

**UCHWAŁA NR 539.XXXVIII.2021
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY**

z dnia 28 stycznia 2021 r.

**w sprawie zmiany uchwały w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Miasta Częstochowy**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 18 ust. 2 pkt 15 oraz art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U z 2020 r. poz. 713, 1378) oraz art. 13 ust. 3 w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 1944, 1378, 2400, z 2019 r. poz. 2020)

**Rada Miasta Częstochowy
uchwała:**

§ 1. W uchwale nr 238.XX.2015 Rady Miasta Częstochowy z dnia 30 grudnia 2015 roku w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2016 r., poz. 481) zmienionej uchwałą nr 545.XL.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24 kwietnia 2017 roku w sprawie zmiany uchwały w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2017 r., poz. 2812) zmienia się załącznik, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

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

Przewodniczący Rady Miasta
Częstochowy

Zbigniew Niesmaczny

Załącznik do uchwały Nr 539.XXXVIII.2021
Rady Miasta Częstochowy
z dnia 28 stycznia 2021 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy

Aktualizacja:
Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie
Wydział Planowania i Rozliczeń Przewozów

Częstochowa 2021

Spis treści

1.	Wstęp	4
1.1.	Czym jest Plan Transportowy?	4
1.2.	Streszczenie dokumentu	7
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie	9
1.4.	Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie	12
2.	Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym	15
2.1.	Miasto Częstochowa	16
2.2.	Gminy ościenne, które zawarły porozumienia międzygminne z Miastem	19
2.3.	Pozostałe gminy ościenne	24
3.	Prognoza potrzeb przewozowych	27
3.1.	Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową	28
3.2.	Kierunki rozwoju przestrzennego – rekomendacje	29
4.	Określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	30
4.1.	Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną	30
4.2.	Charakterystyka obszaru objętego siecią komunikacyjną	34
4.3.	Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej	40
4.4.	Możliwości integracji sieci komunikacyjnej na poziomie aglomeracyjnym oraz Subregionu Północnego województwa śląskiego	51
4.5.	Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zero emisyjnych oraz innych środków transportu	63
4.6.	Eksploatacja taboru niskoemisyjnego i zeroemisyjnego	70
4.7.	Priorytety w ruchu dla publicznego transportu zbiorowego	75
5.	Finansowanie usług przewozowych	88
5.1.	Źródła finansowania	88
5.2.	Przychody z działalności przewozowej	89
6.	Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu	91
6.1.	Postulaty przewozowe mieszkańców	92
6.2.	Zrównoważony rozwój z uwzględnieniem infrastruktury obszaru	94
6.3.	Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów	102
6.4.	Wskazanie kierunków rozwoju komunikacji tramwajowej	104
6.5.	Wskazanie możliwości stosowania autobusów o zmniejszonej pojemności	113
7.	Wyniki badań obecnego stanu komunikacji miejskiej	120
7.1.	Pomiary potoków pasażerskich	121
7.2.	Badania ankietowe	133
8.	Określenie zasad organizacji rynku przewozów	148
8.1.	Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu	148
8.2.	Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego	152
8.3.	Zasady integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy	154
8.4.	Zasady oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	157
9.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	159
9.1.	Ochrona środowiska naturalnego	161

9.2.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	165
9.3.	System biletowy	166
9.4.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	173
9.5.	Określenie standardów usług przewozowych	179
9.6.	Regulamin usług przewozowych na obszarze sieci komunikacyjnej	182
9.7.	Działania marketingowe w publicznym transporcie zbiorowym	191
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej	192
10.1.	System informacji pasażerskiej (SIP)	193
10.2.	Koordinacja połączeń różnych rodzajów środków transportu	200
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie	203
12.	Zakończenie	206

1. Wstęp

Potrzeba opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy została usankcjonowana Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 Nr 5 poz. 13) z dnia 16 grudnia 2010 r. W ustawie tej poświęcono tego typu dokumentom strategicznym Rozdział 2 w Dziale II. Ze względów praktycznych, plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywane są także w skrócie *Planami Transportowymi*, przy czym obie nazwy mogą być stosowane zamiennie i dotyczy to również niniejszego opracowania.

Plan Transportowy dla Miasta Częstochowy został w swej pierwszej wersji opracowany w roku 2013, po czym uległ aktualizacji w roku 2017. Niniejszy dokument jest więc trzecią wersją Planu, stanowiąc uzupełnienie, rozwinięcie bądź też aktualizację dotychczasowych zapisów, uwzględniając nowy stan prawny i aktualne realia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze Częstochowy i gmin tworzących jej aglomerację. Z racji rangi Planu jako aktu prawa miejscowego, część rozwiązań w nim zawartych podanych jest w formie sygnalnej, wariantowej lub uogólnionej, a niektóre ponadto mają charakter wskazujący kierunek działań z ich możliwymi następstwami, z zaznaczeniem, że docelowe wprowadzenie rozwiązań addytywnych lub substytutuwnych nie stanowi naruszenia zapisów Planu Transportowego w jego obowiązującej wersji.

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (w tym miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Artykuł 8 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (także opisywanej w skrócie Ustawą o PTZ), nakłada na organizatora trzy kluczowe zadania:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W celu skutecznego wykonywania powyższych zadań oraz szeregu innych, będących ich rozwinięciem, uszczegółowieniem i uzupełnieniem, przesądza właściwa realizacja planowania rozwoju transportu w formie respektowania i promowania wytycznych Planu Transportowego, stanowiącego akt prawa miejscowego.

Ustawa nakłada obowiązek opracowania Planu Transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowania organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek sporządzania planów mają:

1. gmina:
 - a) licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3. powiat:
 - a) liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 4a) związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- 4b) związek metropolitalny:
 - a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,
 - c) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;
5. województwo:
 - a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

W związku z ukierunkowaniem na szczeblu kontynentalnym i krajowym na rozwój sieci kolejowych oraz ich skuteczniejsze wykorzystanie w transporcie osób i towarów, w 2020 roku przytoczony artykuł 9 Ustawy o PTZ został uzupełniony o ustęp 1a w następującej formie:

Plan transportowy opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu obejmuje także wyznaczone w uzgodnieniu z województwami linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych, o których mowa w zdaniu pierwszym.

Istotne są także zapisy dwóch pozostałych ustępów artykułu 9:

2. Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1-4.

3. Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.

W przypadku Miasta Częstochowy i gmin ościennych, spełnione są warunki nakładające obowiązek opracowywania Planu Transportowego, toteż niniejszy dokument ma charakter obligatoryjny – łącznie na

obszarze objętym Planem mieszka ponad 300 000 mieszkańców, spośród ponad 2/3 przypada na samo miasto Częstochowę.

Należy podkreślić, że gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców również mają prawo opracowywania planów transportowych, przy czym w ich przypadkach są to działania dobrowolne w świetle stanu prawnego w drugim półroczu 2020 roku. Plany te jednak są aktami prawa miejscowymi, co oznacza też, że podlegają kontroli w trybie przewidzianym dla takich planów.

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

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

W przypadku niniejszego Planu Transportowego, znajduje się on na najniższym szczeblu łańcucha zarządzania, wobec czego musi on uwzględniać założenia wszystkich dokumentów wyższego rzędu, a jednocześnie można zakładać, iż prawdopodobnie nie będzie on stanowił punktu odniesienia dla tworzenia planów transportowych w gminach ościennych, z którymi Miasto Częstochowa posiada obowiązujące porozumienia w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego lub takie porozumienia są możliwe do podpisania w przyszłości. Wynika to z faktu, iż żadna z gmin sąsiadujących z Częstochową nie jest prawnie zobligowana do tworzenia podobnego dokumentu, a niniejszy Plan Transportowy traktuje obszar całej aglomeracji częstochowskiej jako potencjalny obszar kompetencji miejskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego, deklarując gotowość objęcia spójną siecią transportową także tych okolicznych gmin, które dotychczas nie są objęte porozumieniami.

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

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

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

Tak sformułowany cel nadrzędny niniejszego Planu Transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.

Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.

Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego.

Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.

Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Streszczenie dokumentu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy w bieżącej wersji, powstał w oparciu o bazę stanowioną przez wersję dotychczasową, uzupełnioną i rozszerzoną ze względu na zmiany stanu prawnego oraz realiów logistycznych i ekonomicznych funkcjonowania transportu publicznego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, a w szczególności na obszarze aglomeracji częstochowskiej. Ponadto przepisy prawa krajowego determinują określony układ treści Planu Transportowego, w ogólny sposób narzucając jego zakres i wymagane tematy. Również kwestie te rozstrzyga art. 12 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, którego treść jest następująca:

1. Plan transportowy określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla Pasażera;
- 8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

1a. Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie autobusów zero emisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym, określa także:

- 1) geograficzne położenie stacji gazu ziemnego;
- 2) geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej „infrastrukturą ładowania”;
- 3) miejsce przyłączenia do:
 - a) sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej – planowanej infrastruktury ładowania lub
 - b) sieci dystrybucyjnej gazowej – planowanej stacji gazu ziemnego, lub
 - c) magazynu energii, o którym mowa w art. 3 pkt 10k ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2019 r., poz. 755, z późn. zm.).

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- 3) wpływ transportu na środowisko;
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 5) potrzeby wynikające z kierunków polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, a także linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1a;
- 6) rentowność linii komunikacyjnych;
- 7) w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

Ponadto Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zakłada, że każdy plan transportowy składa się z części tekstowej i części graficznej. Niniejsze opracowanie również spełnia ten wymóg. Ponadto, Plan Transportowy dla Miasta Częstochowy zawiera następującą treść:

W pierwszym rozdziale przytoczono najistotniejsze wytyczne związane z zakresem tematycznym dokumentu, w szczególności uwarunkowania ustawowe. Przedstawiono ramowe streszczenie Planu Transportowego, słownik ważniejszych pojęć (głównie bazujących na stosowanych w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym), a w ostatniej jego części zestawiono najważniejsze sugestie i zalecenia zawarte w dokumencie.

Drugi rozdział poświęcono charakterystyce obszaru objętego niniejszym Planem Transportowym, przy czym jako obszar kompetencji organizatora publicznego transportu zbiorowego Miasta Częstochowy określono zarówno miasto, jak i tereny gmin ościennych, współtworzących aglomerację częstochowską. Według stanu na wrzesień 2020 roku, Miasto posiada obowiązujące porozumienia międzygminne z gminami ościennymi: Mstowem, Olsztynem, Poczesną, Konopiskami, Blachownią i Mykanowem. Spośród gmin bezpośrednio graniczących z Częstochową, porozumienia nie obejmują Rędzin, Kłobucka i Wręczyca Wielkiej. Jednakże biorąc pod uwagę strategiczny charakter dokumentu i jego długi okres obowiązywania, nie można w przyszłości wykluczyć zawarcia nowych porozumień. Możliwe są także porozumienia pomiędzy kolejnymi gminami – tj. leżącymi w pierwszym i drugim pierścieniu podziału administracyjnego względem Częstochowy. Plan Transportowy również i takie sytuacje bierze pod uwagę.

W rozdziale trzecim opisano prognozę potrzeb przewozowych, biorąc pod uwagę główne warunki brzegowe: układ sieci drogowej, strukturę urbanistyczną, postulaty przewozowe mieszkańców (np. w kontekście połączeń międzydzielnicowych i występowania przesiadek) oraz prognozy demograficzne.

Rozdział czwarty, to określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jest to jedna z najistotniejszych części dokumentu, stanowiąca punkt wyjściowy dla dalszych analiz. Zawarto w nim zbiór założeń (w tym również wariantowych) dla kształtowania sieci komunikacji miejskiej, pewnych wytycznych, dzięki którym procesy planistyczne będą spójne, a układ komunikacyjny przejrzysty i przyjazny mieszkańcom obszaru objętego dokumentem.

W szczególny sposób potraktowano aspekt integracji sieci komunikacyjnej na poziomie aglomeracyjnym i w ramach Subregionu Północnego województwa śląskiego, a także eksploatację taboru niskoemisyjnego i wprowadzenie priorytetów w ruchu dla publicznego transportu zbiorowego.

Rozdział piąty został poświęcony zagadnieniom dotyczącym finansowania usług publicznego transportu zbiorowego, ujmując kwestie źródeł przychodów i możliwości prawnych z nimi związanych. Również te rozwiązania przedstawiono wariantowo, co pozwoli na zachowanie płynności zarządzania transportem publicznym w przypadku okresów przejściowych, możliwych do zaistnienia w świetle zmieniającego się stanu prawnego.

W szóstym rozdziale opisano preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, wskazując także kierunki działań związanych z rozwojem sieci komunikacyjnej. Opisano także przyszłe perspektywy i możliwości rozbudowy sieci tramwajowej w Częstochowie, przy czym przyjęto założenie, iż w latach 2021-2030 układ ten pozostanie w stanie niezmienionym, a kwestie potencjalnych przedłużeń i budów nowych tras zaplanowano w dalszym horyzoncie czasowym. Ostatnią część tego rozdziału przeznaczono na opis możliwości stosowania taboru o zmniejszonej pojemności. Z racji powiązania czynników społecznych i ekonomicznych, aspekt ten należy potraktować ze zwiększoną uwagą.

W siódmym rozdziale przedstawiono wyniki badań obecnego stanu komunikacji miejskiej, przy czym ze względów praktycznych, posłużono się wynikami badań ankietowych, przeprowadzonych w roku 2013, natomiast w przypadku pomiarów potoków pasażerskich, skorzystano z bogatej bazy danych, związanych ze szczegółowymi badaniami przeprowadzonymi przez Operatora publicznego transportu zbiorowego w roku 2018. Dane te zaimplementowano do zastosowania w kontekście aktualnego układu sieci komunikacyjnej.

Rozdział ósmy przeznaczono na określenie zasad organizacji rynku przewozów, określając kompetencje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, tryb wyboru operatorów, zagadnienia spójności taryfy biletowej i stosowania jednolitych graficznie i logistycznie rozkładów jazdy dla poszczególnych linii komunikacyjnych. Przedstawiono ponadto zbiór zasad oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, biorąc pod uwagę wzrastające znaczenie marketingowej usług przewozowych jako produktu, który proponowany jest mieszkańcom danego obszaru. Chodzi bowiem o to, by pojazdy transportu publicznego swoim wyglądem, oznakowaniem i środowiskiem swego funkcjonowania zachęcały do korzystania z nich.

Następny rozdział określa pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w tym w odniesieniu do ochrony środowiska, likwidacji barier architektonicznych i logistycznych w dostępności do publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnością, systemu biletowego, infrastruktury przystankowej, regulaminu przewozów oraz działań marketingowych w zakresie zagadnień opisanych w dokumencie.

Rozdział dziesiąty zawiera wytyczne i założenia związane z systemem dynamicznej oraz statycznej informacji pasażerskiej. Są to zagadnienia, w których szczególnie widoczny jest szybki postęp związany z informatyzacją usług publicznego transportu zbiorowego, wobec czego standardy regularnie ulegają poprawie, a pasażerowie już obecnie dysponują szerokim wachlarzem możliwości pozyskiwania wiadomości na temat funkcjonowania komunikacji publicznej w Częstochowie i okolicach. Jednocześnie w rozdziale tym opisano integracje w ramach węzłów przesiadkowych, pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu – np. między pociągami a autobusami, czy też między rowerami a tramwajami.

Ostatni z rozdziałów określa zbiór założeń co do kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie i jej aglomeracji, a także metody monitorowania tego rozwoju.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy ma zastosowanie szereg branżowych i ustawowych określeń, których należy doprecyzować, szczególnie bazując na interpretacjach wynikających z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:

Plan Transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, który określa w szczególności: sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; przewidywane finansowanie usług przewozowych; preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; zasady organizacji rynku przewozów; pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla Pasażera; kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Rekompensata – Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych i/lub wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

Gminne przewozy pasażerskie – Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Komunikacja miejska – Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- a) miasta i gminy,
- b) miast, albo
- c) miast i gmin sąsiadujących

- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Linia komunikacyjna – Połączenie komunikacyjne na:

- a) sieci dróg publicznych albo
- b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
- c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych

- wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.

Brygada (zadanie transportowe) – Wyznaczony zbiór kursów, przeznaczonych do realizacji na danej linii komunikacyjnej przez dany środek transportu (np. pojedynczy autobus lub tramwaj) wraz z osobami kierującymi tym pojazdem w trakcie jednego dnia, od wyjazdu z bazy do powrotu do niej.

Operator publicznego transportu zbiorowego – 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.

Organizator publicznego transportu zbiorowego – Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Autobus zeroemisyjny – Autobus zero emisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1124, 1495, 1527 i 1716).

Przewoźnik – Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z późn. zm.).

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej – Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Przystanek komunikacyjny – Miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).

Publiczny transport zbiorowy – Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Sieć komunikacyjna – Układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

Transport drogowy – Transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Transport inny szynowy – Przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy.

Transport kolejowy – Przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych, z wyłączeniem środków, które służą do przewozu osób w transporcie innym szynowym.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – Umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która

przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Zintegrowany system taryfowo-biletowy – Rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – Miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – Proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1.4. Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie

W tej części rozdziału pierwszego zebrano najważniejsze sugestie w zakresie planowanych lub będących w realizacji działań, mających na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, gminach ościennych oraz – być może – również innych gminach Subregionu Północnego województwa śląskiego.

Kolejność podanych rozwiązań jest przypadkowa, przy czym nawiązuje do chronologii układu tekstu dokumentu, a nie wynika z niej istotność poszczególnych zadań. Ponadto w kolejnych rozdziałach zostały one doprecyzowane. Zatem lista najważniejszych sugestii i rekomendacji jest następująca:

1. Rozbudowa sieci drogowej w obrębie miasta Częstochowy oraz w pozostałych gminach obszaru objętego niniejszym Planem Transportowym.
2. Dogodne połączenie drogowe terenów stref ekonomicznych z autostradą A1 oraz siecią dróg kategorii krajowych i wojewódzkich w granicach miasta, w szczególności budowa przedłużenia ulicy Korfańskiego do Bugajskiej oraz tzw. ulicy Bugajskiej-bis w korytarzu DK 46.
3. Modernizacja połączeń drogowych wewnątrz miasta z siecią dróg tranzytowych, w szczególności z autostradą A1 (DK 43 i DK 46).
4. Dalsza modernizacja infrastruktury kolejowej na obszarze Częstochowy i aglomeracji.
5. Poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic, przebudowę istniejących skrzyżowań i głównych ciągów komunikacyjnych.
6. Poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów, budowanych według lokalnych przepisów, obowiązujących w Częstochowie.
7. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w mieście, z optymalizacją ich ilości w samym centrum miasta.
8. Dalsze działania na rzecz unowocześnienia taboru tramwajowego i autobusowego dla potrzeb komunikacji miejskiej.
9. Integracja różnych form transportu zbiorowego na obszarze miasta.
10. Poprawienie dostępności sieci drogowej w centrum Częstochowy dla autobusów komunikacji miejskiej. Należy w maksymalnym stopniu wdrożyć projekt reaktywacji połączeń w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny.

11. Przebudowa układu logistycznego sieci drogowej w rejonie Śródmieścia poprzez budowę nowej drogi, łączącej rejon Ronda Mickiewicza z ulicą Krakowską, z wiaduktem drogowym nad torowiskiem kolejowym.
12. Należy zapewnić autobusom komunikacji miejskiej możliwość maksymalnie płynnego przejazdu w centrum miasta. Stąd sugerowane wprowadzenie buspasów przynajmniej na wlotach części skrzyżowań oraz wyznaczenie antyzatok, ułatwiających włączanie się do ruchu po obsłudze przystanku.
13. Należy dążyć do maksymalnego usprawnienia przejazdu autobusów na takich odcinkach sieci drogowej, jak: Warszawska, Krakowska, Rędzńska, Aleja Wolności, Aleja Najświętszej Maryi Panny, Aleja Jana Pawła II, Aleja Kościuszki, Aleja Wojska Polskiego i inne, jeśli wykażą taką zasadność analizy inżynierii ruchu drogowego.
14. W trakcie projektowania nowych dróg i modernizacji istniejących należy dopilnować, aby ze względów bezpieczeństwa parametry geometryczne były przynajmniej o 20% korzystniejsze od wymaganych przepisami, jeśli z danych odcinków mają korzystać autobusy komunikacji miejskiej.
15. W trakcie budowy kolejnych odcinków tzw. Korytarza Północnego, należy budować przystanki dla transportu publicznego na wylotach ważniejszych skrzyżowań, nie rzadziej, niż co 1000 metrów.
16. Wyznaczanie tras przejść pielgrzymek w obrębie miasta w taki sposób, aby możliwie najmniej kolidowały z trasami autobusów komunikacji miejskiej.
17. Wprowadzenie do taryfy opłat specjalnego biletu dla pielgrzymów w preferencyjnej cenie, z okresem ważności do maksymalnie 72 godzin i mającego oryginalną szatę graficzną, czyniącą z niego rodzaj pamiątki z pobytu w Częstochowie.
18. Dążenie do tego, aby możliwie dużo linii autobusowych kursowało według taktów, co: 10, 12, 15, 20, 24, 30, 40, 45 lub 60 minut z nielicznymi, uzasadnionymi wyjątkami dla linii kursujących rzadziej, niż co 20 minut.
19. Konstruowanie rozkładów jazdy w sposób powodujący zamienianie w godzinach wieczornych autobusów przegubowych na standardowe, 12-metrowe.
20. Stosowanie wydzielonych pasów ruchu dla autobusów, umożliwiających indywidualny, niezależny przejazd na odcinku, na którym występują trudności z punktualnym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością lub geometrią jezdni.
21. Zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, podnosząc jednocześnie poziom bezpieczeństwa podczas wymiany pasażerów.
22. Podwyższanie nawierzchni peronów przystankowych do nieznacznie niższej, niż poziom podłogi w autobusie.
23. Specjalna sygnalizacja świetlna dla autobusów na skrzyżowaniach (SB) oraz na przystankach przy stosowaniu śluz ułatwiających włączanie się do ruchu.
24. Detektory, pętle indukcyjne i podobne rozwiązania, wykrywające pojazdy komunikacji miejskiej i pozwalające im na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu.
25. Rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, realizowana do czasu osiągnięcia pełnego nasycenia sieci komunikacyjnej tym rozwiązaniem, co szacowane jest na poziomie około dwustu słupków przystankowych.
26. Przygotowanie solidnej, czytelnej i bogatej w treść, jak również pozwalającej na intuicyjne korzystanie z zasobów, strony internetowej Organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie.
27. Powszechne stosowanie biletu elektronicznego, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzenie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji zbiorowej przez różne grupy pasażerów.

