

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH



***Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Gminy Miedźno***

Warszawa – Miedźno,

Lipiec 2019

Wersja do konsultacji społecznych

Opracowanie pt.: „**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miedźno**” zostało przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2
tel. +48 22 323 77 44 do 46
fax +48 22 468 17 73
www.zdgtor.pl zdgtor@zdgtor.net.pl
NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:

Paweł Rydzyński – kierownik projektu
Piotr Rydzyński

Warszawa-Miedźno, lipiec 2019 r.

Spis treści

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	5
WSTĘP	6
1. ISTOTA PLANU TRANSPORTOWEGO	8
1.1 CELE I ZADANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	8
1.1.1 Cel główny i cele wspomagające.....	8
1.1.2 Zadania planu.....	8
1.1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze planu.....	9
1.2 POWIĄZANIA PROBLEMATYKI TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z WYBRANYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	9
1.2.1 Dokumenty Unii Europejskiej	9
1.2.2 Dokumenty Krajowe	11
1.2.3 Dokumenty Regionalne	14
1.2.3.1 Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025	14
1.2.3.3 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego	14
1.2.3.4 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego	15
1.2.3.5 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”	18
1.2.3.7 Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno	18
1.2.3.8 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.....	19
1.2.3.9 Program Ochrony powietrza dla terenu Województwa Śląskiego.....	20
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU PLANU TRANSPORTOWEGO	22
2.1 ASPEKTY OGÓLNE	22
2.2 GŁÓWNE GENERATORY RUCHU W GMINIE MIEDŹNO	22
2.3 DYNAMIKA DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW	24
2.4 POZIOM BEZROBOCIA	25
2.5 CZYNNIKI SPOŁECZNO-GOSPODARCZE.....	26
2.6 WSKAŹNIK MOTORYZACJI	26
3. TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO	27
3.1 ORGANIZACJA I STAN PRAWNY.....	27
3.2 TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARZE GMINY MIEDŹNO – STAN OBECNY	28
3.3 OCENA OBECNEJ OFERTY TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO.....	28
4. SIĘĆ TRANSPORTOWA NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO.....	30
4.1 TRANSPORT DROGOWY	30
4.2 TRANSPORT KOLEJOWY	30
4.3 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W ZATWIERDZONYCH DOKUMENTACH ZWIĄZANYCH Z ZAGOSPODAROWANIEM PRZESTRZENNYM	31
4.3.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miedźno	31
4.3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+	32
5. WYNIKI BADAŃ PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH W GMINIE MIEDŹNO.....	34

6.	PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	34
6.1	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	34
6.2	POWIĄZANIE FORM FINANSOWANIA Z TRYBEM WYBORU OPERATORA	35
6.3	FUNDUSZ ROZWOJU PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	37
7.	PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	40
8.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	42
8.1	DOCELOWA SIEĆ TRANSPORTOWA.....	42
8.2	POROZUMIENIA POMIĘDZY SAMORZĄDAMI	44
8.3	RENTOWNOŚĆ	45
9.	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	47
9.1	RELACJE I ROZKŁAD JAZDY	47
9.2	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO.....	48
9.3	POTRZEBY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I INNYCH OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI PRZEMIESZCZANIA SIĘ W ZAKRESIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	49
9.4	DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH.....	49
9.5	STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA	50
9.6	BILETY	51
10.	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	52
11.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	53
12.	ZASADY MONITOROWANIA REALIZACJI USŁUG PRZEWOZOWYCH	54
13.	UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ.....	55
	SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW	56

Objaśnienia skrótów

BDL - Bank Danych Lokalnych
CT - Cel Tematyczny
DK - Droga krajowa
DW - Droga wojewódzka
Dz. U. - Dziennik Ustaw
EWG - Europejska Wspólnota Gospodarcza
EZT - Elektryczny zespół trakcyjny
GUS - Główny Urząd Statystyczny
JST - Jednostka samorządu terytorialnego
KPZK - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
KZK GOP - Komunalny Zakład Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego
MZK - Międzygminny Związek Komunikacyjny
NBP - Narodowy Bank Polski
PKP - Polskie Koleje Państwowe
PKS - Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej
PTZ - Publiczny transport zbiorowy
PZP - Prawo zamówień publicznych
TEN-T - Trans-European Transport Networks
UE - Unia Europejska
UG - Urząd Gminy
UM - Urząd Miasta
WE - Wspólnoty Europejskie
WSL - Województwo Śląskie

Wstęp

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest jednym z kluczowych priorytetów w polityce transportowej Unii Europejskiej. Cele związane ze zmniejszeniem emisji dwutlenku węgla ze źródeł transportowych (jest to prawie 30% całości tej emisji), ograniczeniem zjawiska kongestii drogowej i poprawą warunków życia w największych aglomeracjach wymagają zachęcenia większej liczby pasażerów do korzystania z komunikacji zbiorowej. Dla ich osiągnięcia wprowadzono nowe zasady funkcjonowania przewozów zbiorowych, których podstawą są przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Usługi takie są w większości wypadków dotowane ze środków publicznych, na co zezwalają przepisy prawa.

Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa, wsparcie finansowe lub rzeczowe publicznego transportu zbiorowego nie jest traktowane jako pomoc publiczna, ale jako dozwolona rekompensata, wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione z tytułu świadczenia niedochodowych usług, które cechują transport publiczny. Zasady te zostały nazwane „konkurencją regulowaną” i zostały sformułowane w unijnym dokumencie strategicznym¹ dotyczącym usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

Do polskiego systemu prawnego mechanizmy konkurencji regulowanej zostały wprowadzone przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: Ustawa o PTZ) z dnia 16 grudnia 2010 roku², która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Zdefiniowała ona rolę jednostek samorządu terytorialnego (JST) w procesie kształtowania usług publicznych w transporcie zbiorowym. Są one organizatorami publicznego transportu zbiorowego i Ustawa o PTZ wskazuje dla nich trzy podstawowe obszary zadań:

- Planowanie rozwoju transportu;
- Organizowanie PTZ;
- Zarządzanie PTZ³.

Głównym obowiązkiem organizatora PTZ w ramach jego planowania jest uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywanego potocznie „planem transportowym”. Jest to nowy, wcześniej (przed wejściem w życie Ustawy o PTZ) niestosowany, dokument regulujący system zarządzania transportem. Nie jest on ani „strategią”, ani „programem” w rozumieniu Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴. Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w Ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych⁵. Jego treść, zakres stosowania, formę oraz procedurę opracowywania określa jedynie Ustawa o PTZ i akty wykonawcze do niej, w tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁶.

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

Niniejszy plan opiera się w większości wypadków na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów programujących rozwój Gminy Miedźno i innych jednostek samorządowych (jak też na odpowiednich zapisach w dokumentach krajowych i unijnych). Ma charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych. Co ważne, plan transportowy nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć

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

²Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.

³Tamże, art. 8.

⁴Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz. U. z 2016 r. poz. 383.

⁵Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych, Dz. U. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.

⁶Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684.

mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie występuje więc konieczność opracowywania jego oceny oddziaływania na środowisko.

Według stanu na dzień 27.06.2019 r., obowiązek uchwalenia planu transportowego dotyczy gminy liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców, a gdy występuje porozumienie między gminami przekazujące jednej z nich zadanie organizacji PTZ – obowiązek występuje, gdy gminy objęte porozumieniem liczą co najmniej 80 tys. mieszkańców. Analogicznie, również związek międzygminny oraz związek powiatowo-gminny liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców muszą opracować plan transportowy. W przypadku powiatu, obowiązek dotyczy JST liczących powyżej 80 tys. mieszkańców lub 120 tys. w przypadku powiatów objętych porozumieniem (bądź związku powiatów). Plan transportowy mają obowiązek posiadać wszystkie województwa, a także związki metropolitalne⁷.

Liczba ludności Gminy Miedźno jest naturalnie znacznie mniejsza niż ustawowy wymóg sporządzenia planu, jednak praktyka pokazuje, że w przeszłości wiele mniejszych JST również decydowało się na sporządzenie tego dokumentu, co wynika z faktu, że jest to sprawne narzędzie dla planowania i rozwoju PTZ.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga, aby zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, plan transportowy był powiązany z dokumentami strategicznymi określającymi politykę unijną, krajową i województwa w zakresie transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju lokalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności. Wymaga się także, aby ustalenia planu transportowego uwzględniały tło lokalnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Zjawiska te mają wpływ na charakter i funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jego zmiany w najbliższej perspektywie.

Obowiązek dysponowania planem transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ma charakter ciągły. Jest to dokument otwarty, który – na co wyraźnie zwraca uwagę Ustawa o PTZ – powinien być aktualizowany w miarę potrzeb (procedura aktualizacji planu jest analogiczna do procedury uchwalenia jego pierwotnej wersji). W niniejszym planie, przyjęto perspektywę planowania popytu na publiczny transport zbiorowy do 2030 r.

Zasady tworzenia planów transportowych zakładają ich hierarchiczny układ. Zatem na szczeblu gminnym należy uwzględniać zapisy powiatowego planu transportowego. Sytuacja jest analogiczna w przypadku powiatów i województw: powiatowy plan transportowy musi uwzględniać zapisy planu wojewódzkiego, a plan wojewódzki – krajowego planu transportowego⁸.

⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

⁸ Tamże, art. 11, ust. 1, pkt. 3.

1. Istota Planu Transportowego

1.1 Cele i zadania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

1.1.1 Cel główny i cele wspomagające

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

- Rozwiązania racjonalne ekonomicznie;
- Uwzględnienie oczekiwań społecznych, dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług transportu publicznego;
- Promowanie środków transportu przyjaznych dla środowiska i bazujących na nowoczesnych rozwiązaniach technicznych.

Cel główny będzie realizowany poprzez osiągnięcie następujących celów wspomagających, dostosowanych do specyfiki Gminy Miedźno:

1. Świadczenie usług PTZ w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej;
2. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii, zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń;
3. Zapewnienie dostępności do usług PTZ, w tym – dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
4. Dążenie do zmniejszania kongestii;
5. Organizowanie i finansowanie PTZ zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej;
6. Poprawę bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

Cele te są zgodne ze aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi formułowanymi na szczeblu gminnym, powiatowym, wojewódzkim, krajowym oraz Unii Europejskiej.

1.1.2 Zadania planu

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

Dlatego z Ustawy o PTZ wynikają przede wszystkim następujące zadania planu transportowego:

- Określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- Ocena potrzeb przewozowych mieszkańców;
- Wykazanie źródeł i form finansowania PTZ na obszarze organizatora;
- Opis organizacji PTZ na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (o ile jest to możliwe);
- Sformułowanie zasad organizacji PTZ (w tym – przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie organizatora);

- Wskazanie pożądanego przez pasażerów i możliwego do osiągnięcia standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność pojazdów PTZ dla osób niepełnosprawnych;
- Określenie kierunków rozwoju PTZ.

1.1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze planu

Kształt sieci PTZ jest wynikiem oddziaływania wielu potrzeb i możliwości ich realizacji, przy czym procesy te zachodzą równolegle i mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych. W przypadku przedmiotowego planu transportowego, należą do nich przede wszystkim:

- Potrzeby zgłaszane przez mieszkańców;
- Uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- Układ sieci transportowej na obszarze planu transportowego i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych;
- Dynamika dochodów, sytuacja na rynku pracy, aktywność gospodarcza w regionie;
- Rozwój motoryzacji indywidualnej;
- Kierunki zagospodarowania przestrzennego;
- Potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne;
- Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych.

Planowanie PTZ wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty w opracowywaniu planu transportowego.

1.2 Powiązania problematyki transportu publicznego z wybranymi dokumentami strategicznymi

1.2.1 Dokumenty Unii Europejskiej

1.2.1.1 Strategia Europa 2020⁹

„Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu” jest jednym z najistotniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących dla całego obszaru UE określającym kierunki rozwoju Unii Europejskiej w perspektywie do 2020 roku.

Ustalono w jego ramach pięć nadrzędnych celów, które UE ma osiągnąć do 2020 roku: zwiększenie zatrudnienia, inwestycje w badania i rozwój, klimat (przyjazne technologie, poprawa czynników związanych z ochroną środowiska) i energię, edukację, integrację społeczną i walkę z ubóstwem. Powiązane są one z trzema priorytetami:

- Inteligentnego wzrostu – rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach;
- Zrównoważonego wzrostu – transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, efektywniej korzystającej z zasobów i konkurencyjnej;
- Wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu.

⁹ KOMUNIKAT KOMISJI. EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010).

Strategia zawiera 7 tzw. inicjatyw przewodnich, w oparciu o które Unia Europejska i władze państw członkowskich UE mają nawzajem uzupełniać swoje działania w kluczowych dla strategii obszarach, takich jak m.in. innowacje oraz racjonalne gospodarowanie zasobami. Zagadnienia dotyczące transportu zostały uwzględnione w czwartej inicjatywie przewodniej pn.: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” obejmującej przedsięwzięcia mające na celu uniezależnienie wzrostu gospodarczego od przechodzenia na tzw. gospodarkę niskoemisyjną.

1.2.1.2 Biała Księga Transportu¹⁰

W *Białej Księdze* założono osiągnięcie m.in. następujących celów:

- Zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60% w porównaniu z rokiem 1990;
- Utworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej, ogólnounijnej i multimodalnej, transportowej „sieci bazowej” TEN-T;
- Optymalizację skuteczności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych.

1.2.1.3 Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007¹¹

Jest to zasadniczy dokument, regulujący funkcjonowanie przewozów zbiorowych na obszarze UE. Ich podstawą są transportowe usługi publiczne. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych: przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe nie jest traktowane jako pomoc publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług.

Zasady te zostały nazwane konkurencją regulowaną i na poziomie unijnym zostały sformułowane w Rozporządzeniu 1370/2007. Zgodnie z wytycznymi rozporządzenia zakłada się rozdzielenie funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych oraz stwierdza się, iż właściwe organy publiczne są uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski.

1.2.1.4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013¹²

Jest to rozporządzenie opisujące ogólne uwarunkowania dystrybucji środków w okresie perspektywy finansowej 2014-2020 i definiujące, w art. 9, jedenaście tzw. celów tematycznych (CT) które składają się dalej z Priorytetów Inwestycyjnych (PI), do których odwołują się zapisy w poszczególnych Programach Operacyjnych. Do poszczególnych PI w ramach CT odwoływać się będą procesy wyboru projektów i pozyskania unijnego. Z punktu widzenia przedmiotowego planu transportowego, kluczowe są CT 4 i CT 7, a ściślej – wskazane w ich ramach dwa priorytety inwestycyjne (podkreślone w poniższym zestawieniu).

W ramach CT 4 („Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach”), wskazano następujące priorytety inwestycyjne:

¹⁰ Pełna nazwa to: Biała Księga Transportu: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM (2011) 144 z dnia 28 marca 2011 r.

¹¹ ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013, Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r., str. 374-469.

- Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- Promowanie efektywności energetycznej, jak również korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach;
- Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym;
- Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia;
- Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu;
- Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.

Z kolei w ramach CT 7 („Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych”), wskazano następujące priorytety inwestycyjne:

- Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego poprzez inwestycje w sieci TEN-T;
- Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T;
- Rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności;
- Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego;
- Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych.

1.2.2 Dokumenty Krajowe

1.2.2.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju¹³

Transport drogowy

KPZK do 2030 r. definiuje polityki przestrzenne Polski i formułuje konkretne wnioski, mające na celu dążenie do poprawy ładu w zakresie: gospodarczym, demograficznym, klimatycznym czy infrastrukturalnym. Zostało to omówione szczegółowo w sześciu celach, a w szczególności (cel nr 3) w zakresie transportu drogowego jest to:

- Poprawa dostępności miast i regionów jako miejsc koncentracji usług publicznych oraz integracja rynków pracy większych ośrodków i otaczających je regionów w celu łagodzenia takich problemów społecznych jak trwałe wykluczenie z rynku pracy;
- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu (m.in. poprzez zachęcenie podróżnych do korzystania z pojazdów nowej generacji oraz niezmechanizowanych pojazdów indywidualnych) oraz integrację

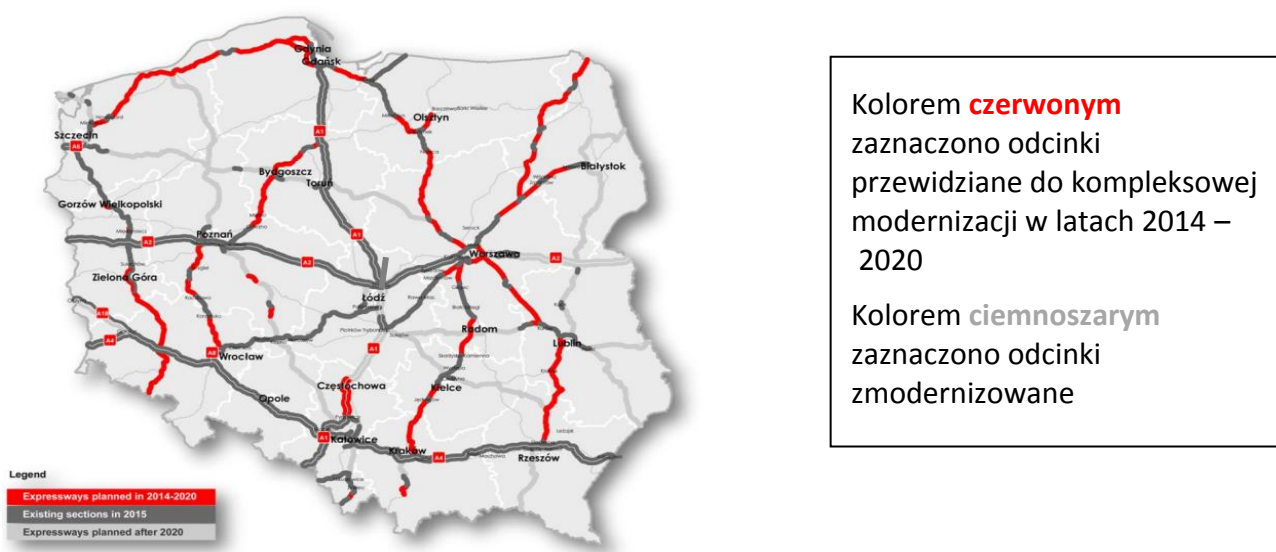
¹³ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030). Przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 239 z dnia 13 grudnia 2011 roku.

PTZ, także organizacyjną, rozwój terminali przesiadkowych i systemów „Parkuj i Jedź”, a także działania w celu ograniczania transportu towarów drogowymi;

- Modernizacja dróg krajowych oraz uzupełnianie pełnymi obwodnicami miejscowości, w których koncentruje się ruch drogowy, z założeniem przekazania części z nich pod zarządek wojewódzki.

Celem tych przedsięwzięć powinno być m.in. uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, poprawa przepustowości głównych arterii i dostosowanie wszystkich dróg krajowych do nacisku 115 kN/oś, odciążenie miast z ruchu tranzytowego oraz poprawa bezpieczeństwa jazdy.

Rysunek 1. Kluczowe projekty w zakresie dróg kołowych w latach 2014-2020, współfinansowane przez UE



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Dokumentu Implementacyjnego” do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.

