnętrzne, szanse i zagrożenia - to czynniki zewnętrzne. W innej interpretacji: mocne strony i słabe strony to cechy stanu obecnego, a szanse i zagrożenia, to spodziewane zjawiska przyszłe. Można także powiedzieć, iż mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas (te, na które mamy wpływ planistyczny i zarządczy), a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu sprawczego.

Jest to bardzo rozpowszechniony obecnie schemat analizy. Najczęściej stosowany jest w bardzo uproszczonej formie, tzw. przybiera postać czterech list czynników (zwykle przedstawianych w formie tabelarycznej). Pełnia użyteczności techniki SWOT ujawnia się jednak dopiero wtedy, gdy poddajemy cztery pozornie niezależne grupy czynników analizie wzajemnych powiązań.

W praktyce zagadnienie to sprowadza się do odpowiedzi na serię pytań:

- Czy dana mocna strona pozwoli nam wykorzystać daną szansę?
- Czy dana mocna strona pozwoli nam zniwelować dane zagrożenie?
- Czy dana słaba strona ogranicza możliwość wykorzystania danej szansy?

- Czy dana słaba strona potęguje ryzyko związane z danym zagrożeniem?

Analizę można też przeprowadzić w odwrotnym kierunku, tzw. od zewnątrz do wewnątrz:

- Czy dana szansa wzmacnia daną silną stronę?

- Czy dana szansa pozwala zniwelować daną słabość?

- Czy dane zagrożenie niweluje daną silną stronę?

- Czy dane zagrożenie uwypukla daną słabość?

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przezwyciężania, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny więc również określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji. Transport publiczny jest organizacją, którą również poddaje się analizie SWOT. Wyodrębnia się następujące czynniki, mające wpływ na ten transport - wynikające z jego wewnętrznego zorganizowania oraz będące efektem wpływu otoczenia:

Tabela 26. Analiza SWOT dla transportu

Grupy czynników	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty - wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty - zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
Słabe strony	Problemy - czynniki wewnętrzne, będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty - czynniki zewnętrzne, będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
Szanse	Szanse wewnętrzne - spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne - spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne, mogące stać się stymulantami - istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne
Zagrożenia	Zagrożenia wewnętrzne - czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne - czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami lub sytuacji wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

W oparciu o przedstawioną wiedzę teoretyczną, dotyczącą przeprowadzania analizy SWOT dla systemów transportowych, opracowano zestawienie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu częstochowskiego, uwzględniając przy tym perspektywę organizowania transportu tramwajowego i autobusowego przez dwie jednostki.

Mocne strony transportu publicznego w powiecie częstochowskim**Atuty:**

- przecinanie powiatu przez VI paneuropejski korytarz transportowy (Helsinki - Gdańsk - Budapeszt - Ateny),
- zmodernizowany odcinek linii kolejowej Opole - Częstochowa - Koniecpol - Włoszczowa CMK zwany Protezą Koniecpolską,
- dość dobra jakość usług wiodących przewoźników (MPK i PKS),
- duża ilość taboru autobusowego, jakim dysponują obaj główni przewoźnicy - w sumie około 320 sztuk,
- wysoka zdolność przewozowa istniejących przewoźników,
- stale rosnący udział autobusów niskopodłogowych we flocie MPK (obecnie ponad 55%),
- stosunkowo niska średnia wieku autobusów eksploatowanych przez PKS,
- sieć transportowa skonfigurowana z układem administracyjnym Powiatu.

Stymulanty:

- zrozumienie władz samorządów dla narastających problemów transportu publicznego (coraz większa dbałość o jakość nawierzchni dróg, dbanie o rozwiązania ekologiczne w transporcie, szukanie rozwiązań służących osobom niepełnosprawnym i o obniżonej zdolności ruchowej),
- liczne placówki oświatowe na terenie powiatu, w tym szkoły wyższe w Częstochowie,
- dostępność rozległych terenów niezagospodarowanych, nadających się na działalność gospodarczą i pod budownictwo mieszkaniowe,
- transport zrównoważony,
- węzły komunikacyjne,
- wyznaczanie specjalnych stref ekonomicznych, mających przyciągnąć inwestorów,
- pozyskiwanie środków z Unii Europejskiej do dofinansowywania inwestycji prowadzonych zarówno przez powiat, jak i poszczególne gminy powiatu,
- rozwój nowoczesnych technologii wpływających na rozwój środków komunikacji,
- podejmowanie przez władze Powiatu coraz to nowych kroków mających na celu ulepszenie polityki transportowej.

Słabe strony transportu publicznego w powiecie częstochowskim**Problemy:**

- wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie dróg, zwłaszcza na terenie Częstochowy,
- niewystarczająca jakość niektórych dróg w poszczególnych gminach,

- zbyt mała świadomość ekonomiczna i logistyczna mieszkańców powiatu, która odciąga ich od korzystania z transportu publicznego,
- brak widocznych działań lobbujących i marketingowych względem transportu publicznego,
- zbyt mała obszarowo i zbyt tania dla mieszkańców strefa płatnego parkowania w Częstochowie,
- brak priorytetu dla transportu publicznego w ruchu drogowym, szczególnie na skrzyżowaniach,
- słabo rozwinięta infrastruktura parkingowa dla samochodów, motocykli i rowerów w obrębie większych przystanków i dworców na obszarze ważniejszych miejscowości powiatu,
- niedostosowana infrastruktura drogowa na niektórych odcinkach, na których prowadzone są przewozy osób taborem autobusowym o standardowej długości (11-12 metrów), jak np. zbyt wąskie drogi, za ciasne łuki,
- nieodpowiednie dostosowanie pojemności taboru do popytu na danej linii komunikacyjnej.

Destymulanty:

- niewystarczająca ilość dużych podmiotów gospodarczych, generujących potoki pasażerskie,
- niekorzystne prognozy demograficzne dla Częstochowy i powiatu, zwłaszcza w kontekście udziałów procentowych populacji w wieku produkcyjnym,
- specyfika sieci drogowej powiatu częstochowskiego, zwłaszcza na terenie miasta Częstochowy,
- konieczność kursowania większości linii autobusowych po drogach obciążonych ruchem tranzytowym,
- wysoki poziom zanieczyszczeń transportowych, szczególnie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych,
- wzrastające zatłoczenie dróg i większa podatność na zjawisko kongestii ruchu,
- w wielu przypadkach brak dróg alternatywnych do wykorzystania przez środki transportu publicznego w sytuacjach awaryjnych - trudności z wyznaczeniem objazdów po drogach dostosowanych do parametrów autobusów standardowej długości (11-12 metrów),
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwoju oraz za granicę.

Szanse transportu publicznego w Powiecie Częstochowskim

Szanse wewnętrzne:

- możliwość optymalizacji sieci komunikacyjnej w ramach obszarów działalności organizatorów transportu publicznego w sposób zachęcający do korzystania z niego mieszkańców,
- powiększenie strefy płatnego parkowania w centrum Częstochowy wraz z drastycznym wzrostem opłat,
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzone badania jakości tych usług,

- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną i centra obsługi pasażerów,
- możliwość optymalizacji systemu transportu miejskiego, aglomeracyjnego i powiatowego,
- możliwość czerpania wzorców działań transportowych z innych miast Polski i Europy, w tym wykorzystywanie zasobów internetowych w poszukiwaniu takich rozwiązań,
- możliwość utworzenia systemów priorytetów dla transportu publicznego, szczególnie w rejonie skrzyżowań oraz na odcinkach dróg szczególnie narażonych na kongestie ruchu.

Szanse zewnętrzne:

- dobre skomunikowanie kolejowe Częstochowy z Katowicami, Warszawą, Łodzią i Wrocławiem,
- budowa autostrady A1,
- bliskość metropolii górnośląskiej, największej ludnościowo i pod względem wytwarzanego PKB części kraju,
- atrakcje turystyczne i przyrodnicze regionu,
- pozyskiwanie środków z Unii Europejskich w ramach dofinansowywania inwestycji,
- możliwość wykorzystywania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- szeroka edukacja społeczna, ukierunkowana na ekologię.

Zagrożenia transportu publicznego w powiecie częstochowskim

Zagrożenia wewnętrzne:

- wzrost bezrobocia w regionie,
- niedostateczna jakość infrastruktury drogowej,
- zbyt mała otwartość samorządów na przyjmowanie do pracy osoby o wysokich kwalifikacjach i mających dobre pomysły na rozwój transportu publicznego,
- zbyt rozległe posługiwanie się stereotypami przez część kadr zarządzających powiatami, co hamuje podejmowanie korzystnych dla transportu i mieszkańców decyzji,
- niedostateczne skomunikowanie transportu aglomeracyjnego i powiatowego,
- duże wahania popytu w przewozach w okresach wakacyjnych i w weekendy,
- wysokie koszty pracy po stronie dominujących przewoźników (przerost zatrudnienia, przestarzałe regulaminy wynagradzania),
- postępująca dekapitalizacja taboru,
- duże zaległości w zakresie inwestycji infrastrukturalnych,

- obawa przed wprowadzaniem nowych rozwiązań,
- niekorzystne prognozy demograficzne,
- zbyt duży wpływ uwarunkowań politycznych na logistykę i ekonomię transportu, prowadzącą do podejmowania nieefektywnych, a nawet niebezpiecznych decyzji, destabilizujących poziom usług transportowych i zwiększających ryzyko zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów transportu publicznego.

Zagrożenia zewnętrzne:

- niekontrolowany rozwój motoryzacji indywidualnej i nie nadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej,
 - zadłużenie budżetu samorządów,
 - system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego,
 - wysokie koszty uzbrojenia nowych terenów przeznaczonych na inwestycje gospodarcze,
 - brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego,
 - występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów w transporcie publicznym
- w połączeniu ze starzeniem się społeczeństwa oraz wzrostem liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych.

7. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH

W niniejszej części opracowania przedstawiono główne postulaty w zakresie dążenia do standaryzacji usług przewozowych na obszarze powiatu częstochowskiego. W części poświęconej standardom jakościowym usług, które mają z założenia być jak najbardziej przyjazne pasażerom, uwzględniono nie tylko zbiór kryteriów, które należy badać i analizować pod kątem rozwoju transportu publicznego, ale również systemu informacji pasażerskiej, który zarówno w przypadku powiatu częstochowskiego, jak i samej Częstochowy pozostawia obecnie wiele do życzenia i nie ulega wątpliwości, że część mieszkańców nie korzysta z tej formy przemieszczania się tylko dlatego, że jest ona zbyt kłopotliwa, mało zrozumiała, a informacje o sposobie organizacji komunikacji są niewystarczające.

Tabela 26. Postulaty przewozowe a pożądany poziom realizacji usługi

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców Powiatu. • Budowa zatok przystankowych w miejscach które tego wymagają. • Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty.

	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców.
CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POJAZDÓW	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży. • Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych. • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.
BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców (jeśli ich uruchomienie jest zasadne). • Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze sobą siedzibami władz gmin i miast.
INFORMACJA	<p>Wyposażenie przystanków w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozkłady jazdy 2. Obowiązujące opłaty za przejazd 3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego 4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.
OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	<p>Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, • popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego), • promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, • eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), • zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRAŃCZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	<p>Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eksploatację autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków, • zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą

	<p>pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),</p> <ul style="list-style-type: none">• stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,• wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,• wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,• zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacze).
--	---

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, jak również umożliwi sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów

SYSTEMY INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

Ważnym czynnikiem, mającym wpływ na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. Kraje Unii Europejskiej nie szczędzą środków na tworzenie i ciągłe unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią sterowania ruchem.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie - IT), można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (wideodetekcja),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),

- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania i rejony szczególnie narażone na kongestię ruchu (także omijanie zatorów drogowych, co może mieć znaczenie zwłaszcza przy liniach o charakterze użyteczności publicznej, zarządzanej przez powiat, które w określonych sytuacjach i na niektórych odcinkach mogą zmieniać trasę pod kątem optymalizacji czasu przejazdu, z zachowaniem obsługi wszystkich przystanków wyszczególnionych w rozkładzie jazdy).

Bardzo ważnym elementem w systemie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacji związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego.

Współczesne, coraz bardziej zaawansowane technologie informatyczne, powinny już w najbliższych latach zapewnić możliwość pasażerowi dokładnego sprawdzenia rozkładu jazdy z dowolnego przystanku, wyszukać optymalne połączenie komunikacyjne w obrębie powiatu częstochowskiego (wyszukiwarka połączeń powinna mieć możliwość pracy w trzech trybach: tylko dla sieci aglomeracyjnej/miejskiej, tylko dla sieci powiatowej oraz dla sieci obu organizatorów transportu. Za pomocą internetowych systemów pre-paid, należy również dążyć do umożliwienia pasażerom doładowania biletów elektronicznych bez wychodzenia z domu i bez stania w kolejkach.

Innym ważnym rozwiązaniem jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - Centrum Obsługi Pasażera, które zakresem swojego działania ma zapewniać płynny i rzetelny przepływ informacji o transporcie publicznym na szczeblu miasta, aglomeracji, powiatu oraz innych relacji, obsługiwanych przez przewoźników autobusowych i kolejowych w Częstochowie. Z racji układu urbanistycznego miasta oraz zakładanych zasad organizacji linii o charakterze użyteczności publicznej zarządzanych przez powiat, COP powinno znajdować się w Śródmieściu Częstochowy, pomiędzy al. Wolności a ul. Piłsudskiego, być może na terenie zintegrowanego centrum komunikacyjnego, jeśli ono w przyszłości powstanie. Centrum Obsługi Pasażera z założenia ma pozwalać na takie działania jak:

- pozyskiwanie informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- zapoznawanie się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością opcjonalnych przesiadek,
- zapoznawanie się z obowiązującą taryfą biletową, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów,
- dowiadywanie się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami i remontami,
- składanie skarg i pochwał na pracowników organizatora lub operatora transportu publicznego,
- pozyskiwanie rozkładu jazdy z dowolnego przystanku i dowolnej linii w formie papierowej,
- zakupienie każdego możliwego rodzaju biletu na przewozy organizowane przez miasto i powiat,
- zakupienie pamiątek komunikacyjnych, pozycji literaturowych, gadżetów lub modeli pojazdów,

- pozyskanie także informacji o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu,
- oczekiwanie w dogodnych warunkach na odjazd naszego środka transportu z pobliskiego przystanku, w tym z możliwością zakupów w bufecie i kiosku.

Poprzez funkcjonowanie Centrum Obsługi Pasażera oraz mniejszych punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi.

Niestety jakość obsługi pasażerów poza samym czasem przejazdu środkami transportu musi stawić czoła ekonomii tego typu rozwiązań. Dlatego też trzeba wziąć pod uwagę, że na terenie powiatu częstochowskiego jedyne Centrum Obsługi Pasażera należy zlokalizować w ścisłym centrum Częstochowy, a w samym mieście punktów obsługi pasażera winno być kilka, maksymalnie około ośmiu. Z kolei w przypadku pozostałych gmin, w tego typu punkty powinny zainwestować tylko największe ośrodki, jak Blachownia i Koniecpol. Nie oznacza to, że mieszkańcy innych gmin mieliby zostać pozbawieni dostępu do szerszej informacji pasażerskiej. Prostim rozwiązaniem jest bowiem utworzenie odpowiednich stanowisk w urzędach gminnych, nawet nie jako osobnych, ale łączących funkcje z innymi. Przykładowo, w gminie Dąbrowa Zielona, bilet okresowy można by było doładować w kasie głównej, znajdującej się w Urzędzie Gminy. Z kolei szerszą informację pasażerską powinien zapewniać np. dotykowy monitor ekranowy, obsługujący strony internetowe organizatorów transportu na szczeblu powiatu i aglomeracji częstochowskiej, zamontowany w tymże urzędzie. Komunikaty o trasach, rozkładach i utrudnieniach w ruchu poszczególni organizatorzy transportu powinni przysyłać drogą elektroniczną do wszystkich urzędów gminnych, celem ich wydrukowania i opublikowania na tablicach ogłoszeń.

Niezależnie od istnienia COP-u i punktów obsługi pasażera, użytkownicy transportu publicznego muszą mieć możliwość zdobycia najważniejszych dla nich informacji w każdym miejscu, skąd rozpoczynają swoją podróż. Przystanek także powinien służyć za punkt informacyjny dla pasażera. Należy go dlatego wyposażyć w następujące elementy:

- rozkład jazdy,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej (na ważniejszych przystankach),
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- wyciąg z taryfy przewozowej (pełna taryfa na ważniejszych przystankach),
- nazwę przystanku wraz z jego oznaczeniem (numer słupka w ramach zespołu przystankowego),
- automat biletowy (tylko na najważniejszych przystankach w samej Częstochowie),
- elektroniczną informację o liniach, które korzystają z danego przystanku i o rzeczywistym czasie przyjazdu (tylko na najważniejszych przystankach w samej Częstochowie).

Ponieważ większość specjalistycznych urządzeń związanych z systemem informacji pasażerskiej przeznaczona jest do stosowania tylko na terenie miasta Częstochowy, kwestie te zasługują na szersze omówienie w planie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w tym mieście. Natomiast w przypadku 16 gmin powiatu częstochowskiego, konieczne jest sprecyzowanie jasnych zasad dotyczących oznakowania pojazdów na liniach o charakterze użyteczności publicznej oraz sposobu przedstawiania rozkładów jazdy na przystankach.

Dla gmin, które będą organizowały wspólną komunikację z miastem Częstochowa, należy zastosować jednolite rozwiązania

z zakresu numeracji linii, ale i także z rozwiązań technicznych. Wszystkie autobusy w tym zakresie powinny spełniać poniższe warunki:

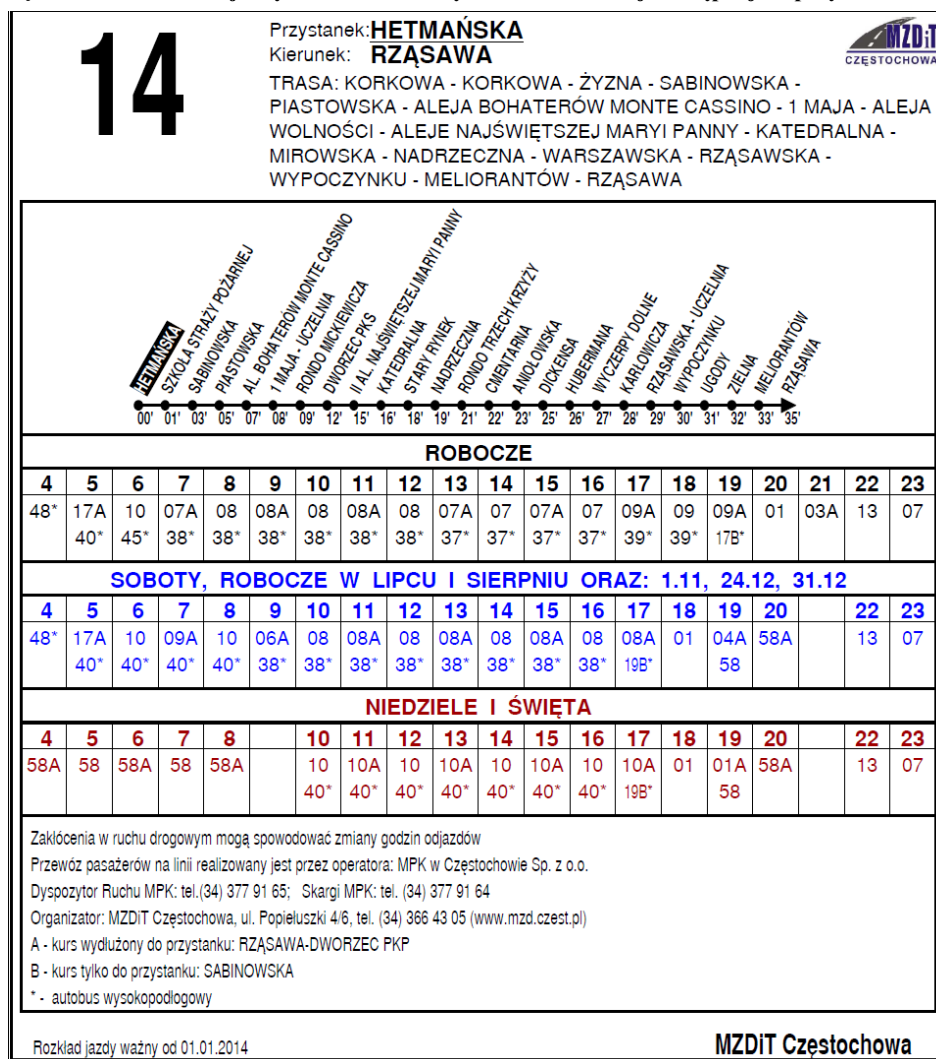
- stosowanie tablic czołowych w formie wyświetlaczy elektronicznych lub tablic kierunkowych z tworzywa sztucznego, o wymiarach 90 cm długości i 19 cm szerokości,
- na wyświetlaczach obok numeru linii należy umieszczać nazwę przystanku docelowego, przy czym w przypadku dłuższych nazw (zawierających więcej znaków), napisy należy przedstawiać dwuwiersowo lub z zastosowaniem scrollingu (tekst przewijany, „płynący”),
- na wszystkich tablicach (czołowych, bocznych, tylnych), wykonanych z tworzywa sztucznego, należy stosować jednolity układ graficzny tekstu i oznaczeń, wraz z krojem pisma i czcionką,
- tablice boczne w wersji z tworzywa sztucznego (tzw. klasyczne) mają być stosowane we wszystkich typach autobusów, włącznie z tymi najbardziej nowoczesnymi, wyposażonymi w wyświetlacze; tablica boczna powinna bowiem zawierać ilustrację graficzną przebiegu trasy, wraz z oznaczeniami kolorystycznymi stref taryfowych, nazwami przystanków, orientacyjnym czasem przejazdu oraz liniami, na które w dogodny sposób można się przesiadać - na jednej stronie oraz wykaz wszystkich ulic lub/i miejscowości, które obsługuje - na drugiej stronie.

W przypadku linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez powiat, rozwiązania techniczne dotyczące tablic kierunkowych powinny być bardzo podobne. Z uwagi jednak na przeważnie większe ilości przystanków i dłuższe trasy, na bocznych tablicach kierunkowych zamiast wykazu wszystkich przystanków, czasów przejazdów i pozostałych informacji, należy poprzestać na wykazie miejscowości, obsługiwanych przez daną linię. Również ze względów praktycznych, linie powiatowe, objęte nomenklaturą typu C1, C2, C3... itd., winny mieć stosowaną nazwę linii w kolorze niebieskim, dla odróżnienia od linii tramwajowych i autobusowych, organizowanych przez miejską jednostkę i wykorzystującą inne kolory w oznaczaniu linii (czerwony, czarny oraz zielony).

Oprócz treści tablic kierunkowych, następnym bardzo ważnym źródłem informacji o linii komunikacyjnej jest rozkład jazdy. Także i w tym przypadku, niezbędne jest wprowadzenie jednolitych zasad, obowiązujących na obszarze całej sieci zarządzanej przez tego samego organizatora transportu publicznego.

W kwestii tworzenia rozkładów jazdy, w Częstochowie i gminach, które zawarły porozumienia międzygminne, za zadanie to odpowiada Miejski Zarząd Dróg i Transportu, a dokładnie: jego Wydział Planowania i Rozliczeń Przewozów. Rozkład jazdy jest finalnym produktem, który otrzymuje pasażer - mieszkaniec Częstochowy lub jednej z kilku miejscowości ościennych. Podane przykładowo rozkłady jazdy prezentowane na przystanku i na stronie internetowej organizatora transportu mają za zadanie pokazać, jakiego typu informacje przekazują i z jakich składają się elementów. Oto rozkład jazdy linii autobusowej nr 14 z przystanku „Hetmańska” w kierunku Śródmieścia:

Rysunek 13. Rozkład jazdy linii nr 14 w Częstochowie w wersji dostępnej na przystanku autobusowym



Źródło: MZDiT Częstochowa

Uważa się, że stosowany obecnie przez MZDiT wzór graficzny rozkładów jazdy jest czytelny i w pełni odpowiada wymaganiom pasażerów. Uprzednio stosowany wzór różnił się generalnie orientacją tabel z godzinami odjazdów - należało go czytać od lewej do prawej, podczas gdy obecnie - z góry na dół.

Rozkład jazdy wszystkich linii miejskich i aglomeracyjnych, organizowanych przez wyspecjalizowaną miejską jednostkę (MZDiT lub równoważną) w wersji papierowej, dostępnej na przystankach komunikacyjnych, winien zawierać takie elementy, jak:

- numer linii komunikacyjnej,
- nazwa bieżącego przystanku,
- nazwa przystanku docelowego,
- logo organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- trasa linii komunikacyjnej z wyszczególnieniem wszystkich obsługiwanych ulic oraz miejscowości, jeśli linia ma charakter aglomeracyjny i obsługuje częściowo powiat częstochowski ziemski,
- graficzne przedstawienie przebiegu trasy z podanymi nazwami kolejnych przystanków oraz maksymalnymi czasami przejazdów w postaci skumulowanej (narastająco),
- godziny kursów w rozbiciu na wszystkie rodzaje dni ruchowych, występujących w sieci komunikacyjnej organizatora - obecnie są to:
 - 1) robocze
 - 2) soboty, robocze w lipcu i sierpniu oraz: 1.XI, 24.XII i 31.XII
 - 3) niedziele i święta,
- informacje o numerach telefonów dyspozytury ruchu operatora,
- legenda do oznaczeń literowych lub graficznych części kursów (np. kursy wydłużone, skrócone itp.),
- oznaczenia kursów realizowanych taborem niskopodłogowym (lub wysokopodłogowym),
- data rozpoczęcia obowiązywania rozkładu jazdy.

Analogiczny rozkład jazdy podany na stronie internetowej organizatora transportu (również po przekierowaniu ze strony operatora) zawiera nieco mniej informacji, aczkolwiek stojących w zgodzie z rozkładem dostępnym na przystanku. Wygląda on następująco:

Rysunek 14. Rozkład jazdy linii nr 14 w wersji internetowej

TRASA:		<h1 style="text-align: center;">14</h1> ważny od: 01.01.2014 przystanek: HETMAŃSKA kierunek: RZAŚAWA							
		ROBOCZE				SOBOTY, ROBOCZE W LIPCU I SIERPNIU ORĄŻ: 1.11, 24.12, 31.12		NIEDZIELE I ŚWIĘTA	
Godz	Minuty	Godz	Minuty	Godz	Minuty	Godz	Minuty	Godz	Minuty
4	48*	4	48*	4	48*	4	58a		
5	17a 40*	5	17a 40*	5	17a 40*	5	58		
6	10 45*	6	10 40*	6	10 40*	6	58a		
7	07a 38*	7	09a 40*	7	09a 40*	7	58		
8	08 38*	8	10 40*	8	10 40*	8	58a		
9	08a 38*	9	06a 38*	9	-	9	-		
10	08 38*	10	08 38*	10	10 40*	10	10 40*		
11	08a 38*	11	08a 38*	11	10a 40*	11	10a 40*		
12	08 38*	12	08 38*	12	10 40*	12	10 40*		
13	07a 37*	13	08a 38*	13	10a 40*	13	10a 40*		
14	07 37*	14	08 38*	14	10 40*	14	10 40*		
15	07a 37*	15	08a 38*	15	10a 40*	15	10a 40*		
16	07 37*	16	08 38*	16	10 40*	16	10 40*		
17	09a 39*	17	08a 19b*	17	10a 19b*	17	10a 19b*		
18	09 39*	18	01	18	01	18	01		
19	09a 17b*	19	04a 58	19	01a 58	19	01a 58		
20	01	20	58a	20	58a	20	58a		
21	03a	21	-	21	-	21	-		

Źródło: www.mzd.czyst.pl, pobranie 07.04.2014 r.

W przypadku linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, które będą organizowane przez powiat, niezbędne będzie wprowadzenie nowego kanonu zasad przedstawiania informacji w rozkładach jazdy. Nie ulega przy tym wątpliwości, że obecne rozkłady jazdy stosowane przez PKS Częstochowa są dla części linii zbyt mało czytelne i wymagają większego skupienia uwagi, celem weryfikacji prawdziwości tezy o kursowaniu lub zawieszeniu danego przewozu w konkretnym dniu.

Stosowane współcześnie rozkłady jazdy PKS są nieporównywalnie mniej czytelne od rozkładów autobusów miejskich

w Częstochowie. Do ich największych wad można zaliczyć:

- brak nazewnictwa linii, odpowiadającego oznaczeniom na tablicach kierunkowych: autobusy linii 151, 152 lub 162 do Blachowni wcale nie posiadają takich numerów w rozkładzie jazdy (pasażerowie muszą polegać na własnej wiedzy wynikającej z wcześniejszych obserwacji lub intuicji), podobnie wygląda sprawa linii 50 i 64 do Kłobucka, czy linii M do Mstowa. Mało tego, linie te są wplecione nazwami miejscowości w sztyk alfabetyczny kierunków jazdy, stosowany na rozkładzie jazdy,

- brak konsekwencji w nazywaniu przystanków docelowych, jak np. dzielnice Blachowni - Malice i Ostrowy są traktowane tak, jak osobne miejscowości, co nie jest zgodne ze stanem faktycznym i również w tej dziedzinie utrudnia to interpretację rozkładu jazdy,

- autobusy jadące do tej samej miejscowości docelowej są często rozbijane na różne relacje, w zależności od wariantu kursu i miejscowości pośrednie,

- w kolumnie „przez” podawane są maksymalnie nazwy dwóch miejscowości leżących na trasie przewozu, co również ogranicza wiedzę na temat dokładnego przebiegu trasy,

- w kolumnie zawierającej godziny kursów, przy każdym kursie znajdują się nawiasy z liczbami dotyczącymi dni kursowania lub zawieszania danego przewozu; opis znaczenia poszczególnych liczb umieszczony jest

w dolnej części rozkładu jazdy jako legenda, przy czym na niektórych przystankach komunikacyjnych lista oznaczeń osiąga rozmiary nawet 30-35 pozycji, co bardzo utrudnia korzystanie z rozkładu jazdy.

Mając na względzie konieczność radykalnej poprawy standardu informacji pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu częstochowskiego, rekomenduje się opracowanie jednolitej szaty graficznej rozkładu jazdy dla danej, pojedynczej linii, gdzie zostaną zawarte następujące rodzaje informacji:

- numer linii komunikacyjnej, złożony z litery „C” oraz kolejnego numeru dwucyfrowego,
- nazwa bieżącego przystanku,
- nazwa przystanku docelowego,
- logo organizatora publicznego transportu zbiorowego lub herb powiatu,
- wykaz miejscowości, w których znajduje się co najmniej jeden przystanek danej linii komunikacyjnej,
- godziny kursów w rozbiciu na cztery rodzaje dni ruchowych, prezentowane w osobnych kolumnach:
 - 1) robocze w dni nauki szkolnej
 - 2) robocze w wakacje i ferie szkolne
 - 3) soboty
 - 4) niedziele i święta,
- informacje o numerach telefonu do organizatora i operatora przewozów,
- legenda do oznaczeń literowych lub graficznych kursów; celem zachowania maksymalnej czytelności rozkładu jazdy, liczba oznaczeń związanych z odstępstwami w kursowaniu autobusów względem podziału podstawowego na cztery rodzaje dni ruchowych, nie powinna przekraczać pięciu dla danej linii komunikacyjnej,
- oznaczenia kursów realizowanych planowo taborem niskopodłogowym,
- data rozpoczęcia obowiązywania rozkładu jazdy na danej linii komunikacyjnej.

Nie ulega wątpliwości, że powyższe rozwiązanie spowoduje wzrost obszerności rozkładów jazdy na liniach o znaczeniu powiatowym, jednakże należy dążyć do ogólnego ograniczenia ilości linii i ich wariantów, w zamian zwiększając częstotliwość kursowania. Poszerzone informacje na ten temat zaprezentowano w rozdziale 13.

7.1. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Starzejące się społeczeństwa współczesnej Europy, ogólnoświatowe tendencje w oczekiwaniach co do konstrukcji pojazdów do transportu osób i bardziej rygorystyczne stosowanie przepisów prawnych, jak również społeczna potrzeba pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawiają, że bez

wyjątku wszystkie polskie miasta sukcesywnie dążą do całkowitej eliminacji pojazdów transportu publicznego o wysokiej lub średniej podłodze. Trend ten nabiera także coraz większego znaczenia w przewozach aglomeracyjnych i powiatowych.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 roku gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 roku zapewnia osobom niepełnosprawnym m.in. dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się

i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m.in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez systemy transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi, działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

1) eksploatacja autobusów i tramwajów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,

2) wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

- usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

1) zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanków komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanków (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zmniejszenie różnicy poziomu peronu przystanku względem podłogi na wejściu do pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 centymetry względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),

2) lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,

- odpowiedniej organizacji przystanku:

- 1) miejsca do siedzenia chronione przed wpływem warunków atmosferycznych,
- 2) czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej (w tym stosowanie czcionek o łatwym do odczytania kroju i dostatecznie dużej wielkości),
- 3) czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdów,
- 4) zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,

- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- 1) zniżki dla wybranych grup osób,
- 2) przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nie posiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanki, jak i w trakcie samej podróży.

W przypadku oczekiwanej dostępności pojazdów transportu publicznego, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych na obszarze powiatu częstochowskiego, zagadnienie to należy rozpatrywać - jak wiele innych - w kontekście dwóch organizatorów przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jest to niezbędne z racji znacznego zróżnicowania specyfiki poszczególnych grup przewozów, przeciętnej długości podróży oraz predysponowania dostępnych na rynku rodzajów pojazdów transportu publicznego do realizacji odmiennych celów w zadaniach przewozowych.

W związku z powyższymi okolicznościami rekomenduje się dalszą wymianę taboru na niskopodłogowy w przypadku MPK Częstochowa oraz wprowadzenie bezwzględnego wymogu stosowania wyłącznie autobusów niskopodłogowych przez innych operatorów, którzy mogą zostać dopuszczeni do realizacji przewozów pasażerskich w Częstochowie i aglomeracji częstochowskiej. Należy przyjąć, że w przewozach autobusowych odsetek 100% taboru niskopodłogowego (w tym również z częściowo obniżoną podłogą) powinien zostać osiągnięty do roku 2020.

Inaczej należy podejść do kwestii taboru niskopodłogowego w przypadku przewozów powiatowych. Ze względu na przeciętnie dłuższe podróże, mniejszą wymianę pasażerów, większą prędkość komunikacyjną przewozów oraz obecny stan taboru dominującego przewoźnika, jakim jest PKS Częstochowa, do kwestii zapotrzebowania na jednostki przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej należy podejść w taki sposób, aby spełnić następujące warunki:

- na wszystkich liniach użyteczności publicznej, organizowanych docelowo przez powiat, liczba kursów obsługiwanych przez autobusy niskowejściowe lub niskopodłogowe powinna być nie mniejsza, niż jeden kurs

dziennie w każdego typu dniu ruchowym, a maksymalnie wszystkie kursy mogą być realizowane pojazdami niskopodłogowymi,

- w celu poprawy oznakowania pojazdów komunikacji publicznej z zewnątrz, należy od 2015 roku wprowadzać do ruchu autobusy, które przynajmniej z przodu będą wyposażone w elektroniczne (najlepiej diodowe) tablice kierunkowe,

- w każdym autobusie wprowadzanym do ruchu od 2015 roku począwszy, muszą być przynajmniej dwa miejsca siedzące przeznaczone dla osób niepełnosprawnych, w tym o ograniczonej zdolności ruchowej; miejsca te powinny znajdować się w początkowej części pojazdu, a wyróżniać mają się odmiennym kolorem tapicerki, stosowanymi piktogramami na suficie ponad siedzeniami oraz zwiększoną przestrzenią przed poprzedzającym rzędem siedzeń,

- dokładna ilość niezbędnych do ruchu autobusów niskopodłogowych powinna wynikać z szczegółowych rozkładów jazdy dla linii o charakterze użyteczności publicznej, przy czym ułożenie tych rozkładów muszą poprzedzić kompleksowe badania potoków pasażerskich,

- ze względów ekonomicznych, w przewozach organizowanych przez powiat, a mających długość powyżej 30 km, rekomendowane jest stosowanie autobusów z częścią niskopodłogową, zwłaszcza między pierwszymi a drugimi drzwiami - są to pojazdy stosunkowo łatwo dostępne na wtórnym rynku motoryzacyjnym, a koszt zakupu nowych autobusów spada ze względu na stosowanie klasycznego (zamiast portalowego, jak w pojazdach całkowicie niskopodłogowych) mostu napędowego.

Oczekiwany standard przewozów powiatowych pod względem przystosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej należy uzyskać do roku 2022.

7.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Organizatorzy transportu publicznego powinni starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów,

co w szczególności oznacza, że sieć przystanków na obszarze powiatu częstochowskiego powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego, względnie opartego o jednolitą taryfę przewozową) dojazdu z dowolnego punktu powiatu (w tym aglomeracji i miasta) do centrum Częstochowy i przynajmniej jednego większego węzła przesiadkowego na obszarze miasta,

- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny (oświetlonymi drogami, wyposażonymi w chodniki, jeśli natężenie ruchu drogowego tego wymaga).

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych

i infrastruktury komunikacji publicznej. Jest także jedną z determinant zbioru wytycznych dla tworzenia sieci linii o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach tworzenia sieci transportu publicznego na szczeblu aglomeracji i powiatu, a zatem objętych niniejszym opracowaniem, dużą rolę odgrywać będą naturalne ciągi drogowe, które poza samą Częstochową skupią na sobie większość linii. W ten sposób układ komunikacyjny stanie się przejrzysty, a większe zespoły przystankowe zlokalizowane wzdłuż tych ciągów pozwolą na dokonywanie przesiadek w wygodny dla pasażerów sposób. Nie ulega wątpliwości, że głównymi ciągami komunikacyjnymi na obszarze powiatu będą drogi krajowe i wojewódzkie. Autobusy linii zarządzanych przez powiat będą również wykorzystywały drogi niższych kategorii, w zależności od uwarunkowań przestrzennych i popytu na usługi przewozu osób.

Bardzo ważnym elementem w publicznym transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonie szpitali, szkół, czy na ulicach wewnątrz osiedli stosuje się rozwiązania przystankowe, ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do minimum. Przykładem jest tzw. bezpieczny przystanek, czyli przystanek, który uniemożliwia ominięcie autobusu stojącego na nim. Ma on formę antyzatoki, czyli przystanku zlokalizowanego na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości. Takie formy przystanków w powiecie częstochowskim rekomenduje się do stosowania zwłaszcza w rejonie szkół, znajdujących się przy drogach krajowych i wojewódzkich, o ile pozwala na to rezerwa terenu.