28. Automaty biletowe: mobilne w środkach transportu oraz stacjonarne na niektórych przystankach węzłowych, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym, a także niemal całkowite odejście od sprzedaży biletów komunikacji miejskiej przez kierujących pojazdami. Możliwe odstępianie od biletomatów tylko w autobusach klas MIDI i MINI.
29. Przeprowadzenie dalszych prac modernizacyjnych zajezdni dla pojazdów komunikacji miejskiej, w tym remont placu postojowego wraz z odwodnieniem, oznakowaniem stanowisk i oświetleniem w części przeznaczony dla autobusów MPK.
30. Dążenie do możliwie szybkiego wycofania ostatnich autobusów komunikacji miejskiej, które jeszcze nie są niskopodłogowe (Mercedes-Benz O345G Conecto).
31. Stworzenie jasno określonych warunków technicznych, jakie będą stawiane autobusom i tramwajom, przeznaczonym do realizacji przewozów i charakterze użyteczności publicznej w ramach sieci transportowej organizowanej przez Miasto.
32. Dokonanie w połowie lat dwudziestych XXI wieku zakupu pięciu nowych pociągów tramwajowych, pozwalających na całkowitą eliminację z ruchu liniowego tramwajów wysokopodłogowych Konstal 105Na, mając na względzie, iż każda przyszła rozbudowa sieci tramwajowej musi być ściśle powiązana z zakupami nowych tramwajów.
33. Organizacja ruchu w rejonie przystanków węzłowych, umożliwiająca wygodne przesiadki, w tym także „drzwi w drzwi” z tego samego peronu przystankowego.
34. Budowa nowych węzłów przesiadkowych, również poza rejonami stacji kolejowych, w tym nastawiona na organizację parkingów typu „Park and Ride” oraz stanowisk „Kiss and Ride”, a także zadanych i monitorowanych parkingów rowerowych.
35. Rozbudowa i modernizacja sieci przystanków komunikacji miejskiej pod kątem standaryzacji geometrii oraz likwidacji barier architektonicznych dla pasażerów z niepełnosprawnościami.
36. Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej (wiaty, ławki) oraz informacje o usługach przewozowych.
37. Budowa Centrum Obsługi Pasażera.
38. Analiza dostosowania infrastruktury kolejowej dla obsługi ruchu miejskiego, w tym przede wszystkim modernizacja dworców kolejowych i wyznaczenie nowych przystanków osobowych w ruchu kolejowym na terenie Częstochowy i gmin ościennych.
39. Stworzenie jednolitych zapisów w regulaminie usług przewozowych w zakresie eliminowania przewozów rowerów w środkach transportu miejskiego i odniesienie tych zapisów również do innych środków transportu indywidualnego, wyposażonych w napęd inny, niż siła ludzkich mięśni.
40. Analiza wniosków do wyników pomiarów potoków pasażerskich, wykorzystywana jako narzędzie dla wyznaczania podaży w komunikacji miejskiej dla każdej z linii osobno, co do doboru wielkości taboru dla poszczególnych zadań przewozowych (brygad) oraz samej realizacji niektórych kursów w rozkładzie jazdy.
41. Wprowadzenie do eksploatacji taboru autobusowego o obniżonej pojemności, pozwalającego rozszerzyć sieć komunikacji miejskiej o niektóre dzielnice peryferyjne oraz o zabudowie jednorodzinnej, jak również zastąpić nim tabor standardowy, który na niektórych liniach jest słabo wykorzystany.
42. Ustalenie jednolitych zasad wyglądu pojazdów komunikacji miejskiej co do barw, ich układu na karoserii, stosowanych tablic kierunkowych, numeracji inwentarzowej itp.
43. Prowadzenie regularnych badań potoków pasażerskich, w szczególności na liniach, na których wprowadzono lub przewiduje się stałą zmianę trasy, na innych w zależności od potrzeb oraz kompleksowo przy każdej aktualizacji dokumentu jako tzw. „dużego planu transportowego”.

44. Wprowadzenie do ruchu autobusów z najbardziej ekologicznymi napędami: elektrycznym, zasilanych gazem CNG/LNG, z silnikami wysokoprężnymi, które spełniają najbardziej rygorystyczne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń, a przy tym zgodnych z wymaganiami aktów prawa krajowego, jak Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
45. Organizacja systemu monitorowania poziomu jakości usług komunikacyjnych wraz z narzędziami do egzekwowania określonych standardów.
46. Pozostawienie możliwości zlecania usług przewozowych przez Organizatora innym niż MPK przewoźnikom (operatorom).
47. Umożliwienie ekspansji terytorialnej obszaru sieci komunikacyjnej, zarządzanej przez jednostkę Miasta Częstochowy, w ramach porozumień międzygminnych lub związku międzygminnego dla samorządów Subregionu Północnego województwa śląskiego w zakresie wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Jednocześnie dla każdej z gmin pozostawienie suwerenności w podejmowaniu decyzji co do ewentualnej integracji z Miastem.
48. Reorganizacja systemu biletowego, promująca bilety czasowe kosztem biletów jednorazowych, z możliwością działań zmierzających do całkowitej likwidacji biletów podmiejskich i wprowadzenia jednolitych dla pasażerów rodzajów biletów na obszarze całej sieci zarządzanej przez Organizatora.
49. Zbudowanie czytelnych zasad rozliczania usług przewozowych i ich finansowania, uwzględniając również jednolitą taryfę biletową w całej sieci komunikacyjnej oraz metodykę obliczania rekompensaty.
50. Uporządkowanie kompetencji w zakresie decyzyjności na temat kształtu sieci komunikacyjnej, rozkładów jazdy i ogólnego kształtowania oferty przewozowej na obszarze kompetencji częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
51. Dokonanie rewizji i niezbędnych zmian w regulaminie usług przewozowych, dostosowując go do zmieniających się realiów życia społecznego, rozwoju technologicznego, oczekiwań pasażerów i uwarunkowań logistycznych.
52. Nałożenie precyzyjnych zasad i terminów związanych z przyszłymi aktualizacjami Planu Transportowego, ich zakresem, szacowanym kosztem dla samorządu oraz powiązaniem z aktami prawa krajowego.
53. Wyodrębnienie organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie jako samodzielnej jednostki lub wydziału Urzędu Miasta, w nieprzekraczalnym terminie do dnia 31 marca 2023 roku.

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

Niniejszy Plan Transportowy obejmuje swoim zasięgiem obszar Miasta Częstochowy, będący siedzibą organizatora publicznego transportu zbiorowego, a także obszar gmin sąsiednich, spośród których gminy Kłobuck i Wręczyca Wielka znajdują się w powiecie kłobuckim, natomiast Gminy Mykanów, Rędziny, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia stanowią część powiatu częstochowskiego ziemskiego. Ze względów społecznych i bazując na dotychczas zgłaszanych postulatach ze strony samorządów znajdujących się w obszarze drugiego pierścienia gmin okalających Częstochowę, w rozdziale tym postanowiono także uwzględnić takie gminy, jak: Kamienica Polska, Janów i Kłomnice, położone w powiecie częstochowskim ziemskim oraz Poraj i Koziegłowy z terenu powiatu myszkowskiego, przy czym gmina Koziegłowy zlokalizowana jest dodatkowo w trzecim pierścieniu gmin ościennych względem miasta Częstochowy.

Z praktycznego punktu widzenia, zdecydowanie największe prawdopodobieństwo realizacji wspólnych zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy Miasta Częstochowy oraz gmin bezpośrednio z nim graniczących. Wedle obecnego podziału administracyjnego, nigdy na przestrzeni historii komunikacji miejskiej w Częstochowie, żadna z dalej położonych miejscowości nie była obsługiwana przez linię regularną.

Swego rodzaju wyjątki stanowiły tzw. „zielone linie”, dowożące w latach 70. XX wieku mieszkańców Częstochowy do miejscowości rekreacyjnych, jak np. Ważne Młyny, które obecnie znajdują się w gminie Nowa Brzeźnica w województwie łódzkim. Jednak w niniejszym Planie Transportowym podobne połączenia nie będą analizowane pod względem chociażby możliwości ich uruchamiania.

W bieżącym rozdziale dokonano krótkich charakterystyk jednostek administracyjnych, których dotyczy dokument. Dla każdej z gmin zawarto dane na temat wielkości populacji na koniec 2019 roku, wielkości obszaru, udziału poszczególnych rodzajów gruntów, charakterystyki sieci kolejowej i drogowej, z szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych i wojewódzkich oraz wykazu głównych miejscowości wraz z adnotacjami na temat stanu obecnego i historycznego połączeń w ramach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Częstochowę, a w przeszłości wykonywanego – w różnych okresach dziejów – przez dedykowanego miejskiego przewoźnika.

2.1. Miasto Częstochowa

Częstochowa jest miastem na prawach powiatu, w latach 1975-1998 była stolicą województwa częstochowskiego, obecnie największe miasto Subregionu Północnego województwa śląskiego. Pod względem kulturowo-etnicznym należy zaliczana jest jednak do Małopolski. Powierzchnia miasta wynosi 160 km², a w skład miasta wchodzi dwadzieścia dzielnic. Częstochowa jest uważana za religijną stolicę Polski, ze względu na obecność klasztoru na Jasnej Górze oraz kult maryjny, z którym związany jest największy w kraju ruch pielgrzymkowy. Aktualnie obszar miasta zamieszkuje około 221 tysięcy osób, spośród których kilka tysięcy stanowią osoby zameldowane na pobyt czasowy.

W Częstochowie lasy zajmują ok. 650 ha powierzchni, kolejne 155 ha stanowią parki i skwery. Cechą charakterystyczną miasta jest duże zróżnicowanie zagospodarowania przestrzennego – część śródmiejska posiada cechy typowo wielkomiejskie, z budownictwem wielokondygnacyjnym, dużym zagęszczeniem obiektów użyteczności publicznej. Jest to obszar silnie zurbanizowany. Występują również rozległe dzielnice mieszkaniowe, zbudowane w drugiej połowie XX wieku – Północ, Tysiąclecie, Raków, Wrzosowiak, Błeszno i Parkitka. Na wschodzie i południu miasta obecne są duże obszary industrialne. W ostatnim czasie uległy one znaczącej rozbudowie i uporządkowaniu strukturalnemu, związanemu z objęciem ich Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną (KSSE).

W Częstochowie od 1846 roku obecny jest pasażerski transport kolejowy. Aktualnie obsługiwane są następujące dworce i przystanki kolejowe:

- Częstochowa Osobowa,
- Częstochowa Aniołów,
- Częstochowa Gnaszyn,
- Częstochowa Raków,
- Częstochowa Stradom.

Częstochowa posiada bezpośrednie połączenia kolejowe z większością miast wojewódzkich, w tym dobrej jakości, sprawne i szybkie połączenie z Warszawą, gdzie czas przejazdu nie przekracza 2 godzin w relacji Częstochowa Osobowa – Warszawa Centralna. Miasto jest obsługiwane przez pociągi pasażerskie wszystkich klas, w tym również pociągi ekspresowe InterCity Premium, na których kursy realizowane są jednostkami ED250 „Pendolino”, przy czym w Częstochowie korzystają one wyłącznie z dworca Stradom i obsługują połączenia w ciągu linii kolejowej nr 61.

Sieć drogowa Częstochowy jest silnie rozwinięta, przy czym występują w niej drogi wszystkich możliwych klas i kategorii, za wyjątkiem dróg ekspresowych. Z punktu widzenia krajowej, a nawet międzynarodowej sieci połączeń, kluczowe znaczenie ma autostradowa obwodnica miasta, docelowo oznaczona jako droga A1, będąca jednocześnie trasą E75.

Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przebiega ona w relacji Gdańsk – Gorzyczki (granica z Czechami). W dniu 23 grudnia 2019 r. udostępniono dla ruchu samochodowego główne jezdnie obwodnicy, natomiast aktualnie są już czynne wszystkie węzły drogowe znajdujące się albo w granicach miasta, albo tuż poza jego granicami:

- Częstochowa Północ (z DK 1, docelowo oznaczoną jako DK 91),
- Częstochowa Jasna Góra (z DK 43),
- Częstochowa Blachownia (z DK 46),
- Częstochowa Południe (z DW 908).

Częstochowa jest ponadto objęta następującymi drogami wyższych kategorii:

- DK 1 (docelowo jej numer przejmie w całym zakresie autostrada A1, natomiast DK 1 zmieni numer na 91),
- DK 43 (Częstochowa – Kłobuck – Krzepice – Wieluń),
- DK 46 (Kłodzko – Opole – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny),
- DK 91 (Gdańsk – Tczew – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Podwarpie),
- DW 483 (Częstochowa – Nowa Brzeźnica – Łask),
- DW 491 (Częstochowa – Działoszyn),
- DW 494 (Częstochowa – Olesno – Bierdzany),
- DW 786 (Częstochowa – Koniecpol – Włoszczowa – Kielce),
- DW 908 (Częstochowa – Tarnowskie Góry).

Ponadto na obszarze miasta występują liczne drogi powiatowe, gminne i lokalne, mające bardzo zróżnicowane parametry geometryczne i jakościowe. Niektóre z dróg powiatowych spełniają niezwykle istotne role w transporcie wewnątrz miasta, jak choćby ulica Dekabrystów, czy też reprezentacyjna Aleja Najświętszej Maryi Panny. Ciąg dróg powiatowych stanowią aleje ciągnące się wzdłuż torów tramwajowych: Pokoju, Niepodległości, Wolności, Kościuszki, Armii Krajowej oraz Wyzwolenia. Znaczna część dróg niższych kategorii nie posiada nawierzchni bitumicznej, a niektóre z nich przynajmniej na pewnych odcinkach są drogami gruntowymi, okresowo nieprzejezdnymi, np. po obfitych opadach deszczu lub śniegu. W kontekście Planu Transportowego należy zaznaczyć, że linie komunikacyjne są poprowadzone wyłącznie po drogach posiadających nawierzchnie bitumiczne, przy czym niektóre z autobusowych pętli manewrowych są przynajmniej w części utwardzone kruszywem drogowym lub destruktem bitumicznym.

Historia komunikacji miejskiej w Częstochowie

Plany uruchomienia tramwajów w Częstochowie sięgają początków XX wieku, jednak ze względu na decyzje władz carskich, czy też działania militarne pierwszej wojny światowej, wszystkie te próby kończyły się fiaskiem. Pod koniec lat 20. zaczęły natomiast kursować pierwsze autobusy międzymiastowe, łączące Częstochowę m.in. z Zagłębiem Dąbrowskim, Sieradzem i Wieluniem. Kilka lat później powstały pierwsze dwie linie kursujące tylko po mieście, jednak szybko zostały zlikwidowane, a później zorganizowany transport pasażerski prawie zupełnie zaniknął na czas drugiej wojny światowej.

W roku 1946 dwie prywatne spółki: „Zgoda” i „Autokomunikacja” wznowiły obsługę pasażerów na czterech liniach miejskich, po czym w roku 1949 przewozy przejął państwowy PKS, by utrzymać ciągłość usług do czasu powstania – również państwowego – MPK w roku 1950. W latach 50. dynamicznie rozwijała się sieć połączeń autobusowych na obszarze Częstochowy. Powstawały kolejne linie, oznaczane numerami od 1 wzwyż, bez podziału na miejskie i podmiejskie, co jest o tyle ważne, że część z nich wykraczała poza ówczesne granice miasta, jak np. „3” do Szarlejki, „11” do Rędzin albo „13” do Wrzosowej. Ponadto przez prawie całą dekadę stopniowo projektowano, a później budowano trasę tramwajową, łączącą dzisiejszy Kucelin z pętlą położoną za skrzyżowaniem al. Armii Krajowej z ul. Worcella. Ostatecznie do uruchomienia pierwszej linii tramwajowej doszło dnia 8 marca 1959 r., a 22 lipca tego samego roku oddano do ruchu jednotorową trasę w jezdni ulicy Łukasieńskiego, nadając połączeniu numer 2.

W latach 60. coraz większą rolę w przewozach pasażerskich odgrywały autobusy marki Ikarus, które pojawiały się w kilku różnych modelach. Nieco wcześniej pozbyto się wszystkich węgierskich Mavagów Tr5 i zaadaptowanych do przewozu osób ciężarówek Star 52. Jednocześnie tabor tramwajowy przez cały czas składał się z wagonów silnikowych 4N₁ i doczepnych 4ND₁, co pozwalało na ich kursowanie w pociągach dwu- lub trój- wagonowych. 1 lutego 1964 r. doszło do ogromnej przebudowy układu sieci komunikacyjnej, w ramach której podzielono linie na miejskie, numerowane od 11 wzwyż oraz podmiejskie – o numerach rozpoczynających się od 50. Główne założenie tej innowacji pozostaje aktualne aż do czasów współczesnych, a niektóre z utworzonych wówczas linii tylko nieznacznie zmodyfikowane kursują podobnymi trasami od 56 lat. W roku 1966 pojawiły się w Częstochowie pierwsze autobusy przegubowe Jelcz 021, a rok później wprowadzono samoobsługę pasażerów w pojazdach, montując kasowniki i niezwykle awaryjne automaty do sprzedaży biletów, stopniowo eliminując stanowiska konduktorów.

W roku 1971 miało miejsce przedłużenie trasy tramwajowej na Tysiącleciu, w rejon skrzyżowania z ówczesną ul. 16 Stycznia (obecnie Kiedrzyńska). Zwiększona praca przewozowa skutkowałą dostawą 18 sztuk tramwajów przegubowych 102Na (w latach 1970-1973), natomiast od 1975 roku dostarczano już wagony serii 105N, jednocześnie rozpoczynając powolny proces kasacji dwuosioowych „enek”. Również w 1971 roku zaprzestano eksploatacji wadliwego torowiska w ulicy Łukasińskiego, niebawem prawie w całości je demontując. W latach 70. stopniowo pojawiały się nowe linie autobusowe, zarówno miejskie, jak i podmiejskie. W tym aspekcie kluczowe znaczenie miało znaczące poszerzenie granic administracyjnych miasta w 1977 roku, w następstwie którego wiele linii zmieniło charakter z podmiejskich na miejskie, co skutkowało przenumeroowaniami. Chociażby linia nr 50 relacji Kiedrzyń – Błeszno zyskała numer 21, pod którym następnie kursowała przez ćwierć wieku. Rok 1974 przyniósł wprowadzenie do eksploatacji pierwszych autobusów marki Ikarus 260, a trzy lata później rozpoczęły się wieloletnie dostawy modelu Jelcz PR110 na licencji francuskiego Berlieta.

Od początku lat 80. dało się odczuć wyraźny spadek jakości usług przewozowych, będący następstwem problemów gospodarczych i sposobów zarządzania w całym kraju. Początek dekady przyniósł załamanie floty taboru autobusów przegubowych, gdyż charakteryzujące się niską trwałością i coraz większą awaryjnością Jelcze „ogórki” wymagały natychmiastowych kasacji. Przełomowy okazał się w tej kwestii rok 1982, w którym rozpoczęto dostawy bardzo popularnych Ikarusów 280. Wiele autobusów dostarczonych do Częstochowy w połowie lat 80. wycofywano z eksploatacji dopiero kilka lat temu, a jeden z egzemplarzy został zachowany do dnia dzisiejszego.

Jednocześnie, pomimo problemów z częściami zamiennymi i ogromną awaryjnością autobusów, uruchamiano coraz to nowe linie, pod koniec dekady obsługując gęstą siecią cały obszar miasta oraz wszystkie gminy ościenne. Autobusy MPK kursowały wówczas od Kłobucka po Biskupice oraz od Konina po Leśniaki w gminie Konopiska, a także m.in. do takich miejscowości, jak Truskolasy, Kuźnica Kiedrzyńska i Lubojenka. W roku 1988 wycofano z ruchu ostatnie wagony tramwajowe serii 4N₁ i 4ND₁.

Początek transformacji ustrojowej skutkowałą licznymi zmianami prawnymi, wprowadzając chociażby ustawę o samorządzie terytorialnym. Państwo przestało utrzymywać linie komunikacyjne, a większość gmin ościennych aglomeracji częstochowskiej nie była w stanie dofinansowywać połączeń z własnych budżetów. W rezultacie lata 1991-1992 przyniosły likwidację większości linii podmiejskich i ich przejęcie przez przewoźników prywatnych lub PKS. Z kolei rozwój przestrzenny miasta o kolejne osiedla zabudowy wielorodzinnej: Parkitka, Wrzosowiak, Błeszno i Wyczerpy, wymusił utworzenie następnych linii miejskich. Warto jednak zaznaczyć, że na większości linii nastąpiło ograniczenie częstotliwości kursowania, wynikające głównie z intensywnego rozwoju motoryzacji indywidualnej i upadku dużych zakładów przemysłowych, które nie poradziły sobie w nowych warunkach rynkowych. Począwszy od 1991 roku dostarczano do Częstochowy już wyłącznie autobusy z automatycznymi skrzyniami biegów, a od Ikarusów 280.70E z 1997 r. każda następna dostawa spełniała już europejskie normy w zakresie emisji zanieczyszczeń. W tym samym roku na ulicach Częstochowy zadebiutowałą pierwszych dwanaście autobusów niskopodłogowych – Ikarusów 412. Przez całą dekadę miejski przewoźnik funkcjonował w formie zakładu budżetowego miasta, pod nazwą MZK Częstochowa.

Początek XXI wieku przyniósł dalsze ograniczenia częstotliwości kursowania linii miejskich, spowodowane spadkiem potrzeb przewozowych i przestarzałym taborem przewoźnika. Na przełomie wieków MZK przekształcono w spółkę prawa handlowego i powrócono do historycznej nazwy MPK, powoli wprowadzano (w niedostatecznych ilościach) kolejne autobusy niskopodłogowe MAN NL222 oraz Solaris Urbino 12. Po ograniczeniu częstotliwości tramwajów, zupełnie usunięto przegubowe tramwaje 102Na, pozostawiając 1 sztukę jako pojazd gospodarczy, a obecnie już zabytkowy. W latach 1999-2007 MPK obsługiwało komunikację podmiejską do gminy Blachownia. Na pozostałych liniach podmiejskich dokonywano jedynie korekt tras (od 2009 roku przebudowano cały układ połączeń na terenie gminy Olsztyn, przy okazji likwidując ostatnią z linii „bisowych” – 58 bis), a w mieście ze względów oszczędnościowych wprowadzono liczne wariantowanie kursów w dzielnicach peryferyjnych, zmniejszając tam ilości kursów.