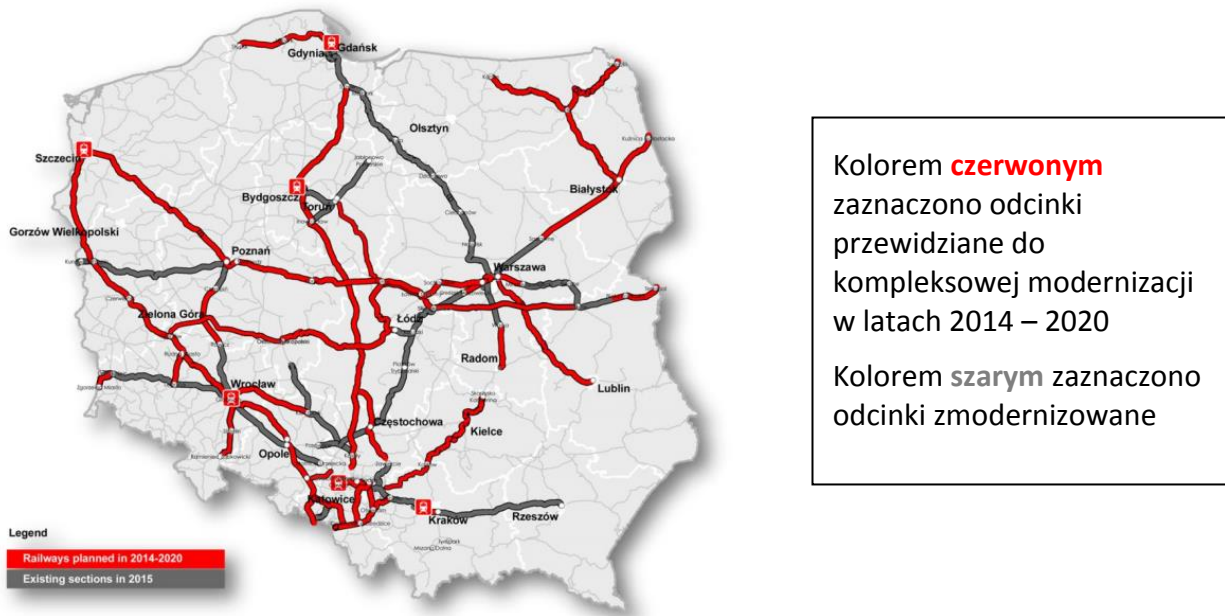
Transport kolejowy

Podobnie jak w transporcie drogowym, po roku 2004 Polska otrzymała jedne z największych w UE środki pomocowe na modernizację sektora kolejowego oraz sanację parku pojazdów szynowych. W połączeniu ze zmianami organizacyjnymi przyniosło to obserwowaną w ostatnich latach, wyraźną poprawę stanu transportu kolejowego w Polsce i zgodnie z wytycznymi KPZK, dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. powinny zostać osiągnięte następujące założenia funkcjonalne:

- Koleje dużych prędkości (>200 km/godz.) byłyby przeznaczone tylko dla transportu pasażerskiego;
- Koleje konwencjonalne, powstające drogą modernizacji linii istniejących (z fragmentami nowych odcinków w rejonie obszarów funkcjonalnych największych ośrodków metropolitalnych) o prędkości 120-200 km/godz. zostałyby w pełni zintegrowane z kolejami dużych prędkości i przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich, a w drugiej kolejności towarowych;
- Koleje konwencjonalne, powstające drogą modernizacji linii istniejących do prędkości 100-120 km/godz. zostałyby zintegrowane z systemem terminali intermodalnych/multimodalnych i przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych (w tym kombinowanych, tzw. szybkie linie towarowe), natomiast w drugiej kolejności do przewozów pasażerskich.

Na poniższym rysunku przedstawiony został wstępny plan najważniejszych inwestycji kolejowych, planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 i współfinansowanych przez UE:

Rysunek 2. Kluczowe projekty w zakresie linii kolejowych w latach 2014-2020, współfinansowane przez UE



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Dokumentu Implementacyjnego z października 2014 r. do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

1.2.2.2 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa ta¹⁴ porządkuje kwestie związane z planowaniem, organizowaniem i finansowaniem ze środków publicznych funkcjonowania transportu publicznego. Zgodnie z jej zapisami „za organizację PTZ odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający jego funkcjonowanie” (art. 4, ust. 1, pkt 4).

Ustawa określa konieczność tworzenia kluczowych dla PTZ dokumentów – tzw. *Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, powiązanych z dokumentami strategicznymi określającymi politykę UE, państwa i poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie: transportu (w tym tempa motoryzacji), planowania przestrzennego (w tym czynników determinujących rozwój gospodarczy), ochrony środowiska, rozwoju lokalnego (w tym demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia itp.) oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. Celem planów transportowych powinno być wskazanie mechanizmów, które powinny być stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu.

¹⁴ Art. 4.1. pkt. 11.

1.2.3 Dokumenty Regionalne

1.2.3.1 Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025¹⁵

Jest to dokument strategiczny, wskazujący kierunki zarządzania rozwojem gminy pod kątem społeczno-gospodarczym w perspektywie kilku najbliższych lat. Celem było stworzenie obrazu obecnej sytuacji gminy w aspektach społecznych i gospodarczych, a także ocena ich potencjału rozwoju. Zgodnie z zapisami dokumentu, celem nadrzędnym jest stały i zrównoważony rozwój Gminy Miedźno poprzez poprawę warunków życia mieszkańców, wzrost ich dochodów oraz różnicowania ich źródeł. Zapisy dotyczące kwestii związanych z publicznym transportem zbiorowym zostały zawarte w celu 2, który został zdefiniowany jako „Poprawa dostępności komunikacyjnej”.

W tym zakresie wskazano na konieczność „systemowego rozwiązania problemów transportu zbiorowego gminy, w tym komunikacja z Kłobuckiem”. W działania te, jak zapisano w dokumencie, oprócz Gminy Miedźno powinny się zaangażować inne gminy Powiatu Kłobuckiego oraz samorząd powiatowy.

1.2.3.3 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego¹⁶

Głównymi przesłankami do opracowania niniejszego dokumentu były dążenie do poprawy jakości systemu transportowego oraz dalszy jego rozwój z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, a także wyznaczenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa do roku 2020. Na podstawie przeprowadzonej diagnozy stanu obecnego wskazano, iż drogowy transport pasażerski jest dobrze rozwinięty na obszarze całego województwa, natomiast maleje rola transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Sytuacja ta jest głównie spowodowana przez mało atrakcyjną ofertę przewozową kolei, na którą składają się następujące kwestie:

- Niska częstotliwość kursowania pociągów;
- Duża odległość pomiędzy stacjami/ przystankami kolejowymi a centrami miast;
- Niska prędkość handlowa;
- Bariery architektoniczne utrudniające dostęp osobom niepełnosprawnym/ z ograniczoną zdolnością ruchową;
- Częste zmiany w ofercie przewozowej (w tym opóźnienia pociągów) wpływające na postrzeganie kolei przez pasażerów jako mało stabilnego środka transportu.

W dokumencie przyjęto, iż podstawowym działaniem na lata 2014-2020 w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest zminimalizowanie odpływu pasażerów oraz ustabilizowanie oferty przewozowej w transporcie kolejowym. W związku z powyższym rekomendowane są działania mające na celu zatrzymanie obecnego trendu, a następnie stopniowe zwiększenie udziału przewozu osób przez kolejowy transport pasażerski, który cechuje się najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko. Pozwoli to zmniejszyć ruch na obciążonych odcinkach sieci drogowej, wpływając przy tym pozytywnie na obniżenie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko. Poniżej przedstawione zostały działania wspomagające proces zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich na terenie województwa:

- Ustabilizowanie oferty przewozowej na okres 2-3 lat;
- Poprawa stanu technicznego taboru – modernizacja istniejących pojazdów/zakup nowych pojazdów;
- Modernizacja linii kolejowych mająca na celu zwiększenie prędkości handlowych;
- Wprowadzenie atrakcyjnej oferty taryfowej;

¹⁵ Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025. Przyjęta uchwałą nr 93/XV/2015 Rady Gminy Miedźno z dnia 15 grudnia 2015 r.

¹⁶ Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego. Przyjęty uchwałą nr V/11/9/2015 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 31 sierpnia 2015 r.

- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach narzędzia ZIT¹⁷ realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020;
- Modernizacja dworców i przystanków kolejowych zwiększająca dostępność dla osób niepełnosprawnych/ z ograniczoną zdolnością ruchową;
- Integracja organizacyjna w zakresie czasowym i taryfowym.

W celu dalszego rozwoju i podnoszenia jakości obsługi zbiorowego transportu publicznego na terenie województwa, rekomenduje się następujące działania, wykraczające poza ustalone ramy czasowe (tj. do 2020 r.):

- Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez większą ilość połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi¹⁸ oraz tam, gdzie został określony potencjał w zakresie przemieszczania się osób;
- Budowa węzłów przesiadkowych, łączących różne środki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego;
- Poprawa systemu informacji pasażerskiej;
- Współpraca pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego na szczeblu gminnym, międzygminnym, powiatowym, granicznych obszarach międzywojewódzkich oraz z przewoźnikami świadczącymi usługi komercyjne w zakresie koordynacji usług publicznych: tj. poprawa funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w zakresie aktualności i dostępności rozkładów jazdy i wszelkich utrudnień, opóźnień; koordynacja rozkładów jazdy regionalnego transportu kolejowego z regionalnym i miejskim transportem drogowym; pozyskanie przewoźników świadczących usługi dowozowe do istniejącej sieci kolejowej;
- Utworzenie centralnej jednostki informacyjnej zajmującej się zbieraniem oraz udostępnieniem wszelkich informacji dotyczących przewozów pasażerskich na obszarze całego województwa poprzez nowoczesne nośniki informacji: strona internetowa, całodobowa infolinia;
- Poprawa efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu;
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia, poprzez zwiększanie roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich (w tym zakup nowoczesnego taboru spełniającego wymagania w zakresie potrzeb osób niepełnosprawnych/ z ograniczoną zdolnością ruchową);
- Integracja taryfowa w zakresie komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w dużych aglomeracjach oraz kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego województwa, realizowanych przez wszystkich przewoźników kolejowych, którzy zawarli stosowne umowy na świadczenie usług z województwem.

Wojewódzki plan transportowy nie zakłada żadnych połączeń kolejowych ani autobusowych (organizowanych przez samorząd wojewódzki, tj. o zasięgu ponadpowiatowym), które obejmowałyby obszar Gminy Miedźno.

1.2.3.4 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego¹⁹

Celem planu jest zapewnienie zrównoważonego, uwzględniającego oczekiwania mieszkańców procesu rozwoju i organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jakość systemu transportowego jest istotną

¹⁷ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

¹⁸ Tj. Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik, Konurbacja Górnośląska.

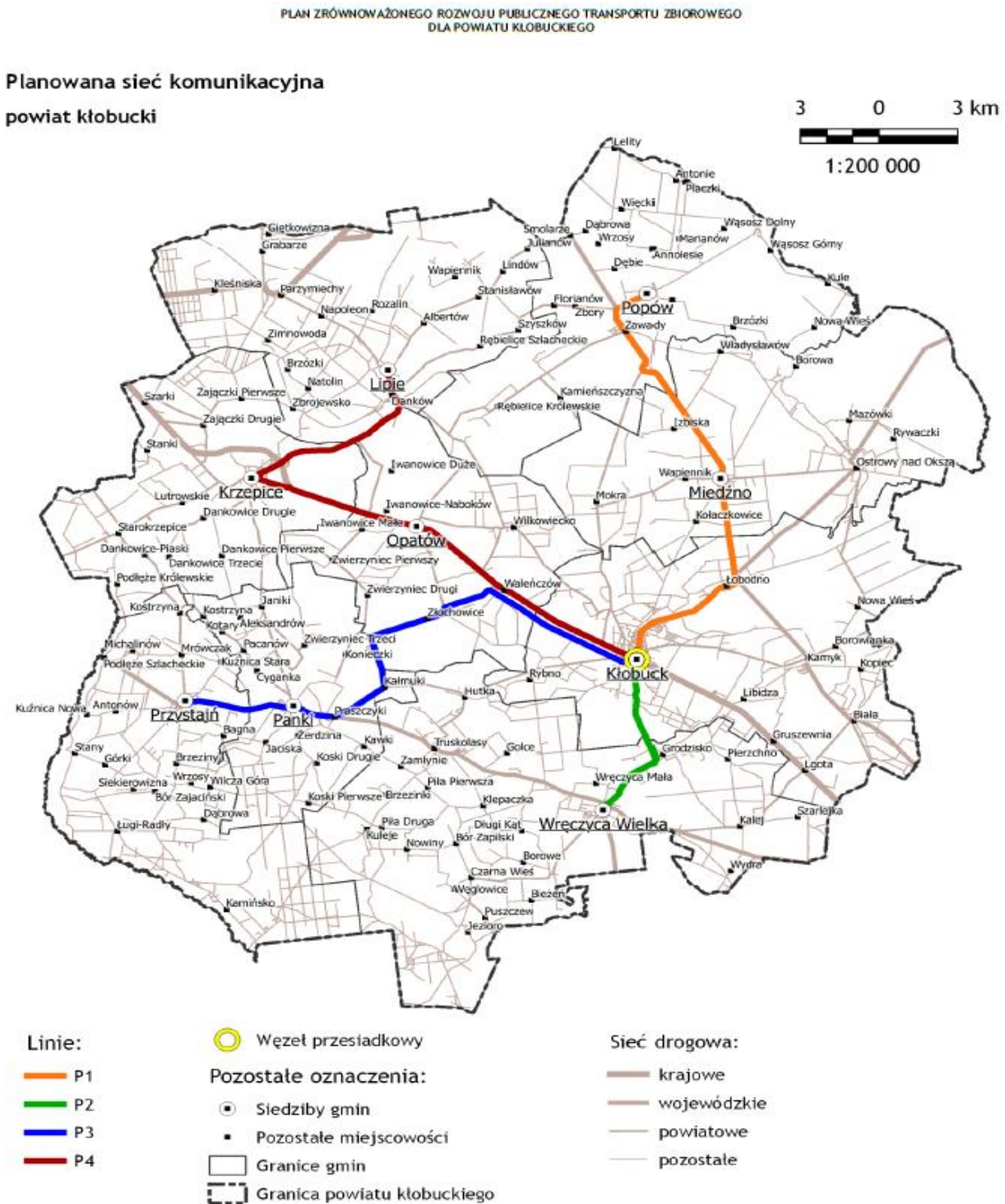
¹⁹ Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego. Przyjęty uchwałą nr 83/XII/2015 przez Radę Powiatu w Kłobucku w dniu 30 grudnia 2015 r.

kwestią, ponieważ decyduje ona o jakości życia mieszkańców oraz stwarza warunki do rozwoju gospodarczego Powiatu Kłobuckiego.

Obecnie z powodu wieloletnich zaniedbań i braku rozwiązań systemowych w zakresie komunikacji autobusowej (m.in. zły stan techniczny taboru, likwidacja kursów) na terenie Powiatu Kłobuckiego oraz stale zwiększającej się liczby zarejestrowanych samochodów osobowych, komunikacja autobusowa nie stanowi dla mieszkańców atrakcyjnej oferty do podróżowania. Stąd też, celem dokumentu jest zaplanowanie usług PTZ tak, by spełniała ona oczekiwania mieszkańców, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości i wydajności systemu transportowego.

Powiatowy plan transportowy przewiduje uruchomienie 4 linii komunikacyjnych organizowanych przez samorząd powiatowy. Jedną z tych linii przebiega przez teren Gminy Miedźno: jest to linia P1 Kłobuck – Miedźno – Popów. Założono uruchomienie 6 kursów w dni robocze oraz po 4 w weekendy.

Rysunek 3. Planowana sieć powiatowych połączeń autobusowych w Powiecie Kłobuckim



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego

1.2.3.5 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”²⁰

Dokument ten stanowi informację o prowadzonej polityce rozwoju zarówno dla mieszkańców regionu, jak i dla innych partnerów: województw, administracji rządowej czy inwestorów chcących podjąć działania w regionie. W strategii została przyjęta następująca wizja województwa: „Województwo śląskie będzie regionem zrównoważonego i trwałego rozwoju, stwarzającym mieszkańcom korzystne warunki życia w oparciu o dostęp do usług publicznych o wysokim standardzie, o nowoczesnej i zaawansowanej technologicznie gospodarce oraz istotnym partnerem w procesie rozwoju Europy, wykorzystującym zróżnicowane potencjały terytorialne i synergii pomiędzy partnerami procesu rozwoju”.

Osiągnięcie powyższej wizji będzie możliwe dzięki realizacji następujących priorytetów:

- Nowoczesna gospodarka;
- Szanse rozwojowe mieszkańców;
- Przestrzeń;
- Relacje z otoczeniem.

Kwestie związane z transportem zostały szerzej omówione w priorytecie pt. „Relacje z otoczeniem”. Jednym z jego celów operacyjnych jest „Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych”, w ramach którego zdefiniowano szereg następujących działań:

- Rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu (w tym rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej);
- Włączenie w europejskie systemy transportowe²¹;
- Rozwój transportu multimodalnego (w tym centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym).

Powyższe działania mają za zadanie poprawić dostępność komunikacyjną w wymiarze krajowym i międzynarodowym, poprawić atrakcyjność inwestycyjną województwa oraz zwiększyć mobilność mieszkańców.

Wśród wyzwań województwa wymieniono m.in.:

- Rozwój zintegrowanego transportu i powiązań wewnętrznych w subregionie, w tym odbudowa powiązań transportu zbiorowego;
- Podniesienie jakości wewnętrznych połączeń drogowych i kolejowych na osi wschód-zachód.

1.2.3.7 Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno²²

Istotą tego dokumentu jest osiągnięcie korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Jest to możliwe dzięki wszelkim działaniom zmniejszającym m.in. emisję gazów cieplarnianych związaną z działalnością transportową, poprzez:

- Podejmowanie działań zmierzających do modernizacji pojazdów transportu zbiorowego;
- Wspieranie rozwoju transportu rowerowego;
- Prowadzenie działań edukacyjnych odnośnie szkodliwości dla środowiska ruchu pojazdów motoryzacji indywidualnej.

²⁰ Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”. Przyjęta uchwałą nr IV/38/2/2013 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 1 lipca 2013 r.

²¹ Tzw. sieć TEN-T.

²² Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno. Przyjęty Uchwałą nr 137/XXI/2016 Rady Gminy Miedźno z dnia 24 czerwca 2016 r.

Jednym z przedmiotowych przedsięwzięć będą, w zakresie transportu, remonty dróg na terenie gminy. W ich efekcie powinno zostać osiągnięte zmniejszenie emisji CO₂ o wielkość 71 Mg / rok.

W podziale na poszczególne zadania, udział transportu będzie wynosił, do 2020 r.:

- W zakresie oszczędności energii finalnej – 11%;
- W zakresie redukcji emisji CO₂ – 8%.

1.2.3.8 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego²³

Dokument ten ma przede wszystkim za zadanie umożliwić stworzenie efektywnego systemu transportu, umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług na obszarze całego województwa. Zapisy zawarte w strategii stanowią podstawę w procesie podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu. W dokumencie została określona następująca wizja: „Województwo Śląskie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym”.

Przyjmuje się, iż system transportowy na obszarze województwa do 2030 roku będzie uwzględniał następujące aspekty:

- Nowoczesność;
- Atrakcyjność;
- Konkurencyjność;
- Efektywność;
- Zintegrowanie;
- Spójność;
- Pro środowiskowość (zrównoważony rozwój).