Klasyczna antyzatoka jest również pożądanym rozwiązaniem technicznym dla komunikacji autobusowej na terenie powiatu i również powinna być stosowana głównie na drogach krajowych i wojewódzkich. Eliminuje ona wyjazd i wjazd autobusu z tradycyjnej zatoki - pozwala na zatrzymanie się autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego i płynne włączenie się do ruchu. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu mogą ominąć. Takie przystanki realizować można na ulicach o przekroju jednojezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu - wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu - wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku. W niektórych przypadkach antyzatoki można zbudować na drogach z jezdniami o dwóch pasach ruchu, jeśli występują one np. tuż za zjazdem z jednopasowych rond.

W ramach przebudowy lub budowy ulic, poza stosowaniem nowoczesnych rozwiązań lokalizacji przystanków (takich jak antyzatoki i bezpieczne przystanki), należy realizować także nowoczesną infrastrukturę bez barier:

- podwyższenie peronów przystankowych do poziomu około 3-4 cm poniżej pierwszego stopnia w autobusie, tak aby zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczenie strefy wejściowej dla osób niedowidzących i niewidomych poprzez zastosowanie specjalnej nawierzchni peronu na wysokości pierwszych drzwi autobusu,

- przystanek pozwalający na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- dogodna organizacja ruchu, umożliwiająca sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. osobny pas dla autobusów, wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrętu w prawo - o ile przystanek jest zatoką otwartą) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. osobny pas dla autobusów, dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku - „śluz”, itp.).

Ważnym elementem przystanku zarówno ze względu na bezpieczeństwo, jak i wygodę pasażerów jest wyposażenie istniejących przystanków, a przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

W kwestii odległości pomiędzy kolejnymi przystankami, w rejonach powiatu z budową wielorodzinną lub w centrach największych miejscowości, powinna ona wynosić około 300 - 400 metrów. Mniejsze odległości między przystankami znajdują uzasadnienie jedynie w przypadkach, kiedy sprawa dotyczy dwóch przystanków zlokalizowanych po dwóch stronach rozległego węzła komunikacyjnego, np. ronda o dużej średnicy, gdzie przystanek można wyznaczyć zarówno przed, jak i za rondem. W praktyce jednak na terenie powiatu częstochowskiego stosowanie mniejszych od 300-metrowych odległości między przystankami wydaje się bardzo mało prawdopodobne i nie należy na siłę szukać powodów do wdrażania takich rozwiązań. W przypadku terenów o zabudowie jednorodzinnej, optymalne odległości między przystankami kształtują się na poziomie 500 - 700 metrów i one będą dominujące w przypadku przewozów powiatowych, na obszarach większych miejscowości. Natomiast w rejonach słabo zaludnionych, w pełni wystarczająca jest lokalizacja przystanków co 1000 - 1200 metrów. Jeśli nie ma potrzeb wyznaczania przystanków np. na drodze prowadzącej pomiędzy łąkami, polami lub lasami, gdzie praktycznie nikt nie zgłasza postulatów przewozowych, odległości pomiędzy kolejnymi przystankami mogą być znacznie większe i osiągać nawet 5 km. Warto przy tym mieć na uwadze, że odległości pomiędzy przystankami są istotną determinantą wyznaczania prędkości komunikacyjnej na poszczególnych częściach trasy. W trakcie układania rozkładów jazdy w przewozach organizowanych przez powiat należy liczyć się ponadto z faktem, że głównie w strefie aglomeracji częstochowskiej mogą występować zwiększone odległości między przystankami, wynikające z faktu pomijania części z nich przez przewoźników działających na zlecenie powiatu, a będą one jednocześnie obsługiwane tylko przez przewoźników miejskiego (aglomeracyjnego) organizatora transportu.

Na uwagę zasługują również zachowania komunikacyjne mieszkańców. O ile odległość do 200 metrów do przystanku jest przez zdecydowaną większość ludzi całkowicie akceptowalna, o tyle poziom zadowolenia maleje wraz ze wzrostem odległości do przystanku. Jednak i ta kwestia rządzi się dość specyficznym prawem -

otóż o ile na terenie większych miejscowości, a w szczególności miast, odległość 700 - 800 metrów do przystanku

nie jest dla części mieszkańców do zaakceptowania, to w przypadku linii podmiejskich lub powiatowych, nawet konieczność pokonania do przystanku trasy rzędu 1,5 - 2 km znajduje aprobatę. Ważne jest wówczas, aby droga dojścia między domem a przystankiem była maksymalnie bezpieczna, dobrze oświetlona i najlepiej, żeby była poprowadzona chodnikiem.

Z racji ograniczonego dostępu do środków transportu zbiorowego i rzadszej sieci drogowej poza miastem, w gminach powiatu częstochowskiego sytuacje opisane powyżej będą występowały jeszcze wyraźniej.

W kwestii lokalizacji przystanków, pojawia się jeszcze jedna istotna kwestia - dostępność transportu publicznego. Jest ona bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Aby produkt był w stanie wygrać konkurencję, musi być bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów od pozostałych - kluczem do sukcesu jest zdefiniowanie transportu publicznego, jako produktu, który musi konkurować z innymi formami przemieszczania się, a zwłaszcza z motoryzacją indywidualną. Argumenty odwołujące się do kwestii ekologicznych nie są w stanie przekonać szerokiej rzeszy mieszkańców do wyboru autobusu, jako środka codziennej lokomocji. O jego atrakcyjności decyduje nie tylko cena, komfort jazdy czy czas przejazdu, ale również szeroko rozumiana dostępność. Jest ona nie tylko istotna, ale często niedoceniana przez osoby decyzyjne w kwestiach organizacji transportu drogowego.

Samochód parkuje często w pobliżu domu, na posesji, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść lub dojechać rowerem albo motocyklem, nierzadko pokonując jezdnie, lasy, nieużytki, czy jakiegokolwiek inne odcinki, które nie budzą poczucia komfortu, ani bezpieczeństwa.

Dla zobrazowania, jak duże znaczenie w kwestii dostępności transportu publicznego ma odległość między początkiem podróży (np. domem), a przystankiem, przedstawiono tabelę orientacyjnych czasów przejścia lub dojazdu w zależności od pokonywanej odległości i prędkości ruchu (uzależnioną również od sposobu przemieszczania, w naszym przypadku rozpatrujemy dojście piesze i przejazd rowerem):

Tabela 27. Orientacyjny czas dotarcia do przystanku w zależności od dystansu i sposobu przemieszczania w minutach

Sposób przemieszczania	Pieszo			Rowerem		
	4 km/h	5 km/h	6 km/h	15 km/h	20 km/h	25 km/h
Dystans do przystanku						
100 m	1,50	1,20	1,00	0,40	0,30	0,24
200 m	3,00	2,40	2,00	0,80	0,60	0,48
300 m	4,50	3,60	3,00	1,20	0,90	0,72

400 m	6,00	4,80	4,00	1,60	1,20	0,96
500 m	7,50	6,00	5,00	2,00	1,50	1,20
600 m	9,00	7,20	6,00	2,40	1,80	1,44
800 m	12,00	9,60	8,00	3,20	2,40	1,92
1000 m	15,00	12,00	10,00	4,00	3,00	2,40
1200 m	18,00	14,40	12,00	4,80	3,60	2,88
1500 m	22,50	18,00	15,00	6,00	4,50	3,60
2000 m	30,00	24,00	20,00	8,00	6,00	4,80
2500 m	37,50	30,00	25,00	10,00	7,50	6,00
3000 m	45,00	36,00	30,00	12,00	9,00	7,20
4000 m	60,00	48,00	40,00	16,00	12,00	9,60

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z informacjami zawartymi w powyższej tabeli, należy zwrócić szczególną uwagę na fakt zdecydowanego skrócenia czasu niezbędnego do dotarcia do przystanku, jeśli korzystamy z roweru. Jadąc dość szybko rowerem (25 km/h), jesteśmy w stanie przybyć na przystanek aż 6-krotnie szybciej, niż idąc spacerem. Im odległość wymagana do pokonania jest większa, tym również większe są potencjalne oszczędności czasu. To pozwala stwierdzić, że wyznaczanie parkingów dla rowerów lub motocykli w rejonie ważniejszych przystanków transportu publicznego (w tym stacji kolejowych) jest korzystne z punktu widzenia pasażerów.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania, a celami podróży, takimi jak: szkoły, urzędy, miejsca pracy, placówki zdrowia. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu w aglomeracji i powiecie, a tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w większych miejscowościach, na czele z Częstochową oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

W przypadku występowania przystanków o wyjątkowo zróżnicowanej wielkości rozpoczynania lub kończenia podróży, warto rozważyć możliwość zastosowania w sieci komunikacyjnych obu organizatorów transportu przystanków warunkowych, nazywanych „przystankami na żądanie”. Przystanki takie mogą mieć zastosowanie głównie w mniejszych miejscowościach i obszarach słabo zaludnionych, godząc utrzymanie wyższej prędkości komunikacyjnej i dostępność do transportu publicznego nawet dla niewielkiego grona użytkowników. Uważa się, że zarówno na szczeblu miasta Częstochowy (wraz z aglomeracją) oraz pozostałych gmin powiatu, utworzenie przystanków warunkowych jest zasadne, a ich wprowadzenie musi poprzedzić dobrze przygotowana kampania informacyjna dla pasażerów.

8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

8.1. POZIOM I ŹRÓDŁA ZANIECZYSZCZEŃ W POWIECIE

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest emisja antropogeniczna, na którą składa się emisja z działalności przemysłowej, z sektora bytowego oraz emisja komunikacyjna. Największy udział w zanieczyszczeniach mają substancje pochodzące z procesów energetycznego spalania paliw. Należy do nich dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla i pyły. Pozostałe zanieczyszczenia emitowane z zakładów przemysłowych zlokalizowanych na terenie powiatu wynikają z rodzaju produkcji i stosowanej technologii. Wśród najczęściej występujących zanieczyszczeń technologicznych są: węglowodory alifatyczne, aromatyczne, benzyna, alkohole alifatyczne, węglowodory pierścieniowe, kwas octowy, butanol, ketony, formaldehyd, ksylen, amoniak oraz w mniejszej ilości inne zanieczyszczenia związane ze specyfiką produkcji zakładów. Ważnym zagadnieniami są: emisja zanieczyszczeń ze środków transportu samochodowego oraz emisja z ogrzewania indywidualnych domostw. Szacuje się, że wielkość tych emisji wykazuje tendencję rosnącą, zwłaszcza jeżeli chodzi o emisję komunikacyjną.

Na podstawie obserwacji wyników pochodzących ze stacji regionalnej w Złotym Potoku (gmina Janów):

- Stężenie roczne pyłu PM10 wzrosło o 26% w porównaniu do roku 2011.
- Wartość dopuszczalna stężenia pyłu PM2,5 powiększona o margines tolerancji nie została przekroczona i wyniosła (17,9 µg/m³).
- Średnioroczne stężenie benzo(a)piranu zostało przekroczone.
- Wartość średnia dwutlenku azotu nie przekroczyła dopuszczalnego poziomu 40 µg/m³.
- Średnie roczne stężenie tlenków azotu wyniosło 11 µg/m³ i nie przekroczyło wartości dopuszczalnej wynoszącej 30 µg/m³.
- Wartość średnia dwutlenku siarki nie została przekroczona i w okresie zimowym wyniosła 11 µg/m³.
- Wyniki badań stężenia ozonu wykazały przekroczenie poziomu docelowego wynoszącego 120 µg/m³.
- Stężenie benzenu nie przekroczyło poziomu dopuszczalnego 5 µg/m³.
- Maksymalne stężenie tlenku węgla 10000 µg/m³ nie zostało przekroczone.

8.2. NISKOEMISYJNY TABOR AUTOBUSOWY

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd - oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego - na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrach miast,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem,
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrów miast, do miejsc pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

8.3. FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE

Na terenie Powiatu Częstochowskiego znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

PARK KRAJOBRAZOWY LASY NAD GÓRNĄ LISWARTĄ

Park Krajobrazowy „Lasy nad Górną Liswartą” utworzył Rozporządzeniem nr 28/98 z dnia 21 grudnia 1998 roku Wojewoda Częstochowski. Park zajmuje łączną powierzchnię 50.746 ha (w tym park krajobrazowy - 38.701 ha i otulina - 12.045 ha) i obejmuje swoim zasięgiem kompleks lasów położonych w górnej zlewni rzeki Liswarty. Teren parku wraz z otuliną obejmuje w całości lub fragmencie gminy powiatu częstochowskiego: Blachownia, Konopiska i Starcza.

Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą obejmuje zwarty kompleks leśny położony na zachód od Częstochowy, na zachodnim skraju Wyżyny Śląsko-Krakowskiej. Obszar Parku stanowi nieckę, środkiem której płynie Liswarta, wypływająca na wysokości 315m.n.p.m w pobliżu miejscowości Mzyki. Rzeka płynie szeroką na kilkaset metrów doliną w otoczeniu lasów, łąk oraz zabudowań wsi. Jej największymi dopływami w obrębie Parku są: Olszynka, Turza i Potok Jeżowski. Lasy zajmują tu 63% powierzchni Parku i jego otuliny, 31% zajęte jest przez użytki rolne, pozostałą część stanowią tereny zabudowane i stawy (ok.6 %). Lesistość samego parku to 66%. Wśród lasów Parku przeważają bory mieszane świeże oraz wilgotne, w drzewostanie dominuje sosna zwyczajna. Wzdłuż cieków rosną bogate lasy łąkowe z cennym zbiorowiskiem podgórskiego łągu jesionowego. Cennymi zespołami leśnymi są także spotykane w południowej części Parku grądy niskie z udziałem jesionu i olszy oraz świetlista dąbrowa ze stanowiskami roślin ciepłolubnych. Wśród zbiorowisk roślinności nieleśnej w Parku na uwagę zasługują wrzosowiska, wilgotne łąki oraz zespoły roślinności wodno-torfowiskowej.

Największą osobliwością jest stanowisko pomnikowe różanecznika katawbijskiego (gm. Kochanowice). Dużą grupę gatunków rzadkich stanowią rośliny górskie: widłak wroniec, ciemiężca zielona. Spośród innych gatunków rzadkich na uwagę zasługują: wawrzynek wilczelyko, lilia złotogłów, mieczyk dachówkowaty, storczyki, rosiczka okrągłolistna.

Najcenniejszym elementem fauny Parku są ptaki, znajdujące tu dogodne warunki gniazdowania. Stwierdzono tu gniazdowanie 127 gatunków ptaków. Do bardzo cennych przedstawicieli awifauny lęgowej należą: bielik, rybołów, orlik krzykliwy, błotniaki, bocian czarny. W grupie drobnych ssaków na uwagę zasługują: popielica, koszatka, ryjówka aksamitna i malutka oraz kilka gatunków nietoperzy. Wśród gadów najrzadszy jest gniewosz plamisty. Fauna płazów liczy 12 gatunków. W granicach Parku znajdują się cztery rezerваты przyrody: leśno-florystyczne "Cisy nad Liswartą", "Cisy w Łebkach" - gm. Herby oraz leśne "Rajchowa Góra" - gm. Boronów i "Łęg nad Młynówką" - Gm. Ciasna. Znajdują się tu również użytki ekologiczne: "Bagno w Jeziorze", "Jezioro", i "Bagienko w Pietrzakach" oraz projektowany użytek Brzoza. Spośród kilkudziesięciu pomników przyrody warto wymienić gład narzutowy w Olszynie czy okazałe dęby szypułkowe w Boronowie.

Do najcenniejszych zabytków architektury na terenie Parku należą: drewniane kościoły w Boronowie i Cieszowej, murowany klasycystyczny kościół w Kochanowicach, zespoły pałacowe w Ciasnej, Kochanowicach. Zwiedzać Park można poruszając się po 4 ścieżkach dydaktycznych: „Na brzozę”, „Kierzkowskie bagna”, „Pająk”, "Cisy nad Liswartą" lub szlakach turystycznych: niebieskim - im. J. Lompy i żółtym - „Pomników przyrody”.

PARK KRAJOBRAZOWY ORLICH GNIAZD

Administracyjnie obszar Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd położony jest na terenie województwa śląskiego i małopolskiego. Park obejmuje teren Wyżyny Krakowsko - Częstochowskiej. Powierzchnia parku to 600,85 km², otuliny 483,88 km². Powierzchnia i budowa geologiczna terenu Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd ma odbicie w zróżnicowaniu krajobrazowym i przyrodniczym. Zbudowany jest głównie ze skał mezozoicznych. Zasadnicza część utworów pochodzi z okresu jurajskiego.

Czynnikiem wpływającym na rozwój rzeźby tego terenu jest zjawisko krasowienia. Występujące tutaj jaskinie oraz schroniska skalne to jedne z najbardziej interesujących i piękniejszych obiektów. Jest ich około 500 w granicach województwa śląskiego. Największymi skupiskami odznaczają się Sokole Góry i rejon Olsztyna - około 80 jaskiń, z najgłębszą na obszarze całej wyżyny jaskinią Studnisko o głębokości 75 m. Pierwszoplanową formą krajobrazu Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd stanowiącą również jeden z elementów rzeźby krasowej są licznie występujące tu ostańce wapienne zwane inaczej mogotami.

Najbardziej charakterystycznymi elementami krajobrazu tego terenu jest mozaika wierzchowin wapiennych, urozmaiconych pasmami skałek oraz rozcinających je, pozbawionych wody dolin krasowych.

Budowa geologiczna ma zasadniczy wpływ na warunki hydrologiczne tego obszaru. Omawiany teren jest bardzo ubogi w wody powierzchniowe (rzek i potoków). Mała ilość stałych systemów wodnych uzupełniana jest przez sieć cieków okresowych, które pojawiają się po ulewnych deszczach, szczególnie w okresie letnim.

Wiele wód powierzchniowych ginie pod ziemią w tzw. ponorach, by wypłynąć ponownie w pewnej odległości w postaci źródła krasowego zwanego także wywierzykiem.

Urozmaicona rzeźba terenu, niejednolity mikroklimat i stosunki glebowe oraz bogata przeszłość historyczna są przyczyną różnorodności zbiorowisk roślinnych jakie spotykamy na Wyżynie Krakowsko - Częstochowskiej, a tym samym w Parku Krajobrazowym Orlich Gniazd. Występują tu bardzo blisko siebie zbiorowiska roślinne, które wykazują skrajne cechy pod względem florystycznym i ekologicznym.

Flora według dotychczasowych doniesień liczy ok. 1300 gatunków. Spośród zwierząt na szczególną uwagę zasługują nietoperze, które znajdują znakomite ostoje w licznych na terenie parku jaskiniach, schroniskach skalnych i starych wyrobiskach. Występuje tu kilkanaście gatunków tych ssaków.

Na terenie parku występuje także wiele rzadkich ciepłolubnych gatunków bezkręgowców. Na uwagę zasługuje także obfitująca w gatunki rzadkie i endemity specyficzna fauna drobnych bezkręgowców żyjących w jaskiniach.

Przez ruiny średniowiecznych zamków prowadzi Szlak Orlich Gniazd, który stanowi główną oś turystyczną Jury. Zamki usytuowane na niedostępnych skalnych wzniesieniach - orle gniazda, dały nazwę PK Orlich Gniazd. Większość z nich powstało w XIV w., stanowiły wtedy linię umocnień na południowo - zachodniej granicy państwa piastowskiego. Są to m.in. zamki: w Olsztynie, Mirowie, Bobolicach, Morsku, Smoleniu czy też jeden z największych w Europie - zamek w Podzamczu, który powstał nieco później - w XVI w.

Ruiny mniejszych budowli obronnych - tzw. strażnic spotykamy w Suliszowicach, Ostrężniku, Przewodyszowicach, Łutowcu.

Bardzo interesującym elementem krajobrazu są również obiekty sakralne: warowny klasztor Kanoników Regularnych w Wancerzowie koło Mstowa, Klasztor oo. Paulinów na Jasnej Górze, zespół klasztorny oo. Paulinów w Leśniowie, drewniany kościół w Zrębicach, zespół kilku kościołów w Pilicy (w otulinie parku). Wśród kilku pałaców wyróżniają się: Pałac Padniewskich w Pilicy i Pałac Raczyńskich w Złotym Potoku.

PARK KRAJOBRAZOWY STAWKI

PK Stawki położony jest w obrębie odmiennej jednostki geograficznej niż PK Orlich Gniazd, dlatego też charakter tego parku jest inny.

Ten niewielki park krajobrazowy o powierzchni zaledwie 17,32 km² (otulina - 24,34 km²) sąsiaduje od południowego zachodu z Wyżyną Krakowską. Położony jest w obrębie Niecki Włoszczowskiej będącej częścią podprovincji Niecki Nidziańskiej. Park obejmuje całą północną część obszernego kompleksu lasów złotopotockich, które ciągną się nieregularnym, kilkunastokilometrowym pasem.

PK Stawki generalnie utworzono ze względu na walory przyrodnicze, a przede wszystkim ze względu na występowanie rzadkich biocenoz leśnych, roślin chronionych oraz rzadkich ptaków.

Na powierzchni zalegają utwory czwartorzędowe: piaski gliniaste zlodowacenia środkowopolskiego oraz holocenijskie osady dolinne: piaski rzeczne i mułki. W podłożu występują nieprzepuszczalne utwory: gliny

lodowcowe oraz zwietrzelina skał mezozoicznych. Miejscami utwory jurajskie zanurzają się pod osady kredowe. Skały węglanowe nie ukazują się na powierzchni, ale wpływają na stan wód gruntowych i powierzchniowych. W przeciwieństwie do obszarów jurajskich, gdzie wszystkie wody uciekają w głąb, w PK Stawki zatrzymują się na powierzchni.

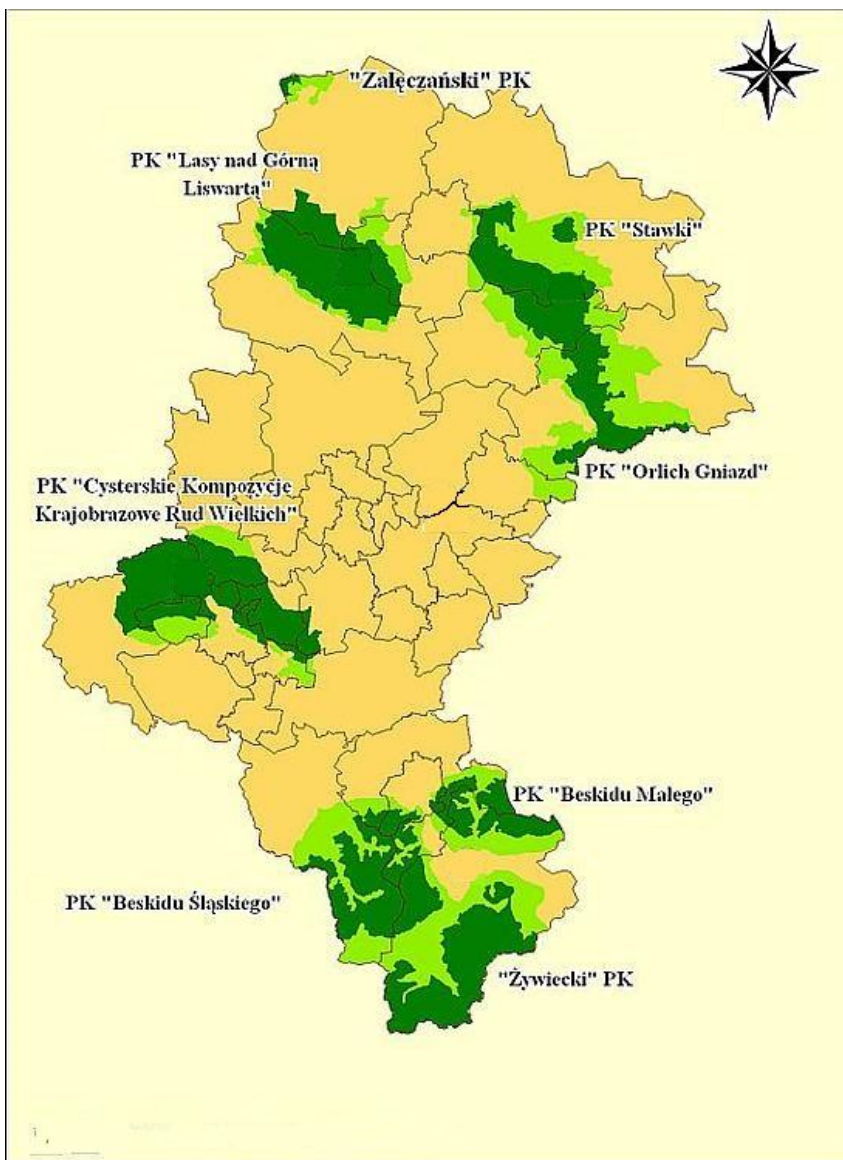
PK Stawki to teren wznoszący się na wysokości 234-238 m n.p.m. teren parku jest płaski, równinny, miejscami podmokły. Pod względem rzeźby jest to pradolina górnej Wiercicy i Pilicy, stanowiąca ślad okresowego przepływu wód z czasów zlodowacenia środkowopolskiego.

Odmienność geograficzna PK Stawki wpływa także na odmienność gleb. Skałą macierzystą gleb są piaski, piaski gliniaste, rzadziej glina lekka oraz utwory organiczne. Wszystkie gleby pozostają pod wpływem wód gruntowych. Wyróżniono gleby torfowe, murszowe, glejowe, brunatne, wylugowane i bielcowe. Przestrzenny układ zróżnicowania gleb związany jest przede wszystkim ze zmiennością stosunków wilgotnościowych.

Wody powierzchniowe w PK Stawki występują przede wszystkim w postaci ekstensywnie użytkowanych stawów rybnych podzielonych gołbami oraz bagien zasilanych wysiękami i drobnymi ciekami. Większość cieków stanowią stare rowy melioracyjne. Elementem charakterystycznym dla przyrody tego parku są podmokłe lub wilgotne lasy reprezentowane przez łągi, olsy, bory bagienne i grądy oraz śródleśne łąki i torfowiska. Najcenniejsze drzewostany znajdują się w rezerwacie „Wielki las” oraz uroczysku „Babski las”. Rezerwat Wielki Las o pow. 32,27 ha, utworzony w roku 1953, chroni kompleks wilgotnych lasów łągowych na silnie podmokłym obszarze źródłowym. Prawie 120 letni drzewostan tworzą głównie olsza czarna i jesion wyniosły. W runie występują bardzo rzadkie na niżu gatunki roślin górskich, np. trybula lśniąca, liczydło górskie, manna gajowa, wiechlina odległokłosa, skrzyp olbrzymi, storczyk Fuchsa. W uroczysku „Babski Las” szczególnie cenne są fragmenty boru jodłowego oraz grądu z okazałymi dębami szypułkowymi. Ponadto w tej części Parku Krajobrazowego Stawki znajdują się szczególnie dobrze wykształcone fragmenty łągi jesionowo-olszowego oraz olsu porzeczkowego w których bogatym runie występują m.in. kosaciec żółty, psianka słodkogórz, starzec kędzierzawy, rzeżucha niecierpek.

Jedynie zabytki architektury znajdują się w Żurawiu (nieopodal Parku Krajobrazowego, w otulinie). Murowany kościół z 1470 r., później kilkakrotnie przebudowany (w XIX i XX w.), obecnie bezstylowy. Istnieje też barokowa kaplica cmentarna z ok. 1702 roku, z oryginalną kopułą nad prezbiterium.

Rysunek 15. Parki Krajobrazowe w województwie śląskim



8.4. EDUKACJA EKOLOGICZNA

Na terenie Powiatu Częstochowskiego najczęściej podejmowaną formą edukacji ekologicznej jest edukacja ekologiczna prowadzona jest w większości szkół podstawowych oraz gimnazjów. Działają tam koła i kluby ekologiczne, a młodzież bierze czynny udział w różnego rodzaju akcjach i konkursach proekologicznych takich jak: "Sprzątanie Świata", "Dzień Ziemi", "Ogólnopolski Konkurs Ekologiczny EKO-Planeta", "Alert Ekologiczno-Zdrowotny". Ponadto placówki oświatowe same organizują konkursy wiedzy z zakresu ochrony środowiska, np.: Miejski Turniej Ekologiczny, Sejmik Ekologiczny, "Żyjmy z przyrodą w zgodzie", "Wiedza o polskich Parkach Narodowych", "Ziemia to nasz dom" czy "Międzyszkolny Turniej Ekologiczny". Szkoły organizują także wycieczki krajoznawcze w celu lepszego poznania walorów przyrodniczych okolicy, a także

obiektów takich jak składowisko odpadów czy oczyszczalnia ścieków. Ponadto biorą udział w akcjach sadzenia lasów, zbiórkach surowców wtórnych, zimowym dokarmianiu zwierząt, organizują wystawy prac o tematyce ekologicznej i projekcje filmów przyrodniczych. Edukacja sformalizowana prowadzona jest również w przedszkolach.

W ramach edukacji ekologicznej urzędy prowadzą różnego rodzaju szkolenia, w ramach, których mieszkańcy mogą nabyć wiedzę o tworzeniu gospodarstw ekologicznych i agroturystycznych, czy możliwością wykonania inwestycji proekologicznych takich jak przydomowe oczyszczalnie ścieków. Przeprowadzane są również akcje informacyjne, polegające na wydawaniu materiałów edukacyjnych: plakatów, ulotek i broszur dotyczących organizacji zbiórki odpadów na terenie danej gminy. Z inicjatywy administracji lokalnej prezentowane są wystawy prac plastycznych o tematyce ekologicznej.

W większości gmin znajdują się ścieżki edukacyjne oraz infrastruktura turystyczna. Są to w szczególności trasy rowerowe prowadzące przez tereny o cennych walorach przyrodniczych.

Przez tereny rezerwatu ścieżki edukacyjne wytyczone są wzdłuż dawnych dróg leśnych. Często spotkać można deszczochrony -zadaszone stoły i ławy, oraz wieże obserwacyjne. Najlepszym tego przykładem jest siedmiokilometrowa ścieżka w gminie Blachownia wyposażona jest w dziesięć przystanków z informacjami o poszczególnych elementach środowiska i zabytkach historycznych terenu, oraz szereg udogodnień takich jak deszczochrony, tarasy widokowe, ambonki, czy pomosty, może stanowić ona ciekawostkę zarówno dla ornitologów, fotografów i przyrodników szukających rzadkich skarbów natury, jak i turystów pragnących nacieszyć się odpoczynkiem w ciszy i zieleni.

8.5. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Częstochowskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

1. Stan Środowiska w Województwie Śląskim w 2012 roku
2. Plan gospodarki odpadami dla województwa śląskiego w 2014 roku

DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Częstochowskiego na lata 2009-2012

DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Koniecpol na lata 2004-2014
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dąbrowa Zielona
3. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Kłomnice, 2004
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lelów, 2004
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mykanów, 2004
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Olsztyn- Aktualizacja na lata 2009-2012 z perspektywą do roku 2016
7. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Poczesna na lata 2008-2018
8. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Lelów, 2004
9. Program Gospodarki Odpadami dla Gminy Mykanów na lata 2010-2013
10. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Koniecpol na lata 2004-2014
11. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Dąbrowa Zielona
12. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Kłomnice na lata 2004-2007, z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008-2015
13. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Konopiska na lata 2004-2015
14. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Kruszyna na lata 2008-2011, z uwzględnieniem lat 2012-2015
15. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Olsztyn, 2006
16. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Poczesna

8.6. EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA

Na klimat akustyczny Powiatu Częstochowskiego wpływa komunikacja drogowa oraz w znacznie mniejszym stopniu hałas przemysłowy, którego uciążliwość ma charakter lokalny o stosunkowo niedużym zasięgu.

W ramach „Programu Państwowego Monitoringu Środowiska dla województwa śląskiego na lata 2007-2009, w 2007 roku przeprowadzono badania akustyczne. Ponieważ na terenie powiatu częstochowskiego badania te nie były przeprowadzane- wskazuję wyniki dla miejscowości położonej najbliżej czyli Myszkowa. Wyniki pomiarów wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu zarówno dla pory dnia i nocy, na poziomie od 8,0 do 13,5 dB dla pory dnia i od 8,0 do 17,7 dB dla pory nocy.

Przeprowadzone w 2007 roku badania akustyczne realizowane przez WIOŚ w Katowicach na terenie województwa śląskiego wykazały negatywny wpływ klimatu akustycznego na zabudowę mieszkaniową w bezpośrednim sąsiedztwie podstawowych ciągów komunikacji drogowej przebiegającej przez strukturę

urbanistyczną badanych miast. Na podstawie dokonanej analizy akustycznej należy uznać obecny stan warunków akustycznych w otoczeniu analizowanych odcinków dróg (ulic) za negatywny, co wymagać będzie działań ograniczających ich oddziaływanie akustyczne. Podkreślić należy także niekorzystny fakt intensyfikacji negatywnych emisji (imisji) hałasu na tereny chronione pod względem akustycznym w porze nocnej. Wynika to zasadniczo ze wzmożenia ruchu tzw. ciężkiego w tym okresie. Przy obecnej niekorzystnej strukturze przewozu towarów środkami komunikacji kolejowej, zintensyfikował się przewóz towarów „pociągami drogowymi (np. TIR-ami) i to w najmniej korzystnej porze doby, czyli nocy, która służyć ma ogółowi mieszkańców jako czas snu.

8.7. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej,
- poprawę jakości powietrza w powiecie,
- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrach miast,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne - z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej -połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń

inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

9. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH

9.1. OBSZAR BADANIA

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie powiatu częstochowskiego w miesiącach marcu i kwietniu br. wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- Zakłady pracy
- Komunikacja zbiorowa
- Szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

Łącznie pozyskano 685 ankiet (stan na 15 kwietnia 2014 r.)

9.2. NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu częstochowskiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w powiecie częstochowskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 28. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

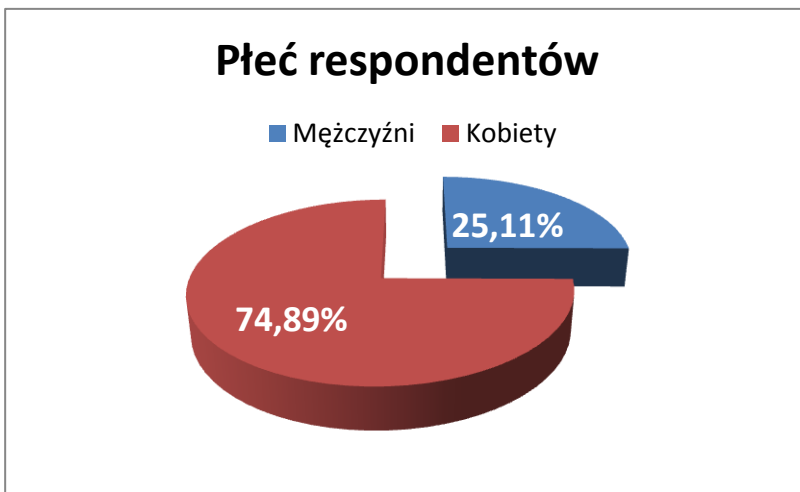
Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

9.3. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

9.4. PŁEĆ RESPONDENTÓW

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety - 50,99%, mężczyźni - 49,01%, stan na koniec 2012 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

Rysunek 16. Płeć respondentów**Tabela 29. Płeć respondentów**

Płeć	Liczba wskazań
Mężczyźni	172
Kobiety	513

9.5. STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

Wśród badanych dominują osoby pracujące (63,25%). Sporą grupę osób stanowią także emeryci/renciści oraz osoby prowadzące własną działalność gospodarczą (odpowiednio 11,57% oraz 10,54%). Te trzy wymienione wyżej grupy stanowią ponad 4/5 całej grupy badanych. Dalej w klasyfikacji plasują się osoby bezrobotne oraz uczniowie szkół średnich (identyczny wynik 6,15%). Niewielki odsetek stanowią studenci oraz uczniowie szkół gimnazjalnych i podstawowych.

Rysunek 17. Status zawodowy respondentów

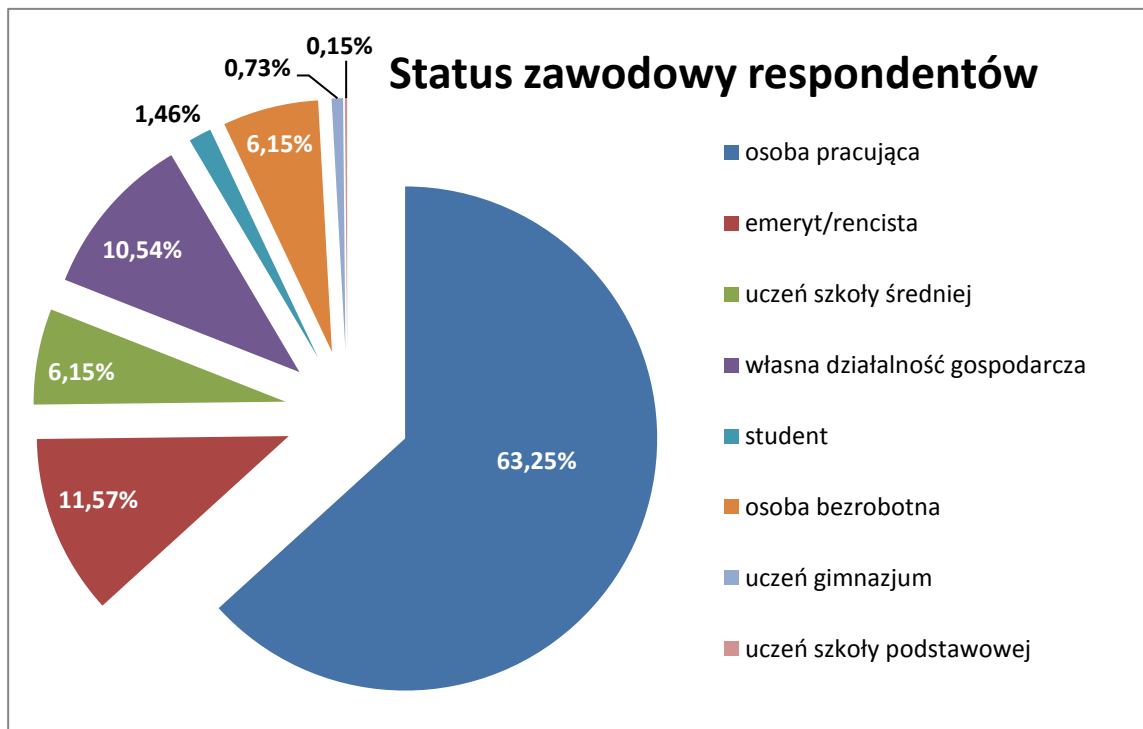


Tabela 30. Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba wskazań
osoba pracująca	432
emeryt/rencista	79
Własna działalność gospodarcza	72
osoba bezrobotna	42
uczeń szkoły średniej	42
student	10
uczeń gimnazjum	5
Uczeń szkoły podstawowej	1

9.6. WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem średnim (38,83%). Niewiele mniej osób posiada wykształcenie wyższe (34,01%). Mniej niż co piąta osoba posiada wykształcenie

zawodowe (14,89%). 6,28% respondentów deklaruje wykształcenie gimnazjalne. Niewiele mniej (5,99%) posiada z kolei wykształcenie podstawowe.