Na przełomie dekad nastąpił wymagany prawem Unii Europejskiej, podział w zarządzaniu transportem miejskim na organizatora i operatora. Był to początek obowiązywania Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzającej wymóg m.in. opracowywania planów transportowych. Początek tego okresu wiązał się z intensywnymi pracami budowlanymi w południowych dzielnicach miasta. Częstochowa otrzymała bowiem dofinansowanie z środków Unii Europejskiej na budowę trasy tramwajowej na Wrzosowiak i Bleszno (otwarcie trasy nastąpiło na początku września 2012 r.), a także na zakup 7 sztuk nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych. Postępowanie przetargowe wygrała firma PESA z Bydgoszczy, oferując model 129Nb „Twist”. Otwarcie nowej trasy tramwajowej spowodowało szereg ingerencji w układ stałych połączeń autobusowych. Na przestrzeni dekady zauważalnie poprawiła się jakość usług przewozowych. Na wielu liniach poprawiono częstotliwość kursowania, lepsza była koordynacja rozkładów na wspólnych odcinkach różnych linii, a w latach 2012 i 2015 powrócono w ograniczonym zakresie do obsługi połączeń w gminie Mstów. Podpisano także porozumienia międzygminne z Blachownią, Olsztynem, Poczesną i Konopiskami, a 13 lipca 2020 r. – z Mykanowem. Kolejne dostawy nowych autobusów – najpierw Mercedesów w latach 2006-2010, a później Solarisów, MANów i Solbusów – spowodowały całkowitą eliminację z ulic Częstochowy taboru wysokopodłogowego. Problematyczna okazała się dostawa 40 sztuk (25 krótkich i 15 przegubowych) autobusów Solbus SM12 i SM18 z napędem hybrydowym, gazowo-elektrycznym. Pojazdy te okazały się niedopracowane i bardzo awaryjne, ponadto w kwietniu 2017 r. jeden z nich uległ doszczętnemu spaleni (w zdarzeniu nikt nie ucierpiał), a ze względów bezpieczeństwa wszystkie pozostałe odstawiono w zajezdni.

Dopiero w 2020 roku jeden z pojazdów został przebudowany i inaczej skonfigurowany, co pozwoliło przywrócić go do ruchu liniowego. Pozostałe 38 autobusów w dalszym ciągu stoi w zajezdni, a ich przyszły los nie jest jeszcze znany.

Za sprawą dofinansowań z środków Unii Europejskiej, MPK rozpoczęło przebudowę liniowej infrastruktury tramwajowej na odcinkach, które nie były modernizowane po roku 2010 (za wyjątkiem odcinka Dąbie – Kucelin) oraz zakontraktowano zakup 10 nowych tramwajów, gdzie w przetargu zwyciężyła bydgoska PESA, oferując odświeżoną wersję „Twista”. Dostawy tych pojazdów były w końcowej fazie w połowie 2020 roku.

Coraz lepsza sytuacja ekonomiczna polskiej gospodarki w połączeniu z problemami częstochowskiego PKS-u sprawiły, że w latach 2019-2020 wzrosło zainteresowanie sąsiednich gmin wspólną organizacją publicznego transportu zbiorowego z Miastem Częstochowa, co znajduje odzwierciedlenie w treści niniejszego Planu Transportowego.

2.2. Gminy ościenne, które zawarły porozumienia międzygminne z Miastem

W drugim półroczu 2020 roku Miasto Częstochowa miało podpisane, obowiązujące porozumienia międzygminne w zakresie wspólnego organizowania lokalnego transportu zbiorowego z gminami ościennymi: Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia. Poniżej dokonano krótkich opisów tych gmin.

Gmina Mykanów

Obszar Gminy Mykanów zajmuje 141 km² i jest zamieszkiwany przez ok. 15 tys. osób. Zdecydowaną większość gminy zajmują użytki rolne – ponad 80%, a leśne nieco ponad 10%. Do większych miejscowości zalicza się: Borowno, Czarny Las, Grabową, Kokawę, Kuźnicę Kiedrzyńską, Lubojnę, Mykanów, Radostków, Rybną, Stary Cykarzew, Stary Kocin i Wierzchowisko.

Jedyna istniejąca linia kolejowa, to połączenie oznaczone numerem 146 w relacji Częstochowa Wyczerpy – Chorzew Siemkowice. Jest to linia w pełni zelektryfikowana, jednotorowa, po której aktualnie zaplanowano wyłącznie ruch towarowy (w przeszłości także pasażerski). W ostatnim czasie dokonano pełnej modernizacji linii na całej jej długości, w tym także przebudowując wszystkie przejazdy kolejowe. Eksploatację pociągów wznowiono w maju 2020 roku. Na terenie gminy Mykanów zabezpieczono rezerwę terenu w sąsiedztwie istniejących dworców kolejowych: Mykanów, Stary Cykarzew oraz Cykarzew (fizycznie jest ona usytuowana za wsią Cykarzew Północny).

Przez teren gminy Mykanów przebiega droga krajowa nr 1, która jest w trakcie przebudowy na parametry drogi klasy autostrady i docelowo będzie nosiła oznaczenie A1. Skomunikowanie będzie możliwe poprzez projektowany węzeł „Mykanów”, na skrzyżowaniu z drogą powiatową łączącą Kościelec z Mykanowem. Drugą z najważniejszych dróg jest DW 483 Częstochowa – Łask.

W dniu 13 lipca 2020 r. zostało podpisane porozumienie międzygminne w sprawie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego i aktualnie obejmuje ono linię nr 13, której część kursów obsługuje miejscowości Wola Kiedrzyńska i Wierzchowisko. Linia ta powstała poprzez wydłużenie dotychczasowej trasy, kończącej się w Kiedrzynie u zbiegu ulic Ludowej i Młodości. Biorąc pod uwagę układ przestrzenny gminy Mykanów, istnieje realna perspektywa rozbudowy sieci połączeń publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze, aczkolwiek trudno obecnie przewidzieć, w jaki sposób będzie ona przebiegać. Z pewnością kluczową rolę odegrają kwestie finansowe z punktu widzenia budżetu gminy, połączone z aspektami społecznymi.

W przeszłości MPK obsługiwało na tym obszarze więcej połączeń, od drugiej połowy lat 50. XX wieku do wiosny 1991 roku. W czasach największej prosperity, linia nr 55 łączyła Częstochowę przez Wolę Kiedrzyńską, Kolonię Wierzchowisko i Lubojnę z Lubojenką (pętla istnieje do tej pory), natomiast linia nr 59 kursowała przez Antoniów, Wolę Hankowską, Czarny Las i Kuźnicę Kiedrzyńską do zlikwidowanej kilka lat temu pętli na granicy Kuźnicy Lechowej.

Gmina Mstów

Mająca powierzchnię 120 km² gmina Mstów stanowi miejsce zamieszkania dla 11 tys. osób. Największymi miejscowościami są: Jaskrów, Mstów, Wancerzów, Zawada, Mokrzysz, Krasice oraz Kuchary. Podobnie jak w przypadku gminy Mykanów, także tutaj grunty rolne i leśne zajmują zbliżony obszar (odpowiednio: 79% i 13%).

Gmina Mstów nie jest skomunikowana żadną linią kolejową, a drogą najwyższej kategorii jest DW 786 (Częstochowa – Koniecpol – Włoszczowa – Kielce), wzdłuż której znajduje się większość miejscowości o największej liczbie mieszkańców.

Historia komunikacji miejskiej w gminie Mstów była dość zmienna na przestrzeni dziejów. Już w roku 1958 do Mstowa dotarła linia MPK nr 16, którą sześć lat później przenieśmowano na 57. Ze względów prawnych, a przede wszystkim ekonomicznych, linię zlikwidowano w czerwcu 1991. Położenie najludniejszego w gminie Jaskrowa bezpośrednio za granicą miasta Częstochowy sprawiło, że w 1993 r. MZK na własne ryzyko przedłużyło tam miejską linię nr 20, jesienią 1994 r. zastąpiła linię nr 17. Ponieważ rachunek ekonomiczny nie znajdował pokrycia w przychodach z biletów, połowa roku 2002 przyniosła likwidację połączenia, po czym eksperymentalnie wznowiono je na zasadzie przedłużonych kursów linii nr 30 w roku 2003, jednak ze względów finansowych przetrwało ono tylko pół roku. Dopiero partycypacja w kosztach komunikacji publicznej mstowskiego samorządu sprawiła, że podpisano porozumienie międzygminne z udziałem Miasta Częstochowy, w następstwie którego od 2012 r. część kursów linii nr 30 przedłużono z pętli Batalionów Chłopskich do pętli Jaskrów Wille, a od 2015 r. analogicznie postąpiono z linią nr 26, którą przedłużono od częstochowskiej pętli Mirów Pegaz przez Przeprósną Górkę do Siedlca. Z jednego przystanku na terenie gminy Mstów korzysta również miejska linia nr 18, łącząca dzielnicę Mirów z ulicą Batalionów Chłopskich przez DP 1007S i DW 786.

1 września 2020 r., za sprawą rozszerzenia porozumienia międzygminnego, linia nr 30 uległa przedłużeniu na terenie gminy, obejmując swym zasięgiem cały Jaskrów, Wancerczów, Mstów oraz Siedlec. W zasięgu linii znalazło się około 5 tysięcy mieszkańców, czyli blisko połowa populacji.

Gmina Olsztyn

Gmina Olsztyn na tle pozostałych gmin aglomeracji częstochowskiej charakteryzuje się zwłaszcza dużą rolą działalności turystycznej i rekreacyjnej, czemu sprzyja ukształtowanie terenu, obecność ruin średniowiecznego zamku, liczne jaskinie i tereny leśne (44% gruntów). Łączna powierzchnia gminy wynosi 109 km², a liczba ludności, to niespełna 8 tysięcy. Największe miejscowości, to Biskupice, Kusięta, Olsztyn, Przymiłowice, Turów i Zrębice.

Przez obszar gminy przechodzi linia kolejowa nr 61, na której prowadzony jest ruch pasażerski, w szczególności z wykorzystaniem przystanków osobowych: Kusięta Nowe i Turów. Kluczowe znaczenie dla transportu drogowego ma DK 46, a przy braku dróg wojewódzkich, sieć transportowa uzupełniona jest drogami niższych kategorii.

Od końca lat 50. XX wieku najważniejszym przewoźnikiem w transporcie pasażerów na obszarze gminy Olsztyn jest MPK, które od czasu reformy sieci połączeń w styczniu 2009 r., obsługuje linie aglomeracyjne nr 57, 58, 59 i 67, łączące pobliskie miejscowości z Częstochową. Na przestrzeni dziesięcioleci, układ linii był wielokrotnie modyfikowany, a połączenia do Kusiąt, Skrajnicy i Biskupic zaczęły funkcjonować dopiero w latach 80.

Przez pewien okres czasu MPK obsługiwało również przewozy szkolne między Olsztynem a Przymiłowicami. Ze względów finansowych, gmina Olsztyn tylko przez krótki moment w 1993 r. zdecydowała się na obsługę komunikacji publicznej na swoim obszarze przez prywatną firmę „Wesley”, ale powróciła do opcji przewoźnika miejskiego pod naciskami mieszkańców. MPK do tej pory jest wiodącym przewoźnikiem na terenie gminy, a rola pozostałych jest niewielka.

Gmina Poczesna

Analogicznie jak w przypadku Olsztyna, również w gminie Poczesna wiodącą rolę odgrywa częstochowskie MPK i sytuacja taka utrzymuje się nieprzerwanie od kilkudziesięciu lat. Gmina ta zajmuje obszar nieznacznie przekraczający 60 km² (w tym ponad 60% użytków rolnych i 16% lasów), jednak jest stosunkowo gęsto zaludniona – blisko dwukrotnie bardziej, niż wynosi średnia krajowa. Skutkuje to populacją blisko 13 tysięcy osób, co stanowi zdecydowanie pozytywny aspekt w kontekście społecznym i ekonomicznym dla utrzymywania publicznego transportu zbiorowego. Inaczej mówiąc, autobusy MPK nie muszą pokonywać większych, niezamieszanych odcinków tras.

Ewidentnym stymulatorem gospodarki obszaru jest położenie geograficzne, na osi jednego z najważniejszych ciągów komunikacyjnych kraju, łączącego północ z południem Polski. Do ważniejszych miejscowości zalicza się: Poczesną, Wrzosową, Hutę Starą B, Bargły, Nieradę i Nową Wieś. Trzeba jednak podkreślić, iż komunikacja miejska w gminie Poczesna obejmuje swoim zasięgiem wszystkie sołectwa, co jest ewenementem na skalę aglomeracji częstochowskiej. Niewątpliwie położenie gminy i jej demografia są czynnikami sprzyjającymi funkcjonowaniu dobrej sieci połączeń i gmina Poczesna skutecznie to wykorzystuje.

Przez gminę Poczesna przebiega linia kolejowa nr 1 (Warszawa Zachodnia – Katowice), przy której obsługiwany jest przystanek osobowy w Korwinowie. Bez przystanków na terenie gminy funkcjonuje natomiast linia kolejowa nr 155 (Częstochowa Kucelinka – Poraj), na której główne znaczenie mają przewozy towarowe.

Gmina Poczesna posiada bardzo dobre rozwinięty i efektywny układ sieci dróg publicznych, spośród których najważniejsza jest DK 1, stanowiąca część korytarza europejskiego E-75. Przez zachodnie rubieże gminy przebiega autostrada A1, lecz na terenie gminy nie znajduje się żaden węzeł drogowy, pozwalający na skomunikowanie się z tą arterią. Najbliższe czynne węzły, to Częstochowa Południe oraz Woźniki. Należy przyjąć, że po przebudowaniu całej DK 1 do klasy autostrady, odcinek tzw. „gierkówki” w gminie Poczesna nieco straci na znaczeniu w ruchu tranzytowym. Przypuszczalnie droga krajowa zmieni także numer na 91.

Sieć drogową uzupełniają drogi wojewódzkie: DW 791 (Kolonia Poczesna – Poraj – Myszków – Zawiercie – Ogrodzieniec – Olkusz – Trzebinia) oraz DW 904 (Kolonia Poczesna – Błachownia) oraz drogi powiatowe i gminne.

Jak już zaznaczono, publiczny transport zbiorowy, organizowany na mocy porozumienia międzygminnego z Miastem Częstochowa, dociera do wszystkich sołectw, a w podziale na linie komunikacyjne wygląda on następująco:

- Bargły – linia 68,
- Brzeziny-Kolonia – linie 14, 20 i 25,
- Brzeziny Nowe – linia 25,
- Huta Stara A – linia 53,
- Huta Stara B – linia 53,
- Kolonia Poczesna – linia 68,
- Korwinów – linia 65,
- Mazury – linia 69,
- Michałów – linia 68,
- Nierada – linie 68 i 69,
- Nowa Wieś – linia 68,
- Poczesna – linie 53, 65 i 68,
- Słowik – linia 65,
- Wrzosowa – linie 53, 65 i 68,
- Zawodzie – linia 65.

Pomimo znaczących kosztów dla samorządu, odstąpienie gminy Poczesna od dotychczasowego układu wydaje się mało prawdopodobne i mogłoby się spotkać ze zdecydowanym sprzeciwem społecznym. Stąd też przyjmuje się, iż w gminie tej mogą nastąpić tylko niewielkie zmiany w samych rozkładach jazdy, dotyczące poszczególnych kursów.

Gmina Konopiska

Gmina Konopiska położona jest na południowy zachód od Częstochowy. Zajmuje obszar ponad 78 km² i zamieszkuje ją blisko 11 tysięcy mieszkańców. Niespełna 60% gruntów stanowią pola uprawne, a lasy o połowę mniej. Do najważniejszych miejscowości zalicza się: Konopiska – siedzibę gminy, Aleksandrię, Wąsosz, Rększowice, Hutki, Jamki i Kopalnię. Współcześnie obowiązuje porozumienie międzygminne

z Miastem Częstochowa, zapewniające połączenie linią autobusową obsługiwaną przez MPK (nr 30), lecz przebiegające tylko przez miejscowości Wygoda i Wąsosz.

Przez teren gminy nie prowadzi żadna linia kolejowa, natomiast najważniejszym ciągiem drogowym jest niedawno udostępniona autostrada A1, przy czym nie ma tutaj żadnych węzłów łączących ją z drogami niższych kategorii. Mieszkańcy gminy Konopiska mają jednak możliwość skomunikowania się z autostradą na węzle Częstochowa Południe, zlokalizowanym zaledwie kilkaset metrów poza granicą jej obszaru administracyjnego. Ponadto występują trzy drogi wojewódzkie: DW 904 (Kolonia Poczesna – Blachownia), DW 907 (Wygoda – Konopiska – Boronów – Koszęcin – Tworóg – Niewiesz) i DW 908 (Częstochowa – Woźniki – Kalety – Miasteczko Śląskie – Tarnowskie Góry). Ich sieć uzupełniają drogi powiatowe i gminne.

Komunikacja miejska do gminy Konopiska funkcjonowała już pod koniec lat 50. XX wieku, swoje apogeum jakościowe i ilościowe osiągając trzy dekady później, kiedy w ten sposób obsługiwano prawie wszystkie miejscowości w gminie, w tym np. z wykorzystaniem podmiejskiej linii nr 66 (Częstochowa – Wygoda – Wąsosz – Łaziec – Rększowice – Konopiska – Kopalnia), która miała bardzo duże znaczenie w przewozach wewnątrz samej gminy. Zmiany ustrojowe sprawiły jednak, że na początku lat 90. MPK zostało zastąpione przez prywatną firmę PTAU, a w dalszym okresie przez PKS, a stosunkowo niedawno – firmę GTV. Na mocy porozumienia międzygminnego funkcjonuje jedynie linia nr 33 do Wąsosz.

Gmina Blachownia

Gmina Blachownia jest gminą miejsko-wiejską, liczącą ponad 13 tysięcy mieszkańców (przy czym około 2/3 z nich mieszka w samym mieście Blachownia) i zajmującą obszar 67 km². Gmina składa się z miejscowości: Cisie, Nowa Gorzelnia, Stara Gorzelnia, Kolonia Łojki, Konradów, Łojki oraz Wyrazów. W odróżnieniu od innych gmin aglomeracji częstochowskiej, w gminie Blachownia dominują tereny leśne (ok. 55%) przy jedynie 34% gruntów rolnych. Miasto Blachownia słynie z terenów rekreacyjnych nad retencyjnym sztucznym zbiornikiem wodnym na rzece Stradomce, jak również z licznych zakładów przemysłowych. Stanowi największy i jednocześnie najbliższy położony ośrodek urbanistyczny powiatu częstochowskiego.

Gmina jest skomunikowana poprzez linię kolejową nr 61 (Kielce – Fosowskie), przy której funkcjonuje przystanek pasażerski w Blachowni. Pozwala on na dogodne połączenia w kilka dużych miast, jak Kraków, Warszawa, Opole, Poznań czy Wrocław. Nieopodal granicą z gminą Herby (powiat lubliniecki), przebiega linia kolejowa nr 131 relacji Chorzów Batory – Tczew, nazywana także „magistralą węglową”. W gminie Blachownia nie posiada ona przystanków.

Największe znaczenie dla transportu drogowego ma fragment autostradowej obwodnicy Częstochowy, docelowo mającej oznaczenie A1. Ponadto skomunikowanie z nią zapewnia węzeł drogowy Częstochowa Blachownia, połączony z DK 46 i udostępniony w czerwcu 2020 roku.

Drugą co do istotności drogą jest wspomniana DK 46 (Kłodzko – Szczekociny), a układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie: DW 492 (Blachownia – Kłobuck – Ostrowy nad Okszą – Ważne Młyny) i DW 904 (Blachownia – Kolonia Poczesna), a także drogi niższych kategorii.

Współcześnie gmina Blachownia związana jest porozumieniem międzygminnym z Miastem Częstochowa w zakresie publicznego transportu zbiorowego dla linii nr 22 (jeden przystanek – pętla w Łojkach) i nr 32 (dwa przystanki w Starej Gorzelni). Niemniej komunikacja miejska na obszarze gminy posiada wieloletnią tradycję i była realizowana już w latach 50. XX wieku, stopniowo ulegając znaczącej rozbudowie. Lata 90. przyniosły początkowo zastąpienie MPK prywatną firmą „Biesy”, jednak reforma systemu oświatowego w 1999 roku sprawiła, że powrócono do usług miejskiego przewoźnika, który obsługiwał linie nr 51 do Cisia, 52 do cmentarza w Blachowni i osiedla Malice oraz 62 przez Łojki i Konradów do osiedla w Blachowni-Ostrowach. Przez dłuższy czas kursowała również linia nr 63 przez Walaszczyki, a w końcowym okresie – 23 do szpitala w Blachowni, współfinansowana przez Starostwo Powiatowe w Częstochowie. Aktualnie, pomijając krótkie odcinki na liniach nr 22 i 32, gminę Blachownia obsługuje firma GTV Bus, która zastąpiła na wszystkich trasach PKS Częstochowa.

2.3. Pozostałe gminy ościenne

Spośród gmin sąsiadujących z Częstochową, ale z którymi Miasto nie posiada zawartych porozumień w sprawie wspólnego organizowania lokalnego transportu zbiorowego, należy wymienić: Rędziny (powiat częstochowski) oraz Kłobuck i Wręcycę Wielką (powiat kłobucki). Ze względów logistycznych, w tej części opracowania zwrócono także uwagę na pięć innych, nieco dalej położonych gmin: Kamienica Polska, Janów, Kłomnice, Poraj i Koziegłowy, przy czym na tle historii, żadna z tych gmin nie była objęta organizowanym w Częstochowie publicznym transportem zbiorowym.

Gmina Rędziny

Gmina Rędziny zajmuje obszar 41 km² i zamieszkuje ją prawie 10 tysięcy osób. Grunty rolne zajmują ponad 73% obszaru, natomiast na tereny leśne przypada poniżej 5%, co stanowi ewenement wśród gmin aglomeracji częstochowskiej. Sytuacja taka wynika w znacznej mierze ze znacznej urbanizacji i industrializacji obszaru. W skład gminy wchodzi miejscowości: Rędziny, Karolina, Konin, Kościelec, Madalin, Marianka Rędzińska i Rudniki.

Obszar gminy skomunikowany jest linią kolejową nr 1 (Katowice – Warszawa Zachodnia), przy której czynny jest przystanek osobowy „Rudniki koło Częstochowy” oraz linią nr 146 (Częstochowa Wyczerpy – Chorzew Siemkowice), z istniejącym, ale niewykorzystywanym rozkładowo przystankiem osobowym „Rząsawa”, tuż za granicą administracyjną Częstochowy, a położonym na terenie sołectwa Kościelec.

