

**UCHWAŁA NR XXVII/210/2021
RADY POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO**

z dnia 1 lipca 2021 r.

**w sprawie uchwalenia „Aktualizacji 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 920 z późn. zm.) w związku z art. 9 ust.1 pkt 3, art. 12 ust. 1, 2 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1461), Rada Powiatu Częstochowskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Aktualizację Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Częstochowskiego” zwaną „Planem Transportowym” stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc 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” (Dz. U. Woj. Śląskiego z 2016 r. poz. 140).

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Częstochowskiemu.

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

Przewodniczący Rady
Powiatu

Andrzej Kubat

AKTUALIZACJA
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA
POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO



CZĘSTOCHOWA
MAJ 2021 ROK

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP

- 1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY
- 1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

- 2.1. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA I PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

3. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

- 3.1. INWESTYCJE DROGOWE

4. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

- 5.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 5.2. ZAMÓWIENIA PUBLICZNE
- 5.3. KONCESJA
- 5.4. TRYB UMOWY ZAWARTEJ BEZPOŚREDNIO
- 5.5. ANALIZA SWOT

6. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH

- 6.1. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 6.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ
- 6.3. WĘZŁY PRZESIADKOWE

7. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

- 7.1. POZIOM I ŹRÓDŁA ZANIECZYSZCZEŃ W POWIECIE
- 7.2. NISKOEMISYJNY TABOR AUTOBUSOWY
- 7.3. FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE
- 7.4. EDUKACJA EKOLOGICZNA
- 7.5. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO
- 7.6. EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA
- 7.7. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

8. ANALIZA I OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

- 8.1. „ANALIZA RYNKU I POTRZEB PRZEWOZOWYCH, WERYFIKACJA UWARUNKOWAŃ I ZAŁOŻEŃ PLANU TRANSPORTOWEGO OPRACOWANEGO DLA POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO W ROKU 2020”
- 8.2. POTRZEBY PRZEWOZOWE
- 8.3. UZGODNIENIA I NEGOCJACJE
- 8.4. GMINA BLACHOWNIA
- 8.5. GMINA KONOPISKA
- 8.6. GMINA RĘDZINY
- 8.7. POZOSTAŁE GMINY

9. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

- 9.1. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY
- 9.2. UWARUNKOWANIA ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH POWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ
- 9.3. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO POWIATU W POWIĄZANIU Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ
- 9.4. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO - REKOMENDACJE

10. ANALIZA PRZEWOŹNIKÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT DROGOWY OSÓB NA OBSZARZE POWIATUCZĘSTOCHOWSKIEGO.

11. SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

- 11.1. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ KOMUNIKACYJNYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ
- 11.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ
- 11.3. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO
- 11.4. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO
- 11.5. ZASADY FINANSOWANIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ TRANSPORTEM PRZEZ SAMORZĄDY DOTUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY
- 11.6. ANALIZA PRAWNO-ORGANIZACYJNA W PRZYPADKU POSIADANIA „PODMIOTU WEWNĘTRZNEGO”

12. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

13. ZAŁĄCZNIK WYKAZ DRÓG W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

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 osiągnięty 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

Plan transportowy - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:

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.

Organizator transportu publicznego - Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach

rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Częstochowskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Częstochowskiego.

Operator - 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.

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

Powiat Częstochowski w obecnym kształcie powstał w wyniku reformy administracyjnej dokonanej w 1999 roku, która wprowadzała nowy podział administracyjny kraju. Z dniem 1 stycznia 1999 roku zlikwidowane zostało, istniejące od 1975 roku województwo częstochowskie. Obecnie istniejący powiat częstochowski powstał z części terenów wchodzących w skład zlikwidowanego reformą województwa. Jest to największy powiat w województwie śląskim pod względem terytorialnym, zajmuje powierzchnię 1522 km², co stanowi 12,4% obszaru całego województwa.

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

RYSUNEK 1. POWIAT CZĘSTOCHOWSKI



Źródło: czestochowa.powiat.pl

TABELA 1. 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.

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.

Jak wynika z informacji Powiatowego Urzędu Pracy, na koniec października 2020 r. w Częstochowie było zarejestrowanych 8014 bezrobotnych osób, a na koniec września – 7950. W roku 2019 było to analogicznie 5846 i 6034. Stopa bezrobocia w Częstochowie wzrosła w porównaniu z początkiem 2020 r. o 1 proc. Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia.

Powiat Częstochowski podzielony jest na 16 jednostek administracyjnych:

gminy miejsko-wiejskie: Blachownia, Koniecpol,

gminy wiejskie: Dąbrowa Zielona, Janów, Kamienica Polska, Kłomnice, Konopiska, Kruszyna, Lelów, Mstów, Mykanów, Olsztyn, Poczesna, Przyrów, Rędziny, Starcza.

MAPA 1. GMINY POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO



Źródło: www.wikipedia.pl

W powiecie częstochowskim jest 278 miejscowości – najwięcej w gminie Mykanów – 40, w gminie Kłomnice – 32, w gminie Koniecpol – 28. Najmniej miejscowości mają gminy Rędziny – 7, Blachownia – 8 oraz Starcza – 5.

GMINA BLACHOWNIA

Jest to gmina miejsko-wiejska położona 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. Szkoła Podstawowa Nr 1 w Blachowni
2. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Blachowni,
3. Szkoła Podstawowa w Cisiu

4. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Łojkach
5. Szpital im. R. Weigla
6. Urząd Miejski w Blachowni
7. Komisariat Policji w Blachowni

GMINA KONIECPOL

Jest to gmina miejsko-wiejska położona 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 Ponadgimnazjalnych w Koniecpolu
2. Publiczna Szkoła Podstawowa nr 1 w Koniecpolu
3. Publiczna Szkoła Podstawowa nr 2 w Koniecpolu
4. Publiczna Szkoła Podstawowa w Łysinach
5. Szkoła Podstawowa w Rudnikach im. Powstańców Styczniowych
6. Powiatowy Urząd Pracy w Koniecpolu
7. Starostwo Powiatowe w Częstochowie- Placówka Zamiejscowa w Koniecpolu,
8. Publiczna Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Koniecpolu
9. Urząd Miasta i Gminy Koniecpol
10. Komisariat Policji w Koniecpolu

GMINA MYKANÓW

Jest to gmina wiejska położona 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.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Borownie

2. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Czarnym Lesie
3. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lubojnie
4. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mykanowie
5. Szkoła Podstawowa w Radostkowie
6. Szkoła Podstawowa im. VI Pułku Piechoty w Starym Broniszewie
7. Szkoła Podstawowa im. Marcina Kacprzaka w Starym Cykarzewie
8. Szkoła Podstawowa w Starym Kocinie
9. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Wierzchowisku
10. Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich w Rybnej
11. Urząd Gminy Mykanów

GMINA KŁOMNICE

Jest to gmina wiejska położona 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 Kłomnicki, Michałów Rudnicki, Nieznanice, Niwki, Pacierzów, Rzeki, Rzerzęczyce, Skrzydlów, Śliwaków, Witkowice, Zawada, Zdrowa, Zbereżka.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa im. G. Piramowicza w Kłomnicach
2. Szkoła Podstawowa im. H. Sienkiewicza w Rzerzęczycach
3. Szkoła Podstawowa im. Bolesława Prusa w Garnku
4. Szkoła Podstawowa im. Jana Kochanowskiego w Witkowicach
5. Szkoła Podstawowa w Zawadzie
6. Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Skrzydlowie
7. Szkoła Podstawowa w Konarach
8. Urząd Gminy Kłomnice
9. Komisariat Policji w Kłomnicach

GMINA POCZESNA

Jest to gmina wiejska położona 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
2. Szkoła Podstawowa w Nieradzie Michałów
3. Szkoła Podstawowa we Wrzosowej
4. Szkoła Podstawowa w Hucie Starej B
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Słowiku
6. Urząd Gminy Poczesna
7. Komisariat Policji w Poczesnej

GMINA KONOPISKA

Jest to gmina wiejska położona 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
2. Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Łączu
3. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Kopalni
4. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. M. Kopernika w Hutkach
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny im. T. Kościuszki w Rększowicach
6. Zespół Szkół w Konopiskach
7. Urząd Gminy Konopiska

GMINA MSTÓW

Jest to gmina wiejska położona 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: Brzyszków, Cegielnia, Jaskrów, Jaźwiny, 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
2. Szkoła Podstawowa w Brzyszowie
3. Szkoła Podstawowa w Krasicach
4. Szkoła Podstawowa w Mokreszy
5. Szkoła Podstawowa w Jaskrowie
6. Szkoła Podstawowa w Kucharach
7. Urząd Gminy Mstów

Gmina Olsztyn

Jest to gmina wiejska położona 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, Przymiłowice, Turów, Biskupice i Biskupice Nowe, Bukowno, Skrajnica, Krasawa.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Szkoła Podstawowa w Biskupicach
2. Szkoła Podstawowa w Olsztynie
3. Szkoła Podstawowa w Kusiętach
4. Szkoła Podstawowa w Zrębicach
5. Szkoła Podstawowa w Turowie
6. Urząd Gminy Olsztyn
7. Komisariat Policji w Olsztynie

GMINA RĘDZINY

Jest to gmina wiejska położona 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. Zespół Szkolno – Przedszkolny w Kościelcu
2. Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Kościelcu
3. Gminne Przedszkole Publiczne w Kościelcu
4. Zespół Szkolno – Przedszkolny nr 1 w Rędzinach
5. Szkoła Podstawowa im. G. Morcinka w Rędzinach
6. Gminne Przedszkole Publiczne im. Jana Brzechwy w Rędzinach
7. Zespół Szkolno – Przedszkolny nr 2 w Rędzinach
8. Szkoła Podstawowa im. K. Pułaskiego w Rędzinach – Osiedlu
9. Gminne Przedszkole Publiczne w Rędzinach Osiedlu
10. Szkoła Podstawowa im. M. Konopnickiej w Koninie
11. Zespół Szkolno – Przedszkolny im. Jana Pawła II w Rudnikach
12. Szkoła Podstawowa w Rudnikach
13. Gminne Przedszkole Publiczne w Rudnikach
14. Urząd Gminy Rędziny

GMINA JANÓW

Jest to gmina wiejska położona 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. Szkoła Podstawowa w Piasku
2. Szkoła Podstawowa w Janowie
3. Szkoła Podstawowa w Lusławicach
5. Szkoła Podstawowa w Lgoczance
6. Zespół Szkół im. Władysława Szafera w Złotym Potoku
7. Urząd Gminy Janów

GMINA KAMIENICA POLSKA

Jest to gmina wiejska położona 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
2. Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Kamienicy Polskiej
3. Urząd Gminy Kamienica Polska