W dokumencie wyznaczono pięć obszarów priorytetowych (bezpieczeństwo, mobilność, innowacyjność, komplementarność, otwartość i spójność) na podstawie których określono następujące cele i związane z nimi kierunki działań:

- Cel 1: „Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi” – (m.in.: wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych; wprowadzenie minimalnych standardów do obsługi obszarów wiejskich; adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych; rozwój infrastruktury²⁴, w tym zakup i modernizacja taboru);
- Cel 2: „Komplementarność systemu transportowego” – (m.in.: tworzenie i rozwój węzłów przesiadkowych; tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych; poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa; wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu; współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów);
- Cel 3: „Efektywna mobilność” – (m.in.: tworzenie centrów przesiadkowych; ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast²⁵ i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej; weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu; dostosowanie infrastruktury i pojazdów do potrzeb

²³ Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Przyjęta uchwałą nr IV/49/7/2014 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 7 kwietnia 2014 r.

²⁴ Wszelkiego rodzaju środki transportu i urządzenia, służące do obsługiwanego środków transportu.

²⁵ Tworzenie stref uspokojonego ruchu/

osób o ograniczonej mobilności; remont i zakup pojazdów komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży; koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy);

- Cel 4: „Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego” – (m.in.: rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego; promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu; poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnej);
- Cel 5: „Wysoka innowacyjność transportu” – (m.in.: współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R²⁶; prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie; rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki; stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o niego, integrującego istniejące podsystemy transportowe).

1.2.3.9 Program Ochrony powietrza dla terenu Województwa Śląskiego²⁷

Jest to dokument strategiczny województwa, istotny także z punktu widzenia mieszkańców, zakładający osiągnięcie pożądanego poziomu dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Nadrzędnym celem dokumentu jest: „Poprawa jakości życia mieszkańców województwa śląskiego, szczególnie ochrona ich zdrowia i życia poprzez wskazanie i wprowadzenie działań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na społeczność regionu”.

Na podstawie dokonanych pomiarów dotyczących jakości powietrza na terenie województwa, stwierdzono znaczne przekroczenie norm poszczególnych substancji. Na poziom emisji zanieczyszczeń składają się różne czynniki antropogeniczne, pochodzące zarówno ze źródeł lokalnych jak i z sąsiednich regionów²⁸. Jednym z czynników wpływających na jakość powietrza w województwie są zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł liniowych, generowanych zwłaszcza przez transport drogowy.

W związku z powyższym zakłada się realizację pewnych działań, które pozwolą na redukcję emisji zanieczyszczeń do zakładanego poziomu zarówno w dokumentach unijnych jak i krajowych w perspektywie czasowej do 2020 r. Proces ten przyczyni się do poprawy jakości powietrza, tym samym zwiększając jakość życia mieszkańców tego regionu. Jednym z kluczowych działań wskazanych w dokumencie jest rozwój sieci dróg, w tym budowa obwodnic miast czy wprowadzenie systemów zarządzania ruchem.

Realizacja kluczowych odcinków dróg na terenie województwa pozwoli na wyprowadzenie znacznej ilości pojazdów z centrów miast oraz redukcję zanieczyszczeń wytwarzanych przez pojazdy mechaniczne, zwłaszcza dwutlenku azotu. Z kolei systemy zarządzania ruchem przyczynią się do zwiększenia płynności ruchu pojazdów, co również korzystnie wpłynie na poziom emisji zanieczyszczeń. Wskazanie w planach zagospodarowania przestrzennego lokalizacji pod centra logistyczne, zlokalizowanych na obrzeżach miasta, oraz wprowadzenie ograniczeń tonażowych na drogach w obszarze miast, przyczyni się do wyprowadzenia ruchu ciężkich pojazdów. Ważną kwestią jest także wprowadzanie coraz to surowszych norm emisji spalin²⁹ dla pojazdów mechanicznych. Powyższe działania w połączeniu z premiowaniem pojazdów bardziej przyjaznych środowisku tj. o napędzie elektrycznym, hybrydowym pozwolą na osiągnięcie pożądanego efektów w zakresie jakości powietrza.

Poprawa i rozwój komunikacji publicznej (drogowej oraz szynowej), w tym budowa parkingów typu „Parkuj i jedź”, węzłów przesiadkowych, wymiana taboru spełniającego najnowsze normy emisji spalin, integracja

²⁶ Badań i rozwoju.

²⁷ Program Ochrony powietrza dla terenu Województwa Śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Przyjęty uchwałą nr IV/57/3/2014 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 17 listopada 2014 r.

²⁸ Oraz z Republiki Czeskiej.

²⁹ Tzw. normy „EURO”.

transportu publicznego oraz modernizacja towarzyszącej infrastruktury, zostały wskazane jako działania mogące również wpłynąć na poziom emisji zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł liniowych, zwłaszcza dwutlenku azotu i pyłów.³⁰

Z drugiej strony pojawiają się wątpliwości dotyczące osiągnięcia pożądaných efektów w zakresie redukcji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Wskazano, iż rozbudowa układu drogowego przyczyni się do zwiększenia liczby pojazdów, tym samym zmniejszając efekty w zakresie redukcji emisji. Przeszkodą jest również brak odpowiednich zapisów prawnych umożliwiających wprowadzanie dodatkowych rozwiązań, stosowanych z powodzeniem w innych krajach: tj. strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej³¹, opłaty kongestyjne³² czy elastyczne stawki za parkowanie.

W związku z powyższym postulowane jest wprowadzenie następujących zapisów w istniejących aktach prawnych w zakresie transportu:

- Umożliwienie wprowadzania przez radę gminy w dokumentach prawa miejscowego stref o ograniczonej emisji komunikacyjnej;
- Umożliwienie wprowadzenia opłaty kongestyjnej;
- Wprowadzenie możliwości elastycznych stawek za parkowanie – likwidacja lub podwyższenie ustawowego limitu za pierwszą godzinę parkowania tj. 3 zł oraz obowiązek podwyższania stawki za następne godziny;
- Umożliwienie wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych w zależności od spełniania bieżących wartości w zakresie emisji spalin.

Ponadto zaproponowane zostało wprowadzenie tzw. działań tymczasowych w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów, wspomagających osiągnięcie pożądaných efektów w zakresie jakości powietrza:

- Wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów o masie przekraczającej 3,5 t (oprócz pojazdów komunikacji publicznej);
- Apelowanie do mieszkańców do rezygnacji korzystania z samochodów osobowych na rzecz środków komunikacji publicznej;
- Prowadzenie kontroli przez odpowiednie organy tj. policję oraz inspektorat transportu drogowego w zakresie przestrzegania zakazu wjazdu pojazdów do wyznaczonych obszarów oraz spełniania przez pojazdy określonych norm emisji spalin;
- Wprowadzenie przez rady miejskie możliwości darmowego korzystania z środków publicznego transportu zbiorowego na podstawie posiadania dowodu rejestracyjnego pojazdu.

³⁰ PM 2,5 i PM 10.

³¹ Wjazd do wyznaczonych stref mają pojazdy spełniające odpowiednie standardy w zakresie emisji spalin.

³² Opłata za wjazd do wyznaczonego obszaru miasta.

2. Charakterystyka obszaru Planu Transportowego

2.1 Aspekty ogólne

Gmina wiejska Miedźno należy do Powiatu Kłobuckiego znajdującego się w północnej części Województwa Śląskiego. W odróżnieniu od charakterystycznego dla Śląska przemysłu i bardzo rozwiniętej urbanizacji, północna część województwa śląskiego, w tym gmina Miedźno, ma charakter rolniczy: użytki rolne stanowią 52%, a leśne 48% jej obszaru, przy praktycznie braku ośrodków przemysłowych (co ma duże znaczenie dla stanu środowiska naturalnego). Gmina leży na Wyżynie Wieluńskiej na skraju Jury Krakowsko – Częstochowskiej, jej teren przecinają doliny dwóch rzek, uchodzących do Warty: Okszy i Liswarty. Pomiędzy miejscowościami Ostrowy nad Okszą i Borowa, na rzece Okszy, znajduje się sztucznie utworzony zalew: „Ostrowy” o powierzchni 39 ha. Ma on duże znaczenie jako zbiornik retencyjny, a jednocześnie jest ośrodkiem rekreacyjnym i miejscem uprawiania sportów wodnych. Charakterystyczny dla gminy jest dobry stan infrastruktury mieszkalnej i obiektów użyteczności publicznej, np. wszystkie miejscowości mają sieć wodociągową. W gminie istnieją trzy zespoły szkolno – przedszkolne i działa sześć jednostek ochotniczej straży pożarnej.

Wieś Mokra w Gminie Miedźno jest jednym z miejsc upamiętnionych w najnowszej historii Polski. 1 września 1939 roku Wołyńska Brygada Kawalerii stoczyła w okolicy tej miejscowości całodzienną, zwycięską bitwę z dysponującymi przewagą techniczną i liczebną wojskami niemieckimi. Bitwę tę upamiętnia znajdujące się w Mokrej Muzeum Kultury Przeworskiej i Izba Pamięci Bitwy pod Mokrą.

2.2 Główne generatory ruchu w Gminie Miedźno

Miedźno (siedziba gminy):

- Agencja PKO B.P., ul. Ułańska 1.
- PPHU Orszulak Kredyty Ubezpieczenia, ul. Ułańska 1.
- Kościół p.w. Św. Katarzyny, ul. Ułańska 2A.
- P.P.U.H. „Wolmar”, ul. Ułańska 5.
- Sklep wielobranżowy, ul. Ułańska 4.
- Urząd Gminy, ul. Ułańska 25.
- Urząd Pocztowy (filia Urzędu Poczтового w Kłobucku), ul. Ułańska 25.
- Pracownia Sukien Ślubnych, ul. Wyzwolenia 70
- Delikatesy CENTRUM ul. Częstochowska 18.
- Apteka „Dbam o Zdrowie”, ul. Częstochowska 18.
- Pizzeria LUNA, ul. Częstochowska 18a.
- Freshmarket, ul. Częstochowska 18a.
- DH Lewiatan, ul. Częstochowska 24.
- Gastronomia Consonni, ul. Częstochowska.
- Kwaciarnia Galeria Prezentów, ul. Częstochowska 32.
- Bank Spółdzielczy w Popowie (Oddział w Miedźnie), ul. Słoneczna 4.
- Ochotnicza Straż Pożarna, ul. Gen. Juliana Filipowicza 5.
- Gminny Ośrodek Kultury, ul. Gen. Juliana Filipowicza 5.

- Zespół Szkolno-Przedszkolny, ul. Szkolna 1.
- Skład Materiałów Budowlanych PRUBUD, ul. Władysława Jagiełły 17.
- Klub Sportowy „Grom”, ul. Sportowa 2, 42-120 Miedźno.
- Koło Gospodyń Wiejskich, ul. Wł. Jagiełły 32, 42-10 Miedźno.

Ostrowy nad Okszą:

- Euro Sklep, ul. Kasztanowa 35.
- Sklep spożywczy, ul. Brzeźnicka 3.
- DH Lewiatan, ul. Zakładowa 10A.
- Kościół pw. Św. Andrzeja Boboli, ul. Zadworna 3.
- Ochotnicza Straż Pożarna Ostrowy Nad Okszą, ul. Kościuszki 52.
- Sklep Wędkarsko – Przemysłowy, ul. Szkolna 8.
- Zespół Szkolno-Przedszkolny, ul. Szkolna 6.
- Piekarnia, ul. Kościuszki 42.
- Producent mąki Błachpol, ul. Brzozowa 6.
- Camping Ostrowy; Plaża Zalew Ostrowy; Wypożyczalnia Rowerów Wodnych, ul. Zadworna
- LKS „Naprzód”, ul. Sportowa 33.

Borowa:

- Kościół p.w. Św. Maksymiliana Kolbe, Borowa 51.
- Ochotnicza Straż Pożarna, Borowa 60a.
- Park.

Władysławów:

- Kościół p.w. Św. Antoniego Padewskiego, ul. Turystyczna 148.
- Ochotnicza Straż Pożarna, ul. Turystyczna 127.
- Koło Gospodyń Wiejskich we Władysławowie.

Mokra:

- Zabytkowy kościół drewniany p.w. Św. Szymona i Św. Judy Tadeusza, Mokra 196, 42-120 Mokra.
- Nowy kościół parafialny w Mokrej.
- Ochotnicza Straż Pożarna, Mokra 193.
- Zespół Szkolno-Przedszkolny, Mokra 192.
- Muzeum Kultury Przeworskiej i Izba Pamięci Bitwy Pod Mokrą, Mokra 194.
- Pomnik Bohaterów Bitwy pod Mokrą.
- Firma MADERPOL, Mokra 372.

- Hurtownia olejów i smarów ZDAMPOL, Mokra 344.
- Usługi protetyczne R. Kowalik, Mokra 277.
- Koło Gospodyń Wiejskich, Mokra 118.
- P.P.U.H. „Wolmar” (zakład produkcyjny), Mokra 72.

Według stanu na 31 grudnia 2018 r. (dane UG Miedźno), na terenie Gminy Miedźno zameldowanych było (sumarycznie na pobyt stały i czasowy) 7666 osób (7606 zameldowanych na pobyt stały). W rozbiciu na poszczególne miejscowości, liczba zameldowanych osób wynosi:

1. Borowa 491
2. Izbiska 300
3. Kołaczkowice 609
4. Mazówki 108
5. Miedźno 2540
6. Mokra 782
7. Nowy Folwark 15
8. Ostrowy nad Okszą 2058
9. Rywaczki 101
10. Świercze 1
11. Wapiennik 299
12. Władysławów 362

Zgodnie z danymi GUS, na przestrzeni ostatnich lat liczba mieszkańców Gminy Miedźno była ustabilizowana. W 2011 r. liczba zameldowanych osób wynosiła 7647 i od tego czasu wahała się w granicach 7,5-7,6 tys.

Kobiety stanowią 50,7% osób zameldowanych w Gminie Miedźno, co również należy uznać za korzystną tendencję demograficzną. Nie brakuje bowiem regionów w Polsce, gdzie odsetek kobiet jest wyższy nawet o kilka proc. względem liczby mężczyzn.

Stosunkowo niekorzystnym czynnikiem jest natomiast wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Zarazem maleje udział osób w wieku produkcyjnym (mężczyźni: 18-64 lat, kobiety: 18-59 lat) i przedprodukcyjnym. Jest to zjawisko typowe zarówno dla całego Woj. Śląskiego, jak i dla całej Polski.

Tabela 1 Odsetek mieszkańców Gminy Miedźno w poszczególnych grupach wieku w latach 2011-18

Grupa wiekowa	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Przedprodukcyjny	18,99%	18,48%	17,92%	17,82%	17,85%	17,78%	17,88%	17,83%
Produkcyjny	63,48%	63,75%	63,93%	63,72%	63,50%	63,22%	62,94%	62,81%
Poprodukcyjny	17,53%	17,77%	18,15%	18,46%	18,64%	19,00%	19,19%	19,36%

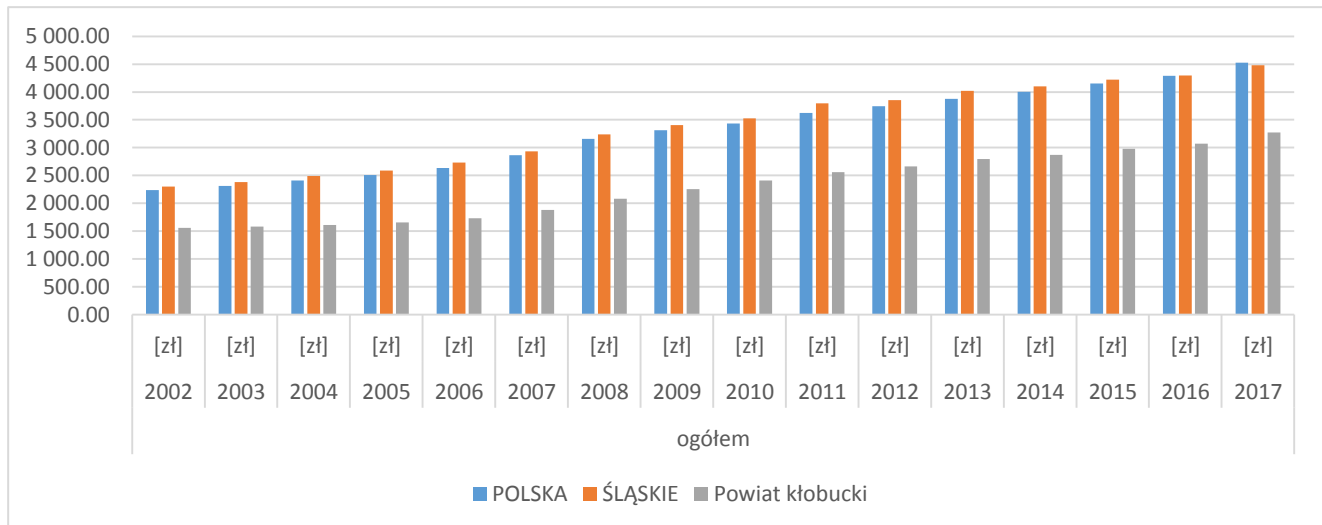
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.3 Dynamika dochodów mieszkańców

Na przestrzeni lat 2002-2016 przeciętne, miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kłobuckim (GUS nie podaje danych z rozbiciem na gminy) systematycznie rosło, z poziomu 1559 do 3275 zł. Jego dynamika pokrywała się w zasadzie z analogicznym trendem dla województwa śląskiego i dla całej Polski, należy jednak zwrócić uwagę, że procentowo różnice są już większe: miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie

Kłobuckim w przedmiotowym okresie wynosiło od ok. 64,1 do ok. 73,1% wynagrodzenia w województwie, i od ok. 65,7 do 72,4% wynagrodzenia w kraju.