Według stanu na połowę 2020 roku, przebiegająca przez północną część gminy DK 1 jest na etapie przebudowywania na drogę o parametrach autostrady i docelowo uzyska oznaczenie A1, zaś tuż za granicą z gminą Mykanów, zaprojektowano węzeł o nazwie „Mykanów”, pozwalający na skomunikowanie z drogą powiatową łączącą obie gminy. Główną oś komunikacyjną stanowi natomiast DK 91 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa). Pozostałe drogi w gminie Mykanów są kategorii powiatowej i gminnej.

Autobusy MPK obecnie pokonują na terenie gminy Rędziny bardzo krótki odcinek, mający kilkadziesiąt metrów długości, pomiędzy przystankami w wariantach linii nr 14 do pętli Rząsawa Dworzec PKP. Sytuacja ta nie jest w żaden sposób uregulowana formalnie i stanowi raczej ciekawostkę dotyczącą podziału administracyjnego. Komunikacja obsługiwana przez MPK dotarła do gminy Rędziny już w połowie lat 50. XX wieku za sprawą linii nr 11 do Rędzin.

Na przestrzeni dekad układ ulegał ewolucji, by w końcowej fazie, na początku 1992 roku, obejmować linię nr 56 łączącą Częstochowę przez Rędziny i Rudniki z Koninem oraz 56 bis – do Marianki Rędzińskiej. Po bardzo krótkim okresie obsługi tras przez PKS Częstochowa, powołano Gminny Zakład Komunikacji, jako zakład budżetowy, który rozwinął sieć połączeń o Latosówkę, Kościelec i Karolinę. Stopniowo też modernizowano tabor autobusowy, który od kilku lat składa się wyłącznie z pojazdów niskopodłogowych, opartych na modelach Solaris Urbino 10 oraz hybrydowych – MAN Lion's City.

Gmina Kłobuck

Na terenie zajmującej 130 km² gminy Kłobuck mieszka około 20,5 tysiąca osób, spośród których aż 13 tysięcy przypada na samo miasto Kłobuck, zatem sytuacja wygląda podobnie, jak w gminie Blachownia. W skład gminy wchodzi sołectwa: Biała, Borowianka, Gruszewnia, Kamyk, Kopiec, Lgota, Libidza, Łobodno, Nowa Wieś i Rybno. Grunty rolne i leśne zajmują odpowiednio 64% oraz 26%.

Przez obszar gminy przebiega linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew), przy której zlokalizowany jest nieczynny przystanek osobowy w Kłobucku, chociaż sama linia jest w ciągłej eksploatacji, przede wszystkim w przewozach towarowych.

W południowo wschodniej części gminy przechodzi fragment autostradowej obwodnicy Częstochowy, docelowo oznaczonej jako A1. Droga ta posiada węzeł „Częstochowa Jasna Góra” na przecięciu z DK 43 na obszarze sołectwa Lgota. Sama DK 43 łączy natomiast Częstochowę z Wieluniem. Obecne są również dwie

drogi wojewódzkie: DW 491 (Częstochowa – Miedźno – Popów – Raciszyn) oraz DW 492 (Blachownia – Kłobuck – Ostrowy nad Okszą – Ważne Młyny). Sieć transportową uzupełniają drogi niższych kategorii.

W gminie Kłobuck autobusy komunikacji miejskiej funkcjonowały przez kilkadziesiąt lat, aż do początków XXI wieku. W roku 2001 zlikwidowano linię nr 64, łączącą Częstochowę przez Lgotę, Gruszewnię i Libidzę z osiedlem Zagórze w Kłobucku, a w roku 2003 – linię nr 50, kursującą przez Białą, Kamyk i Łobodno do kłobuckiego rynku. Oba połączenia przejął PKS Częstochowa. Na przełomie wieków, przez kilka miesięcy istniało również wariantowe przedłużenie trasy linii nr 19 pomiędzy Żabińcem a Białą.

Gmina Wręczyca Wielka

Na obszarze gminy Wręczyca Wielka (powierzchnia 148 km²), mieszka prawie 18 tysięcy osób. Ponad połowa obszaru przypada na użytki rolne, a ponad 1/3 na tereny leśne. Wśród większych miejscowości należy wymienić: Bieżeń, Borowe, Czarną Wieś, Grodzisko, Hutkę, Kalej, Kuleje, Puszczew, Szarlejkę, Truskolasy, Wręcycę Małą i Wręcycę Wielką.

W gminie Wręczyca Wielka położony jest fragment linii kolejowej nr 131, ale nie znajdują się tutaj żadne przystanki osobowe. Przez zachodnią część gminy przebiega natomiast linia kolejowa oznaczona numerem 181 (Herby Nowe – Oleśnica), przy której w miejscowości Kuleje zlokalizowany jest przystanek.

Podstawą układu sieci drogowej są dwie drogi wojewódzkie: DW 492 (Blachownia – Kłobuck – Ostrowy nad Okszą – Ważne Młyny) i DW 494 (Częstochowa – Panki – Olesno – Bierdzany), które uzupełniają drogi niższych kategorii.

Autobusy MPK obsługiwały gminę Wręczyca Wielka od drugiej połowy lat 50. XX wieku do początku lat 90., kiedy zostały zastąpione prywatną firmą „Baldemex”, a później PKS Częstochowa. Komunikację miejską stanowiły linie: nr 54 przez Szarlejkę i Kalej do Wręcycy Wielkiej oraz 54 bis przez Wydrę, Wręcycę Wielką i Golce do przystanku końcowego w Truskolasach.

Opisy gmin znajdujących się poza pierwszym pierścieniem jednostek okalających Częstochowę zostały podane w skróconej formie, mającej za zadanie jedynie scharakteryzować potencjał związany z możliwymi w przyszłości przewozami o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez Miasto Częstochowa i wymagających podpisania porozumień międzygminnych z gminami położonymi w pierwszym pierścieniu gmin ościennych lub utworzenia związku międzygminnego.

Gmina Kłomnice

- Obszar: 148 km²;
- Liczba mieszkańców: 13,5 tysiąca;
- Użytki rolne: 71%;
- Użytki leśne: 18%;
- Przystanki pasażerskie w ruchu kolejowym:
 - Rzerzęczyce na linii nr 1,
 - Kłomnice na linii nr 1;
- Drogi wyższych kategorii: DK 91 (Częstochowa – Gdańsk);
- Większe miejscowości: Bartkowice, Garnek, Kłomnice, Nieznanice, Rzeki Wielkie, Rzerzęczyce, Skrzydlów, Witkowice, Zawada.

Gmina Kamienica Polska

- Obszar: 47 km²;
- Liczba mieszkańców: 5,5 tysiąca;
- Użytki rolne: 48%;
- Użytki leśne: 41%;
- Przystanki pasażerskie w ruchu kolejowym: brak;
- Drogi wyższych kategorii: DK 1 (Gdańsk – Gorzyczki/Zwardoń), DW 791 (Kolonia Poczesna – Trzebinia);
- Większe miejscowości: Bartkowice, Garnek, Kłomnice, Nieznanice, Rzeki Wielkie, Rzerzeczyce, Skrzydlów, Witkowice, Zawada.

Gmina Janów

- Obszar: 147 km²;
- Liczba mieszkańców: 6 tysięcy;
- Użytki rolne: 45%;
- Użytki leśne: 50%;
- Przystanki pasażerskie w ruchu kolejowym:
 - Lusławice na linii nr 61;
- Drogi wyższych kategorii: DK 46 (Kłodzko – Szczekociny), DW 793 (Św. Anna – Siewierz);
- Większe miejscowości: Bystrzanowice, Janów, Lipnik, Piasek, Złoty Potok, Żuraw

Gmina Poraj

- Obszar: 58,5 km²;
- Liczba mieszkańców: 11 tysięcy;
- Użytki rolne: 46%;
- Użytki leśne: 40%;
- Przystanki pasażerskie w ruchu kolejowym:
 - Poraj na linii nr 1,
 - Masłońskie Natalin na linii nr 1,
 - Żarki Letnisko na linii nr 1;
- Drogi wyższych kategorii: DW 791 (Kolonia Poczesna – Trzebinia);
- Większe miejscowości: Choroń, Jastrząb, Masłońskie, Poraj, Żarki-Letnisko.

Gmina Koziegłowy

- Obszar: 159 km²;
- Liczba mieszkańców: 14,5 tysiąca;
- Użytki rolne: 71%;
- Użytki leśne: 20%;
- Przystanki pasażerskie w ruchu kolejowym: brak
- Drogi wyższych kategorii: DK 1 (Gdańsk – Gorzyczki/Zwardoń), DW 789 (Brusiek – Lelów); DW 791 (Kolonia Poczesna – Trzebinia);
- Większe miejscowości: Cynków, Koziegłowy, Pińczyce, Rzeniszów, Siedlec Duży.

3. Prognoza potrzeb przewozowych

Obszary o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy są zgodne z systemem komunikacyjnym miasta. Układ ulic ma charakter promienisto-rusztowy, którego podstawę stanowi centrum i ciągi uliczne zlokalizowane promieniście do centrum miasta. Przystanki komunikacji miejskiej, w ramach linii organizowanych przez Miasto, znajdują się zarówno na obszarze Częstochowy, jak i w gminach sąsiadujących, z którymi zawarto porozumienia międzygminne. Zdecydowana większość zespołów przystankowych zlokalizowana jest jednak w samej Częstochowie. Poza gminami, które nie są objęte wspólnym organizatorem transportu publicznego (Rędziny, Wręczyca Wielka i Kłobuck), najmniej zespołów przystankowych występuje w gminach Konopiska i Blachownia (po 3).

Stosowanie w danej gminie i na danym odcinku biletów według określonej grupy taryfowej (miejskie lub podmiejskie) wynika z zapisów porozumień i nie zachodzi w tym przypadku reguła odległości poza granicę miasta. Przykładowo, porozumienie międzygminne w przypadku gminy Mstów zapewnia miejską taryfę biletową pomimo odległości 1,5 km od granicy Częstochowy na linii nr 30, czy też 2,2 km na linii nr 26. Jednocześnie na linii nr 53 należy posługiwać się biletami podmiejskimi w zespole przystankowym Wrzosowa, w odległości 1,0 km od granicy administracyjnej miasta. Z kolei na linii nr 25, również kursującej do gminy Poczesna, w miejscowościach Nowe Brzeziny i Sobuczyna stosowane są bilety miejskie. Oznacza to, że zapisy porozumień międzygminnych mogą się odnosić nie tylko do obszaru danej gminy, ale do konkretnego odcinka lub fragmentu określonej linii.

Najogólniej rzecz ujmując, bilety podmiejskie w sieci komunikacyjnej w Częstochowie obowiązują poza granicami administracyjnymi Częstochowy na liniach oznaczonych numerami z zakresu 5x... i 6x...

Ponieważ w ewidentny sposób rozgraniczenie pomiędzy stosowaniem biletów miejskich i podmiejskich staje się coraz bardziej płynne i zawiera liczne wyjątki, podjęte są działania mające na celu – wzorem kilku innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Polsce – wprowadzenie jednolitej taryfy biletowej na całym obszarze kompetencji częstochowskiego organizatora. Założeniem takiego rozwiązania ma być stosowanie na wszystkich liniach jednolitego cennika biletów, z takimi samymi cenami równoważnych usług dla mieszkańców. Przewiduje się, że ceny biletów w takim przypadku powinny przyjąć wartości pośrednie między dotychczasowymi biletami miejskimi a podmiejskimi, jednak bardziej zbliżone do cen biletów miejskich (np. skutkiem tego może być podwyżka ceny podstawowego biletu 30-dniowego o około 5-6%, w zamian dając rozszerzenie obszaru jego stosowania).

Największe zagęszczenie lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej pokrywa się z układem centralnych dzielnic miasta oraz obszarów silnie zurbanizowanych. Przystanki są zwykle wyznaczone w odstępach od 300 do 600 metrów, w zależności od uwarunkowań lokalnych sieci drogowej i obiektów położonych wzdłuż ulic. Poza Śródmieściem i dzielnicami mieszkaniowymi, odległości między przystankami są zwykle większe i wynoszą przeważnie od 500 do 1000 metrów. W przypadku linii podmiejskich, incydentalnie zdarzają się jeszcze większe odstępki między przystankami, co wynika ze słabego zaludnienia i braku potrzeby wyznaczania przystanków. Obecnie największy dystans między kolejnymi zespołami przystankowymi na liniach organizowanych przez MZDiT Częstochowa występuje na obszarze gminy Olsztyn. Aż 3,1 km dzieli przystanki na Kręciwilku od przystanków na Odrzykoniu, będącym najdalej na zachód wysuniętym osiedlem Olsztyna. W przeszłości jeszcze większa odległość między przystankami występowała na linii nr 50 między ostatnim przystankiem na ul. Sejmowej w Częstochowie a pierwszym przystankiem w miejscowości Biała. Dystans między nimi sięgał ponad 4 km.

Bardzo duży wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową w mieście Częstochowa ma kolej oraz dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe. W centrum miasta znajduje się dworzec kolejowy wraz z zapleczem, torami szlakowymi, manewrowymi i odstawczymi, które utrudniają przekraczanie granicy Śródmieścia na osi wschód-zachód.

Od północy i zachodu miasto zostało ograniczone obwodnicą autostradową, docelowo oznakowaną jako droga A1, natomiast główną i naturalną wschodnią granicę miasta tworzą tereny zindustrializowane, w większości włączone w obszar zarządzania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE).

Kluczowe znaczenie dla miasta pod względem rozwoju przestrzennego, otwierania nowych miejsc pracy, budowy centrów handlowych i baz logistycznych miało udostępnienie dla ruchu drogowego autostradowej obwodnicy miasta – główny ciąg otwarto 23 grudnia 2019 roku. Okolice węzłów autostradowych: Częstochowa Północ, Częstochowa Jasna Góra, Częstochowa Blachownia oraz Częstochowa Południe są bogate w niezagospodarowane tereny, mające duży potencjał do wykorzystania w ramach inwestycji w kolejnych latach. Trzeba jednocześnie zaznaczyć, że cechą lokalizacyjną wszystkich tych węzłów jest ich położenie bezpośrednio przy granicy miasta.

W związku z występującym problemem bezrobocia i konsekwencji gospodarczych związanych z pandemią COVID-19, w Częstochowie coraz większe znaczenie będzie miało stymulowanie działalności gospodarczej i tworzenie nowych miejsc pracy. Wydaje się, że dobry efekt przyniesie budowa nowych zakładów pracy na obszarach stref ekonomicznych. Jednak należy przy tym mieć na uwadze absolutną konieczność poprawy jej skomunikowania z autostradą A1 i siecią dróg wyższych kategorii, tworząc np. połączenie ulic Korfantego z Bugajską. Zważywszy na całokształt powiązań lokalnej sieci drogowej z drogami krajowymi i wojewódzkimi, nowe połączenia należy w większości projektować jako drogi zbiorcze.

3.1. Kierunki rozwoju przestrzennego Miasta w powiązaniu z działalnością transportową

Miasto Częstochowa posiada miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla ponad połowy swojego obszaru, a dla kilku następnych są w stadium przygotowań. W skali całego miasta, strategicznym dokumentem jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, wprowadzonym uchwałą nr 825/LI/2005 Rady Miasta Częstochowy z późn. zm.

Celem stworzenia w Częstochowie sieci drogowej i komunikacyjnej poprawiającej dostępność do środków transportu i infrastruktury transportowej, zalecane jest działanie zmierzające do realizacji następujących inwestycji:

- Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez budowę obwodnicy autostradowej: jezdnie udostępniono dla ruchu 23 grudnia 2019 r. wraz z węzłami Częstochowa Północ i Częstochowa Południe, ponadto węzeł Częstochowa Jasna Góra w lutym 2020 r., a Częstochowa Blachownia w czerwcu 2020 r. Wszystkie prace budowlane mają być ukończone w roku 2021, wówczas ciąg drogowy otrzyma docelowe oznaczenie jako autostrada A1 i droga europejska E-75, znikną także doraźne ograniczenia prędkości;
- Przebudowa miejskich odcinków dróg krajowych nr 1 (Legionów – Rakowska) oraz 46 (w tym częściowo w nowym śladzie, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 61): inwestycja rozpocznie się w terenie jesienią 2020 r., a jej zadaniem jest poprawa jakości funkcjonowania dwóch dróg wysokich kategorii, rewitalizacja najbliższego otoczenia, budowa ciągów pieszych i rowerowych, zatok i peronów przystankowych. W ciągu DK 1 skrzyżowania z ulicami Legionów i Krakowską/Rejtana staną się bezkolizyjne;
- Budowa układu drogowego w rejonie stref ekonomicznych wraz z ich połączeniem z układem istniejącym, uwzględniając dostępność do węzłów autostradowych;
- Podjęcie działań zmierzających do budowy ulicy Bugajskiej-bis wraz z węzłem bezkolizyjnym z istniejącym szlakiem DK 1.

Częstochowa ma być miastem zrównoważonego rozwoju w harmonii z otoczeniem i w tym celu należy sukcesywnie dążyć do rozwoju układu drogowo-ulicznego zgodnie z kierunkami:

- Poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę istniejących ciągów komunikacyjnych;
- Reorganizacja dostępności ulic w Śródmieściu dla autobusów komunikacji miejskiej, wprowadzenie priorytetów w ruchu, relacji na skrzyżowaniach dostępnych wyłącznie dla publicznego transportu zbiorowego, kontrpasów, nowych rozwiązań w zakresie sterowania ruchem drogowym;
- Poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów – spójnych względem siebie, spełniających wytyczne istniejącego w tym zakresie dokumentu będącego elementem prawa miejscowego;
- Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie miasta, przy jednoczesnej ich niewielkiej redukcji w centrum, jeżeli będą one kolidowały z obszarami niezbędnymi dla zapewnienia właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Co do ogólnych założeń, komunikację publiczną w Częstochowie należy rozwijać zgodnie z założeniami następującymi:

- Modernizacja liniowej infrastruktury tramwajowej (w trakcie realizacji, należy podjąć działania pozwalające na przebudowę również odcinka alei Pokoju od ulicy Gilowej do pętli na Kucelinie);
- Pełne zabezpieczenie zadań w przewozach tramwajowych przez nowoczesny tabor niskopodłogowy, zakup 4-5 nowych składów w latach 2024-2026;
- Unowocześnienie parku autobusowego: do końca roku 2025 maksymalny wiek autobusów powinien wynosić: 20 lat w przypadku autobusów przegubowych, 18 lat dla autobusów 12-metrowych oraz 15 lat dla autobusów o mniejszej pojemności;
- Integracja różnych form transportu zbiorowego na obszarze miasta (w końcowej fazie realizacji węzły przesiadkowe przy dworcach kolejowych), perspektywy poprawy dostępności mieszkańców do przystanków kolejowych w Gnaszynie i Aniołowie, zapewnienie dobrej oferty skomunikowania liniami autobusowymi, budowa zadaszonych parkingów dla rowerów w pobliżu peronów kolejowych;
- Wprowadzenie do eksploatacji autobusów o długości 7-8 metrów oraz skierowanie ich na nowe linie komunikacyjne organizowane przez Miasto, w szczególności na tereny słabo skomunikowane, osiedla z zabudową jednorodziną i odcinki dróg, które nie są przystosowane do kursowania autobusów klasycznych, z uwagi na nieodpowiednią geometrię i brak dostatecznej podbudowy.

3.2. Kierunki rozwoju przestrzennego – rekomendacje

W zakresie kierunków rozwoju przestrzennego, można wymienić możliwe sugerowane rozwiązania:

- Należy zapewnić autobusom komunikacji miejskiej jak najbardziej płynnej jazdy w centrum miasta. W tym celu należy rozważyć wprowadzenie krótkich buspasów, zmian w segregacji kierunków ruchu pomiędzy różnymi pasami na wlotach na skrzyżowania, tworzenie antyzatok i kontrpasów;
- Trasy autobusów należy projektować w taki sposób, aby minimalizować konieczność pokonywania ciasnych skrzyżowań pod kątem 90 lub więcej stopni, a także dążyć do ograniczania pokonywania skrzyżowań ze zmianą kierunku jazdy w ogóle;

- Należy zapewnić autobusom realizującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej możliwość maksymalnie płynnej jazdy w przewidywalnym wymiarze czasowym w godzinach szczytu przewozowego na takich ciągach ulic, jak: Warszawska, Rędzińska, Aleja Najświętszej Maryi Panny, Aleja Jana Pawła II, Aleja Wojska Polskiego, Aleja Pokoju, Legionów, Ludowa i Kisielewskiego. Ogólnie rzecz biorąc, zarządzanie ruchem drogowym powinno gwarantować priorytety dla komunikacji miejskiej, w tym kosztem motoryzacji indywidualnej;
- W przypadku budowy każdej kolejnej nowej drogi w Częstochowie, niezbędne jest wstępne przeanalizowanie, czy mają z niej korzystać regularnie lub w sytuacjach awaryjnych autobusy komunikacji miejskiej. Parametry geometryczne nowo projektowanych dróg powinny uwzględniać zapas ok. 20% wartości wymaganej przepisami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, wzrostu płynności i zmniejszenia ryzyka zagrożeń technicznych związanych z przejazdami przez zbyt wąskie dla autobusów korytarze drogowe;
- W osobny sposób należy analizować lokalizację przystanków na drogach krajowych i wojewódzkich, na których częściej występują linie międzymiastowe lub przewoźników komercyjnych. Chodzi o to, aby zapewnić możliwości przesiadek pomiędzy takimi połączeniami a liniami obsługującymi przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanymi przez Miasto.

4. Określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

W niniejszym rozdziale dokonano określenia obszaru objętego siecią komunikacyjną, na którym przewidziane jest organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez Miasto Częstochowa, traktując kwestie gmin ościennych w sposób wariantowy, ponieważ funkcjonowanie na ich obszarze linii opartych na porozumieniach międzygminnych jest w każdym przypadku indywidualną sprawą poszczególnych samorządów. Dokonano również zestawienia wytycznych co do sposobu zarządzania siecią komunikacyjną, układu linii, częstotliwości kursowania, typizacji dni ruchowych, założeń związanych z pojemnością taboru komunikacyjnego.