GMINA LEŁÓW

Jest to gmina wiejska położona 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, Zbyczyce.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

1. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lełowie
2. Szkoła Podstawowa w Nakle prowadzona przez Fundację Ekologiczną Wychowanie i Sztuka „Elementarz”
3. Szkoła Podstawowa w Podlesiu prowadzona przez Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Wsi Podlesie "Pod Strzechą”
4. Szkoła Podstawowa w Ślężanach prowadzona przez Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Wsi Dąbrowno "Oświata”
5. Urząd Gminy Lełów

GMINA KRUSZYNA

Jest to gmina wiejska położona 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. Szkoła Podstawowa w Kruszynie
3. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lgocie Małej
4. Szkoła Podstawowa w Jackowie
5. Urząd Gminy Kruszyna

GMINA DĄBROWA ZIELONA

Jest to gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Gidle, Kłomnice, Koniecpol, Mstów, Przyrów, Żytno. Zajmuje obszar 100 km². W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borowce, Cielętniki, 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
2. Szkoła Podstawowa w Olbrachcicach
3. Urząd Gminy Dąbrowa Zielona

GMINA PRZYRÓW

Jest to gmina wiejska położona 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
2. Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Zalesiach
3. Zespół Szkolno – Przedszkolny w Przyrowie
4. Urząd Gminy Przyrów

GMINA STARCZA

Jest to gmina położona 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:

1. Szkoła Podstawowa im. Józefa Lompy w Starczy
2. Urząd Gminy Starcza

Niektóre powiatowe jednostki organizacyjne, obsługujące mieszkańców powiatu ziemskiego (finansowane i zarządzane przez powiat ziemski) mają swoją siedzibę w Częstochowie – największym mieście i ośrodku gospodarczym regionu. Taka sytuacja sprawia, że współpraca powiatu częstochowskiego i miasta Częstochowa ma charakter strategiczny.

SAMORZĄDOWE JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO

1. Jednostki Oświatowe
 - Powiatowa Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Częstochowie
 - Publiczna Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Koniecpolu
 - Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Bogumiłku
 - Zespół Szkół im. Władysława Szafera w Złotym Potoku
 - Liceum Ogólnokształcące w Kamienicy Polskiej
 - Zespół Szkół w Koniecpolu

TABELA 2. SIEĆ SZKÓŁ I PLACÓWEK PROWADZONYCH PRZEZ POWIAT CZĘSTOCHOWSKI W ROKU SZKOLNYM 2020/2021

Lp.	Typ szkoły/placówki	Liczba szkół/placówek
1.	Liceum Ogólnokształcące	2
2.	Technikum	2
3.	Branżowa Szkoła I stopnia	2
4.	Branżowa Szkoła II stopnia	1
5.	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	1
6.	Szkoła Policealna	2
7.	Szkoła Podstawowa Specjalna	1
8.	Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy	1

Źródło: Raport wydziału EZK Starostwa Powiatowego w Częstochowie – 2020. Sporządzono zgodnie z Uchwałą Nr XVII/152/2020 Rady Powiatu Częstochowskiego w sprawie sieci publicznych szkół ponadpodstawowych i specjalnych.

TABELA 3 EWIDENCJA SZKÓŁ I PLACÓWEK NIEPUBLICZNYCH W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM W ROKU SZKOLNYM 2020/2021

Lp.	Typ szkoły /placówki	Liczba szkół/placówek
1.	Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych w Kruszyńcu	1
2.	Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych w Janowie	1
3.	Placówka oświatowo-wychowawcza w Widzowie	1

Źródło: Raport wydziału EZK Starostwa Powiatowego w Częstochowie – 2020. Sporządzono na podstawie księgi ewidencyjnej szkół i placówek niepublicznych powiatu częstochowskiego

TABELA 4. LICZBA UCZNIÓW I ODDZIAŁÓW W SZKOŁACH I PLACÓWKACH POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO W ROKU SZKOLNYM 2020/2021

Lp.	Nazwa Szkoły/placówki	Liczba uczniów	Liczba oddziałów (klas)
1.	Liceum Ogólnokształcące w Kamienicy Polskiej	42	4
2	Zespół Szkół w Koniecpolu	305	14
3	Zespół Szkół im. Władysława Szafera w Złotym Potoku	79	5
4	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Bogumiłku	55	10
Razem szkoły młodzieżowe:		481	33
1.	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Kruszyńcu	43	3
2.	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Janowie	66	3
3	Kwalifikacyjny kurs zawodowy	23	1
Razem szkoły dla dorosłych:		132	7
RAZEM:		613	40

Źródło: Raport wydziału EZK Starostwa Powiatowego w Częstochowie – 2020. Sporządzono na podstawie Systemu Informacji Oświatowej wg stanu na dzień 30.09.2020 roku.

2. Jednostki opieki społecznej

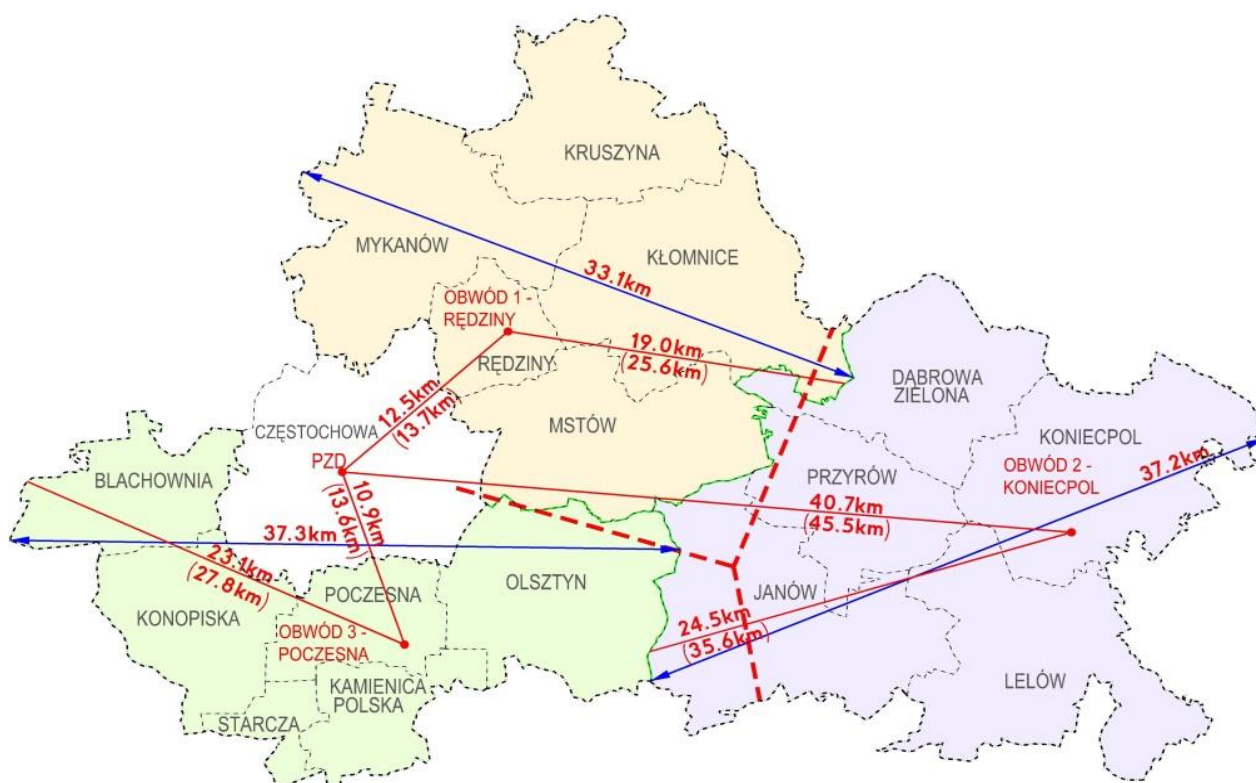
- Centrum Administracyjne Obsługi Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Chorzenicach
 - Dom Dziecka w Chorzenicach
 - Dom dla dzieci „Słoneczny” w Chorzenicach
 - Dom dla dzieci „Promyk” w Rędzinach
- Centrum Administracyjne Obsługi Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Blachowni
 - Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza w Blachowni
 - Dom dla dzieci „Sosenka” w Częstochowie
 - Dom dla dzieci „Skalka” w Częstochowie
- Dom Pomocy Społecznej w Blachowni
- Dom Pomocy Społecznej w Lelowie
- Dom Pomocy Społecznej w Turowie
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Częstochowie

3. Jednostki drogowe

- Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie

Powiatowy Zarząd Dróg wykonuje swoje zadania przy pomocy 3 placówek terenowych – Obwody Drogowo-Mostowe mające siedzibę w **Rudnikach, Koniecpolu i Poczesnej**.

RYSUNEK 2. OBWODY DROGOWO-MOSTOWE POWIATOWEGO ZARZĄDU DRÓG W CZĘSTOCHOWIE



Źródło: Materiały własne PZD w Częstochowie

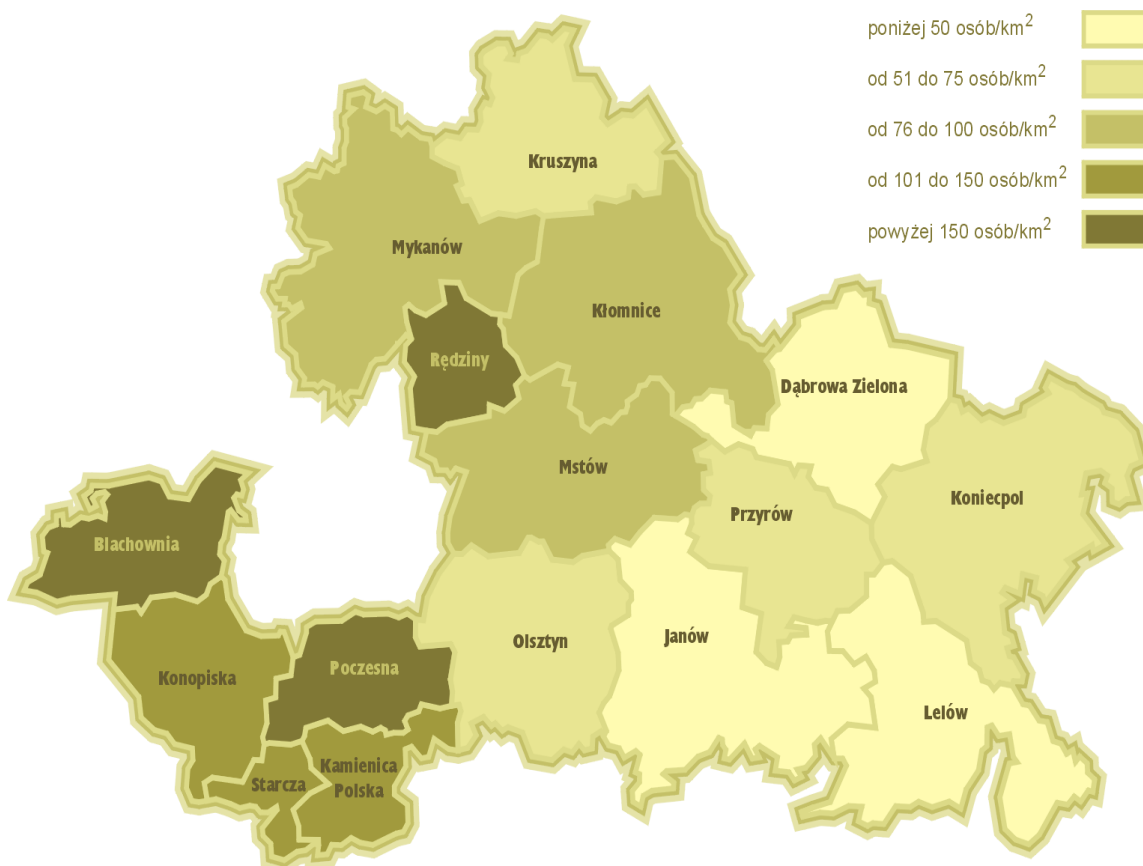
2.1. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA I PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności wg stałego miejsca zameldowania w powiecie częstochowskim na koniec 2019 roku wynosiła 134 555, (w 2018 roku 134 919), z czego mężczyźni to 65 908 (w 2018 roku 66 104), a kobiety 68 647 (w 2018 roku 68 815) osób.

