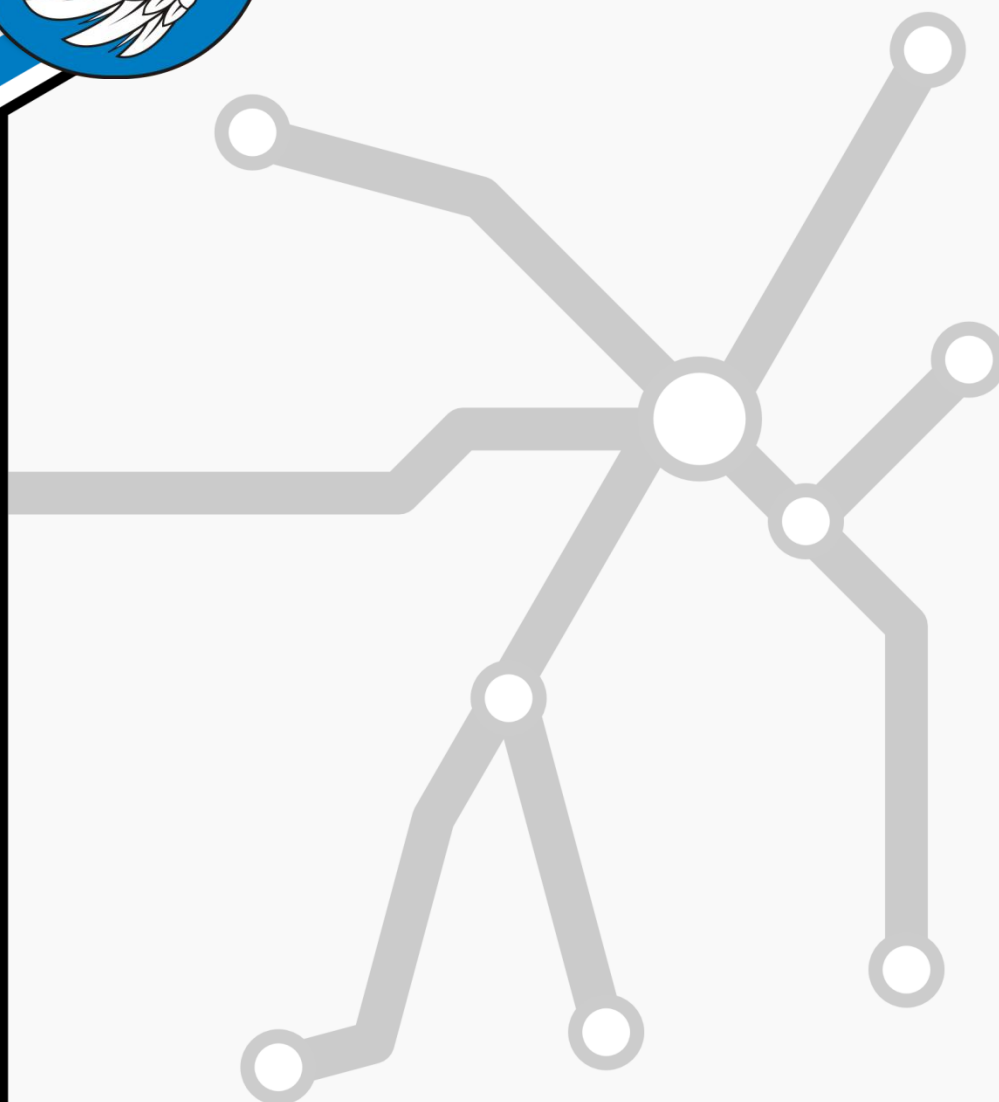


**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU KŁOBUCKIEGO**

- PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH -



Kłobuck, listopad 2015

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie powiatu kłobuckiego.

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



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

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl

Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego.....	5
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego.....	6
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego.....	6
1.3	Konsultacje społeczne	6
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego	7
2.1	Informacje ogólne	8
2.1.1	Powiat kłobucki.....	8
2.1.2	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu kłobuckiego.....	9
2.2	Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru	9
2.2.1	Zmiany liczby ludności i gęstość zaludnienia	9
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	11
2.2.3	Bezrobocie	12
2.2.4	Prognozy liczby ludności	12
2.2.5	Podsumowanie	14
2.3	Układ drogowy i torowy.....	15
2.3.1	Drogi.....	16
2.3.2	Kolej.....	16
3	Sieć komunikacyjna	17
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	18
3.2	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	21
3.2.1	Sieć komunikacyjna na terenie powiatu kłobuckiego w planie transportowym województwa śląskiego.....	21
3.2.2	Planowana sieć komunikacyjna w powiecie kłobuckim	21
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłobuckiego	23
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	24
4.1.1	Urzędy, instytucje publiczne i placówki służby zdrowia.....	24
4.1.2	Placówki oświatowe	24
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	25
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kłobuckiego	26
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłobuckiego w zależności od czasu ich występowania	28

4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.....	28
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.....	28
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	29
4.5	Podsumowanie.....	30
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	31
5.1	Źródła i formy finansowania	32
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych.....	32
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	34
6.1	Wskaźnik motoryzacji	35
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	36
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	37
7.1	Powiat kłobucki jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	38
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	39
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat kłobucki.....	40
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	41
8.1	Informacje ogólne	42
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	43
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	43
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	44
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	44
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej	45
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	45
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych.....	45
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	49
9.1	Planowany system informacji pasażerskiej	50
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu kłobuckiego	52
10.1	Modernizacja i budowa nowych przystanków	54
10.2	System informacji pasażerskiej.....	55
10.3	Koncepcja rozwoju sieci komunikacyjnej powiatu kłobuckiego.....	55
11	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego.....	57

12	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego	59
13	Spisy map, tabel i wykresów	61
13.1	Spis map	62
13.2	Spis tabel	62
13.3	Spis wykresów	62

1

Cel planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla powiatu kłobuckiego



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu kłobuckiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu kłobuckiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz określenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Kłobucku i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje branżowe pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

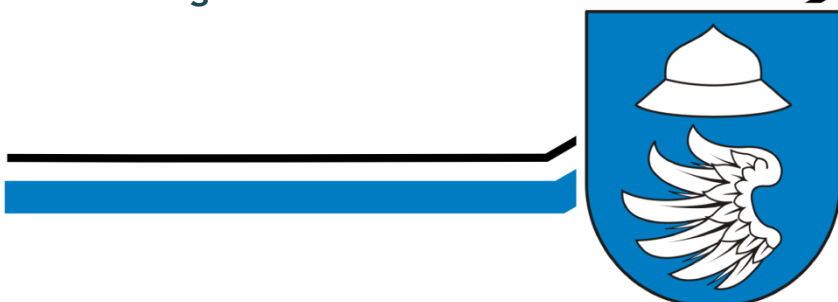
1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu kłobuckiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu kłobuckiego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu kłobuckiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

2

Podstawowe informacje o obszarze
objętym planem zrównoważonego
rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla powiatu
kłobuckiego



2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Powiat kłobucki

Powiat kłobucki położony jest w północnej części województwa śląskiego. Od zachodu graniczy z województwem opolskim, a od północy - z województwem łódzkim. Powiat zajmuje powierzchnię 888,59 km² i liczy 85 396 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Składa się z 9 gmin, które zostały scharakteryzowane w kolejnym punkcie.

Poniższa mapa pokazuje lokalizację powiatu kłobuckiego wraz z podziałem na gminy.



Mapa 1. Powiat kłobucki z podziałem na gminy

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu kłobuckiego

W skład powiatu kłobuckiego wchodzi następujące jednostki terytorialne:

- gminy miejsko wiejskie: Kłobuck i Krzepice,
- gminy wiejskie: Lipie, Miedźno, Opatów, Panki, Popów, Przystajń i Wręczyca Wielka.

Najważniejsze informacje o ww. gminach zawiera poniższa tabela.

Tabela 1. Podstawowe informacje o gminach powiatu kłobuckiego

Nazwa gminy	Typ	Liczba ludności	Powierzchnia [km ²]
Kłobuck	miejsko-wiejska	20 629	130,01
Krzepice	miejsko-wiejska	9 197	78,94
Lipie	wiejska	6 422	99,05
Miedźno	wiejska	7 622	112,77
Opatów	wiejska	6 872	73,48
Panki	wiejska	5 081	54,94
Popów	wiejska	5 988	102,29
Przystajń	wiejska	5 937	88,83
Wręczyca Wielka	wiejska	17 648	148,28

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (dane na dzień 31.12.2014 r.)