W szczegółowy sposób opisano możliwości integracji istniejącej sieci połączeń na obszarze miasta z każdą z gmin ościennych osobno, określając stopień ingerencji w układ istniejący. Co jednak ważne, wszystkie założenia określone w tym rozdziale należy traktować jako obowiązujące od dnia 1 stycznia 2021 roku. Ustalenia te przyjmuje się jako działania na rzecz integracji sieci publicznego transportu zbiorowego na szczeblu Subregionu Północnego województwa śląskiego.

Osobno została opisana kwestia eksploatacji taboru zeroemisyjnego oraz innych rozwiązań związanych z napędem pojazdów komunikacji publicznej, dotychczas niespotykanych na drogach Częstochowy. Uwzględniono również znaczenie i atuty komunikacji tramwajowej.

Ostatnią część rozdziału poświęcono zagadnieniu priorytetów w ruchu dla publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in. przedstawiając koncepcję docelowej organizacji przewozów tramwajowych i autobusowych w centrum Częstochowy.

4.1. Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną

Sieć komunikacyjna organizowana przez Miasto Częstochowa, powinna mieć określone ramy obszarowe swojego funkcjonowania, związane z jego kompetencjami powiązаныmi z podziałem administracyjnym kraju. Z tego względu, niniejszy plan transportowy obejmuje następujące obszary:

- całą powierzchnię miasta Częstochowy;

- całe obszary gmin sąsiadujących z Częstochową, z którymi na dzień 31.08.2020 r. ważne są porozumienia międzygminne z Miastem w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- obszary gmin sąsiadujących z Częstochową, które na dzień 31.08.2020 r. nie posiadają podpisanych porozumień międzygminnych z Miastem w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, ale zawarcia takich porozumień nie można wykluczyć w następnych latach oraz nie istnieją przeciwwskazania prawne do zawarcia takich porozumień;
- obszary wybranych (jako relatywnie najbardziej prawdopodobne) gmin położonych w drugim lub trzecim pierścieniu gmin ościennych wokół Częstochowy, które nie posiadają podpisanych porozumień międzygminnych z gminami bezpośrednio graniczącymi z Częstochową w zakresie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, ale nie wyklucza się ich zawarcia w przyszłości lub utworzenia z ich udziałem transportowego związku międzygminnego, a z samych tych gmin napływały wcześniej sygnały w sprawie zainteresowania uruchomieniem organizowanych przez Miasto Częstochowa przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Liczba rejonów komunikacyjnych niezbędna do budowy modelu ruchu zależy od dwóch zasadniczych elementów: powierzchni obszaru analizy oraz struktury przestrzenno-demograficznej, czyli rozmieszczenia generatorów i absorbentów ruchu w analizowanym obszarze.

Granice poszczególnych rejonów komunikacyjnych powinny przebiegać na naturalnych przeszkodach terenowych, takich jak: rzeki, wąwozy, jeziora, linie kolejowe, autostrady i drogi ekspresowe, ewentualnie przebiegać przez tereny niezabudowane. Mogą to również być granice administracyjne gmin położonych w tym samym pierścieniu oddalenia od miasta dominującego (np. granica między gminami Poczesna i Konopiska). W gęstych sieciach często konieczne jest także wykorzystanie liniowych elementów infrastruktury transportu. W takiej sytuacji wyznaczenie granic rejonów zależy od wielkości potencjału danego rejonu komunikacyjnego lub stopnia obsługi otoczenia zewnętrznego przez daną drogę (ulicę).

W Częstochowie można wydzielić przede wszystkim 20 rejonów komunikacyjnych, których granice stanowią zwyczajowo przyjęte granice dzielnic należących do miasta. Dodatkowo można dokonać dalszego podziału rejonów, wykorzystując dane o zagospodarowaniu przestrzennym (istniejącym i planowanym) oraz danych statystycznych (liczba mieszkańców, liczba zatrudnionych, liczba zatrudnionych w usługach oraz liczba uczniów). W niniejszym opracowaniu uwzględniono także inne jednostki samorządu terytorialnego, graniczące bezpośrednio z podstawowym obszarem analiz, który stanowi miasto Częstochowa. Należy do nich dziewięć gmin ościennych, spośród których siedem należy administracyjnie do powiatu częstochowskiego ziemskiego, a dwie – do powiatu kłobuckiego. Wszystkie natomiast położone są na obszarze województwa śląskiego, tworząc główny trzon jego subregionu północnego. W niektórych przypadkach gminy te są granicznymi z innymi województwami.

Zasadnicza część analizy skupia się na 10 jednostkach samorządu terytorialnego, jakimi są: miasto Częstochowa oraz gminy (wymienione kolejno od najdalej wysuniętej na północ w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara): Mykanów, Rędziny, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska, Blachownia, Wręczyca Wielka i Kłobuck.

Obszar miasta Częstochowy podzielony jest na 20 jednostek pomocniczych, nazywanych dzielnicami, utworzonymi na mocy Uchwały Rady Miasta Nr 318/XXVIII/2004 z 15 marca 2004 roku i zaliczamy do nich następujące dzielnice: Bleszno, Częstochówka – Parkitka, Dźbów, Gnaszyn – Kawodrza, Grabówka, Kiedrzyń, Lisiniec, Mirów, Ostatni Grosz, Podjasnogórska, Północ, Raków, Stare Miasto, Stradom, Śródmieście, Trzech Wieszców, Tysiąclecie, Wrzosowiak, Wyczerpy – Aniołów i Zawodzie – Dąbie.

Z uwagi na wystarczającą dla celów planistycznych dokładność analiz w miastach uwzględniane są trzy podstawowe kategorie dróg miejskich:

- ulice główne ruchu przyspieszonego (GP) – jako kontynuacja dróg III klasy technicznej lub też połączenie układu dróg miejskich z drogami I, II i III klasy (z definicji służących głównie ruchowi tranzytowemu);
- ulice główne (G) – jako kontynuacja dróg IV klasy i połączenie dróg miejskich z drogami II i III klasy z rozróżnieniem ich odcinków jedno- i dwujezdniowych;
- ulice zbiorcze (Z) – jako kontynuacja dróg V i VI klasy i ulice obsługujące zespoły osiedli, dzielnice itp., ulice o przekroju jednojezdniowym, z jednym pasem ruchu na kierunek.

W praktyce bardzo trudno jest uzyskać jednolity charakter wszystkich rejonów komunikacyjnych (w obszarze tym powinny się znajdować spójne logicznie generatory lub absorbenty ruchu: osiedla, domy – w szczególności wielorodzinne, uczelnie, szkoły, placówki medyczne, zakłady przemysłowe, centra handlowo-usługowe, tereny sportowe i rekreacyjne).

Główne ciągi komunikacyjne

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego, natomiast ich przebieg w granicach miasta i aglomeracji może z czasem ewoluować. Przez obszar Częstochowy przebiegają następujące drogi krajowe (w tym międzynarodowe) i wojewódzkie:

- DK 1 (Gdańsk – Gorzyczki, droga E75, docelowo jej numer przejmie w całym zakresie autostrada A1, natomiast DK 1 zmieni numer na 91),
- DK 43 (Częstochowa – Kłobuck – Krzepice – Wieluń),
- DK 46 (Kłodzko – Opole – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny),
- DK 91 (Gdańsk – Tczew – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Podwarpie),
- DW 483 (Częstochowa – Nowa Brzeźnica – Łask),
- DW 491 (Częstochowa – Działoszyn),
- DW 494 (Częstochowa – Olesno – Bierdżany),
- DW 786 (Częstochowa – Koniecpol – Włoszczowa – Kielce),
- DW 908 (Częstochowa – Tarnowskie Góry).

Z punktu widzenia projektowania systemu transportowego, największe znaczenie ma DK 1, która w większej części swojej długości posiada już parametry techniczne i oznakowanie drogi najwyższej klasy, czyli autostrady. W sąsiedztwie Częstochowy, dla której stanowi zachodnią obwodnicę, funkcjonują już cztery węzły autostradowe, pozwalające na skomunikowanie z drogami krajowymi i wojewódzkimi, będącymi również głównymi składnikami wewnątrzmięjskiej sieci transportowej. Według stanu na IV kwartał 2020 roku, najistotniejsze będzie dokończenie przebudowy do parametrów autostrady odcinka położonego od węzła Częstochowa Północ w kierunku Łodzi. Zadanie to jest w trakcie realizacji i przewiduje się, że po jego ukończeniu powinno nastąpić zmniejszenie ruchu tranzytowego w śladzie dotychczasowej DK 1, przewidzianej do przejścia numeru 91 – analogicznie jak na innych odcinkach w kierunku północnym.

Układ ulic w Częstochowie ma charakter promienisto-rusztowy. Podstawę systemu stanowi 10 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta:

- ul. Kisielewskiego i ul. Ludowa wraz z odgałęzieniem w ul. Sejmową (od strony północnej);
- ul. Warszawska i ul. Rędzińska wraz z odgałęzieniem w ul. Batalionów Chłopskich (od strony północno-wschodniej);
- ul. Mirowska (od strony wschodniej);
- ul. Legionów i ul. Brzyszcowska (od strony wschodniej);
- Aleja Pokoju (od strony południowo-wschodniej);

- Aleja Bohaterów Monte Cassino, ul. Dźbowska, ul. Powstańców Warszawy i ul. Gościnną (od strony południowej oraz południowo-zachodniej);
- ul. Leśna (od strony południowo-zachodniej);
- ul. Główna i ul. Przejazdowa (od strony zachodniej);
- ul. Wręczycka (od strony zachodniej);
- ul. św. Rocha (od strony północno-zachodniej).

Uzupełnieniem podstawowego układu drogowego są drogi usytuowane rusztowo w układzie północ-południe oraz wschód-zachód. W niektórych przypadkach przecinają one centrum miasta i stanowią śródmiejskie odcinki poprzedzające drogi rozchodzące się promieniście, wskazane powyżej. W układzie wschód-zachód, kluczowe znaczenie mają następujące ciągi ulic:

- Aleja Wyzwolenia – ul. Obrońców Westerplatte;
- ul. Wręczycka – ul. Okulickiego – ul. Dekabrystów – ul. Wały Dwernickiego;
- ul. św. Rocha – Aleja Jana Pawła II – ul. Drogowców;
- ul. Główna – ul. św. Barbary – ul. św. Augustyna / ul. św. Kazimierza – ul. Pułaskiego;
- ul. Jagiellońska – Aleja Pokoju;
- ul. Bugajska.

W układzie północ-południe, szczególne znaczenie mają ciągi drogowe:

- Aleja Wojska Polskiego;
- ul. Warszawska – ul. Krakowska / ul. Kanał Kohna – ul. Nadrzeczna;
- Aleja Armii Krajowej – Aleja Kościuszki – Aleja Wolności – Aleja Niepodległości;
- Aleja Bohaterów Monte Cassino – ul. Śląska – ul. Kilińskiego / ul. Dąbrowskiego – ul. Nowowiejskiego – ul. Korczaka;
- ul. Pułaskiego – ul. Popiełuszki – ul. Szajnowicza-Iwanowa;
- ul. św. Jadwigi – ul. św. Krzysztofa.

Jednym z największych problemów transportowych współczesnej Częstochowy jest brak alternatywnego ciągu drogowego dla Alei Najświętszej Maryi Panny, który uprzednio stanowił główną oś linii autobusowych komunikacji miejskiej. Prowadzona rewitalizacja zapoczątkowała od 2005 roku stopniową eliminację autobusów z tej głównej arterii częstochowskiego Śródmieścia. Zgodnie z założeniami, dla komunikacji miejskiej udostępnione są jedynie odcinki:

- ul. Śląska – Aleja Wolności (jezdnia południowa);
- Aleja Wolności – ul. Wilsona (obie jezdnie);
- ul. Wilsona – Plac Daszyńskiego (obie jezdnie, ale z ograniczeniami ilościowymi).

W przypadku całego rewitalizowanego ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny, na uwagę zwraca fakt częściowego dopuszczenia motoryzacji indywidualnej przy równoczesnym wycofaniu komunikacji miejskiej, co stanowi rzadko spotykany ewenement w skali europejskiej i nie jest korzystny dla mieszkańców Częstochowy, radykalnie ograniczając dostępność do reprezentacyjnej części miasta, w której znajdują się obiekty użyteczności publicznej, w tym niedalekie urzędy.

Zgodnie z założeniami niniejszego planu transportowego, w perspektywie lat 2021 – 2023, autobusy komunikacji miejskiej mają w większości przypadków powrócić do ruchu w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny, co wymaga odpowiednich zmian w zakresie dostosowania infrastruktury oraz organizacji ruchu drogowego. Proponowane rozwiązania zostały opisane szczegółowo w rozdziałach 4.3. oraz 9.4. Warto natomiast zwrócić uwagę na możliwości wprowadzenia na odcinku III Alei Najświętszej Maryi Panny autobusów niskoemisyjnych.

Jednocześnie przewiduje się pewne ograniczenia dla transportu indywidualnego, w szczególności w zakresie dostępu do miejsc parkingowych wzdłuż osi Alei Najświętszej Maryi Panny oraz utrzymania przejezdności niektórych odcinków dla pojazdów innych, niż komunikacja miejska, taksówki osobowe i pojazdy uprzywilejowane.

4.2. Charakterystyka obszaru objętego siecią komunikacyjną

Komunikacja miejska w Częstochowie w formie organizowanej przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu oraz realizowanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, funkcjonuje od 2 grudnia 2009 roku – od czasu zawarcia tzw. Umowy wykonawczej, oznaczonej sygnaturą BT-5550-160/09. MPK jest spółką prawa handlowego, której jedynym właścicielem jest Gmina Miasto Częstochowa, posiadające 100% udziałów. Według stanu na dzień 01.09.2020 r., zgodnie z wpisem do KRS, kapitał zakładowy spółki wynosi 106.214.000,00 zł.

MPK jest operatorem publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, wykonującym zadania przewozowe określone przez organizatora – Miejski Zarząd Dróg i Transportu.

Według stanu na dzień 01.09.2020 r., większość przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze kompetencji Organizatora, realizowana jest na liniach o przebiegach tras zmienionych w następstwie okresowych objazdów. Powoduje to, że analiza tras poszczególnych linii nie jest miarodajna, toteż istotniejszą kwestią jest wyartykułowanie oznaczeń linii i wskazanie ich relacji i kierunków obsługiwanych obszarów miasta. Są one następujące:

Linie tramwajowe:

- **1:** Zajezdnia MPK – Aleja Pokoju – Kucelin szpital (linia skrócona do Zajezdni MPK na czas realizacji rajowe ji związanej z przebudową liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie);
- **2:** Zajezdnia MPK – Aleja Pokoju – Raków Dworzec PKP (linia skrócona do Zajezdni MPK na czas realizacji rajowe ji związanej z przebudową liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie);
- **3:** Zajezdnia MPK – Stadion Raków (linia skrócona do Zajezdni MPK na czas realizacji rajowe ji związanej z przebudową liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie);

Linie autobusowe:

- **10:** Parkitka szpital – Nowobialska – Okulickiego – Szajnowicza-Iwanowa – Aleja Jana Pawła II – Aleja Kościuszki – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Krakowska/Kanał Kohna – Aleja Wojska Polskiego – Aleja 11 Listopada – Bohaterów Katynia – Bleszno;
- **11:** Cmentarz Św. Rocha – św. Jadwigi – św. Barbary – Pułaskiego – Sobieskiego – Plac Biegańskiego – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Mirowska – Faradaya – Legionów – KSSE Kusięcka / Legionów Cooper Standard;
- **12:** Raków Dworzec PKP – Łukasińskiego – Limanowskiego – Aleja Wojska Polskiego – Kanał Kohna/Krakowska – Stary Rynek – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Popieluszki – Rynek Wieluński – św. Rocha – Wręczycka – Dobrzyńska – Lwowska – Przejazdowa – Gnaszyn Dworzec PKP;
- **13:** Wierzchowisko – Wola Kiedrzyńska – Kiedrzyń – Ludowa – Kisielewskiego – Aleja Armii Krajowej – Polskiego Czerwonego Krzyża – Dąbrowskiego/Kilińskiego – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Olsztyńska – Szpitalna – Aleja Pokoju – Kucelin szpital – Korfantego – Walcownia – Huta Wydział Transportu;

- **14:** Korkowa – Brzeziny Kolonia – Brzeziny – Żyzna – Sabinowska – Piastowska – Aleja Bohaterów Monte Cassino – 1 Maja – Aleja Wolności – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Stary Rynek – Warszawska – Rzasawska – Wypoczynku – Meliorantów – Rzasawa – Meliorantów – Rzasawa Dworzec PKP;
- **15:** Korkowa – Bór – Jagiellońska – Aleja Bohaterów Monte Cassino – 1 Maja – Aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Popiełuszki – Szajnowicza-Iwanowa – Dekabrystów – Wały Dwernickiego – Fieldorfa – Sosabowskiego – Kukuczki;
- **17:** Wyczerpy osiedle – Norwida – Warszawska – Stary Rynek – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Aleja Wolności – 1 Maja – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Matejki – Konwaliowa – Busolowa – Liszka Dolna;
- **18:** Dworzec Główny PKP – Aleja Wolności – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Stary Rynek – Mirowska – Morenowa – Komornicka – Mirowska – Hektarowa – Zawodziańska – Jaskrów – Batalionów Chłopskich;
- **19:** Żabiniec – Ikara – św. Rocha – Rynek Wieluński – Aleja Jana Pawła II – Plac Biegańskiego – Korczaka – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Jagiellońska – Orkana – Aleja 11 Listopada – Jesienna – Limanowskiego – Łukasińskiego – Aleja Pokoju – Kucelin szpital – Korfantego – Walcownia;
- **20:** Brzeziny – Brzeziny Kolonia – Korkowa – Poselska – Wypalanki – Bór – Jagiellońska – Rydza-Śmigłego – Jesienna – Aleja 11 Listopada – Orkana – Jagiellońska – Aleja Wojska Polskiego – Kanał Kohna/Krakowska – Stary Rynek – Warszawska – Norwida – Wyczerpy osiedle;
- **21:** Dźbów Leśna – Walaszczyki – Leśna – Kopalniana – Lakowa – Busolowa – Kolorowa – Przejazdowa – Główna – św. Barbary – Pułaskiego – Sobieskiego – Aleja Wolności – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Stary Rynek – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Olsztyńska;
- **22:** Gombrowicza – Fieldorfa – Michałowskiego – Aleja Wyzwolenia – Kiedrzyńska – Dekabrystów – Plac Biegańskiego – Sobieskiego – Pułaskiego – św. Barbary – Główna – Przejazdowa – Gnaszyn Dworzec PKP – Drzewna – Łojki;
- **23:** Rejtana – Kanał Kohna/Krakowska – Stary Rynek – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – Leśna – Ekonomiczna – Dźbów KSSE Skorki;
- **24:** Jesienna – Bohaterów Katynia – Błeszno – Rakowska – Aleja Wojska Polskiego – Kanał Kohna/Krakowska – Stary Rynek – Warszawska – Aleja Jana Pawła II – Aleja Armii Krajowej – Dekabrystów – Kiedrzyńska – Aleja Wyzwolenia – Michałowskiego – Sosabowskiego – Kukuczki;
- **25:** Wyczerpy osiedle – Norwida – Warszawska – Rzasawska – Karłowicza – Makuszyńskiego – św. Brata Alberta – Pileckiego – Fieldorfa – Aleja Wyzwolenia – Obrońców Westerplatte – Szajnowicza-Iwanowa – Dekabrystów – Plac Biegańskiego – Korczaka – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Żyzna – Brzeziny – Brzeziny Nowe – Sobuczyna – Malownicza;
- **26:** Grabówka – św. Rocha – Rynek Wieluński – Aleja Jana Pawła II – Aleja Kościuszki – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Stary Rynek – Mirowska – Srebrna – Morenowa – Mirowska – [Turystyczna – Bursztynowa] – Mstowska – Mirów Pegaz – Wodociągowa – Przepróżna Górka – Siedlec;
- **27:** Gnaszyn Dospel – Tatrzańska – Wielkoborska – Wręczycka – św. Rocha – Rynek Wieluński – Popiełuszki – Pułaskiego – Sobieskiego – Aleja Wolności – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Stary Rynek – Mirowska – Faradaya – Legionów – Strefowa – KSSE Kusiecka;

- **28:** Parkitka szpital – Nowobialska – Okulickiego – Dekabrystów – Aleja Armii Krajowej – Aleja Jana Pawła II – Warszawska – Stary Rynek – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Hutników – Gilowa – Aleja Pokoju – Kucelin szpital – Korfantego – Walcownia – Huta Wydział Transportu;
- **29:** Gombrowicza – Fieldorfa – Aleja Wyzwolenia – Sosabowskiego – Michałowskiego – Aleja Wyzwolenia – Aleja Armii Krajowej – Polskiego Czerwonego Krzyża – Dekabrystów – Okulickiego – Nowobialska – Parkitka szpital – Nowobialska – Okulickiego – św. Krzysztofa – św. Rocha – Ikara – Radomska – Cmentarz Komunalny;
- **30:** Siedlec – Mstów – Wancerzów – Jaskrów – Jaskrów Wille – Batalionów Chłopskich – Rędzińska – Warszawska – Aleja Jana Pawła II – Aleja Kościuszki – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Daszyńskiego – Nadrzeczna – Warszawska - – Siedlec;
- **31:** Cmentarz Komunalny – Radomska – św. Rocha – św. Jadwigi – Kordeckiego - 7 Kamienic – Pułaskiego – Sobieskiego – Aleja Wolności – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Stary Rynek – Mirowska – Faradaya – Legionów – Aleja Wojska Polskiego – Aleja Pokoju – Łukasińskiego – Limanowskiego – Aleja Wojska Polskiego – Bugajska – Kręciwilk;
- **32:** Raków Dworzec PKP – Łukasińskiego – Limanowskiego – Aleja Wojska Polskiego – Kanał Kohna/Krakowska – Plac Daszyńskiego – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Biegańskiego – Aleja Jana Pawła II – Szajnowicza-Iwanowa – Okulickiego – Wręczycka – Białostocka – Wielkoborska – Stara Gorzelnia;
- **33:** Ogrodowa – Plac Daszyńskiego – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Biegańskiego – Korczaka – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – Gościnną – Przyjemna – Wygoda – Wąsosz;
- **35:** Legionów Cooper Standard – KSSE Kusięcka – Legionów – Aleja Wojska Polskiego – Aleja 11 Listopada – Bohaterów Katynia – Rakowska – Limanowskiego – Łukasińskiego – Aleja Pokoju – Aleja Wojska Polskiego - ... - Legionów Cooper Standard;
- **36:** Legionów Cooper Standard – KSSE Kusięcka – Legionów – Aleja Wojska Polskiego – Aleja Pokoju – Łukasińskiego – Limanowskiego – Rakowska – Bohaterów Katynia – Aleja 11 Listopada – Aleja Wojska Polskiego - ... - Legionów Cooper Standard;
- **37:** Tesco – Drogowców – Aleja Jana Pawła II – Warszawska – Stary Rynek – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Aleja Wolności – Sobieskiego – Korczka – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Przestrzenna – Konwaliowa – Kawodrza Górna;
- **38:** Zajeżdźnia MPK – Jagiellońska – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – Malownicza – Powstańców Warszawy – Dźbów;
- **53:** Zajeżdźnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Wrzosowa – Huta Stara B – Huta Stara A – Poczesna Południowa – Poczesna OSP;
- **57:** Zajeżdźnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Bugajska – Olsztyn (Odrzykoń) – Skrajnica – Olsztyn Rynek (linia jednokierunkowa, powrót jako linia nr 67);
- **58:** Zajeżdźnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Bugajska – Olsztyn (Odrzykoń – Os. Pod Wilczą Górą) – Kusięta – Olsztyn Rynek – Olsztyn (Os. Pod Wilczą Górą – Odrzykoń) - ... - Zajeżdźnia MPK;
- **59:** Zajeżdźnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Bugajska – Olsztyn (Odrzykoń – Os. Pod Wilczą Górą) – Olsztyn Rynek – Kusięta – Olsztyn (Os. Pod Wilczą Górą – Odrzykoń) - ... - Zajeżdźnia MPK;
- **65:** Zajeżdźnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Wrzosowa – Słowik – Korwinów – Nowa Wieś – Poczesna – Kolonia Borek – Zawodzie;
- **67:** Zajeżdźnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Bugajska – Olsztyn (Odrzykoń) – Skrajnica – Olsztyn Rynek – Sokole Góry – Biskupice;