Rysunek 18. Wykształcenie respondentów

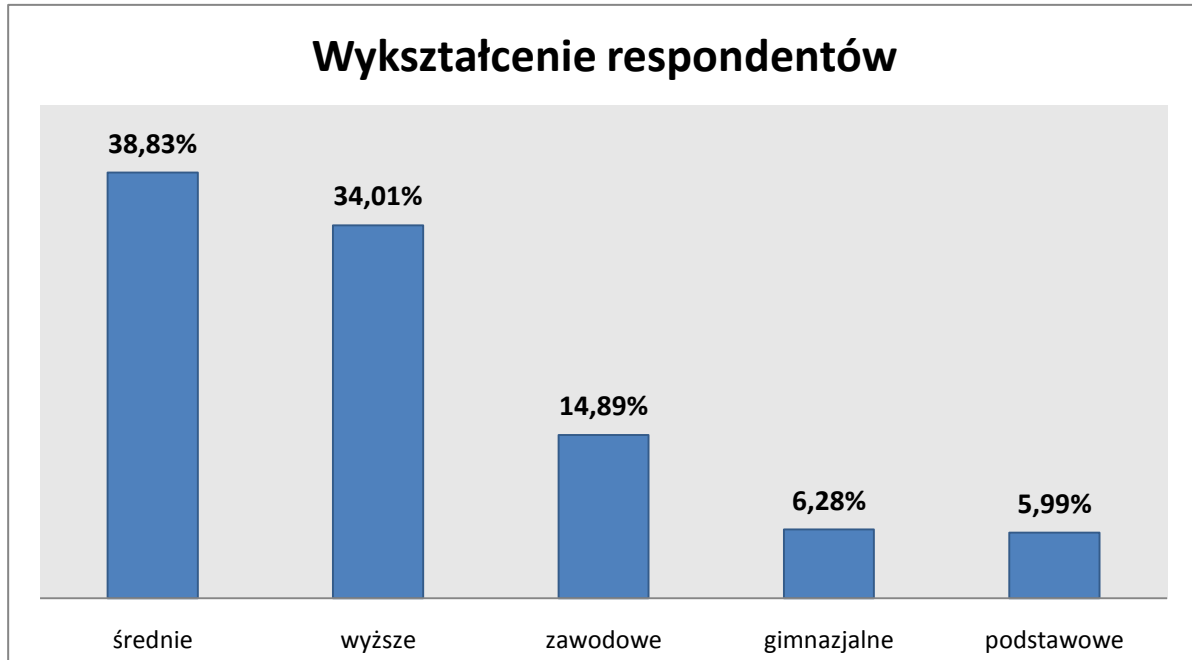
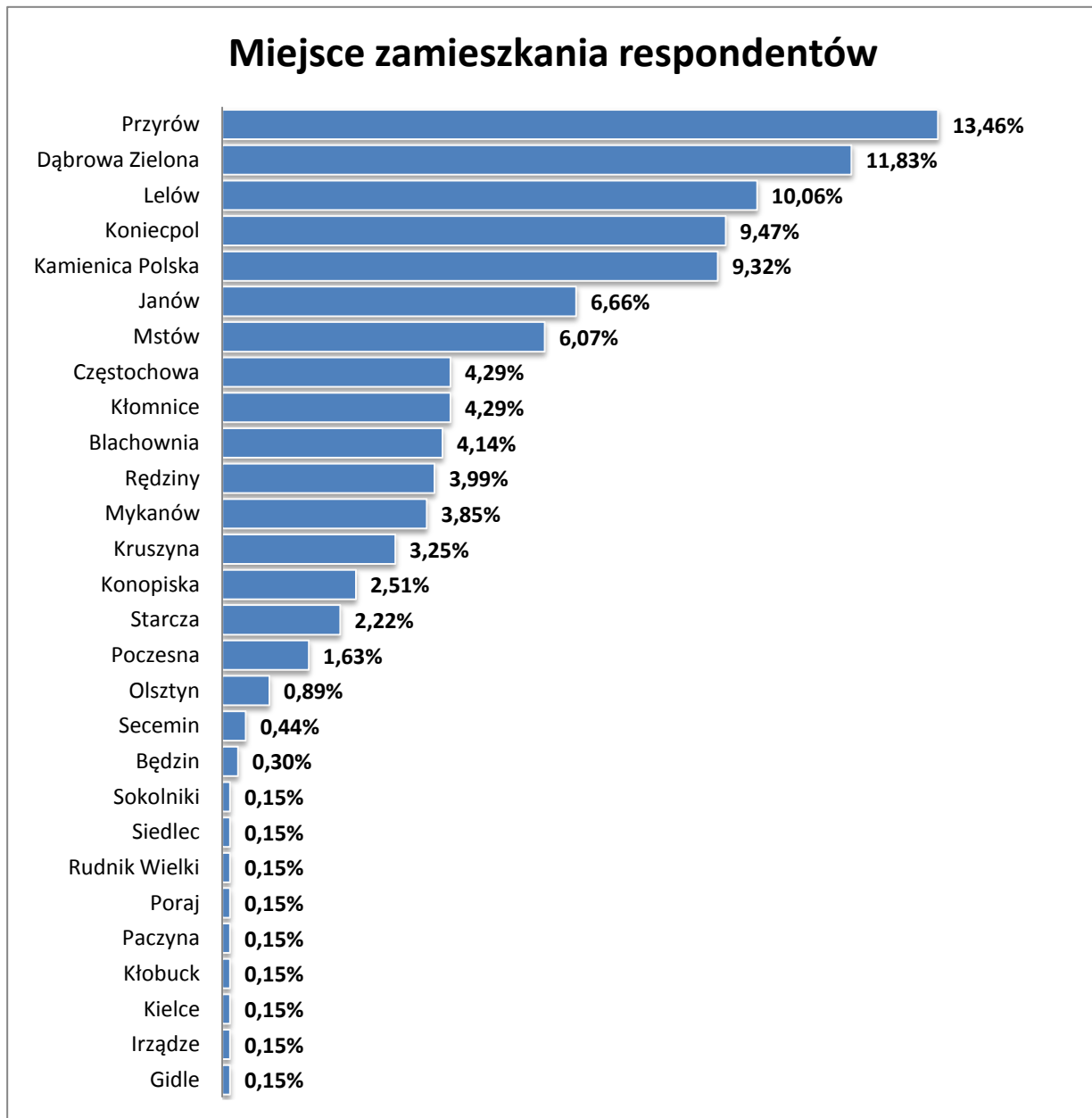


Tabela 31. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
średnie	266
wyższe	233
zawodowe	102
gimnazjalne	43
podstawowe	41

9.7. MIEJSCE ZAMIESZKANIA

Rysunek 19. Miejsce zamieszkania respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 13,46% pochodzi z Przyrowa. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także Dąbrowę Zieloną, Lelów, Konieczpol, Kamienicę Polską, Janów oraz Mstów. Łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią ponad 65 proc. całej grupy respondentów.

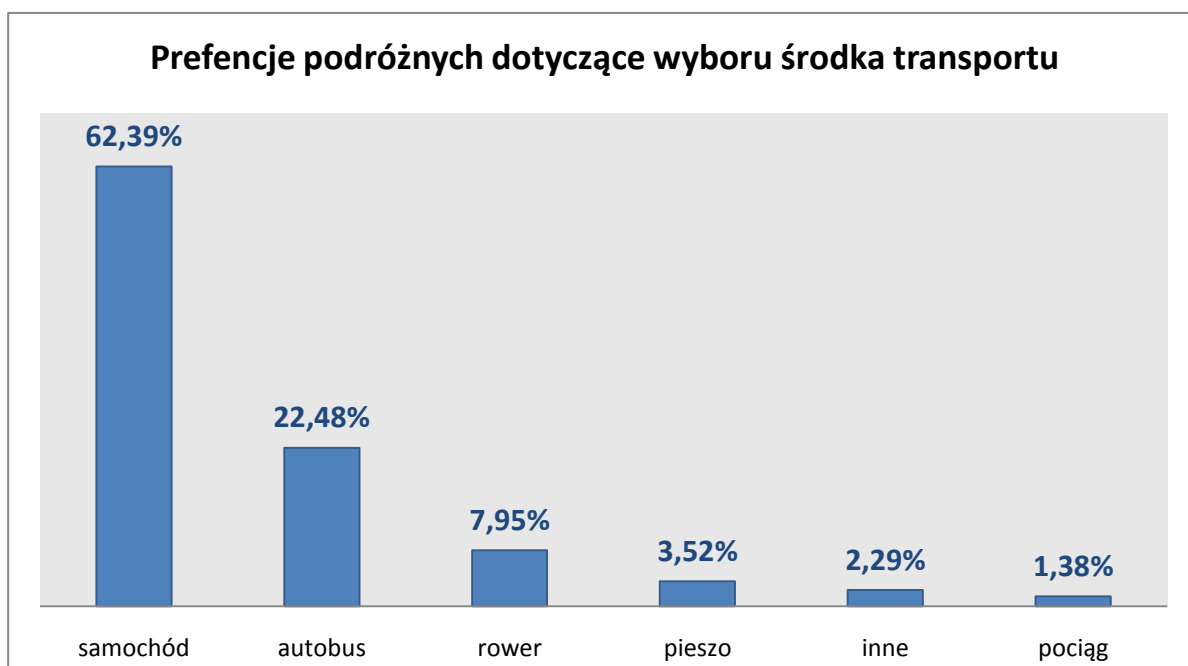
Tabela 32. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów	
Przyrów	91
Dąbrowa Zielona	80
Lelów	68
Koniecpol	64
Kamienica Polska	63
Janów	45
Mstów	41
Częstochowa	29
Kłomnice	29
Błachownia	28
Rędziny	27
Mykanów	26
Kruszyna	22
Konopiska	17
Starcza	15
Poczesna	11
Olsztyn	6
Secemin	3
Będzin	2
Gidle	1
Irządze	1
Kielce	1
Kłobuck	1
Paczyna	1
Poraj	1
Rudnik Wielki	1
Siedlec	1
Sokolniki	1

9.8. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (62,39%) ze względu na dość przeciętną sieć połączeń autobusowych na terenie powiatu. Pomimo tego korzystanie z autobusu deklaruje blisko co czwarty mieszkaniec powiatu (22,48%). Spory odsetek osób deklaruje regularnego korzystanie z roweru (7,95%). Niespełna 7,5 proc. stanowią pozostałe formy transportu.

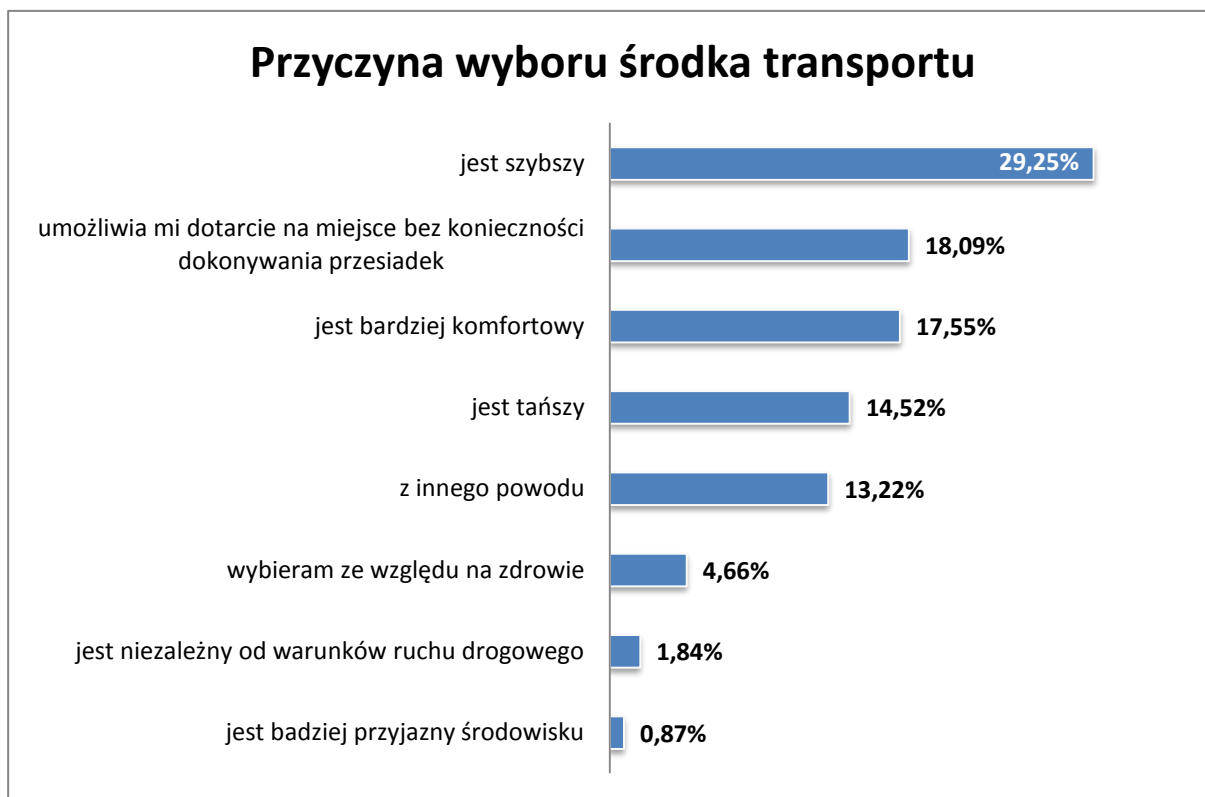
Rysunek 20. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



9.9. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Respondenci wskazujący dany środek transportu, jako najczęściej przez nich wybierany podawali, że decydują się na ten konkretny, przede wszystkim ze względu na to, że „jest szybszy” (29,25%), „umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek” (18,09%) oraz „jest bardziej komfortowy” (17,55%). Ankietowani w drugiej kategorii najczęściej wskazywali odpowiedzi „jest tańszy” (14,52%) oraz „z innego powodu” (13,22%). Niewiele osób spośród ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych (0,87%), zdrowotnych (4,66%).

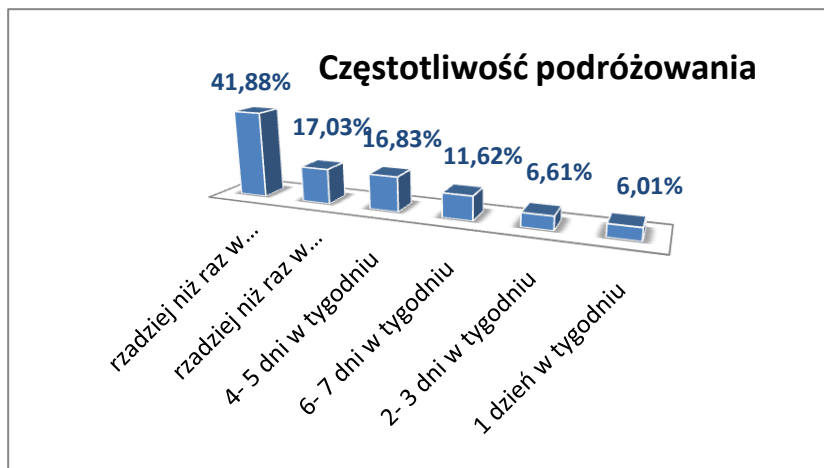
Rysunek 21. Przyczyna wyboru środka transportu



9.10. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA

Respondenci powiatu częstochowskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej rzadziej niż raz w miesiącu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Taką odpowiedź wybrało ponad 40 proc. ankietowanych (41,88%). Dwa kolejne wybory respondentów to: „rzadziej niż raz w tygodniu” (17,03%) i „4-5 dni w tygodniu” (16,83%). 6,01% ankietowanych podaje z kolei, że korzysta z niej raz w tygodniu.

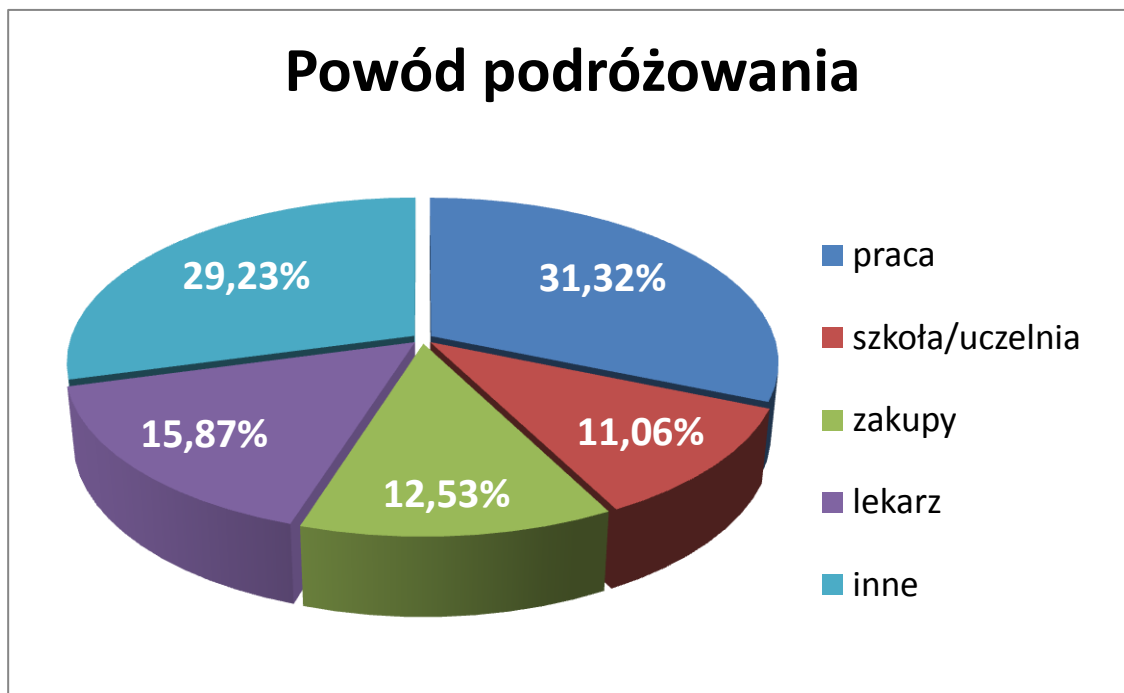
Rysunek 22. Częstotliwość podróżowania



9.11. POWÓD PODRÓŻOWANIA

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

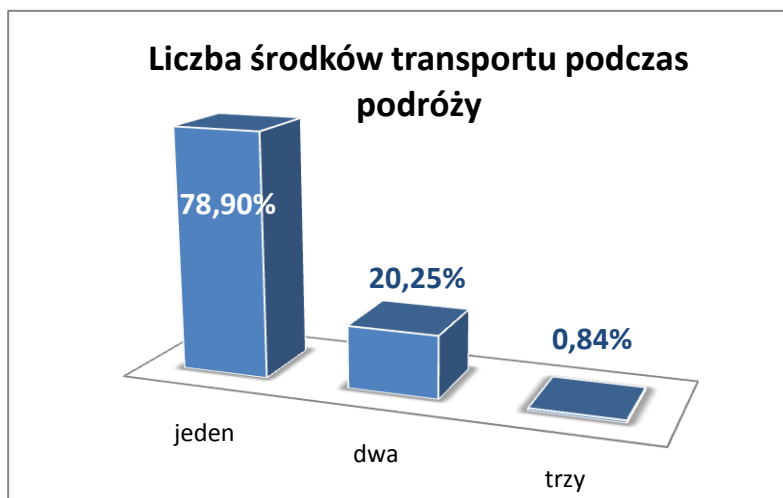
Rysunek 23. Powód podróży



9.12. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów blisko 79 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, ponad 20% zapytanych o zwyczajnie podróży. Mniej niż jedna osoba na sto musi się przesiadać dwukrotnie.

Rysunek 24. Liczba środków transportu podczas podróży



9.13. PREFERENCJE PASAŻERÓW

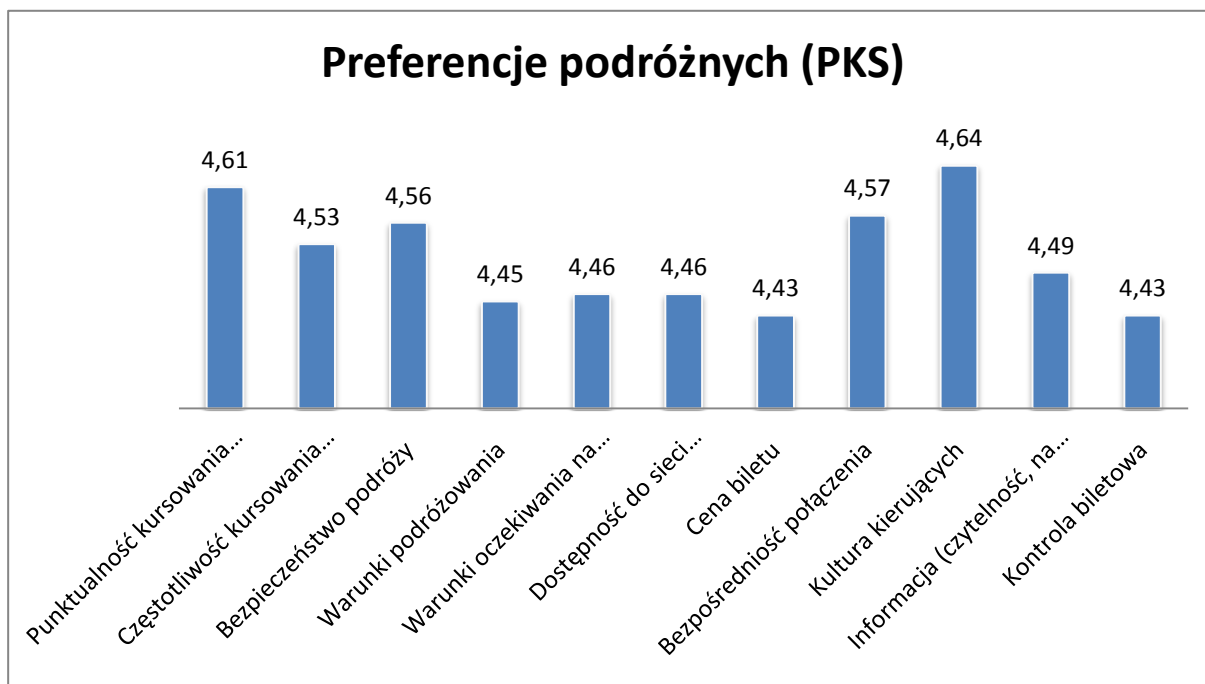
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego (PKS) przedstawiono w tabeli nr 33:

Tabela 33. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji (PKS)

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,93	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,57	2
3.	Informacja	4,41	3
4.	Bezpośredniość połączenia	4,43	4
5.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,16	5
6.	Warunki podróżowania	4,41	6
7.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,22	7
8.	Kultura kierujących	4,55	8
9.	Cena biletu	4,17	9
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,25	10
11.	Kontrola biletowa	4,64	11
Średni poziom preferencji		4,36	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,93) oraz kontrolę biletową (4,64) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano cenę biletu (4,17) i częstotliwość kursowania pojazdów (4,16).

Rysunek 25. Preferencje podróżnych



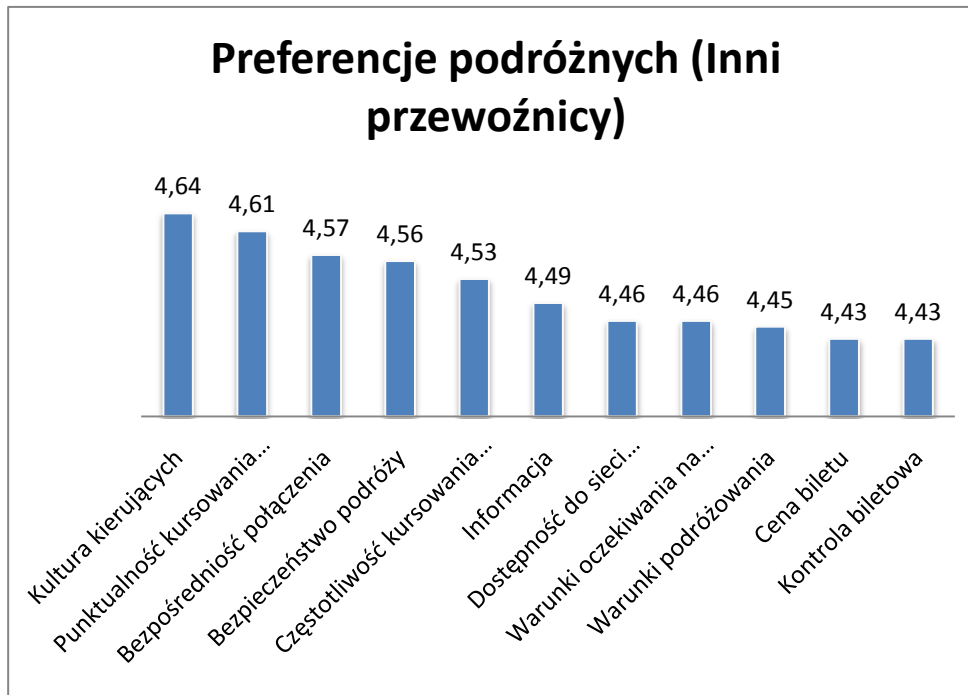
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego (Inni przewoźnicy) przedstawiono w tabeli nr 34:

Tabela 34. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji (inni przewoźnicy)

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,56	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,61	2
3.	Informacja	4,49	3
4.	Bezpośredniość połączenia	4,57	4
5.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,53	5
6.	Warunki podróżowania	4,45	6
7.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,46	7
8.	Kultura kierujących	4,64	8
9.	Cena biletu	4,43	9
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,46	10
11.	Kontrola biletowa	4,43	11
	Średni poziom preferencji	4,51	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,64) oraz punktualność kursowania pojazdów (4,61) natomiast za najbardziej nieistotne cechy uznano cenę biletów (4,43) i kontrolę biletową (4,43).

Rysunek 26. Preferencje podróżnych



9.14. OCENA JAKOŚCI USŁUG

Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie częstochowskim.

Tabela 35. Wyniki w zakresie oceny poziomu jakości usług (PKS)

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,98	1
2.	Kultura kierujących	3,90	2
3.	informacja	3,54	3
4.	Warunki podróżowania	3,57	4
5.	Punktualność kursowania pojazdów	3,86	5
6.	Bezpośredniość połączenia	3,53	6
7.	Kontrola biletowa	3,47	7
8.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,09	8
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,18	9

10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,88	10
11.	Cena biletu	3,06	11
Średni poziom oceny jakości usług		3,46	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróżowania oraz kulturę kierujących.

Stosunkowo najniżej zostały ocenione cena biletu i częstotliwość kursowania pojazdów.

Rysunek 27. Ocena podróżnych

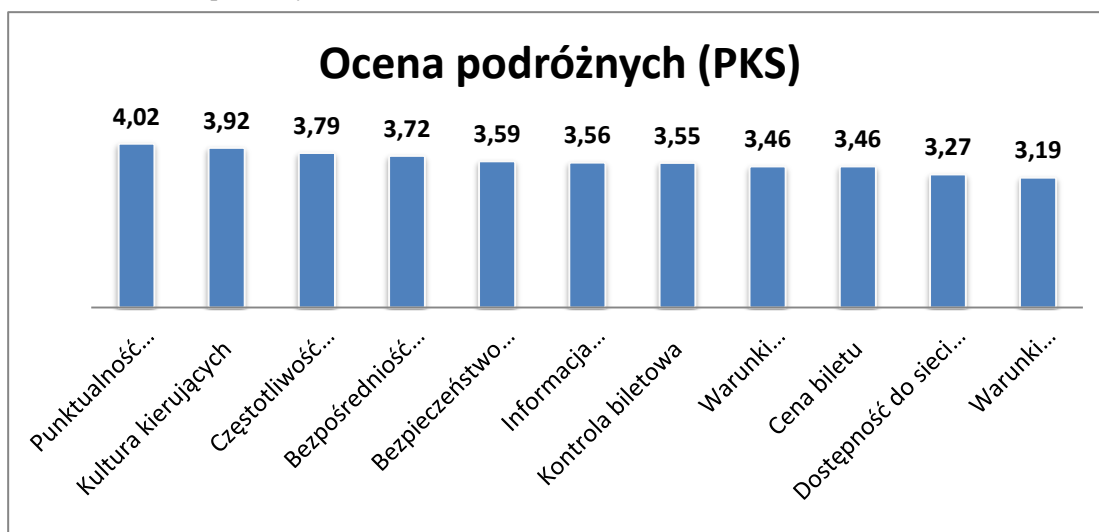


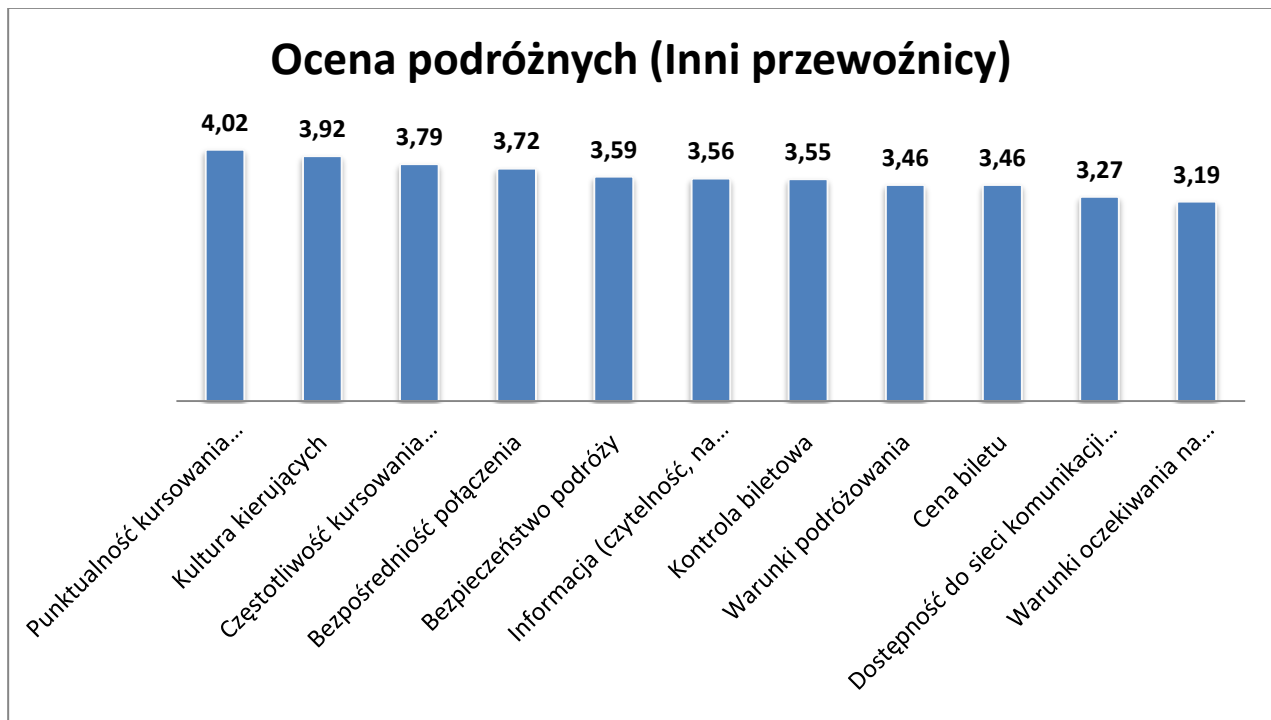
Tabela 36. Wyniki w zakresie oceny poziomu jakości usług (inni przewoźnicy)

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,59	1
2.	Kultura kierujących	3,92	2
3.	Informacja	3,56	3
4.	Warunki podróżowania	3,46	4
5.	Punktualność kursowania pojazdów	4,02	5
6.	Bezpośredniość połączenia	3,72	6
7.	Kontrola biletowa	3,55	7
8.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,27	8
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,19	9
10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,79	10
11.	Cena biletu	3,46	11
Średni poziom oceny jakości usług		3,59	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili punktualność kursowania pojazdów oraz kulturę kierujących.

Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach i dostępność do sieci komunikacyjnej.

Rysunek 28. Ocena podróży



9.15. LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 37. Luki jakościowe (PKS)

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,57	3,86	0,71	1,14
2.	Częstotliwość kursowania	5,00	4,16	2,88	1,28	2,12

	pojazdów					
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,93	3,98	0,96	1,02
4.	Warunki podróżowania	5,00	4,41	3,57	0,84	1,43
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,25	3,18	1,07	1,82
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,22	3,09	1,13	1,91
7.	Cena biletu	5,00	4,17	3,06	1,11	1,94
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,43	3,53	0,90	1,47
9.	Kultura kierujących	5,00	4,55	3,90	0,65	1,10
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,41	3,54	0,87	1,46
11.	Kontrola biletowa	5,00	4,64	3,47	1,17	1,53

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,28)
- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (1,13)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Warunki podróżowania (0,84)
- Kultura kierujących (0,65)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,12)
- Cena biletu (1,94)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Bezpieczeństwo podróży (1,02)
- Kultura kierujących (1,10)

Tabela 38. Luki jakościowe (inni przewoźnicy)

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania	5,00	4,61	4,02	0,59	0,98

	pojazdów					
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,53	3,79	0,74	1,21
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,56	3,59	0,97	1,41
4.	Warunki podróżowania	5,00	4,45	3,46	0,99	1,54
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,46	3,19	1,27	1,81
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,46	3,27	1,19	1,73
7.	Cena biletu	5,00	4,43	3,46	0,97	1,54
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,57	3,72	0,75	1,28
9.	Kultura kierujących	5,00	4,64	3,92	0,72	1,08
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,49	3,56	0,93	1,44
11.	Kontrola biletowa	5,00	4,43	3,55	0,88	1,45

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,27)
- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (1,19)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Punktualność kursowania pojazdów (0,59)
- Kultura kierujących (0,72)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,81)
- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (1,73)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (1,08)
- Punktualność kursowania pojazdów (0,98)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w powiecie częstochowskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

10. WĘZŁY PRZESIADKOWE

W publicznym transporcie zbiorowym oprócz klasycznych zespołów przystankowych, składających się zazwyczaj z dwóch przystanków (po jednym dla każdego kierunku jazdy), występują zespoły zawierające więcej przystanków i obsługujące większą ilość linii komunikacyjnych. Z matematycznego punktu widzenia o węzle przesiadkowym możemy mówić wtedy, kiedy dany zespół przystankowy tworzą przynajmniej trzy przystanki. Niniejsza część opracowania poświęcona jest właśnie węzłom przesiadkowym.

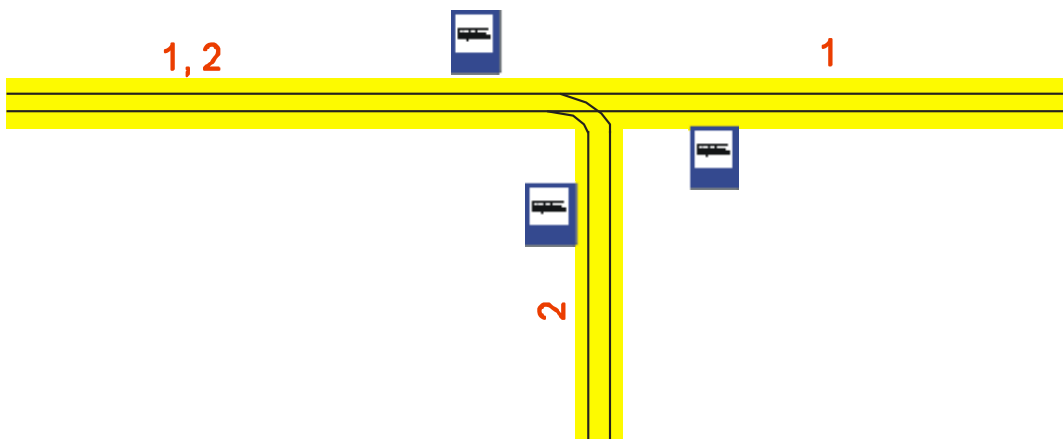
Przed wszystkim trzeba sobie uświadomić, czemu coś takiego, jak węzły przesiadkowe, w ogóle musi funkcjonować w transporcie publicznym. Sprawa jest oczywista: nie da się zbudować systemu transportowego, w którym każdy użytkownik będzie w stanie tym samym środkiem transportu (daną linią) dotrzeć do zamierzonego celu podróży. Im obszar działania organizatora transportu jest mniej rozległy i mniej linii na nim funkcjonuje, tym również przesiadek występuje mniej. Jednakże żadne większe miasto nie jest w stanie sprawnie działać bez dziesiątek, a nawet setek węzłów przesiadkowych. W przypadku niniejszego dokumentu, węzły te będą odgrywać jeszcze dodatkową rolę, a mianowicie czynnika integrującego sieci zarządzane przez różnych organizatorów transportu. Zanim jednak zostaną przedstawione cechy, którymi poszczególne grupy węzłów przesiadkowych powinny się charakteryzować, najpierw przyjrzyjmy się umownemu ich podziałowi ze względu na znaczenie:

- węzły małe: obsługujące zwykle dwie linie komunikacyjne, typowe dla niewielkich skrzyżowań dróg,
- węzły średnie: obsługujące kilka linii w obrębie skrzyżowania, zawierające przynajmniej 4 przystanki,
- węzły duże: obsługujące większą ilość linii, w tym również zróżnicowanych środków transportu,
- węzły wielkie, których przedstawicielami są dworce komunikacyjne i zintegrowane centra przesiadkowe.

Małe węzły komunikacyjne spotykamy wtedy, gdy na dowolnym skrzyżowaniu dróg dochodzi do pojawienia się przynajmniej dwóch linii, spośród których każda pokonuje to skrzyżowanie w innej relacji lub gdy na prostym odcinku drogi pojawia się przy niej pętla linii autobusowej lub tramwajowej, na którą można się przesiąść. Cechy, którym powinny sprostać małe węzły komunikacyjne są następujące:

- czytelne oznakowanie numerów przystanków,
- czytelne oznakowanie numerów linii, zatrzymujących się przy danym przystanku,
- dobre oświetlenie uliczne wszystkich przystanków w obrębie węzła,
- wszystkie przystanki w obrębie węzła wyposażone w kosze na śmieci,
- jeśli którykolwiek z przystanków w obrębie węzła jest wykorzystywany przez większą ilość pasażerów, w tym zwłaszcza osoby starsze lub niepełnosprawne, winna znajdować się przy nim co najmniej ławka, a zalecane jest stosowanie wiat.

Schemat ideowy małego węzła przesiadkowego prezentuje rysunek poniżej, na którym cyfry 1 i 2 oznaczają przykładowe numery linii komunikacyjnych.