Ludność Powiatu Częstochowskiego stanowi 2,9% całości mieszkańców województwa śląskiego. Na koniec 2019 roku gęstość zaludnienia w powiecie częstochowskim wyniosła 88 osób na 1 km² (89 osób na km² w 2018 r.) i była znacznie niższa od średniej w województwie śląskim, która wynosi 366 osób/km² (368 osób/km² w 2018 r.). W porównaniu jednak do przeciętnego zagęszczenia ludności na terenach wiejskich w Polsce, które wynosiło w 2019 roku 53 osoby/km² (52 osoby/km² w 2018 roku) gęstość zaludnienia w powiecie częstochowskim jest duża. Gęstość zaludnienia dla całego kraju wynosił na koniec 2019 roku 123 osoby/km².

Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu częstochowskiego jest dość zróżnicowana i zawiera się w przedziale od 39 do 243 osób /km².

RYSUNEK 3. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego

Największą gęstość zaludnienia mają gminy zlokalizowane wokół Częstochowy – powyżej 90 osób/km² (wyjątkiem jest jedynie gmina Olsztyn, głównie ze względu na swoją specyfikę, gdyż jest to gmina o dużej lesistości, której większa część powierzchni należy do Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd, jednak i ona ma średnie zagęszczenie ludności nieco większe od średniej krajowej dla terenów wiejskich – 72 osoby/km²). Znacznie słabiej zaludniona jest część centralna i wschodnia powiatu – pomiędzy 39 a 64 osób/km².

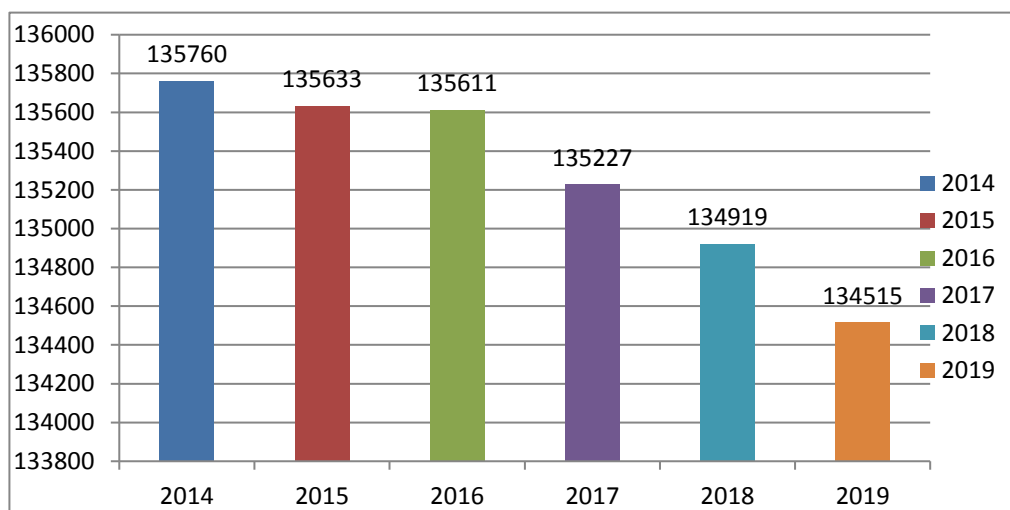
TABELA 5. POWIERZCHNIA I LUDNOŚĆ W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM (STAN NA KONIEC 2019 ROKU)

Jednostka terytorialna	Powierzchnia (ha)	Liczba ludności wg. faktycznego miejsca zamieszkania			Gęstość zaludnienia (osób/km ²)
		Ogółem	Kobieta	Mężczyzna	Ogółem
Powiat częstochowski	152 205	134 555	68 647	65 908	88
Miasto i Gmina Blachownia	6 661	12 935	6 806	6 124	194
Gmina Dąbrowa Zielona	10 021	3 867	1 950	1 910	39
Gmina Janów	14 675	5 984	2 980	3 004	41
Gmina Kamienica Polska	4 645	5 567	2 878	2 689	120

Gmina Kłomnice	14 773	13 484	6 957	6 514	91
Miasto i Gmina Koniecpol	14 662	9 408	4 732	4 676	64
Gmina Konopiska	7 851	10 736	5 545	5 191	137
Gmina Kruszyna	9 355	4 806	2 428	2 378	51
Gmina Lelów	12 369	4 824	2 402	2 422	39
Gmina Mstów	11 957	10 834	5 542	5 292	91
Gmina Mykanów	14 156	15 104	7 627	7 477	107
Gmina Olsztyn	10 910	7 810	3 913	3 897	72
Gmina Poczesna	5 998	12 707	6 478	6 229	212
Gmina Przyrów	8 040	3 752	1 898	1 854	47
Gmina Rędziny	4 123	9 933	5 054	4 879	243
Gmina Starcza	2 009	2 829	1 451	1 372	141
Województwo śląskie	1 233 309	4 517 635	2 340 340	2 177 295	366

Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego

RYSUNEK 4. LICZBA LUDNOŚCI W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM W LATACH 2014-2019



Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego

W ostatnich latach liczba mieszkańców powiatu częstochowskiego delikatnie spada. Prognozy liczby ludności do 2035 roku w powiecie częstochowskim również zakładają dość znaczny spadek (Tab.2).

TABELA 6. PROGNOZA ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO DO 2035 ROKU

Lata	2025	2030	2035
Prognoza liczby ludności	135 674	134 945	133 615

Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego

Od kilku już lat dużym problemem w powiecie częstochowskim, podobnie jak i w całym kraju jest ujemny przyrost naturalny, który w 2019 roku wyniósł -3,8. Dla województwa śląskiego w 2019 roku przyrost naturalny wyniósł natomiast -2,49. W żadnej gminie powiatu nie odnotowano dodatniego przyrostu. Najgorzej sytuacja wyglądała w gminach Lelów, Przyrów, Rędziny i Blachownia. Poniżej dla porównania przyrost naturalny w powiecie częstochowskim w latach 2014-2019.

TABELA 7. PRZYROST NATURALNY NA 1000 LUDNOŚCI W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM W LATACH 2014-2019

Jednostka terytorialna	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Powiat częstochowski	-2,74	-3,76	-3,31	-3,26	-3,6	-3,8
Miasto i Gmina Blachownia	-2,5	-7,21	-6,33	-3,81	-7,9	-5,0
Gmina Dąbrowa Zielona	-8,5	-9,10	-12,00	-6,95	-8,57	-4,4
Gmina Janów	0,3	-5,01	-2,34	-3,69	-3,52	-2,69
Gmina Kamienica Polska	-1,6	-4,26	-2,85	-1,78	-4,47	-2,15
Gmina Klomnice	-4,9	-3,95	-3,67	-4,33	-5,15	-4,38
Miasto i Gmina Koniecpol	-6,5	-3,76	-3,31	-5,08	-6,71	-5,61
Gmina Konopiska	-1,1	-1,21	-2,32	-1,39	-2,23	-4,95
Gmina Kruszyna	2,9	-4,49	-1,02	-3,08	-1,44	-3,93
Gmina Lelów	-7,1	-5,87	-4,26	-2,43	-8,38	-8,46
Gmina Mstów	-2,7	-1,96	-1,48	0,28	0,46	-2,03
Gmina Mykanów	-0,7	-1,67	-2,00	-2,34	-0,86	-1,26
Gmina Olsztyn	-1,9	-2,86	0,26	-0,89	0,26	-3,96
Gmina Poczesna	-0,5	-1,17	-3,76	-4,78	-3,07	-1,66
Gmina Przyrów	-6,7	-4,39	-8,08	-5,51	-6,86	-5,59
Gmina Rędziny	-3,6	-2,19	-1,59	-4,59	-2,41	-5,61
Gmina Starcza	-3,5	-5,66	-3,88	-5,32	0,71	-0,35
województwo śląskie	-1,1	-1,92	-1,36	-1,41	-2,1	-2,49

Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego

Zgodnie z powyższą prognozą 2022 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. Liczb 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