Wykres 1. Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kłobuckim latach 2002-17 [zł]

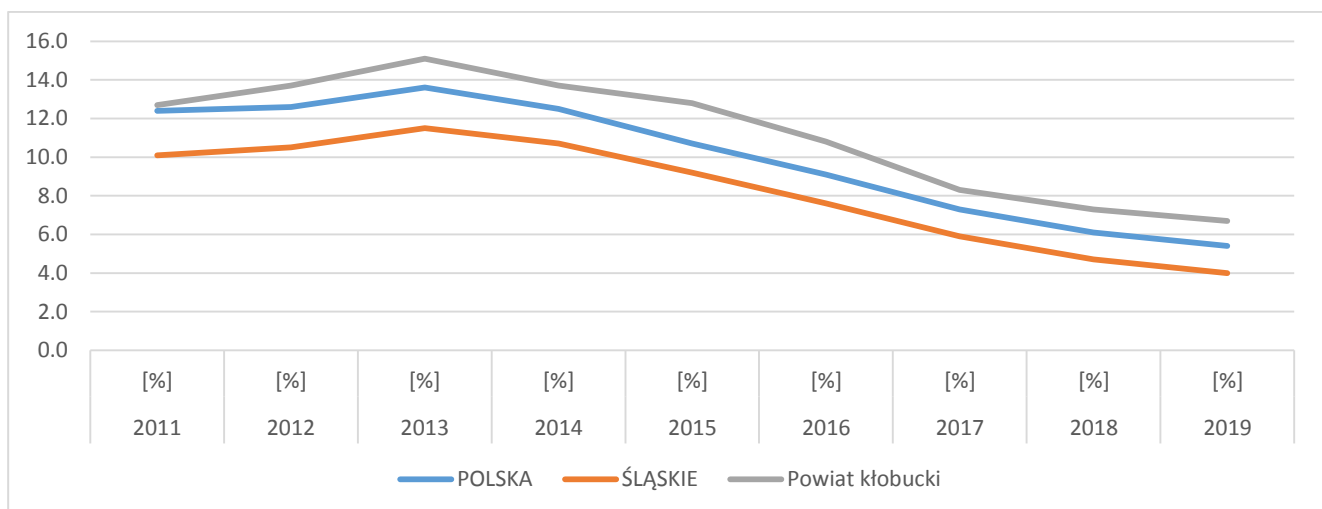


Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.4 Poziom bezrobocie

Stopa bezrobocia³³ zarejestrowanego w Powiecie Kłobuckim w latach 2011-19 (każdego roku, według stanu na koniec maja) wskazana została na wykresie poniżej. W ostatnich latach odnotowano znaczący spadek bezrobocia w przedmiotowym obszarze, wciąż jednak jest ono wyższe niż w skali regionu i kraju – gdzie tendencja spadkowa w poprzednich latach była analogiczna. Wg stanu na maj 2019 r., bezrobocie rejestrowane w Powiecie Kłobuckim wyniosło 6,7% (w skali województwa odsetek ten wynosił 4,0%, a w skali kraju 5,4%).

Wykres 2. Stopa bezrobocia zarejestrowanego w Powiecie Kłobuckim w latach 2011-19 (miesiąc maj)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

³³ Obliczana jako procentowy stosunek liczby osób: bezrobotnych do aktywnych ekonomicznie.

2.5 Czynniki społeczno-gospodarcze

Wśród istotnych czynników społeczno-gospodarczych należy wymienić liczbę podmiotów gospodarczych w podziale na główne sektory oraz liczbę zatrudnionych. Liczba przedsiębiorstw w Gminie Miedźno na koniec roku 2018 wynosiła 614 (rok wcześniej – 576). Poniżej w tabeli przedstawiony jest podział procentowy podmiotów gospodarczych według sektorów działalności, na tle danych dla powiatu, województwa i kraju. Wynikają z niego informacje charakterystyczne dla gmin typowo rolniczych: znacznie większy odsetek przedsiębiorstw niż w skali kraju czy regionu działa w branży rolniczej i pokrewnych, jednocześnie mniej rozwinięty jest sektor usług.

Tabela 2. Struktura przedsiębiorstw według grup działalności (2018 r.)

Obszar	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybnictwo	Przemysł i budownictwo	Pozostałe usługi
Polska	1,62%	21,60%	76,78%
Woj. Śląskie	1,01%	21,45%	77,54%
Powiat Kłobucki	3,55%	33,38%	63,08%
Gmina Miedźno	5,37%	33,22%	61,40%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.6 Wskaźnik motoryzacji

Współczynnik motoryzacji informuje o liczbie samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. Najbardziej szczegółowa statystyka w tej mierze publikowana jest na poziomie powiatów. Należy zauważyć systematyczny wzrost wartości tego współczynnika zarówno w skali Powiatu Kłobuckiego, jak i województwa oraz kraju. Zgodnie z danymi GUS BDL, np. w roku 2011 w Polsce przypadało 470 samochodów na 1000 mieszkańców, w woj. Śląskim 464, a w Powiecie Kłobuckim 594. Natomiast w roku 2017 wartość dla Polski osiągnęła już 586, dla województwa śląskiego 563, zaś w Powiecie Kłobuckim było 698.

Rosnący wskaźnik motoryzacji świadczy o rosnącej mobilności, ale także jest związany z rosnącą zamożnością. Wzrastająca liczba samochodów osobowych może, ale nie musi przekładać się na zwiększanie liczby podróży tym środkiem transportu. Doświadczenia zwłaszcza z obszaru metropolii pokazują, że działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest m.in. zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego.

3. Transport publiczny na obszarze Planu Transportowego

3.1 Organizacja i stan prawny

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie PTZ na danym obszarze (art. 7).

W związku z powyższym odpowiednie kompetencje organizatorów uzupełniają się zgodnie z hierarchią:

- Marszałek województwa – przewóz wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa;
- Zarząd związku powiatowo-gminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- Zarząd związku powiatów – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- Starostowie powiatów – linie przebiegające przynajmniej przez dwie gminy w jednym powiecie;
- Zarząd związku międzygminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- Zarząd związku powiatowo-gminnego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- Zarząd związku metropolitalnego: na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich bądź któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego
- Wójtowie, Burmistrzowie i Prezydenci – linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna na terenie gminy³⁴.

Gmina, jako najmniejsza jednostka samorządu terytorialnego, odpowiada za organizację przewozu osób w ramach PTZ na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich oraz której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie.

Przewozy pasażerskie w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą odbywać się na podstawie:

- 1) **Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** zawartej z operatorem publicznego transportu zbiorowego (tj. samorządowym zakładem budżetowym lub przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób), która przyznaje operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych w planie transportowym usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) **Potwierdzenia zgłoszenia przewozu** uzyskanego przez przewoźnika, dla oferowanego przez niego przewozu osób w zakresie PTZ niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej;

³⁴ Ustawa PTZ przewiduje odstępstwa od tych reguł. Sąsiadujące ze sobą gminy, powiaty bądź województwa mogą zawrzeć porozumienie, na mocy którego jedna JST przekazuje drugiej JST (tego samego szczebla) zadania w zakresie organizacji PTZ. Wówczas, jeśli porozumienie takie dotyczy np. dwóch gmin (a więc przewóz ma charakter powiatowy, gdyż wykracza poza obszar dwóch gmin; de facto może to być również przewóz powiatowy lub wojewódzki, gdyż dwie sąsiadujące ze sobą gminy mogą współpracować w zakresie organizacji PTZ, nawet jeśli leżą w sąsiednich powiatach lub województwach), to z prawnego punktu widzenia nadal jest to przewóz gminny. Samorząd wojewódzki jest również organizatorem przewozów międzywojewódzkich jeśli na jego terenie przebiega najdłuższy odcinek międzywojewódzkiej linii/sieci komunikacyjnej, jak również jest organizatorem przewozów o charakterze transgranicznym.

3) **Decyzji o przyznaniu otwartego dostępu** dającej uprawnienie przewoźnikowi do wykonywania kolejowego regularnego przewozu osób w ramach otwartego dostępu (określonego w ustawie o transporcie kolejowym).

3.2 Transport publiczny na obszarze Gminy Miedźno – stan obecny

Transport publiczny w Gminie Miedźno (wg stanu na koniec czerwca 2019 r.) zapewniają trzej przewoźnicy autobusowi: PKS Częstochowa SA, FHU Gepard oraz RK Transport Rafał Leśnikowski. Wszyscy przewoźnicy realizują usługi na zasadach całkowicie komercyjnych. Koncentrują się na obsłudze połączeń do i z Częstochowy.

FHU Gepard obsługuje trasę Częstochowa – Kamyk – Łobodno – Miedźno – Zawady – Działoszyn – Pajęczno (pojedyncze kursy realizowane są alternatywną trasą przez Wąsosz Górny zamiast przez Działoszyn). Zapewnia kursy przez cały dzień (do godz. 21 w kierunku Częstochowy i do godz. 22 w kierunku przeciwnym) co ok. 30-60 minut w godzinach szczytu, 90-120 minut poza szczytem i 120-150 minut w weekendy (w dni wolne autobusy tego przewoźnika kursują do godz. 20).

PKS Częstochowa na trasie pomiędzy Miedźnem i Częstochową sumarycznie uzyskuje podobną częstotliwość kursowania, uruchamiając połączenia w różnych relacjach (Częstochowa – Borowa, Częstochowa – Kule, Częstochowa – Ostrowy nad Okszą p. Kamyk, Miedźno, Częstochowa – Pajęczno, Częstochowa – Popów, Częstochowa – Wąsosz Górny). Sumarycznie (PKS Częstochowa + FHU Gepard), liczba połączeń autobusowych pomiędzy Miedźnem i Częstochową wynosi nawet do 5 kursów w godzinach szczytu (przy czym połączenia nie są realizowane w równych odstępach – zdarzają się np. sytuacje, że 2-3 autobusy jadą w krótkim odstępie po sobie, a następnie następuje przerwa 30-40 minut).

Również druga największa miejscowość w Gminie Miedźno – Ostrowy nad Okszą, posiada bezpośrednie połączenia PKS Częstochowa zapewniające dojazd do Częstochowy (dzięki funkcjonowaniu takich połączeń jak Częstochowa – Borowa p. Ostrowy nad Okszą, Częstochowa – Nowa Brzeźnica, Częstochowa – Władysławów, Częstochowa – Wólka Prusicka). W przypadku Ostrowów nad Okszą – sumaryczna częstotliwość kursowania autobusów do Częstochowy wynosi ok. 60 min w godzinach szczytu i pojedyncze kursy poza godzinami szczytu oraz w soboty. Miejscowość nie posiada dostępu transportem publicznym w niedziele.

Ostrowy nad Okszą są również obsługiwane przez firmę transportową „RK Transport Rafał Leśnikowski” zarejestrowaną w Ostrowach nad Okszą. Przewoźnik ten obsługuje trasę Ostrowy nad Okszą – Częstochowa (ul. Orzechowskiego). Kursy realizowane są tylko w dni robocze, w godz. 5.30-18, z przeciętną częstotliwością co ok. 60-80 minut (w porze pomiędzy porannym i popołudniowym szczytem połączenia wykonywane są rzadziej; w dni nauki szkolnej, w porannym szczycie częstotliwość kursowania dochodzi do ok. 30 minut).

Poważnym mankamentem jest brak dostatecznej oferty połączeń autobusowych do Kłobucka – siedziby powiatu. Z Miedźna bezpośrednio do Kłobucka kursuje tylko 1 całoroczny autobus w dni robocze i 3 w dni nauki szkolnej, z Ostrowów – 1 autobus w dni nauki szkolnej (przez Miedźno).

1 kurs dziennie realizowany przez PKS Częstochowa zapewnia bezpośrednie połączenie Gminy Miedźno ze stolicą województwa. Kurs ten realizowany jest od poniedziałku do soboty (oprócz świąt) w relacji Pajęczno – Katowice – Pajęczno.

3.3 Ocena obecnej oferty transportu publicznego na obszarze Planu Transportowego

Oferta transportu publicznego w Gminie Miedźno jest typowym odzwierciedleniem realiów, w jakich obecnie funkcjonują w Polsce gminy wiejskie położone stosunkowo blisko dużych miast. Na trasie zapewniające najszybsze połączenie drogą do dużego miasta (w tym przypadku, jest to trasa z Częstochowy do Miedźna i dalej m.in. do Pajęcza) liczba połączeń jest stosunkowo duża. Autobusy kursują w porach pozwalających na korzystanie z transportu publicznego przez różne grupy podróżnych (np. kursy po godz. 22), co może stanowić konkurencję dla transportu indywidualnego. W innych relacjach, oferta połączeń autobusowych ogranicza się zazwyczaj do realizacji pojedynczych (1-2 kursy dziennie) połączeń tylko w dni nauki szkolnej.

Sytuacja jest zgoła patowa: w dobie dynamicznie rozwijającej się motoryzacji indywidualnej, zwiększanie liczby połączeń nie będzie stanowiło odzwierciedlenia popytu na transport publiczny – jednocześnie: brak rozbudowanej siatki połączeń praktycznie wyklucza korzystanie z transportu publicznego innych podróży niż dzieci i młodzież szkolna. Jednocześnie jednak, pamiętać należy o tym, że przewozy na terenie Gminy Miedźno są realizowane na zasadach całkowicie komercyjnych, a więc o ich kształcie decyduje wyłącznie wolny rynek. W tym kontekście, pamiętać należy, że zarząd PKS Częstochowa zdecydował na przełomie 2017 i 2018 r. o znaczącym zmniejszeniu liczby połączeń w kilku gminach położonych najbliżej Częstochowy, a upadek PKS Lubliniec spowodował bardzo poważne problemy związane ze wzrostem zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym (i społecznym) znacznej części w miejscowości powiatu lublinieckiego. Brak działań zaradczych może zatem spowodować, że podobne problemy mogą dotknąć w przyszłości również Gminę Miedźno.

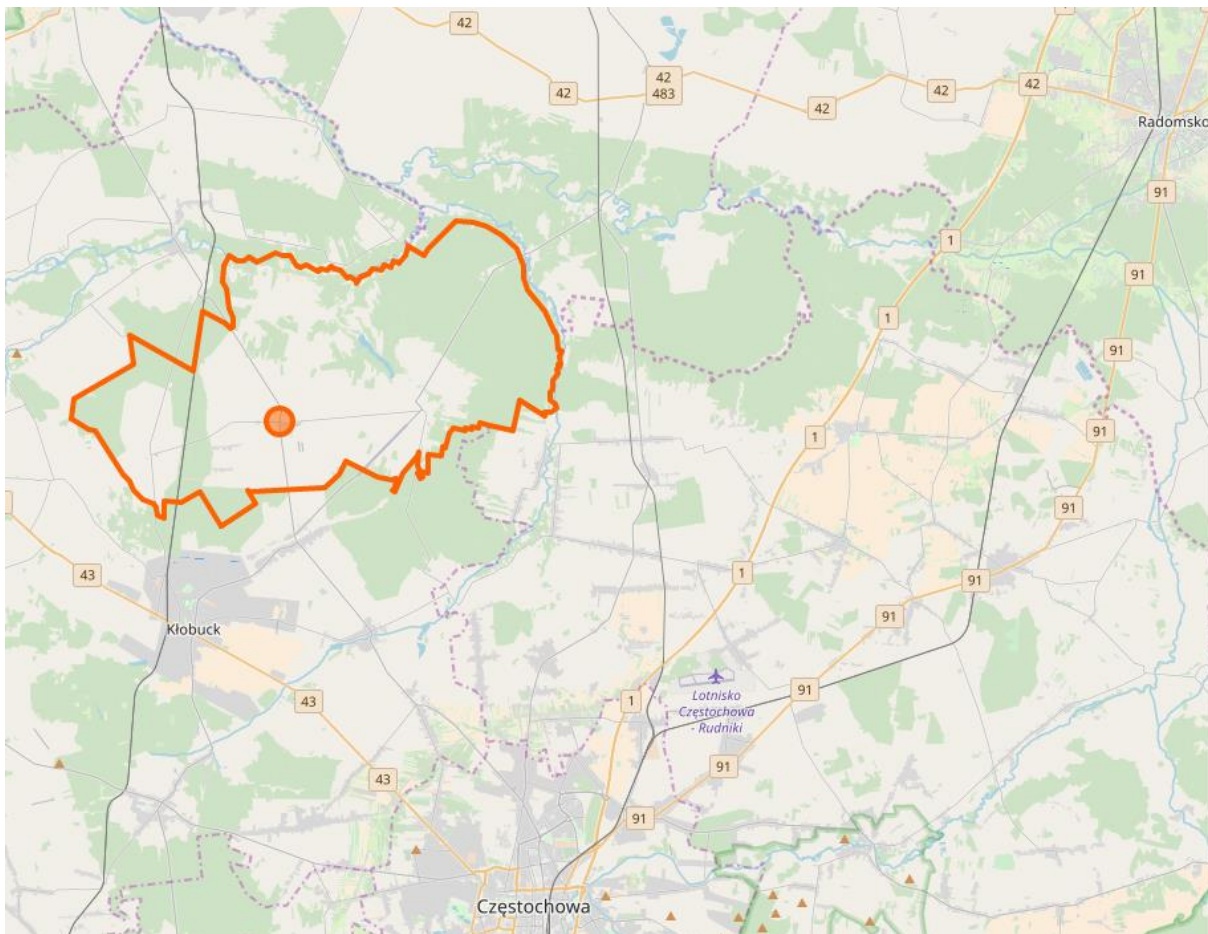
4. Sieć transportowa na obszarze planu transportowego

4.1 Transport drogowy

Gmina Miedźno, zlokalizowana w północnej części Województwa Śląskiego, posiada dość dobrą dostępność komunikacyjną. Wprawdzie przez teren gminy nie przebiega żadna droga zarządzana przez GDDKiA, ale niedaleko Gminy Miedźno przebiegają droga krajowa nr 1 (Gdańsk – Zwardoń; planowana na odcinku Częstochowa – Piotrków Trybunalski do przebudowy do standardu autostrady: stanowić będzie fragment autostrady A1, planowana data zakończenia inwestycji: 2021 r.), droga krajowa 91 (Gdańsk – Częstochowa), droga krajowa 42 (Kamienna k. Namysłowa – Rudnik k. Starachowic), oraz droga krajowa 43 (Wieluń – Częstochowa).

Przez teren Gminy Miedźno przebiegają z kolei dwie drogi wojewódzkie: DW491 (Raciszyn – Częstochowa) i DW492 (Ważne Młyny – Blachownia).

Rysunek 4. Układ głównych dróg w obszarze Gminy Miedźno



Źródło: <https://www.openstreetmap.org>

4.2 Transport kolejowy

Przez teren Gminy Miedźno przebiega dwutorowa, zelektryfikowana, magistralna linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew). Linia ta jest jedną z najważniejszych tras kolejowych w Polsce z punktu widzenia ruchu towarowego: zapewnia bowiem połączenie m.in. pomiędzy portami morskimi w Trójmieście i Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym (a także państwami położonymi na południe od Polski). Na terenie

sąsiedniej gminy Popów, w miejscowości Zawady, znajduje się stacja „Miedźno”, odległa o ok. 6 km od centrum Miedźna. Nie jest ona jednak obsługiwana: na odcinku linii kolejowej 131 pomiędzy Herbami Nowymi i Inowrocławiem nie jest prowadzony ruch wojewódzkich (regionalnych) pociągów pasażerskich. Obecnie nie ma żadnych oficjalnych planów jego reaktywacji – stąd też transportu kolejowego nie należy brać pod uwagę w zakresie rozwoju transportu publicznego w Gminie Miedźno w przyszłości.

4.3 Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w zatwierdzonych dokumentach związanych z zagospodarowaniem przestrzennym

4.3.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miedźno

Zgodnie z zapisami dokumentu, obsługę transportową gminy zapewnia system znajdujących się na jej terenie dróg kołowych: wojewódzkich klasy G (drogi główne, zapewniające powiązanie gminy z sąsiednimi powiatami), powiatowych klasy Z (drogi zbiorcze, należące do układu podstawowego i zapewniające prawidłowe połączenia z drogami wyższej rangi) oraz gminnych klasy L (drogi lokalne), przy czym głównymi osiami komunikacyjnymi dla przedmiotowego obszaru są:

- Droga wojewódzka (DW) nr 491 łącząca drogi krajowe (DK): nr 42 k. Działoszyna z nr: 43 i 46 w Częstochowie;
- DW 492 łącząca DW 483 z DK 46 i przebiegająca przez Ostrowy nad Okszą;
- Droga powiatowa Rywaczki – Miedźno – Mokra.