Rysunek 29. Schemat ideowy najprostszego, małego węzła przesiadkowego (opracowanie własne)

O średnich węzłach przesiadkowych możemy mówić wtedy, gdy na skrzyżowaniu pojawia się większa ilość linii komunikacyjnych, a niekiedy istnieje połączenie między różnymi środkami transportu. W takich węzłach istnieje możliwość dokonywania przesiadek na większą ilość sposobów, a przeważnie także rotacja pasażerów jest większa. Średnie węzły przesiadkowe mogą mieć zastosowanie w centrach większych miejscowości powiatu częstochowskiego (np. przy ulicy Sienkiewicza w Blachowni) oraz w samej Częstochowie, zwłaszcza w rejonie skrzyżowań, na których przynajmniej jedna z dróg jest drogą krajową lub wojewódzką i prowadzi ruch

o zasięgu powiatowym w danym kierunku. Przykładem takiego węzła będzie skrzyżowanie ulic Warszawskiej (tutaj jako DK 91) z ulicami: Rząsawską i Konarskiego.

Cechy, którym powinny sprostać średnie węzły komunikacyjne są następujące:

- czytelne oznakowanie numerów przystanków,
- czytelne oznakowanie numerów linii, zatrzymujących się przy danym przystanku,
- dobre oświetlenie uliczne wszystkich przystanków w obrębie węzła,
- wszystkie przystanki w obrębie węzła wyposażone w kosze na śmieci,
- przynajmniej jeden, najbardziej obciążony ruchem pasażerskim przystanek musi być wyposażony w wiatę, przy czym zaleca się stosowanie wiat przy wszystkich przystankach, na których zazwyczaj oczekuje duża ilość pasażerów,
- przystanki wyposażone w wiaty, winny posiadać również wbudowane gabloty z przeznaczeniem na rozkłady jazdy wszystkich linii komunikacyjnych, zatrzymujących się przy danym przystanku, schemat sieci komunikacyjnej, wyciąg z taryfy przewozowej (w tym uprawnienia do przejazdów ulgowych), wyjątki w kursowaniu komunikacji publicznej na dany rok kalendarzowy, regulamin przewozów oraz komunikaty opracowywane przez organizatorów transportu.

Duże węzły przesiadkowe są jeszcze bardziej złożone logistycznie od węzłów średnich i w przypadku gmin powiatu częstochowskiego nie będziemy mieć z nimi do czynienia. Natomiast istotną rolę dla funkcjonowania komunikacji publicznej na szczeblu powiatowym będą miały duże węzły przesiadkowe, zlokalizowane na obszarze miasta Częstochowy. Można przyjąć, że zdecydowana większość dużych węzłów przesiadkowych ma docelowo integrować komunikację miejską (w tym tramwajową), aglomeracyjną i powiatową, zapewniając również możliwość przesiadki na pociąg.

Cechą dużego węzła przesiadkowego jest zwiększona do zwykle kilkunastu ilość linii komunikacyjnych, pomiędzy którymi istnieje możliwość dogodnych przesiadek, a poszczególne linie opuszczają węzeł wszystkimi lub prawie wszystkimi ulicami, znajdującymi się wewnątrz węzła. W niektórych przypadkach należy rozważać budowę równoległych peronów przystankowych oraz taką organizację komunikacji, aby przynajmniej pewna część przesiadek mogła być realizowana drzwi w drzwi.

Cechy, którym powinny sprostać duże węzły komunikacyjne są następujące:

- czytelne oznakowanie numerów przystanków,
- czytelne oznakowanie numerów linii, zatrzymujących się przy danym przystanku,
- dobre oświetlenie uliczne wszystkich przystanków w obrębie węzła, a nawet stosowanie wyższych masztów oświetleniowych,
- wszystkie przystanki w obrębie węzła wyposażone w kosze na śmieci,
- wszystkie przystanki w obrębie węzła wyposażone przynajmniej w ławki do siedzenia,
- większość przystanków tworzących zespół przystankowy powinna być wyposażona w wiaty,
- przystanki wyposażone w wiaty, winny posiadać również wbudowane gabloty z przeznaczeniem na rozkłady jazdy wszystkich linii komunikacyjnych, zatrzymujących się przy danym przystanku, schemat sieci komunikacyjnej, wyciąg z taryfy przewozowej (w tym uprawnienia do przejazdów ulgowych), wyjątki w kursowaniu komunikacji publicznej na dany rok kalendarzowy, regulamin przewozów oraz komunikaty opracowywane przez organizatorów transportu,
- na każdym przystanku tworzącym węzeł, należy umieszczać tabliczkę ze schematem ideowym węzła, wskazując kierunki geograficzne, układ linii i przystanków obsługujących węzeł oraz wyraźne wskazanie lokalizacji przystanku, przy którym w danej chwili znajduje się użytkownik,
- w sąsiedztwie dużego węzła przesiadkowego wskazana jest lokalizacja punktu obsługi pasażera,
- w rejonie przystanków o największej rotacji pasażerów, należy ustawiać urządzenia elektroniczne, takie jak infomaty i automaty do sprzedaży biletów.

Przykładem dużego węzła przesiadkowego jest częstochowski zespół przystankowy „Estakada”, w skład którego w praktyce wchodzi również przystanki „Aleja Pokoju”, „PZU” oraz „C.H. Jagiellończycy”. Ogółem na obszarze o średnicy około 100 metrów zlokalizowanych jest aż 13 przystanków, w tym 7 autobusowych

oraz

6 tramwajowych. Ilość linii komunikacji miejskiej, jak i obsługiwanych przez PKS, a kwalifikujących się docelowo do stania się liniami powiatowymi o charakterze użyteczności publicznej, przekracza 20.

Ostatnią z umownych grup węzłów przesiadkowych są węzły wielkie, tworzone głównie przez dworce komunikacji publicznej i zintegrowane centra przesiadkowe. W skali powiatów: częstochowskiego grodzkiego i częstochowskiego ziemskiego, do takiego miana pretenduje tylko węzeł towarzyszący dworcowi kolejowemu „Częstochowa Osobowa”. Jakkolwiek widoczna obecnie zbyt duża rozciągłość obszarowa tego węzła, brak integracji transportu różnych przewoźników oraz zupełnie niedostosowana infrastruktura sprawiają, że do uzyskania optymalnego stanu zagospodarowania przedmiotowego miejsca jeszcze wiele brakuje. Wielki węzeł przesiadkowy z założenia ma być bardzo łatwo dostępny dla maksymalnie dużej grupy użytkowników, a dojazd do niego musi zapewniać przynajmniej kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, zarządzanych przez więcej, niż jednego organizatora transportu.

Cechy, którym powinien sprostać wielki węzeł przesiadkowy są następujące:

- integracja rodzajów transportu (kolej, autobusy, tramwaje),
- przynajmniej 20 linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej,
- wiele miejsc wymiany pasażerów (przystanków),
- wszystkie przystanki, perony, platformy itp. muszą być wyposażone co najmniej w zadaszenie oraz miejsca do siedzenia,
- każdy przystanek oznaczony swoim numerem porządkowym w obrębie węzła,
- przy każdym przystanku dokładna informacja o liniach, które z niego korzystają,
- przy każdym przystanku schemat przestrzenny węzła przesiadkowego wraz z oznaczeniem lokalizacji przystanku, przy którym w danej chwili przebywa użytkownik,
- przy każdym przystanku umieszczone rozkłady tylko tych linii, które z danego przystanku faktycznie realizują swoje odjazdy,
- na głównej hali dworca lub centrum przesiadkowego tablice informacyjne z rozkładami jazdy wszystkich przewoźników, realizujących przewozy dla wszystkich organizatorów, korzystających z węzła przesiadkowego,
- dokładne oznaczenie numerów i symboli peronów lub platform przystankowych,
- przy każdym przystanku kosz na śmieci,
- przystanki wyposażone w wiaty, winny posiadać również wbudowane gabloty ze schematem sieci komunikacyjnej, wyciąg z taryfy przewozowej (w tym uprawnienia do przejazdów ulgowych), wyjątki w kursowaniu komunikacji publicznej na dany rok kalendarzowy, regulamin przewozów oraz komunikaty opracowywane przez organizatorów transportu,

- każde stanowisko odjazdowe (przystanek) musi posiadać wydajne, energooszczędne źródło światła, z zaleceniem stosowania technologii solarnych i LED,
- wyznaczone miejsca do postoju pojazdów technicznych i rezerw autobusowych przewoźników,
- dworzec komunikacyjny lub zintegrowane centrum przesiadkowe musi dysponować ponadto takimi rozwiązaniami architektonicznymi i informatycznymi, jak:
 - Bezpłatne toalety,
 - Pełen monitoring wizyjny,
 - Pomieszczenia klimatyzowane i z wydajną wentylacją,
 - Ciąg kas biletowych, z których każda winna obsługiwać klientów różnych organizatorów transportu,
 - Automaty do sprzedaży biletów,
 - Wygodna i estetyczna poczekalnia dla podróżnych,
 - Część przeznaczona na galerię handlową, w tym punkty prasowe,
 - Część gastronomiczno-bufetowa,
 - Część noclegowo-hotelowa,
 - Wyznaczone miejsca, w których dozwolone będzie palenie tytoniu,
 - Centrum Obsługi Pasażera (COP),
 - Parking typu Park&Ride,
 - Wszystkie pomieszczenia muszą być łatwo dostępne dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - Ruchome schody, ruchome chodniki i dźwigi osobowe,
 - Wykorzystanie dachów dworca komunikacyjnego do zainstalowania paneli solarnych, służących zmniejszeniu zapotrzebowania na energię elektryczną z zewnątrz,
 - Zastosowanie takiego rozwiązania projektu, aby możliwe było przejście między skrajnymi punktami dworca lub centrum przesiadkowego wyłącznie pomieszczeniami zabudowanymi lub przynajmniej zadaszonymi,
 - Zapowiedzi głosowe odjazdów różnych środków transportu,
 - Ekrany LED z wyświetlanymi komunikatami o zmianach w funkcjonowaniu transportu publicznego na liniach obsługiwanych przez poszczególnych organizatorów,

- Ekran LED z tablicą najbliższych 15-20 odjazdów środków transportu, aktualizującymi się w trybie on-line, z podaniem numeru linii, numeru stanowiska (przystanku), nazwy przystanku docelowego, planowanej godziny odjazdu oraz wielkości ewentualnego opóźnienia,

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Częstochowie pozostaje do tej pory w sferze koncepcji, tymczasem takie miejsce wskazuje się jako optymalne dla rozpoczynania i kończenia kursów wszystkich lub prawie wszystkich linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez powiat.

Istnieje w Polsce szereg dworców komunikacyjnych, które można zakwalifikować do rangi wielkich węzłów przesiadkowych. Zapewne jednym z najbardziej znanych jest węzeł „Dworzec Centralny” w Warszawie, łączący kilkadziesiąt linii autobusowych, tramwajowych, kolei dalekobieżnych i lokalnych. Ze względu na stosunkowo pozytywne nastawienie Unii Europejskiej do tego typu inwestycji, coraz więcej polskich miast decyduje się na opisywane rozwiązania.

Utworzenie węzłów przesiadkowych w Powiecie Częstochowskim rekomenduje się w mieście Koniecpol i Blachownia z uwagi na ich strategiczne położenie oraz duże znaczenie w codziennych podróżach mieszkańców powiatu. Ponadto we wszystkich miejscowościach będących siedzibami gmin, główne przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w infrastrukturę zapewniającą wyższy komfort oczekiwania na autobus (lub pociąg) oraz pełniejszą informację pasażerską.

W ruchu pasażerskim na szczeblu gmin i w przewozach między gminami, większe znaczenie w kontekście przesiadek będą odgrywały węzły w: Rędzinach, Rudnikach, Kłomnicach, Mykanowie, Mstowie, Świętej Annie, Olsztynie, Poczesnej i Janowie (w tym także dla połączeń do powiatu myszkowskiego).

11. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

11.1. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY

Jak już wcześniej wspomniano, powiat częstochowski nie należy do gęsto zaludnionych. W przewozach pasażerskich zdecydowaną większość podróży stanowią przejazdy pomiędzy poszczególnymi gminami a miastem Częstochową i dlatego też na tego typu połączeniach skupiają się proponowane linie o charakterze użyteczności publicznej, przedstawione w następnym rozdziale.

Najgęściej zaludnionym obszarem, na którym również występuje największe potencjalne zapotrzebowanie na przewozy, jest najbliższe otoczenie Częstochowy - gminy ościenne, a wśród nich największe znaczenie ma gmina Blachownia, w której znajduje się największa miejscowość powiatu, blisko 10-tysięczne miasto Blachownia. Analizując mapę administracyjną powiatu można zauważyć, że wszystkie największe miejscowości, generujące największe potoki pasażerskie, leżą wzdłuż głównych ciągów drogowych powiatu, zwłaszcza przy drogach krajowych nr 46 i 91 oraz drogach wojewódzkich: 483, 786 i 908.

O ile w zakresie usług publicznego transportu zbiorowego Blachownia jest ośrodkiem o dużym znaczeniu, głównie z racji niewielkiej odległości od Częstochowy, o tyle drugie co do wielkości miasto powiatu - Koniecpol, nie generuje podobnych potoków pasażerskich. Wynika to z odległości około 45 km, dzielącej oba miasta,

a także faktu, że spośród mieszkańców Koniecpola, większość jest zatrudnionych w tym mieście lub pobliskich wsiach. Ponadto z racji różnicy prędkości komunikacyjnej środków komunikacji zbiorowej względem motoryzacji indywidualnej, wraz ze wzrostem odległości rośnie również potencjalnie oszczędzany czas, który należy poświęcić na przemieszczanie się z jednego miejsca w drugie. Spośród pozostałych miejscowości powiatu częstochowskiego, żadna inna nie przekracza już nawet 5 tysięcy mieszkańców. Do ważniejszych wsi, generujących zwiększone potoki pasażerskie, należy zaliczyć: Kłomnice, Konopiska, Lelów, Rędziny, Mstów, Jaskrów, Borowno, Wrzosową i Olsztyn.

Ze względu na niewielkie zaludnienie kilkudziesięciu miejscowości powiatu, które liczą często poniżej 200 mieszkańców, należy rozważyć uzasadnienie kierowania do nich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Duże rozproszenie poszczególnych wsi, duże odległości do większych ośrodków urbanistycznych i wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej sprawiają, że w wielu przypadkach mieszkańcy ci polegają na transporcie indywidualnym (samochody, motocykle i rowery) lub przemieszczają się pieszo. Należy również podkreślić, iż w przypadku niektórych miejscowości, ze względów logistycznych i finansowych, wielu użytkownikom transportu publicznego opłaca się we własnym zakresie pokonywać odległości rzędu 3-4 km do najbliższego przystanku i dystans ten bywa dla nich akceptowalny.

Przedstawione w kolejnym rozdziale linie, na których mają być realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, nie zabezpieczają potrzeb absolutnie wszystkich miejscowości powiatu, jednakże zaproponowane trasy są trasami podstawowymi, które w razie potrzeby można uzupełnić dodatkowymi wjazdami kieszeniowymi lub wariantowaniu, a jeśli i to nie okaże się wystarczające, istnieje opcja uruchomienia linii dowozowych do sieci układu podstawowego lub w ogóle uruchomienia nowych linii. Przy ich planowaniu bardzo ważne jest jednak przeprowadzenie stosownych analiz ekonomicznych i wstępnych badań, mających na celu określenie potencjalnego zapotrzebowania na przewozy. Możliwe, że w uzasadnionych przypadkach znajdzie konieczność uruchamiania linii na okres próbny, trwający zwykle kilka miesięcy. Celem uzyskania najbardziej wiarygodnych danych, linie te powinny być wprowadzane od września lub października, by około marca mieć możliwość podjęcia decyzji co do dalszego utrzymywania nowego połączenia.

11.2. UWARUNKOWANIA ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH POWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ

W celu zapewnienia prawidłowej realizacji usług transportowych w ramach transportu zbiorowego, niezależnie od analizowanego obszaru, niezbędne jest spełnienie szeregu rozwiązań przestrzennych, które nie tylko ułatwiają zarządzanie siecią transportową, ale również sprawiają, że przewozy pasażerskie są bezpieczne,

konkurencyjne cenowo względem innych środków lokomocji, niezawodne, a podróże nimi odbywa się w możliwie jak najlepszych warunkach.

Aby przewozy użyteczności publicznej transportu zbiorowego spełniały powyższe kryteria, przewoźnicy (operatorzy) muszą dysponować nowoczesnym, niezawodnym pod względem technicznym taborem, prowadzonym przez wykwalifikowanych kierowców, stosujących się do przepisów ruchu drogowego oraz potrafiących pozytywnie oddziaływać na kontakty z pasażerami.

Z drugiej strony, ważne jest to, aby jednostki zarządzające transportem publicznym miały możliwość planowania tras z wykorzystaniem dróg publicznych o dobrej jakości nawierzchni, prawidłowo utrzymywanych w okresie zimowym, z bezpiecznie i dogodnie dla użytkowników rozplanowanymi przystankami, a układ komunikacyjny i rozkłady jazdy w możliwie najlepszym stopniu zaspokajały potrzeby przewozowe mieszkańców.

W kwestii sieci drogowej, na której będą realizowane przewozy pasażerskie zarówno w ramach linii zarządzanych przez powiat, jak i przez miasto Częstochowę należy stwierdzić, że powiat posiada dość dobrze rozwinięty układ dróg lokalnych, dogodnie łączących drogi wyższych kategorii. Oczywiście jest, iż żadna z linii komunikacyjnych nie zostanie poprowadzona drogą o najwyższej randze, która znajdzie się w najbliższych latach na terenie powiatu. Autostrada A1, mająca przebiegać przez obszar gmin: Kruszyna, Mykanów, Rędziny i Poczesna (oraz miasto Częstochowa), będzie miała znaczenie wyłącznie tranzytowe i tylko w nieznacznym stopniu należy spodziewać się jej wykorzystania lokalnego. Natomiast w kontekście sieci komunikacji publicznej powiatu jej znaczenie będzie polegało na znaczącym przejęciu ruchu tranzytowego z obecnej drogi krajowej nr 1, co spowoduje poprawę płynności ruchu na niej, spowoduje obniżenie zagrożenia występowania kongestii ruchu oraz znacznie zredukuje ilości pojazdów ciężarowych, przejeżdżających przez obszar objęty omawianą siecią linii o charakterze użyteczności publicznej. Najbardziej odczuwalne będzie to dla mieszkańców z gmin: Poczesna, Olsztyn i Kamienica Polska.

Odcinek istniejącej drogi krajowej nr 1, który nie zostanie przebudowany na autostradę, jest sukcesywnie remontowany, instalowane są urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu, a niektóre skrzyżowania przebudowuje się do formy bezkolizyjnych. Duże znaczenie ma tutaj przykładowo realizowana inwestycja przebudowy węzła DK 1 i DK 46 w Częstochowie, której planowy termin ukończenia przypada w drugim półroczu 2014 roku. Około rok później ma zostać natomiast udostępniony pobliski węzeł DK 1 z DK 91, na którym zaplanowano uzupełnienie brakujących łącznic, zapewniających docelowo możliwość przejazdu we wszystkich możliwych relacjach.

Ze względu na dużą ilość planowanych linii komunikacyjnych, również istotna będzie przebudowa całego częstochowskiego odcinka DK 91, na który składają się ulice: Warszawska i Rędzińska. Inwestycja ta będzie współfinansowana z środków Unii Europejskiej, a jej przewidywany termin ukończenia przypada w ostatnim kwartale 2015 roku.

Spośród pozostałych dróg krajowych na obszarze powiatu, planowana jest przebudowa DK 46 w kierunku Blachowni, jako drogi dojazdowej do węzła autostradowego. Odcinek olsztyński tej samej drogi krajowej został zmodernizowany kilka lat temu.

W dużej mierze za sprawą pozyskiwania środków z Unii Europejskiej, poszczególne samorzady prowadzą stałe działania inwestycyjne w zakresie przebudowy dróg gminnych i podobnie wygląda sprawa w kontekście dróg powiatowych. Zdecydowana większość ich odcinków posiada nową nawierzchnię, poprawione oznakowanie, urządzenia bezpieczeństwa, zwłaszcza w pobliżu przejść dla pieszych. Zmodernizowano także oświetlenie uliczne, chodniki, odwodnienie.

Prowadzone inwestycje drogowe na obszarze powiatu częstochowskiego doprowadziły również przy okazji do remontu wielu zatok przystankowych, a w miejscach szczególnie tego wymagających, ustawiono przeszklone wiaty z ławkami. W ten sposób unowocześniono infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego, poprawiono warunki oczekiwania na przyjazd środków transportu i poprawiono jego estetykę.

Również istotne znaczenie dla transportu pasażerskiego na terenie powiatu częstochowskiego będą miały prowadzone prace na drogach szynowych. Istnieje szansa na wzrost udziału przewozów kolejowych w ogólnej liczbie podróży w powiecie, jednakże według stanu na początek drugiego kwartału 2014 roku, żadna z głównych inwestycji w infrastrukturę kolejową nie została jeszcze ukończona i na ich efekty będzie jeszcze trzeba poczekać.

11.3. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO POWIATU W POWIĄZANIU Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ

Obecnie prowadzona polityka poszczególnych samorządów w kontekście inwestycji drogowych, wpływających w naturalny i nieodzowny sposób na działalność transportową jest oceniana pozytywnie. Większość gmin powiatu częstochowskiego planuje modernizacje lub przebudowy dróg w dość zbliżony do siebie sposób, wiele rozwiązań technologicznych ulega tym samym unifikacji, a przez to obniża się ich koszt. Biorąc jednak pod uwagę kompetencje samorządów, to właśnie poszczególne gminy będą decydowały o tym, jaki będzie ich kierunek rozwoju przestrzennego. Kierunek rozwoju przestrzennego powiatu stanie się wobec tego wypadkową działań wszystkich gmin, tworzących powiat.

Wobec powyższego, niezbędnym zadaniem dla gmin jest stworzenie własnych, lokalnych planów zagospodarowania przestrzennego oraz określenie standardów dla budowy dróg gminnych na swoim terenie. Biorąc pod uwagę wymagania taboru autobusowego, charakteryzującego się większymi parametrami, wszystkie pętle autobusowe co najmniej na obszarze aglomeracji częstochowskiej (Częstochowa wraz z otaczającymi ją bezpośrednio gminami) należy możliwie szybko dostosować do obsługi autobusów o długości 12 i 18 metrów. Jakkolwiek w większości przypadków linie aglomeracyjne będą obsługiwane standardowymi autobusami jednoczłonowymi, to jednak z praktycznego punktu widzenia nie można wykluczyć ekspedycji jednostek przegubowych, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych i przy incydentalnym wzroście zapotrzebowania ze strony pasażerów, np. w powiązaniu z imprezami masowymi.

Na drogach powiatowych i wojewódzkich istotnym działaniem powinno być dążenie do poprawy bezpieczeństwa pieszych, w tym również w sąsiedztwie przystanków komunikacji publicznej. Ważne jest to, aby chodniki miały normatywną szerokość, nawierzchnię obniżającą ryzyko poślizgnięcia lub potknięcia, a w ich przekroju poprzecznym nie powinny występować słupy oświetleniowe i znaki drogowe. Ze względów bezpieczeństwa zasadnym jest także oddzielanie chodników od jezdni ogrodzeniami drogowymi, złożonymi z biało-czerwonych słupków połączonych łańcuchami lub szerokimi na kilkadziesiąt centymetrów pasami zieleni.

Na obszarze poszczególnych gmin, w których poprawa warunków poruszania się drogami jest odczuwalna, dalsze działania powinny się skupiać na utwardzaniu dojazdów do pól i dróg mniej uczęszczanych. Istotne jest także, aby drogi przewidziane do kursowania transportu publicznego, były projektowane z uwzględnieniem ich parametrów. Przykładem rozwiązania, które wymaga interwencji, jest droga lokalna prowadząca przez wieś Cegielnia w gminie Mstów. Występuje na niej trudny technicznie odcinek, wynikający z nienormatywnej szerokości jezdni i łuku drogi o zbyt małym promieniu. W efekcie przejazd autobusu o długości 10-11 metrów wymaga obniżenia prędkości do około 5 km/h. Takie sytuacje uważa się za niedopuszczalne dla dróg, na których mają być wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, niezależnie od tego, czy będą to przewozy aglomeracyjne, czy powiatowe.

W związku z narastającym problemem bezrobocia, w powiecie częstochowskim coraz większe znaczenie będzie miało stymulowanie działalności gospodarczej i tworzenie nowych miejsc pracy. Wydaje się, że dobry efekt przyniesie budowa nowych przedsiębiorstw na obszarze częstochowskich stref ekonomicznych. Warto również wziąć pod uwagę potencjał sąsiedztwa przyszłych węzłów autostradowych, z których cztery znajdują się na terenie powiatu częstochowskiego. Są to bowiem idealne lokalizacje dla centrów logistycznych, dużych przedsiębiorstw, a dogodny dojazd zachęci mieszkańców do korzystania z usług. Ponieważ należy zakładać, iż w rejonie węzłów autostradowych powstaną również centra rozrywkowe i rekreacyjne, dojazd do nich powinien być możliwy zarówno od strony autostrady, jak i od strony dróg lokalnych, na których radykalnie wzrośnie znacznie linii komunikacyjnych.

11.4. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO - REKOMENDACJE

W zakresie kierunków rozwoju przestrzennego powiatu (a dokładniej: tworzących go gmin), można wymienić następujące, sugerowane rozwiązania:

- Utworzenie jednolitych standardów w zakresie parametrów oraz stosowanej infrastruktury dla budowanych i modernizowanych dróg gminnych i powiatowych.
- Poszczególne samorządy gminne powinny przyspieszyć prace studyjne nad planami zagospodarowania przestrzennego, aby powiązać projektowane obszary osiedli mieszkaniowych lub przewidzianych na działalność gospodarczą z układem sieci drogowej, w tym z wyznaczeniem przystanków transportu publicznego.

- W gminach, na obszarze których zostaną zbudowane węzły autostradowe, towarzyszące autostradzie A1, należy wyznaczyć strefy ekonomiczne, przewidziane na prowadzenie szeroko rozumianej działalności gospodarczej, ze szczególnym uwzględnieniem towarzyszącym im układom drogowym, mogącym służyć m.in. środkom transportu publicznego.
- W celu rozbudowania sieci komunikacyjnej, objętej przewozami o charakterze użyteczności publicznej, o mniejsze miejscowości, jak również ogólnie poprawienia jakości życia mieszkańców, należy dążyć do poprawy parametrów geometrycznych i stanu nawierzchni dróg istniejących oraz budować nowe drogi, skracające pokonywany dystans i czyniące każdą formę transportu bardziej ekonomiczną.
- Należy dążyć do tworzenia nowych miejsc pracy, w celu obniżenia stopy bezrobocia, co automatycznie przełoży się na wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe dla mieszkańców powiatu.
- Gminy, posiadające sprecyzowane plany zagospodarowania przestrzennego i mające koncepcje dalszego rozwoju, powinny czynić dalsze starania o pozyskiwanie części środków niezbędnych na finansowanie swoich inwestycji w ramach programów Unii Europejskiej. Dotyczy to w szczególności obiektów użyteczności publicznej, sportowych i mieszkaniowych.

12. SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

12.1. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ KOMUNIKACYJNYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

W przypadku powiatu częstochowskiego, na kształt sieci komunikacyjnej wpłynęły w przeważającej części potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane z przemieszczaniem się.

W przewozach pasażerskich zdecydowaną większość podróży stanowią przejazdy pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminnymi a miastem Częstochowa i dlatego też na tego typu połączeniach skupiają się proponowane linie o charakterze użyteczności publicznej.

Na obszarze powiatu częstochowskiego będzie można wyróżnić trzy strefy zarządzania publicznym transportem zbiorowym:

- I strefa: Blachownia, Konopiska, Poczesna, Starcza, Kamienica Polska
- II strefa: Olsztyn, Janów, Lelów, Przyrów, Koniecpol, Dąbrowa Zielona, Mstów
- III strefa: Mykanów, Kruszyna, Rędziny, Kłomnice

Przyjęty w ten sposób podział można traktować jedynie jako wskazówkę co do sposobu zarządzania siecią transportową, natomiast w praktyce nie jest on obligatoryjny do stosowania z uwagi na kompetencje poszczególnych samorządów. W ramach każdej z wyszczególnionych trzech stref, poszczególne linie muszą tworzyć spójny podsystem, będący częścią sieci powiatowej, stanowiący jej integralny moduł i zawierający szereg powiązań ekonomicznych i logistycznych z innymi liniami powiatowymi o charakterze użyteczności publicznej. W ramach każdej z podanych stref można natomiast stosować specjalne taryfy biletowe, mające zachęcić mieszkańców do korzystania z usług komunikacji zbiorowej.

Umowny podział powiatu na strefy potencjalnego oddziaływania poszczególnych organizatorów jest następujący:

Rysunek 30. Podział administracyjny powiatu z zaznaczeniem sugerowanych obszarów zarządzania transportem poszczególnych organizatorów



Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo na obszarze powiatu częstochowskiego można wskazać alternatywny podział na strefy zarządzania publicznym transportem zbiorowym:

- I strefa: Blachownia, Konopiska, Starcza, Poczesna, Kamienica Polska
- II strefa: Olsztyn, Janów, Lelów
- III strefa: Mstów, Kłomnice
- IV strefa: Rędziny, Mykanów, Kruszyna
- V strefa: Przyrów, Koniecpol, Dąbrowa Zielona

Przyjęty w ten sposób podział można traktować jedynie jako wskazówkę co do sposobu zarządzania siecią transportową, natomiast w praktyce nie jest on obligatoryjny do stosowania z uwagi na kompetencje poszczególnych samorządów. W ramach każdej z wymienionych trzech stref, poszczególne linie muszą tworzyć spójny podsystem, będący częścią sieci powiatowej, stanowiący jej integralny moduł i zawierający szereg powiązań ekonomicznych i logistycznych z innymi liniami powiatowymi o charakterze użyteczności publicznej. W ramach każdej z podanych stref można natomiast stosować specjalne taryfy biletowe, mające zachęcić mieszkańców do korzystania z usług komunikacji zbiorowej.

Rysunek 31. Alternatywny podział administracyjny powiatu z zaznaczeniem sugerowanych obszarów zarządzania transportem przez poszczególnych organizatorów



Źródło: Opracowanie własne

12.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- Organizowane przez władze publiczne
- Mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych
- Dostępne dla wszystkich warstw społecznych

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Przyjmuje się następujący model kształtowania sieci połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej: każda siedziba gminy powinna posiadać połączenie z siedzibą powiatu czyli miastem Częstochowa.

Uzasadnienie ekonomiczne dla poszczególnych linii planowanych do objęcia użytecznością publiczną.

Proponowane linie komunikacyjne, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, mogą ulegać niewielkim zmianom przebiegu, wariantowaniu lub łączeniu z innymi liniami na etapie wdrożenia, po uprzednich badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców poszczególnych gmin.

Należy naznaczyć, że Powiat Częstochowski (powiat ziemski) winien zawrzeć porozumienie z powiatem grodzkim tj. miastem Częstochowa z uwagi na to, że linie na bazie porozumienia będą miały charakter linii powiatowych (obecnie linie łączące obydwie jednostki administracyjne mają charakter wojewódzki).

Zaprezentowano ponadto drugi wariant układu sieci linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej, mogący być substytucyjne względem rozwiązań proponowanych poniżej.

Funkcje połączeń o charakterze użyteczności publicznej

Funkcja I KATEGORII

- POŁĄCZENIE SIEDZBY POWIATU-CZĘSTOCHOWA Z SIEDZIBAMI GMIN
- POŁĄCZENIA 1-2 H (OK. 12 KURSÓW)

Linie:

- I.2 (Częstochowa- Blachownia- Szpital)
- II.1 (Częstochowa- Konopiska)
- III.1 (Częstochowa- Starcza)
- IV.2 (Częstochowa- Poczesna- Kamienica Polska)

- V.1 (Częstochowa- Olsztyn- Janów- Lelów)
- VII.1A (Częstochowa- Przyrów)
- IX.1A (Częstochowa- Mstów- Koniecpol)
- X.1 (Częstochowa- Kruszyna)
- XI.1A (Częstochowa- Rędziny- Kłomnice)
- XII.1A (Częstochowa- Mstów- Dąbrowa Zielona)
- XIII.1A (Częstochowa- Mykanów)

Funkcja II KATEGORII

- POŁĄCZENIA MIĘDZY SIEDZIBAMI GMIN A INNYMI MIEJSCOWOŚCIAMI NA TERENIE GMINY
- OBEJMUJĄCE TRANSPORT OD SIEDZIBY GMINY DO MIEJSCOWOŚCI WSKAZANYCH PRZEZ WÓJTA/ BURMISTRZA
- (OK. 4-6 KURSÓW)

Linie:

- II.1 (na odcinku Konopiska- m. Aleksandria Druga)
- II.2 (Częstochowa- Konopiska- Starcza)
- III.1 (na odcinku Starcza- m. Rudnik Mały)
- IV.2 (od m. Kolonia Borek do m. Osiny- osiedle)
- V.1. (na odcinku Lelów- m. Nakło)
- VI.1 (Częstochowa- Olsztyn- Zrębice- Janów)
- VII.1A (na odcinku m. Przyrów- m. Drochlin- gm. Lelów)
- VII. 2 (linia łącząca gminy Mstów i Kłomnice; Częstochowa- Srocko- Siedlec- Mstów- Kuchary- Rzerzeczyce- Kłomnice- Pacierzów- Garnek)
- IX.1A (na odcinku m. Koniecpol- m. Rudniki)
- X.1 (od m. Kruszyna (przez Wikłów, Lgota Mała, Widzów, Baby)
- XI.1A (na odcinku m. Kłomnice- m. Zawada)
- XII.1A (na odcinku m. Dąbrowa Zielona- m. Soborzyce)
- XIII.1A (na odcinku m. Mykanów- m. Stary Broniszew)

Funkcja III KATEGORII

- POŁĄCZENIA-LINIE NA TERENIE POWIATU NIE PRZEBIEGAJĄCE PRZEZ SIEDZIBY GMIN
- (OK. 4-6 KURSÓW)

Linie:

- I.1 (na terenie Gminy Blachownia)
- II.3 (Częstochowa- Rększowice- Konopiska- Korzonek- Jamki)

IV.1 (na terenie Gminy Poczesna i Kamienica Polska)

XIII.2 (na terenie Gminy Mykanów)

Funkcja IV KATEGORII

- LINIA ŁĄCZĄCA WSCHODNIĄ CZĘŚĆ POWIATU
- (Janów- Przyrów-Dąbrowa Zielona-Konieczpol-Lelów)
- (OK. 4-6 KURSÓW)

Linia:

VIII.1 (połączenie siedzib gmin: Janów- Przyrów- Dąbrowa Zielona- Konieczpol- Lelów)

Funkcja V KATEGORII

- CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSÓW W DNI ROBOCZE, WAKACJE, FERIE, WEEKENDY, NIEDZIELE I ŚWIĘTA

Linie będą poddawane okresowej analizie ekonomicznej (rentowności, przydatności. W przypadku stwierdzenia nierentowności linii po dokonanej analizie, organizator zastrzega sobie prawo do:

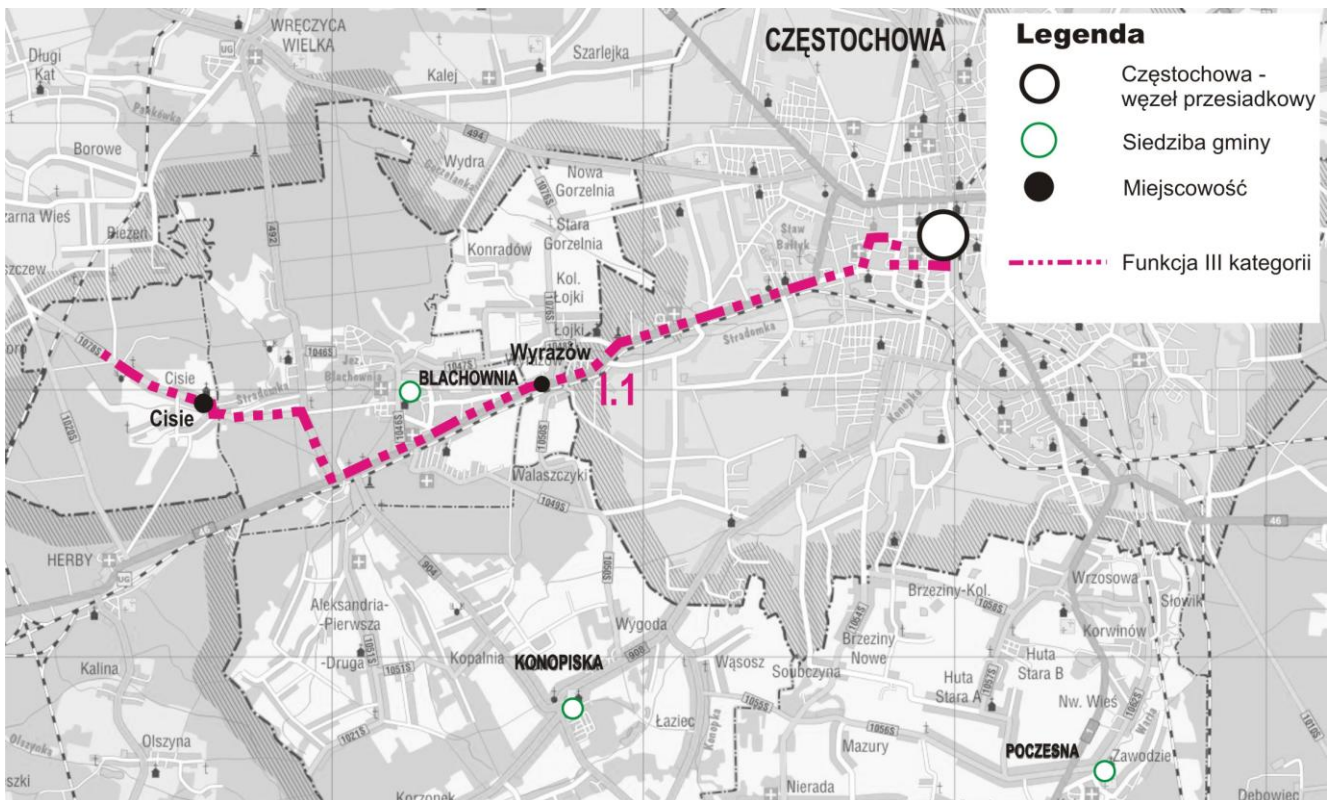
- Etap 1 - wystąpienie o dofinansowanie ze strony gmin.
- Etap 2 - zmniejszenie częstotliwości kursów.
- Etap 3- likwidacja linii.