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

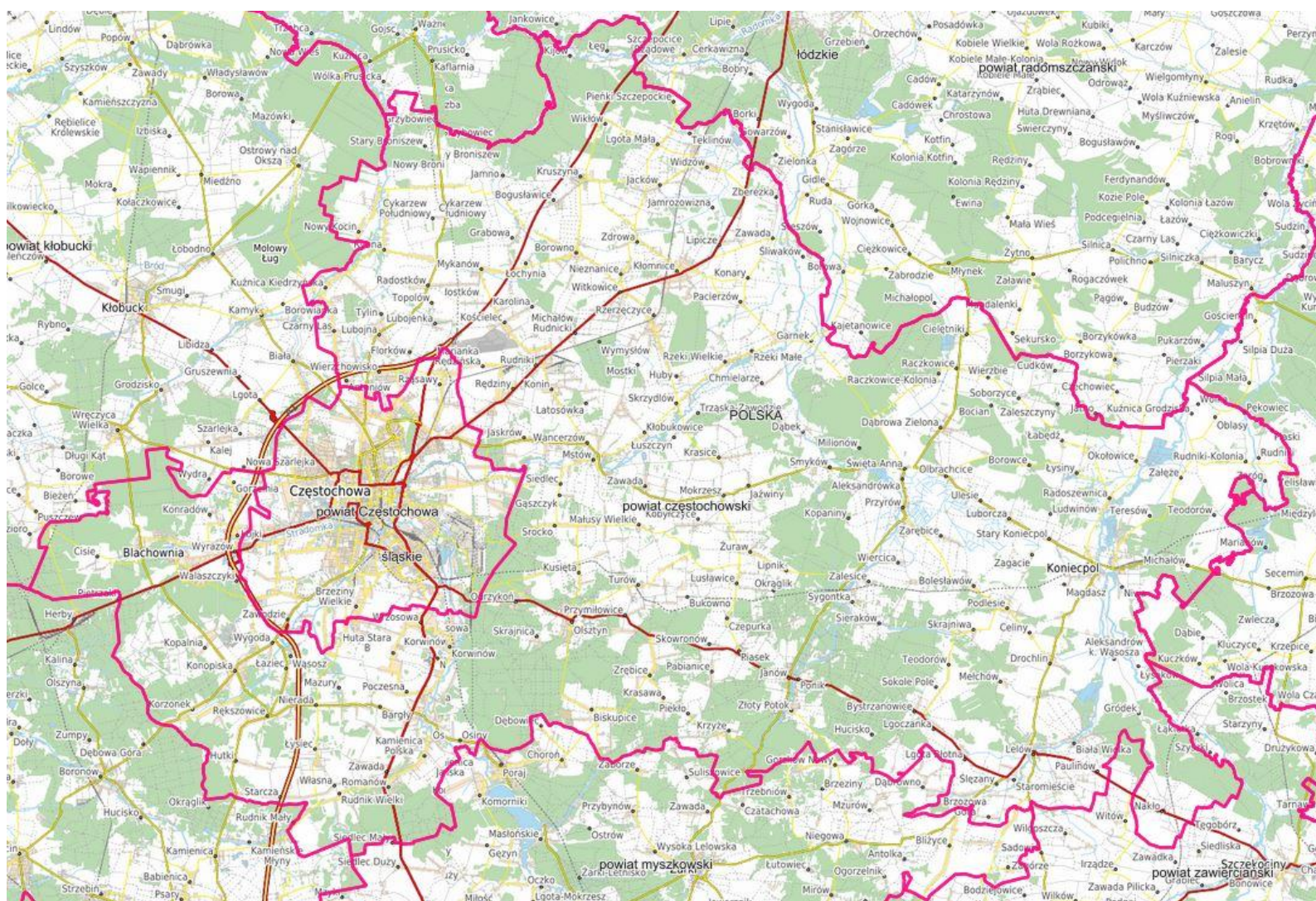
Przez powiat przechodzą następujące drogi:

Autostrada: A1

Droga krajowa nr: 91, 46

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

MAPA 2. SIEĆ DRÓG W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM



Źródło: www.geoportal.gov.pl (pobrane dnia 4 maja 2021)

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U z 2020 r. poz. 470 ze zm.) 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- Blachownia
- Częstochowa- Konopiska

MAPA 3. POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO



Źródło: [wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/Drogi_krajowe_w_Polsce.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Drogi_krajowe_w_Polsce.svg)

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 . Inaczej przedstawia się sytuacja wschodniej części powiatu, zdecydowanie odleglejszej od drogi krajowej nr 91, 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.

3.1. INWESTYCJE DROGOWE

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

- budowa Autostrady A1, będącej częścią VI paneuropejskiego korytarza transportowego oraz międzynarodowej trasy E-75 (Pokrywa się także z historycznym szlakiem bursztynowym)
- przebudowa drogi krajowej DK-91 (odcinek: Częstochowa - Piotrków Trybunalski)
- przebudowa drogi krajowej DK- 91 (odcinek: Częstochowa - m. Srocko)

4. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

Sieć kolejowa na terenie powiatu ma znaczenie uzupełniające, a w przyszłości, 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. Na terenie powiatu linia ta obsługuje stacje i przystanki osobowe: Korwinów, Rudniki, Rzerzeczyce, Kłomnice, Jacków, Widzów / Teklinów. Drugą jest linia kolejowa 146 Częstochowa –Zduńska Wola, która jest częścią trasy biegnącej dalej przez Inowrocław –Bydgoszcz –Laskowice Pomorskie –Tczew –Gdańsk do Gdyni.

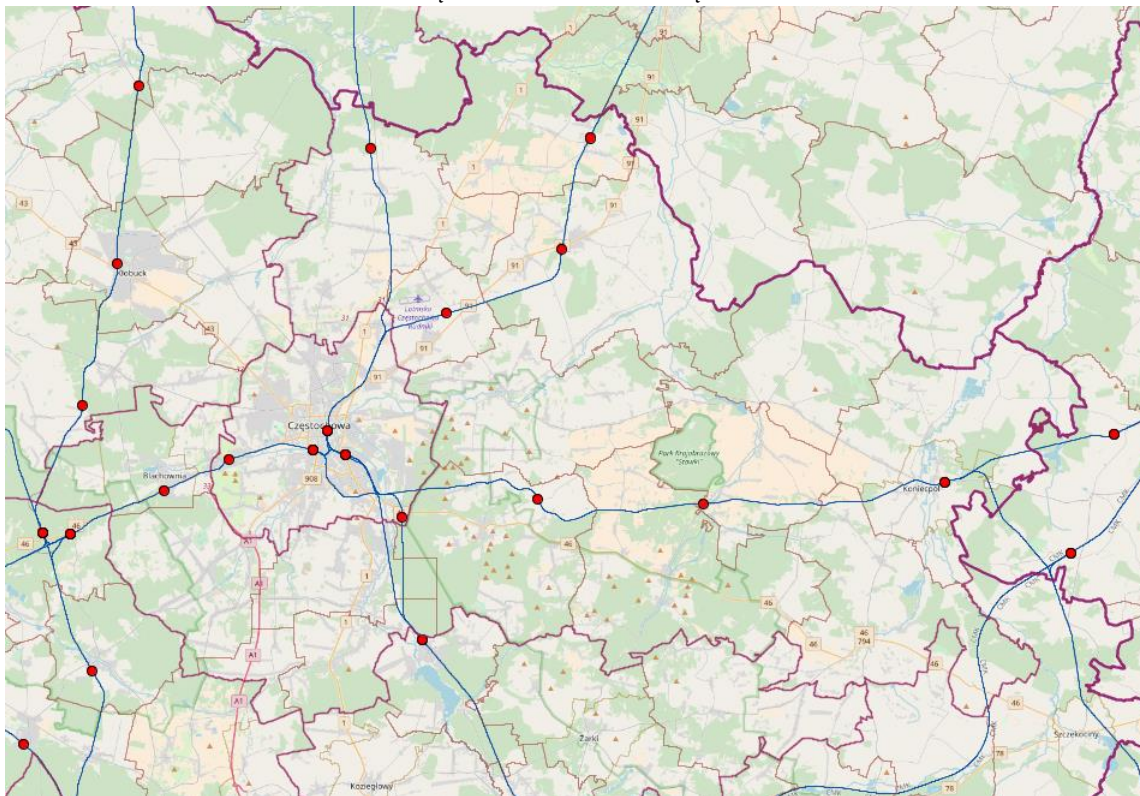
Linie regionalne stanowią: linia kolejowa Opole–Błachownia –Częstochowa –Koniecpol –Włoszczowa –Kielce (obsługuje stacje i przystanki osobowe: Kusięta Nowe, Turów, Lusławice, Julianka, Staropole Częstochowskie, Podlesie, Koniecpol Magdasz i Koniecpol), linia kolejowa Koniecpol –Kozłów –Tunel –Kraków

MAPA 4. LINIE KOLEJOWE PRZECHODZĄCE PRZEZ POWIAT CZĘSTOCHOWSKI



Źródło: PKP.PLK.PL

MAPA 5. LINIE KOLEJOWE PRZECHODZĄCE PRZEZ POWIAT CZĘSTOCHOWSKI- STACJE KOLEJOWE



Źródło: Mapa Interaktywna Linii Kolejowych <http://mapa.plk-sa.pl/>

Poniższa tabela podsumowuje infrastrukturę dworcową w Powiecie.

TABELA 8. INFRASTRUKTURA DWORCOWA W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

Miejscowość	Odległość od centrum	Toalety, udogodnienia dla niepełnosprawnych	Kasy, informacja	Opis, uwagi dodatkowe
Konięcpol	Ok. 2 km	brak	brak	Budynek zamknięty 3. 2 perony 4. 3 krawędzie peronowe
Blachownia	Ok. 1,4 km	brak	brak	5. 2 perony 6. 2 krawędzie peronowe

Pozostałe przystanki to stacje kolejowe w ramach których funkcjonuje przynajmniej jeden tor główny i jeden tor główny - dodatkowy wraz z peronami.

Istotne znaczenie dla Powiatu Częstochowskiego, a w szczególności gminy Koniecpol jest zmodernizowany odcinek Opole - Częstochowa - Koniecpol - Włoszczowa CMK zwany Protezą Koniecpolską. 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.

TABELA 9. STACJE KOLEJOWE W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

L.p.	Stacja kolejowa	Gmina powiatu częstochowskiego
1	Rudniki K/ Częstochowy	Rędziny
2	Kłomnice	Kłomnice
3	Jacków	Kruszyna
4	Widzów /Teklinów	Kruszyna
5	Cykarzew	Mykanów
6	Rzerzęczyce	Kłomnice
7	Błachownia	Błachownia
8	Turów	Olsztyn
9	Julianka	Przyrów
10	Staropole	Przyrów
11	Koniecpol	Koniecpol
12	Koniecpol Magdasz	Koniecpol
13	Korwinów	Poczesna
14	Lusławice	Janów

Źródło: Opracowanie własne

5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

5.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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,
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi ,
- umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

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.

5.2. 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 zleceniu 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 umożliwia 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) stronę 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 przepisy 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 PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

II. OSZACOWANIE PRZEDMIOTU 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.

5.3. 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 KONCESJOBIORCĘ

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 spełnianiu 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. KWALIFKACJA 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 niezaproponowany 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 obciążona 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 korzyści 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 korzyści 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.

5.4. 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 cechą 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.

5.5. 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 poddamy 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 przewycięzania, 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.

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.