- **68:** Zajezdnia MPK – Aleja Niepodległości – Aleja Wojska Polskiego – Wrzosowa – Nowa Wieś – Poczesna – Kolonia Borek – Kolonia Poczesna – Bargły – Michałów – Nierada;
- **69:** Dworzec Główny PKP – Sobieskiego – Pułaskiego – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – Malownicza – Sobuczyna – Młynek – Mazury – Nierada szkoła – Nierada;
- **80:** Raków Dworzec PKP – Łukasińskiego – Limanowskiego – Rakowska – Jesienna – Aleja 11 Listopada – Orkana – Jagiellońska – Aleja Niepodległości – Aleja Wolności – Aleja Kościuszki – Aleja Armii Krajowej – Aleja Wyzwolenia – Fieldorfa – Sosabowskiego – Kukuczki (linia nocna);
- **123:** Fieldorfa – Aleja Wyzwolenia – Aleja Armii Krajowej – Aleja Kościuszki – Aleja Wolności – Aleja Niepodległości – Zajezdnia MPK (autobus za tramwaj, kursujący na czas realizacji rajowe ji związanej z przebudową liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie);

Według stanu na dzień 01.09.2020 r., w Częstochowie kursuje również linia autobusowa nr 95 w relacji Gombrowicza – Wierzchowisko, zastępując na ulicy Makuszyńskiego linię nr 25, doraźnie kursującą objazdem przez Aleję Marszałkowską. Z uwagi na fakt, że linia nr 95 prawdopodobnie będzie funkcjonować tylko przez okres kilkunastu tygodni, pominięto ją w analizie.

Nocne weekendowe linie autobusowe o numerach 81, 82, 83 i 84, a także linia nr 034, kursująca w sezonie letnim i obsługiwana zabytkowym autobusem piętrowym, zostały zawieszona w marcu 2020 roku, ze względu na wprowadzenie w Polsce obostrzeń sanitarnych spowodowanych wybuchem pandemii COVID-19. W momencie zakończenia prac nad dokumentem, organizator publicznego transportu zbiorowego nie posiada wiedzy na temat wznowienia funkcjonowania tych linii.

W obszarze kompetencji organizatora publicznego transportu zbiorowego mieszka aktualnie prawie 250 tysięcy osób, spośród których ok. 221 tys. Przypada na samą Częstochowę. Szacuje się, że spośród pozostałych 29 tys. Mieszkańców objętych siecią komunikacyjną, w poszczególnych gminach ościennych udziały wyglądają następująco:

- 13 tys. W gminie Poczesna;
- 6 tys. W gminie Olsztyn;
- 1 tys. W gminie Konopiska;
- 2 tys. W gminie Blachownia;
- 2 tys. W gminie Mykanów;
- 5 tys. W gminie Mstów.

Wszystkie linie komunikacyjne, na których wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, obsługiwane są przez MPK.

W kontekście generowania potoków pasażerskich oraz wnoszenia opłat za usługi przewozowe przez mieszkańców obszaru objętego Planem Transportowym, wyodrębnia się cztery grupy wiekowe osób zamieszkałych w mieście i gminach posiadających ważne porozumienia:

- do 6 i powyżej 70 lat – jako posiadających uprawnienia do przejazdów bezpłatnych;
- od 7 do 24 lat – jako posiadających w większości uprawnienia do przejazdów ulgowych;
- od 25 do 60 (kobiety) i 65 (mężczyźni) lat – jako nabywających w większości bilety normalne;
- od 60 (kobiety) i 65 (mężczyźni) do 70 lat – jako posiadających w większości uprawnienia do przejazdów ulgowych lokalnych.

Jednostkowe wpływy z biletów w poszczególnych kategoriach wiekowych mieszkańców miasta są zróżnicowane.

Największe wpływy na przeciętnego mieszkańca obszaru miasta osiągane są w tych przedziałach wiekowych, w których większość osób posiada prawo do korzystania z biletów ulgowych – pomimo niższej ceny tych biletów. Odwrotna sytuacja występuje dla obszaru gmin ościennych, gdzie najwyższe są wpływy jednostkowe dla grupy pasażerów opłacających pełną wartość biletu.

W przypadku Częstochowy i gmin ościennych (tylko posiadających ważne porozumienia międzygminne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego), względem podanych wyżej kategorii wiekowych, liczby mieszkańców podane przez Bank Danych Lokalnych GUS kształtują się następująco:

- do 7 lat: 12.373 osoby w Częstochowie i 4.354 osoby w gminach ościennych, co daje łącznie 16.727 osób;
- od 7 do 24 lat: 63.513 osób w Częstochowie i 20.441 osób w gminach ościennych, co daje łącznie 83.954 osoby;
- od 25 do 59/64 lat: 113.163 osoby w Częstochowie i 37.748 osób w gminach ościennych, co daje łącznie 150.911 osób;
- powyżej 69 lat: 31.384 osoby w Częstochowie i 7.578 osób w gminach ościennych, co daje łącznie 38.962 osoby.

W pierwszym półroczu 2020 roku zaobserwowano łączny spadek populacji o około 0,5%, przy czym w ostatniej grupie wiekowej wystąpił wzrost rzędu 2,5%.

Największą ruchliwością w mieście charakteryzują się mieszkańcy nabywający bilety ulgowe, zatem większość pasażerów częstochowskiej komunikacji miejskiej stanowią pasażerowie uprawnieni do przejazdów ulgowych. Mieszkańcy opłacający bilet w pełnej wysokości posiadają zdecydowanie większe możliwości korzystania z innych środków transportu, szczególnie z samochodów osobowych. Efektem rosnącej liczby podróży realizowanych samochodami osobowymi oraz skutkiem zmian demograficznych, jest malejąca przychodowość komunikacji miejskiej – często nawet pomimo tylko niewielkiego spadku liczby pasażerów lub nawet braku jej zmniejszenia. Zjawiskiem powszechnym w skali całego kraju jest ponadto znaczny udział wśród pasażerów osób starszych, często uprawnionych do przejazdów bezpłatnych. W ciągu najbliższych lat należy oczekiwać dalszego wzrostu liczby pasażerów uprawnionych do podróży bezpłatnych, co wpłynie na utrzymanie się tej negatywnej tendencji.

Zmiany demograficzne, związane ze strukturą wiekową społeczeństwa sprawiają, iż w miarę upływu czasu, opłacalność komunikacji miejskiej będzie coraz mniejsza, co wymusi procentowy wzrost znaczenia rekompensaty zapewnianej przez budżety samorządów. Najskuteczniejszym rozwiązaniem, a przy tym najtrudniejszym w realizacji, będzie zachęcenie mieszkańców objętych biletami pełnopłatnymi do korzystania z komunikacji zbiorowej, a nie z indywidualnej.

Na obszarze miasta Częstochowy oraz raju Poczesna, MPK zapewnia połączenia dla 100% populacji, przy czym występuje silne zróżnicowanie co do dostępności mieszkańców poszczególnych obszarów do najbliższych przystanków. W skrajnych przypadkach są to odległości przekraczające nawet 2 km (peryferyjne ulice Częstochowy). W przypadku raju Olsztyn, sieć komunikacyjna zarządzana przez MZDiT obejmuje ok. 75% mieszkańców, prawie 50% w gminie Mstów, natomiast na terenie gmin Blachownia, Mykanów i Konopiska wartości te nie przekraczają kilkunastu procent, a autobusy MPK pełnią drugoplanowe role w zakresie przewozów osób.

Według stanu na dzień 01.09.2020 r., w ramach sieci komunikacyjnej wyróżnia się bilety miejskie oraz podmiejskie, przy czym te drugie obowiązują wyłącznie na liniach aglomeracyjnych od granicy miasta Częstochowy na terenie raju Poczesna (linie nr 53, 65, 68 i 69) i Olsztyn (linie nr 57, 58, 59 i 67). Porozumienia międzygminne z pozostałymi gminami zakładają obowiązywanie miejskiej taryfy biletowej. Należy podkreślić, iż z formalnego punktu widzenia w całej sieci możliwe jest całkowite ujednoczenie taryfy biletowej.

Zarówno w Częstochowie, jak i gminach ościennych, jednym z najważniejszych problemów związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego jest niekontrolowany rozwój motoryzacji indywidualnej, przy czym szczególnie gwałtownie postępował on pod koniec lat 90. XX wieku. Obecnie zdecydowanie jest on mniejszy, ponieważ można ogólnie przyjąć zasadę, że „kto miał kupić sobie samochód osobowy, to już go kupił”. Do pozostałych istotnych czynników wpływających na strukturę przewozów i funkcjonowanie komunikacji miejskiej w częstochowskiej sieci należy zaliczyć:

- Starzenie się społeczeństwa: od 1990 roku w całej Polsce obserwuje się zdecydowany wzrost średniej długości życia. Zarówno w przypadku kobiet, jak i mężczyzn, w ciągu ostatnich trzydziestu lat przeciętnie długość trwania życia wzrosła o 7-8 lat. Na obszarze badanej sieci komunikacyjnej wartości te nie odbiegają istotnie od średniej krajowej. Sytuacja ta powoduje jednak, że coraz więcej społeczeństwa znajduje się w wieku poprodukcyjnym, w którym przysługują uprawnienia do korzystania z biletów ulgowych, a po ukończeniu 70. Roku życia – bezpłatne. Tym samym z roku na rok rośnie udział osób uprawnionych do ulg w taryfie biletowej, a jednocześnie maleje udział osób, które powinny korzystać z biletów normalnych;
- Rozbudowany zbiór grup społecznych, uprawnionych do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych. Konsekwencją tego jest obniżenie rentowności linii komunikacyjnych oraz wpływów ze sprzedaży biletów;
- Niestabilna sytuacja na rynku pracy. Jest to problem, który zdecydowanie nasilił się w roku 2020, w następstwie pandemii COVID-19. Wprowadzane obostrzenia spowodowały spadek wskaźników gospodarczych. Wiele firm ograniczyło lub zawiesiło działalność, a nie wszystkie ją reaktywowały. Znaczna część załogi firm miała wypłacane postojowe, niektórych zwalniano redukując zatrudnienie. Z drugiej strony jednak, pomimo uciążliwości społecznej i gospodarczej, pandemia COVID-19 na przełomie trzeciego i czwartego kwartału 2020 roku wydaje się być pod kontrolą władz krajowych i życie w Polsce nie odbiega drastycznie od stanu sprzed wybuchu pandemii. Biorąc pod uwagę, iż trwają zaawansowane prace nad szczepionką, nie jest wykluczone, że w dłuższej perspektywie czasowej, tj. kilku lat, pandemia COVID-19 nie wpłynie istotnie na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Można się spodziewać natomiast dalszego rozwoju częstochowskich obszarów stref ekonomicznych, które dynamicznie się rozbudowują. Powstają nowe zakłady pracy, zatrudniające dziesiątki osób. Nie ulega wątpliwości, że sytuacja pandemiczna raczej nie zahamuje tego trendu, a nieco go wydłuży w czasie;
- Brak dostatecznych priorytetów w ruchu dla publicznego transportu zbiorowego. Ze względu na silne lobby na rzecz transportu indywidualnego, w Częstochowie nadal brakuje wydzielonych pasów ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej, przez co tracą one czas w zatorach drogowych, a sytuacja w centrum miasta, będąca następstwem przeprowadzonej rewitalizacji Alei Najświętszej Maryi Panny, rażąco osłabia istotność tej gałęzi transportu osób, zdecydowanie zniechęcając do korzystania z linii autobusowych z uwagi na wydłużony czas przejazdu i pogorszenie dostępności do przystanków. W niniejszym planie transportowym kwestie te zostaną przedstawione w nowym świetle, o czym szerzej napisano w rozdziale 4.3.;
- Specyficzny układ urbanistyczny miasta, sprzyjający quasi-promienistemu układowi sieci połączeń, bez przystanków krańcowych w Śródmieściu. Zdecydowana większość linii komunikacyjnych prowadzi z jednych dzielnic peryferyjnych poprzez centrum do dzielnic peryferyjnych położonych po drugiej stronie miasta. Najczęściej są to linie budowane w układzie północ-południe lub wschód-zachód, z względnie niewielkimi odstępstwami od tej reguły. Ponadto ogólnikowo o częstochowskich liniach komunikacji miejskiej można powiedzieć, iż na tle rozwiązań znanych z innych polskich miast: jest ich stosunkowo dużo, trasy są długie, a częstotliwości kursowania na większości linii są mało atrakcyjne. Pomijając kursujące sumarycznie co 6 minut tramwaje, częstotliwość nie mniejszą od 20-minutowej co najmniej w godzinach szczytu w dni robocze posiadają linie autobusowe nr: 10, 12, 15, 17, 22, 24 i 26.

- Ponadto cechami częstochowskiej sieci komunikacyjnej jest wykonywanie wariantowych kursów w obrębie tej samej linii, znaczny wskaźnik krętości połączeń (iloraz odległości między przystankami skrajnymi mierzonej w linii prostej względem odległości pokonywanej drogami). Aktualnie tabor autobusowy jest zdominowany przez autobusy klasy MAXI, stanowiące prawie 80% floty użytkowanej przez MPK. Na części brygad autobusy te nie są wystarczające dla zaspokajania potrzeb przewozowych przy względnie komfortowych warunkach podróży i powinny być zastąpione autobusami przegubowymi. Z drugiej jednak strony istnieją brygady, na których pojemność autobusów 12-metrowych jest zdecydowanie za duża i tabor taki należy zastąpić autobusami MIDI, a nawet MINI.

W ciągu ostatnich kilku lat w sieci komunikacyjnej zahamowano tendencję ograniczania pracy przewozowej w dni robocze szkolne, utrzymując na podobnym poziomie całkowitą ekspedycję taboru autobusowego. Redukcja ilości kursów nastąpiła w soboty i niedziele, przy czym kluczowe znaczenie miało rozgraniczenie rozkładów roboczych wakacyjnych od sobotnich. MZDiT przeprowadziło tę operację sukcesywnie na przełomie lat 2019-2020, ograniczając w soboty pracę przewozową o ponad 10%, przy zachowaniu niemal identycznej w dni robocze wakacyjne. Po wprowadzeniu przez ustawodawstwo rajowe ograniczeń w handlu w niedziele i święta, dokonano również redukcji pracy przewozowej w tych typach dni. Aktualnie wielkości pracy przewozowej w poszczególnych typach dni ruchowych w komunikacji miejskiej w Częstochowie wyglądają następująco względem rozkładów roboczych szkolnych (przyjętych jako 100%):

- Robocze w lipcu i sierpniu – 91%;
- Soboty – 80%;
- Niedziele i święta – 58%.

4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

Sieć komunikacji miejskiej w Częstochowie wymaga skutecznego i fachowego zarządzania, gdyż w jej zasięgu mieszka około 250 tysięcy osób, a w dzień roboczy realizowanych było średnio około 115 tysięcy przejazdów tramwajami i autobusami MPK. Wartość usług przewozowych w skali roku oscyluje na poziomie około 100 milionów złotych, a usługi te są finansowane w formie przychodów ze sprzedaży biletów – dotychczas są one po stronie Operatora oraz z rekompensaty pochodzącej z budżetów samorządów, w szczególności miasta Częstochowy. Proporcjonalnie mniej za usługi przewozowe płacą gminy ościenne, które zawarły z Miastem porozumienia międzygminne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Niniejsza wersja planu transportowego może być określona mianem wersji przejściowej, której głównym założeniem jest aktualizacja niezbędnych zapisów i dostosowanie ich do obowiązującego stanu prawnego, w szczególności Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Okres, w którym powstawał niniejszy dokument, charakteryzuje się wieloma niewiadomymi w zakresie planowania sieci transportowej. Kilka ważnych inwestycji jest w trakcie realizacji, a inne są na etapie rozpoczynania prac w terenie. Podsumowując, według stanu na 01.09.2020 r., w częstochowskiej sieci komunikacyjnej występują następujące determinanty utrudniające planowanie przewozów w krótkiej perspektywie czasowej (do około 3 lat):

- Zmiana struktury przewozów, następstwa społeczne i gospodarcze trwającej pandemii COVID-19. Nie wiadomo, jaki będzie dalszy rozwój pandemii, czy zostaną wprowadzone lub zniesione ograniczenia w funkcjonowaniu społeczeństwa. Trudno przewidzieć, czy szkoły i uczelnie będą w standardowy sposób realizować zajęcia dydaktyczne, co ma bardzo istotny wpływ na strukturę przewozów. Należy podkreślić, że w okresie od kwietnia do czerwca 2020 r., ze względu na pandemię, komunikacja miejska w Częstochowie była realizowana w oparciu o rozkłady jazdy robocze wakacyjne, a zatem w wymiarze około 90% przyjętego planu;

- Jako jedna z konsekwencji pandemii COVID-19, obserwuje się tendencję do wprowadzania przez firmy i instytucje pracy zdalnej dla co najmniej części pracowników, co z jednej strony może powodować zmniejszenie lokalnych potrzeb przewozowych, ale jednocześnie daje szansę na zwiększenie zaludnienia Częstochowy i gmin ościennych w następstwie migracji wewnętrznych – przykładowo osoby pracujące dla firm krakowskich, warszawskich lub wrocławskich, będą mogły wrócić do Częstochowy, jako miasta rodzinnego, wykonując większość pracy zdalnie. Istotną kwestią mogą się także okazać niższe koszty życia w Częstochowie, niż w największych miastach Polski;
- W Częstochowie od kilku lat trwa intensywna rozbudowa terenów inwestycyjnych w ramach specjalnych stref ekonomicznych, przede wszystkim w rejonie ulicy Kusieckiej i Ekonomicznej. Obserwuje się także powstawanie nowych zakładów pracy w otoczeniu ulicy Legionów, Odlewników i Korfantego, a zatem na dawnych terenach Huty Częstochowa, udostępnionych pod inwestycje. Część gruntów w obrębie stref ekonomicznych należy do Miasta. Trudno obecnie przewidzieć, w jaki sposób pandemia COVID-19 wpłynie na tempo rozbudowy tych stref, lecz zakłada się, iż jedynie je nieco opóźni, a nie zahamuje. Przyjmując taki scenariusz, Organizator publicznego transportu zbiorowego stanie przed zadaniem indywidualnego potraktowania potrzeb przewozowych dla tych obszarów Częstochowy, planując prace przewozowe ukierunkowane na godziny rozpoczynania i kończenia zmian w firmach działających w strefach, jednocześnie w pozostałych okresach ograniczając komunikację do niezbędnego minimum;
- Na IV kwartał 2020 roku przewidziano rozpoczęcie prac w terenie związanych z dwiema wielkimi inwestycjami drogowymi, realizowanymi przez MZDiT. Chodzi o przebudowę dróg krajowych nr 1 (jednocześnie w tym okresie mającej uzyskać nowe oznaczenie – „91”) oraz 46. Obie inwestycje spowodują istotne, aczkolwiek czasowe zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, związane ze skracaniem niektórych linii, czy też tworzeniem zastępczych linii okresowych. Bardzo duży zakres zadań, a przede wszystkim mnogość połączeń autobusowych sprawia, że przez kolejne 2 lata lub dłużej, niemożliwym stanie się planowanie stabilnego układu linii komunikacyjnych w oparciu o wspomniane ciągi drogowy;
- Od marca 2019 roku realizowana jest wielka przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie, za którą odpowiedzialne jest MPK. Konsekwencją tego zadania jest tymczasowe ograniczenie kursowania tramwajów na terenie miasta – na odcinku od Północy do Zajezdni MPK są one zastąpione linią autobusową nr 123. Ruch tramwajów odbywa się tylko w południowej części miasta: na alejach: Niepodległości i Pokoju oraz w ulicach: Jagiellońskiej, Orkana, Alei 11 Listopada, Jesiennej, Rakowskiej i Limanowskiego. Aktualnie nie jest możliwe precyzyjne określenie daty zakończenia tej inwestycji, natomiast gdy to nastąpi, wszystkie trzy linie tramwajowe wznowią kursowanie na swoich podstawowych trasach. Warto jednak pamiętać, że na czas przebudowy estakady rakowskiej w ciągu Alei Wojska Polskiego, kursowanie tramwajów na Alei Pokoju ulegnie ponownemu zawieszeniu, a z racji braku możliwości przedostania się jakimikolwiek środkami transportu na osi Aleja Pokoju – Jagiellońska, nie będzie wówczas uruchamiana komunikacja zastępcza „za tramwaj”;
- Dobiega końca okres trwałości projektu inwestycyjnego, związanego z rewitalizacją Alei Najświętszej Maryi Panny. Niniejszy plan transportowy zakłada w niedalekiej perspektywie czasowej znaczący wzrost znaczenia komunikacji miejskiej w głównym ciągu społeczno-gospodarczo-logistycznym częstochowskiego Śródmieścia, natomiast nie jest pewny termin wprowadzenia poszczególnych rozwiązań, ani ich zakres;
- W związku z bardzo trudną sytuacją PKS Częstochowa S.A., w ostatnich miesiącach zaobserwowano wyraźny wzrost zainteresowania gmin ościennych, sąsiadujących z Częstochową, wspólnym organizowaniem lokalnego transportu zbiorowego. Po wielu latach zastoju w tym zakresie, w III kwartale 2020 roku miały miejsce dwa bardzo ważne wydarzenia:

reaktywowanie połączenia komunikacyjnego z gminą Mykanów (powrót MPK po ponad 29 latach przerwy) oraz rozszerzenie porozumienia z gminą Mstów, które sprawiło, iż od 1 września 2020 roku gmina Mstów posiada najbardziej rozwiniętą sieć komunikacji miejskiej na swoim terenie w całej historii. Trudno przewidzieć, jak potoczą się losy transportu pasażerskiego nie tylko w pozostałych gminach ościennych, ale i innych obszarach tworzących Subregion Północny województwa śląskiego, a trzeba mieć na uwadze, iż każda ingerencja w komunikację aglomeracyjną automatycznie przekłada się na jej funkcjonowanie również w granicach Częstochowy.