1. GMINA BLACHOWNIA

I.1 Wjazd DK 46

Częstochowa- Wyrazów- Blachownia- Cisie

Mapa 21. Schemat linii komunikacyjnej nr I.1

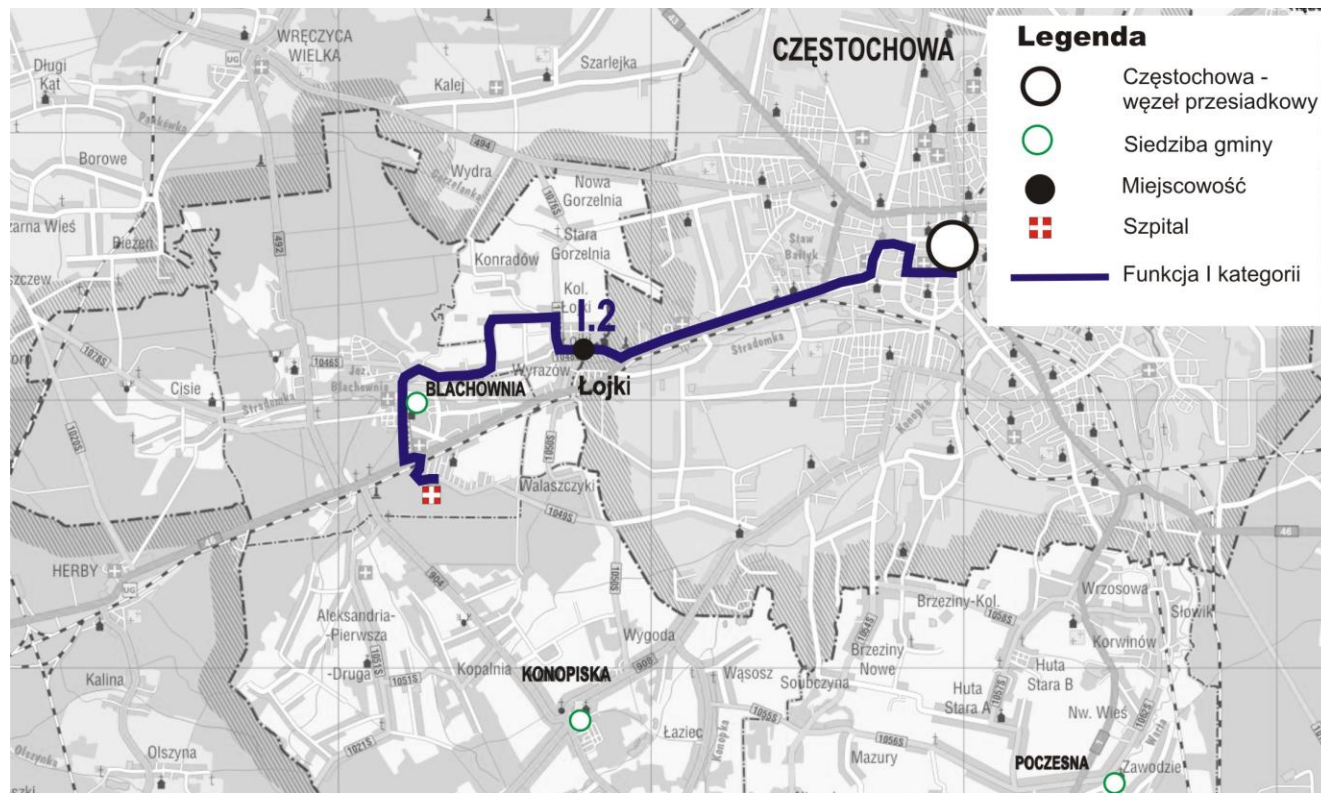


Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

I.2 Wjazd DP 1048S

Częstochowa- Łojki-Piastów-Blachownia- SZPITAL

Mapa 22. Schemat linii komunikacyjnej nr I.2



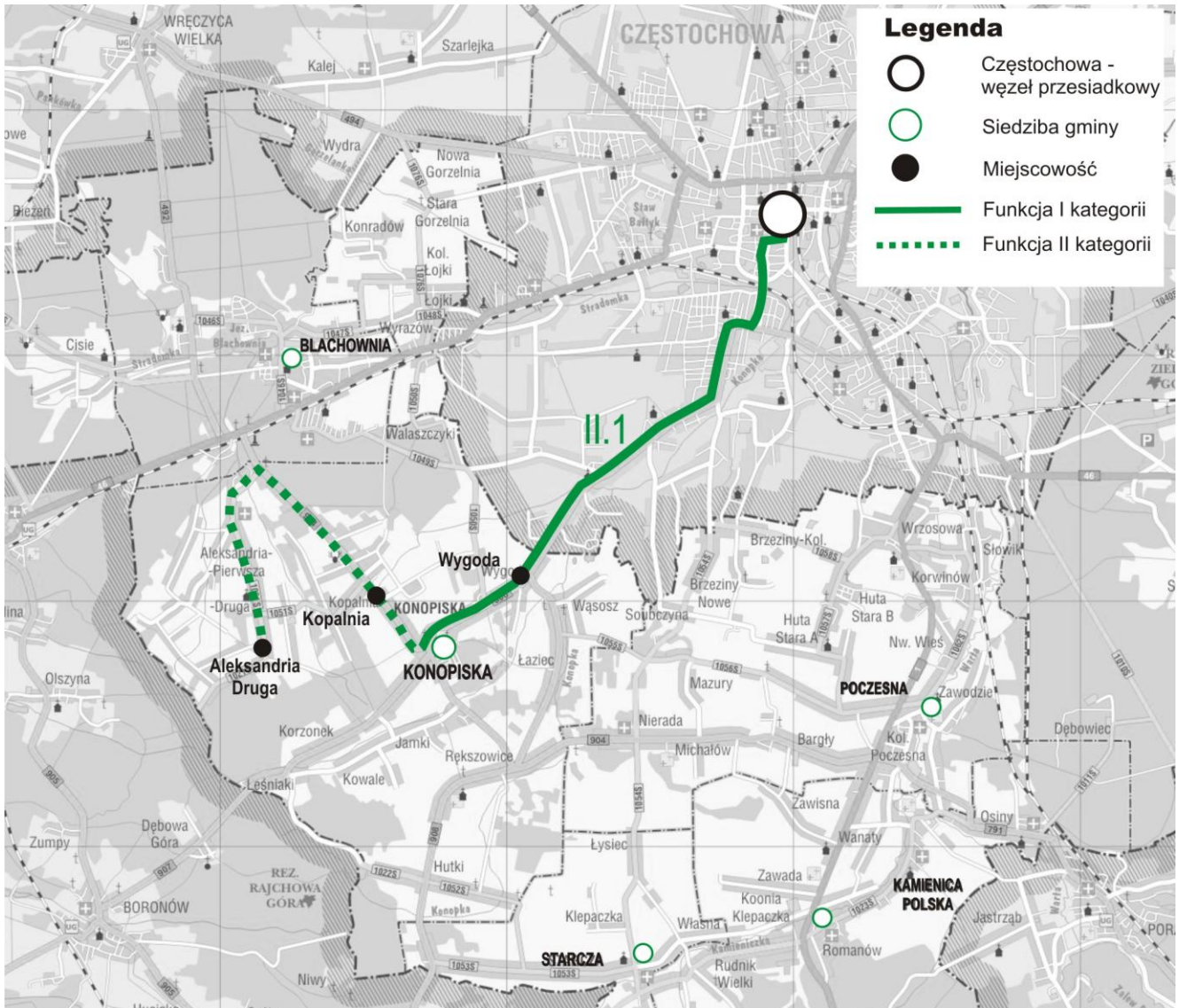
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

2. GMINA KONOPISKA, STARCZA

II.1 Wjazd DW 908

Częstochowa- Wygoda- Konopiska- Kopalnia- Aleksandria Pierwsza- Aleksandria Druga.

Mapa 23. Schemat linii komunikacyjnej nr II.1

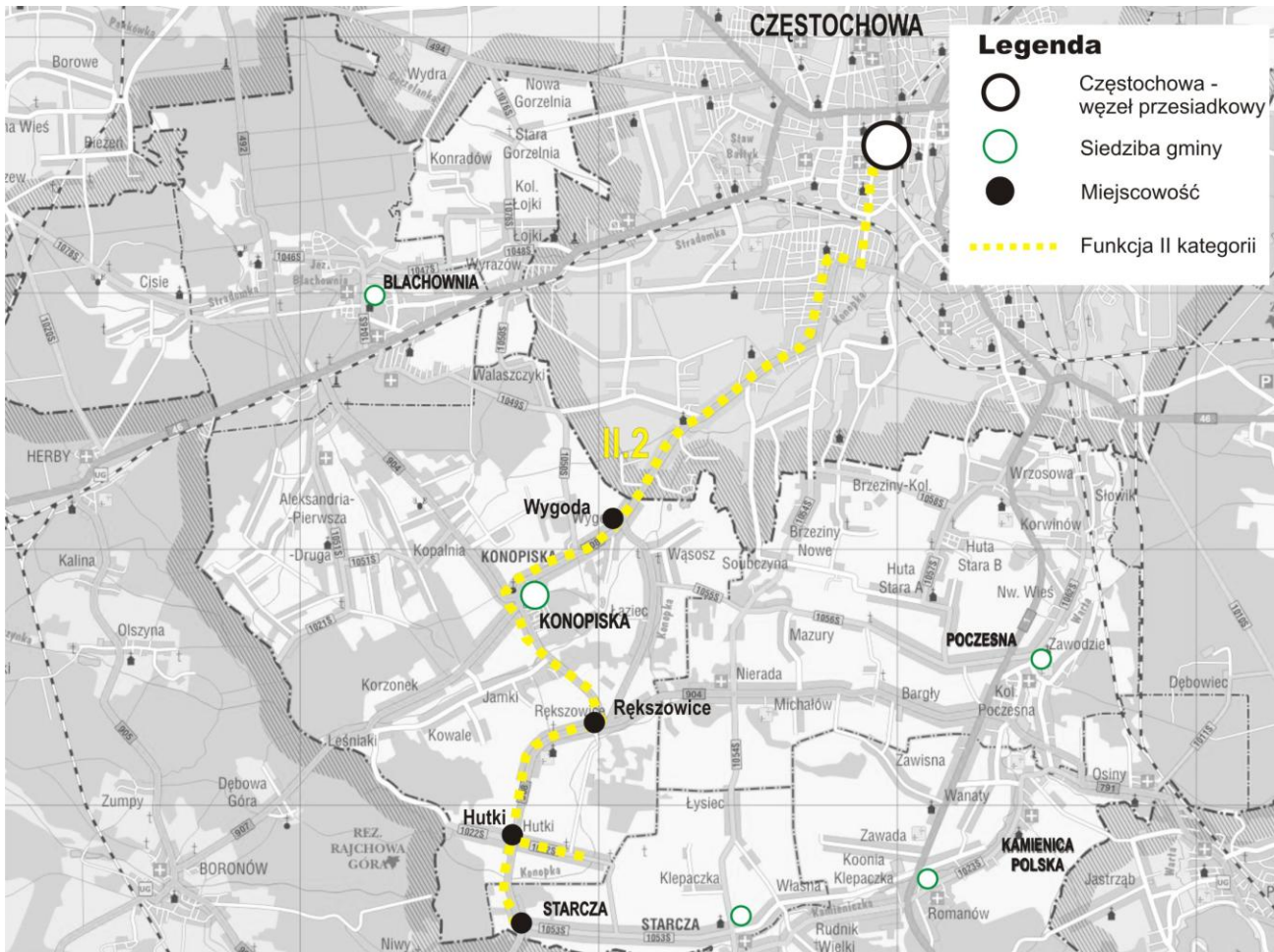


Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

II.2 Wyjazd DW 908

Częstochowa- Wygoda- Konopiska- Rększowice- Hutki OSP- Starcza (skrzyżowanie z DW 908).

Mapa 24. Schemat linii komunikacyjnej nr II.2

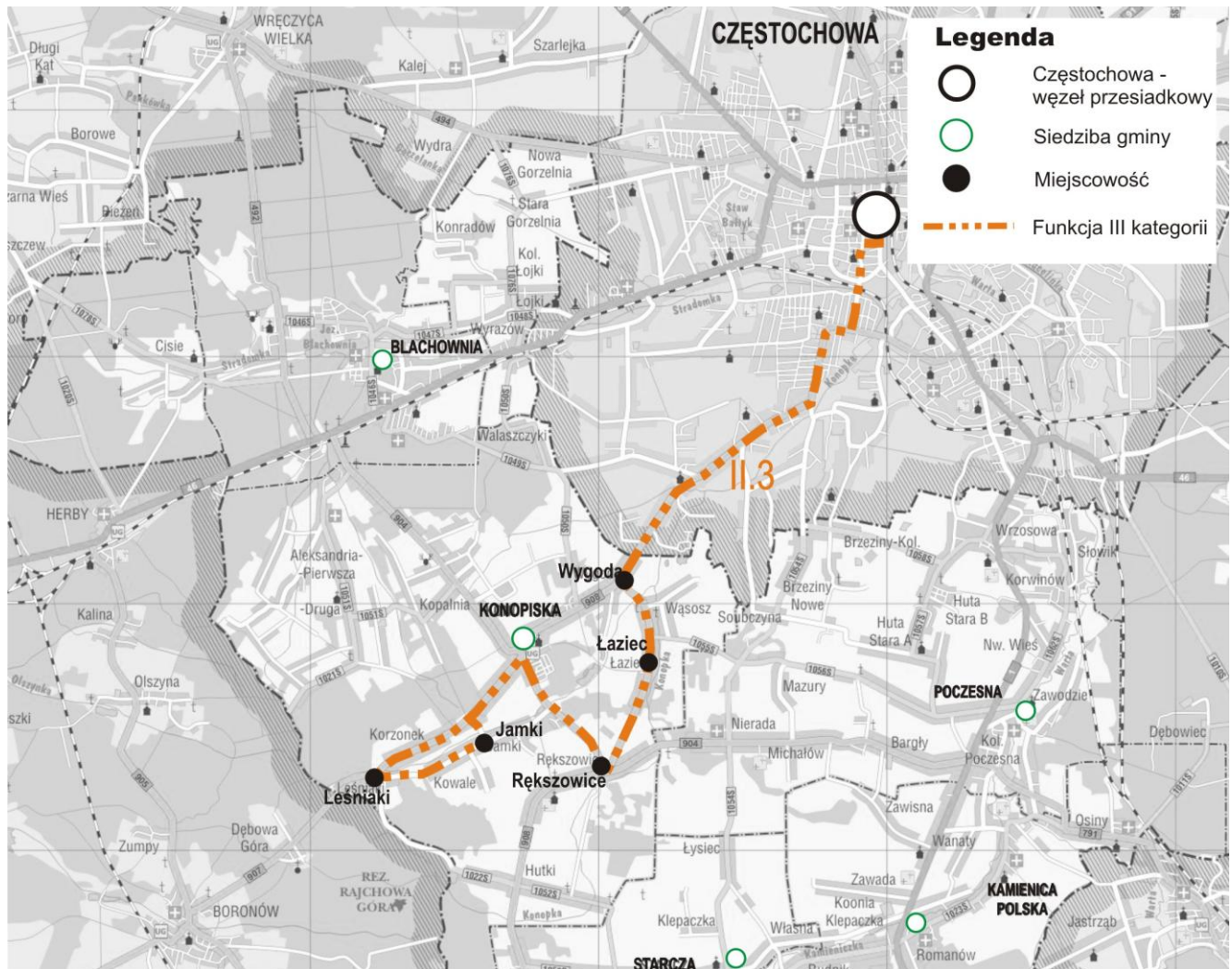


Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

II.3 Wyjazd DW 908

Częstochowa- Wygoda- Wąsosz- Łaziec- Rększowice- Konopiska- Korzonek- Leśniaki- Jamki.

Mapa 25. Schemat linii komunikacyjnej nr II.3



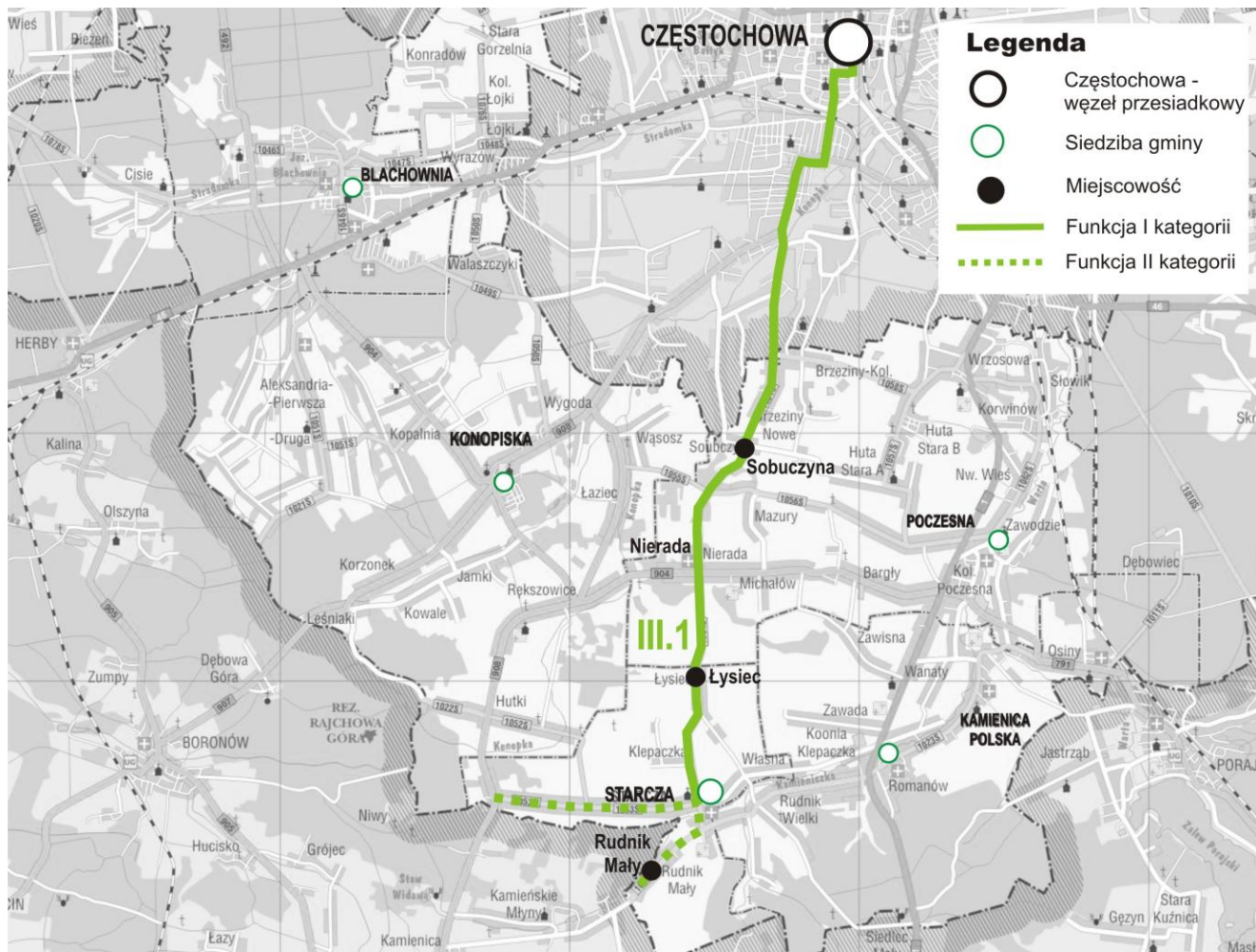
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

3. GMINA STARCZA, POCZESNA

III.1 Wjazd DP 1054S

Częstochowa- Brzeziny Nowe- Sobuczyna- Nierada- Łysiec- Klepaczka- Starcza (Kościół)- Rudnik Mały- Starcza (skrzyżowanie z DW 908).

Mapa 26. Schemat linii komunikacyjnej nr III.1

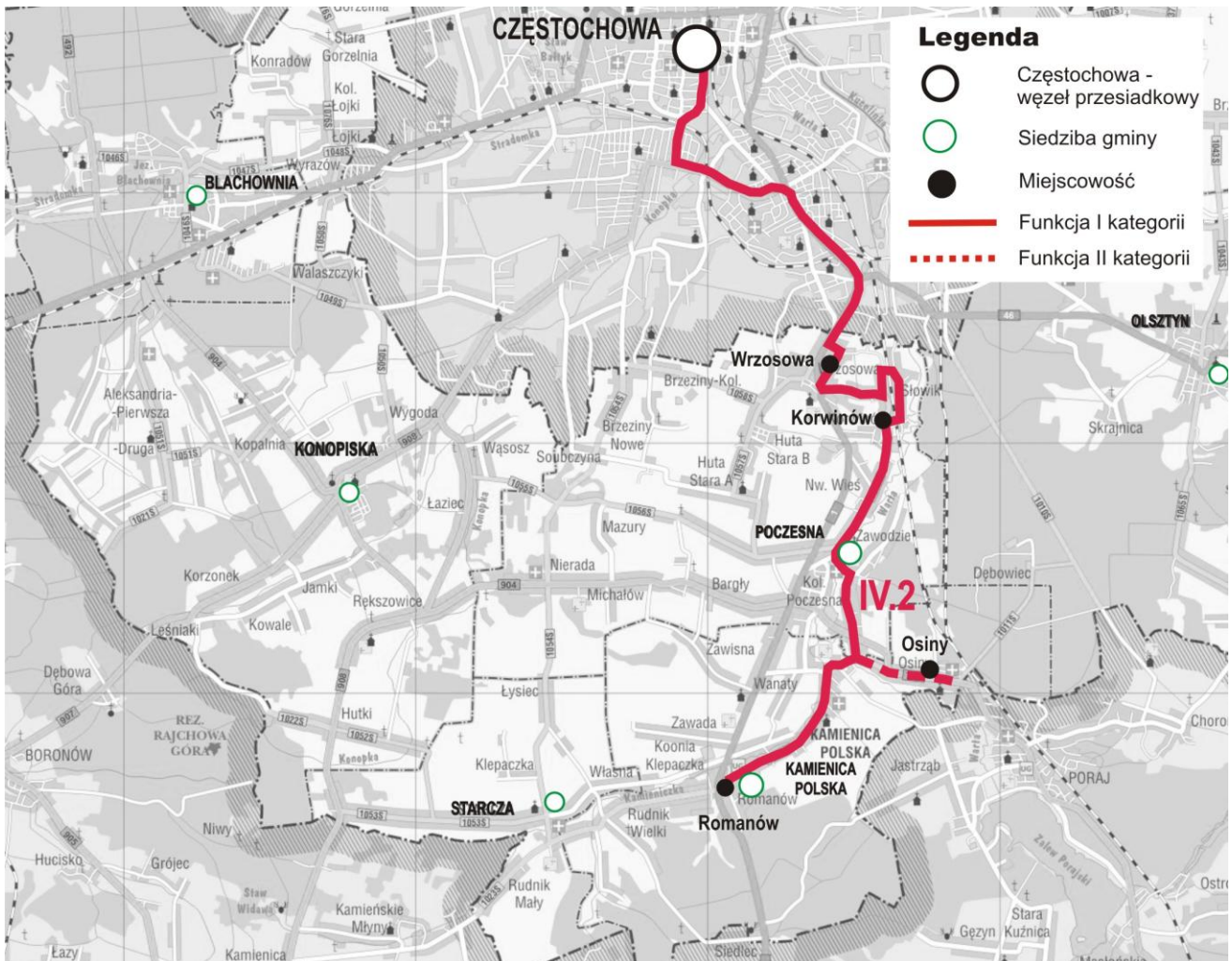


Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

IV.2 Wjazd DK 1

Częstochowa- Wrzosowa (ul. Fabryczna)-Słowik-Korwinów-Zawodzie-Poczesna-Kolonia Poczesna-Kolonia Borek-Osiny (osiedle)-Kamienica Polska-Romanów.

Mapa 28. Schemat linii komunikacyjnej nr IV.2



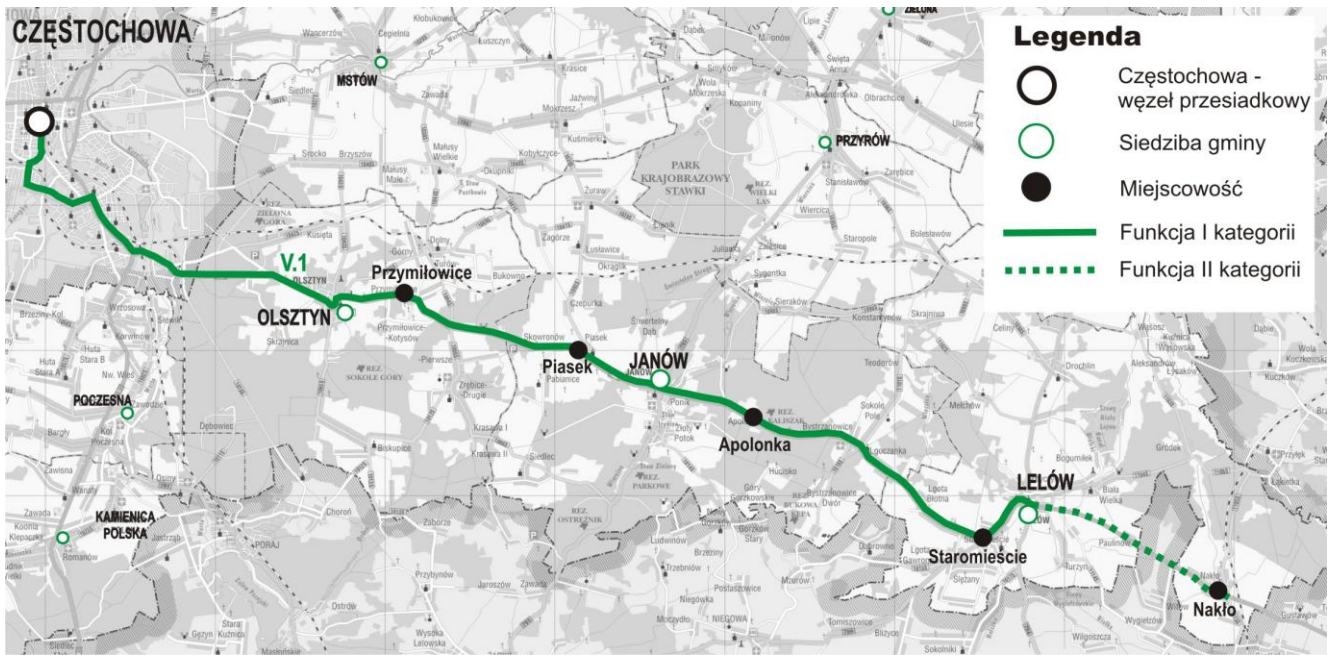
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

5. GMINA OLSZTYN, JANÓW, LELÓW

V.1 Wjazd DK 46

Częstochowa-Olsztyn-Przymiłowice-Piasek-Janów-Apolonka-Bystrzanowice-Lgoczanka-Lgota Błotna- Staromieście-Lelów- Nakło.

Mapa 29. Schemat linii komunikacyjnej nr V.1



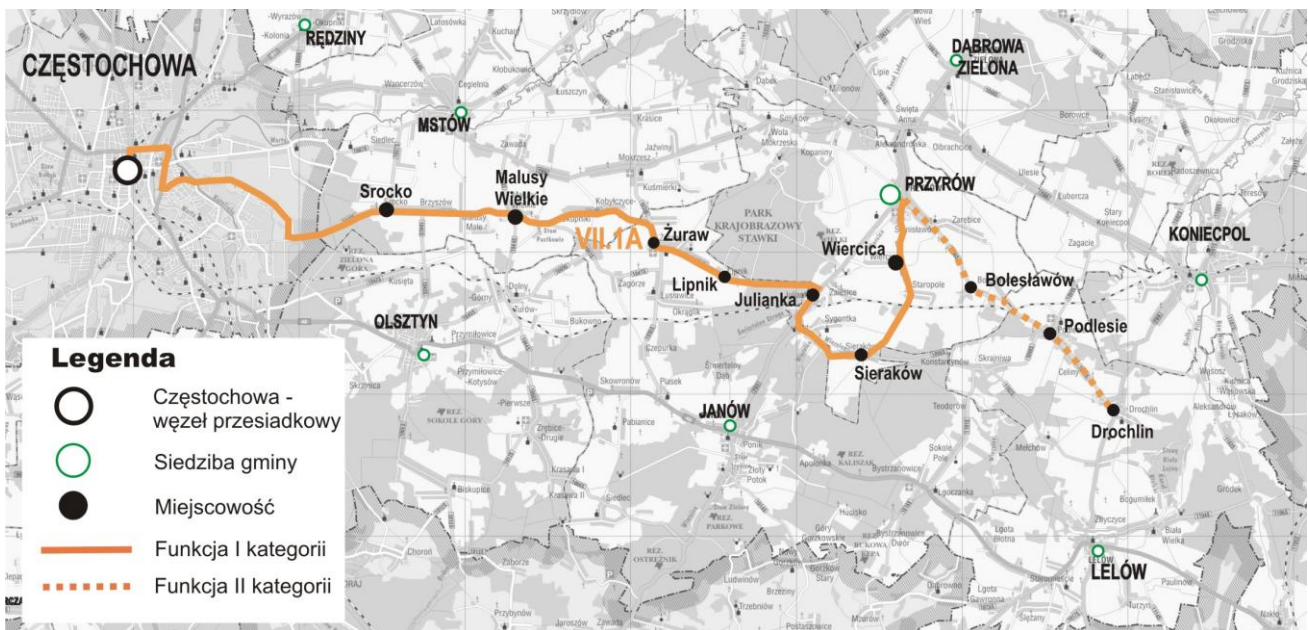
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

7. GMINA MSTÓW, JANÓW, PRZYRÓW, LELÓW

VII.1A Wjazd DP 1040S

Częstochowa (Huta)- Srocko- Brzyszków- Małusy Małe- Małusy Wielkie- Kobyłczyce- Żuraw- Lipnik- Julianka- Sieraków- Wiercica- Przyrów- Bolesławów- Podlesie- Celiny- Drochlin.

Mapa 31. Schemat linii komunikacyjnej nr VII.1A

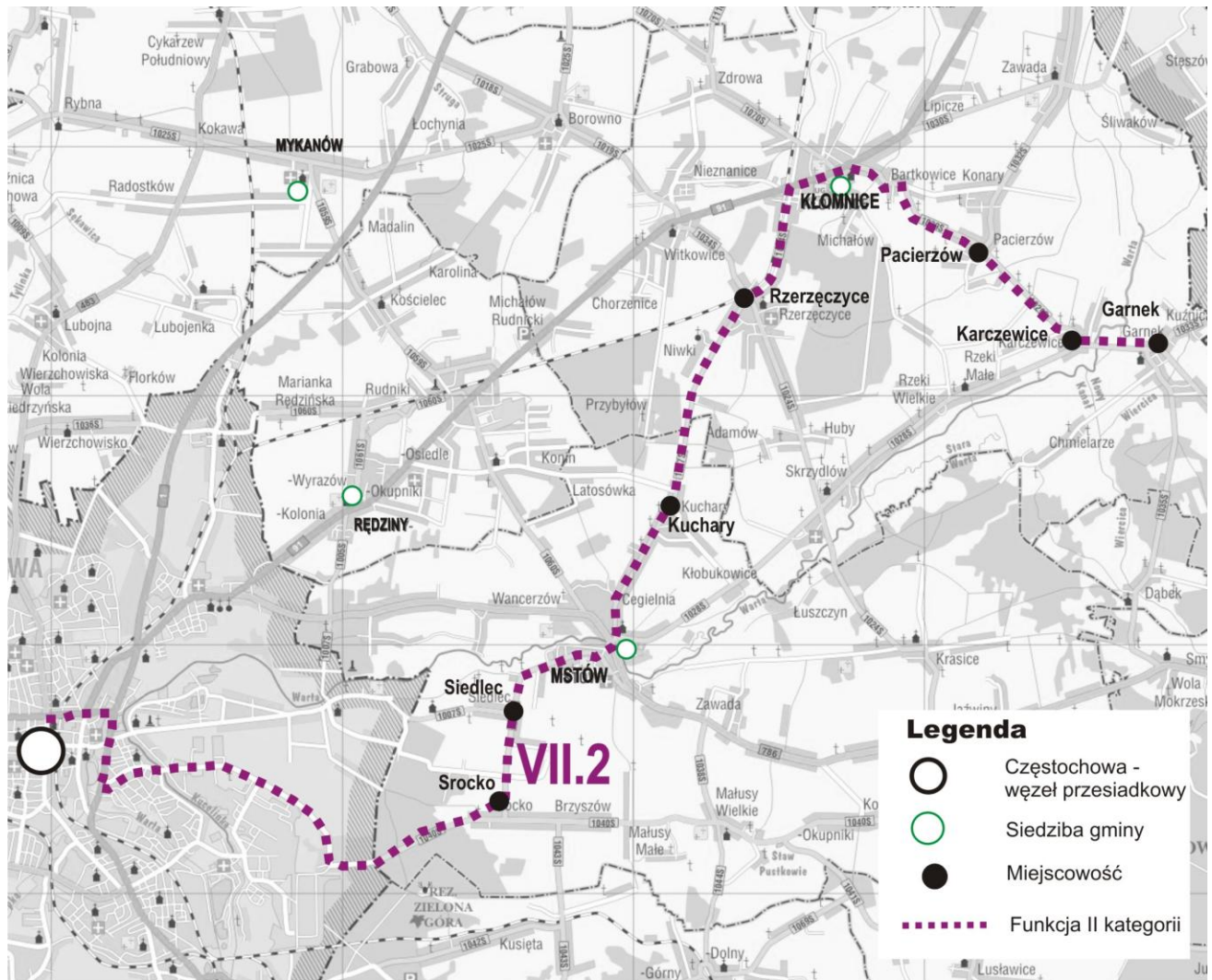


Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

VII.2 Wjazd DP 1040S

Częstochowa (Huta)- Srocko- Siedlec- Mstów- Cegielnia- Kuchary- Rzerzeczyce- Kłomnice- Bartkowiec- Pacierzów- Garnek.

Mapa 32. Schemat linii komunikacyjnej nr VII.2



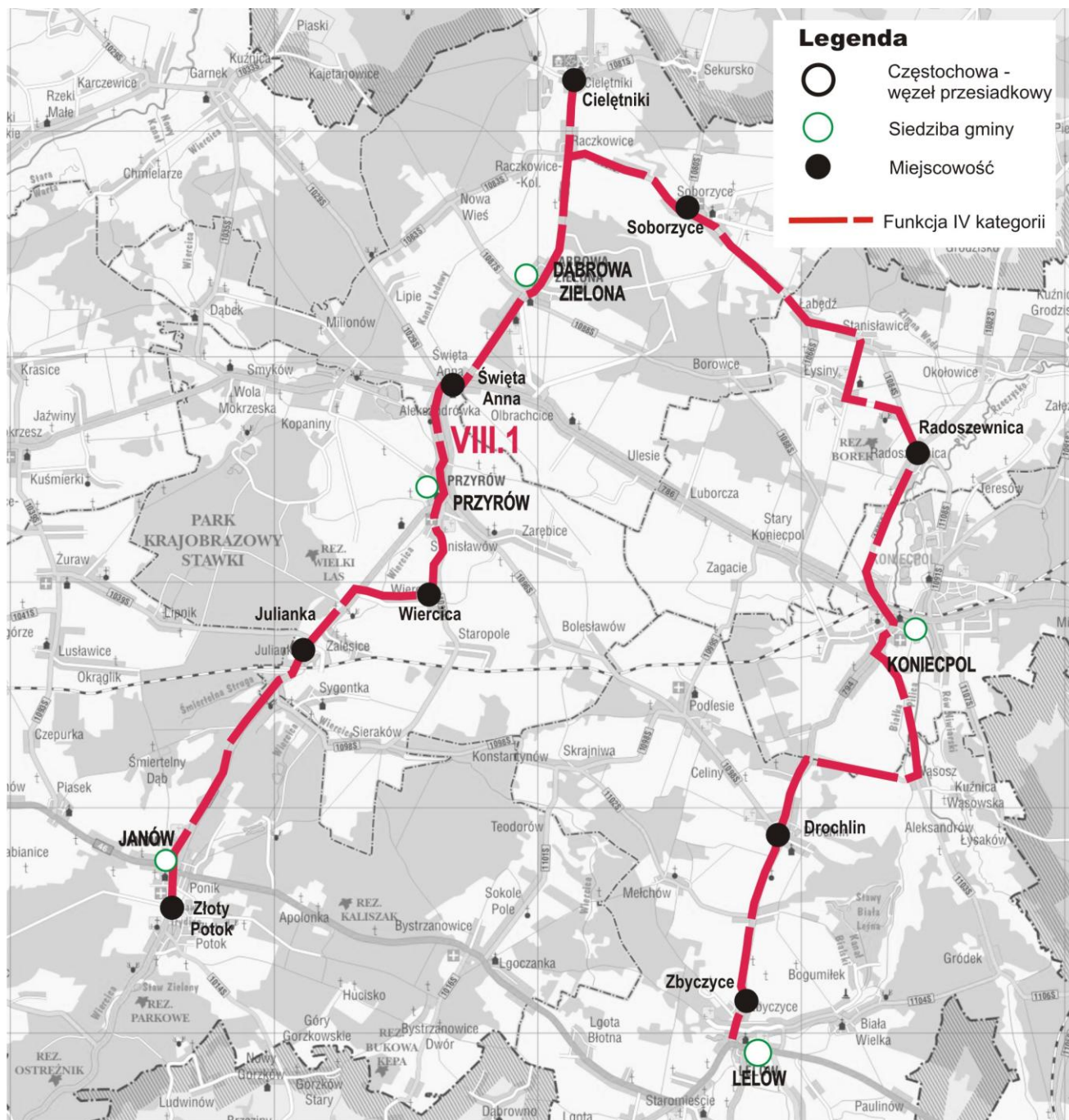
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

8. GMINA PRZYRÓW, DĄBROWA ZIELONA, KONIECPÓL, LELÓW

VIII.1 Wjazd DW 793

Złoty Potok - Janów- Juliana- Wiercica- Przyrów- Św. Anna- Dąbrowa Zielona- Raczkowice- Soborzycy- Łabędź- Stanisławice- Łysiny- Radoszewnica- Koniecpól- Wąsosz- Drochlin- Lelów.