TABELA 10. 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 sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

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,
- Związek gmin i powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego
- dość dobra jakość usług przewoźników komercyjnych
- coraz większa ilość pojazdów do dyspozycji przez przewoźników,
- wysoka zdolność przewozowa istniejących przewoźników,
- stale rosnący udział autobusów niskopodłogowych,
- coraz nowszy tabor jakim dysponują przewoźnicy na terenie powiatu częstochowskiego,
- 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, oraz 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.
- Powiększająca się strefa płatnego parkowania w centrum miasta Częstochowa,
- Rosnące koszty parkowania w centrum miasta Częstochowa,
- Coraz mniej miejsc parkingowych.

Slabe 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 lobbingowych i marketingowych względem transportu publicznego,
- brak priorytetu dla transportu publicznego w ruchu drogowym, szczególnie na skrzyżowaniach,
- niewiele lub brak węzłów przesiadkowych,
- brak skomunikowania transportu publicznego drogowego z transportem kolejowym,
- 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 luki,
- 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.
- przedłużająca się pandemia od 2020 r.

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,
- Autostrada 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,
- Możliwość uzyskania dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

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:

- przedłużający się stan epidemii,
- 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.

6. 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 11. 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. • 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> <ul style="list-style-type: none"> • Rozkłady jazdy • Obowiązujące opłaty za przejazd • Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego • Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

<p>OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO</p>	<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.
<p>DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO</p>	<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 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), • 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 umożliwia 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.

W 2020 r. powstało w Częstochowie centrum przesiadkowe mające integrować autobusową komunikację miejską, kolej, autobusy komunikacji gminnej (okolicznych Rędzin), autobusy komercyjne, TAXI, samochody indywidualne oraz rowery. Celem inwestycji była integracja wszystkich dostępnych w mieście środków transportu zbiorowego z transportem indywidualnym i podniesienie jakości komunikacji publicznej, także przez wprowadzenie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w 50 lokalizacjach na terenie miasta, w tym oczywiście na terenie centrów przy dworcach. Aktualnie system podaje informacje dotyczące komunikacji miejskiej na terenie Częstochowy, nie informuje o przejazdach komercyjnych czy kolei. 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.

W przyszłości system powinien pomagać pasażerom w:

- pozyskiwaniu informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- zapoznawaniu się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością opcjonalnych przesiadek,
- zapoznawaniu się z obowiązującą taryfą biletową, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów,
- dowiadywaniu się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami i remontami,
- składaniu skarg i pochwał na pracowników organizatora lub operatora transportu publicznego,
- pozyskiwaniu rozkładu jazdy z dowolnego przystanku i dowolnej linii w formie papierowej,
- zakupieniu każdego możliwego rodzaju biletu na przewozy organizowane przez miasto i powiat,
- zakupieniu pamiątek komunikacyjnych, pozycji literaturowych, gadżetów lub modeli pojazdów,
- pozyskaniu także informacji o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu,
- oczekiwaniu w dogodnych warunkach na odjazd naszego środka transportu z pobliskiego przystanku, w tym z możliwością zakupów w bufecie i kiosku.

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. 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. Prostem 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 wyposażać 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 linii organizowanych przez powiat częstochowski 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.

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 Biuro Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Częstochowa. Rozkład jazdy jest finalnym produktem, który otrzymuje pasażer - mieszkaniec Częstochowy lub jednej z kilku miejscowości ościennych.

Uważa się, że stosowany obecnie przez Miasto Częstochowa wzór graficzny rozkładów jazdy jest czytelny i w pełni odpowiada wymaganiom pasażerów.

Rozkład jazdy wszystkich linii organizowanych przez wyspecjalizowaną jednostkę 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.

W przypadku linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, które będą organizowane przez powiat, niezbędne będzie wprowadzenie nowego kanonu zasad przedstawiania informacji w rozkładach 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.

6.1. 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 jakiegokolwiek 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 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,

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 pożądanego celu 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 bezwzględnie wymogu stosowania wyłącznie autobusów niskopodłogowych przez innych operatorów, którzy mogą zostać dopuszczeni do realizacji przewozów pasażerskich w Częstochowie i aglomeracji częstochowskiej.

Inaczej należy podejść do kwestii taboru niskopodłogowego w przypadku przewozów powiatowych. Ze względu na przeciętnie dłuższe podróże, mniejszą wymianę pasażerów, oraz większą prędkość komunikacyjną przewozów 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, a maksymalnie wszystkie kursy mogą być realizowane pojazdami niskopodłogowymi,
- w celu poprawy oznakowania pojazdów komunikacji publicznej z zewnątrz, należy wprowadzać do ruchu autobusy, które przynajmniej z przodu będą wyposażone w elektroniczne (najlepiej diodowe) tablice kierunkowe,
- w każdym autobusie wprowadzanym 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.

6.2. 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 - „śluza”, 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 12. ORIENTACYJNY CZAS DOTARCIA DO PRZYSTANKU W ZALEŻNOŚCI OD DYSTANSU I SPOSOBU PRZEMIESZCZANIA W MINUTACH

Sposób przemieszczania	Pieszo			Rowerem		
	Dystans do przystanku	4 km/h	5 km/h	6 km/h	15 km/h	20 km/h
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.

6.3. 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.

Przede 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:

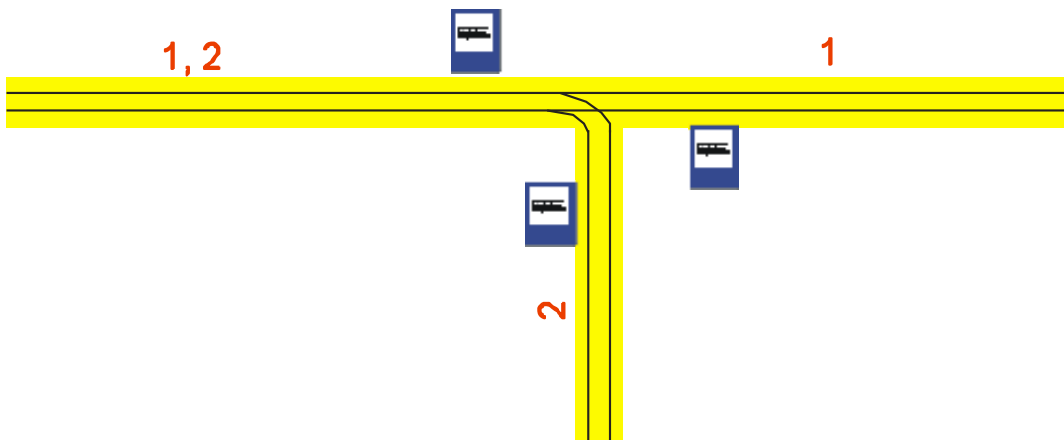
- węzły małe: obsługujące zwykle dwie linie komunikacyjne, typowe dla niewielkich skrzyżowań dróg,
- węzły średnie: obsługujące kilka linii w obrębie skrzyżowania, zawierające przynajmniej 4 przystanki,
- węzły duże: obsługujące większą ilość linii, w tym również zróżnicowanych środków transportu,
- 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 5. SCHEMAT IDEOWY NAJPROSTSZEGO, MAŁEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO (OPRACOWANIE FIRMY BLUEOCEAN)



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 linii 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. Wielki węzeł przesiadkowy 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,
- Ekrany 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 miejscach 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).

7. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

7.1. 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. Ważnymi zagadnieniami są: emisja zanieczyszczeń ze środków transportu samochodowego oraz emisja pochodząca z ogrzewania indywidualnych domostw. Szacuje się, że wielkość tych emisji wykazuje tendencję rosnącą, zwłaszcza jeżeli chodzi o emisję komunikacyjną.

7.2. 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). 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 jednoczesne 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.

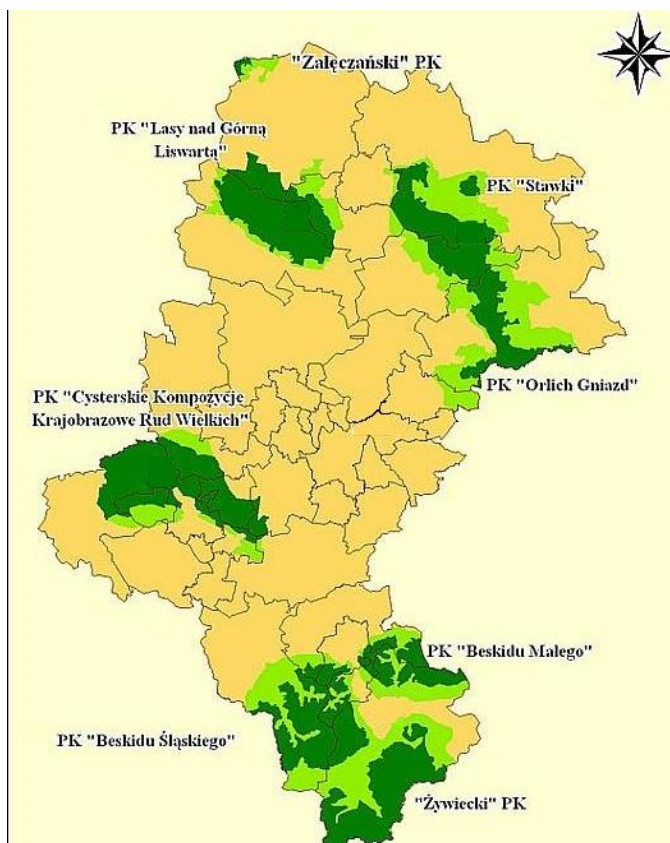
W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

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

7.3. FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE

Na terenie Powiatu Częstochowskiego znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

RYSUNEK 6. PARKI KRAJOBRAZOWE W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM



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 315 m.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. Dużą grupę gatunków rzadkich stanowią rośliny górskie: widłak wroniec, ciemiężycza zielona. Spośród innych gatunków rzadkich na uwagę zasługują: wawrzynek wilczełyko, 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 łąkowej 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.

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. Pierwzoplanową formą krajobrazu Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd stanowiąca 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 wywierzyskiem.

Urozmaicona rzeźba terenu, niejednorodny 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, Przewodziszowicach, 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 pod prowincji 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 bielicowe. 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 źródliskowym. 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.

7.4. EDUKACJA EKOLOGICZNA

Na terenie Powiatu Częstochowskiego najczęściej podejmowaną formą edukacji ekologicznej jest edukacja ekologiczna prowadzona jest w większości szkół podstawowych. 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, "Żyjemy 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.

7.5. 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 Raport 2020 r.
2. Plan gospodarki odpadami dla województwa śląskiego na lata 2016 - 2022

DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Częstochowskiego na lata 2020-2023 z perspektywą na lata 2024 -2027

DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Koniecpol na lata 2004-2014 (Planowana aktualizacja w roku 2021)
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dąbrowa Zielona
3. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Kłomnice
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lelów
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mykanów
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Olsztyn na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2027
7. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Poczesna na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026
8. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Lelów
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
16. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Poczesna

7.6. 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 2016-2020, przeprowadzono badania akustyczne. Na terenie powiatu częstochowskiego badania te nie były przeprowadzane.