Choć większość dróg kołowych na terenie gminy jest utwardzonych i z nawierzchnią asfaltową to niektóre drogi gminne są utwardzone tylko częściowo (prace w celu zapewnienia ich utwardzenia i pokrycia asfaltem prowadzone są na bieżąco), a ich stan techniczny należy ogólnie ocenić jako niezadawalający, tj. wymagający wykonania zabiegów w celu poprawy istniejącego stanu, oraz jako zły – wymagający interwencji. Przekrój wszystkich dróg jest jednojezdniowy. Oprócz terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach Miedźno, Ostrowy i Mokra, gdzie ulice posiadają utwardzone chodniki i są oświetlone, pozostałe drogi w większości nie posiadają krawężników i nie są oświetlone.

W szczególności, problemem jest niedostateczna szerokość dróg w liniach rozgraniczających. Tabela poniżej podaje szerokości minimalne dróg ww. klas, które powinny być odpowiednio zwiększone w zależności od sposobu odwodnienia terenu, lokalizacji pasów lub zatok postojowych oraz ścieżek rowerowych.

Tabela 3. Szerokości minimalne dróg kołowych w liniach rozgraniczających w Gminie Miedźno

Klasa G	25 m
Klasa Z	20 m
Klasa L	12 / 15 m

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miedźno

Ponadto, osiągnięcie parametrów technicznych klasy G dla drogi przebiegającej w terenach zwartej zabudowy jest praktycznie mało realne, co ma duże znaczenie dla ruchu tranzytowego.

Maksymalne naciski na oś na ww. kluczowych dla gminy drogach kołowych wynoszą: do 100 kN dla DW491 i do 80 kN dla DW492, przy czym stan obydwu dróg pod względem nośności, równości i stanu nawierzchni należy określić jako niezadawalający i wymagający wzmocnienia poprzez zastosowanie nowych warstw ścieralnych i wyrównawczych.

Największe natężenie ruchu występuje na DW491 w kierunku północnym (do Działoszyna). Największa liczba wypadków ma miejsce w rejonie skrzyżowania DW491 z drogą gminną w miejscowości Kołaczkowice Duże

w kierunku Miedzna, przy czym w porównaniu do przeciętnych wartości krajowych, liczba wypadków jest w gminie niewielka.

Przez teren gminy przebiega jedna z najważniejszych (pod względem obsługi ruchu towarowego) w Polsce linii kolejowych: dwutorowa, zelektryfikowana linia magistralna nr 131, jednak wobec wstrzymania ruchu pasażerskiego na południowym odcinku tej linii nie ma ona obecnie znaczenia komunikacyjnego dla gminy.

Kierunki rozwoju

- Drogi wojewódzkie. Docelowo drogi wojewódzkie powinny spełniać wymagania techniczne i użytkowe drogi głównej klasy „G”, w tym wyposażonych w chodniki lub ścieżki pieszo – rowerowe w terenach zabudowanych. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego linie rozgraniczeń w uzasadnionych przypadkach powinny uwzględniać umożliwienie rozbudowy lokalnego układu komunikacyjnego włączonego do dróg wojewódzkich poprzez istniejące albo projektowane skrzyżowania oraz budowę odpowiednich dróg zbierających dla projektowanej zabudowy;
- Drogi powiatowe. Ustala się klasę techniczną dróg powiatowych jako zbiorcze Z 1/2 (wyjątkowo dopuszcza się aby były to drogi lokalne L 1/2), przy zalecanej szerokości pasa drogowego pomiędzy liniami rozgraniczającymi: 20 – 25 m (dla dróg lokalnych – 15 m). Na terenach zabudowanych wymagana jest budowa chodników, albo ścieżek pieszo – rowerowych;
- Drogi gminne. Docelowo powinny one tworzyć spójny system dróg o następujących, podstawowych parametrach technicznych i użytkowych. Drogi lokalne (L 1/2; przy zalecanej szerokości pasa drogowego 12 – 15 m) – zapewniające lokalne połączenia oraz obsługę zabudowy w granicach przedmiotowej gminy, wykonane jako jednojezdniowe z dwoma pasami ruchu, z zaleceniem budowy chodników albo ścieżek pieszo – rowerowych na terenach zabudowanych; drogi dojazdowe (D 1/2; przy zalecanej szerokości pasa drogowego 10 – 12 m) do tzw. „terenów zainwestowanych” – jak wyżej z tym, że w zależności od szerokości pasa drogowego jeżeli uwzględnia ona istniejący stan zagospodarowania, historyczny układ ulic, trudne warunki terenowe, etc., dopuszcza się, aby były to także drogi z jednym pasem ruchu z zastosowaniem mijanek, oraz drogi jednoprzestrzenne bez wyodrębnionej jezdni i chodników; w terenach zabudowanych zaleca się jednak chodniki oraz ścieżki rowerowe jw.;
- Drogi wewnętrzne. Powinny one zapewniać dostęp do drogi publicznej odpowiednio do przeznaczenia przedmiotowego terenu oraz zgodność z wymaganiami odpowiednich przepisów p.poż. Drogi wewnętrzne powinny być budowane jak dojazdowe powyżej, dopuszcza się jednak także wykonanie ich jako ciągów pieszo – jezdnych;
- Trasy rowerowe. Trasy (drogi i ścieżki rowerowe oraz pieszo – rowerowe), powinny uwzględniać potrzeby komunikacyjne mieszkańców gminy, tj. dojazdy z miejsca zamieszkania do pracy, miejsca nauki, na zakupy, etc., oraz uwzględniać walory krajoznawczo – rekreacyjne gminy istotne zarówno z punktu widzenia jej mieszkańców, jak i osób przyjezdnych. Trasy te powinny spełniać standardowe wymogi techniczno – użytkowe dla tego rodzaju infrastruktury komunikacyjnej (bezpieczeństwa, spójności, wygody i atrakcyjności).

4.3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+³⁵

Uchwałą nr IV/43/3/2013 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 28 października 2013 r. została wszczęta procedura opracowania projektu nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa wraz z przeprowadzeniem etapu konsultacji społecznych i prognozy oddziaływania na środowisko. Dokument ten zastąpi obecnie istniejący plan, sporządzony jeszcze w poprzedniej dekadzie. Zadaniem Planu

³⁵ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. Przyjęty uchwałą nr II/21/2/2004 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 21 czerwca 2004 r., z późn. zm. (uchwała nr III/56/1/2010 Sejmiku Województwa Śląskiego dnia 22 września 2010 r.)

Zagospodarowania Przestrzennego Województwa jest sformułowanie polityki przestrzennej danej jednostki terytorialnej, określającej podstawowe elementy przestrzenne planu, ich zróżnicowanie oraz wzajemne relacje.

Wizja rozwoju przestrzennego województwa została określona na podstawie zapisów w innych dokumentach strategicznych.³⁶ Jej treść brzmi następująco: „Województwo śląskie będzie regionem o nowoczesnej gospodarce, wykorzystującym kreatywność jego mieszkańców i wzmacniającym istniejące potencjały gospodarcze i środowiskowe, zapewniającym równość życiowych i rozwojowych szans przy poszanowaniu zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju”.

Urzeczywistnienie powyższej wizji wiąże się z określeniem i realizacją celów polityki przestrzennej województwa. Kwestie związane z kierunkiem rozwoju i poszczególnymi działaniami w zakresie transportu zostały określone w celu pt. „Relacje z otoczeniem” – infrastrukturalne powiązania regionu. Jednym z kierunków polityki przestrzennej w zakresie realizacji ww. celu jest „Rozwój ponadregionalnej i międzynarodowej infrastruktury transportowej”. Na powyższy kierunek składa się szereg działań umożliwiających realizację przyjętych założeń w zakresie polityki przestrzennej województwa. Zakłada się działania obejmujące m.in.:

- Kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych łączących województwo z innymi ośrodkami krajowymi i europejskimi;
- Skracanie czasu podróży w relacjach pomiędzy metropoliami;
- Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych wyprowadzająca ruch tranzytowy z obszarów o gęstej zabudowie;
- Budowa i modernizacja linii kolejowych istotnych z punktu widzenia przewozów pasażerskich i towarowych³⁷;
- Rozwój infrastruktury transportu wodnego – poprawa parametrów dróg wodnych;
- Zwiększenie udziału w transporcie ładunków drogą wodną;
- Przebudowa dróg wyznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych;
- Uwzględnienie budowy parkingów strategicznych w projektach budowy i przebudowy dróg;
- Rozwój portu lotniczego w Pyrzowicach;
- Poprawa połączeń, w tym transportu publicznego aglomeracji z portem lotniczym w Pyrzowicach oraz innymi portami w sąsiednich regionach.

³⁶ Tj. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” oraz Strategia Rozwoju dla Polski Południowej.

³⁷ Tzw. linie AGC – główne europejskie linie kolejowe, umożliwiające poruszanie się pociągów pasażerskich z prędkością do: 160 (linie modernizowane) albo 250 (linie nowe) km/godz. oraz AGTC – ważniejsze linie transportu kombinowanego, umożliwiające poruszanie się pociągów towarowych z prędkością do 120 km/godz. wraz z obiektami towarzyszącymi.

5. Wyniki badań preferencji komunikacyjnych w Gminie Miedźno

Na potrzeby sporządzenia niniejszego dokumentu, zrealizowano badanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców z obszaru Gminy Miedźno. Szczegółowy raport z badań, przeprowadzonych w dn. 5-12 czerwca 2018 r., stanowi załącznik do opracowania. Poniżej przedstawiono natomiast główne konkluzje płynące z badań.

PREFERENCJE W ZAKRESIE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Mieszkańcy gminy posiadają zróżnicowane preferencje dotyczące wyboru środka transportu. Komunikację publiczną jako dominujący środek wybiera jedynie co trzeci (31 %) objęty badaniem. Najczęściej wykorzystywanym środkiem pozostaje samochód.

Wiodącą pozycję w transporcie publicznym zajmuje komunikacja kołowa. Z udziałem tej komunikacji realizowane jest ponad 92 % podróży.

Transport publiczny wykorzystywany jest z umiarkowaną częstością. Najczęściej kilka razy w miesiącu. Transport kołowy wykorzystywany jest znacząco częściej, niż komunikację kolejową.

OGÓLNA OCENA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Funkcjonowanie komunikacji publicznej w gminie oceniane jest raczej negatywnie. Pozytywne oceny na jego temat formułuje zaledwie 28 % mieszkańców. Przeciwnego zdania jest blisko połowa (48%) ankietowanych. Opinie są częściowo uzależnione od częstości korzystania z tej komunikacji. Najwięcej głosów krytycznych (52%) posiadają osoby intensywnie korzystające i znające realia transportu oraz osoby korzystające okazjonalnie (60%). Stan ten wymaga podjęcia natychmiastowych działań zmierzających do poprawy wizerunku i oceny funkcjonowania komunikacji wśród mieszkańców.

Najwyżej ocenianymi polami są bezpieczeństwo podróżowania oraz informacja o komunikacji. Polami najsilniejszej dysatisfakcji jest częstość kursowania oraz estetyka przystanków.

CZYNNIKI ZACHĘCAJĄCE DO KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Czynnikiem najsilniej zachęcającym do korzystania z transportu publicznego jest niższa cena biletów (55,1 %) oraz zwiększenie częstości kursowania komunikacji publicznej (49,7 %). W przypadku możliwości wyboru skorzystania z publicznego środka komunikacji zdecydowana większość (73 %) badanych wybrałaby transport autobusowy.

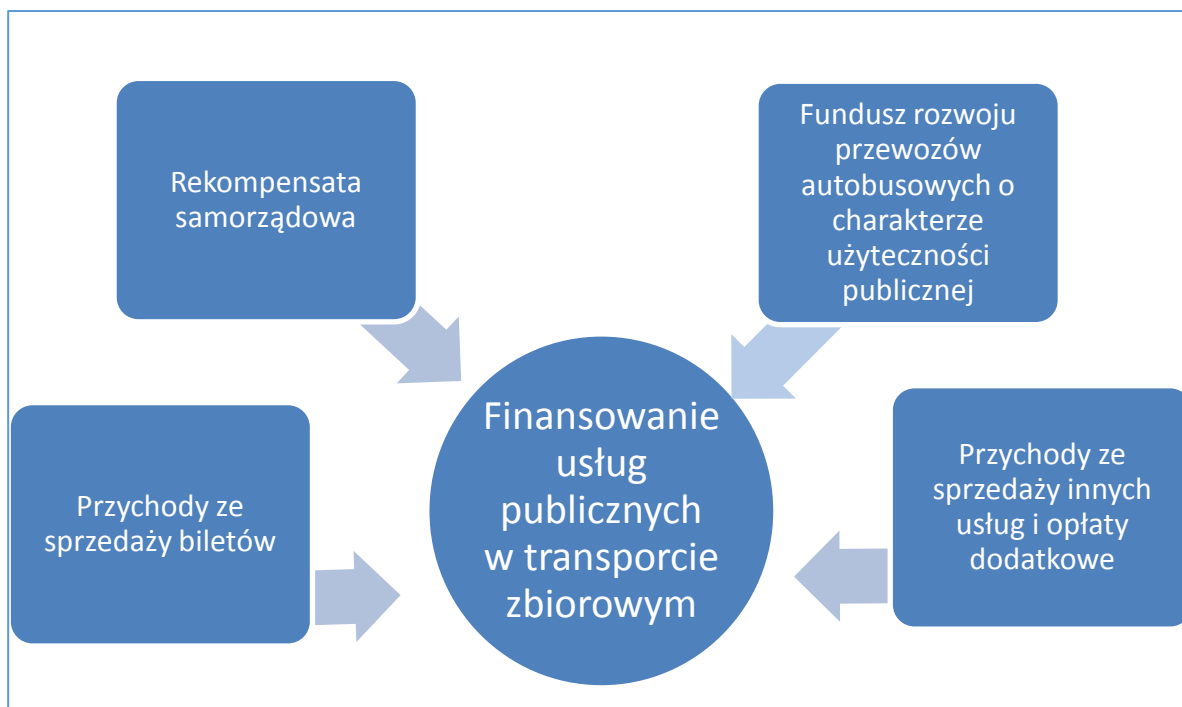
ELEMENTY WYMAGAJĄCE POPRAWY/ZMIANY

Mieszkańcy oczekują przede wszystkim zwiększenia liczby połączeń lokalnych pomiędzy miejscowościami gminy. Postulat ten formułuje ponad połowa (55,9 %) uczestników badania. W drugiej kolejności wskazywano na konieczność poprawy połączeń poza gminę.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1 Źródła finansowania

Wykres 3. Główne źródła finansowania usług w publicznym transporcie zbiorowym



Źródło: Opracowanie własne

6.2 Powiązanie form finansowania z trybem wyboru operatora

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym rozgranicza pojęcie „przewoźnika” i „operatora”. Zgodnie z zapisami ustawowymi (art. 4), „operatorem” jest *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*, natomiast „przewoźnikiem” jest *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*.

W praktyce oznacza to, że „przewoźnik” realizuje przewozy o charakterze komercyjnym, natomiast „operator” – przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli takie, na które zawiera umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego i które zgodnie z Ustawą PTZ służą *do realizacji bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności*. Ustawa PTZ (art. 9) wskazuje jednoznacznie, że plany transportowe są narzędziem do planowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, czyli planowania współpracy organizatorów z operatorami.

Ustawa PTZ przewiduje trzy formy wyboru operatora:

- Na drodze prawa zamówień publicznych;
- W trybie przyznania koncesji;
- W szczególnych przypadkach: na drodze bezpośredniego zawarcia umowy.

Bezpośrednie zawarcie umowy jest możliwe w następujących sytuacjach:

- Gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług ma mieć wymiar mniejszy niż 300 tys. kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy, posiadającego nie więcej niż 23 pojazdy, wskazane wartości mogą wynieść 2 mln euro i 600 tys. km);

- Gdy świadczenie usług ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny – w myśl prawa unijnego (Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007³⁸), „podmiotem wewnętrznym” jest zarówno samorządowy zakład budżetowy, jak i spółka prawa handlowego pozostająca pod kontrolą JST;
- Gdy umowa dotyczy realizacji usług w transporcie kolejowym;
- Gdy ma miejsce zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji.

Tryb wyboru operatora na bazie koncesji jest pod wieloma względami zbliżony do trybu wyboru operatora poprzez PZP (w trybie negocjacji z ogłoszeniem). Zgodnie z Ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi³⁹ (art. 13 i 14), koncesjodawca, czyli w tym wypadku organizator PTZ, zaprasza do udziału w negocjacjach podmioty, które złożyły wnioski o spełnianiu warunków formalnych. Negocjacje mogą dotyczyć wszystkich aspektów koncesji, w tym aspektów technicznych, finansowych i prawnych. Następnie koncesjodawca zaprasza do składania ofert podmioty, z którymi prowadził negocjacje (może też dokonać ewentualnych modyfikacji wymagań określonych we wstępnym ogłoszeniu).

Zgodnie z Ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi (art. 17), wybór koncesjonariusza następuje według następujących kryteriów:

- Czas trwania koncesji;
- 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.

Z powyższego wynika, że kryteria wyboru koncesjonariusza są zbliżone do wyboru operatora w przypadku zastosowania trybu PZP. Istotną różnicą jest fakt, iż w wypadku zastosowania trybu koncesji – pobieranie przychodów, czyli w tym przypadku wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych, stanowią w całości przychód operatora. W przypadku wyboru operatora na podstawie PZP, decyzja o tym, kto jest beneficjentem wpływów z biletów (organizator czy operator), leży po stronie organizatora i jest zapisywane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Jeśli wpływy z biletów stanowią wpływ organizatora – musi to skutkować zwiększoną dotacją dla operatora.

Zgodnie z Ustawą PTZ (art. 50), finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej opiera się na trzech zasadniczych filarach:

- Pobieraniu – przez operatora lub organizatora – opłat w związku z realizacją usług (bilety i opłaty dodatkowe);
- Przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów (ustawowych lub ustanowionych przez organizatora), a także poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora w zakresie realizacji usług PTZ;
- Udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu do realizacji przewozów.

³⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

³⁹ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2015 r. poz. 113.

W transporcie kolejowym coraz powszechniejszą jest sytuacja, w której organizator transportu dysponuje pojazdami i udostępnia je operatorom. Jednak w transporcie autobusowym, jest to sytuacja stosunkowo rzadka (zwłaszcza jeśli dana jednostka samorządu terytorialnego nie posiada podmiotu wewnętrznego).

Według obecnych uregulowań Ustawy PTZ (art. 46 i 87), jedynie do dnia 31 grudnia 2019 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób (czyli zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy) mają obowiązek uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulg – i ubiegać się o ich refundację. Od dnia 1 stycznia 2020 r. obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał wyłącznie na operatorach – i tylko w przypadku działalności operatorów będzie możliwa refundacja ulg z budżetu państwa⁴⁰.

Ustawa PTZ zakłada obecnie, że od początku 2019 r. przewoźnicy, którzy nie są objęci refundacją ulg ustawowych, będą mogli naturalnie stosować w swoich pojazdach bilety ulgowe, ale będą to tylko ulgi komercyjne – ulgi te przewoźnicy będą stosowali na własne ryzyko finansowe.