Mapa 33. Schemat linii komunikacyjnej nr VIII.1



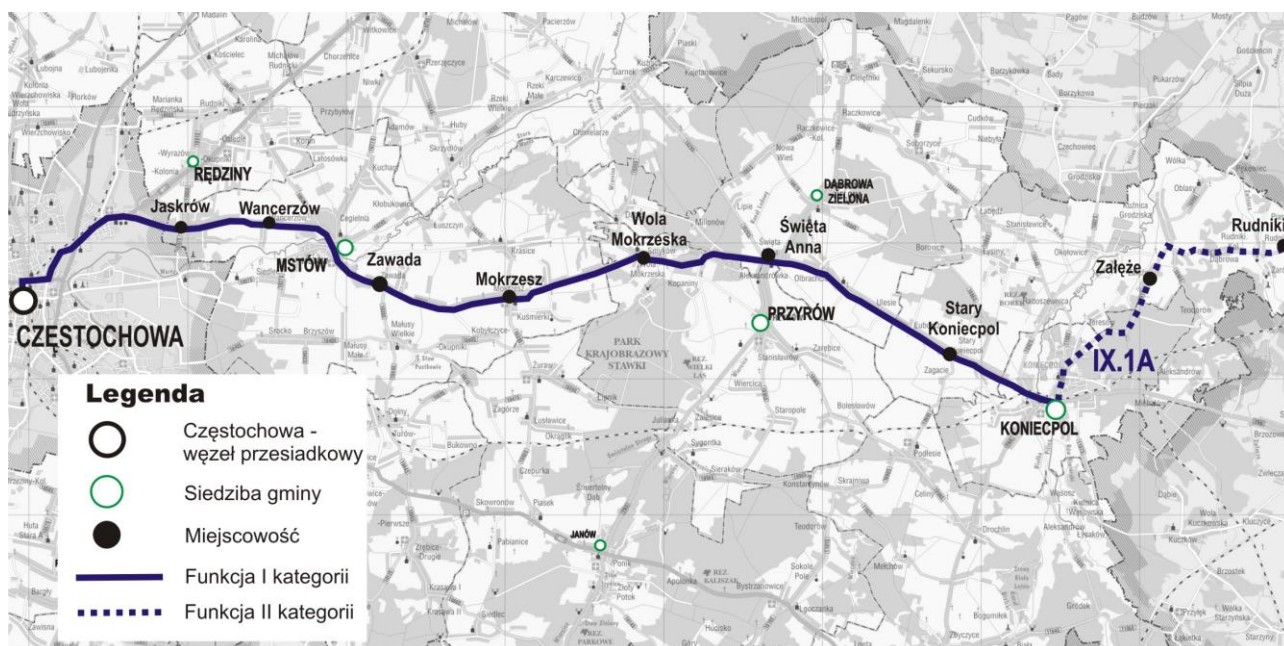
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

9. GMINA MSTÓW, PRZYRÓW, DĄBROWA ZIELONA, KONIECPÓL

IX.1A Wjazd DW 786

Częstochowa- Jaskrów- Wancierzów- Mstów- Zawada- Mokrzesz- Jażwiny- Wola Mokrzeska- Smyków- Św. Anna- Olbrachcice- Ulesie- Luborcza- Zagacie- Stary Koniecpól- Koniecpól- Załęże- Dąbrowa- Rudniki Kolonia-Rudniki.

Mapa 34. Schemat linii komunikacyjnej nr IX.1



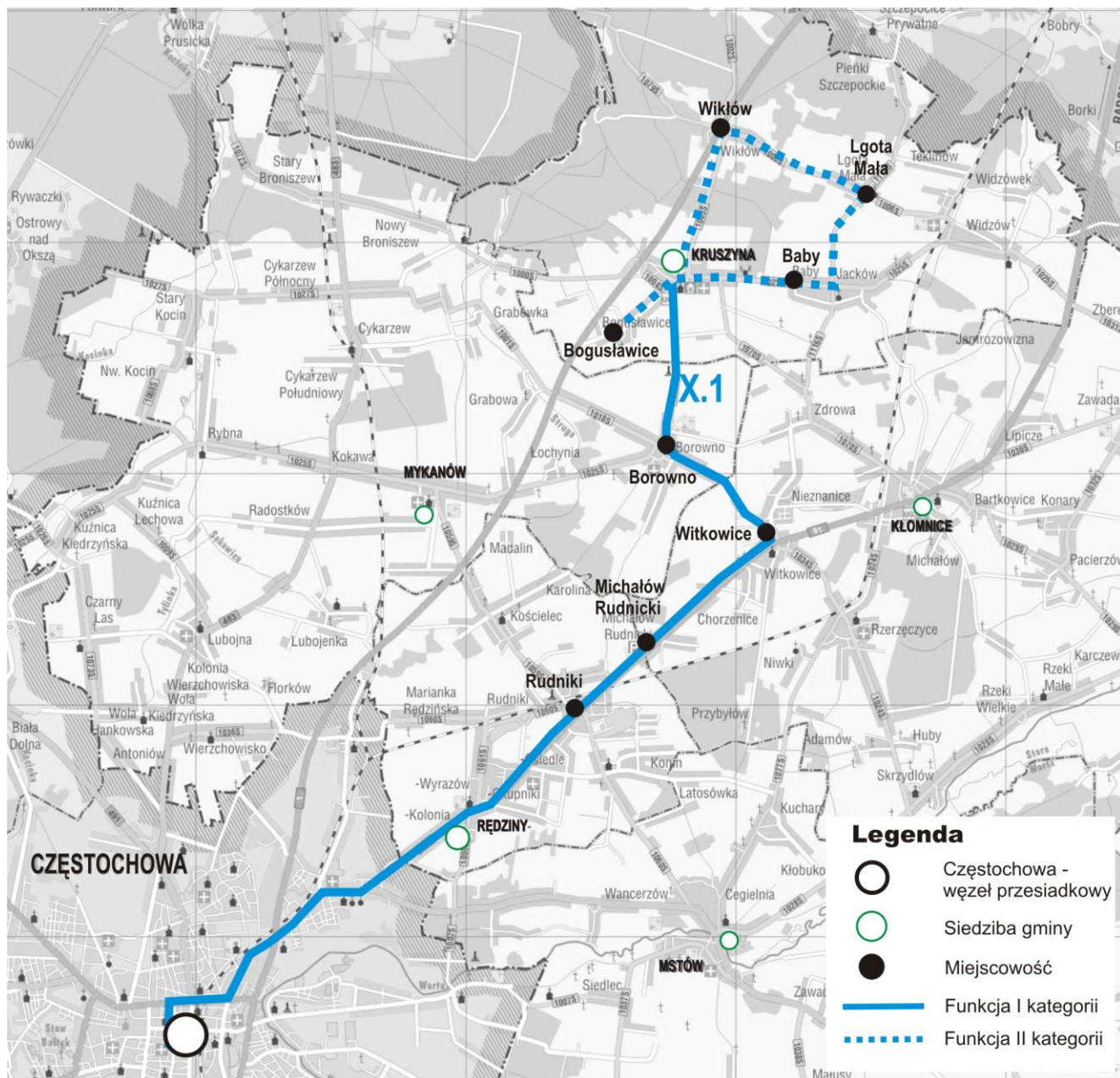
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

10. GMINA RĘDZINY, KŁOMNICE, MYKANÓW, KRUSZYNA

X.1 Wjazd DK 91

Częstochowa- Rędziny- Rudniki- Chorzenice- Witkowiec- Borowno- Kruszyzna- Wikłów- Lgota Mała- Jacków- Baby- Kruszyzna- Bogusławice.

Mapa 35. Schemat linii komunikacyjnej nr X.1



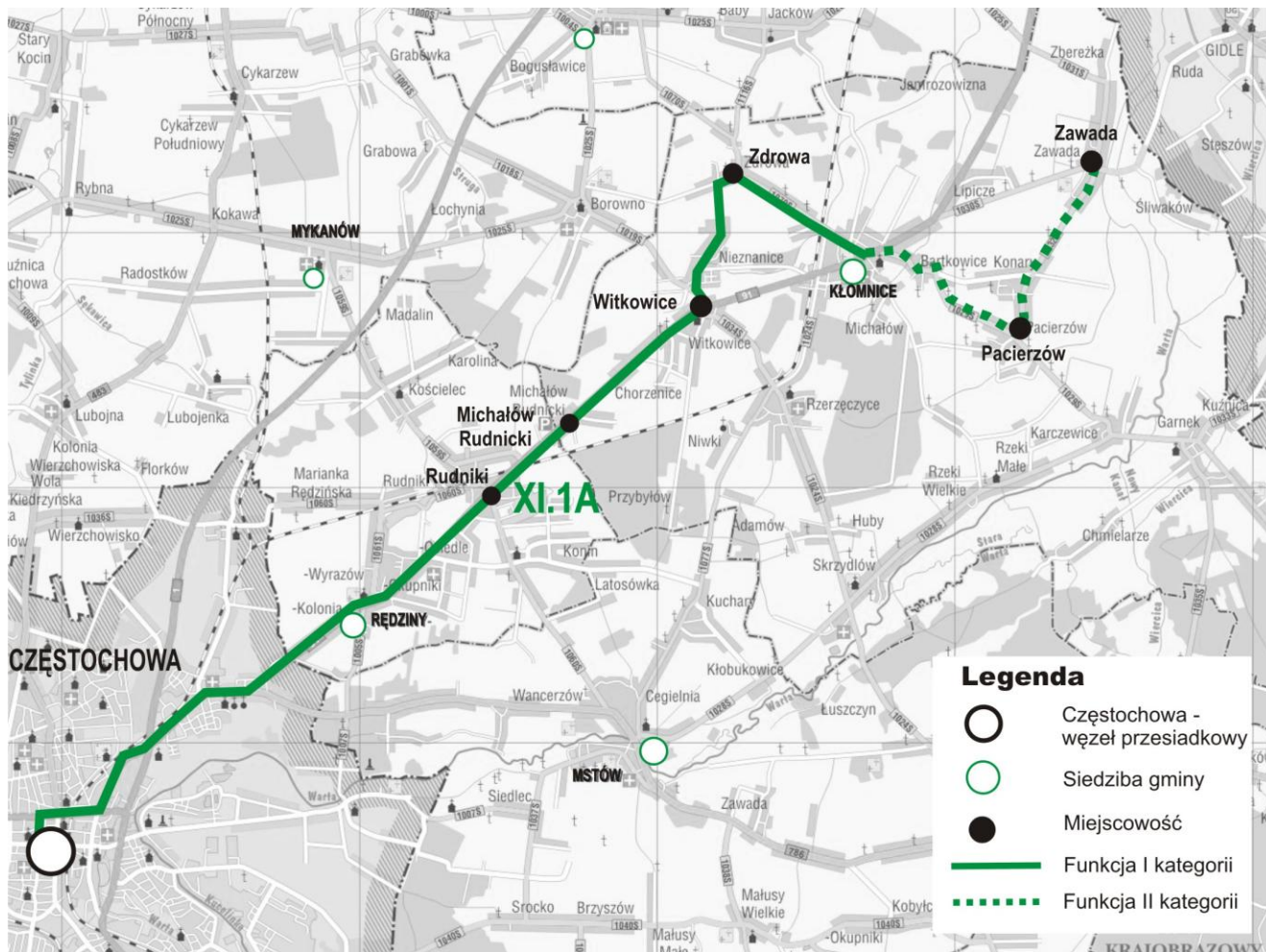
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

11. GMINA RĘDZINY, KŁOMNICE

XI.1A Wjazd DK 91-dł. linii 33 km

Częstochowa- Rędziny- Rudniki- Michałów Rudnicki- Chorzenice- Witkowice- Nieznanice- Zdrowa- Kłomnice- Pacierzów- Konary- Zawada.

Mapa 36. Schemat linii komunikacyjnej nr XI.1A



Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

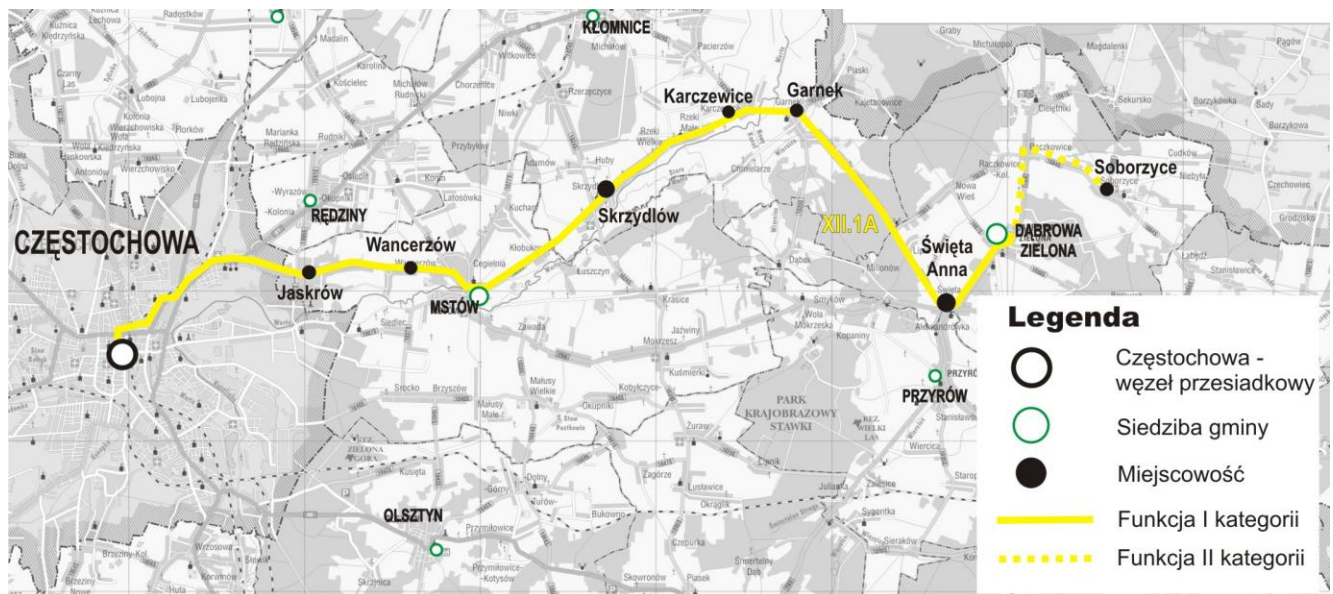
12. GMINA MSTÓW, KŁOMNICE, DĄBROWA ZIELONA

XII.1A Wjazd DW 786

Częstochowa- Jaskrów- Wancierzów- Mstów- Kłobukowice- Skrzydlów- Rzeki Wielkie- Rzeki Małe- Karczewice-
Garnek- Lipie-

Św. Anna- Dąbrowa Zielona- Raczkowice- Soborzyce.

Mapa 37. Schemat linii komunikacyjnej nr XII.1A



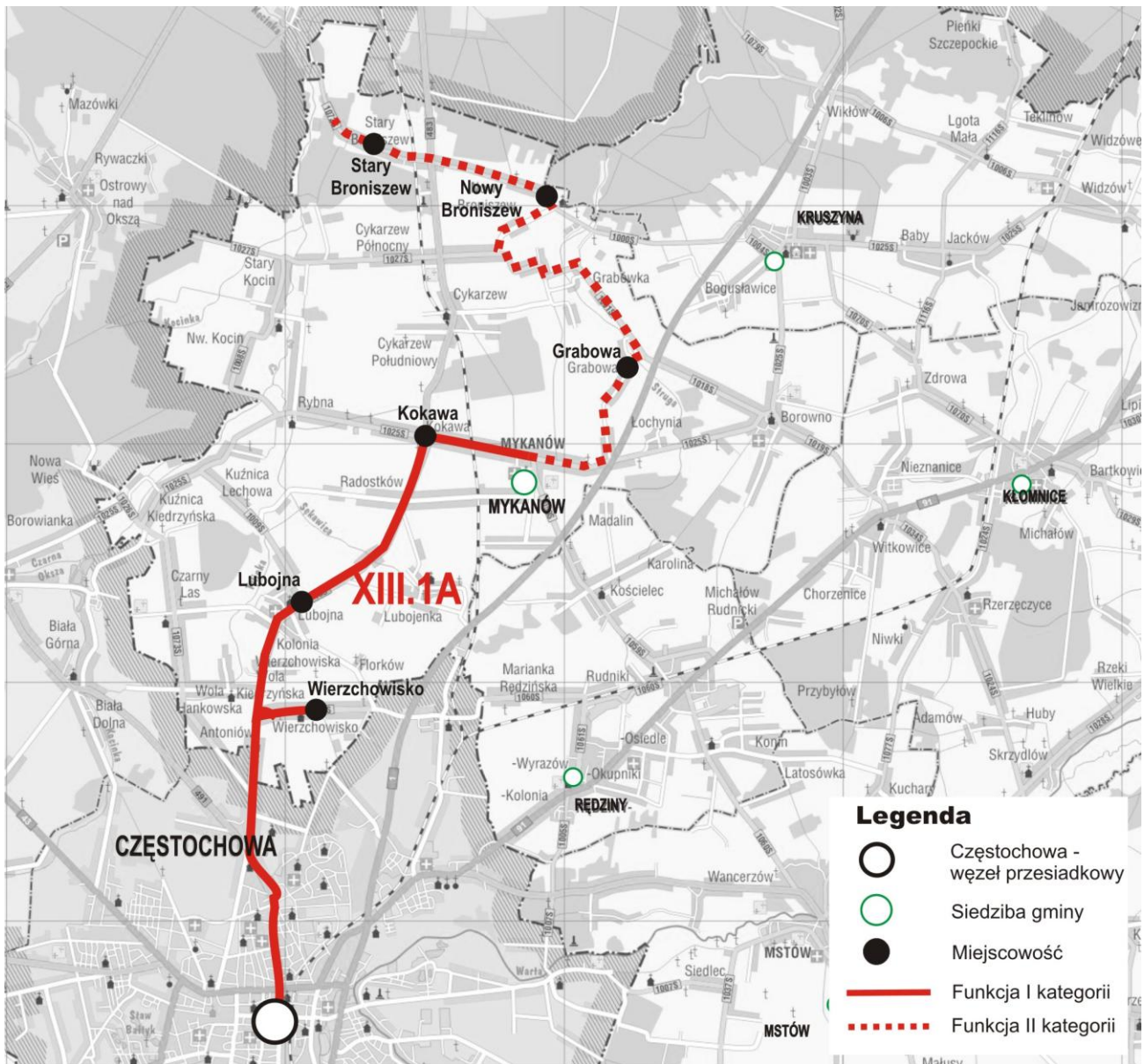
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

13. GMINA MYKANÓW

XIII.1A Wjazd DW 483

Częstochowa - Wierzchowisko - Wola Kiedrzyńska- Kolonia Wierzchowisko- Lubojna- Dudki- Radostków- Kokawa- Mykanów- Grabowa- Grabówka- Cykarzew Północny- Rusinów- Stary Broniszew.

Mapa 38. Schemat linii komunikacyjnej nr XIII.1A

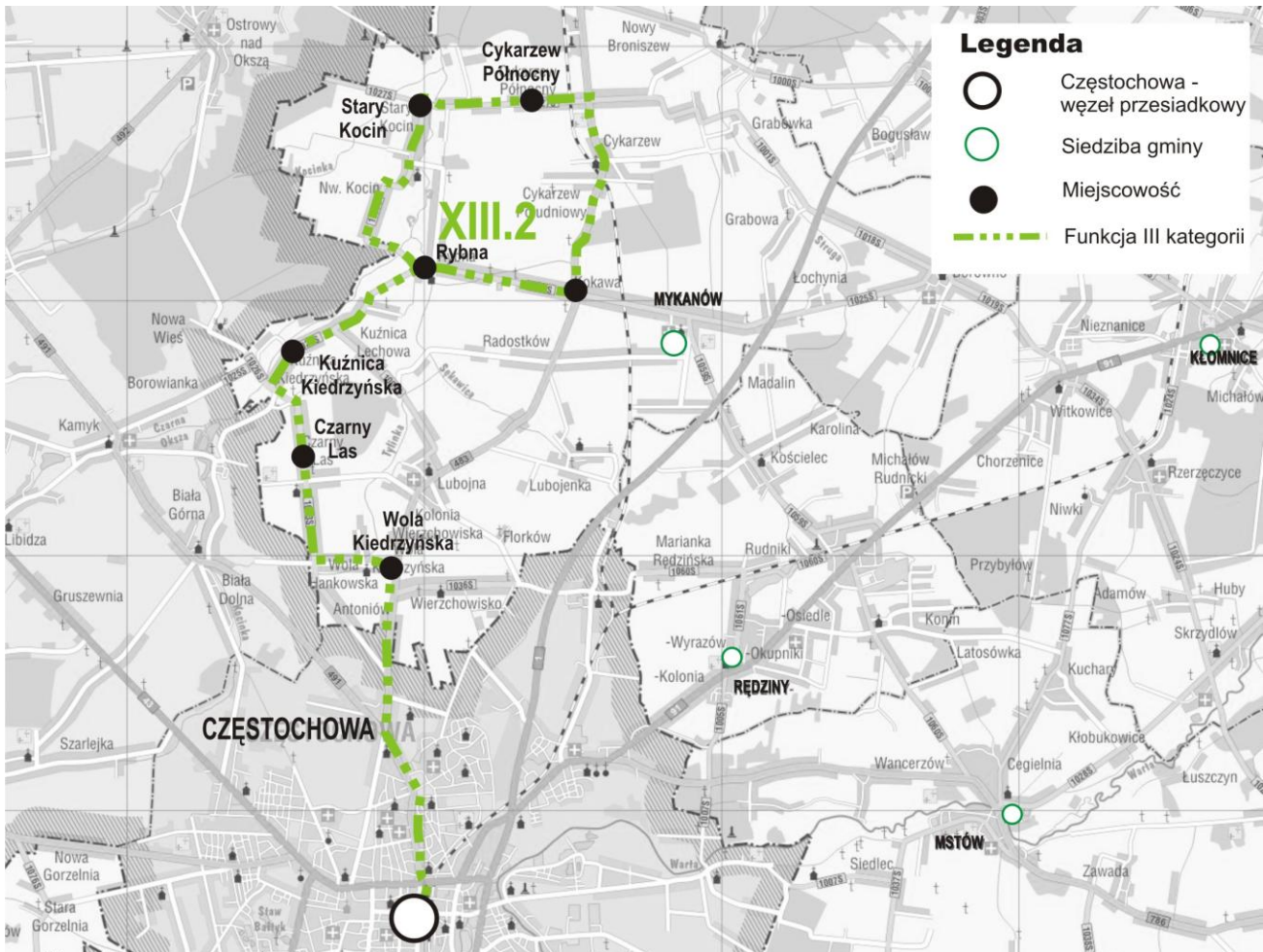


Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

XIII.2 Wjazd DW 483

Częstochowa- Wola Kiedrzyńska- Wola Hankowska- Czarny Las- Kuźnica Kiedrzyńska- Kuźnica Lechowa- Rybna- Kokawa- Stary Cykarzew- Cykarzew Północny- Stary Kocin- Nowy Kocin.

Mapa 39. Schemat linii komunikacyjnej nr XIII.2



Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

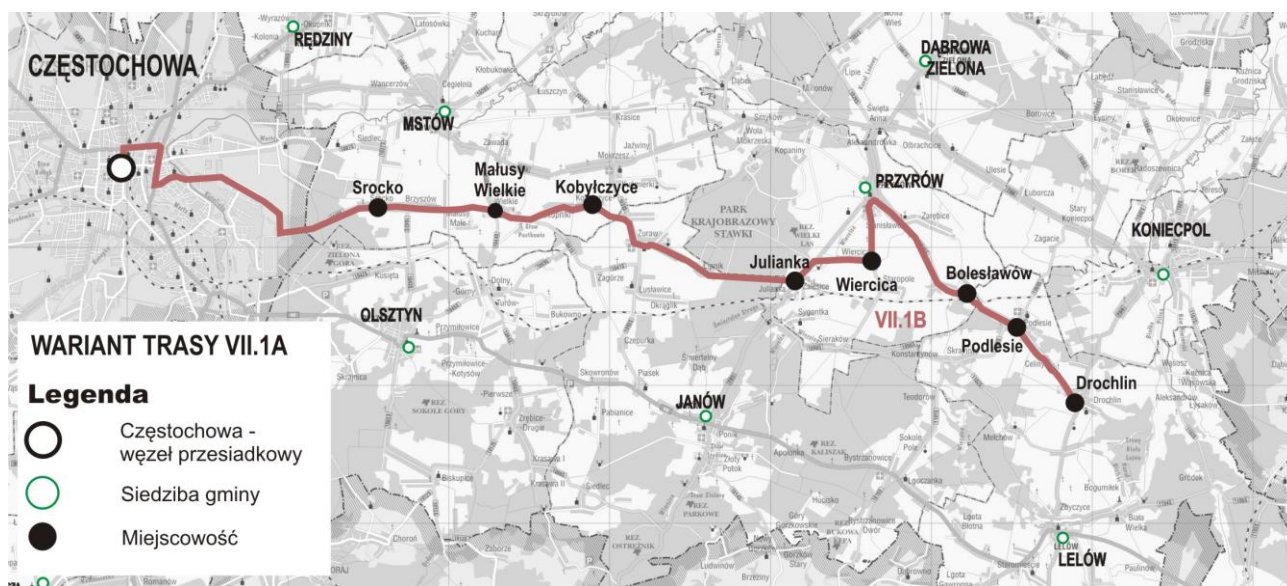
Warianty linii podstawowych:

Wariant dodatkowy przebiegu trasy VII.1B

Wjazd DP 1040S

Częstochowa (Huta)- Srocko- Brzyszów- Małusy Małe- Małusy Wielkie- Kobyłczyce- Żuraw- Lipnik- Julianka -
Wiercica- Przyrów- Bolesławów- Podlesie- Celiny- Drochlin.

Mapa 40. Schemat linii komunikacyjnej nr VII.1B



Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

Wariant dodatkowy przebiegu trasy IX.1B

Wjazd DW 786

Częstochowa- Jaskrów- Wancierzów- Mstów- Zawada- Krasice- Mokrzesz- Jażwiny- Wola Mokrzeska- Smyków- Św. Anna- Olbrachcice- Ulesie- Luborcza- Zagacie- Stary Koniecpol- Koniecpol- Załęże- Dąbrowa- Rudniki Kolonia- Rudniki.

Mapa 41. Schemat linii komunikacyjnej nr IX.1B



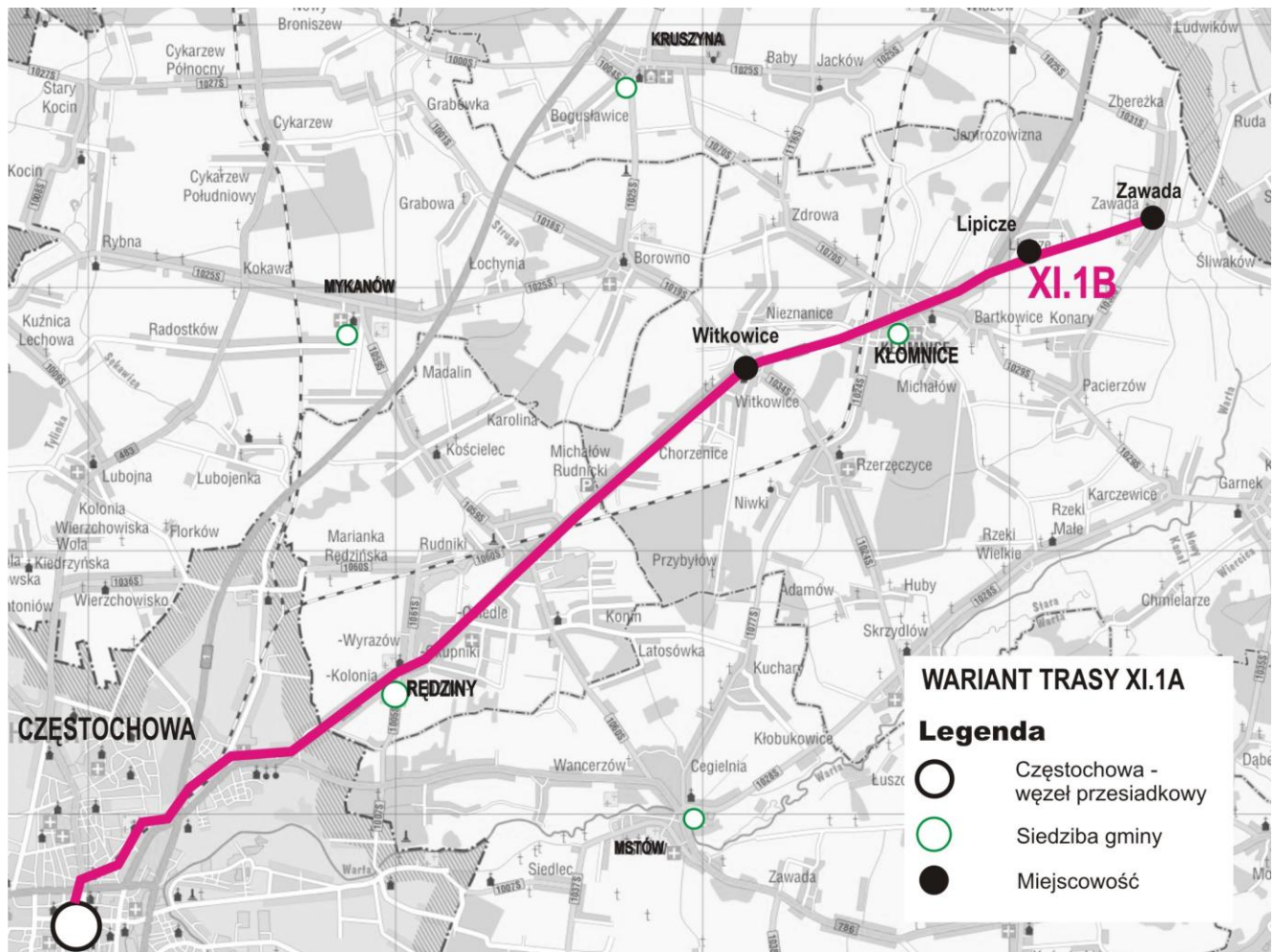
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

Wariant dodatkowy przebiegu trasy XI.1B

Wjazd DK 91

Częstochowa- Rędziny- Rudniki- Michałów Rudnicki- Chorzenice- Witkowice- Kłomnice- Lipicze- Zawada.

Mapa 42. Schemat linii komunikacyjnej nr XI.1B



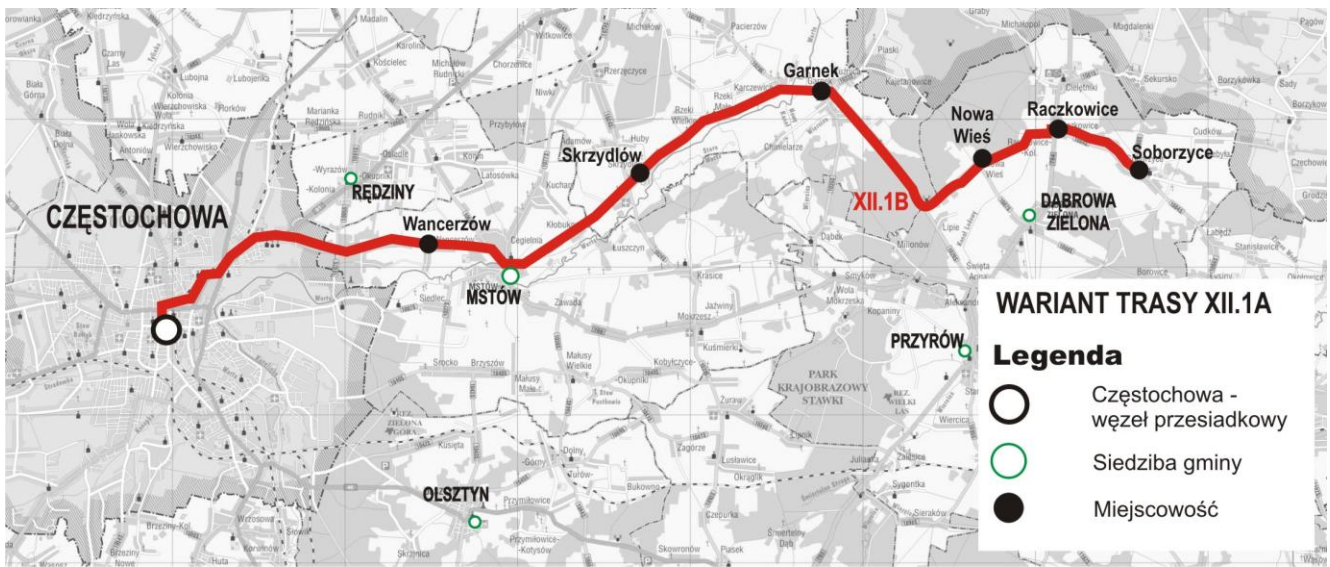
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

Wariant dodatkowy przebiegu trasy XII.1B

Wjazd DW 786

Częstochowa- Jaskrów- Wancerzów- Mstów- Kłobukowice- Skrzydlów- Rzeki Wielkie- Rzeki Małe- Karczewice- Garnek- Nowa Wieś- Raczkowice- Soborzyce.

Mapa 43. Schemat linii komunikacyjnej nr XII.1B



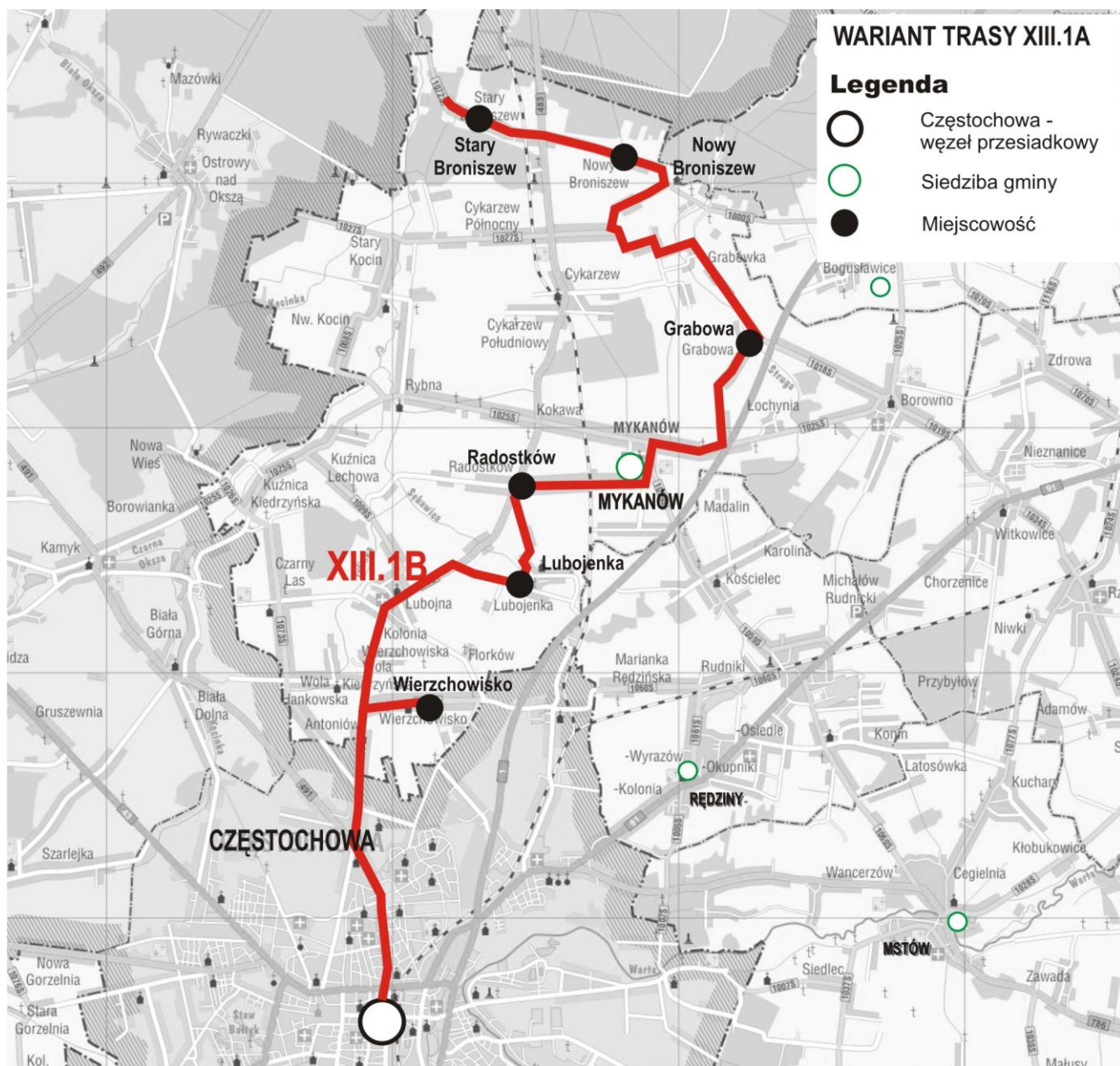
Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

Wariant dodatkowy przebiegu trasy XIII.1B

Wjazd DW 483

Częstochowa- Wierzchowisko - Wola Kiedrzyńska- Kolonia Wierzchowisko- Lubojna- Lubojenka- Topolów- Radostków Kolonia- Mykanów- Grabowa- Grabówka- Cykarzew Północny- Rusinów- Stary Broniszew.

Mapa 44. Schemat linii komunikacyjnej nr XIII.1B



Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

13. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r.-Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w

załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,
2. Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:
 - a) Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
 - b) Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

13.1. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
 - Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
 - Częstotliwość kursowania
 - Jakość taboru
2. Wielkość popytu na usługi przewozowe

3. Poziom cen biletów

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora. Jeśli do tego czasu zostanie utworzony związek powiatów (Częstochowski i Kłobucki) lub podpisane zostaną stosowne porozumienia, to właściwym organizatorem przewozów na tym obszarze będzie związek powiatów lub jeden ze starostów, któremu przekazane zostaną uprawnienia do organizacji przewozów na obszarze powiatu Częstochowskiego i Kłobuckiego.

Po powołaniu między-powiatowego organizatora transportu kołowego podstawowe źródła finansowania będą następujące:

- ✓ Przychody ze sprzedaży biletów
- ✓ Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- ✓ Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług

W przypadku jeśli organizator między-powiatowego transportu kołowego z uwagi na brak środków w budżetach integrujących się jednostek samorządu terytorialnego to finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- ✓ Przychody ze sprzedaży biletów
- ✓ Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

Artykuł 5 rozporządzenia nr 1370 przewiduje następujące możliwości (modele) świadczenia usług z zakresu transportu pasażerskiego:

- 1) samodzielne świadczenie usług przez instytucję publiczną (jednostkę samorządu terytorialnego) lub grupę instytucji,
- 2) bezpośrednie (bezprzetargowe) powierzenie wykonywania usług podmiotowi wewnętrznemu,
- 3) zlecenie świadczenia usługi osobie trzeciej w drodze przetargu,
- 4) rozwiązania szczególne.

USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ SAMORZĄD

Pierwszy model wykonywania usług transportu pasażerskiego obejmuje sytuacje, w których samorządy przy realizowaniu usług korzystają ze swoich **jednostek organizacyjnych** nieposiadających odrębnej od nich podmiotowości prawnej. Mogą to być:

- jednostki lub
- zakłady budżetowe.

Model ten może być wykorzystywany przez jedną jednostkę samorządu terytorialnego oraz grupę samorządów korzystających

w tym celu z dopuszczonych prawem rozwiązań (np. związek komunalny, porozumienie komunalne).

Rozporządzenie nr 1370 w przypadku jednostek organizacyjnych samorządu nie wspomina o konieczności zawarcia **umowy o świadczenie usług publicznych**. Biorąc jednak pod uwagę przyjęte w rozporządzeniu nr 1370 bardzo szerokie rozumienie terminu „umowa”, można uznać, że będzie nią uchwała właściwego organu stanowiącego jednostki samorządowej (rady gminy, powiatu lub sejmiku województwa), powołująca zakład budżetowy oraz nadająca mu statut określający cel utworzenia i przedmiot jego działalności. Oczywiście, dla świadczenia usług może zostać powołany nowy zakład budżetowy albo, poprzez odpowiednie zmiany statutu, obowiązek świadczenia usługi może być nałożony na zakład już istniejący.