Przeprowadzone w 2016 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 (emisji) 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.

7.7. 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.

8. ANALIZA I OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

8.1. „ANALIZA RYNKU I POTRZEB PRZEWOZOWYCH, WERYFIKACJA UWARUNKOWAŃ I ZAŁOŻEŃ PLANU TRANSPORTOWEGO OPRACOWANEGO DLA POWIATU CZĘSTOCHOWSKIEGO W ROKU 2020”

Z uwagi na dynamiczne zmiany w zakresie rozwiązań transportowych w poszczególnych gminach, Starosta Częstochowski zlecił wykonanie dokumentu „*Analiza rynku i potrzeb przewozowych, weryfikacja uwarunkowań i założeń Planu Transportowego opracowanego dla Powiatu Częstochowskiego w roku 2020*”, w celu zaktualizowania potrzeb przewozowych na terenie powiatu częstochowskiego. W związku z rozwojem od 2020 r. sytuacji epidemicznej na świecie i w kraju, potrzeby przewozowe przestały być zaspokajane i w wielu przypadkach nastąpiło zakłócenie w funkcjonowaniu transportu publicznego. Niezbędne było zweryfikowanie oraz ustalenie zagrożeń w zakresie istniejącej siatki połączeń autobusowych, ustalenie formy i zasad współpracy w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego.

8.2. POTRZEBY PRZEWOZOWE

Na podstawie danych dotyczących ilości rejestrowanych pojazdów w ostatnich latach na terenie powiatu częstochowskiego, jednoznacznie wynika, że pogarszająca się w ostatnich latach dostępność do środków publicznego transportu zbiorowego spowodowała wzrost liczby pojazdów i tym samym rozwój komunikacji indywidualnej.

Na terenie gmin powiatu Częstochowskiego brak jest dworców autobusowych, natomiast w ostatnim czasie powstały punkty przesiadkowe. Na terenie Miasta Częstochowy punkty przesiadkowe zlokalizowano na ul. Piłsudskiego, przy dworcu Częstochowa – Raków oraz przy dworcu Częstochowa – Stradom. Na terenie powiatu Częstochowskiego w gminie Blachownia powstał punkt przesiadkowy w rejonie Urzędu Miasta.

8.3. UZGODNIENIA I NEGOCJACJE

W rozmowach ze Starostą brali udział przedstawiciele gmin: Dąbrowa Zielona, Kłomnice, Kruszyna, Mstów, Mykanów, Przyrów oraz Olsztyn w wyniku których powstała siatka połączeń mająca zaspokoić podstawowe potrzeby mieszkańców powiatu częstochowskiego (Mapa 7).

Gminy Rędziny, Blachownia, Konopiska, Poczesna, Starcza, Kamienica Polska, Janów, Koniecpol oraz Lelów nie były zainteresowane współpracą z powiatem częstochowskim. Na późniejszym etapie planowania transportu chęć współpracy wyraziły gminy: Janów, Lelów, Kamienica Polska.

8.4. GMINA BLACHOWNIA

Gmina Blachownia od 2018 r. samodzielnie organizuje transport publiczny na swoim terenie.

Transport w obrębie Gminy Blachownia, a także pomiędzy Gminą Konopiska jest bezpłatny. W centrum Blachowni wybudowano centrum przesiadkowe, na którym można przesiąść się na linie biegnące bezpośrednio do Częstochowy. Płatna jest tylko podróż do Częstochowy.

Linie obsługiwane przez GTV BUS na terenie Gminy Blachownia:

Linia 150 - Pętla Blachownia

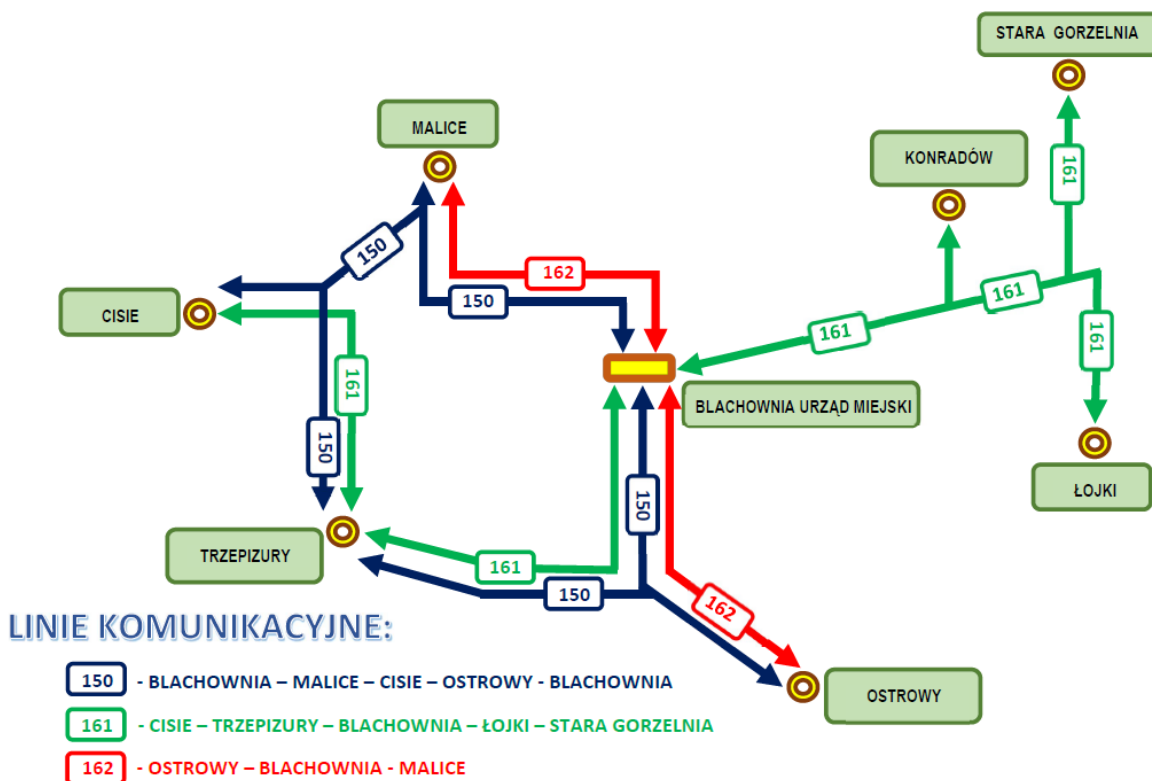
Linia 151 - Blachownia - Częstochowa - Blachownia

Linia 152 - Blachownia - Częstochowa - Blachownia

Linia 161 - Cisie - Blachownia - Łojki - Stara Gorzelnia - Łojki - Blachownia - Cisie

Linia 162 - Ostrowy - Malice - Ostrowy

RYSUNEK 7. SCHEMAT KOMUNIKACJI W GMINIE BLACHOWNIA

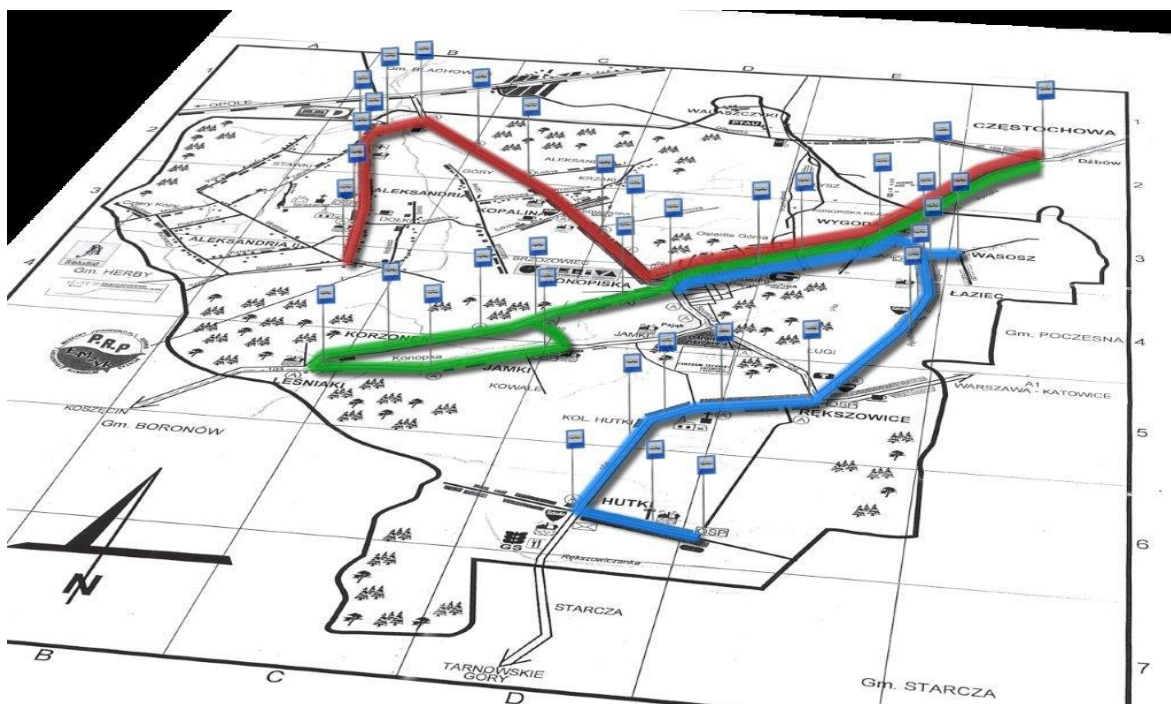


Źródło: Opracowanie Gminy Blachownia

8.5. GMINA KONOPISKA

Gmina Konopiska samodzielnie organizuje transport na terenie swojej gminy. Podobnie jak w Blachowni, na terenie gminy transport jest darmowy, natomiast płatny tylko do Częstochowy. Uruchomiono także połączenie Konopiska – Blachownia, dzięki czemu mieszkańcy mogą z łatwością dostać się do sąsiedniej miejscowości i szpitala.

RYСУNEK 8. SCHEMAT LINII W GMINIE KONOPISKA



Źródło: <http://www.konopiska.pl>

8.6. GMINA RĘDZINY

Gmina Rędziny posiada własną komunikację. Transportem zbiorowym osób na terenie Gminy Rędziny i Miasta Częstochowa oraz również Gminy Mstów (od 2017 r.) zajmuje się Gminny Zakład Komunikacyjny (GZK), który powstał w 1991 r. Siedziba GZK znajduje się w Rudnikach, gdzie zlokalizowana jest również zakładowa baza z halą napraw oraz stacją paliw.