2.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

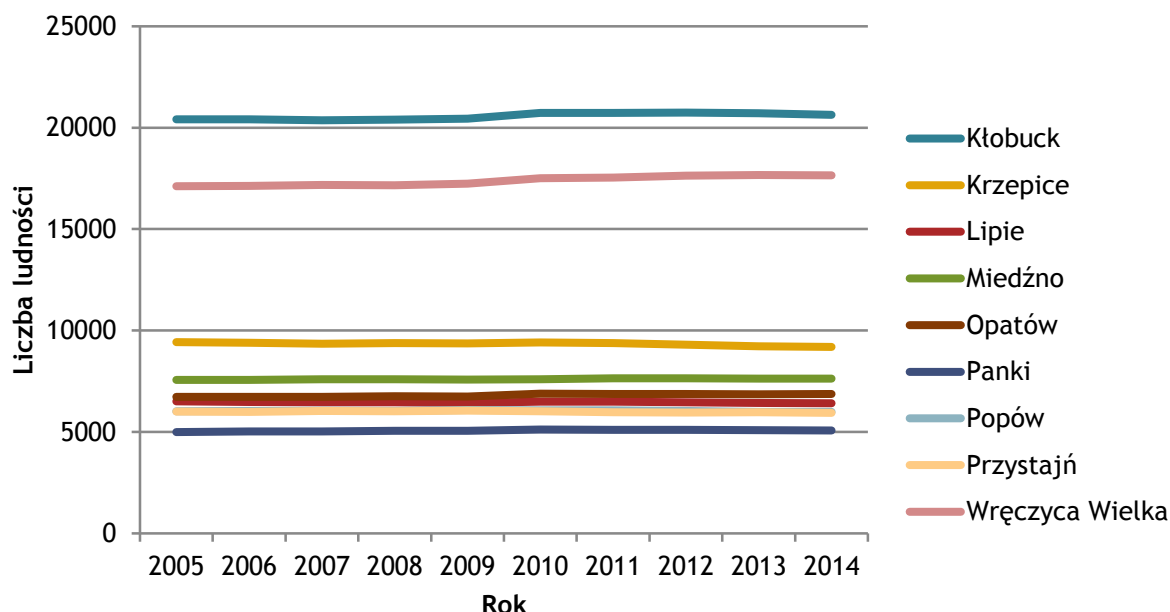
2.2.1 Zmiany liczby ludności i gęstość zaludnienia

W poniższej tabeli zaprezentowano liczbę ludności w powiecie kłobuckim oraz w poszczególnych gminach (dane na lata: 2005, 2010 oraz 2014), zaś na wykresie pod tabelą przedstawiono zmiany liczby mieszkańców w ciągu ostatnich 10 lat.

Tabela 2. Zmiany liczby ludności powiatu kłobuckiego oraz poszczególnych gmin w 2005, 2010 oraz 2014 roku

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
gmina Kłobuck	20 404	20 725	20 629
gmina Krzepice	9 422	9 408	9 197
gmina Lipie	6 513	6 496	6 422
gmina Miedźno	7 560	7 596	7 622
gmina Opatów	6 730	6 893	6 872
gmina Panki	4 987	5 122	5 081
gmina Popów	6 024	6 065	5 988
gmina Przystajń	6 005	6 014	5 937
gmina Wręczyca Wielka	17 120	17 510	17 648
powiat kłobucki	84 765	85 829	85 396

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu kłobuckiego w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W porównaniu do roku 2005 liczba osób w powiecie kłobuckim wzrosła o 631 osób. Należy jednak zaznaczyć, że od roku 2010 wartość ta charakteryzuje się tendencją spadkową. Analizując zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach widać, że największy przyrost liczby ludności na przestrzeni ostatnich 10 lat wystąpił w gminie Wręczyca Wielka (528 osób). Przyrost liczby ludności zaobserwowano również w gminach Kłobuck (225 osób), Opatów (142 osoby), Panki (94 osoby) oraz Miedźno (62 osoby). Spadek liczby ludności wystąpił w gminach Krzepice (225 osób), Lipie (91 osób), Przystajń (68 osób) oraz Popów (36 osób).

W poniższej tabeli zaprezentowano wartości gęstości zaludnienia w powiecie kłobuckim oraz w poszczególnych gminach (Dane na rok 2005, 2010 oraz 2014).

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie kłobuckim w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
gmina Kłobuck	156	159	159
gmina Krzepice	120	119	117
gmina Lipie	66	66	65
gmina Miedźno	67	67	68
gmina Opatów	92	94	94
gmina Panki	91	93	92
gmina Popów	59	59	59
gmina Przystajń	68	68	67
gmina Wręczyca Wielka	116	118	119
powiat kłobucki	95	97	96

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największa gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w gminie Kłobuck (159 os./km²), zaś najmniejsza w gminie Popów (59 os./km²). Gęstość zaludnienia w powiecie kłobuckim w 2014 roku wyniosła 96 os./km².

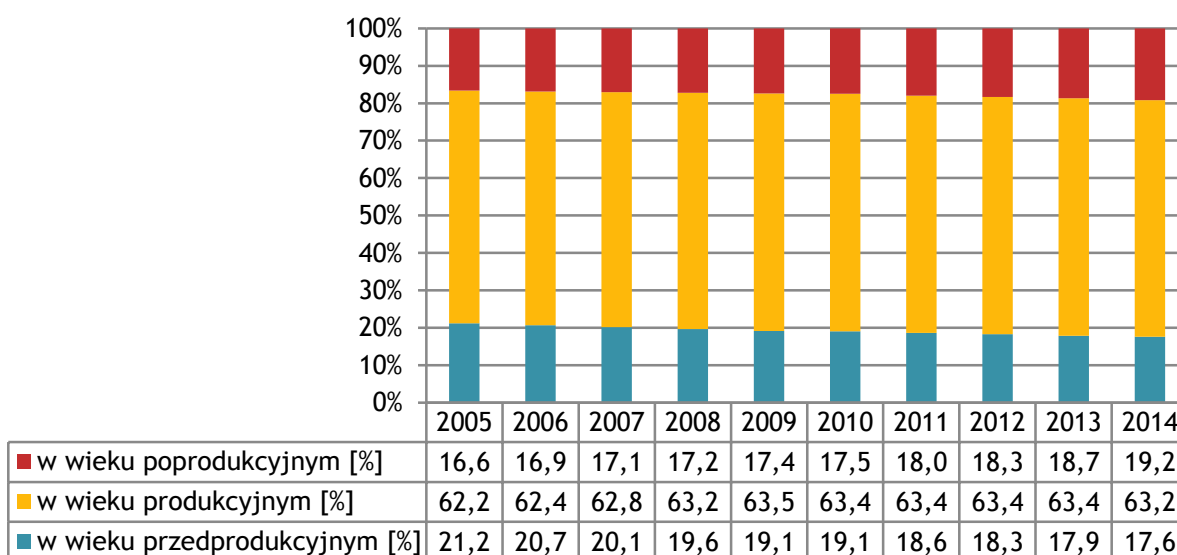
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności (ludność według ekonomicznych grup wieku) oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

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

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

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kłobuckim.



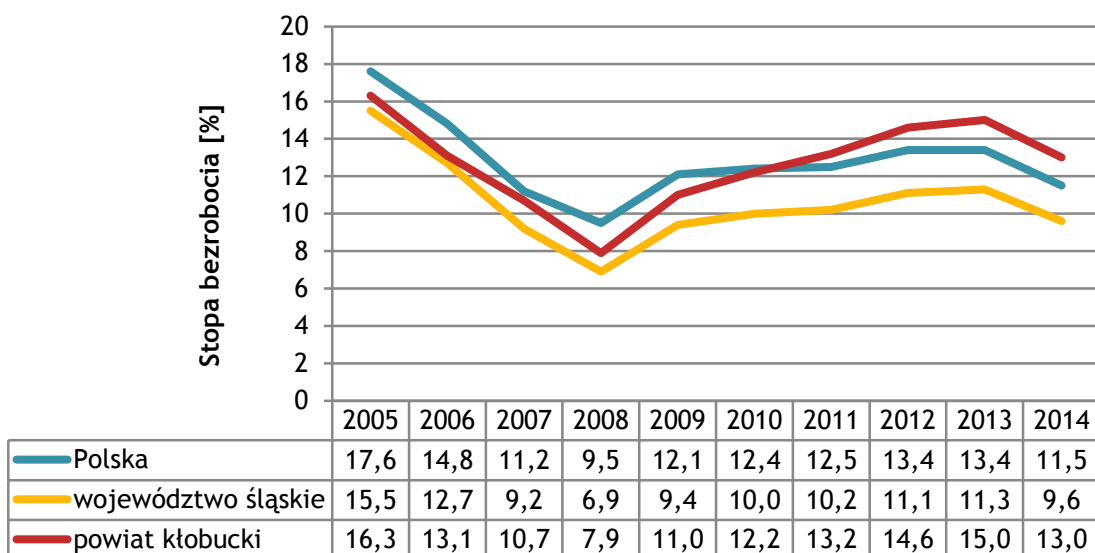
Wykres 2. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kłobuckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce oraz w Europie obserwuje się obecnie zjawisko starzenia się społeczeństwa, polegającego na zmniejszaniu się udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym na rzecz ludności w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to charakteryzuje również mieszkańców powiatu kłobuckiego. Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym od 2005 roku zmalał o ponad 3,5 punktu procentowego. To istotna informacja dla sporządzenia planu transportowego ponieważ przewiduje się, że zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a w późniejszych latach również do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia rejestrowanego jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie kłobuckim, województwie śląskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



Wykres 3. Stopa bezrobocia w powiecie kłobuckim, województwie śląskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