Nie jest przesądzone, czy powyższe przepisy nie ulegną zmianie i również w przypadku działalności przewoźników komercyjnych będzie nadal istniała możliwość refundacji ulg ustawowych z budżetu państwa, jednak w momencie sporządzania niniejszego planu transportowego, istniejący stan prawny nie przewiduje takiej możliwości. A to z kolei pozwala postawić wniosek, że zmiana przepisów w zakresie rekompensaty finansowej za stosowanie ulg może spowodować znaczące zmiany w ofercie regionalnych przewoźników autobusowych, zwłaszcza na liniach komunikacyjnych mniej obleganych przez podróżnych. Niechęć przewoźników komercyjnych do ich obsługi może prowadzić do ograniczania oferty przewozowej. A to z kolei może prowadzić do zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, a w konsekwencji – do wykluczenia społecznego mieszkańców tych obszarów i do rozwarstwiania się społecznego. Z tego też względu, na organizatorach PTZ będzie w większej niż do tej pory mierze spoczywać obowiązek kreowania polityki transportowej, tak aby nie dopuścić do powstania scharakteryzowanego powyżej zagrożenia.

Niezależnie od ulg ustawowych, organizator publicznego transportu zbiorowego może również, zgodnie z Ustawą PTZ (art. 50), we własnym zakresie wprowadzić dodatkowe kategorie przejazdów ulgowych. Jest to element kształtowania nie tylko polityki transportowej na obszarze właściwym organizatorowi, ale również może stanowić element polityki społecznej: dane kategorie ulg bądź przejazdów bezpłatnych mogą stymulować np. aktywizację danych grup społecznych czy mieszkańców konkretnych obszarów.

Wielkość pracy eksploatacyjnej w gminnej komunikacji autobusowej organizowanej przez Gminę Miedźno, będącej przedmiotem umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym będzie określana na podstawie polityki transportowej i oceny potrzeb przewozowych.

6.3 Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Utworzony w 2019 r. z inicjatywy Rządu RP „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”⁴¹ (dalej: fundusz) to państwowy fundusz celowy, z którego dofinansowywane są przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej. Fundusz utworzony został z myślą o wsparciu transportu publicznego w mniejszych ośrodkach: z możliwości ubiegania się o środki z funduszu wyłączeni są organizatorzy komunikacji miejskiej (a także związki metropolitalne i minister właściwy do spraw transportu).

Dysponentem funduszu jest minister właściwy ds. transportu, za jego zarządzanie odpowiedzialny jest Bank Gospodarstwa Krajowego. Zgodnie z ustawą, Rada Ministrów w drodze rozporządzenia dokonuje podziału funduszu pomiędzy województwa. Organizator transportu autobusowego uprawniony do ubiegania się o środki i zainteresowany ich pozyskaniem, składa do właściwego wojewody wniosek o przyznanie dotacji z funduszu (zgodnie z harmonogramem określonym w Biuletynie Informacji Publicznej danego urzędu wojewódzkiego).

⁴⁰ Termin ten był już kilkakrotnie przekładany. Pierwotnie przepisy te miały wejść w życie z początkiem 2017 r., Sejm uchwalał nowelizację ustawy, na mocy której przesunięto je na 2018 r., następnie na 2019 r. i później na 2020 r.

⁴¹ Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej; Dz.U. 2019 poz. 1123.

Wojewoda jest organem decydującym o przyznaniu bądź nieprzyznaniu środków. W przypadku przyznania środków, organizator podpisuje umowę o przyznaniu dofinansowania z wojewodą.

Wojewoda, rozpatrując wniosek organizatora bierze pod uwagę:

- powierzchnię obszaru własności organizatora;
- liczbę mieszkańców obszaru własności organizatora;
- liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- realizację potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku.

Szczegółowy sposób oceny wniosków określi minister właściwy ds. transportu w drodze rozporządzenia. Pierwszeństwo w objęciu dopłaty przyznano organizatorom PTZ w następującej kolejności:

- gminom;
- związkom międzygminnym;
- związkom powiatowo-gminnym;
- powiatom;
- związkom powiatów;
- województwom.

Maksymalna kwota dofinansowania wynosi 1,00 zł do 1 wozokilometra w perspektywie do końca 2021 r. i 0,80 zł od początku 2022 r. Kwoty te mogą być jednak niższe. Ostateczną wysokość dofinansowania określają wojewodowie, zamieszczając w Biuletynie Informacji Publicznej informację o maksymalnej kwocie dopłaty, wynikającej z podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażonej w wozokilometrach zaplanowanej do realizacji w planie transportowym danego województwa, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, jednak nie wyższej niż maksymalna zapisana w ustawie kwota dofinansowania (tj. 1,00 zł do końca 2021 r. i 0,80 od 2022 r.).

Ze środków funduszu może być pokryte maksymalnie 90% deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej. O środki z funduszu nie można ubiegać się, jeśli dana linia komunikacyjna posiada dodatni wynik finansowy (nie generuje deficytu). Przy stracie netto, stanowiącej podstawę do ubiegania się o środki z funduszu, nie uwzględnia się rozsądnego zysku (zdefiniowanym w rozporządzeniu 1370/2007⁴²). Dopłacie podlegają linie

⁴² Poprzez rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone

komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. Organizator, któremu została udzielona dopłata, jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie funduszu wynosi 245 mln zł w 2019 r. i 200 mln zł w każdym kolejnym roku (w perspektywie do 2028 r.).

W przypadku Gminy Miedźno, zasadne jest skorzystanie z możliwości ubiegania się o środki z funduszu. Należy jednak podkreślić, że z funduszu nie będą mogły być sfinansowane linie komunikacyjne do Kłobucka i Częstochowy, gdyż spełniają one (zgodnie z art. 4 ust. 4 Ustawy PTZ) definicję komunikacji miejskiej.

przez podmiot świadczący usługi publiczne. W Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym nie określono konkretnej wysokości rozsądnego zysku, powszechnie przyjmuje się jednak, że powinno to być 6% zaangażowanego kapitału.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Mieszkaniec Gminy Miedźno wybierając środek transportu może zdecydować się na transport zbiorowy, albo prywatny⁴³. Obecnie transport prywatny, rozumiany jako motoryzacja indywidualna, odgrywa znaczącą rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych ludności i wydaje się być dogodniejszym w wielu obszarach od transportu zbiorowego. Na taki stan rzeczy wpływają przede wszystkim następujące atuty transportu prywatnego:

- Wysoka prędkość komunikacyjna (wynikająca przede wszystkim z braku przesiadek i zatrzymań z uwagi na potrzeby innych pasażerów);
- Całkowita swoboda wyboru momentu rozpoczęcia i zakończenia podróży;
- Wysoka dostępność, pełna elastyczność w jej planowaniu (bezpośredni dojazd do miejsca przeznaczenia);
- Komfort podróży – w takich aspektach jak gwarantowane, przeważnie wygodne miejsce siedzące, zachowanie prywatności i bezpieczeństwo osobiste.

W ostatnich latach, ze względu na zjawisko kongestii drogowej oraz trudności ze zdobyciem miejsca do doraźnego zaparkowania własnego pojazdu, szczególnie w dużych miastach/aglomeracjach, motoryzacja indywidualna przestaje być preferowanym sposobem przemieszczania się. Jednocześnie – w dużych ośrodkach – coraz większym zainteresowaniem cieszy się transport zbiorowy, głównie ze względu na poprawiającą się jakość usług, w tym ofertę handlową (preferencyjne rozwiązania taryfowe i atrakcyjne godziny kursowania).

W celu podtrzymania tego trendu, przede wszystkim należy podejmować działania zarówno w zakresie poprawy jakości usług, jak i zwiększania dostępności do wszystkich środków transportu zbiorowego. Działania te powinny uwzględniać przede wszystkim następujące aspekty:

- Bezpośredniość połączeń (natomiast w przypadku, kiedy nie jest możliwa realizacja bezpośrednich połączeń – należy minimalizować uciążliwość związane z przesiadkami);
- Punktualność kursowania;
- Dopasowanie częstotliwości połączeń do potrzeb przewozowych;
- Dostępność – łatwość dojścia do centrów przesiadkowych i przystanków, zapewnienie bezpieczeństwa w czasie przebywania na dworcach/przystankach;
- Informacja pasażerska – dostępna, przejrzysta i łatwa do zapamiętania, dobrze widoczna przy złym oświetleniu, estetyczna;
- Oferta handlowa – dostępna i przejrzysta taryfa opłat, atrakcyjny stosunek ceny biletów do długości trasy przejazdu⁴⁴ i częstotliwości kursów;
- Poprawa komfortu pojazdów (minimalizacja hałasu i wibracji, klimatyzacja, estetyka, wysoka jakość informacji wizualnej i dźwiękowej dla pasażerów, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem);
- Zapewnienie komfortu oraz uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem, także na dworcach lub przystankach (przynajmniej częściowo zadaszone miejsca siedzące, dojścia z wykorzystaniem pochylni lub schodów ruchomych);
- Niezawodność;
- Wysoka prędkość komunikacyjna.

⁴³ Jego rodzajem jest także indywidualny transport niezmechanizowany (rowerowy, pieszy, itp.) traktowany zdawkowo lub pomijany w standardowych planach transportowych, ale – wobec swoich zalet – traktowany coraz szerzej w planach mobilności.

⁴⁴ Tzw. taryfa degresywna.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące podnoszenia jakości usług i zwiększenia dostępności w publicznym transporcie zbiorowym zostały opisane w Rozdziale 9, pn. „Pożądany standard usług przewozowych”.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1 Docelowa sieć transportowa

W planowaniu sieci transportowej uwzględniono następujące aspekty:

1. Mieszkańcy Gminy Miedźno oczekują przede wszystkim poprawy jakości połączeń wewnątrz gminy.
2. W zakresie połączeń poza gminę – podkreślić należy, że Częstochowa, byłe miasto wojewódzkie liczące ponad 200 tys. mieszkańców, w zakresie atrakcyjności dla mieszkańców gminy Miedźno bez porównania przewyższa niewielki (liczący 13 tysięcy mieszkańców) powiatowy Kłobuck. W odróżnieniu od Częstochowy, w Kłobucku bez porównania uboższa jest m.in. oferta kulturalna, liczba placówek medycznych czy oświatowych (ok. 70% młodzieży z obszaru Gminy Miedźno uczęszcza do szkół średnich w Częstochowie) i w ogóle nie ma uczelni wyższych.
3. W związku z powyższym, linie wykraczające poza Gminę Miedźno będą w pierwszej kolejności koncentrować się na zapewnieniu dojazdów do Częstochowy. Biorąc jednak pod uwagę, że również Kłobuck stanowi lokalny rynek usług, jak również jest siedzibą istotnych z punktu widzenia organów administracji publicznej – przedmiotowa sieć komunikacyjna uwzględnić będzie również połączenia do Kłobucka.
4. Publiczny transport zbiorowy autobusami⁴⁵, podstawowy niegdyś w Polsce środek transportu regionalnego, przeżywa obecnie kryzys. Jego najważniejszą przyczyną jest lawinowy wzrost liczby pojazdów motoryzacji indywidualnej (np. w cytowanym badaniu ponad 70% osób z przedmiotowego obszaru zadeklarowało, że korzysta głównie z samochodów osobowych), ale także negatywne aspekty przemian politycznych: rozproszenia kompetencji decyzyjnych i kontrolnych pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego (skutkujące m.in. trudnościami w uzgodnieniu współfinansowania lub parametrów oferty drogowego PTZ oraz bezwzględną konkurencją, pogonią za zyskiem, zaniżaniem jakości oferty i poziomu bezpieczeństwa licznych obecnie przewoźników). Konsekwencją tego problemu dla małych ośrodków jest niekiedy drastyczne ograniczenie oferty PTZ, a nawet jego całkowity brak w dni wolne od pracy i nauki; tego rodzaju „wykluczenie komunikacyjne” ma już wagę wykluczenia społecznego mieszkańców takich ośrodków którzy zarazem nie mogą korzystać z samochodów osobowych.
5. Liczone obecnie (tylko w UE) w setkach miliardów euro rocznie, tzw. zewnętrzne koszty transportu drogowego (tj. ekonomiczne koszty konsekwencji: kongestii, hałasu, wypadków, zatrucia powietrza i innych rodzajów dewastacji środowiska naturalnego oraz krajobrazu), to ponad 95% takich kosztów generowanych przez wszystkie gałęzie transportu; w Polsce ok. 80% zewnętrznych kosztów transportu drogowego generowanych jest przy tym przez pojazdy motoryzacji indywidualnej. Społeczna waga tego problemu powoduje, że ograniczenie ruchu samochodów osobowych i jednoślądów z napędem mechanicznym stało się obecnie jednym z największych wyzwań cywilizacji.

Zakłada się, iż sieć komunikacyjna dla której organizatorem jest Gmina Miedźno, obejmować będzie:

- Podstawowo, tj. do realizacji w pierwszej kolejności – połączenia wewnątrz tej gminy, wykonywane z maksymalnie możliwą (również finansowo) częstotliwością.
- Fakultatywnie: połączenia poza Gminę Miedźno.

Połączenia autobusowe wykraczające poza Gminę Miedźno są możliwe do uruchomienia wyłącznie w przypadku osiągnięcia porozumienia o finansowaniu przewozów przez inne, właściwe dla danego obszaru samorządy terytorialne (zob. pkt. 8.2). Ich uwzględnienie w przedmiotowym dokumencie wynika jednak z oczekiwań społecznych oraz zagrożenia wycofania się z obsługi przewozów ponadgminnych przewoźników komercyjnych. Wówczas istniała będzie konieczność pilnego zorganizowania, w miejsce połączeń komercyjnych, połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej, tak aby uniknąć ryzyka wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Gminy Miedźno. Stąd też, połączenia poza gminę zostały zapisane w planie transportowym aby w przyszłości uniknąć ew. konieczności niezwłocznej modyfikacji jego zapisów.

⁴⁵ Tj. według przepisów polskich, pojazdami drogowymi posiadającymi miejsca dla więcej niż 9 osób.

Podstawowo jednak, Gmina Miedźno powinna skoncentrować się na zapewnieniu obsługi komunikacyjnej wewnątrz swoich granic (linie M1-M2, zgodnie z poniższą tabelą). Sieć komunikacyjna w obrębie gminy powinna koncentrować się przede wszystkim na dojazdach do głównych generatorów ruchu w obrębie gminy, a także zapewniać skomunikowania z połączeniami zapewniającymi wyjazd poza Gminę Miedźno. Skomunikowania te będą zapewnione na terenie miejscowości Miedźno.

Stąd też, proponuje się utworzenie linii komunikacyjnych zgodnie z zapisami poniższej tabeli. Linie komunikacyjne użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Gmina Miedźno, wyznaczone będą z uwzględnieniem wskazanych poniżej odcinków sieci komunikacyjnej. Mogą uwzględniać cały odcinek, jak również jego część lub łączyć kilka odcinków. Dopuszczalne jest uruchamianie kursów skróconych w ramach wskazanej relacji lub łączenie poszczególnych relacji w jedną linię, jak również uruchomienia mniejszej liczby kursów niż wskazane w poniższej tabeli.

Należy podkreślić, że uruchomienie linii M3, M4 i M5, zakładających utworzenie linii autobusowych gwarantujących dojazd do Kłobucka nastąpi wyłącznie w przypadku braku realizacji zapisów Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego, zakładającego funkcjonowanie linii pomiędzy Kłobuckiem i Gminą Miedźno. Jeśli w planie transportowym uchwalonym na szczeblu powiatowym jest założone funkcjonowanie takich linii – wówczas zainteresowane samorządy gminne powinny wymóc na samorządzie powiatowym jej uruchomienie (z racji faktu, że jest to akt prawa miejscowego). Jeśli jednak uruchomienie linii przez samorząd powiatowy nie dochodzi do skutku, wówczas gminy powinny uruchomić linię we własnym zakresie.

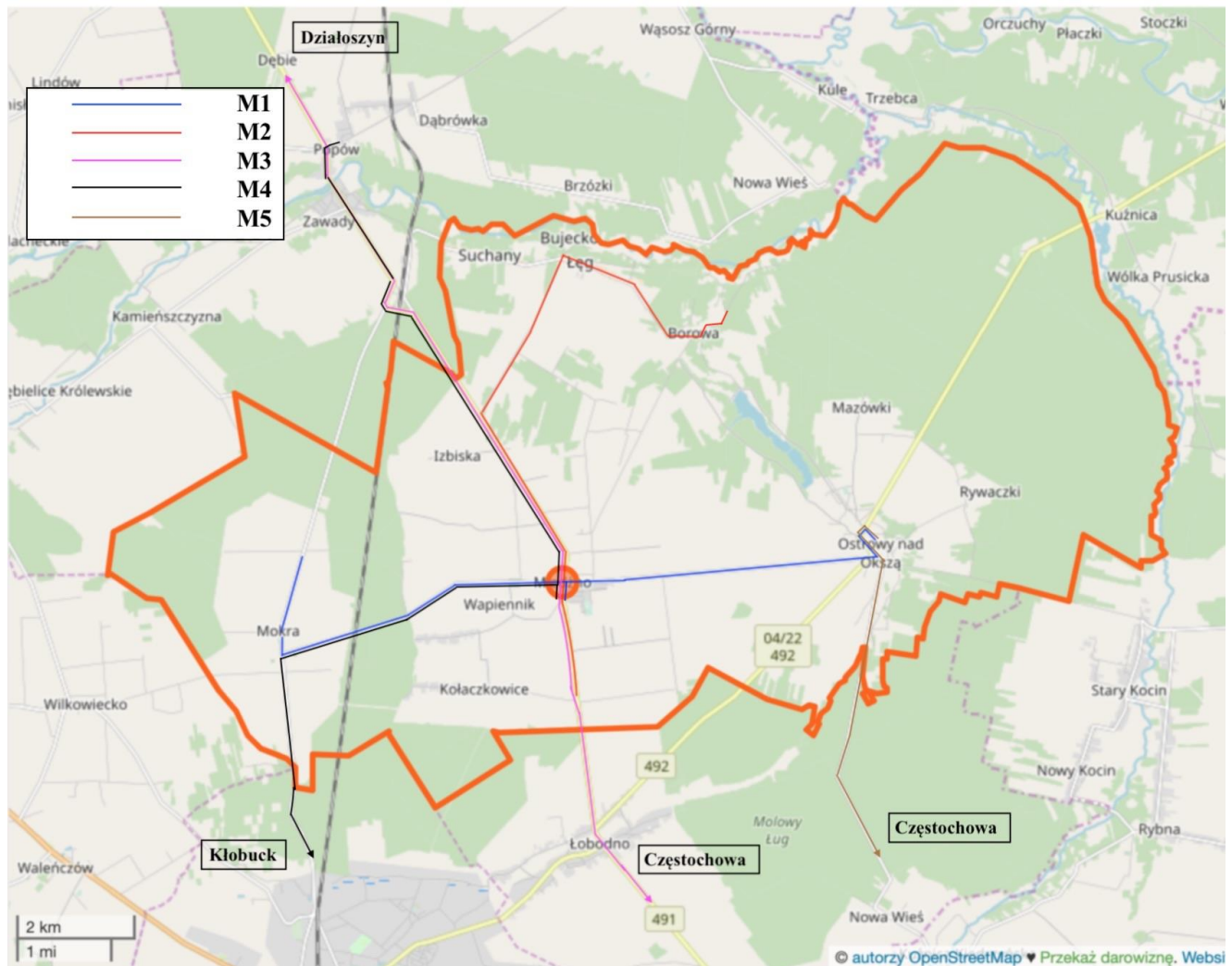
Tabela 4. Linie komunikacyjne uruchamiane przez Gminę Miedźno – maksymalna liczba kursów

Nr	Trasa	Długość linii (km w 1 stronę)	Kursy (w 2 strony) dni robocze	Kursy (w 2 strony) soboty	Kursy (w 2 strony) niedziele
M1	Mokra I (Skrzyżowanie) – Mokra II – Miedźno – Ostrowy nad Okszą	13	10	6	4
M2	Borowa – Władysławów – Miedźno – Kołaczkowice Duże (Skrzyżowanie)	11	10	6	4
M3*	Działoszyn (Plac Wolności) – Miedźno – Częstochowa (Dworzec Autobusowy)	42	18	12	8
M4*	Popów (Kościół) – Miedźno – Wapiennik – Kłobuck	25	10	6	4
M5*	Ostrowy nad Okszą – Częstochowa (Dworzec Autobusowy)	24	10	6	4

*) - uruchomienie linii możliwe jedynie w przypadku zawarcia porozumienia pomiędzy właściwymi JST w zakresie współfinansowania danej linii komunikacyjnej

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 5. Sieć komunikacyjna Gminy Miedźno



Źródło: Opracowanie własne (podkład: Open Street Map)

8.2 Porozumienia pomiędzy samorządami

Uruchomienie gminnej komunikacji zgodnie z zaproponowaną powyżej siecią będzie oznaczało (w zakresie linii M3-M5) konieczność zawarcia porozumień pomiędzy samorządami w zakresie organizacji i finansowania połączeń. Istnieje kilka możliwości zawarcia porozumień w tym względzie.