Jak widać z powyższych opisów, w IV kwartale 2020 roku komunikacja miejska w Częstochowie funkcjonuje w otoczeniu wielu ograniczeń i braku pewności co do tego, jak rozwine się sytuacja w poszczególnych zakresach. Mając jednak na uwadze konieczność aktualizacji całego dokumentu w postaci Planu Transportowego, przyjęto w zarządzaniu siecią transportową trzy okresy strategiczne i dla każdego z nich nakreślono odrębny scenariusz postępowania i wytycznych co do organizowania sieci, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Wyodrębnienie wspomnianych okresów czasu pozwoli także na wyjaśnienie się przynajmniej części obecnych niewiadomych co do perspektyw związanych np. z pandemią COVID-19, czy też rozbudową sieci aglomeracyjnych linii autobusowych. Z drugiej strony dalsze działania będą wymagały przeprowadzenia kolejnej aktualizacji Planu Transportowego lub stworzenia takiego dokumentu od nowa. Ze względów organizacyjnych, kolejna aktualizacja powinna być przeprowadzona w roku 2022, a jej proces legislacyjny winien być przeprowadzony pomiędzy III kwartałem roku 2022 a II kwartałem roku 2023.

Wprowadza się następujący podział okresów zarządzania w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze częstochowskiej sieci komunikacyjnej:

- **Okres I.** Obejmuje okres od uchwalenia niniejszej wersji Planu Transportowego do dnia 31 grudnia 2022 roku, z możliwością wydłużenia okresu ważności do dnia 30 czerwca 2023 roku bez konieczności zmiany odpowiedniej uchwały Rady Miasta Częstochowy.
- **Okres II.** Obowiązuje od 1 stycznia 2023 roku, z możliwością odroczenia jego wprowadzenia maksymalnie do 1 lipca 2023 roku bez konieczności zmiany odpowiedniej uchwały Rady Miasta Częstochowy, do dnia 31 grudnia 2030 roku. Rozpoczęcie okresu II wymaga uprzedniego uchwalenia kolejnego Planu Transportowego, opracowanego w roku 2022.
- **Okres III.** Obowiązuje od 1 stycznia 2031 roku i wymaga przeprowadzenia kolejnej aktualizacji Planu Transportowego, którą to aktualizację Miasto przygotuje na przełomie lat 2029 i 2030 oraz wprowadzi w życie uchwałą Rady Miasta Częstochowy w roku 2030.

Już na etapie bieżącej aktualizacji Planu Transportowego, możliwe jest zdefiniowanie pewnych wytycznych co do zarządzania siecią komunikacji miejskiej w Częstochowie dla poszczególnych okresów. Część z nich w zamierzeniu podawana jest w sposób ogólnikowy i sygnałny, ponieważ nie ma możliwości precyzyjnego przewidzenia określonych trendów w aspekcie społecznym, ekonomicznym, technologicznym i prawnym.

Cechy związane z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym w Częstochowie podczas obowiązywania **okresu I** są następujące:

- Nastąpi zakończenie przebudowy liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie oraz wprowadzenie do eksploatacji 10 nowych wagonów niskopodłogowych. Tramwaje powrócą do kursowania na trzech liniach, na trasach sprzed realizowanej przez MPK inwestycji. Komunikacja tramwajowa będzie wykonywana niemal w całości na nowoczesnym torowisku, z nowoczesną infrastrukturą i prawie wszystkie kursy będą wykonywane taborem przystosowanym do potrzeb osób z niepełnosprawnością.

- Nie przewiduje się budowy nowych tras, natomiast dopuszcza się wykonanie nowych lub aktualizację istniejących dokumentów związanych z budową tras tramwajowych: na Parkitkę, połączenia ringu rakowskiego i przedłużenia w dzielnicy Północ. Możliwe jest aplikowanie o pozyskanie zewnętrznych źródeł finansowania tych inwestycji. Ponadto należy przeprowadzić prace modernizacyjne na torowisku w kierunku Kucelina, pozwalające na bezpieczne i komfortowe kursowanie tramwajów niskopodłogowych.
- Publiczny transport zbiorowy w Częstochowie organizowany jest przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu, natomiast do końca okresu I zostanie on przejęty przez oddzielną jednostkę budżetową Miasta lub osobny wydział Magistratu.
- Do czasu powołania odrębnej jednostki zarządzającej publicznym transportem zbiorowym, system biletowy oraz przychody ze sprzedaży biletów pozostaną po stronie Operatora, przy czym przewiduje się przebudowę taryfy biletowej w roku 2021 lub 2022, ukierunkowaną na zmarginalizowanie znaczenia biletów jednorazowych, oparcie systemu na biletach czasowych, w tym krótkookresowych, wprowadzenie biletów o bardzo długim okresie ważności (nawet do 12 miesięcy) oraz ujednoczenie stref biletowych poprzez likwidację biletów podmiejskich. W zamian wszystkie bilety powinny obowiązywać w całej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Miasto Częstochowę. Jednocześnie brak przebudowy taryfy biletowej należy potraktować jako rozwiązanie opcjonalne i rekomendowane, ale nie obligatoryjne.
- Przewozy autobusowe będą docelowo realizowane w 100% pojazdami niskopodłogowymi, a Operator w tym okresie będzie mógł pozyskiwać wyłącznie autobusy niskopodłogowe, niezależnie od tego, czy będą one fabrycznie nowe, czy też zakupione na rynku wtórnym.
- Struktura taboru autobusowego wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej będzie uwzględniała wymagania wynikające z przepisów wyższego rzędu, jak np. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ugody zawartej między MPK a Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w kontekście autobusów hybrydowych, pozyskanych w ramach projektu „Gazela”. Wytyczne tych dokumentów będą traktowane w każdym okresie czasu jako obligatoryjnie wymagane.
- Rozkłady jazdy w trakcie okresu I będą skonstruowane w taki sposób, że maksymalna liczba autobusów przegubowych na liniach komunikacyjnych w dni robocze w godzinach szczytu przewozowego będzie kształtować się na poziomie od 29 do 32 sztuk. MPK powinno dysponować niezbędną flotą taboru klasy MEGA wraz z niezbędną rezerwą bierną.
- Począwszy od roku 2023 możliwe jest stopniowe wprowadzanie do eksploatacji na liniach komunikacyjnych taboru autobusowego o obniżonej pojemności (szczegóły w tym zakresie podano w rozdziale 6.5.), początkowo na zasadzie substytutywnej w zamian za użytkowane obecnie autobusy 12-metrowe, których pojemność jest zdecydowanie wyższa od potrzeb wynikających z realnych potoków pasażerskich. Ostateczny zakres stosowania takiego taboru będzie wynikał z aktualizacji Planu Transportowego, przewidzianej na lata 2022-2023.
- Układ ważniejszych linii autobusowych powinien być stały i zgodny ze stanem obowiązującym w roku 2020. Planowane inwestycje drogowe w kolejnych miesiącach spowodują szereg doraźnych zmian tras i rozkładów jazdy, natomiast w okresie I nie przewiduje się znaczącej przebudowy układu sieci komunikacji miejskiej. Co do ogólnych założeń, ma ona funkcjonować w sposób zbliżony do obecnego.
- Rozkłady jazdy w całej sieci komunikacyjnej będą funkcjonowały w rozbiu na cztery typy dni ruchowych: robocze od września do czerwca (przyjęte jako punkt odniesienia dla pozostałych dni ruchowych – 100% pracy przewozowej); robocze w lipcu i sierpniu (80-92%); soboty (70-82%) oraz niedziele i święta (52-64%). Możliwe jest także uruchamianie dodatkowych linii komunikacyjnych w okresach szczególnie tego wymagających, jak np. na 1 listopada, czy też w sezonie letnim.

Ponadto w danym dniu kalendarzowym będzie obowiązywał rozkład jazdy dla tego samego dnia ruchowego na wszystkich liniach komunikacyjnych istniejących w ramach sieci.

- W całym okresie I należy dążyć do takiego budowania rozkładów jazdy, aby główne linie komunikacyjne, jak: 10, 12, 15, 17, 22, 24 i 26, kursowały w dni robocze w godzinach szczytu przewozowego nie rzadziej, niż co 20 minut. Dopuszczalne jest wprowadzanie taktowania rozkładów jazdy na liniach autobusowych co: 10, 12, 15, 20, 24, 30, 40, 45, 60 lub 90 minut. W przypadku taktów co najmniej 20-minutowych, jako priorytet ustanawia się zachowanie regularności kursów, natomiast przy mniejszych częstotliwościach istotniejsze jest dostosowanie konkretnych godzin odjazdów do potrzeb pasażerów, w tym z odstępstwami od taktowania rozkładów jazdy.
- Na liniach komunikacyjnych o największych obserwowanych potokach pasażerskich, a jednocześnie najbardziej równomiernym rozłożeniu ich w czasie w ciągu dnia (zgodnie z niniejszą wersją Planu Transportowego są to linie nr 10 i 24), należy dążyć do zwiększenia częstotliwości kursowania w godzinach szczytu w dni robocze szkolne do poziomu co najmniej jednego kursu na 12 minut, przy jednoczesnym wprowadzeniu pełnej obsługi taborem 12-metrowym klasy MAXI. W przypadku obu wymienionych linii przewiduje się, że przy tak skonstruowanym rozkładzie jazdy, udział kursów obsługiwanych autobusami przegubowymi nie powinien być większy, niż 30%.
- Przy planowaniu tras i rozkładów jazdy w okresie I, w szczególny sposób należy uwzględnić do końca 2021 roku strukturę przewozów na liniach obsługujących specjalne strefy ekonomiczne, cechujące się specyficznymi potrzebami przewozowymi. Obecnie stosowane rozwiązania prowadzą do niedoboru oferty przewozowej w porach szczytu przewozowego (zmian zespołów pracowników w godzinach zmian), przy jednoczesnej nadpodaży kursów w pozostałych porach. W ramach tego zagadnienia dopuszczalne jest wprowadzenie takich rozwiązań, jak: przetasowania linii częściami swoich tras, likwidacja linii, utworzenie nowej linii, wprowadzenie wariantowania kursów.
- Ze względu na oddanie do użytku centrów przesiadkowych na Rakowie, Stradomiu oraz przy ulicy Piłsudskiego, w ciągu 2021 roku wszystkie trzy wymienione centra przesiadkowe otrzymają docelowy układ linii komunikacyjnych, który będzie je obsługiwał. Liczba linii i kursów kończących/zaczynających bieg na poszczególnych węzłach oraz wykorzystujących je przelotowo, zostanie ustalone w toku przejazdów próbnych i analiz matematycznych.
- W kwestii stosowania oznaczeń linii komunikacyjnych, będą one co do zasady takie, jak obowiązujące w IV kwartale 2020 roku. Linie autobusowe dzienne miejskie numerowane są od 10 wzwyż, bez przerw w numeracji. W przypadku tworzenia nowej linii, uzyskuje ona pierwszy wolny numer po najwyższym numerze zajęтым lub wybrany przez Organizatora niższy numer, o ile jest on wolny, a uprzednia likwidacja linii o takim samym numerze miała miejsce co najmniej 6 miesięcy wcześniej. Numeracja linii nie jest zależna od długości tras i pojemności obsługujących je autobusów.
- Numeracja linii dziennych, na których przynajmniej część trasy przynajmniej części kursów przebiega poza granicami Częstochowy, a przewozy realizowane są na podstawie porozumienia zawartego z gminą ościenną, ustalana jest w trybie roboczym pomiędzy Organizatorem a samorządem gminnym. Linie te mogą być traktowane zarówno jak miejskie, jak i podmiejskie (numeracja od 50 wzwyż), przy czym jeżeli dana gmina będzie wymagała na swoim obszarze stosowania biletów podmiejskich, to obligatoryjnie do danej linii będzie przypisany numer z zakresu podmiejskiego.
- W przypadku linii komunikacyjnych, które będą w kompetencjach częstochowskiego Organizatora publicznego transportu zbiorowego, a przy tym w co najmniej 90% ich najdłuższe warianty przebiegają poza granicami administracyjnymi Częstochowy, obligatoryjnie

przydzielane będą dwucyfrowe numery linii z zakresu od 50 wzwyż, niezależnie od stosowanej taryfy biletowej.

- Maksymalna długość pojedynczego kursu realizowanego w obszarze kompetencji Organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie nie może być większa, niż 49,9 km.
- W przypadku linii o przebiegu okrężnym lub quasi-okrężnym dotyczy to długości kursu wykonywanego pomiędzy dwoma kolejnymi postojami.
- W okresie I zarządzania siecią komunikacyjną, zmiany tras i rozkładów jazdy dla linii istniejących należy ograniczyć do niezbędnego minimum, wprowadzając korekty na wnioski pasażerów, przedstawicieli samorządów oraz na bazie analiz i badań prowadzonych we własnym zakresie lub w trybie zleconym na zewnątrz przez Organizatora. Plan ewentualnych szerszych zmian w układzie komunikacyjnym winien być powiązany z szczegółowymi badaniami ruchu, które zostaną przeprowadzone obligatoryjnie wraz z kolejną aktualizacją Planu Transportowego w latach 2022-2023.

Cechy związane z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym w Częstochowie podczas obowiązywania **okresu II** są następujące:

- Dopuszczalna jest rozbudowa sieci tramwajowej o odcinki na Parkitkę, domknięcia ringu rakowskiego i przedłużenia w dzielnicy Północ, o ile Miasto będzie dysponować środkami (w tym również zewnętrznymi) na takie inwestycje oraz pod warunkiem wykazania zasadności tych inwestycji, popartych dokumentami strategicznymi, wśród których musi się znaleźć również kolejna wersja Planu Transportowego. W przypadku pozostawienia istniejącego układu sieci stałych linii tramwajowych (tj. po zakończeniu przebudowy liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie), w godzinach szczytu przewozowego w dni robocze szkolne sumaryczna częstotliwość kursowania tramwajów na wspólnym odcinku Fieldorfa – Estakada nie może być wyższa, niż co 5 minut oraz niższa, niż co 6 minut. Ponadto w przypadku budowy jakiegokolwiek nowej trasy tramwajowej, wprowadza się wymóg zapewnienia miejsca do zawracania tramwajów na odcinku między ulicą Dekabrystów a ulicą Sobieskiego (w formie pętli manewrowej lub trójkąta nawrotowego), a przy budowie nowych tras obligatoryjnie wymagane jest budowanie rozjazdów tramwajowych we wszystkich możliwych relacjach torowych, nawet jeżeli rozkłady jazdy nie przewidują ich wykorzystywania. Wymagane jest realizowanie 100% kursów tramwajami niskopodłogowymi od dnia 1 stycznia 2028 roku, za wyjątkiem kursów obsługiwanych z założenia taborom zabytkowym.
- Publiczny transport zbiorowy organizowany jest przez osobną jednostkę budżetową Miasta lub odpowiedni wydział Magistratu z dostosowaniem formy działalności do stanu prawnego w danym okresie czasu.
- System biletowy będzie organizowany i zarządzany przez Miasto, w formie jednostki budżetowej lub wydziału Magistratu, a przychody ze sprzedaży biletów będą po stronie Miasta.
- Od dnia 1 stycznia 2025 roku wszystkie kursy na liniach autobusowych będą wykonywane taborom niskopodłogowym. Ponadto Operatorzy w okresie II mogą pozyskiwać autobusy fabrycznie nowe lub na rynku wtórnym wyłącznie spośród modeli niskopodłogowych.
- Struktura taboru autobusowego wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej będzie uwzględniała wymagania wynikające z przepisów wyższego rzędu, jak np. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ugody zawartej między MPK a Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w kontekście autobusów hybrydowych, pozyskanych w ramach projektu „Gazela”. Wytyczne tych dokumentów będą traktowane w każdym okresie czasu jako obligatoryjnie wymagane.
- Rozkłady jazdy w trakcie okresu II będą skonstruowane w taki sposób, że maksymalna liczba autobusów przegubowych na liniach komunikacyjnych w dni robocze w godzinach szczytu przewozowego będzie kształtować się na poziomie od 28 do 33 sztuk.

Dopuszcza się zmianę tego zakresu o +/- 5 sztuk, jeżeli taka potrzeba zostanie wykazana w kolejnej wersji Planu Transportowego lub dojdzie do istotnych zmian co do skali i zakresu porozumień z innymi gminami odnośnie wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego. MPK powinno dysponować niezbędną flotą taboru klasy MEGA wraz z niezbędną rezerwą bierną.

- Możliwe są znaczące zmiany w układzie sieci komunikacyjnej, w szczególności ze względu na wytyczne zawarte w przyszłej aktualizacji Planu Transportowego, a zatem przewidziane do wdrożenia najwcześniej w roku 2023.
- Plan Transportowy w kolejnej wersji, wdrożony w 2023 roku, będzie określał jednoznacznie zakres stosowania taboru autobusowego o obniżonej pojemności. Należy przyjąć, iż w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na terenie Częstochowy finalne zapotrzebowanie na taki tabor będzie kształtować się na poziomie 15-16 sztuk w ruchu liniowym jednocześnie. Co jednak warto podkreślić, pojazdy takie mogą odgrywać znacznie istotniejsze role w przewozach aglomeracyjnych na terenie gmin ościennych lub położonych dalej od Częstochowy, a perspektywicznie należących do tego samego obszaru częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Praktyka pokazuje, że tabor autobusowy o małej pojemności już dość dobrze sprawdza się w przewozach organizowanych przez gminy, jak chociażby Konopiska i Blachownia.
- Rozkłady jazdy w całej sieci komunikacyjnej będą funkcjonowały w rozbiu na cztery typy dni ruchowych: robocze od września do czerwca (przyjęte jako punkt odniesienia dla pozostałych dni ruchowych – 100% pracy przewozowej); robocze w lipcu i sierpniu (80-92%); soboty (70-82%) oraz niedziele i święta (52-64%). Nie można wykluczyć zmian w zakresie podaży pracy przewozowej w dniach weekendowych, w zależności od aktualnego stanu prawnego stosowania dni wolnych od handlu. Możliwe jest także uruchamianie dodatkowych linii komunikacyjnych w okresach szczególnie tego wymagających, jak np. na 1 listopada, czy też w sezonie letnim. Ponadto w danym dniu kalendarzowym będzie obowiązywał rozkład jazdy dla tego samego dnia ruchowego na wszystkich liniach komunikacyjnych istniejących w ramach sieci.
- Kwestie, które nie zostały uregulowane dla okresu II w niniejszym rozdziale lub bieżącej wersji Planu Transportowego, należy traktować jako przewidziane do realizacji w sposób dotychczasowy i mogący ulec zmianie wraz z opracowaniem kolejnej wersji dokumentu.

Cechy związane z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym w Częstochowie podczas obowiązywania **okresu III** są następujące:

- Dopuszczalna jest rozbudowa sieci tramwajowej o odcinki na Parkitkę, domknięcia ringu rakowskiego i przedłużenia w dzielnicy Północ, o ile Miasto będzie dysponować środkami (w tym również zewnętrznymi) na takie inwestycje oraz pod warunkiem wykazania zasadności tych inwestycji, a także wówczas, gdyby trasy te nie zostały uprzednio wybudowane w okresie II. Jeżeli aktualizacja Planu Transportowego z końca lat 20-tych XXI wieku wykaże taką zasadność, wówczas w okresie III możliwe jest przeprowadzenie analiz, zabezpieczenia środków i budowy innych tras tramwajowych, w kierunkach niesprecyzowanych w niniejszym dokumencie. Przy budowie nowych tras obligatoryjnie wymagane jest budowanie rozjazdów tramwajowych we wszystkich możliwych relacjach torowych, nawet jeżeli rozkłady jazdy nie przewidują ich wykorzystywania. Docelowo wymagane jest wybudowanie rozjazdów torowych, pozwalających tramwajom kursować dwukierunkowo w relacji Aleja Pokoju – ulica Jagiellońska.
- Publiczny transport zbiorowy organizowany jest przez osobną jednostkę budżetową Miasta lub odpowiedni wydział Magistratu z dostosowaniem formy działalności do stanu prawnego w danym okresie czasu.