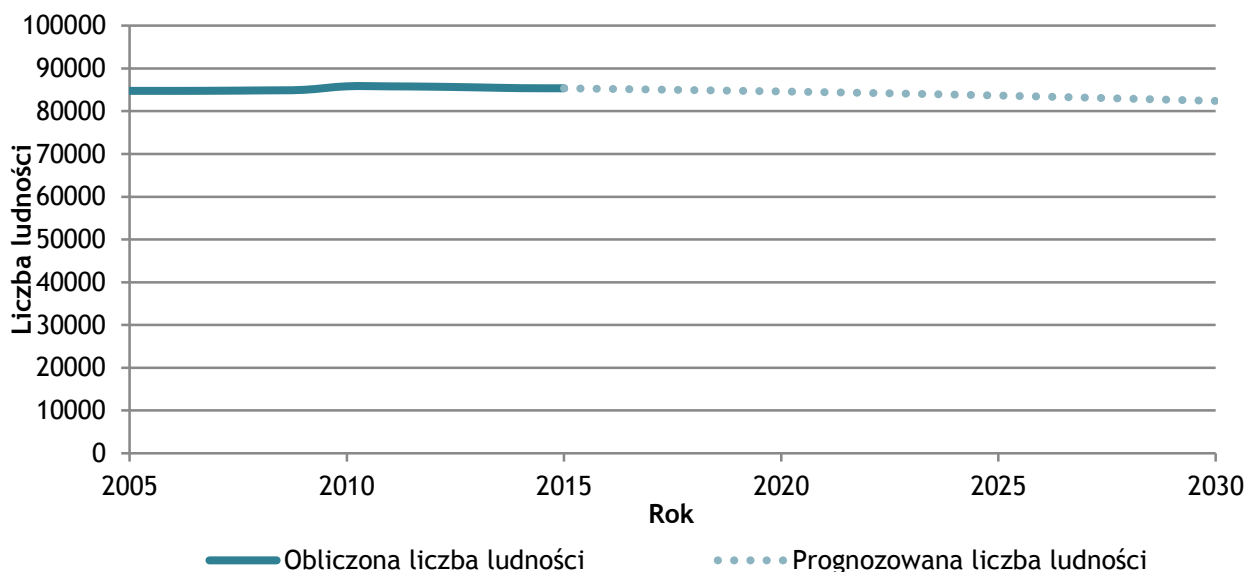
W ciągu 10 lat stopa bezrobocia w powiecie kłobuckim oraz w województwie śląskim ulegała trendom ogólnopolskim i zmieniała się w relacji do wartości krajowej. Do 2010 roku w powiecie kłobuckim stopa bezrobocia była niższa od średniej krajowej, natomiast od 2011 r. wartość ta przewyższa średnią krajową. Od 2013 roku stopa bezrobocia na wszystkich trzech poziomach administracji maleje. Obecnie w powiecie kłobuckim wynosi ona 13% i jest wyższa niż średnia stopa bezrobocia w Polsce.

Wahania stopy bezrobocia występujące w ostatnich latach w powiecie kłobuckim nie mają znaczącego i bezpośredniego wpływu na zmiany w strukturze wykonywanych podróży publicznym transportem zbiorowym.

2.2.4 Prognozy liczby ludności

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

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

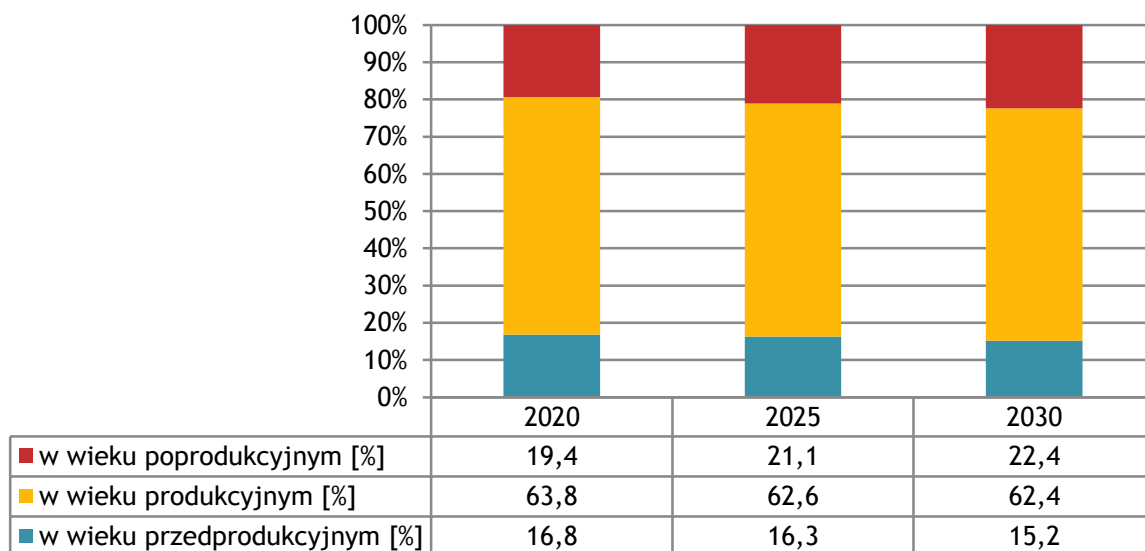


Wykres 4. Prognozowana liczba ludności w latach 2015 - 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy liczba ludności w latach 2015 - 2030 będzie się zmniejszać - w ciągu 15 lat liczba ludności zmniejszy się o blisko 3 000 osób.

Poniższy wykres przedstawia zmiany w udziale ekonomicznych grupy wieku w powiecie kłobuckim do roku 2030.



Wykres 5. Prognoza udziału według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kłobuckim

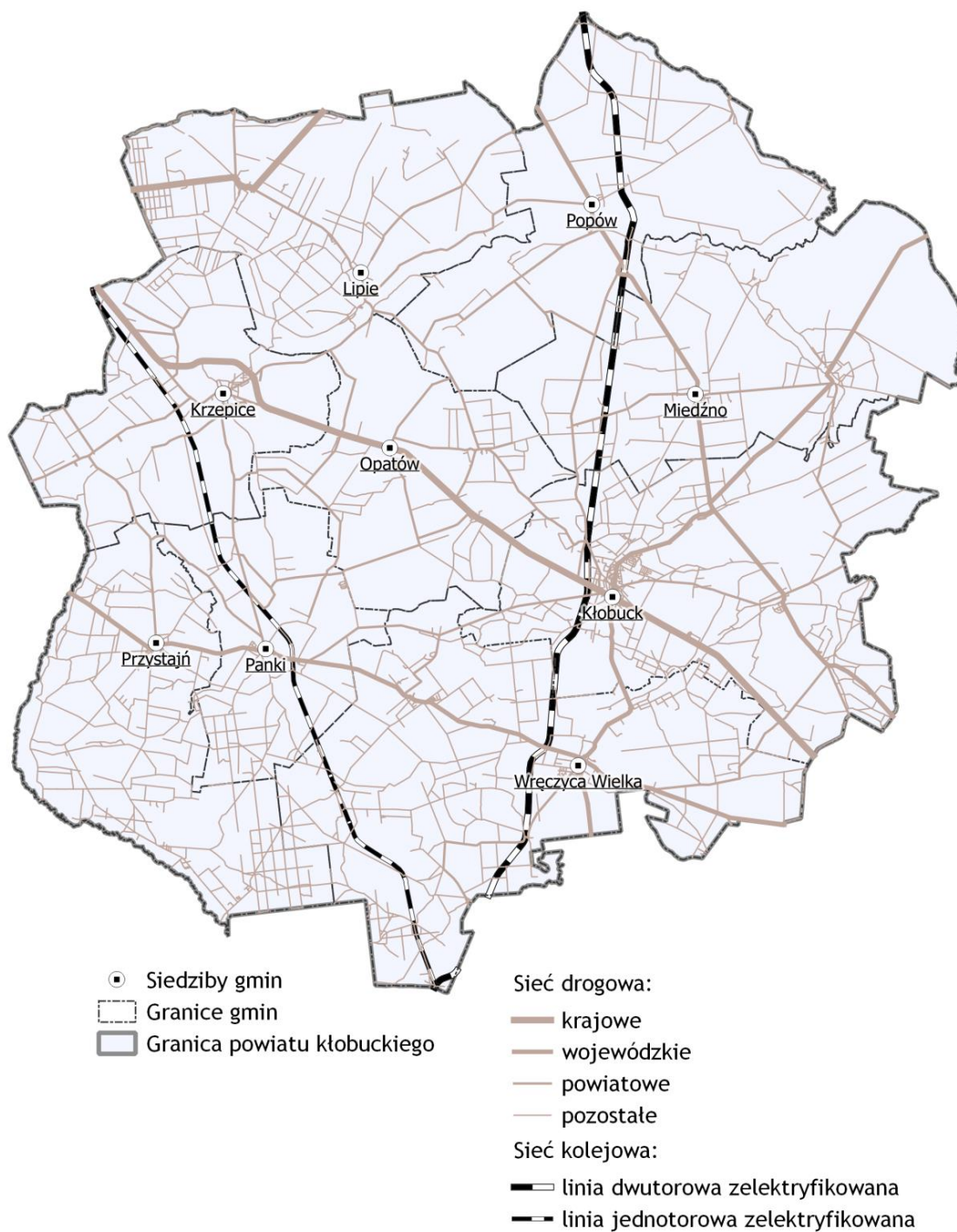
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy udział osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym będzie się zmniejszał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Powyższe szacunki, w połączeniu ze stale zmniejszającą się liczą ludności w powiecie kłobuckim potwierdzają, że zmaleje liczba podróży obligatoryjnych - do szkoły i pracy.