W zakresie połączeń autobusowych do Kłobucka i Popowa, najbardziej optymalne wydaje się być zawarcie porozumień z, odpowiednio, Gminą Kłobuck i Gminą Popów – na mocy którego te gminy przekazywać będzie Gminie Miedźno środki finansowe z tytułu uruchamiania połączeń gminnego PTZ na jej terenie.

Alternatywnym rozwiązaniem może być utworzenie związku powiatowo-gminnego, który zajmie się organizacją PTZ (co będzie jednak skutkowało koniecznością powołania struktur związku, jak również uchwaleniem dla niego niezależnego planu transportowego), ewentualnie zawarcie porozumienia pomiędzy Powiatem Kłobuckim i Gminą Miedźno. Na mocy takiego porozumienia, samorząd powiatowy, który powinien być formalnym organizatorem takich przewozów (o zasięgu ponadgminnym) powierzyłby to zadanie

Gminie Miedźno⁴⁶. Przy czym, w tym wypadku koniecznością byłaby aktualizacja zapisów powiatowego planu transportowego.

W zakresie połączeń autobusowych do Częstochowy i Działoszyna – rozwiązaniem najbardziej optymalnym jest zawarcie porozumienia międzygminnego (pomiędzy wszystkimi gminami położonymi na trasie danej linii komunikacyjnej⁴⁷), na mocy którego organizatorem danej linii komunikacyjnej będzie Gmina Miedźno, a pozostałe gminy przekazywać będzie Gminie Miedźno środki finansowe z tytułu uruchamiania połączeń gminnego PTZ na jej terenie. Alternatywnym rozwiązaniem jest utworzenie związku powiatów (z udziałem wszystkich powiatów położonych na trasie danej linii komunikacyjnej – co będzie jednak skutkowało koniecznością powołania struktur związku, jak również uchwaleniem dla niego niezależnego planu transportowego). Możliwe jest również zawarcie porozumienia pomiędzy Województwem Śląskim, Województwem Łódzkim (w przypadku uruchomienia linii do Działoszyna) i Gminą Miedźno, na mocy którego samorządy wojewódzkie przekazałyby Gminie Miedźno organizację przewozów Gminie Miedźno⁴⁸. Nie istnieje natomiast prawna możliwość powołania związku województw dla organizacji linii komunikacyjnej przekraczającej granicę województw.

8.3 Rentowność

Rentowność jest parametrem określającym efektywność działalności przedsiębiorstwa. Wskaźnikiem rentowności działalności operacyjnej przedsiębiorstwa komercyjnego jest wskaźnik ROS, czyli stosunek zysku netto do przychodów netto ze sprzedaży. W przypadku przedsiębiorstw transportowych świadczących usługę o charakterze użyteczności publicznej – podmioty takie nie wykazują rentowności w sensie literalnym, gdyż nie generują zysku netto, a deficyty w przepływach finansowych są bilansowane rekompensatą z budżetu organizatora PTZ (oraz, pośrednio, środkami z budżetu państwa w zakresie refundacji ulg ustawowych). Kalkulacją wyniku finansowego takich podmiotów, jest wyrażony procentowo stopień pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

Rentowność w transporcie publicznym jest bardzo zróżnicowana. Połączenia w porach szczytów przewozowych jak również linie komunikacyjne obsługujące największe miejscowości/kluczowe centra ruchotwórcze, cechują się największą rentownością. Linie komunikacyjne obsługujące mniejsze miejscowości (osiedla, dzielnice etc.), czy połączenia realizowane poza szczytami przewozowymi, z racji mniejszego popytu,

⁴⁶ Osobną kwestią jest finansowanie PTZ w tej sytuacji. Doświadczenia innych samorządów pokazują, że jeśli samorząd wyższego szczebla jest tylko formalnym organizatorem PTZ na danej linii/sieci komunikacyjnej i powierza to zadanie samorządowi niższego szczebla, zainteresowanemu organizacją PTZ, to najpierw samorząd bądź samorządy niższego szczebla przekazują samorządowi wyższego szczebla dotację celową na organizację PTZ, a później samorząd wyższego szczebla uzyskaną w ten sposób dotację przekazuje podmiotowi bezpośrednio zaangażowanemu w organizację PTZ. Mechanizm ten jest rozpowszechniony np. w konurbacji górnośląskiej, gdzie samorządy gminne przekazują samorządowi wojewódzkiemu organizację PTZ samorządowi wojewódzkiemu, przekazując jednocześnie na to zadanie środki finansowe, a następnie województwo przekazuje danemu organizatorowi PTZ (np. KZK GOP, MZK Tychy) środki na ten cel. Istnieją jednak również sytuacje, że nie wszystkie JST, których dotyczyć ma przedmiotowe porozumienie, przekazują środki finansowe. Np. w przypadku porozumienia pomiędzy Woj. Śląskim i miastem Tychy (oraz JST, które przekazały Tychom organizację PTZ na swoim terenie) odnośnie organizacji PTZ na liniach wykraczających zakresem poza granicę 1 powiatu – w kosztach funkcjonowania tych linii nie partycypują Katowice i Gliwice. Zawarcie takiego porozumienia jest zatem zarówno korzystne, jak i dopuszczalne prawnie w sytuacji, w której nie wszystkie JST są zainteresowane partycypacją finansową. Dla porównania, porozumienie międzygminne nakłada na wszystkich jego uczestników konieczność partycypacji finansowej. Przy czym praktyka funkcjonowania PTZ i tak pokazuje, że zdarzają się przypadki, w których jedna gmina uruchamia komunikację autobusową do sąsiednich gmin bez ich partycypacji finansowej (np. Wodzisław Śląski – w zakresie wyjazdów autobusów miejskich do Rydułtów i Pszowa). Taka sytuacja – finansowanie zadań własnych innej JST – może jednak stanowić narażenie się na zarzut naruszenia dyscypliny finansów publicznych.

⁴⁷ Przy czym doświadczenia z innych dużych miast w Polsce pokazują, że duże miasta zazwyczaj niechętnie przystępują do tego rodzaju porozumień inicjowanych przez mniejsze miasta zlokalizowane wokół nich. Zazwyczaj sytuacja jest odwrotna: komunikacja miejska organizowana przez duże miasta obejmuje również podmiejskie gminy, które powierzają tym samym dużemu miastu organizację PTZ na swoim terenie.

⁴⁸ Jest to teoretycznie optymalne rozwiązanie w przypadku braku chęci partycypacji zarówno gminy Kłobuck, jak i miasta Częstochowa w partycypacji finansowej takich połączeń. Wymaga jednak modyfikacji zapisów wojewódzkiego planu transportowego.

cechują się mniejszą rentownością. Jednak utrzymywanie mniej rentownych połączeń jest powinnością organizatora publicznego transportu zbiorowego, gdyż zmniejszanie oferty transportu publicznego, zwłaszcza na obszarach mniej zaludnionych, może pośrednio być drogą nie tylko do wykluczenia komunikacyjnego, ale także, pośrednio, do wykluczenia społecznego.

Należy pamiętać, że uruchamianie połączeń tylko w potencjalnie najbardziej rentownych relacjach i porach dnia nie musi być sposobem na poprawę rentowności. Niemieccy teoretycy transportu kolejowego wprowadzili określenie „Alibi-Zug”, które definiuje minimalną ofertę na danej linii komunikacyjnej (najczęściej: 2-3 pary połączeń dziennie). Błąd w myśleniu organizatorów PTZ polega na wychodzeniu z założenia, iż pasażerowie i tak, nawet przy pogorszeniu oferty, będą zmuszeni wybrać transport publiczny, co pozwoli na zmniejszenie kosztów przy utrzymaniu przychodów z biletów. Tymczasem doświadczenie analogicznych sytuacji pokazuje, że zmniejszanie liczby połączeń (bądź utrzymywanie ich na niezmiennym poziomie, gdy ewidentna jest potrzeba ich zwiększenia) może nieść za sobą zmniejszenie liczby pasażerów, a to z kolei powoduje zmniejszenie wskaźników rentowności, i grozi uruchomieniem procesu całkowitego zawieszenia połączeń⁴⁹.

Narzędziem zmierzającym do poprawy wskaźników rentowności mogą być naturalnie podwyżki cen biletów. Należy jednak podkreślić, że podwyżki cen biletów każdorazowo – nawet jeśli są nieduże bądź dokonywane są rzadko – są bardzo drażliwym problemem społecznym i mogą stanowić istotne ryzyko, jeśli chodzi o spadek liczby pasażerów.

Wpływ na zmianę kosztów uruchamiania gminnych przewozów pasażerskich mogą też mieć wydarzenia globalne o charakterze nie tylko gospodarczym, ale też politycznym, których nie można w tym momencie przewidzieć, a z którymi trzeba się liczyć – np. zmiany cen ropy naftowej na światowych rynkach czy też kryzys gospodarczy, który może wpłynąć na pogorszenie wskaźników inflacyjnych.

⁴⁹ Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy – casus Województwa Śląskiego w kontekście Kolei Śląskich Warszawa – Katowice, Centrum Zrównoważonego Transportu, Warszawa 2013, s. 32.

9. Pożądany standard usług przewozowych

9.1 Relacje i rozkład jazdy

Na atrakcyjną ofertę transportu składa się wiele czynników. Jednym z nich jest rozkład jazdy, dostosowany do wymagań pasażerów. W związku z tym, właściwie ułożony rozkład powinien uwzględniać szereg czynników, które opisano poniżej.

DOSTOSOWYWANIE DO ZMIAN

W ślad za ewentualnym zjawiskiem suburbanizacji (wyprowadzania się mieszkańców centrów miast na obrzeża – w tym przypadku: wyprowadzania się mieszkańców Częstochowy poza miasto) należy poprawiać ofertę obsługi Gminy Miedźno z punktu widzenia nowych mieszkańców. W związku z powyższym zaproponowana w pkt. 8.1. docelowa sieć komunikacyjna powinna w kolejnych latach ulegać ewentualnym modyfikacjom, wychodzącym naprzeciw zmieniającym się realiom społeczno-demograficznym, a wyznacznikiem zmian powinny być wyniki badań preferencji podróżnych i napełnień pojazdów (zob. Rozdział 11).

GODZINY KURSOWANIA

Dążenie, w miarę możliwości finansowych organizatora, do wydłużenia kursowania komunikacji autobusowej o godziny wczesnoporanne oraz późnowieczorne jest jednym z istotnych czynników wpływających na wybór tego środka transportu przez mieszkańców. Rozbudowana oferta przewozowa na terenie Gminy Miedźno pozwoli na sprawne dotarcie oraz powrót do/z planowanych celów podróży (również jeśli dana podróż odbywa się na dłuższych dystansach, w tym transportem łączonym: np. autobus + pociąg).

Kwestia ta dotyczy nie tylko podstawowych potrzeb komunikacyjnych (tj. dojazdów do pracy/szkoły), ale także przejazdów umożliwiających skorzystanie z usług wyższego rzędu (np. kina, muzea, specjalistyczne usługi medyczne). Realizacja kursów w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych umożliwia również korzystanie z PTZ osobom pracującym na różnych zmianach. Dlatego też, przynajmniej w dni robocze, dojazd do Częstochowy powinien być zapewniony przed godz. 6 rano, a powrót – po godz. 22.

DNI KURSOWANIA

Ważne w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu jest umożliwienie mieszkańcom korzystania z PTZ we wszystkie dni tygodnia (przy czym naturalnie w pierwszej kolejności omawiane potrzeby przewozowe muszą być zaspokojone w przypadku dni roboczych).

SKOMUNIKOWANIA

Rozkłady jazdy komunikacji gminnej powinny zakładać synchronizację godzin kursowania pomiędzy poszczególnymi liniami w obrębie przedmiotowej sieci komunikacyjnej, jak również pomiędzy komunikacją gminną i innymi autobusami. W miarę możliwości technicznych, informacje o tego rodzaju skomunikowaniach powinny być umieszczane na rozkładach drukowanych znajdujących się na przystankach oraz w pojazdach obsługujących gminną komunikację autobusową, a także w Internecie na stronie internetowej UG Miedźno.

WPLYW CZYNNIKÓW ZEWNĘTRZNYCH NA ROZKŁAD JAZDY

Zdarzenia losowe oraz ew. zaniedbania ze strony operatora (nierzetelne wywiązywanie się z umowy) mogą mieć duży wpływ na zniechęcenie mieszkańców do korzystania z oferty transportu publicznego. Dlatego ważne jest stworzenie odpowiednich zapisów w umowach z operatorem, tak aby punktualność rozkładu była priorytetem w realizacji przewozów. W związku z tym rekomenduje się, aby operator był zobowiązany

kontraktowo do zapewnienia taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak np. awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 20-30 minut.

W związku z powyższym rekomenduje się wprowadzanie zapisu do umowy, dotyczącego posiadania w pełni sprawnego taboru rezerwowego oraz odpowiedniej liczby kierowców. Krok ten pozwoli na elastyczne reagowanie na utrudnienia i awarie związane z planowym kursowaniem autobusów. W celu lepszej koordynacji działań i wymiany informacji, kierowcy muszą być wyposażeni w środki łączności (służbowe telefony komórkowe), umożliwiające szybkie przekazywanie sobie informacji w przypadku wszelkich utrudnień związanych z realizacją przewozów. Także ta kwestia powinna być usankcjonowana stosownymi zapisami kontraktowymi z operatorem.

W kontrakcie zawartym z operatorem powinny również znaleźć się zapisy związane z jakością realizowanych usług, tj. deklarowany przez operatora:

- Współczynnik gotowości technicznej pojazdów;
- Odsetek punktualności (z wyłączeniem siły wyższej, takiej jak kongestia czy wypadki).

Niewypełnienie tych wskaźników – wskazanych uprzednio w SIWZ w ramach postępowania przetargowego na wybór operatora – pozwalać będzie organizatorowi nakładać kary umowne.

9.2 Ochrona środowiska naturalnego

Warunki środowiskowe, w jakich żyje się obecnie, a także w jakich będą żyć przyszłe pokolenia, stanowią centrum zainteresowań i działań polityki proekologicznej, co stanowi jeden z głównych priorytetów Unii Europejskiej w zakresie kierunków rozwoju. Ich realizacja przyczyni się docelowo do zmiany modelu produkcji i konsumpcji, a tym samym do właściwej ochrony środowiska naturalnego, poprzez stosowanie najlepszych dostępnych technik oraz dobrych praktyk w tym zakresie. Dla przedmiotowego regionu istotne są ustalenia, kluczowych dla problematyki ochrony środowiska, dokumentów strategicznych wyższego rzędu (tj. krajowych⁵⁰, wojewódzkich⁵¹, oraz powiatowych).

W związku z powyższym, na podstawie zarówno przytoczonych powyżej dokumentów jak i własnych propozycji Wykonawcy, można byłoby rekomendować następujące działania związane z poprawą jakości powietrza oraz ograniczeniem hałasu komunikacyjnego w Gminie Miedźno:

- Doprowadzenie do sytuacji, w której wszystkie pojazdy obsługujące gminną komunikację autobusową będą posiadały, najpóźniej w 2025 r., silniki trakcyjne spełniające normy emisji spalin „EURO 6”. Kwestia ta powinna być przedmiotem zapisu umowy z operatorem. Nie jest przewidywane wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym;
- Propagowanie korzystania z transportu publicznego, rowerów i ruchu pieszego w celu zmniejszenia liczby pojazdów samochodowych na drogach i emisji, ze źródeł komunikacyjnych, gazów cieplarnianych, trujących spalin oraz hałasu. Wytyczenie dróg rowerowych, budowa dróg dla transportu niezmechanizowanego;
- Systematyczne kontrole emisji spalin;
- Utrzymywanie właściwego stanu nawierzchni, stosowanie tzw. stref i nawierzchni cichych. Rygorystyczne przestrzeganie ograniczeń ruchu w porze nocnej;
- Wykorzystanie zieleni izolacyjnej, ewentualnie ekranów akustycznych w celu redukcji hałasu emitowanego przez ruch drogowy oraz emisji szkodliwych gazów i pyłów (szczególnie gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla) w przypadku zieleni izolacyjnej.

⁵⁰ Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016.

⁵¹ Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2024, z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024, WFOŚiGW w Katowicach, czerwiec 2015 r.

9.3 Potrzeby osób niepełnosprawnych i innych osób o ograniczonej zdolności przemieszczania się w zakresie usług przewozowych

Zgodnie z postulatami zawartymi w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych⁵², mającymi na celu zmniejszenie wykluczenia społecznego takich osób, wskazuje się m.in. na prawo do „swobodnego przemieszczania się i korzystania ze środków transportu” (§1, pkt. Karty). Jednym z założeń niniejszego planu transportowego jest uatrakcyjnienie transportu zbiorowego w celu zmiany preferencji transportowych jak największej liczby mieszkańców. W związku z tym, istotne jest zadbanie o potrzeby transportowe różnych grup społecznych: nie tylko osób niepełnosprawnych, ale także takich, dla których przemieszczanie się w poruszającym się pojeździe może być utrudnione, a nawet niebezpieczne z innych przyczyn (np. ludzie starsi, osoby z małymi dziećmi lub z dużym bagażem etc.). Należy przy tym pamiętać, że udogodnienia dedykowane tym grupom podróżnych, w wielu wypadkach de facto służą wszystkim pasażerom.