ZK Rędziny obsługuje cztery linie komunikacyjne:

R – Konin – Częstochowa, przez Rudniki, Rędziny

RL – Latosówka – Częstochowa, przez Konin, Rudniki, Rędziny

Rk – Karolina – Częstochowa, przez Kościelec, Rudniki, Rędziny (z wariantem RkZ)

Rm – Marianka Rędzińska – Częstochowa, przez Rędziny.

8.7. POZOSTAŁE GMINY

W drugim półroczu 2020 roku Miasto Częstochowa podpisało obowiązujące porozumienie międzygminne na wspólne organizowanie publicznego transportu zbiorowego w zakresie połączenia Miasta Częstochowy z poniższymi gminami:

- Olsztyn,
- Poczesna,
- Mstów,
- Blachownia,
- Mykanów,
- Konopiska.

Gmina Lelów samodzielnie podjęła się w ramach własnych kompetencji organizacji transportu publicznego. Od marca 2021 r. organizuje m. in. przewozy łączące siedzibę gminy Lelów z Miastem i Gminą Koniecpol.

Podobnie jest w gminie Starcza, gdzie od 2020 r. gmina sama organizuje transport .

9. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

9.1. 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 użytkowników 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 zajdzie 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.

9.2. 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 podróż 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. Autostrada A1 (przebiega przez obszar gmin: Kruszyna, Mykanów, Rędziny i Blachownia, Konopiska, Poczesna oraz Starcza) ma 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 przejściu ruchu tranzytowego z obecnej drogi krajowej nr 91, 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 91, 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 zrealizowana inwestycja przebudowy węzła DK 91 i DK 46 w Częstochowie.

W dużej mierze za sprawą pozyskiwania środków z Unii Europejskiej, poszczególne samorządy 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 przeszkłone 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 mają prowadzone prace na drogach szynowych. Istnieje szansa na wzrost udziału przewozów kolejowych w ogólnej liczbie podróży w powiecie.

9.3. 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 modernizację lub przebudowę 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. 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 przewidywane do kursowania transportu publicznego, były projektowane z uwzględnieniem ich parametrów.

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 węzłów autostradowych. 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.

9.4. 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 zbudowano 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 szczególnie obiektów użyteczności publicznej, sportowych i mieszkaniowych.

10. ANALIZA PRZEWOŹNIKÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT DROGOWY OSÓB NA OBSZARZE POWIATUCZĘSTOCHOWSKIEGO.

Gmina Blachownia

1. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o.;
2. Bus-Expres Prywatny Transport Samochodowy Marian Mazur;
3. Trans-Gregor Grzegorz Berak;

4. PKP;
5. MPK – nr 22 Łojki, nr 32 Stara Gorzelnia.

Gmina Konopiska

1. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o.;
2. TKA-BUS Dariusz Stefanek;
3. MPK – nr 33 Wąsosz.

Gmina Starcza

1. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o.

Gmina Kamienica Polska

1. PKS Częstochowa – umowa;
2. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
3. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
4. TRAF-LINE Agnieszka Kowalczyk-Stęczek;
5. DARW Sp. z o.o.

Gmina Poczesna

1. MPK – linie 53, 65, 68, 69, 25;
2. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o.;
3. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
4. PHU BURSIAK – przewóz regularny specjalny do hipermarketu Auchan.

Gmina Olsztyn

1. MPK – linie 57, 58, 59, 67,
2. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
3. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
4. Jaro-Trans Jarosław Juma;
5. PKS Częstochowa.

Gmina Janów

1. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
2. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
3. Jaro-Trans Jarosław Juma;
4. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o. (linia relacji Częstochowa – Złoty Potok przez Srocko, Janów);
5. PKS Częstochowa.

Gmina Lelów

1. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
2. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
3. Jaro-Trans Jarosław Juma;
4. Marcin Derek MATROX Stanisław Fabiański FABIS;
5. PKS Częstochowa;
6. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS) - linia relacji: Koniecpol – Lelów – Nakło;
7. UNI-METAL 1 Sp. z o.o. – (udzielono zezwolenia na linię relacji: Przyrów – Koniecpol).

Gmina Koniecpol

1. PKP;
2. Wojciech Tabor WANAM-BUS;
3. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
4. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
5. Jan Zyzik Transit-Bus;
6. Trans-Max Karol Kopyto;
7. „DEXTER” Marek Dudka;
8. UNI-METAL 1 Sp. z o.o. – obecnie wyd. jest zezwolenie na przewozy regularne na linię relacji: Przyrów – Koniecpol;
9. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS) - linia relacji: Koniecpol – Lelów – Nakło.

Gmina Przyrów

1. Wojciech Tabor WANAM-BUS;
2. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
3. Trans-Max Karol Kopyto;
4. Jaro-Trans Jarosław Juma;
5. „DEXTER” Marek Dudka;
6. BUS MK Mateusz Kloc – linia relacji Przyrów – Jaźwiny;

7. UNI-METAL 1 Sp. z o.o. - (udzielono zezwolenia na linię relacji: Przyrów – Koniecpol).

Gmina Dąbrowa Zielona

1. Wojciech Tabor WANAM-BUS;
2. Trans-Max Karol Kopyto;
3. Jan Zyzik Transit-Bus.

Gmina Mstów

1. MPK – linia: nr 26 Siedlec, nr 30 Jaskrów;
2. PKS Częstochowa – umowa;
3. Gminny Zakład Komunikacyjny w Rędzinach - linia relacji Latosówka – Częstochowa przez Konin, Rędziny;
4. Joanna Michalska „Uni-Metal”;
5. Wojciech Tabor WANAM-BUS;
6. Jaro-Trans Jarosław Juma;
7. MAT-BUS Grzegorz Matyja (JURA-BUS);
8. Beata Król TRANS-MECH;
9. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o. (udzielono zezwolenia na linię relacji Częstochowa – Złoty Potok przez Srocko, Janów);
10. Jan Zyzik TRANSIT-BUS;
11. „Dexter” Marek Dudka;
12. BUS MK Mateusz Kloc – linia relacji Przyrów – Jaźwiny.

Gmina Rędziny

1. Gminny Zakład Komunikacyjny w Rędzinach;
2. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o. (udzielono zezwolenia na linię relacji Częstochowa Bogusławice przez Rędziny, Borowno);
3. „CZARBUD” Cezary Zatoń;
4. PKS Częstochowa.

Gmina Kłomnice

1. PKP;
2. „CZARBUD” Cezary Zatoń;
3. Beata Król TRANS-MECH;
4. BUS-LINE Henryk Jurczyk
5. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o. (udzielono zezwolenie na linię relacji Częstochowa Bogusławice przez Rędziny, Borowno);

Gmina Kruszyna

1. Beata Król TRANS-MECH;
2. BUS-LINE Henryk Jurczyk;
3. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o. (udzielono zezwolenie na linię relacji Częstochowa Bogusławice przez Rędziny, Borowno);
4. PKS Częstochowa.

Gmina Mykanów

1. MPK – linia nr 13;
2. BUS-LINE Henryk Jurczyk;
3. „RK TRANSPORT” Rafał Leśniakowski;
4. EKSPRES-BUS Robert Włodarczyk;
5. GTV BUS POLSKA Sp. z o.o. (udzielono zezwolenie na linię relacji Częstochowa Bogusławice przez Rędziny, Borowno);
6. PKS Częstochowa.

11. SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

11.1. 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 9. 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 10. ALTERNATYWNY PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY POWIATU Z ZAZNACZENIEM SUGEROWANYCH OBSZARÓW ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PRZEZ POSZCZEGÓLNYCH ORGANIZATORÓW



Źródło: Opracowanie własne

11.2. 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 substytucyjny 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- Rzerzęczyce- 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

Funkcja VI KATEGORII

- Linie opracowane na podstawie analizy potrzeb przewozowych w 2020 r. oraz w 2021 r.

Linie:

- XX.1 Częstochowa – Mykanów – Kruszyna
- XX.1.A Częstochowa – Mykanów – Kruszyna
- XX.2 Częstochowa – Rędziny – Kruszyna - (Lgota Mała, Bogusławice)
- XX.3. Częstochowa – Kłomnice

- XX.4 Częstochowa – Przyrów – Dąbrowa Zielona
- XX.4.A Częstochowa – Przyrów – Dąbrowa Zielona
- XX.5 Częstochowa – Poczesna – Kamienica Polska - (Osiny)
- XX.5.A. Częstochowa – Poczesna – Kamienica Polska
- XX.6 Częstochowa – Olsztyn – (Zrębice – Pabianice)- Janów – Lelów
- XX.7 Dąbrowa Zielona – (Soborzyce- Łysiny–Teresów) –Koniecpol – Drochlin - Lelów

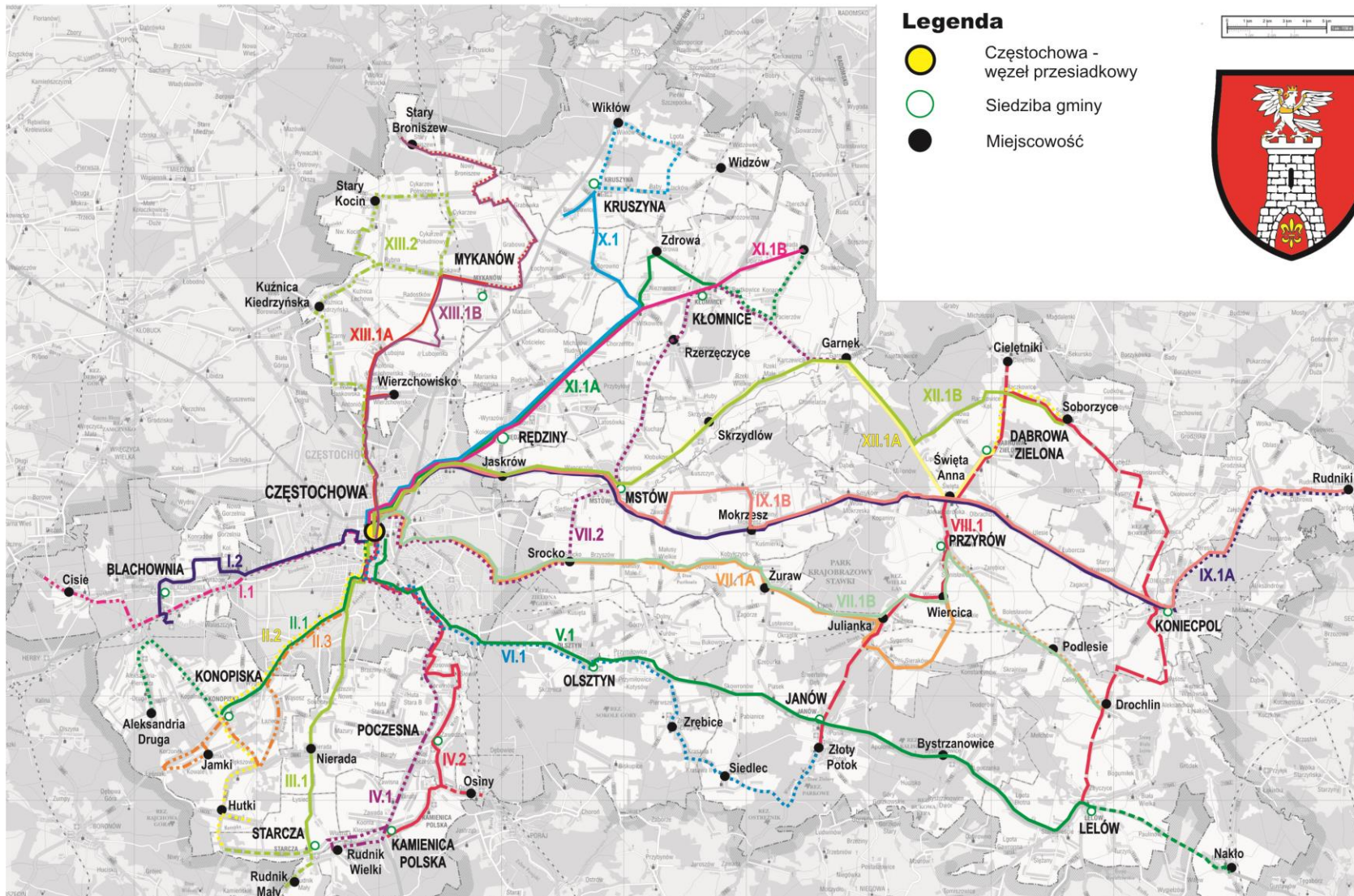
Linie będą poddawane okresowej analizie ekonomicznej (rentowności, przydatności).