2.2.5 Podsumowanie

Powiat kłobucki składa się z 2 gmin miejsko - wiejskich oraz 7 gmin miejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie maleje, występuje również zjawisko starzenia się społeczeństwa. Według prognoz takie trendy będą się utrzymywały. Stopa bezrobocia w powiecie zmienia się w relacji do wartości krajowej i wojewódzkiej. Wszystkie te czynniki mogą mieć wpływ na to, że w przyszłości zapotrzebowanie na podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom) będzie mniejsze, a zwiększy się zapotrzebowanie na podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia czy urzędów.

2.3 Układ drogowy i torowy



Mapa 2. Sieć dróg i kolei w powiecie kłobuckim

Źródło: opracowanie własne

2.3.1 Drogi

Układ drogowy powiatu kłobuckiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem przebiegają dwie drogi krajowe:

- droga krajowa nr 42 - droga łącząca Kamienną koło Namysłowa z Rudnikami koło Starachowic; odcinek przecinający powiat kłobucki w całości znajduje się w gminie Lipie;
- droga krajowa nr 43 - łączy Wieluń z Częstochową; w powiecie kłobuckim droga przebiega przez gminy Krzepice, Opatów oraz Kłobuck.

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu kłobuckiego to:

- droga wojewódzka nr 491, prowadząca z granicy województwa łódzkiego przez gminy Popów, Miedźno oraz Kłobuck do granicy z Częstochową;
- droga wojewódzka nr 492, biegnąca z województwa łódzkiego przez gminy Miedźno, Kłobuck oraz Wręczyca Wielka do powiatu częstochowskiego;
- droga wojewódzka nr 494, prowadząca z granicy województwa opolskiego do Częstochowy. Przecinając powiat kłobucki przechodzi przez gminy Przystajń, Panki oraz Wręczyca Wielka.

Uzupełnieniem sieci drogowej są drogi powiatowe oraz gminne, które umożliwiają podróże w relacjach powiatowych niezapewnionych przez drogi wyższych kategorii.

2.3.2 Kolej

Przez powiat kłobucki przebiegają jedna istotna w pasażerskim ruchu kolejowym linia (nr 181) oraz linia nr 131 (tzw. „węglówka”). Zarządcą obu linii jest PKP PLK S.A.

- Linia nr 181 łączy Herby Nowe z Oleśnicą. Linia jest jednotorowa i zelektryfikowana. Stacje i przystanki leżące na trasie linii oraz znajdujące się na terenie opracowywanego obszaru to: Kuleje, Panki oraz Krzepice.
- Linia nr 131 łączy stację Chorzów Batory oraz Tczew. Jest dwutorowa i zelektryfikowana. Stacje i przystanki leżące na trasie linii oraz znajdujące się na terenie opracowywanego obszaru to: Wręczyca, Kłobuck, Mokra Częstochowska, Miedźno oraz Annolesie.

3 Sieć komunikacyjna



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjna o charakterze powiatowym składa się z linii komunikacyjnych funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kłobuckiego, których uzupełnieniem są linie funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez wójtów i burmistrzów. Na chwilę obecną jedynie Wójt Gminy Przystajń wydał zezwolenia na kursowanie regularnego (nie specjalnego) drogowego przewozu osób. W poniższej tabeli znajduje się wykaz wydanych zezwoleń.

Tabela 4. Wykaz wydanych zezwoleń w powiecie kłobuckim

Organ wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Nazwa linii	Długość linii [km]	Orientacyjna liczba par połączeń w dzień szkolny
Starosta Powiatu Kłobuckiego	PKS Częstochowa S.A.	Kłobuck - Ostrowy nad Okszą przez Łobodno, Miedźno	17	1
	PKS Częstochowa S.A.	Kłobuck - Puszczew przez Wręczyca Wielka, Bieżeń	21	7
	PKS Częstochowa S.A.	Kłobuck - Starokrzepice przez Złochowice, Krzepice	33	1
	PKS Częstochowa S.A.	Popów - Julianów przez Kłobuck, Lipie	51	1
	PKS Częstochowa S.A.	Przystajń - Krzepice przez Panki	15	1
	PKS Częstochowa S.A.	Wąsosz Górny - Kłobuck przez Brzózki, Zawady, Miedźno	43	0,5
	PKS Częstochowa S.A.	Wąsosz Górny - Krzepice przez Kłobuck	45	0,5
Wójt Gminy Przystajń	PKS w Lublińcu Sp. z o.o.	Przystajń - Stany przez Kuźnicę Nową	6	1
	PKS w Lublińcu Sp. z o.o.	Przystajń szkoła - Przystajń szkoła przez Brzeziny, Kamińsko, Kluczno	31	1
	PKS w Lublińcu Sp. z o.o.	Przystajń szkoła - Przystajń szkoła przez Brzeziny	21	1
	PKS w Lublińcu Sp. z o.o.	Przystajń szkoła - Przystajń szkoła przez Kostrzynę, Mrówczak, Michalinów	27	1,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kłobuckiego oraz wójtów gmin powiatu kłobuckiego

Na dzień dzisiejszy w powiecie kłobuckim na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę funkcjonuje 7 linii. Linie te zostały przedstawione w tabeli oraz na mapie poniżej.

Tabela 5. Linie komunikacyjne funkcjonujące w powiecie kłobuckim

Nr linii	Przebieg linii	Długość linii [km]	Liczba kursów	Częstotliwość kursowania	Szacunkowy roczny przebieg [km]
P1	Wąsosz Górny - Popów - Zawady - Kamieńskiego - Mokra - Kłobuck - Waleńców - Brzezinki - Opatów - Iwanowice Małe - Krzepice	45	1	tylko w dni szkolne	8 550
P2	Popów - Zawady - Mokra - Kłobuck - Waleńców - Brzezinki - Opatów - Iwanowice Małe - Krzepice -	51	3	tylko w dni szkolne	29 070

Nr linii	Przebieg linii	Długość linii [km]	Liczba kursów	Częstotliwość kursowania	Szacunkowy roczny przebieg [km]
	Iwanowice Duże - Danków - Lipie - Albertów - Stanisławów - Lindów - Julianów				
P3	Kłobuck - Grodzisko - Wręczyca Mała - Wręczyca Wielka - Borowe - Bieżeń - Czarna Wieś - Węglowice - Puszcze - Jezioro - Puszcze	21	19	codziennie	86 768
P4	Kłobuck - Łobodno - Miedźno - Ostrowy nad Okszą	17	2	tylko w dni szkolne	6 460
P5	Przystajń - Panki - Janiki - Krzepice	3015	2	tylko w dni szkolne	5 700
P6	Kłobuck - Waleńczów - Złochowice - Konieczki - Zwierzyniec Drugi - Zwierzyniec Pierwszy - Krzepice - Lutrowskie - Starokrzepice	33	2	tylko w dni szkolne	12 540
P7	Wąsosz Górny - Kule - Nowa Wieś - Brzózki - Dąbrówka - Popów - Zawady - Izbiska - Miedźno - Łobodno - Kłobuck	43	1	tylko w dni szkolne	8 170

Źródło: opracowanie własne

Uzupełnieniem sieci połączeń na dzień dzisiejszy są linie funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez inne organy.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU KŁOBUCKIEGO



Obecna sieć komunikacyjna:

- P1. Wąsosz Górny - Krzepice
- P2. Popów - Julianów
- P3. Kłobuck - Puszczew
- P4. Kłobuck - Ostrów nad Okszą
- P5. Przystajń - Krzepice
- P6. Kłobuck - Przystajń
- P7. Wąsosz Górny - Kłobuck

Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- Granica powiatu kłobuckiego

Sieć drogową:

- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- pozostałe

Mapa 3. Linie komunikacyjne funkcjonujące w powiecie kłobuckim

Źródło: opracowanie własne

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

Powiat kłobucki planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat kłobucki jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Czynnikiem wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu kłobuckiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

3.2.1 Sieć komunikacyjna na terenie powiatu kłobuckiego w planie transportowym województwa śląskiego

W uchwalonym w 2014 r. Planie transportowym dla województwa śląskiego Marszałek Województwa Śląskiego w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaplanował połączenia kolejowe, przy czym jedno z tych połączeń przebiega przez obszar powiatu kłobuckiego linią kolejową nr 181. Według planu wojewódzkiego jest to linia nr 13 relacji: Tarnowskie Góry - Kalety - Herby Nowe - Krzepice - gr. województwa (Kępno). Marszałek nie zaplanował żadnych połączeń autobusowych o charakterze wojewódzkim.

3.2.2 Planowana sieć komunikacyjna w powiecie kłobuckim

Planowana sieć komunikacyjna zakłada funkcjonowanie 4 podstawowych linii.

Poniżej przedstawiono linie przewidziane do uruchomienia wraz długością i liczbą poszczególnych kursów w zależności od dnia tygodnia.