W związku z powyższym zapewnienie swobodnego dostępu do podróżowania gminną komunikacją miejską i pociągami ww. grupom, może być osiągnięte poprzez realizację następujących założeń:

- Bezwzględne udzielanie pomocy wszystkim podróżnym, którzy jej potrzebują (np. podczas wsiadania/wysiadania z pojazdu) przez pracowników operatora (zwłaszcza kierowców autobusów);
- Dążenie do zwiększenia dostępności do przystanków i poprawę ich wygody poprzez sukcesywne eliminowanie wszelkich barier architektonicznych (np. „złamanie” krawężników albo zastąpienie ich pochylniami), odpowiednia szerokość platform przystankowych i przejść (miarę dostępności terenu platformy te powinny również umożliwiać swobodne minięcie się dwóch osób, tj. ich szerokość powinna wynosić co najmniej 2 m⁵³), wysokość krawędzi platform przystankowych od strony pojazdu maksymalnie dopasowana do wysokości krawędzi przedsionków wejściowych w najnowszych (i przewidzianych do wprowadzenia w okresie prognozowania) pojazdach, wyznaczenie ścieżek komunikacyjnych dla osób niewidomych i słabowidzących), w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej;
- Użytkowane przez operatora pojazdy autobusowe powinny być docelowo całkowicie niskopodłogowe, (ewentualnie niskowejściowe) z możliwością pochylania pułka na stronę drzwi wejściowych oraz posiadać aranżację wnętrza dostosowaną do ww. o osób o ograniczonej ruchomości (np. miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy, rower lub duży bagaż, miejsca siedzące niedaleko wejścia i na jego poziomie), właściwe oznaczenie piktogramami miejsc dla osób niepełnosprawnych / z ograniczoną zdolnością ruchową czy poręcze i uchwyty w jaskrawych, widocznych kolorach).

Informacja pasażerska powinna być również przewidziana w wersji dla osób niewidomych lub słabowidzących (np. komunikaty głosowe zarówno w pojazdach jak i głośniki zainstalowane na zewnątrz pojazdów, aby były one słyszane również przez pasażerów stojących na przystankach, informacje w alfabecie Braille'a); pozostałe wytyczne dotyczące poszczególnych elementów wchodzących w skład informacji pasażerskiej, zostały szczegółowo przedstawione w Rozdziale 9 niniejszego opracowania.

9.4 Dostępność podróżnych do infrastruktury przystanków komunikacyjnych

Zgodnie z zapisem art. 18 Ustawy PTZ, po jej wprowadzeniu uległ zmianie sposób zarządzania przystankiem autobusowym zlokalizowanym na terenie gminy. Do zadań własnych gminy w zakresie PTZ należą budowa, przebudowa i remont:

- Przystanków komunikacyjnych, których jest ona właścicielem lub zarządzającym;
- Wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg – co oznacza,

⁵² Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. - Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. M.P. 1997 nr 50 poz. 475.

⁵³ Wartość ustalona na podstawie danych zawartych w opracowaniu pt. „Poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (2013): Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich”.

że gminy odpowiadają de facto za inwestycje w infrastrukturę przystankową również na przystankach znajdujących się w gestii innych zarządców.

Obecnie do zadań gminy należy w praktyce nadzór i opieka nad przystankami, z których korzystają wszyscy operatorzy i przewoźnicy na jej terenie. W związku z tym, do samorządu gminnego należy również prowadzenie prac inwestycyjnych związanych z poprawą jakości infrastruktury przystankowej – tak aby infrastruktura zachęcała do korzystania z transportu publicznego w sposób analogiczny jak pojazdy nowej generacji, rozbudowana siatka połączeń czy ułatwiające podróż rozwiązania rozkładowe i taryfowe.

W związku z powyższym dostępność podróży do infrastruktury przystanków i węzłów komunikacyjnych jest jednym z istotnych aspektów determinujących wybór transportu publicznego jako środka podróży. Wśród kluczowych działań, mających na celu jej zwiększenie należy zaliczyć przede wszystkim następujące kwestie:

- Prowadzenie systematycznej aktualizacji i koordynacji rozkładów jazdy tj. zapewnienie aktualnych, czytelnych i skoordynowanych ze sobą rozkładów jazdy poszczególnych gminnych linii autobusowych według określonych standardów na każdym przystanku;
- Systematyczna obserwacja potoków pasażerskich, w przypadku której otrzymane wyniki pozwolą na lepsze dopasowanie relacji, częstotliwości kursowania pojazdów o odpowiedniej pojemności oraz liczby przystanków do potrzeb podróży (m.in. lokalizacja przystanków w pobliżu generatorów ruchu jak np.: duży obiekt handlowy czy zakład pracy, placówka oświatowa lub inna publiczna, punkt przecięcia większości tras pieszych na terenach zabudowanych);
- Poprawa komfortu podróżowania transportem publicznym poprzez dostosowanie wymiarów i wysokości platform przystankowych w sposób, opisany w rozdziale poprzednim;
- Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa podróży na przystankach poprzez – w miarę możliwości finansowych i technicznych – rozwijanie systemu monitoringu wizyjnego, który będzie obejmował przystanki.

9.5 Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

Standard techniczny pojazdów posiadanych przez operatora wykonującego usługi przewozowe na obszarze planu transportowego powinien przede wszystkim zapewniać bezpieczeństwo podróży oraz wysoki komfort podróży. W związku z tym pojazdy wykorzystywane do ww. usług powinny spełniać następujące, kluczowe kryteria użytkowe:

- Konstrukcja w pełni niskopodłogowa (ewentualnie niskowejściowa), z możliwością pochylenia podłogi na stronę drzwi wejściowych, klimatyzacja, monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz systemy głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej (zob. Rozdział 9). Kolejnym krokiem w podnoszeniu standardów podróży powinno być wyposażenie autobusów w bezprzewodowy dostęp do Internetu (Wi-Fi);
- Posiadana flota pojazdów powinna być systematycznie odnawiana szczególnie pod kątem spełniania najnowszych norm technicznych w zakresie bezpieczeństwa oraz emisji spalin (zob. Rozdział 9.2);
- Utrzymanie floty pojazdów we właściwym stanie technicznym. W przypadku gdy pojazd realizujący kurs posiada usterki techniczne uciążliwe dla pasażera lub zagrażające jego zdrowiu lub życiu, np. niesprawne drzwi, poręcze bądź uchwyty, nieszczelne okna, niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie (ew. brak możliwości otwarcia okien w przypadku braku wyposażenia pojazdu w klimatyzację), niesprawny system informacji pasażerskiej, nieszczelny układ wydechowy, uszkodzone zawieszenie, niedziałające kasowniki, nie zachowanie standardów estetyki i czystości etc. – operator (zobowiązany zapisami kontraktowymi) powinien dokonać natychmiastowej podmiany pojazdu lub wycofać go z ruchu na najbliższym przystanku krańcowym;
- Wyposażenie kierowców w uniformy. Wszyscy kierowcy powinni być ubrani w (zależności od pory roku) w koszulę bądź bluzę/sweter (ew. koszulę + marynarkę);
- W autobusach powinny zostać zamontowane stojaki na rowery, w miarę dostępności miejsca;

- Jednolite oznaczenie wszystkich pojazdów, tak aby było ono widoczne dla pasażera: jednakowa kolorystyka zewnętrzna oraz tapicerka (ew. z logiem gminy), oznaczenia zewnętrzne i wewnętrzne organizatora i operatora/przewoźnika.

Wszystkie ww. kryteria powinny zostać uwzględnione podczas sporządzania umowy pomiędzy organizatorem, a operatorem, w celu świadczenia usług na pożądanym poziomie. Zakres wdrożenia w życie powyższych kryteriów jest uzależniony wyłącznie od zawartych ustaleń pomiędzy stronami.

9.6 Bilety

Proces dystrybucji biletów powinien być możliwie przyjazny mieszkańcom i podróżującym, tak aby mogli oni nabyć bilet na przejazd nie tylko w pojeździe operatora, ale także o każdej porze w ciągu doby. Jest to możliwe poprzez zastosowanie aplikacji internetowych do sprzedaży biletów.

Szczegółowy cennik opłat lub taryfa, uwzględniająca wszelkie ulgi oraz regulamin podróży gminną komunikacją autobusową powinny zostać podane do publicznej wiadomości zarówno w każdym pojeździe wykonującym przewozy w ramach komunikacji publicznej w gminie oraz na stronie internetowej organizatora przewozów.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

Oprócz działań wskazanych w poprzednim rozdziale, istotnym elementem mającym na celu zachęcenie pasażerów do korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie informacji pasażerskiej na właściwym poziomie, ułatwiającej podróżnym swobodną orientację, zarówno w pojazdach komunikacji zbiorowej, jak i miejscach ich zatrzymania się. W związku z powyższym, niezbędne jest przeprowadzenie działań prowadzących do ujednoczenia oraz usprawnienia systemu informacji pasażerskiej. Wykaz poszczególnych elementów wchodzących w skład tego systemu wraz ze szczegółowym opisem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 5. System informacji pasażerskiej – główne wytyczne

Rodzaj elementu	Szczegółowe wytyczne
Rozkład jazdy	<ul style="list-style-type: none">• czytelny, zawierający:<ul style="list-style-type: none">○ godziny odjazdów autobusów wszystkich operatorów i przewoźników działających w danym momencie w przedmiotowym obszarze○ kierunki odjazdów;○ przystanki znajdujące się na trasie danej linii wraz z wyszczególnionymi punktami zatrzymań handlowych, na których jest możliwa przesiadka na inne linie/środki PTZ;○ oznaczenie kursów realizowanych pojazdami niskopodłogowymi.
Informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none">• wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków: kolorystyka, symbol gminy (herb), nazwa przystanku widoczna z wnętrza pojazdu;• bieżąca aktualizacja informacji na przystankach, dotycząca:<ul style="list-style-type: none">○ rozkładu jazdy;○ schematu linii gminnej komunikacji miejskiej;○ informacji i kontaktu do organizatora, operatorów oraz przewoźników, którzy odpowiadają za realizację przewozów z tego przystanku;○ wyciągu z regulaminu przewozu osób i bagażu, cennika przejazdów, wykazu ulg.
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none">• wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice, zawierające numer linii i kierunek (przystanek docelowy) oraz system audiowizualny informujący o najbliższym przystanku, a także zamontowanie w pojazdach głośników zewnętrznych w celu informowania podróżnych przebywających na przystanku o relacji danego pojazdu;• jednolite oznaczenie kursów użyteczności publicznej (np. przystanek docelowy, numer linii, herb gminy, jednolita kolorystyka pojazdów);• tablice kierunkowe na przystankach początkowych lub końcowych (pętlach) powinny wyświetlać czas pozostały do odjazdu.
Internet	<ul style="list-style-type: none">• aktualne informacje o wykonywanych przewozach przez wszystkich operatorów działających na obszarze gminy powinny zostać umieszczone na stronie internetowej urzędu gminy (rozkład jazdy, schemat sieci transportu publicznego z przystankami i punktami przesiadkowymi, kontakt do organizatora, operatorów/przewoźników, wyszukiwarka połączeń);• umożliwienie wydruku ze strony internetowej wybranego rozkładu jazdy lub tabliczki przystankowej;• umożliwienie łatwego korzystania ze strony internetowej również przez urządzenia mobilne;• współpraca organizatora z popularnymi ogólnopolskimi wyszukiwarkami internetowymi (np. e-podroznik.pl).

Źródło: Opracowanie własne

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W szczególności wymienić należy następujące główne kierunki rozwoju PTZ na przedmiotowym obszarze:

- Rozkłady jazdy muszą być dostosowane do godzin pracy największych zakładów pracy na obszarze planu transportowego. Ewentualne zmiany w rozkładach jazdy linii obsługujących ww. zakłady powinny być konsultowane z kierownictwami ww. zakładów;
- Kształtowanie siatki połączeń ma się koncentrować w pierwszej kolejności na sukcesywnej poprawie obsługi obszarów charakteryzujących się największymi potokami podróźnych. Jednocześnie, należy rozwijać siatkę połączeń obsługujących obszary peryferyjne, aby minimalizować ryzyko wykluczenia ich mieszkańców;
- Niezbędne jest wdrożenie nowych kanałów sprzedaży biletów na przejazdy;
- Rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej dotyczyć będzie także montażu w pojazdach monitorów LCD, informujących o rozkładach jazdy i utrudnieniach. Analogiczne informacje będą dostępne na stronie internetowej operatora;
- Szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na dbałości o punktualność kursowania autobusów, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz wzrostu wygody podróżowania (w tym ostatnim kontekście – zwłaszcza o przeciwdziałaniu zjawiska zatłoczeniu pojazdów w porze szczytów przewozowych);
- Średnia wieku taboru docelowo nie powinna przekraczać 10 lat. Zostanie położony nacisk na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w pojazdach autobusowych;
- Konieczna jest budowa zatok przystankowych tam, gdzie ich nie ma i gdzie autobusy zatrzymują się blokując ruch. Równocześnie, absolutnie niezbędny jest rozwój infrastruktury przystankowej w tych miejscach, gdzie jest ona wręcz zniechęcająca do korzystania z PTZ – chodzi zwłaszcza o przystanki bez wiat oraz nieposiadające peronów ponad poziomem jezdni (wsiadanie z poziomu gruntu).

Ważne są również działania zmierzające do promocji transportu zbiorowego, tak aby dotrzeć z pozytywnym przekazem do osób niekorzystających obecnie bądź korzystających rzadko z usług transportu publicznego na obszarze planu transportowego. Środkiem do tego celu powinna być m.in. współpraca z lokalnymi mediami – zarówno poprzez prezentowanie za ich pośrednictwem walorów transportu zbiorowego, jak również poprzez działania stymulujące mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

Te działania to np. wprowadzanie możliwości bezpłatnego korzystania z usług gminnego operatora podczas różnych okoliczności (np. Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, świąt o charakterze lokalnym, Dnia Wszystkich Świętych etc.). Drogą do zachęcenia mieszkańców Gminy Miedźno do zmian preferencji komunikacyjnych może również być np. wdrożenie „programu lojalnościowego” dla posiadaczy biletów okresowych (pod tym mianem należy rozumieć nawiązanie współpracy z podmiotami operującymi w sferze usług na obszarze planu transportowego – celem utworzenia systemu zniżek dla posiadaczy biletów okresowych).

12. Zasady monitorowania realizacji usług przewozowych

Gmina Miedźno wykonując ustawowe obowiązki organizatora PTZ w zakresie zarządzania tym transportem powinna prowadzić regularne kontrole realizacji przez operatora usług przewozowych oraz przestrzegania ustalonych zasad funkcjonowania PTZ dotyczących⁵⁴:

- Świadczenia usług środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- Oznakowania środków transportu w tablice kierunkowe oraz nazwę operatora/przewoźnika lub organizatora w sposób widoczny dla pasażerów;
- Podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy środków transportu operatora/przewoźnika na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych⁵⁵;
- Poddawania aktualizacji rozkładów jazdy, zgodnie z Ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- Podawania do publicznej wiadomości cennika opłat taryfowych na dworcu oraz wyciągu z tego cennika w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w wojewódzkim i międzywojewódzkim transporcie drogowym, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych;
- Wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach komunikacyjnych określonych w rozkładzie jazdy.

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

Dodatkowym narzędziem służącym monitorowaniu realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym powinno być regularne weryfikowanie ustaleń niniejszego planu transportowego w okresach nie rzadziej niż co 3 lata. Jednocześnie należy podkreślić, że w perspektywie nie dłuższej niż 3 lat od momentu uchwalenia niniejszego planu transportowego powinny zostać przeprowadzone szczegółowe badania zarówno preferencji pasażerów, jak i badania napełnień pojazdów.

Badania te powinny dotyczyć nie tylko pojazdów i pasażerów korzystających z gminnych przewozów pasażerskich, ale wszystkich segmentów transportu publicznego na obszarze obowiązywania planu transportowego. Celem realizacji badań będzie precyzyjne poznanie preferencji osób korzystających z transportu publicznego i, w ślad za tym, ewentualna aktualizacja planu transportowego polegająca na modyfikacji sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, jak również ew. modyfikacja współpracy z innymi podmiotami w ramach integracji taryfowej.

⁵⁴ M.in. Art. 15 Ustawy o PTZ.

⁵⁵ Przez „przystanek komunikacyjny” należy rozumieć miejsce zatrzymania pojazdów oraz wsiadania i wysiadania pasażerów danej linii komunikacyjnej (Art. 4 ust. 1 pkt. 13 Ustawy o PTZ).

13. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

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

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

W niniejszym dokumencie uwzględnione zostały też kierunki polityki transportowej wskazane w dokumentach unijnych (przede wszystkim: „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”), dokumentach rządowych (przede wszystkim: „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku”) oraz regionalnych („Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” oraz „Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego”).

Kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, wprowadzono do przedmiotowego planu transportowego rozwiązania dostosowujące publiczny transport zbiorowy do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz potrzeb związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową, wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem transportowym, jak i z przewozami o znaczeniu powiatowym, wojewódzkim i międzywojewódzkim, a także działania służące integracji różnych form transportu w postaci tworzenia węzłów/punktów przesiadkowych oraz integracji informacji o rozkładach jazdy.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne powinny być osiągnięte poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego, co będzie sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin z tego źródła. Natomiast pojazdy, którymi świadczy się usługi przewozów zbiorowych powinny być wyposażane w coraz bardziej proekologiczne systemy napędowe.

Operator w gminnych przewozach pasażerskich powinien być wybrany w drodze otwartego postępowania (poprzez PZP lub tryb przyznania koncesji). Zastosowanie trybu otwartego postępowania potencjalnie pozwala na oszczędności przetargowe⁵⁶, a to z kolei – zwiększa szansę na znalezienie środków finansowych np. na zwiększenie liczby połączeń.

⁵⁶ Aby nie zaistniało ryzyko wyboru nierzetelnego operatora, w warunkach przetargu znaczące kryterium wagowe powinny mieć kwestie jakości usługi, m.in. dotyczące parametrów taboru czy deklarowanego wskaźnika dostępności (bezawaryjności) taboru oraz punktualności – powyżej którego zamawiający będzie mieć prawo naliczać kary umowne.

Spis tabel, wykresów i rysunków

TABELA 1 ODSETEK MIESZKAŃCÓW GMINY MIEDŹNO W POSZCZEGÓLNYCH GRUPACH WIEKU W LATACH 2011-18.....	24
TABELA 2. STRUKTURA PRZEDSIĘBIORSTW WEDŁUG GRUP DZIAŁALNOŚCI (2018 R.).....	26
TABELA 3. SZEROKOŚCI MINIMALNE DRÓG KOŁOWYCH W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH W GMINIE MIEDŹNO	31
TABELA 4. LINIE KOMUNIKACYJNE URUCHAMIANE PRZEZ GMINĘ MIEDŹNO – MAKSYMALNA LICZBA KURSÓW	43
TABELA 5. SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ – GŁÓWNE WYTYCZNE	52
WYKRES 1. ŚREDNIE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE BRUTTO W POWIECIE KŁOBUCKIM LATACH 2002-17 [ZŁ].....	25
WYKRES 2. STOPA BEZROBOCIA ZAREJESTROWANEGO W POWIECIE KŁOBUCKIM W LATACH 2011-19 (MIESIĄC MAJ).....	25
WYKRES 3. GŁÓWNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM	34
RYSUNEK 1. KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE DRÓG KOŁOWYCH W LATACH 2014-2020, WSPÓLFINANSOWANE PRZEZ UE.....	12
RYSUNEK 2. KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE LINII KOLEJOWYCH W LATACH 2014-2020, WSPÓLFINANSOWANE PRZEZ UE	13
RYSUNEK 3. PLANOWANA SIĘĆ POWIATOWYCH POŁĄCZEŃ AUTOBUSOWYCH W POWIECIE KŁOBUCKIM	17
RYSUNEK 4. UKŁAD GŁÓWNYCH DRÓG W OBSZARZE GMINY MIEDŹNO	30
RYSUNEK 5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA GMINY MIEDŹNO	44