Jest to rozwiązanie coraz mniej popularne w Polsce. Na dzień dzisiejszy jest około jedynie 9 jednostek budżetowych, które idą w kierunku posiadania odrębnej osobowości prawnej czyli spółki.

ZLECANIE USŁUG PODMIOTOWI WEWNĘTRZNEMU

Drugi model polega na udzieleniu tzw. podmiotowi wewnętrznemu zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy

o świadczenie usług publicznych, z pominięciem procedury przetargowej.

Podmiotem wewnętrznym może być m.in. spółka prawa handlowego, gdyż spełnia kryterium posiadania odrębnej od samorządu osobowości prawnej. Ocena, czy konkretna spółka spełnia wymogi pozwalające uznać ją za podmiot wewnętrzny, powinna dokonywać się indywidualnie w stosunku do każdego podmiotu przy zastosowaniu wskazanego w rozporządzeniu nr 1370 kryterium, czyli stopnia kontroli, jakiej podmiot podlega ze strony samorządu. Musi być to kontrola analogiczna do tej, jaką samorząd sprawuje w stosunku do swoich służb.

Podmiot wewnętrzny musi **samodzielnie świadczyć przeważającą część powierzonych mu usług**, ponieważ rozporządzenie nr 1370 ogranicza możliwość wykorzystywania przez niego podwykonawców. Ponadto podmiotowi wewnętrznemu (oraz jednostkom od niego zależnym) **zakazano uczestnictwa w przetargach** na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, organizowanych poza terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego. **Wyjątkiem** jest sytuacja, gdy samorządy ze sobą współpracują w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. W takiej sytuacji dopuszczalne jest świadczenie przez spółkę, z którą umowa została zawarta bezprzetargowo, usługi na obszarze wielu samorządów, jeśli korzystają one z przewidzianych prawem form współpracy (porozumienia komunalne oraz związki międzygminne), a spółka pozostaje podmiotem wewnętrznym w stosunku do chociażby jednej z umawiających się jednostek samorządowych.

ZLECANIE USŁUG W PRZETARGU

Trzeci sposób powierzania transportu pasażerskiego polega na przeprowadzeniu przetargu i wybraniu przewoźnika w otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedurze.

Ponieważ rozporządzenie nr 1370 nie zawiera szczegółowych rozwiązań dotyczących takiej procedury, dlatego zalecane jest stosowanie przepisów ustawy z 29 stycznia 2004 r.-Prawo zamówień publicznych.

ROZWIĄZANIA SZCZEGÓLNE

Rozporządzenie nr 1370, jako czwartą możliwość zlecenia usług przewozowych przewiduje 3 rozwiązania szczególne, a mianowicie możliwość bezpośredniego udzielenia zamówienia:

- 1) osobom trzecim, niebędącym podmiotami wewnętrznymi, gdy średnia wartość roczna usług jest szacowana na mniej niż 1 mln euro lub wymiar świadczonych usług jest mniejszy niż 300 tys. km rocznie (progi ulegają podwyższeniu do 2 mln euro lub 600 tys. km, jeżeli udzielone bezpośrednio zamówienie dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy),
- 2) w przypadku zakłóceń w świadczeniu usług,
- 3) w zakresie transportu kolejowego jednostkom nietraktowanym jako podmioty wewnętrzne, ale pod warunkiem że nie zabrania tego prawo krajowe.

13.2. ZASADY FINANSOWANIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ TRANSPORTEM PRZEZ SAMORZĄDY DOTUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY

POWOŁANIE ZWIĄZKU POWIATÓW

Jedną z form efektywnego zarządzania transportem publicznym w powiecie Częstochowskim i Kłobuckim może być powołanie związku powiatów. Po to aby tak się stało to jest konieczność określenia przede wszystkim zasad finansowania jednostki zarządzającej transportem publicznym. Takie zasady to:

- Udział wszystkich członków w nakładach i kosztach działalności wspólnej wykonywanej w ramach związku oraz udziału w ewentualnych zyskach i stracie
- Udział uczestnika związku obejmuje składkę członkowską oraz wpłaty uczestników związku na dofinansowanie statutowych zadań związku

STWORZENIE SPÓŁKI POWIATÓW

O przystąpieniu powiatu do spółki decydują organy uchwałodawcze jednostki samorządu terytorialnego, w naszym przypadku rada powiatu. Rodzi to ryzyko związane z możliwością upolitycznienia decyzji o przystąpieniu do spółki. Konstrukcja prawna spółki powiatów umożliwia rozłożenie odpowiedzialności i ryzyka na wszystkich wspólników, stosownie do udziałów. Poważnym ryzykiem jest jednak możliwość wyjścia ze spółki jednego lub kilku wspólników.

Spółka powiatów może również zapewnić obsługę jednostek samorządu terytorialnego które nie przystąpiły chodzi tu przede wszystkim o gminy lub związki gmin. Do spółki mogą również przystępować zainteresowane gminy. Wspólnicy na podstawie uchwał organów uchwałodawczych przyznają dopłaty do spółki. Spółka powiatów w tym przypadku będzie pełniła funkcje organizatora przewozów. Warto podkreślić, że operator powinien być zakontraktowany bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego będącą organizatorem na mocy porozumień powiatowych. W przypadku, gdy występuje kilku udziałowców spółki pełniących funkcję organizatora, podmiotem zatrudniającym operatora jest ten samorząd, który na mocy porozumień powiatowych jest organizatorem. Spółka zastępuje bowiem jednostkę budżetową lub wydział merytoryczny na szczeblu powiatu jako organizatora.

Jednym z działań podnoszącym efektywność ekonomiczną w powiatowej komunikacji autobusowej jest rezygnacja przez gminy z zamawiania tzw. „przewozów zamkniętych” (dowóz dzieci do szkoły podstawowej, gdy znajduje się ona powyżej 3 km od miejsca zamieszkania i powyżej 4 km w przypadku gimnazjum) na rzecz „przewozów otwartych” w których będzie można uzyskać dopłaty do imiennych okresowych biletów ulgowych dzieci i młodzieży szkolnej. Przewozy dzieci i młodzieży w ramach komunikacji ogólnodostępnej muszą być jednak odpowiednio zorganizowane pod kątem zapewnienia wymaganych warunków. Zaoszczędzone w przedstawiony sposób środki mogą być przeznaczone na dopłaty do utrzymania między-powiatowego przewoźnika (operatora) kołowego lub organizatora drogowego transportu zbiorowego.

W świetle UPTZ nie jest możliwe łączenie działalności organizatorskiej i przewozowej. W pierwszej kolejności, w celu wyłonienia podmiotu prowadzącego działalność przewozową należy rozpatrywać procedurę przetargową. W określonych przypadkach, ze względów politycznych, społecznych i ekonomicznych można brać pod uwagę bezpośrednie powierzenie zadań przewozowych.

13.3. ANALIZA PRAWNO-ORGANIZACYJNA W PRZYPADKU POSIADANIA „PODMIOTU WEWNĘTRZNEGO”

Rozporządzenie 1370/2007 w art. 2 lit. J określa precyzyjnie definicję podmiotu wewnętrznego która jest określana jak poniżej: „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.” Natomiast w dalszych częściach tego rozporządzenia określono warunki, w jakich będzie dopuszczalne zawieranie umów o świadczenie usług publicznych bezpośrednio z podmiotem wewnętrznym, z pominięciem procedury przetargowej.

Zastosowanie tej formy wyboru operatora przez samorzady terytorialne będzie możliwe w przypadku powołania spółki prawa handlowego lub zakupu udziałów w jakiejś spółce przez organizatora.

Podmiot wewnętrzny może realizować swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego jedynie na obszarze działania właściwego organu lokalnego; możliwe jest wychodzenie linii komunikacyjnych na teren sąsiednich jednostek terytorialnych w przypadku zawarcia właściwych porozumień pomiędzy zainteresowanymi samorządami

W świetle tego aby doszło do zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, muszą być spełnione łącznie następujące warunki:

- Ustawodawstwo krajowe musi przewidywać bezpośrednie udzielenie zamówień publicznych, z pominięciem procedury przetargowej
- Bezpośrednie udzielenie zamówień publicznych następuje na rzecz spółki, w której organ publiczny posiada całość kapitału
- Organ publiczny sprawuje kontrolę nad tą spółką kontrolę analogiczną do tej, jaką sprawuje nad własnymi służbami
- Spółka ta prowadzi swoją podstawową działalność z organem, który posiada w nim udziały.

Warunkiem, że będzie ona realizowała cele o charakterze użyteczności publicznej. Nie jest możliwe zakupienie udziałów w jakimś przedsiębiorstwie przewozowym jeżeli jego zadaniem będzie świadczenie tylko usług komercyjnych. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, powinny stanowić przeważającą działalność spółki, natomiast działalność komercyjna może być prowadzona jedynie dodatkowo. Nawet jeśli podmiot publiczny posiada 100% udziałów w odrębnym od siebie podmiocie w chwili zawarcia umowy, to nie jest to

wystarczające, aby podmiot ten uznać za „wewnętrzny”, jeśli zarząd czy inny organ upoważniony do podejmowania decyzji korzysta z szerokich uprawnień (a więc podmiot publiczny nie posiada faktycznej kontroli) lub też po zawarciu umowy przedmiotowy oraz terytorialny zakres działalności podmiotu uległ znacznemu rozszerzeniu, albo gdy w krótkim czasie po zawarciu umowy spółka zostaje częściowo sprywatyzowana lub nabycie w niej udziałów w przyszłości jest chociażby potencjalnie otwarte dla podmiotów prywatnych.

Zapisy rozporządzenia 1370 są w większości jasne i czytelne. Wątpliwości budzić może jednak art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia mówiący, że „zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE (dyrektywy dotyczące zamówień publicznych), zasady udzielenia zamówień określone rozporządzeniem nie mają zastosowania”. Treść tego przepisu może być różnie interpretowana.

Prawdopodobna interpretacja art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1370 prowadzi do wniosku, że zlecenie usług w zakresie przewozów autobusowych lub tramwajowych podmiotowi wewnętrznemu może odbywać się na zasadach określonych rozporządzeniem tylko, gdy przewozy są świadczone na podstawie umowy o charakterze koncesji. W innych przypadkach takie powierzenie nie będzie objęte możliwością bezprzetargowego zlecenia przewidzianą w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1370. Samorządom, które nie zdecydują się na koncesję, pozostają co do zasady przepisy Pzp (które dokonują implementacji dyrektyw 2004/17/WE lub 2004/18/WE), a zawarcie umów o świadczenie usług publicznych powinno nastąpić w jednym z przewidzianych w nich trybów.

Skorzystanie z trybu bezprzetargowego będzie możliwe tylko w sytuacji, gdy zawarta ze spółką (podmiot wewnętrzny) umowa ma charakter koncesji w rozumieniu prawa wspólnotowego. Podstawową cechą **umowy koncesji** jest przeniesienie ryzyka na spółkę wyrażające się w niepewności dochodów czerpanych ze sprzedaży biletów i brak gwarancji ze strony samorządu, pokrycia strat w przypadku ziszczenia się ryzyka niższych wpływów. Problem z interpretacją art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1370 został dostrzeżony przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (dalej: MRR), które wystąpiło do Komisji Europejskiej (w tekście: KE) m.in. z prośbą o wyjaśnienia tej kwestii. Najnowsze **wytyczne MRR** wskazują, że dla umów nie będących koncesjami bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu w odniesieniu do przewozów autobusowych i tramwajowych będzie nadal możliwe. Podstawę dla tych działań stanowić będzie dotychczasowe orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (dalej: ETS), wydane na podstawie dyrektyw dotyczących zamówień publicznych i wypracowana w nim koncepcja podmiotu wewnętrznego.

REKOMPENSATA ZA ŚWIADCZENIE USŁUG

Rozporządzenie nr 1370 określa również zasady obliczania wysokości rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, które będą obowiązywać od dnia wejścia nowych przepisów w życie.

Wynika to z 2 przyczyn:

- 1) sposób kształtowania rekompensaty nie jest zupełnie nowy, w dużej mierze stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie wytycznych zawartych w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 24 lipca 2003 r.
- 2) postanowienia rozporządzenia nr 1370 dotyczące rekompensat nie są obowiązkowe, jeśli chodzi o sposób kształtowania ich wysokości.

Zachęcić do określania wysokości rekompensaty, zgodnie z wskazówkami wynikającymi z rozporządzenia nr 1370, ma **zwolnienie samorządu z obowiązku** notyfikacji pomocy publicznej, ponieważ rekompensaty takie są traktowane jak zgodne z zasadami wspólnego rynku.

Podmioty, które nie skorzystają z rozwiązania proponowanego w rozporządzeniu nr 1370, będą kwalifikowały się do grona udzielających pomocy publicznej z wszystkimi tego konsekwencjami (czyli z obowiązkiem notyfikacji tej pomocy w KE). Tym samym obecny **system dopłat do wozokilometrów nie będzie zakazany, ale będzie traktowany jako pomoc publiczna**, która, jeśli okaże się niedozwolona, będzie musiała być zwrócona.

Rozporządzenie nr 1370 przewiduje, że przyznanie rekompensaty, niezależnie od jej charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, musi następować w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Tylko **wyjątkowo** możliwe jest określanie pewnych składników rekompensaty poprzez stosowanie tzw. zasad ogólnych, czyli np. **uchwał rady gminy**. Dotyczy to zwłaszcza ustalania taryf maksymalnych dla wszystkich lub niektórych kategorii pasażerów.

Podmioty prowadzące oprócz usług publicznych za zakresu transportu pasażerskiego, świadczonych na rzecz podmiotu publicznego na podstawie umowy - inną działalność zobowiązane są do **oddzielnego prowadzenia rachunkowości** związanej z usługami publicznymi. Wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych.

Ponadto jeden ze składników rekompensaty, jakim jest **rozsądny zysk**, rozumiany jako stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną, nie został ustalony w sposób sztywny. Wysokość do **6%**rocznie stanowi propozycję MRR (Wytyczne MRR w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług w transporcie zbiorowym, wersja z 16 stycznia 2009 r.). Jednak trudno rozstrzygnąć, jaka będzie ostatecznie, zwłaszcza że nie można wykluczyć różnej wysokości zależnie od regionu kraju oraz takich czynników, jak gęstość zaludnienia itp. Do tego jednak czasu zalecane jest korzystanie z rekomendacji MRR.

W sytuacji kiedy Operator byłby podmiotem wewnętrznym to Starostwo Powiatowe jako 100% właściciel byłoby zobowiązane do wypłaty corocznej rekompensaty pokrywającej różnicę pomiędzy przychodami a kosztami plus „rozsądny zysk”.

14. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminach otaczających Częstochowę, jak i pozostałych gminach powiatu częstochowskiego powinny być zgodne ze zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta i regionu, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, aglomeracji i powiecie są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin powiatu;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturach funkcjonalno-przestrzennych gmin, szczególnie opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemów komunikacyjnych: miejskiego/aglomeracyjnego i powiatowego;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego w powiecie częstochowskim w perspektywie do roku 2025 należą:

- Rozszerzenie w Częstochowie strefy płatnego parkowania do przynajmniej 2000 miejsc oraz podniesienie opłat za parkowanie w tej strefie tak, aby opłata za godzinę parkowania stanowiła przynajmniej 150% ceny biletu jednorazowego normalnego miejskiego.
- Stworzenie w Częstochowie zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej, opartego o dworce PKS i PKP.
- Otwarcie w Częstochowie Centrum Obsługi Pasażerów (COP) oraz punktów obsługi pasażerskiej, także w poszczególnych gminach powiatu.
- Poprawienie skomunikowania komunikacji miejskiej z komunikacją powiatową i dalekobieżną - chodzi tu przede wszystkim o kolej i autobusy.
- Zbudowanie parkingów „Park & Ride” przy węzłach przesiadkowych transportu publicznego oraz strzeżonych parkingów w rejonie stacji kolejowych i ważniejszych przystanków w powiecie.
- Budowa autostradowej obwodnicy Częstochowy - jako fragmentu autostrady A1.

- Nadanie priorytetu komunikacji autobusowej w głównych ciągach przez nią wykorzystywanych.
- Prowadzenie na terenie Częstochowy, w tym również w kontekście linii aglomeracyjnych i powiatowych, stałych analiz konsekwencji decyzji zmieniających organizację ruchu, a wpływających na jakość funkcjonowania transportu publicznego w oparciu o matematyczny model ruchu.
- Zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), jako narzędzi umożliwiających efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz informacjami i usługami dla podróżnych. Zastosowanie ITS pozwoli m.in. na lepsze zarządzanie transportem publicznym, pozyskiwanie informacji o podróżach oraz potokach ruchu, a także wskaże miejsca generujące straty czasu w trakcie przejazdów.
- Wymiana całego taboru autobusowego, przeznaczonego do obsługi linii aglomeracyjnych na niskopodłogowy lub nisko-wejściowy, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i mających obniżoną zdolność ruchową oraz spełniającego współczesne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- Doprowadzenie do sytuacji w zakresie taboru przeznaczonego do obsługi linii powiatowych, aby na każdej z takich linii, w każdym rodzaju dnia ruchowego, pojawiały się kursy realizowanego autobusami niskopodłogowymi lub nisko-wejściowymi.
- Przebudowa taryfy biletowej poprzedzona kompleksowymi badaniami.
- Prowadzenie działań marketingowych i informacyjnych w zakresie transportu publicznego.
- Wprowadzenie biletomatów we wszystkich pojazdach komunikacji aglomeracyjnej oraz automatów stacjonarnych w głównych węzłach przesiadkowych, jako alternatywnego lub uzupełniającego rozwiązania dla punktów obsługi pasażera i w większej odległości od najbliższych punktów obsługi pasażera lub Centrum Obsługi Pasażera.
- Wprowadzenie możliwości zakupu niektórych rodzajów biletów na przewozy aglomeracyjne i powiatowe za pośrednictwem modułów obsługujących pre-paid na stronach internetowych organizatorów transportu publicznego.
- Integracja logistyczna i ekonomiczna transportu na szczeblu aglomeracji i powiatu.
- Budowanie efektywnych sieci komunikacyjnych w oparciu o preferencje pasażerów, możliwości finansowe samorządów i dostosowanej logistycznie do zmieniających się uwarunkowań drogowych.
- Dobrze przygotowane pod względem marketingowym akcje promujące transport publiczny, w tym również kolejowy po zakończeniu największych inwestycji w rejonie Częstochowy.

Planując rozwój transportu publicznego w powiecie należy wziąć pod uwagę kierunki rozwoju określone w dokumentach strategicznych wyższego rzędu. Dla Powiatu Częstochowskiego największe znaczenie mają zapisy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Śląskiego-

projekt z roku 2014. Głównym założeniem przy określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Śląskie jest oparcie podstawowego szkieletu komunikacyjnego województwa tylko na sieci kolejowej. Zgodnie z zapisami Projektu Planu użytecznością publiczną mają zostać objęte następujące linie kolejowe:

- Częstochowa - Kłomnice - gr. województwa (Koluszki)
- Częstochowa - Koniecpol - gr. województwa (Kielce)

Marszałek Województwa Śląskiego na chwilę obecną zrezygnował z tworzenia linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach realizacji założeń niniejszego dokumentu, przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań marketingowych, co 4-5 lat:
 - wielkości popytu;
 - przekrojowej struktury popytu;
 - rentowności poszczególnych kursów.
2. Prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu na usługi transportowe w okresie wakacyjnym, co 8-10 lat.
3. Do końca 2019 roku przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców w każdej z gmin powiatu, których wyniki stanowić będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatorów transportu.
4. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, ich wariantów, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
5. Konstrukcja taryf biletowych w przewozach aglomeracyjnych i powiatowych może być opracowana niezależnie od siebie, przy czym powinny one zakładać stopniowy, nieznaczny wzrost cen biletów krótkookresowych oraz utrzymywanie cen podstawowych biletów ważnych przez 30 kolejnych dni na obecnym poziomie lub do niego zbliżonym, a także wprowadzenie do taryfy nowych rodzajów biletów zarówno krótko- i jak i długookresowych (nawet do 12 miesięcy ważności), bardziej opłacalnych dla pasażerów od biletów 30-dniowych.
6. Realizowane inwestycje taborowe przewoźników muszą odpowiadać wytycznym organizatorów transportu, których rolą będzie wskazywanie zapotrzebowania na nowy tabor niskopodłogowy oraz

podział zadań transportowych na jednostki taborowe o zróżnicowanej długości i liczbie miejsc w pojeździe.

7. Wszystkie pojazdy transportu publicznego w aglomeracji częstochowskiej i powiecie częstochowskim będą oznakowane w jednolity sposób pod względem nomenklatury i szaty graficznej, niezależnie od przewoźnika. Założenia do stosowania tych rozwiązań wskazano w niniejszym opracowaniu i należy je traktować jako podstawowe wytyczne, od których nie powinno stosować się żadnych odstępstw.

15. ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ DRÓG W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

Tabela 39. Wykaz dróg w powiecie częstochowskim

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Dł. drogi	od km.	do km.
1.	1000 S	Cykarzew - Adamów - Jamno - do drogi 1	7,700	0+000	7+700
2.	1001 S	Cykarzew Północny - Grabówka - Grabowa	6,500	0+000	6+500
3.	1002 S	od drogi 1- Łęg - do drogi 1	6,500	0+000	6+500
4.	1003 S	od drogi 1 - Wikłów - Kruszyna	3,400	0+000	3+400
5.	1004 S	od drogi 1 - Kruszyna	1,000	0+000	1+000
6.	1005 S	Rędziny - do drogi 786	2,400	0+000	2+400
7.	1006 S	Wikłów - Lgota Mała - Antonów - do drogi 1025	6,400	0+000	6+400
8.	1007 S	od drogi 786 - Częstochowa(Mirów)- do drogi 1037	2,900	0+000 3+900	0+700 6+100
9.	1008 S	Cykarzew - Rybna -do drogi 1025	4,800	0+000	4+800
10.	1009 S	Kuźnica Lechowa - Lubojna	4,200	0+000	4+200
11.	1010 S	Częstochowa - Dębowiec - Choroń	8,300	0+000	8+300
12.	1011 S	od drogi 1010 - Osiny	3,400	0+000	3+400
13.	1012 S	Zrębice - Biskupice - Choroń	5,200	0+000	5+200
14.	1013 S	Biskupice - Zaborze - Przybynów	2,300	0+000	2+300
15.	1014 S	Złoty Potok - Gorzków - Postaszowice - Niegowa	3,700	0+001	2+301
16.	1015 S	Mzurów - Dąbrowno - Lgota Gawronna - do drogi 789	1,636	4+000	5+636
17.	1016 S	Bystrzanowice - Mzurów - Niegowa	3,400	0+000	3+400
18.	1017 S	od drogi 794 - Sokolniki - Dzibice - Kroczyce	0,800	0+000	0+800
19.	1018 S	Grabowa - Borowno	2,700	0+000	2+700
20.	1019 S	Borowno - Witkowice	3,600	0+000	3+600

21.	1020 S	Puszczew - Herby	4,200	0+300	4+500
22.	1021 S	Olszyna - Aleksandria	3,200	3+500	6+700
23.	1022 S	Dębowa Góra - Hutki	1,700	3+300	5+000
24.	1023 S	Kamienica- Rudnik Wielki - Kamienica Polska - Osiny	10,700	4+200	14+900
25.	1024 S	Kłomnice - Rzerzęczyce - Skrzydlów - Mokrzysz	13,600	0+000	13+600
26.	1025 S	Kamyk-Kuźnica Kiedrzyńska- Kokawa-Mykanów- Borowno-Kruszyna-Jacków-Widzów	30,700	2+720	33+420
27.	1026 S	Ostrowy - Kuźnica Kiedrzyńska	0,500	7+200	7+700
28.	1027 S	Ostrowy - Kocin Stary - Cykarzew	5,700	2+270	7+970
29.	1028 S	Mstów - Skrzydlów - Rzeki - Karczewice	12,200	0+000	12+200
30.	1029 S	Kłomnice - Garnek -Święta Anna	16,736	0+000	16+736
31.	1030 S	Kłomnice - Zawada - Gidle	5,300	0+000	5+300
32.	1031 S	od drogi 91- Zawada	3,700	0+000	3+700
33.	1032 S	Zawada - Konary - Pacierzów	4,100	0+000	4+100
34.	1033 S	Gidle - Borowa - Garnek	1,500	8+000	9+500
35.	1034 S	Witkowice - Rzerzęczyce	2,300	0+000	2+300
36.	1035 S	Garnek - Dąbek - Wola Mokrzaska	7,613	0+000	7+613
37.	1036 S	Wierzchowisko - Częstochowa (Rząsawy)	2,600	0+000	2+600
38.	1037 S	Mstów - Srocko	5,800	0+000	5+800
39.	1038 S	Zawada - Małusy Wielkie	2,300	0+000	2+300
40.	1039 S	Mokrzysz - Żuraw - Zalesice	9,695	0+000	9+695
41.	1040 S	Częstochowa - Brzyszków - Małusy Wielkie - Kobyłczyce	12,800	5+100	17+900
42.	1041 S	Małusy Wielkie - Żuraw	5,102	0+000	5+102
43.	1042 S	Częstochowa - Kusięta - Odrzykoń	5,600	0+000	5+600
44.	1043 S	Brzyszków - Olsztyn	5,300	0+000	5+300
45.	1044 S	Małusy Wielkie - Turów - Zrębice	6,900	0+000	6+900
46.	1045 S	Olsztyn - Turów	3,700	0+000	3+700
47.	1046 S	Błachownia - Błaszczyki	4,000	0+000	4+000
48.	1047 S	Błachownia - Kolonia Łojki	4,950	0+000	4+950
49.	1048 S	Łojki - Częstochowa (Gnaszyn)	0,400	0+000	0+400
50.	1049 S	Błachownia (Ostrowy) - Częstochowa (Dźbów)	5,610	0+000	5+610
51.	1050 S	Wyrazów - Walaszczyki - Wygoda	6,600	0+000	6+600
52.	1051 S	Aleksandria I - Aleksandria II - Kopalnia	6,400	0+000	6+400
53.	1052 S	Hutki - Starcza	3,500	0+000	3+500
54.	1053 S	od drogi 908 - Starcza - Własna	4,400	0+000	4+400
55.	1054 S	Częstochowa - Nierada - Rudnik Mały	10,400	0+000	10+400

56.	1055 S	Wąsosz - Młynek	2,500	0+000	2+500
57.	1056 S	Młynek - Poczesna	5,700	0+000	5+700
58.	1057 S	Wrzosowa - Stara Huta B - Stara Huta A - Poczesna	5,400	0+000	5+400
59.	1058 S	Brzeziny Nowe - Stara Huta B	2,800	0+000	2+800
60.	1059 S	Mykanów - DK1 - Kościelec - Rudniki	7,000	0+000	7+000
61.	1060 S	Częstochowa -Marianka Rędzińska -Rudniki -Wancerzów	10,600	1+800	12+400
62.	1061 S	Marianka Rędzińska - Okupniki - Rędziny (Kolonia)	2,000	0+000	2+000
63.	1062 S	Wrzosowa - Słowik - Korwinów - Poczesna	5,900	0+000	5+900
64.	1065 S	Olsztyn - Biskupice	6,300	0+000	6+300
65.	1066 S	Zrębice - Krasawa - Siedlec - do drogi 793	10,800	0+000	10+800
66.	1069 S	Turów - do drogi 1041	3,500	0+000	3+500
67.	1070 S	Kruszyna - Zdrowa - Kłomnice	7,300	0+000	7+300
68.	1072 S	Kuźnica - Wólka Prusicka - do drogi 483	3,530	3+400	6+930
69.	1073 S	Kuźnica Kiedrzyńska - Czarny Las - do drogi 483	5,600	0+000	5+600
70.	1076 S	od drogi 494 - Przysieka - Gorzelnia - Łojki - Wyrazów	4,700	0+300	5+000
71.	1077 S	Rzerzęczyce - Kuchary - Wancerzów	8,100	0+000	8+100
72.	1078 S	Puszczew - Cisie	5,780	0+200	5+980
73.	1079 S	od drogi 483 - Prusicko - Wikłów	3,000	5+830	8+830
74.	1080 S	Sekursko - Soborzyce	2,280	1+490	3+770
75.	1081 S	Żytno - Sekursko - Cielętniki	1,549	5+468	7+017
76.	1082 S	Grodzisko - Radoszewnica - Okołowice - Koniecpol	8,170	1+217	9+387
77.	1083 S	Lipie - Nowa Wieś - Raczkowice	5,662	0+000	5+662
78.	1084 S	Raczkowice - Soborzyce -Łabędź - Radoszewnica	11,774	0+000	11+774
79.	1086 S	Łabędź - Koniecpol Stary	7,579	0+000	7+579
80.	1087 S	Nowa Wieś - Dąbrowa Zielona	2,818	0+000	2+818
81.	1088 S	Dąbrowa Zielona - Borowce - Ludwinów	5,952	0+000	5+952
82.	1089 S	Gościęcín - gr. woj. - Oblasy - Kuźnica Grodziska	4,502	0+000	4+502
83.	1090 S	Kuźnica Grodziska - Teodorów - Aleksandrów - Michałów	7,228	0+000	7+228
84.	1091 S	Koniecpol - Załęże - Kuźnica Grodziska	8,541	0+000	8+541
85.	1092 S	Kuźnica Grodziska - Żeliszawice - Bugaj	5,693	0+000	5+693
86.	1093 S	Żuraw - Lusławice - Czepurka - Piasek	5,929	0+000	5+929
87.	1095 S	Przyrów - Wiercica - Staropole - Sieraków	6,498	0+000	6+498
88.	1096 S	Przyrów - Podlesie - Drochlin	11,785	0+000	11+785
89.	1098 S	Julianka - Konstanyńów - Podlesie	11,863	0+000	11+863
90.	1099 S	Koniecpol Stary - Zagacie - Podlesie	4,678	0+000	4+678
91.	1101 S	Konstanyńów - Teodorów - Sokole Pole	5,033	0+000	5+033

92.	1102 S	Konstantynów - Mełchów - do drogi 794	5,814	0+000	5+814
93.	1103 S	od drogi 794 - Wąsosz - Aleksandrów - Gródek	7,523	0+000	7+523
94.	1104 S	od drogi 46 - Biała Wielka - Gródek	6,169	0+000	6+169
95.	1105 S	Nakło - do drogi 1106	4,545	0+000	4+545
96.	1106 S	Gródek - Przyłęk - Brzostek	3,015	0+000	3+015
97.	1107 S	Konieczpol - Połońskie - Kuczków	5,328	0+000	5+328
98.	1108 S	Radoszewnica - Konieczpol	2,940	0+000	2+940
99.	1114 S	Lelów - Turzyn - Wygiełzów	3,903	0+000	3+903
100.	1115 S	Nakło - Siedliska - Zawadka - Zawada	1,948	0+000	1+948
101.	1116 S	od S 1070 w m.Zdrowa-Jacków-Pieńki Szczepockie- gr woj.	8,060	0+000	8+060
SUMA :			577,931		

16. ZAŁĄCZNIK B

ANALIZA ZEZWOLEŃ OBOWIĄZUJĄCYCH NA TERENIE POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO

Tabela 40. Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Częstochowy (uzgodnione przez Starostę Powiatu Częstochowskiego)

Lp	Nr zezw	Od	Do	Przez	Dł. Ku rsu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przeja zdu (godz: min)	Liczba pojazdów przewidzianyc h do dziennej obsługi linii	Przewoźnik	Organ wydający
				Częstochowa, C.H.Jagiellończycy- Częstochowa,Okrzei- Częstochowa, Rakowska- Częstochowa, Bugajska- Częstochowa, Kręciwilk- Olsztyn, Odrzykoń- Olsztyn, Żwirki i Wigury-					PKS S.A.	Starosta Powiatu Częstochowskiego
1	342. 9.10. 2014	Częstochowa	Złoty Potok	Olsztyn, Rynek- Przymiłowice, Kielnicka- Przymiłowice, Remiza- Przymiłowice, stacja benzynowa- Zrębice, Ciecierzyn- Zrębice, Rędziny- Zrębice, Szkoła- Zrębice, Kościół- Krasawa I- Krasawa II- Siedlec, Piekło- Siedlec k.Janowa- Siedlec	35	10	00:40	4	Częstochow a	

				Częstochowa, D.A.- Częstochowa, C.H.Jagiellończycy- Częstochowa, Okrzei- Częstochowa, Rakowska- Częstochowa, Bugajska- Częstochowa, Kręciwilk- Odrzykoń- Olsztyn, Żwirki i Wigury- Olsztyn, Rynek- Przymiłowice, Kielnicka- Przymiłowice, Remiza- Przymiłowice,					PKS S.A.	Starosta
3	342.	Częstochowa	Drochlin	stacja benzynowa- Ciecierzyn- Ciecierzyn, Leśniczówka- Skowronów I- Skowronów- Piasek- Janów I- Janów- Apolonka- Hucisko II- Bystrzanowice- Legoczanka- Lgota Błotna I- Lgota Błotna II- Ślężany I- Staromieście II- Staromieście I- Lelów- Lelów II- Posłoda- Drochlin II	48	14	01:04	3	Częstochowa	Powiatu Częstochoowski ego
				Częstochowa, C.H.Jagiellończycy- Częstochowa, Okrzei- Częstochowa, Rakowska- Częstochowa, Bugajska- Częstochowa, Kręciwilk- Odrzykoń- Olsztyn, Żwirki i Wigury- Olsztyn, Rynek- Przymiłowice, Kielnicka- Przymiłowice, Remiza- Przymiłowice,					PKS S.A.	Starosta
4	342.	Częstochowa	Drochlin	stacja benzynowa- Ciecierzyn- Ciecierzyn, Leśniczówka- Skowronów- Skowronów I- Piasek- Janów I- Janów- Apolonka- Hucisko II- Bystrzanowice- Logoczanka- Lgota Błotna I- Lgota Błotna II- Ślężany I- Staromieście II- Staromieście I- Lelów- Lelów II- Posłoda- Drochlin II	48	14	01:04	3	Częstochowa	Powiatu Częstochoowski ego

				Częstochowa, C.H.Jagiellończy-						
				Częstochowa, Okrzei- Częstochowa,						
				Rakowska- Częstochowa, Bugajska-						
RM-				Częstochowa, Kręciwilk-Odrzykoń-						
II.73				Olsztyn, Żwirki i Wigury- Olsztyn,				PKS S.A.	Prezydent	
5	42.6.	Częstochowa	Złoty Potok	Rynek- Przymiłowice, Kielnicka-	29	20	00:45	3	Częstochow	Miasta
	44.2			Przymiłowice, Remiza- Przymiłowice,					a	Częstochowy
	014			stacja benzynowa- Ciecierzyn-						
				Ciecierzyn, Leśniczówka- Skowronów I-						
				Skowronów- Piasek- Janów I- Janów-						
				Złoty Potok I- Złoty Potok						
				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
RM-				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
II.73				Wyczerpy Górne- Rędziny, ul. Wolności-					PKS S.A.	Prezydent
6	42.7.	Częstochowa	Zawada	Rędziny, UG- Rędziny, Kościół- Rędziny-	30	5	00:50	2	Częstochow	Miasta
	2.20			Rudniki, Kościół- Michałów Rudnicki-					a	Częstochowy
	14			Chorzenice (Kolonja Mostki)-						
				Chorzenice- Witkowice- Nieznanice-						
				Zdrowa- Zdrowa II- Klomnice, Zdrowska-						
				Klomnice- Lipicze I- Lipicze- Zawada,						
				K/Klomnic						
				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
RM-				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
II.73				Wyczerpy Górne- Rędziny, ul. Wolności-					PKS S.A.	Prezydent
7	42.7.	Częstochowa	Zawada	Rędziny, UG- Rędziny, Kościół- Rędziny-	30	5	00:49	2	Częstochow	Miasta
	3.20			Rudniki, Kościół- Michałów Rudnicki-					a	Częstochowy
	14			Chorzenice (Kolonja Mostki)-						
				Chorzenice- Witkowice- Klomnice-						
				Klomnice- Bartkowice- Pacierzów-						
				Konary- Konary II- Zawada, k/Klomnic						

				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
RM-				Wyczerpy Górne- Częstochowa,						
II.73				Batalionów Chłopskich I- Jaskrów,				PKS S.A.	Prezydent	
8	42.7.	Częstochowa	Siedlec	Gajówka- Jaskrów I- Jaskrów, Piekarnia-	22	6	00:45	3	Częstochow	Miasta
	4.20			Jaskrów, Auto-Złom- Jaskrów- Jaskrów					a	Częstochowy
	14			II- Jaskrów III- Wancerzów, CPN-						
				Cegeielnia, Targowisko- Cegeielnia-						
				Wancerzów- Wancerzów, Kościół-						
				Mstów, Ośrodek Zdrowia- Mstów, szkoła-						
				Mstów- Mstów, Meble Wrzosowa- Siedlec						
				II- Siedlec, szkoła						
				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
RM-				Wyczerpy Górne- Częstochowa,						
II.73				Batalionów Chłopskich I- Jaskrów,					PKS S.A.	Prezydent
9	42.6.	Częstochowa	Siedlec	Gajówka- Jaskrów I- Jaskrów, Piekarnia-	20	13	00:37		Częstochow	Miasta
	40.2			Jaskrów, Auto-Złom- Jaskrów- Jaskrów					a	Częstochowy
	014			II- Jaskrów III- Wancerzów, CPN-						
				Wancerzów- Mstów, Ośrodek Zdrowia-						
				Mstów, szkoła- Mstów- Mstów, szkoła-						
				Mstów, Meble Wrzosowa- Siedlec II-						
				Siedlec, szkoła						

				Częstochowa, D.A.- Częstochowa, Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
	RM-			Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
	II.73			Wyczerpy Dolne- Częstochowa,				PKS S.A.		Prezydent
10	42.6.	Częstochowa	Garnek	Wyczerpy Górne- Jaskrów I- Jaskrów-	30	12	00:45	Częstochow		Miasta
	41.2			Wancerzów, CPN- Wancerzów- Rajsko-				a		Częstochowy
	014			Kłobukowice- Skrzydlów, szkoła- Skrzydlów- Skrzydlów I- Rzeki Wielkie, szkoła- Rzeki Małe- Karczewice- Garnek I- Garnek- Garnek II						
				Aleksandria skrzyżowanie- Aleksandria szkoła- Aleksandria IV- Aleksandria skrzyżowanie I- Aleksandria III- Aleksandria II- Aleksandria I- Aleksandria Las- Kopalnia- Konopiska II- Konopiska I- Konopiska Rynek- Konopiska SKR- Wygoda Osiedle- Wygoda I- Częstochowa, Przyjemna-						
	RM-			Wygoda I- Częstochowa, Przyjemna-						
	II.73			Częstochowa, Lotosu- Częstochowa,				PKS S.A.		Prezydent
11	42.6.	Częstochowa	Aleksandria	Karpacka- Częstochowa, Dźbów-	23	23	00:35	4	Częstochow	Miasta
	42.2			Częstochowa, Rieczna- Częstochowa,				a		Częstochowy
	014			Zbyszka- Częstochowa, Sabinów- Częstochowa, Hetmańska- Częstochowa, Szkoła Straży Pożarnej- Częstochowa, Sabinowska- Częstochowa, Jagiellońska- Częstochowa, Aleja Bohaterów Monte Cassino- Częstochowa, 1 Maja Uczelnia- Częstochowa, Rondo Mickiewicza- Częstochowa D.A.						