Tabela 6. Planowane linie komunikacyjne w powiecie kłobuckim

Nr linii	Przebieg linii	Długość linii [km]	Liczba kursów		
			Dni robocze	Soboty	Niedziele
P1	Kłobuck - Łobodno - Miedźno - Izbiska - Zawady - Popów	26	6	4	4
P2	Kłobuck - Grodzisko - Wręczyca Mała - Wręczyca Wielka	11	14	6	6
P3	Kłobuck - Waleńczów - Złochowice - Kałmuki - Praszczki - Panki - Przystajń	24	6	4	4
P4	Kłobuck - Waleńczów - Brzezinki - Opatów - Iwanowice Małe - Krzepice - Iwanowice Duże - Danków - Lipie	28	6	4	4

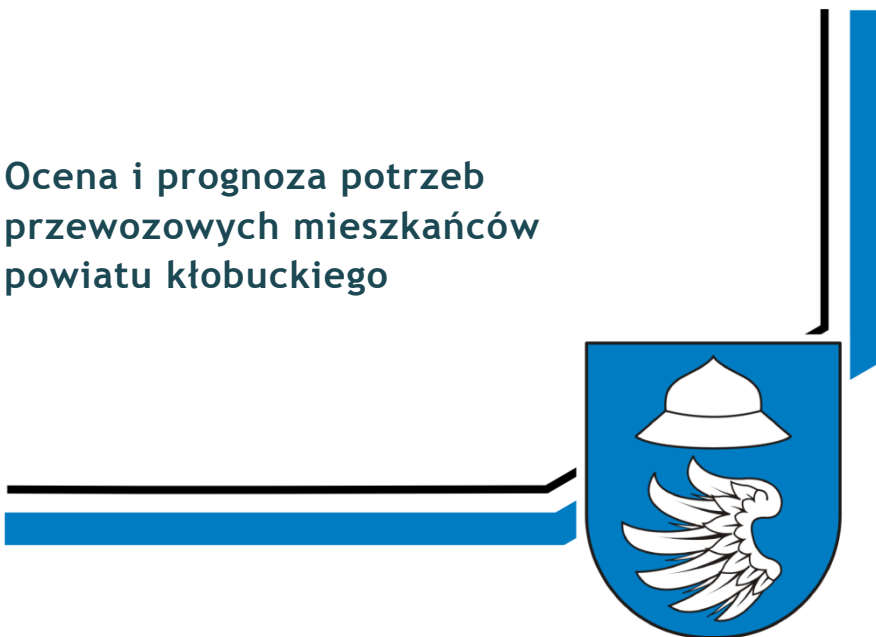
Źródło: opracowanie własne

Litera P w oznaczeniach linii oznacza, że jest to linia o charakterze powiatowym.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Kłobuck. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży o charakterze powiatowym (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłobuckiego



4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Do generatorów ruchu powiatowego zlokalizowanych na terenie powiatu kłobuckiego zaliczyć należy:

- urzędy, instytucje publiczne i placówki służby zdrowia,
- placówki oświatowe,
- duże zakłady pracy.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. Podróże odbywane do miejsc nauki lub pracy mają charakter obligatoryjny oraz wykonywane są co najmniej dwukrotnie w ciągu doby w dni robocze. Podróże o innym charakterze (np. rozrywkowym lub zdrowotnym) są incydentalne i nieregularne.

4.1.1 Urzędy, instytucje publiczne i placówki służby zdrowia

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne i szpitale, mające swoje siedziby na terenie powiatu kłobuckiego. Dla transportu powiatowego istotne są placówki o charakterze powiatowym. Wykaz tych obiektów znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 7. Wykaz urzędów, instytucji publicznych i placówek służby zdrowia w powiecie kłobuckim

Nazwa obiektu	Adres
Starostwo Powiatowe w Kłobucku	ul. Rynek im. Jana Pawła II 13, 42-100 Kłobuck
Powiatowy Urząd Pracy w Kłobucku	ul. Długosza 114, 42-100 Kłobuck
Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Kłobucku	ul. Targowa 3a, 42-100 Kłobuck
Urząd Skarbowy w Kłobucku	ul. Rynek im. Jana Pawła II 13, 42-100 Kłobuck
Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego w Kłobucku	ul. 11 Listopada 3a, 42-100 Kłobuck
Komenda Powiatowa Policji w Kłobucku	ul. Bohaterów Bitwy pod Mokrą 5, 42-100 Kłobuck
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Kłobucku	ul. Częstochowska 45, 42-100 Kłobuck
Szpital rejonowy w Kłobucku	ul. 11 Listopada 5e, 42-100 Kłobuck
Szpital rejonowy w Krzepicach	ul. Szkolna 1, 42-160 Krzepice
Zespół Opieki Zdrowotnej w Kłobucku	ul. 11 Listopada 5c, 42-100 Kłobuck
Powiatowa Stacja Sanitarno - Epidemiologiczna w Kłobucku	ul. Stanisława Staszica 28, 42-100 Kłobuck
Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Kłobucku	ul. kard. Stefana Wyszyńskiego 15, 42-100 Kłobuck
Powiatowy Zarząd Dróg	ul. Zamkowa 19, 42-100 Kłobuck
Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa	ul. Wojska Polskiego 2, 42-100 Kłobuck

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu

4.1.2 Placówki oświatowe

Przewozy realizowane na terenie powiatu są istotne dla uczniów szkół, którzy są pozbawieni możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem, przez co w dużej mierze są

zdani jedynie na komunikację zbiorową. Z punktu widzenia komunikacji powiatowej istotne są szkoły ponadgimnazjalne.

Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie kłobuckim wraz z liczbą uczniów dojeżdżających znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie kłobuckim

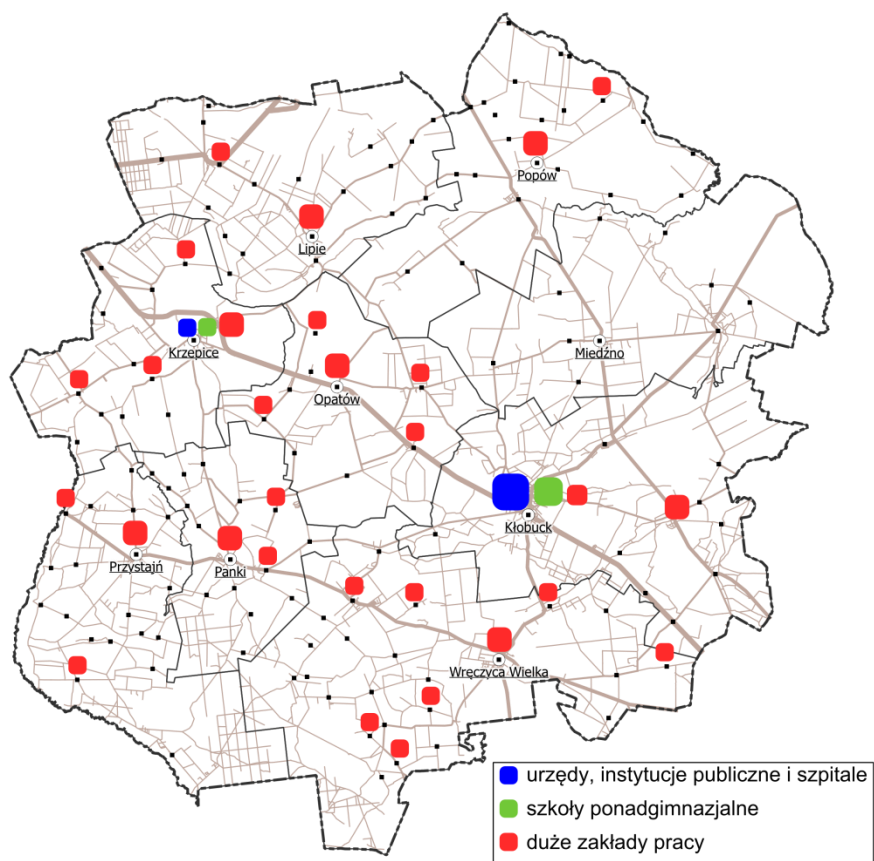
Nazwa obiektu	Adres	Liczba uczniów dojeżdżających
Zespół Szkół Nr 1 im. Jana Kilińskiego w Kłobucku	ul. Zamkowa 6, 42-100 Kłobuck	468
Zespół Szkół Nr 2 im. ks. Jana Długosza w Kłobucku	ul. 3 Maja 33, 42-100 Kłobuck	255
Zespół Szkół Nr 3 w Kłobucku	ul. ks. Skorupki 46, 42-100 Kłobuck	158
Zespół Szkół w Krzepicach	ul. Aleksego Ryty 26, 42-160 Krzepice	227

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Znaczącymi generatorami ruchu są również zakłady pracy. Główne zakłady pracy powiatu kłobuckiego znajdują się w Kłobucku, Kamyku, Popowie, Lipiu, Parzymiechach, Iwanowicach Dużych, Krzepicach, Starokrzepicach, Zajączkach Pierwszych, Dankowicach Drugich, Wręcicy Małej, Borowem, Golcach, Truskolasach, Wręcicy Wielkiej, Szarlejce, Puszczewie, Grodzisku, Konieczkach, Praszczkach, Pankach, Wilkowiecku, Opatowie, Przystajni i Ługach-Radłach.

Poniższa mapa przedstawia lokalizację obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia generowania ruchu powiatowego w powiecie kłobuckim.



Mapa 4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia generowania ruchu powiatowego w powiecie kłobuckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kłobuckiego

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

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

Poniższa tabela pokazuje kierunki przemieszczania się mieszkańców poszczególnych gmin powiatu kłobuckiego. Miejsca docelowe (obszar pracy) podzielono według następującego schematu:

- w pierwszej grupie występują gminy powiatu kłobuckiego,
- drugą grupę stanowią powiaty sąsiadujące z powiatem kłobuckim, a także miasto wojewódzkie Katowice,
- dla pozostałych powiatów docelowych, które występowały w zestawieniu podano wartość zbiorczą.