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.

MAPA 6. LINIE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

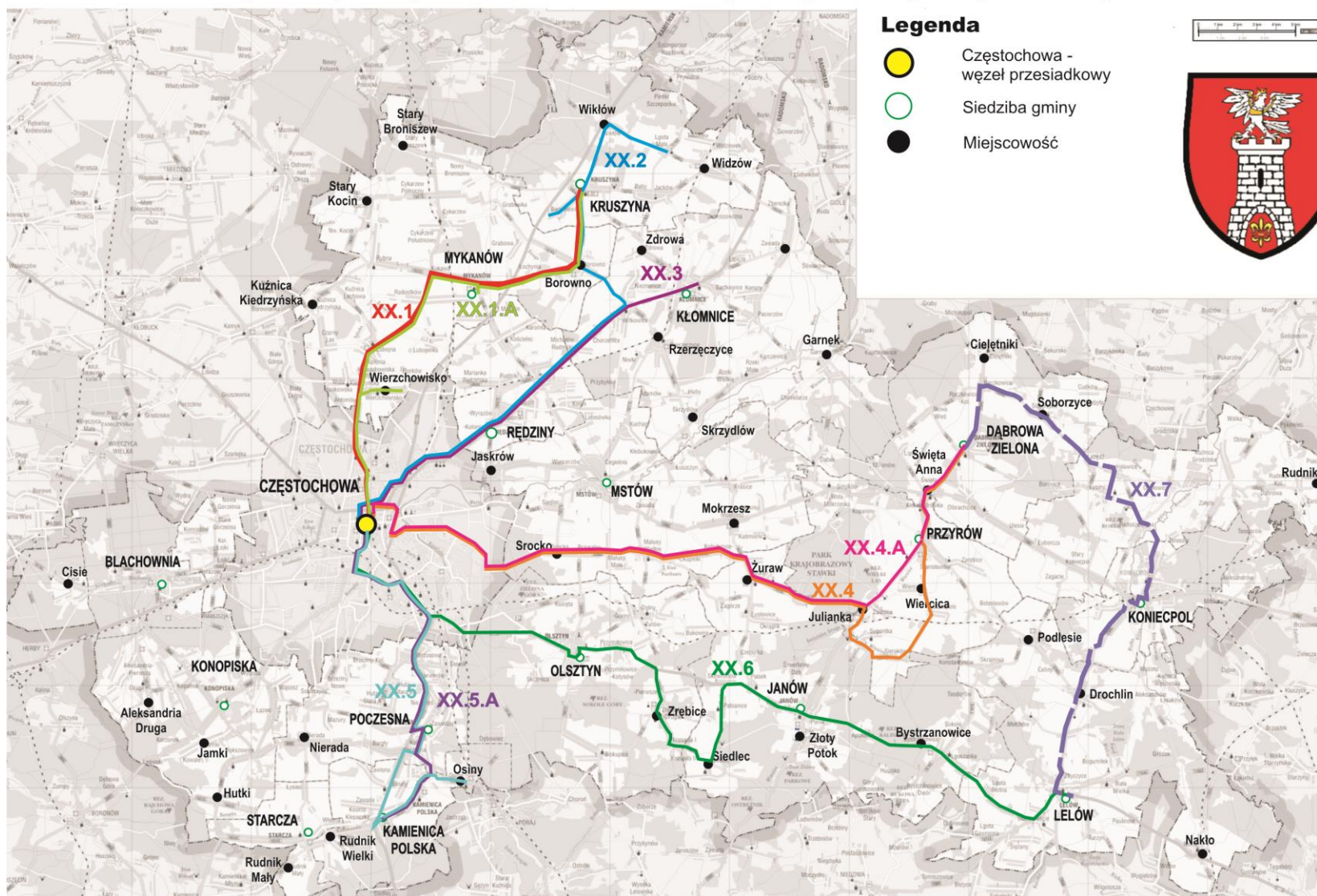
Linie użyteczności publicznej kategorii I-V. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego



Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

MAPA 7. LINIE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

Linie użyteczności publicznej VI KATEGORII - Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego



Źródło: Opracowanie autorskie Starostwa Powiatowego w Częstochowie

11.3. 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.

11.4. 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) bezpośrednio (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.

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

POWOŁANIE ZWIĄZKU POWIATÓW LUB ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO

Jedną z form efektywnego zarządzania transportem publicznym w powiecie Częstochowskim może być powołanie związku powiatów lub związku powiatowo-gminnego. 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.
- Związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów
- Związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub związków tworzących związek powiatowo-gminny.

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 umożliwi 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) 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.

11.6. 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 dyrektywy 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”.

12. 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, szczegółowo 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.
- 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.
- 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. Głównym założeniem przy określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Śląskie jest oparcie podstawowego szkieletu komunikacyjnego województwa tylko na sieci kolejowej.

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. Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców w każdej z gmin powiatu, których wyniki stanowiąc 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.

13. ZAŁĄCZNIK WYKAZ DRÓG W POWIECIE CZĘSTOCHOWSKIM

TABELA 13. 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 - Przybynow	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 - Rzerzeczyce - Skrzydlów - Mokrzesz	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 - Rzerzeczyce	2,300	0+000	2+300
36.	1035 S	Garnek - Dąbek - Wola Mokrzeska	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	Mokrzesz - Żuraw - Zalesice	9,695	0+000	9+695
41.	1040 S	Częstochowa - Brzyszków - Małusy Wielkie - Kobylczyce	12,800	5+100	17+900
42.	1041 S	Małusy Wielkie - Żuraw	5,102	0+000	5+102
43.	1042 S	Częstochowa - Kusieła - 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 - Błaszczuki	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.	1080 S	Sekursko - Soborzyce	2,280	1+490	3+770
74.	1081 S	Żytno - Sekursko - Cielętniki	1,549	5+468	7+017
75.	1082 S	Grodzisko - Radoszewnica - Okołowice - Koniecpol	8,170	1+217	9+387
76.	1083 S	Lipie - Nowa Wieś - Raczkowice	5,662	0+000	5+662
77.	1084 S	Raczkowice - Soborzyce - Łabędź - Radoszewnica	11,774	0+000	11+774
78.	1086 S	Łabędź - Koniecpol Stary	7,579	0+000	7+579
79.	1087 S	Nowa Wieś - Dąbrowa Zielona	2,818	0+000	2+818
80.	1088 S	Dąbrowa Zielona - Borowce - Ludwinów	5,952	0+000	5+952
81.	1089 S	Gościęcín - gr. woj. - Oblasy - Kuźnica Grodziska	4,502	0+000	4+502
82.	1090 S	Kuźnica Grodziska - Teodorów - Aleksandrów - Michałów	7,228	0+000	7+228
83.	1091 S	Koniecpol - Załęże - Kuźnica Grodziska	8,541	0+000	8+541
84.	1092 S	Kuźnica Grodziska - Żelisławice - Bugaj	5,693	0+000	5+693
85.	1093 S	Żuraw - Lusławice - Czepurka - Piasek	5,929	0+000	5+929
86.	1095 S	Przyrów - Wiercica - Staropole - Sieraków	6,498	0+000	6+498
87.	1096 S	Przyrów - Podlesie - Drochlin	11,785	0+000	11+785
88.	1098 S	Julianka - Konstantynów - Podlesie	11,863	0+000	11+863
89.	1099 S	Koniecpol Stary - Zagacie - Podlesie	4,678	0+000	4+678
90.	1101 S	Konstantynów - Teodorów - Sokole Pole	5,033	0+000	5+033
91.	1102 S	Konstantynów - Melchów - do drogi 794	5,814	0+000	5+814
92.	1103 S	od drogi 794 - Wąsosz - Aleksandrów - Gródek	7,523	0+000	7+523
93.	1104 S	od drogi 46 - Biała Wielka - Gródek	6,169	0+000	6+169
94.	1105 S	Nakło - do drogi 1106	4,545	0+000	4+545
95.	1106 S	Gródek - Przyłęk - Brzostek	3,015	0+000	3+015
96.	1107 S	Koniecpol - Połońskie - Kuczków	5,328	0+000	5+328
97.	1108 S	Radoszewnica - Koniecpol	2,940	0+000	2+940
98.	1114 S	Lelów - Turzyn - Wygiełzów	3,903	0+000	3+903
99.	1115 S	Nakło - Siedliska - Zawadka - Zawada	1,948	0+000	1+948
100.	1116 S	od S 1070 w m. Zdrowa - Jacków - Pieńki Szczepockie - gr woj.	8,060	0+000	8+060
SUMA :			574,931		

OPRACOWANIE WYKONAŁY:

Paula Niedziela oraz Sylwia Ryczkowska - Oddział Inżynierii Ruchu i Drogownictwa Starostwa Powiatowego w Częstochowie