				Częstochowa, D.A.- Częstochowa, Plac						
				Daszyńskiego- Częstochowa, Stary						
				Rynek- Częstochowa, Zawodzie-Szpital-						
				Częstochowa, Wspólna- Częstochowa,						
				Hallera- Częstochowa, Koksownia-						
				Częstochowa, Legionów LAS- Srocko I-						
				Srocko- Srocko II- Brzyszków, szkoła-					PKS S.A.	Prezydent
				Małusy Małe- Małusy I- Małusy II-						
				Małusy- Małusy Wielkie- Kobylczyce,					Częstochowa	Miasta
12	42.6.	Częstochowa	Koniecpol	Okupniki- Kobylczyce, Remiza-	54	16	01:15			
	38.2			Kobylczyce- Kolonia Żurawska- Żuraw					a	Częstochowy
	014			Kościół- Żuraw Centrum- Żuraw I-						
				Lipnik- Zalesie wieś- Wiercica IV-						
				Przyrów, Ośrodek Zdrowia- Przyrów,						
				Rynek- Stanisławów- Bolesławów-						
				Podlesie- Celiny- Drochlin II- Koniecpol						
				ul. Przedmieście Przysieka- Koniecpol ul.						
				Rynek- Koniecpol ul. Armii Krajowej						
				Częstochowa, D.A.- Częstochowa, Plac						
				Daszyńskiego- Częstochowa, Stary						
				Rynek- Częstochowa, Zawodzie-Szpital-						
				Częstochowa, Wspólna- Częstochowa,						
				Hallera- Częstochowa, Koksownia-						
				Częstochowa, Legionów LAS- Srocko I-						
				Srocko- Srocko II- Brzyszków, szkoła-					PKS S.A.	Prezydent
				Małusy Małe- Małusy I- Małusy II-						
				Małusy- Małusy Wielkie- Kobylczyce,					Częstochowa	Miasta
13	42.6.	Częstochowa	Złoty Potok	Okupniki- Kobylczyce, Remiza-	40	9	00:59	5		
	39.2			Kobylczyce- Kolonia Żurawska- Żuraw					a	Częstochowy
	014			Kościół- Żuraw II- Zagórze- Żuraw II-						
				Lusławice II Kolonia- Lusławice szkoła-						
				Lusławice I- Czepurka- Piasek- Janów I-						
				Janów- Złoty Potok I- Złoty Potok						

				Częstochowa, C.H.Jagiellończy-						
				Częstochowa, Okrzei- Częstochowa,						
				Rakowska- Częstochowa, Bugajska-						
				Częstochowa, Kręciwilk- Odrzykoń-						
RM-				Olsztyn, Żwirki i Wigury- Olsztyn,						
II.73				Rynek- Turów Górny- Przymiłowice,					PKS S.A.	Prezydent
14	42.6.	Częstochowa	Lipnik	stacja energetyczna- Przymiłowice,	35	3	00:52	1	Częstochowa	Miasta
	37.2			remiza- Przymiłowice, stacja benzynowa-					a	Częstochowy
	014			Ciecierzyn- Ciecierzyn, Leśniczówka-						
				Skowronów I- Skowronów- Piasek-						
				Czepurka- Lusławice I- Lusławice szkoła-						
				Lusławice II kolonia- Żuraw Kościół-						
				Żuraw centrum- Żuraw I- Lipnik						
				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
				Wyczerpy Górne- Jaskrów I- Jaskrów-						
RM-				Wancerzów, CPN- Wancerzów- Zawada-						
II.73				Zawada II- Zawada III- Mokrzesz I-						
15	42.6.	Częstochowa	Konieczpol	Mokrzesz- Mokrzesz II- Jażwiny- Pniaki	51	19	01:10	3	PKS S.A.	Prezydent
	36.2			Mokrzeskie- Wola Mokrzeska- Smyków-					Częstochowa	Miasta
	014			Knieja- Milionów Knieja- Święta Anna I-					a	Częstochowy
				Olbrachcice I- Olbrachcice II- Ulesie-						
				Luborcza I- Luborcza ul. Koniecpolska-						
				Stary Konieczpol ul. Częstochowska 222-						
				Stary Konieczpol ul. Częstochowska OSP-						
				Stary Konieczpol ul. Częstochowska 17-						
				Konieczpol ul. Rynek- Konieczpol ul.						
				Robotnicza- Konieczpol ul. Kolejowa						

Borowa, Mszyce- Borowa Kościół-									
Władysławów Marianów- Władysławów									
OSP									
Zawada- Konary II- Konary- Pacierzów-									
Bartkowiec- Kłomnice II- Kłomnice									
Urząd Gminy- Witkowiec- Chorzenice-									
RM-	Chorzenice Mostki- Michałów Rudnicki-								
II.73	Rudniki- Rędziny osiedle- Rędziny								
20	42.5.	Zawada	Częstochow	31,	22	00:46	2	Przedsiębior	stwo
5.20	13	a	Kościół- Rędziny UG- Rędziny Wolności-	9				Produkcyjno	Prezydent
			Częstochowa Wyczerpy Górne-					-Handlowo-	Miasta
			Częstochowa Wyczerpy Dolne-					Usługowe	Częstochowy
			Częstochowa Cmentarna- Częstochowa					"Czarbud"	
			Rondo Trzech Krzyży- Częstochowa Jana						
			Pawła II- Częstochowa Orzechowskiego						

				Częstochowa D.A.- Częstochowa, Korcza- Częstochowa, Skwer Sokół- Częstochowa Św.Barbary-szpital- Częstochowa Św.Barbary- Częstochowa Św. Kingi- Częstochowa, Przestrzenna- Częstochowa, Kawodrza Dolna- Częstochowa, Gnaszyn-Dospel- RM- Częstochowa, Energetyków- II.73 Częstochowa, Gnaszyn-Dworzec PKP- 21 42.6. Częstochowa Ostrowy Częstochowa, Drzewna- Łojki, Ryneczek- 22 00:35 4 Częstochow PKS S.A. Prezydent 34.2 Łojki, Szkoła- Łojki Konradów- Łojki, a Częstochowy 013 Goliard- Łojki, Kopalniana- Blachownia, Piaśtów I- Blachownia Piaśtów II- Blachownia Piaśtów III- Blachownia, Urząd Miejski- Blachownia, DPS- Blachownia Szkoła- Blachownia, Ośrodek Zdrowia- Blachownia, Dworzec PKP- Blachownia, Dworcowa- Blachownia, Szpital- Ostrowy						
				Częstochowa, Focha- Częstochowa Dworzec PKS- Częstochowa, Korczaka- Częstochowa, Skwer Sokół- Częstochowa, Św.Barbary-szpital- Częstochowa Św.Kingi- Częstochowa, Przestrzenna- Częstochowa, Gnaszyn- Dospel- Częstochowa, Energetyków- Prywatny RM- Częstochowa, Gnaszyn Dworzec PKP- Transport II.73 Częstochowa, Marynarska- Wyrazów, 14, 20 00:29 1 Częstochowo Prezydent 22 42.5. Częstochowa Blachownia Częstochowska- Blachownia, 5 wy PTS Miasta 3.20 Częstochowska I- Blachownia, Marian Częstochowy 13 Częstochowska II- Blachownia, Mazur Częstochowska III- Blachownia, Szpital- Blachownia, Dworzec PKP- Blachownia, Ośrodek Zdrowia- Blachownia, Szkoła- Blachownia, Urząd Miejski- Blachownia, Leśna I- Blachownia Leśna II- Blachownia, Klonowa						

27	42.6.	Auchan	Kukuczki	Auchan- Wrzosowa-Katowicka-	21,	17	00:50	2	BK GROUP	Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Częstochowy											
				Fgabryczna- Kolejowa- Bugajska-																		
				Rakowska- Mireckiego- Okrzei- PZU-																		
				Jagiellońska- Bohaterów Monte Cassino-																		
				Rondo Mickiewicza- Dworzec PKS-																		
				Kopernika- Pl.Biegańskiego-																		
				Dąbrowskiego Sady- Komenda Miejska																		
				Policji- Market OBI- Domy studenckie-																		
				Hala Polonia- P.C.K.- Promenada																		
				Niemena- Iwaszkiewicz- Schillera-																		
Michałowskiego- Starzyńskiego-																						
Kosmowskiej- Witosy- Kukuczki																						
28	42.6.	Auchan	Focha	Auchan- Wrzosowa-Katowicka-	31,	14	00:30	1	BK GROUP	Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Częstochowy											
				Fgabryczna- Kolejowa- Bugajska-																		
				Rakowska- Mireckiego- Okrzei-																		
				Estakada- Pusta- Stroma- Krakowska-																		
				Kanał Kohna- Galeria Jurajska- Stary																		
				Rynek- Rondo Trzech Krzyży- Al. Jana																		
				Pawła II- Pl.Biegańskiego- Kopernika-																		
				Focha																		
				29								42.6.	Auchan	Raków	Auchan- Wrzosowa-Katowicka-	18,	11	00:40	1	BK GROUP	Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Częstochowy
															Fabryczna- Kolejowa- Bugajska- Stadion							
Raków- Prusa- Plac Orłąt Lwowoskich-																						
P.Z.U.- Kasztanowa- Orkana Szkoła-																						
Wrzosowiak- Sportowa- Jesienna-																						
Jesienna Szkoła- Bohaterów Katynia-																						
Bugajska- Kolejowa- Fabryczna-																						
Wrzosowa-Katowicka- Auchan																						

				Częstochowa D.A. - Częstochowa Aleja							
				Jana Pawła II- Częstochowa, Cmentarna-							
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa							
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa Wyczerpy							
				Górne- Rędziny, ul.Wolności- Rędziny					PKS S.A.		Prezydent
				UG- Rędziny, Kościół- Rędziny- Rudniki	28	3	00:40	2	Częstochowa		Miasta
				Kościół- Micahlów Rudnicki- Chorzenice,					a		Częstochowy
				Kolonia Mostki- Chorzenice- Witkowice-							
				Kłomnice- Kłomnice- Lipicze I- Lipicze-							
				Zawada k/Kłomnic							
				Częstochowa D.A. - Częstochowa Aleja							
				Jana Pawła II- Częstochowa, Cmentarna-							
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa							
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa Wyczerpy							
				Górne- Rędziny, ul.Wolności- Rędziny					PKS S.A.		Prezydent
				UG- Rędziny, Kościół- Rędziny- Rudniki	30	3	00:39	2	Częstochowa		Miasta
				Kościół- Micahlów Rudnicki- Chorzenice,					a		Częstochowy
				Kolonia Mostki- Chorzenice- Witkowice-							
				Kłomnice- Kłomnice- Bartkowice-							
				Pacierzów- Konary- Konary II- Zawada							
				k/Kłomnic							
				Częstochowa, D.A. - Częstochowa,							
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech							
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-							
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,							
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,					PKS S.A.		Prezydent
				Wyczerpy Górne- Jaskrów I- Jaskrów-	30	14	00:51	4	Częstochowa		Miasta
				Wancerzów, CPN- Wancerzów- Rajsko-					a		Częstochowy
				Kłobukowice- Skrzydlów, szkoła-							
				Skrzydłów- Skrzydlów I- Rzeki Wielkie,							
				szkoła- Rzeki Małe- Karczewice- Garnek							
				I- Garnek- Garnek II							

				Częstochowa D.A. - Częstochowa Rondo						
				Mickiewicza- Częstochowa 1 Maja						
				uczelnia- Częstochowa Aleja Bohaterów						
				Monte Casino- Częstochowa,						
				Jagiellońska- Częstochowa, Sabinowska-						
				Częstochowa, Szkoła Straży Pożarnej-						
				Częstochowa Hetmańska- Częstochowa						
				Sabinów- Częstochowa, Zbyszka-						
				Częstochowa, Rieczna- Częstochowa,						
RM-				Dźbów- Częstochowa, Karpacka-						
II.73				Częstochowa, Lotosu- Częstochowa,					PKS S.A.	Prezydent
38	42.6.	Częstochowa	Lysiec	Przyjemna- Wygoda- Wygoda osiedle-	28	6	00:50	1	Częstochow	Miasta
	5.20			Konopiska skr- Konopiska rynek-					a	Częstochowy
	13			Konopiska Osiedle- Pająk zalew-						
				Rększowice- Rększowice II- Rększowice						
				I- Hutki I- Hutki- Hutki II- Hutki OSP-						
				Hutki II- Hutki- Starcza Skrzyżowanie						
				szkoła- Starcza Zimna Woda- Starcza,						
				sklep- Starcza, Brzozowa- Starcza,						
				Górka- Starcza, Spacerowa- Starcza,						
				szkoła- Starcza, kościół- Klepaczka-						
				Lysiec osiedle- Lysiec skrzyżowanie-						
				Lysiec						
				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuszki- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
RM-				Wyczerpy Górne- Jaskrów I- Jaskrów-						
II.73				Wancerzów, CPN- Wancerzów- Mstów-						
39	42.6.	Częstochowa	Przyrów	Mstów, szkoła- Mstów Ośrodek Zdrowia-	37	4	01:08	2	Częstochow	Miasta
	32.2			Zawada- Zawada II- Zawada III-					a	Częstochowy
	014			Mokrzesz I- Mokrzesz- Krasice-						
				Mokrzesz- Mokrzesz II- Jażwiny- Pniaki						
				Mokrzeskie- Wola Mokrzeska- Smyków-						
				Knieja- Milionów Knieja- Święta Anna I-						
				Przyrów Piaski- Przyrów Rynek						

				Częstochowa, D.A.- Częstochowa,						
				Kościuski- Częstochowa, Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa, Cmentarna-						
				Częstochowa, Dickensa- Częstochowa,						
				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
				Wyczerpy Górne- Jaskrów I- Jaskrów-						
				Wancerzów, CPN- Wancerzów- Mstów-						
				Mstów, szkoła- Mstów Ośrodek Zdrowia-						
				Zawada- Zawada II- Zawada III-						
				Mokrzesz I- Mokrzesz- Krasice-						
				Mokrzesz- Mokrzesz II- Jażwiny- Pniaki						
RM-				Mokrzeskie- Wola Mokrzeska- Smyków-						
II.73				Knieja- Milionów Knieja- Święta Anna I-				PKS S.A.	Prezydent	
40	42.6.	Częstochowa	Koniecpol	Dąbrowa Zielona III- Dąbrowa Zielona II-	60	3	01:29	2	Częstochow	Miasta
	31.2			Dąbrowa Zielona I- Dąbrowa Zielona,					a	Częstochowy
	014			Zalas Biedy- Raczkowice II- Cieletniki,						
				osiedle- Cieletniki I- Raczkowice I-						
				Soborzyce, Wierzbie- Soborzyce II-						
				Soborzyce I- Soborzyce, Maćkówka-						
				Łąbędź I- Łąbędź ul.Grzybowa-						
				Stanisławice, ul.Partyzantów- Lysiny-						
				Radoszewnica ul. Koniecpolska skrz. z ul.						
				Klonową- Radoszewnica, Koniecpolska						
				skrz. z ul. Wiejską- Koniecpol,						
				ul.Słowackiego- Koniecpol, ul.Rynek-						
				Koniecpol, ul.Rynek- Koniecpol ul. Armii						
				Krajowej- Koniecpol ul.Robotnicza						
				Częstochowa D.A.- Czestochowa C.H.						
				Jagiellończycy- Czestochowa, Okrzei-						
				Częstochowa, Rakowska- Częstochowa,						
RM-				Bugajska- Częstochowa, Fabryczna-						
II.73				Wrzosowa, ul.Katowicka- Nowa Wieś,					PKS S.A.	Prezydent
41	42.6.	Częstochowa	Kamienica	ul.Krakowska- Kolonia Poczesna,	22	7	00:34	2	Częstochow	Miasta
	21.2		Polska	ul.Katowicka- Wanaty- Zawady-					a	Częstochowy
	014			Romanów- Kamienica Polska Tkacz-						
				Kamienica Polska UPT- Kamienica						
				Polska Kościół- Kamienica Polska						

				Częstochowa D.A. - Częstochowa, Rondo							
				Mickiewicza- Częstochowa, 1 Maja							
				Uczelnia- Częstochowa, Aleja Bohaterów							
				Monte Casino- Częstochowa, Jagiellońska-							
				Częstochowa, Sabinowska- Częstochowa,							
				Szkoła Straży Pożarnej- Częstochowa,							
FER-				Hetmańska- Częstochowa, Sabinów-					PKS S.A.	Prezydent	
IV.7				Częstochowa, Zbyszka- Częstochowa,					Częstocho	Miasta	
46	342.	Częstochowa	Hutki	Rzeczna- Częstochowa, Dźbów-	21	9	00:35	1	a	Częstocho	woy
	9,17.			Częstochowa, Karpacka- Częstochowa,							
	201			Lotosu- Częstochowa, Przyjemna-							
				Wygodna I- Wygodna Osiedle- Konopiska							
				SKR- Konopiska Rynek- Konopiska							
				Osiedle- Rększowice, Pająk Zalew-							
				Rększowice- Rększowice II- Rększowice							
				I- Hutki I- Hutki- Hutki II- Hutki OSP							
				Częstochowa D.A. - Częstochowa Rondo							
				Mickiewicza-Częstochowa, Jagiellońska-							
				Częstochowa, Szkoła Straży Pożarnej-							
				Częstochowa, Sabinów- Częstochowa							
				Gronowa- Częstochowa, Brzeziny-							
				Sobuczyna, Szafirowa obok posesji nr 4-							
				Sobuczyna, Szafirowa obok posesji nr 5-							
FER-				Nierada, ul. Targowa obok posesji nr 60-							
IV.7				Nierada, ul. Targowa obok posesji nr 144-					PKS S.A.	Starosta	
47	342.	Częstochowa	Starcza	Lysiec Górny- Lysiec- Lysiec Osiedle-	26	5	00:45	2	Częstocho	Powiatu	
	9,16.			Klepaczka- Starcza Kościół- Rudnik Mały					a	Częstocho	owski
	2014			skrzyżowanie- Rudnik Mały OSP- Rudnik							ego
				Mały-Rudnik Mały I- Rudnik Mały Pętla-							
				Rudnik Mały I- Rudnik Mały- Rudnik							
				Mały OSP- Rudnik Mały Skrzyżowanie-							
				Starcza Kościół- Starcza Szkoła- Starcza							
				Spacerowa- Starcza Górka- Starcza							
				Brzozowa- Starcza Sklep- Starcza Zimna							
				Wodna- Starcza Skrzyżowanie Szkolna							

				Częstochowa D.A.- Częstochowa C.H.						
				Jagiellończycy- Częstochowa Okrzei-						
				Częstochowa Rakowska- Częstochowa						
				Bugajska- Częstochowa, Kręciwilk-						
				Olsztyn, Odrzykoń- Olsztyn, Żwirki i						
FER-				Wigury- Olsztyn, Rynek- Przmyłowice,						
IV.7				Kielnicka- Przmyłowice, Remiza-				PKS S.A.	Prezydent	
50	342.	Częstochowa	Złoty Potok	Przmyłowice, Stacja Benzynowa-	35	20	00:49	4	Częstochow	Miasta
	5.12.			Zrębice, Ciecierzyn- Zrębice, Rędziny-					a	Częstochowy
	2014			Zrębice, Szkoła- Zrębice Kościół-						
				Krasawa I- Krasawa II- Siedlec Piekło-						
				Siedlec k.Janowa- Siedlec k.Janowa						
				skrzyżowanie- Siedlec Krzyże- Siedlec I-						
				Siedlec Źródła- Złoty Potok (Osiedle						
				Parkowe)- Złoty Potok						
				Częstochowa D.A.- Częstochowa						
				Kościuszki- Częstochowa, Aleja Jana						
				Pawła II- Częstochowa Rondo Trzech						
				Krzyży- Częstochowa Cmentarna-						
				Częstochowa Dickensa- Częstochowa,						
FER-				Wyczerpy Dolne- Częstochowa,						
IV.7				Wyczerpy Górne- Rędziny, ul.Wolności-					PKS S.A.	Prezydent
51	342.	Częstochowa	Lgota Mała	Rędziny, UG- Rędziny, Kościół- Rędziny-	33	13	01:00	5	Częstochow	Miasta
	5.13.			Rudniki Kościół- Miachałów Rudnicki-					a	Częstochowy
	2014			Chorzenice (Kolonja Mostki)-						
				Chorzenice- Witkowice- Nieznanice						
				Kolonja- Borowno, ul.Wolności-						
				Borowno, Kościół II- Kruszyna,						
				ul.Kościuszki- Wikłów- Lgota Mała I-						
				Lgota Mała						

Tabela 41. Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Śląskiego (uzgodnione przez Starostę Częstochowskiego)

Lp	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba	Przewoźnik	Organ wydający
								pojazdów przewidzianyc h do dziennej obsługi linii		
				Szczekociny D.A.- Szczekociny Lelowska II- Tęgobórz- Tęgobórz I- Siedliska- Nakło- Witów skrzyżowanie- Witów- Wygielzów- Irządze- Irządze Wiśnie I- Irządze Wiśnie- Wilków- Wilków Skrzyżowanie- Bodziejowice remiza						
	KT			OSP- Wilków Skrzyżowanie- Biała Błotna nr 1-					MKS	Marszałek
1	OT.8070.2.8 6.2013.LIS	Szczekociny	Zawiercie	Pradła nr 3- Gołuchowice nr 2- Siemiężycze nr 1- Kroczyce nr 1- Lgota Murowana nr 1- Zawiercie Kalinówka- Zawiercie Żerkowice Sklep- Zawiercie Kromolów skrz. - Zawiercie Warty- Zawiercie Paderewskiego Cmentarz- Zawiercie Sikorskiego- Zawiercie Sikorskiego d.k.ING- Zawiercie Miodowa Szpital	49	8	01:23	3	Szczekociny s.c.	Województwa Śląskiego

				Nowa Brzeźnica Plac 1-Go Maja- Nowa							
				Brzeźnica Urząd Gminy- Stara Brzeźnica-							
				Gojsc- Kuźnica Brzeźnicka, Remiza- Kuźnica							
				Brzeźnicka, Kościół- Wólka Prusicka- Kuźnica							
				Brzeźnicka, Kościół- Kuźnica Brzeźnicka,							
				Remiza- Nowy Folwark- Rywaczki- Ostrowy							
				Przychodnia- Ostrowy Centrum- Ostrowy							
2	KT OT.8070.2.7 5.2013.LIS	Częstochow a	Nowa Brzeźnica	Raków- Nowa Wieś I- Kuźnica Kiedrzyńska, ul. Częstochowska II- Borowianka II- Borowianka I- Kamyk Ośrodek Zdrowia- Biała- Częstochowa, Kiedrzyn Sejmowa- Częstochowa, Ludowa- Czestochowa, Centrum Handlowe M1- Częstochowa, Promenada Niemena- Częstochowa, Hala Polonia- Częstochowa, Kościuszki- Częstochowa D.A.	34	6	00:55	3	PKS S.A. Częstochowa	Marszałek Województwa Śląskiego	
3	KT OT.8070.1.8 2.2013.LIS	Myszków	Poczesna	Myszków Plac Dworcowy- Osiek ul.Myszkowska- Mysłów ul.Myszkowska- Koziegłówni ul.Rynek- Koziegłowy Rynek- Wojślawice ul.Szkołna- Cynków ul.Śląska- Gniazdów ul.Woźnicka- Koziegłowy ul.Wrzasawska- Siedlec DużyTrasa DK1 kier.Częstochowa- Wanaty- Poczesna, Auchan	55	2	01:12	1	LZ Apolinary Lazar sp.j.	Marszałek Województwa Śląskiego	

				Myszków Plac Dworcowy- Myszków							
				Pułaskiego- Myszków Wolności II- Myszków							
				Wolności IV- Postęp- Postęp Jurajska- Lgota							
				Nadwarcie- Żarki Letnisko ulica Prosta 28-							
				Masłońskie- Poraj ulica Armii Krajowej 56-							
				Poraj ulica 3go Maja103- Poraj ulica 3-go Maja							
				135- Osiny ulica Częstochowska 172- Osiny							
	KT			ulica Częstochowska 60- Osiny ulica					LZ	Marszałek	
4	OT.8070.1.8	Myszków	Poczesna	Częstochowska 18- Kamienica Polska ulica	34	4	01:00	1	Apolinary	Województwa	
	1.2013.LIS			Konopnickiej 247- Kamienica Polska ulica					Lazar sp.j.	Śląskiego	
				Konopnickiej 183- Kamienica Polska ulica							
				Konopnickiej 124- Kamienica Polska ulica							
				Konopnickiej 64- Romanów 2- Zawada Bar							
				Karol- Wanaty 55- Wanaty I- Poczesna ulica							
				Szkolna- Poczesna Szkoła- Poczesna ulica							
				Handlowa I- Poczesna Zajazd Arkonia-							
				Poczesna Auchan							
				Częstochowa Dworzec PKS- Częstochowa							
				Jagellońska 03- Częstochowa Jagellońska 01-							
				Częstochowa Dźbów 02- Częstochowa Dźbów							
				01- Wygoda I- Konopiska rynek- Konopiska-							
				Korzonek I- Korzonek- Leśniaki- Dębowa Góra							
	KT			I- Boronów Szkoła- Boronów RSP- Koszęcin					Dariusz	Marszałek	
5	OT.8070.2.6	Częstochowa	Lubliniec	Rynek- Koszęcin Lubliniecka- Rzyce Irki-	46	87	01:07	1	Stefanek	Województwa	
	0.2013.LIS	a		Wierzbie Las- Wierzbie- Sadów Skrzyżowanie-					Dębiany	Śląskiego	
				Sadów szkoła- Sadów Przedszkole- Sadów							
				Kopce- Lubliniec Powstańców 1- Lubliniec							
				Powstańców 2- Lubliniec Przedszkole-							
				Lubliniec Solidarności 2- Lubliniec Rondo							
				Wł.Opolezyka- Lubliniec D.A.							

				Częstochowa, D.A.- Czestochowa, Kościuszki-						
				Częstochowa, Hala Polonia- Częstochowa,						
				Promenada Niemena- Częstochowa, Centrum						
				Handlowe M1- Częstochowa, Ludowa-						
				Częstochowa, Kiedrzym- Częstochowa,						
				Kiedrzym III- Wola Kiedrzyńska, ul.Mała- Wola						
				Kiedrzyńska, ul.Akacyjowa- Kolonia						
				Wierzchowisko, ul.Pogodna- Lubojna,						
				ul.Częstochowska-Kościół- Dudki, ul.						
				Częstochowska II- Radostków, Skrzyżowaie-						
				Kokawa, Skrzyżowanie- Stary Cykarzew,						
				ul.Dębowa- Stary Cykarzew, ul. Południowa-						
	KT			Stary Cykarzew ul.Częstochowska- Cykarzew					PKS S.A.	Marszałek
6	OT.8070.2.6	Częstochow	Wola	53	5	01:15	3		Województwa	
	4.2013.LIS	a	Wiewiecka	Północny, skrzyżowanie- Stary Broniszew,					Częstochowa	Śląskiego
				skrzyżowanie- Zapole- Rzędowie- Prusicko-						
				Prusicko Wieś- Prusicko Pętla- Prusicko Wieś-						
				Prusicko- Ważne Młyny- Stara Brzeźnica Las-						
				Stara Brzeźnica- Nowa Brzeźnica Urząd						
				Gminy- Nowa Brzeźnica Park- Dubidze-						
				Kolonia Dubidze- Strzelce Wielkie Michałów-						
				Strzelce Wielkie/Częstochowska- Strzelce						
				Wielkie/Częstochowska- Zamoście- Zamoście						
				Kolonia- Pomiary- Wiewiec Nr8- Kontrewers-						
				Wiewiec Nr8- Wiewiec I- Wola Wiewiecka, nr						
				61 A- Praca- Wola Wiewiecka, nr 61 A- Wola						
				Wiewiecka, nr 113						

				Szczekociny ul.Jana Pawła II- Szczekociny ul.Lelowska- Tęgobórz- Siedliska- Nakło- Witów, skrzyżowanie- Witów- Wygiełzów- Irządce- Sadowie II- Sadowie III, skrzyżowanie- Mikołajewice, kolonia- Bodziejowice, skrzyżowanie- Wilków, skrzyżowanie- Biała Błotna Nr.1- Pradła Nr.1 przy DW 794- Gołuchowice Nr.2- Siemierzycze Nr.1- Kroczyce Nr.1- Lgota Murowana Nr.1- Lgota Murowana Nr.2- Zawiercie, Żerkowice Remiza- Zawiercie Kromolów Remiza- Zawiercie Warty- Zawiercie ul.Paderewskiego Cmentarz- Zawiercie ul.Sikorskiego						Joanna Michalska UNI- METAL Koniecpol	Marszałek Województwa Śląskiego
7	TZOT.8070. 2.59.2013.LI S	Szczekociny	Zawiercie		49	8	01:00	2			
8	TZOT.8070. 1.55.2013.LI S	Szczekociny	Zawiercie	Szczekociny D.A.- Szczekociny Lelowska II- Tęgobórz- Tęgobórz I- Siedliska- Nakło- Witów skrzyżowanie- Witów- Wygiełzów- Irządce- Irządce Wiśnie I- Irządce Wiśnie- Wilków- Wilków Skrzyżowanie- Bodziejowice remiza OSP- Wilków Skrzyżowanie- Biała Błotna nr 1- Pradla nr 3- Gołuchowice nr 2- Siemierzycze nr 1- Kroczyce nr 1- Lgota Murowana nr 1- Zawiercie Kalinówka- Zawiercie Żerkowice Sklep- Zawiercie Kromolów skrz. - Zawiercie Warty- Zawiercie Paderewskiego Cmentarz- Zawiercie Sikorskiego- Zawiercie Sikorskiego d.k.ING- Zawiercie Miodowa Szpital	49	8	01:23	3	Szczekociny s.c.	Marszałek Województwa Śląskiego	
9	TZOT.8070. 1.51.2013.LI S	Częstochowa	Wrocław	Wrocław 11111 Dawida- Opole Dworzec Autobusowy ul. 1 Maja 4- Ozimek ul.Częstochowska- Dobrodzień ul.Solna- Lubliniec Alei Solidarności 2- Balchownia Dworzec PKP- Częstochowa Dworzec PKP ul.Wolności	201	4	03:30	1	Joanna Michalska UNI- METAL Koniecpol	Marszałek Województwa Śląskiego	

				Szczekociny D.A.- Szczekociny Lelowska II- Tęgobórz- Tęgobórz I- Siedliska- Nakło- Witów skrzyżowanie- Witów- Wygieźłów- Irządze- Sadowie II- Sadowie III skrzyżowanie- Mikołajewice, kolonia- Bodziejowice, skrzyżowanie- Wilków Skrzyżowanie- Bodziejowice skrzyżowanie- Wilków Skrzyżowanie- Biała Blotna nr 1- Pradla nr 3- Gołuchowice nr 2- Siemierzycze nr 1- Kroczyce nr 1- Lgota Murowana nr 1- Lgota Murowana nr 2- Zawiercie Żerkowice Remiza- Zawiercie Kromolów skrz. - Zawiercie Warty- Zawiercie Paderewskiego Cmentarz- Zawiercie Sikorskiego						Joanna Michalska UNI- METAL Koniecpol	Marszałek Województwa Śląskiego
10	TZOT.8070. 2.46.2013.LI S	Szczekociny	Zawiercie		49	8	01:00	3			
11	TZOT.8070. 2.32.2013.LI S	Lubliniec	Częstochow a	Lubliniec D.A- Lubliniec, Rondo Wł.Opołczyka- Lubliniec, Aleja Solidarności 2- Lubliniec, Przedszkole- Lubliniec, Powstańców 2- Lubliniec, Powstańców 1- Lubliniec, Klonowa 1- Lubliniec, Klonowa 2- Jawornica- Kochanowice Rondo- Kochanowice Centrum- Lisów Bruk- Lisów Centrum- Kolonia Lisów- Herby Nowe- Herby Centrum- Herby Nadleśnictwo- Pietrzaki, ul.Częstochowska- Błachownia/Trzepizury, Lubliniecka- Błachownia, Dworzec PKP- Częstochowa, Gnaszyn Dworzec PKP 1- Częstochowa Ganszyn Dworzec PKP 2- Czestochowa Energetyków 1- Czestochowa Energetyków 2- Częstochowa Św.Barbary- Częstochowa Św. Barbary, szpital- Częstochowa Stradom Dworzec PKP 1- Częstochowa Stradom Dworzec PKP 2- Częstochowa D.A.	40	24	00:59	10	PKS Lubliniec	Marszałek Województwa Śląskiego	

13	TZOT.8070.. 2.41.2013.LI S	Kraków	Częstochowa	Kraków Rda- Kraków Czarnowiejska- Olkusz Skrzyżowanie "Stacja Statoil"- Klucze Park- Rodaki skrzyżowanie- Ogrodzeniec centrum- Zawiercie D.K. Sikorskiego ING- Myszków Mrzyglód- Myszków Wolności I- Myszków Wolności II- Koziegłowy Rynek- Koziegłowy ul. Warszawska- Wanaty- Częstochowa, Okrzei- Częstochowa D.A.	126	8	02:35	3	PKS S.A. Częstochowa	Marszałek Województwa Śląskiego
14	TZOT.8070. 2.28.2013.LI S	Myszków	Drochlin	Myszków Plac Dworcowy- Żarki, Myszkowska- Żarki, Żwirki i Wigury- Jaworznik II- Jaworznik III- Kotowice Zamkowa- Mirów- Niegowa- II- Mzurów II- Mzurów III- Dabrownia II- Dabrownia III- Lgota Gawronna- Ślężany II- Staromiście II- Lalów, Plac Partyzantów- Drochlin II	37,6	10	01:01	2	MAT-BUS Grzegorz Matyja	Marszałek Województwa Śląskiego
15	TZOT.8070. 2.17.2013.LI S	Koniecpol	Radomsko		50	6	01:00	1	Transit Bus Częstochowa	Marszałek Województwa Śląskiego
16	TZOT.8070. 2.25.2012.LI S	Szczekociny	Zawiercie	Szczekociny ul.Jana Pawła II- Szczekociny ul.Lelowska- Tęgobórz- Siedliska- Nakło- Witów, skrzyżowanie- Witów- Wygietłów- Irządce- Sadowie II- Sadowie skrzyżowanie- Mikołajewice- Bodziejowice- Wilków- Biała Błotna Nr.1- Pradla Nr 1 przy DW 794- Gołuchowice Nr.2- Siemierzyce Nr.1- Kroczyce Nr.1- Lgota Murowana- Lgota Murowana Nr 2- Zawiercie, Żerkowice Remiza- Zawiercie, Kromolów Remiza- Zawiercie Warty- Zawiercie, ul.Paderewskiego cmentarz- Zawiercie, ul.Sikorskiego	49	8	01:00		Joanna Michalska UNI- METAL Koniecpol	Marszałek Województwa Śląskiego

17	KT- OT.8070.1.2 7.2014.LIS	Częstochow a	Tarnowskie Góry	Częstochowa D.A.- Częstochowa Rondo	55	1	01:22	1	PKS S.A. Częstochowa	Marszałek Województwa Śląskiego
				Mickiewicza- Częstochowa, Jagiellońska- Częstochowa Szkoła Straży Pożarnej- Częstochowa, Sabinów- Częstochowa, Gronowa- Częstochowa, Brzeziny- Nierada ul.Targowa- Lysiec- Lysiec skrzyzowanie- Klepaczka- Starca Kościół- Rudnik Mały Skrzyzowanie- Rudnik Mały- Rudnik Mały I- Woźniki Pakuły Wolna- Woźniki Kamięskie Młyny Romanowska- Kamienica- Woźniki Babienica Główna- Woźniki Psary Główna- Woźniki Psary Lompy- Lubsza- Lubsza Lompy- Piasek Pl.Powstańców- Mokrus- Miotek Kościół- Miotek skrzyzowanie II- Miotek Zarach- Mieczko Śląskie Żyglinek- Mieczko Śląskie Huta- Mieczko Śląskie Rynek- Lsowice- Tarnowskie Góry Dworzec						
18	KT- OT.8070.1.2 0.2014.LIS	Częstochow a	Koziegłowy	Częstochowa D.A.- Czestochowa C.H.	35	7	00:49	2	PKS S.A. Częstochowa	Marszałek Województwa Śląskiego
				Jagiellończycy- Czestochowa, Okrzei- Częstochowa, Rakowska- Częstochowa, Bugajska- Częstochowa, Fabryczna- Wrzosowa, ul.Katowicka- Nowa Wieś, ul.Krakowska- Kolonja Poczesna, ul.Katowicka- Wanaty- Zawady- Romanów- Kamienica Polska Tkacz- Kamienica Polska UPT- Kamienica Polska Kościół- Kamienica Polska- Kamienica Polska- Osiny Skrzyzowanie- Osiny- Osiny szkoła- Poraj 3maja- Poraj ul.Zielona- Romanów I- Siedlec Mały- Siedlec Duży- Koziegłowy, Warszawska- Koziegłowy, Rynek						

				Częstochowa I Urząd skarbowy- Częstochowa							
				Hala Polonia- Częstochowa D.A.- Częstochowa							
				Plac Biegańskiego- Częstochowa							
				Dąbrowskiego, Sądy- Częstochowa, Komenda							
				Miejska Policji- Częstochowa, Rynek							
				Wieluński- Częstochowa, Wręczycka-							
				Częstochowa, Łęczycka- Częstochowa,							
				Białaostocka- Nowa Gorzelnia 23- Nowa							
	KT-			Gorzelnia 75- Wydra- Kalej Skrzyżowanie,							Marszałek
19	OT.8070.1.1	Częstochow	Przystajń	ul.Wręczycka/Kopalnia- Kalej Skrzyżowanie,	35	6	00:48	2	PKS S.A.		Województwa
	6.2014.LIS	a		ul.Wręczycka/Torowa- Wręczyca Wielka ul.					Częstochowa		Śląskiego
				Częstochowska kol- Wręczyca Wielka							
				ul.Częstochowska kol- Wręczyca Wielka ul. 3							
				maja centrum- Wręczyca ul. 3 maja Las- Golce							
				III- Golce II- Golce I- Truskolasy, ul.							
				Częstochowska ementarz- Truskolasy, ul.Rynek							
				Przedszkole- Kawki DW 494- Praszczyki, przy							
				posesji nr 50- Panki, OSP- Przystajń,							
				ul.Częstochowska- Przystajń, Rynek							