Tabela 9. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kłobuckiego

Gmina zamieszkania Obszar pracy	Kłobuck	Krzepice	Lipie	Miedźno	Opatów	Panki	Popów	Przystajń	Wręczyca Wielka	Suma
gmina Kłobuck	-	127	127	348	317	59	182	40	341	1541
gmina Krzepice	14	-	106		74	21	14	20		249
gmina Lipie	10	83	-		18		41			152
gmina Miedźno	25			-			12		11	48
gmina Opatów	42	24	13	12	-	15	12			118
gmina Panki	64	61			283	-		120	102	630
gmina Popów	17		38	38			-			93
gmina Przystajń		27				58		-	22	107
gmina Wręczyca Wielka	84				19	40		15	-	158
powiat m. Częstochowa	807	128	90	447	133	115	182	96	795	2793
powiat częstochowski	63			59					113	235
powiat lubliniecki	13					11		121	243	388
powiat oleski		80				20		158		258
powiat pajęczański			28				64			92
powiat m. Katowice	175	56	35	83	51	29	29	35	148	641
pozostałe powiaty	115	67	17	43	20	16	36	33	194	541
Suma	1429	653	454	1030	915	384	572	638	1969	8044

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Według powyższych danych największą mobilnością w dojazdach do pracy wśród gmin powiatu kłobuckiego odznaczają się mieszkańcy gminy Wręczyca Wielka, jednak są to głównie wyjazdy poza powiat kłobucki. Kolejna w tym zestawieniu jest gmina Kłobuck - jej mieszkańcy głównie wyjeżdżają do Częstochowy, z którą to gmina bezpośrednio sąsiaduje. Należy zaznaczyć, że analizując powyższe wyniki liczbowe wartości te znacznie odstają od pozostałych gmin powiatu, jednak spowodowane jest to przede wszystkim większą liczbą mieszkańców tych gmin. Odniesienie wyników badań do liczby ludności poszczególnych gmin uśredniłoby uzyskane wartości.

Z kolei najatrakcyjniejszymi gminami pracy w powiecie kłobuckim są gminy Kłobuck oraz Panki. Do pracy w gminie Kłobuck przyjeżdżają mieszkańcy każdej z gmin powiatu, przede wszystkim z gmin: Miedźno, Wręczyca Wielka oraz Opatów. Natomiast do gminy Panki najwięcej osób przyjeżdża do pracy z gmin: Opatów, Przystajń oraz Wręczyca Wielka.

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłobuckiego w zależności od czasu ich występowania

Zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie kłobuckim jest zróżnicowane ze względu na występowanie czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Poza gęstością zaludnienia, strukturą społeczeństwa, wskaźnikami ekonomicznymi czy lokalizacją generatorów ruchu, na zmiany potrzeb przewozowych wpływ mają przede wszystkim: pora dnia odbywania podróży i rodzaj dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

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

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

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, z tym, że przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Dzieje się tak przede wszystkim za sprawą różnych godzin zakończenia nauki w szkołach, zazwyczaj między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny lekcyjnej).

Po szczycie popołudniowym, w okresie wieczornym, występuje wyraźnie zmniejszony popyt na usługi przewozowe.

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

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

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

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

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

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

4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłobuckiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Szkoły i instytucje publiczne oraz szpitale w powiecie kłobuckim zlokalizowane są przede wszystkim w Kłobucku, ale także w Krzepicach. Z kolei zakłady pracy są na obszarze powiatu bardziej rozproszone, jednak większość z nich położona jest przy drogach krajowych i wojewódzkich między siedzibami gmin powiatu.

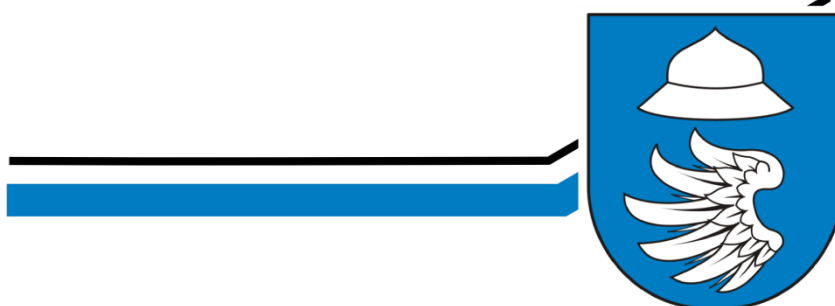
Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na głównych trasach łączących Kłobuck z siedzibami gmin.

W zakresie dojazdów do pracy badanie NSP 2011 wskazało jako najatrakcyjniejsze następujące kierunki (w ramach powiatu kłobuckiego):

- Miedźno → Kłobuck,
- Wręczyca Wielka → Kłobuck,
- Opatów → Kłobuck,
- Opatów → Panki.

Obecnie do roku 2020 prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego i utrzymanie przez przewoźników zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych będą organizowane na liniach rentownych oraz będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców obszarów, przez który będą przebiegać ww. przewozy.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat kłobucki jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat kłobucki będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat kłobucki powierzy (w sposób określony w pkt. 7 niniejszego planu transportowego) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat kłobucki opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu kłobuckiego, o ile zostały ustanowione, lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat kłobucki środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu kłobuckiego,
- środki z budżetu państwa,
- środki przekazane przez inne jednostki samorządu terytorialnego (gminy powiatu kłobuckiego) w ramach pomocy finansowej.

5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat kłobucki nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu kłobuckiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do Kłobucka.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

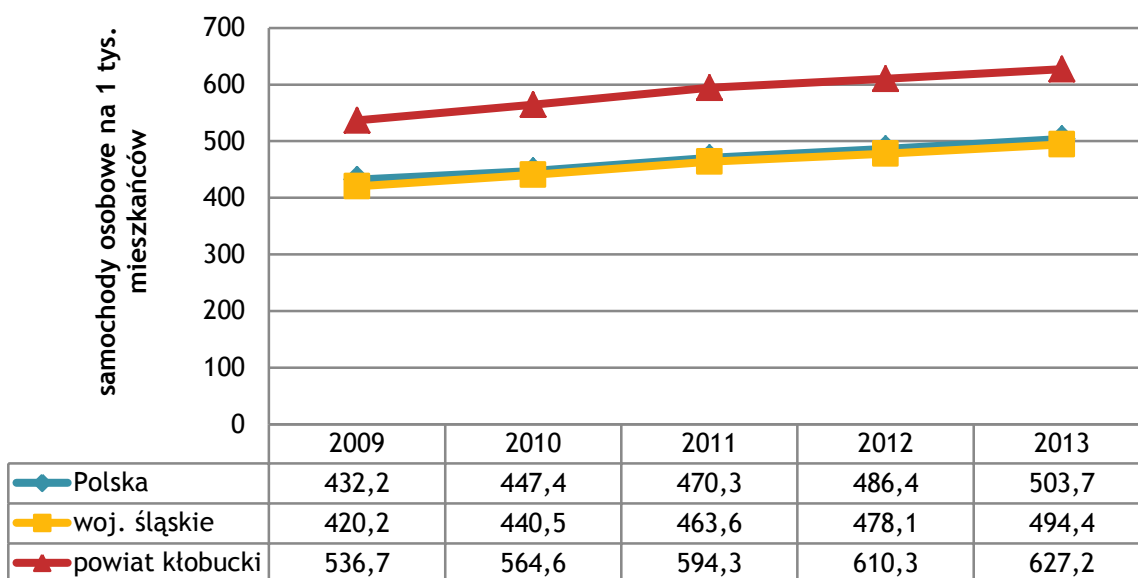


Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Wskaźnik motoryzacji to liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców danego obszaru. Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu kłobuckiego w latach 2009-2013 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa śląskiego oraz Polski.



Wykres 6. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu kłobuckiego w latach 2009-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższe dane pokazują, że wskaźnik motoryzacji dla powiatu kłobuckiego jest dość wysoki w porównaniu do wskaźnika wojewódzkiego i krajowego, jednak cały czas utrzymuje to samo tempo wzrostu.

Ponadto prognozy krajowe wskazują, że w kolejnych latach wskaźnik ten będzie wzrastał, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Wysoki poziom motoryzacji powoduje, że transport indywidualny stanowi dużą konkurencję dla publicznego transportu zbiorowego. Aby zmniejszyć stopień wykorzystywania samochodów osobowych w najbliższych latach, konieczne jest zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu kłobuckiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja kolejowa i autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróży powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera.

Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży.

Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie kłobuckim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

W przeciągu dwóch lat od uruchomieniu przez powiat kłobucki przewozów o charakterze użyteczności publicznej, powiat rozważy przeprowadzenie badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat kłobucki jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu kłobuckiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat kłobucki planuje wdrożyć model zakładający partycypację finansową gmin z terenu powiatu kłobuckiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej, przy czym model zakładający utworzenie związku powiatowo - gminnego może być realizowany dopiero od dnia 01.01.2016 r.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu kłobuckiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat kłobucki,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat - gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
 - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
 - Budżet powiatu - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II (możliwy od 01.01.2016 r.) - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu kłobuckiego wykonuje związek powiatu kłobuckiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo - gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ; wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat - gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo - gminnego,
- Charakter przewozów: powiatowo - gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowo - gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo - gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo - gminnego,
 - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Budżet związku powiatowo - gminnego - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat kłobucki rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów

określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego planu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat kłobucki

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu kłobuckiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat kłobucki jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

8

Pożądany standard usług
przewozowych w przewozach
o charakterze użyteczności
publicznej



8.1 Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wyśłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

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

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

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

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

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

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrowanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 2. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

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

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedostępnym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie kłobuckim.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 11. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu kłobuckiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat kłobucki, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat kłobucki ujednolici standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Celem zwiększenia przestrzeni dostępnej dla pasażerów, uspokojenia ruchu, przyspieszenia pojazdów komunikacji zbiorowej i ograniczenia kosztów planuje się rezygnację z budowania zatok autobusowych.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 12. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie kłobuckim

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Znak drogowy stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem): nazwa i numer przystanku informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Piktogram umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, załaminowany i umieszczony na tabliczce (w środku)	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, załaminowany i umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Schemat sieci połączeń	brak		schemat wydrukowany na papierze kredowym, umieszczony w gablocie lub przyklejony na ścianie wiaty	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	brak		Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy	Wszystkie przystanki dla wsiadających niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Miejsce oczekiwania	Ławka	-	Wszystkie przystanki w kierunku Kłobucka	W obrębie przystanków z wiatami - jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki w kierunku Kłobucka
	Wiat przystankowa		Ważniejsze przystanki w kierunku Kłobucka		Wszystkie przystanki w kierunku Kłobucka i wybrane przystanki z kier. Kłobucka
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU KŁOBUCKIEGO

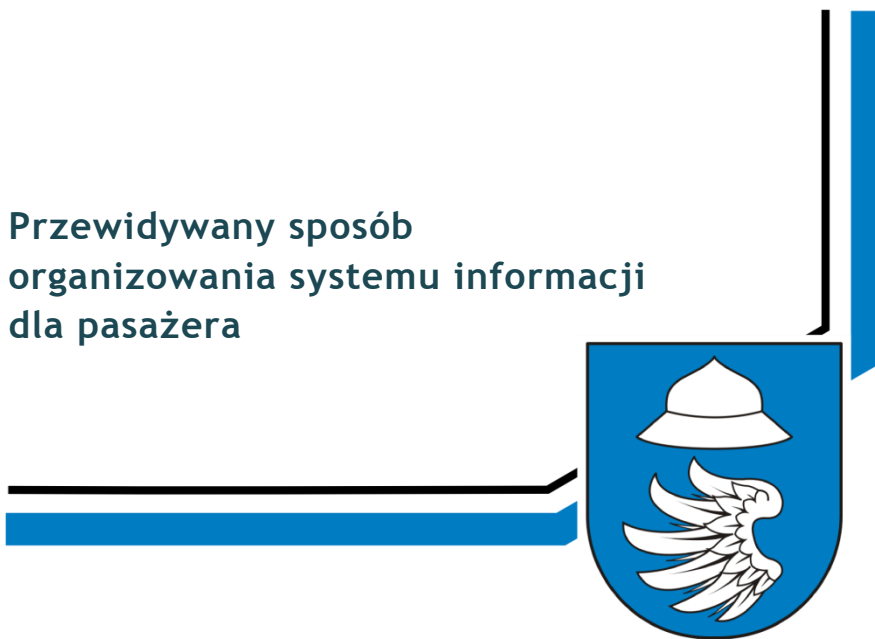
Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	Każdy peron	Minimum 18 cm	Każdy peron
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	Każdy peron	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	Każdy peron
Inne	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową
	Słup ogłoszeniowy	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą - obok niej, na przystankach bez wiaty - przy słupku	Ważniejsze przystanki w kierunku Kłobucka	Na przystankach z wiatą - obok niej, na przystankach bez wiaty - przy słupku	Wszystkie przystanki w kierunku Kłobucka i wybrane przystanki z kier. Kłobucka
	Latarnia uliczna	rozwiązanie niestosowane			Wszystkie ważniejsze przystanki w kierunku Kłobucka

Źródło: opracowanie własne

Stosowane wiaty przystankowe będą miały obudowane boki, gabloty natomiast - w miarę możliwości - będą podświetlane.

9

**Przewidywany sposób
organizowania systemu informacji
dla pasażera**



System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja dla pasażerów dostępna będzie:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

Sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 13. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

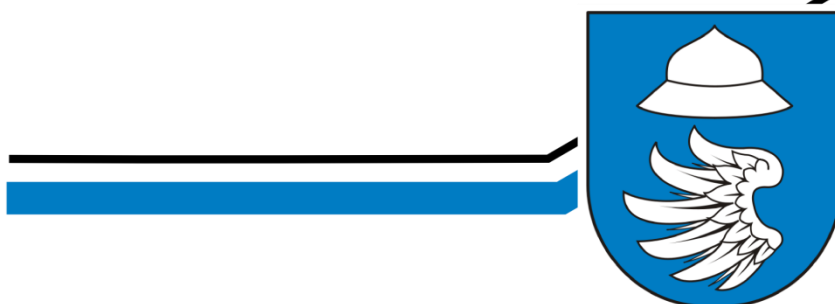
Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	• Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	• Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy: ○ zaalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, ○ zawierający numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii,

Miejsce publikacji	Zakres informacji
	- o okresie obowiązywania rozkładu jazdy, - o legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przystankowy - Dworzec Autobusowy w Kłobucku	• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat kłobucki. • Mapa miasta z zaznaczoną lokalizacją węzła przesiadkowego. • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek. • Tablica LED (lub inna o takich samych funkcjonalnościach) ze zbiorczym rozkładem jazdy zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń
Internet i aplikacje mobilne	• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

10

Kierunki rozwoju publicznego
transportu zbiorowego na obszarze
powiatu kłobuckiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu kłobuckiego powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej - z bardziej lokalnym - przewozy wewnątrzgminne oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

W przyszłości należy również zwiększyć liczbę węzłów przesiadkowych przy wykorzystaniu wszystkich stacji i przystanków kolejowych na terenie powiatu (czynnych w ruchu pasażerskim) oraz istotnych miejsc na sieci autobusowej.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: tele-bus, Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego (w tym poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się okresowo (np. co 2 lata) wykonać kompleksowe pomiary napętnień na liniach, a nie rzadziej niż co 4 lata - ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych - źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy proponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego

oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłobuckiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat kłobucki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien się jawić jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

10.2 System informacji pasażerskiej

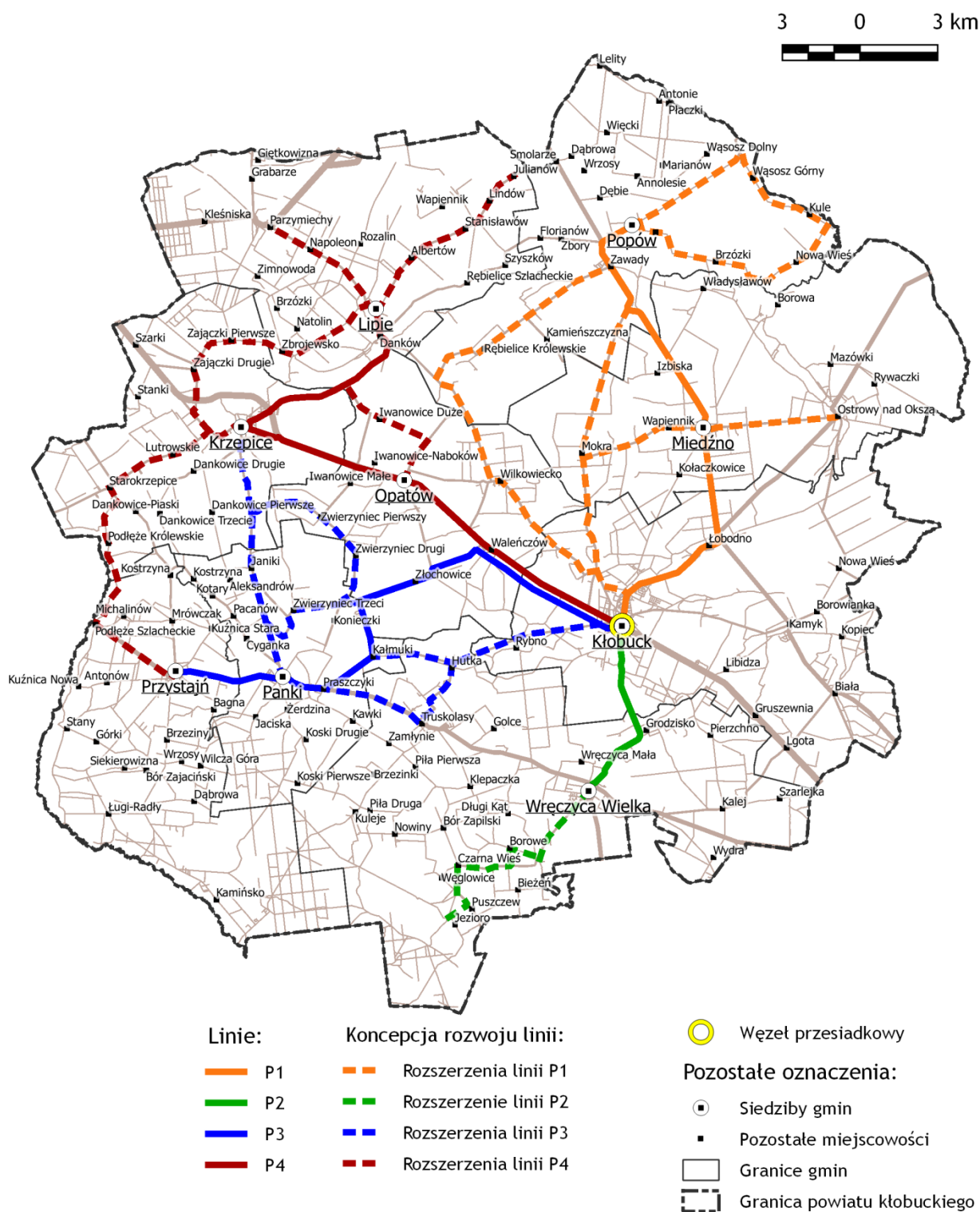
W ramach systemu informacji pasażerskiej powiat kłobucki planuje dążyć do promowania i wykorzystywania przede wszystkim elektronicznej formy informacji pasażerskiej, w postaci:

- schematów linii komunikacyjnych oraz trasy wybranego połączenia,
- udostępniania rozkładów jazdy i informacji o jego zmianach,
- uruchomienia platformy umożliwiającej planowanie tras podróży,
- udostępniania informacji o regulaminach przewozów, opłatach taryfowych wraz z informacjami o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu,
- umożliwienia zakupu biletów u operatorów.

10.3 Koncepcja rozwoju sieci komunikacyjnej powiatu kłobuckiego

W razie rosnących potrzeb transportowych mieszkańców powiatu kłobuckiego, oprócz uruchomienia sieci powiatowej łączącej wszystkie gminy powiatu z miastem Kłobuck, możliwy będzie dalszy rozwój sieci komunikacyjnej. Wydłużanie funkcjonujących linii lub tworzenie nowych w celu większej dostępności obszaru gmin będzie realizowane w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy. Rozwój sieci powinien być motywowany faktycznymi potrzebami mieszkańców na przewozy w granicach powiatu, niezaspokajanych przez inne funkcjonujące przewozy transportu zbiorowego.

Poniższa mapa pokazuje proponowane rozszerzenia planowanych linii komunikacyjnych - tzw. wariant rozwojowy. Docelowo na tych trasach mogą być tworzone nowe linie lub przedłużane te istniejące.

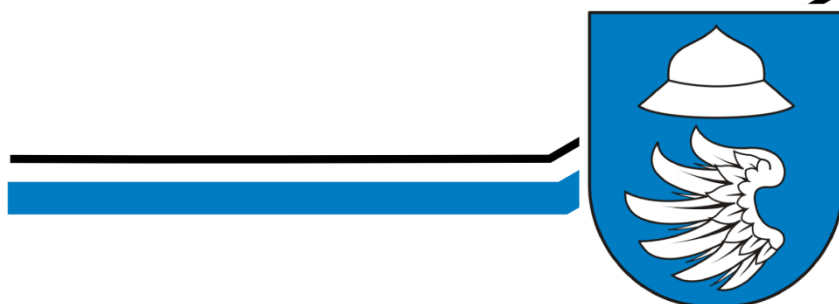


Mapa 5. Koncepcja rozwoju linii komunikacyjnych w powiecie kłobuckim

Źródło: opracowanie własne

11

**Weryfikacja i aktualizacja planu
zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla powiatu kłobuckiego**



Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego.

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

12

Część graficzna planu
zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla powiatu kłobuckiego



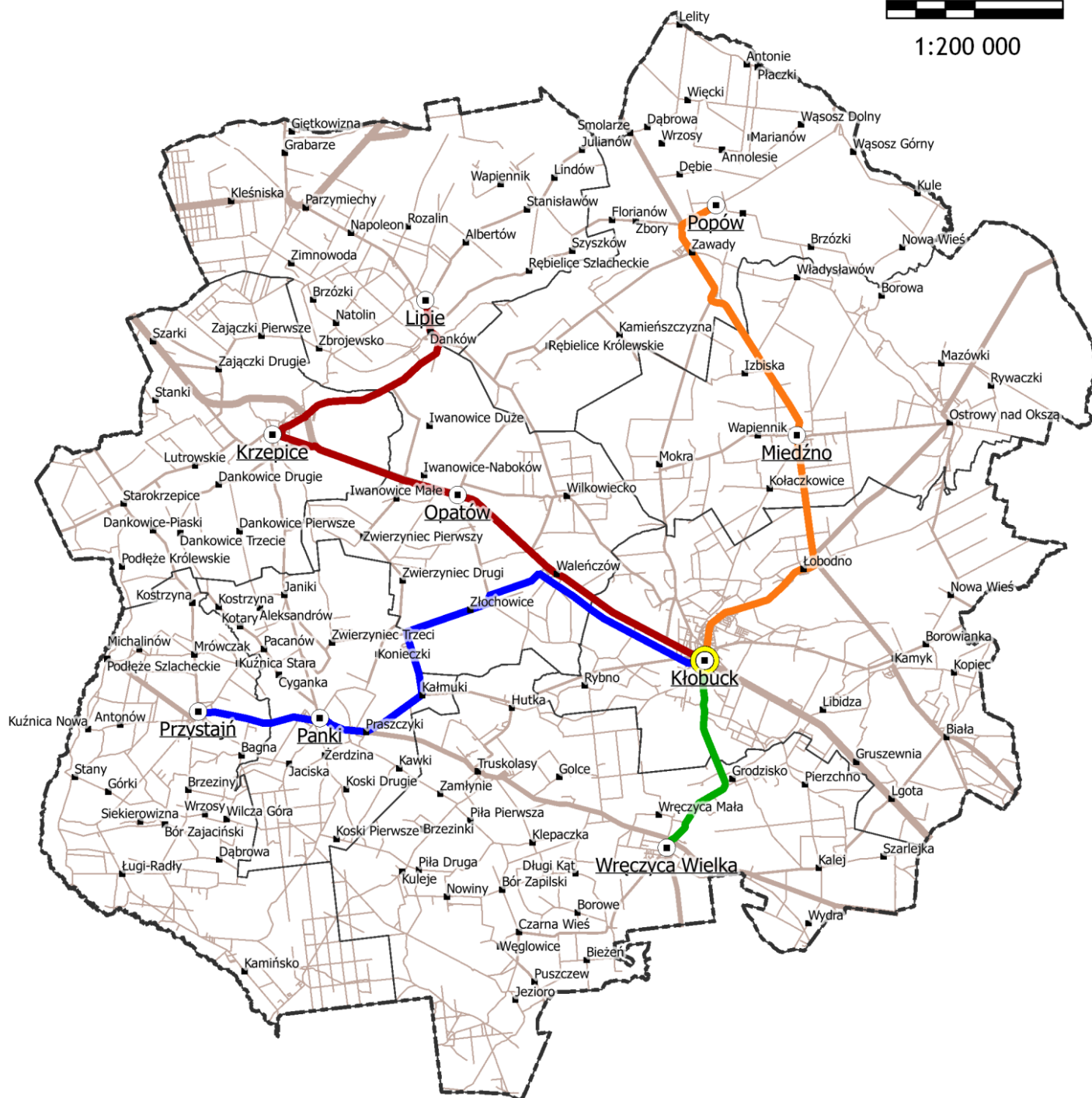
Planowana sieć komunikacyjna

powiat kłobucki

3 0 3 km



1:200 000



Linie:

P1

P2

P3

P4

Węzeł przesiadkowy

Pozostałe oznaczenia:

Siedziby gmin

Pozostałe miejscowości

Granice gmin

Granica powiatu kłobuckiego

Sieć drogowa:

krajowe

wojewódzkie

powiatowe

pozostałe

13

Spisy map, tabel i wykresów



13.1 Spis map

Mapa 1. Powiat kłobucki z podziałem na gminy	8
Mapa 2. Sieć dróg i kolei w powiecie kłobuckim	15
Mapa 3. Linie komunikacyjne funkcjonujące w powiecie kłobuckim	20
Mapa 4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia generowania ruchu powiatowego w powiecie kłobuckim	26
Mapa 5. Koncepcja rozwoju linii komunikacyjnych w powiecie kłobuckim	56

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Podstawowe informacje o gminach powiatu kłobuckiego	9
Tabela 2. Zmiany liczby ludności powiatu kłobuckiego oraz poszczególnych gmin w 2005, 2010 oraz 2014 roku	9
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie kłobuckim w latach 2005, 2010 oraz 2014	10
Tabela 4. Wykaz wydanych zezwoleń w powiecie kłobuckim	18
Tabela 5. Linie komunikacyjne funkcjonujące w powiecie kłobuckim	18
Tabela 6. Planowane linie komunikacyjne w powiecie kłobuckim	22
Tabela 7. Wykaz urzędów, instytucji publicznych i placówek służby zdrowia w powiecie kłobuckim.....	24
Tabela 8. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie kłobuckim	25
Tabela 9. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kłobuckiego.....	27
Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	42
Tabela 11. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	44
Tabela 12. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie kłobuckim	47
Tabela 13. Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	50

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu kłobuckiego w latach 2005 - 2014.....	10
Wykres 2. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kłobuckim.....	11
Wykres 3. Stopa bezrobocia w powiecie kłobuckim, województwie śląskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014.....	12
Wykres 4. Prognozowana liczba ludności w latach 2015 - 2030.....	13
Wykres 5. Prognoza udziału według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kłobuckim.....	13
Wykres 6. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu kłobuckiego w latach 2009-2013	35