- System biletowy będzie organizowany i zarządzany przez Miasto, w formie jednostki budżetowej lub wydziału Magistratu, a przychody ze sprzedaży biletów będą po stronie Miasta.
- Struktura taboru autobusowego wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej będzie uwzględniała wymagania wynikające z przepisów wyższego rzędu, jak np. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ugody zawartej między MPK a Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w kontekście autobusów hybrydowych, pozyskanych w ramach projektu „Gazela”. Wytyczne tych dokumentów będą traktowane w każdym okresie czasu jako obligatoryjnie wymagane.
- Rozkłady jazdy w trakcie okresu III będą skonstruowane w taki sposób, że maksymalna liczba autobusów przegubowych na liniach komunikacyjnych w dni robocze w godzinach szczytu przewozowego zostanie określona w Planie Transportowym opracowanym na przełomie lat 2029-2030. MPK powinno dysponować niezbędną flotą taboru klasy MEGA wraz z niezbędną rezerwą bierną.
- Wszystkie kursy na liniach autobusowych będą wykonywane taborem niskopodłogowym. Ponadto Operatorzy w okresie II mogą pozyskiwać autobusy fabrycznie nowe lub na rynku wtórnym wyłącznie spośród modeli niskopodłogowych.
- W komunikacji miejskiej w Częstochowie będą eksploatowane – poza autobusami klas MAXI i MEGA, również autobusy o obniżonej pojemności. Skala i zakres ich stosowania będą przedmiotem opracowań kolejnych wersji Planu Transportowego, natomiast trzeba mieć na uwadze predyspozycje takich autobusów w przewozach na szczeblu aglomeracyjnym i wewnątrzmiastowym.
- Możliwe są znaczące zmiany w układzie sieci komunikacyjnej, w szczególności ze względu na wytyczne zawarte w kolejnych aktualizacjach Planu Transportowego, a zatem przewidziane do wdrożenia najwcześniej w roku 2030 i będących następstwem rozwiązań wdrożonych po roku 2023.
- Rozkłady jazdy w całej sieci komunikacyjnej będą funkcjonowały w rozbiu na cztery typy dni ruchowych: robocze od września do czerwca (przyjęte jako punkt odniesienia dla pozostałych dni ruchowych – 100% pracy przewozowej); robocze w lipcu i sierpniu (80-92%); soboty (70-82%) oraz niedziele i święta (52-64%). Nie można wykluczyć zmian w zakresie podaży pracy przewozowej w dniach weekendowych, w zależności od aktualnego stanu prawnego stosowania dni wolnych od handlu. Możliwe jest także uruchamianie dodatkowych linii komunikacyjnych w okresach szczególnie tego wymagających, jak np. na 1 listopada, czy też w sezonie letnim. Ponadto w danym dniu kalendarzowym będzie obowiązywał rozkład jazdy dla tego samego dnia ruchowego na wszystkich liniach komunikacyjnych istniejących w ramach sieci.
- Kwestie, które nie zostały uregulowane dla okresu II w niniejszym rozdziale lub bieżącej wersji Planu Transportowego, należy traktować jako przewidziane do realizacji w sposób dotychczasowy i mogący ulec zmianie wraz z opracowaniem kolejnej wersji dokumentu.

Centralną część miasta stanowi obszar ograniczony ulicami: Aleja Jana Pawła II, Aleja Wojska Polskiego, ul. Bór, Aleja Niepodległości, ul. 1 Maja, ul. Pułaskiego, ul. św. Augustyna, ul. św. Barbary, ul. św. Jadwigi i ul. św. Rocha.

Główne obszary zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są w rejonach otaczających obszar centralny (osiedla: Tysiąclecie, Kule, Zawodzie, Ostatni Grosz, Stradom, Dzielnica Podjasnogórska, Parkitka) oraz położone dalej od Śródmieścia, choć dobrze z nim skomunikowane: Północ, Wyczerpy, Raków, Błeszno, Wrzosowiak i Lisiniec.

Największe zakłady pracy mieszczą się poza Śródmieściem, a należą do nich:

- ISD Huta Częstochowa, jedna z największych hut stali w Polsce;
- TRW Automotive, producent systemów bezpieczeństwa do samochodów (poduszki powietrzne, pasy bezpieczeństwa), od pewnego czasu firma stała się częścią niemieckiego koncernu ZF;

- CSF Poland, będący częścią grupy Cooper Standard, producent systemów antywibracyjnych do samochodów i materiałów uszczelniających dla motoryzacji;
- Brembo Poland, produkujący elementy systemów hamulcowych;
- CGR Polska, producent podzespołów motoryzacyjnych m. in. dla grupy ZF;
- Koksownia Częstochowa Nowa, wydzielony z dawnej Huty Częstochowa samodzielny jeden z czołowych producentów koksu w Polsce;
- Guardian Industries Poland, nowoczesna huta szkła;
- Stölze-Częstochowa, huta szkła artystycznego i użytkowego z kapitałem zagranicznym;
- Odlewnia Żeliwa „Wulkan”, mieszcząca się przy ul. Tartakowej i działająca od 1894 roku, posiadająca miano najstarszej fabryki działającej obecnie na terenie Częstochowy;
- Nowe centra logistyczne i terminale przeładunkowe, w szczególności w obrębie transportu samochodowego.

W Częstochowie działa 10 wyższych uczelni, wśród których najważniejszymi są: Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy im. Jana Długosza, Politechnika Częstochowska oraz Akademia Polonijna.

Najważniejszym celem podróży związanym z kultem religijnym jest Sanktuarium na Jasnej Górze, natomiast z punktu widzenia potoków pasażerskich, znaczną rolę odgrywają liczne hipermarkety, Galeria Jurajska oraz sklepy dyskontowe ogólnopolskich sieci handlowych.

Według stanu na dzień 01.09.2020 r., trasy większości linii autobusowych przebiegają wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych komunikacji dziennej należą:

- ul. Krakowska – 14 linii (10, 12, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 31, 32, 37);
- ul. Katedralna – 14 linii (10, 12, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 31, 32, 37);
- Aleja Wojska Polskiego – 15 linii (10, 12, 20, 24, 31, 32, 35, 36, 53, 57, 58, 59, 65, 67, 68);
- Aleja Najświętszej Maryi Panny na odcinku od Alei Wolności do ul. Piłsudskiego – 16 linii (10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37);
- Aleja Najświętszej Maryi Panny na odcinku od Placu Daszyńskiego do Placu Biegańskiego – 5 linii (11, 13, 30, 32, 33);
- ul. Sobieskiego – 10 linii (11, 12, 15, 21, 22, 23, 27, 31, 37, 69);
- ciąg ulic: Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – 6 linii (10, 12, 20, 23, 24, 32);
- Aleja Wolności – 10 linii (10, 12, 14, 17, 18, 21, 23, 27, 31, 37);
- Aleja Jana Pawła II – 10 linii (10, 12, 19, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37);
- ul. Mirowska – 13 linii (11, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 26, 27, 28, 30, 31, 37)

Ukształtowanie układu linii autobusowych zapewnia dobre powiązanie z dworcami PKP i PKS, przy czym do obu dworców jeszcze łatwiej jest się dostać za pomocą komunikacji tramwajowej, którą na czas inwestycji związanej z przebudową liniowej infrastruktury tramwajowej, zastępuje linia autobusowa nr 123. Przystanek autobusowy przy Dworcu PKS obejmuje linie dzienne: 12, 14, 15, 17, 21, 23, 27, 31, 37 i 69) i to w obu kierunkach jazdy. Niestety w przypadku najbliższego sąsiedztwa Dworca PKP Częstochowa Osobowa, uruchomiony wiosną 2013 roku przystanek autobusowy jest jednokierunkowy (z północy na południe) i korzystają z niego linie: 12, 14, 17, 18, 21, 23, 27, 31 i 37 oraz zastępcza linia nr 123. Aktualnie brakuje możliwości zbudowania przystanku w kierunku północnym, ze względu na niekorzystną geometrię jezdni Alei Wolności i panujące tam natężenie ruchu drogowego. Jedynie w przypadkach wstrzymania ruchu tramwajowego, funkcjonuje tymczasowy przystanek dla autobusów – obecnie wykorzystywany wyłącznie przez linię nr 123. Według jednej z koncepcji przebudowy tego fragmentu sieci transportowej miasta, torowisko tramwajowe miało zostać przebudowane w sposób zapewniający wytyczenie pasa tramwajowo-

autobusowego z trzema parami wspólnych przystanków. Ostatecznie jednak zostanie tutaj zastosowane tzw. „zielone torowisko”, a geometria jezdni Alei Wolności nie zmieni się w istotny sposób.

Linie tramwajowe i autobusowe pozwalają pasażerom dość łatwo dotrzeć na dworce, z których realizowane są połączenia kolejowe i autobusowe do wszystkich ważniejszych miast w Polsce, a także niektórych zagranicznych. Dworzec PKS i Dworzec PKP dysponują również połączeniami w ruchu lokalnym i komunikacją podmiejską, w tym także do miejscowości obsługiwanych w przeszłości przez MPK.

Z tego powodu istotne jest skoordynowanie połączeń kolejowych i autobusowych. Częstochowa, jako miejsce pracy i nauki wielu mieszkańców pobliskich miejscowości, stanowi główny cel codziennych podróży autobusami i pociągami. Obecnie rozkłady jazdy pociągów, autobusów przewoźników komercyjnych i autobusów MPK dowożących pasażerów z miasta i okolic nie są jednak do siebie dostosowane. Pasażerowie autobusów, chcący zdążyć na pociągi w godzinach porannych mają albo niewiele czasu na przesiadkę albo muszą długo oczekiwać na inne połączenia. Również w godzinach popołudniowych i wieczornych przesiadki nie zawsze są skoordynowane.

Sytuacja w przewozach autobusowych stała się szczególnie skomplikowana w 2020 roku, co wynika z dwóch zasadniczych powodów: pandemii COVID-19, która radykalnie wpłynęła na frekwencje kursów obsługiwanych przez PKS Częstochowa S.A. Na tę okoliczność nałożyła się również bardzo trudna sytuacja ekonomiczna przewoźnika, który według stanu na wrzesień 2020 r. znajduje się w stanie upadłości. Konsekwencją jest marginalizacja znaczenia PKS-u w przewozach aglomeracyjnych i międzymiastowych. Powstałą lukę na rynku przewozów skrupulatnie wykorzystują firmy prywatne, sporo pasażerów przesiadło się także do pociągów. Natomiast praktyka pokazała, że największą konkurencją zarówno dla PKS-u, jak i przewoźników komercyjnych na obszarze aglomeracji częstochowskiej stały się potencjalne przewozy o charakterze użyteczności publicznej, które w III kwartale 2020 roku dość istotnie przejęło MPK, w rezultacie zawarcia nowego (z gminą Mykanów) oraz rozszerzenia istniejącego (z gminą Mstów) porozumienia w sprawie wspólnego organizowania komunikacji miejskiej.

Brak dobrze wykształconego, typowo obwodowego układu ulic stanowi istotny mankament systemu transportowego miasta. Wobec braku tras obwodowych, mogących obsługiwać ruch zewnętrzny, głównie na drogach wojewódzkich i powiatowych, obsługa ruchu tranzytowego odbywa się ulicami miejskimi. Tym samym dochodzi do koncentrowania się ruchu na głównych ciągach ulicznych. Sytuacja taka powoduje:

- ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie bezpieczeństwa ruchu z uwagi na brak segregacji ruchu na głównych ulicach miasta;
- nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia);
- występowanie uciążliwości wywołanych ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń pochodzących z układów spalania).

Określenie parametrów do kategoryzacji tras i linii komunikacji miejskiej

Linie komunikacyjne, co do zasady, powinny być sklasyfikowane w podziale na:

- 1) Typy, ze względu na spełniane zadania w układzie komunikacyjnym miasta (na zasadzie podziału funkcjonalnego):
 - a) linie główne – linie o dużej częstotliwości kursowania i przebiegu od osiedli mieszkaniowych do centrum. Linie te charakteryzować się powinny prostym przebiegiem i dużą podażą miejsc. Stanowią one mają „kręgosłup” układu komunikacji zbiorowej i jednocześnie uzupełnienie zadań realizowanych liniami tramwajowymi;
 - b) linie pomocnicze – o przebiegu międzyczelnicowym i roli środka dowozowego do linii głównych. Linie te mogą mieć przebieg bardziej skomplikowany niż linie główne i służyć zmniejszeniu stref dojazdu pieszego do przystanków komunikacji miejskiej;

- c) linie peryferyjne – linie obsługujące osiedla o małej gęstości zamieszkania, położone w peryferyjnych rejonach miasta lub gminach ościennych. Częstotliwość kursowania autobusów tych linii, ze względu na występujące małe potoki pasażerskie, powinna być zdecydowanie słabsza, niż w dwóch pozostałych typach linii, chyba że przyjęty zostanie wariant wyższej częstotliwości przy mniejszej pojemności jednostkowej pojazdu.
- 2) Rodzaje, ze względu na prędkość przejazdu.

Istotnym elementem poprawy komfortu podróży środkami miejskiej komunikacji publicznej jest skrócenie czasu jazdy.

Założono, że dla miasta wielkości Częstochowy graniczną wartością czasu podróży z rejonów w granicach miasta do centrum jest 20-25 minut i taki czas jest obecnie osiągany przez komunikację miejską w Częstochowie.

W mieście wielkości Częstochowy nie ma potrzeby stosowania kryterium prędkości, jako funkcji liczby i rozmieszczenia przystanków na trasie – wystarczą linie zwykłe i nie ma potrzeby uruchamiania linii przyspieszonych lub ekspresowych. Jednakże w dłuższym horyzoncie czasowym nie można wykluczyć takiej opcji, w szczególności w uzależnieniu od rozbudowy specjalnych stref ekonomicznych oraz warunków ruchowych na obszarze miasta po zakończeniu przebudowy miejskich odcinków dróg krajowych nr 1 (niebawem noszącej numer 91) i 46 oraz uzyskaniu pełnych parametrów i odpowiednich oznaczeń całego odcinka autostrady A1 w pełnej relacji Trójmiasto – granica z Czechami.

Określenie standardów częstotliwości kursowania

Co do zasady, częstotliwość kursowania pojazdów zależy od potoków pasażerskich, użytego środka transportu i przyjętego standardu poziomu jakości usług. Aby komunikacja publiczna działała w sposób akceptowalny, częstotliwość kursowania w obszarze miasta nie powinna być mniejsza, niż co 15-30 minut w godzinach szczytu przewozowego i 30-60 minut w tzw. międzyszczytce, poza szczytami, a także w soboty, niedziele i święta.

Szczególne znaczenie dla sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie powinny mieć linie główne, których częstotliwość zakłada się na poziomie co 10-20 minut w dni robocze w godzinach szczytu komunikacyjnego, na których rekomenduje się ograniczenie ekspedycji taboru przegubowego w zamian za większą ilość kursów. Zważywszy również na niekorzystny z urbanistycznego i ekonomicznego punktu widzenia kształt dostępnej sieci ulic po zakończeniu rewitalizacji Alei Najświętszej Maryi Panny, sugeruje się dążenie do likwidacji części połączeń bezpośrednich w relacji dzielnica mieszkaniowa – Śródmieście – dzielnica mieszkaniowa i podzielenie takich linii na dwie części, wykorzystując fragment śródmiejskiego układu drogowego jako pętli w postaci kryterium ulicznego. Impulsem ku temu jest zachowanie pasażerów większości linii, dla których centralna część miasta jest celem bądź to zakończenia podróży, bądź miejsca przesiadki na autobus (lub tramwaj) innej linii. Cechą takiego układu komunikacyjnego będzie również lepsze dopasowanie częstotliwości kursowania do danej dzielnicy i dostosowanie godzin kursów do potrzeb pasażerów.

Alternatywą w kwestii planowania linii komunikacyjnych kończących bieg w Śródmieściu są centra przesiadkowe na ulicach Piłsudskiego i Pułaskiego, które według stanu na 01.09.2020 r. nie zostały jeszcze oddane do eksploatacji i ich potencjał z pewnością zostanie odpowiednio wykorzystany. Centrum przesiadkowe na Rakowie funkcjonuje od początku września 2020 roku, a po skierowaniu przez nie linii nr 19, 31, 35 i 36 na zasadzie wjazdów kieszeniowych, jego przepustowość będzie w pełni wykorzystana (należy pamiętać jeszcze o linii nr 23, mającej przystanek początkowy po drugiej stronie tunelu pod torami kolejowymi – w odległości nieco ponad 100 metrów, od strony ulicy Rejtana).

4.4. Możliwości integracji sieci komunikacyjnej na poziomie aglomeracyjnym oraz Subregionu Północnego województwa śląskiego

Częstochowa jest największym miastem aglomeracji częstochowskiej i Subregionu Północnego województwa śląskiego. Ze względu na wielkość populacji oraz znaczenie społeczne i gospodarcze, stanowi ona główny ośrodek urbanistyczny tej części kraju. Pomimo faktu, iż według stanu na dzień 01.09.2020 r., Polska podzielona jest administracyjnie na szesnaście województw, to Częstochowa pod względem liczby mieszkańców plasuje się w pierwszej połowie drugiej dziesiątki polskich miast (13. miejsce), a przy tym jest drugim po Gdyni największym w Polsce miastem na prawach powiatu. Najbliższym większym ośrodkiem miejskim są Katowice – stolica województwa śląskiego, która wśród największych polskich miast zajmuje 11. miejsce.

Powyższe okoliczności sprawiają, że Częstochowa w naturalny sposób stała się głównym ośrodkiem na szczeblu aglomeracji, a także stanowi jeden z ważniejszych punktów docelowych dla przejazdów pasażerskich na poziomie subregionalnym.

W kontekście organizowania komunikacji autobusowej, MPK Częstochowa jako państwowe przedsiębiorstwo, stopniowo rozbudowywało sieć połączeń wykraczających poza ówczesne granice miasta już w pierwszej połowie lat 50. XX wieku. Pierwszą linią podmiejską została „dziesiątka” w roku 1955, która łączyła Plac Nowotki (Daszyńskiego) z Dźbowem, a już rok później do Rędzin dotarła „jedenastka”, do Wrzosowej „trzynastka” i na Bleszno – „czternastka”. Trasy tych linii przebiegały częściowo przez obszary, które włączono do granic Częstochowy dopiero w latach 70.

Ze współczesnego punktu widzenia, kluczowe znaczenie dla planowania i organizowania sieci komunikacji miejskiej, realizowanej przez MPK, miał układ połączeń z początku lat 90. XX wieku, gdy linii podmiejskich było najwięcej, a jednocześnie jeszcze nie rozpoczęła się na dobre faza ich likwidacji lub przejmowania przez przewoźników prywatnych, po prostu tańszych dla poszczególnych samorządów. Obsługa linii MPK utrzymała się tylko tam, gdzie kluczowe były względy społeczne. Chociaż miejski przewoźnik borykał się wówczas z poważnymi problemami taborowymi i bardzo wieloma awariami taboru podczas kursów, i tak wypadł on relatywnie nieźle w porównaniu z innymi firmami, które w tamtych czasach organizowały swój park taborowy w oparciu o pochodzące z rynku wtórnego Mercedesy i MANy, wyprodukowane w latach 70.

Aby właściwie zinterpretować ówczesny kształt sieci komunikacji aglomeracyjnej, poniżej przedstawiono informacje na temat poszczególnych linii. Jest on o tyle istotny, że wiele rozwiązań stosowanych przed trzema dekadami, z niewielkimi zmianami zapewne mogłoby skutecznie funkcjonować również i obecnie, pod warunkiem zawarcia lub rozszerzenia porozumień z danymi gminami. Dość powiedzieć, że dzisiejsza linia „R” obsługiwana przez GZK Rędziny (bez porozumienia z Miastem Częstochowa), jest niemalże kopią dawnej linii nr 56, a od września 2020 r. trasa linii nr 30 tylko nieznacznie różni się od podmiejskiej linii nr 57, zlikwidowanej w roku 1991. Ze względu na obsługę wszystkich gmin ościennych przez MPK, dedykowane linie podmiejskie pełniły wówczas istotne role w obsłudze części osiedli w samej Częstochowie – przykładowo, na Wyczerpy Górne kursowały linie nr 14, 17, 56, 56bis i 57, a komunikacja w Dźbowie oparta była tylko na miejskiej linii nr 23, natomiast uzupełniały ją linie podmiejskie do gminy Konopiska:

- **50.** Częstochowa Focha – Tysiąclecie – Kiedrzyń – Biała – Kamyk – Łobodno – Smugi – Kłobuck Rynek; linia obsługiwana przez MPK do roku 2003, później przejęta przez PKS Częstochowa;

- **51.** Częstochowa Focha – Gnaszyn – Wyrazów – Blachownia – Trzepizury – Cisie; linia obsługiwana przez MPK do 30.06.2007 r., następnie przejęta przez PKS, obecnie kursy na odpowiednim obszarze gminy Blachownia realizuje GTV Bus; w przeszłości linia ta miała zupełnie inne zadania, obsługując gminę Konopiska, najpierw do Kopalni, a na początku lat 90. do Hutek.
- **52.** Częstochowa Focha – Gnaszyn – Wyrazów – Blachownia – Blachownia cmentarz, część kursów do dzielnicy Malice; linia obsługiwana przez MPK do 30.06.2007 r., następnie przejęta przez PKS, obecnie kursy na odpowiednim obszarze gminy Blachownia realizuje GTV Bus;
- **52 bis.** Częstochowa Gnaszyn – Blachownia, kursowała przez pewien czas, aby rozładować tłumy pasażerów na linii nr 52 w godzinach szczytu przewozowego, zlikwidowana jeszcze w latach 80.
- **53.** Częstochowa Piłsudskiego – Raków – Wrzosowa – Huta Stara B – Huta Stara A – Poczesna Południowa – Poczesna OSP; linia ta przez całą swoją historię była i nadal jest obsługiwana przez MPK, a trasa na terenie gminy Poczesna ulegała stopniowej ewolucji na tle dziesięcioleci. Co do samej relacji, linia ta kursuje w podobny sposób nieprzerwanie od 1964 roku;
- **53 bis.** Huta Stara A – Wrzosowa – Raków – Walcownia; była to linia podmiejska, mająca za zadanie dowieźć mieszkańców gminy Poczesna do pracy w Hucie Częstochowa – linia zlikwidowana wraz z ograniczeniem zatrudnienia przez hutę;
- **54.** Częstochowa Focha – Rynek Wieluński – Grabówka – Szarlejka – Kalej – Wręczyca Wielka; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS. Ten sam numer nosiła linia w gminie Poczesna, jeżdżąca m.in. między Wrzosową a Brzezunami Nowymi w połowie pierwszej dekady XXI wieku, obecnie na tej trasie nie kursuje żadna linia;
- **54 bis.** Częstochowa Focha – Rynek Wieluński – Lisiniec – Szarlejka Nowa – Gorzelnia Nowa – Wydra – Kalej – Wręczyca Wielka – Truskolasy; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS;
- **55.** Częstochowa Focha – Tysiąclecie – Kiedrzyń – Wola Kiedrzyńska – Lubjona – Lubojenka; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS. W ramach kursu nie występowały wjazdy kieszeniowe do Wierzchowiska;
- **56.** Częstochowa Piłsudskiego – Aniołów – Wyczerpy – Rędziny – Rudniki – Konin; na początku lat 90. przejęta najpierw przez PKS, a krótko później GZK Rędziny, obecnie istnieje jako linia „R”, na której część kursów wydłużonych jest do Latosówki w gminie Mstów (obie gminy zawarły porozumienie w tej sprawie);
- **56 bis.** Częstochowa Piłsudskiego – Aniołów – Wyczerpy – Rędziny – Marianka Rędzińska; na początku lat 90. przejęta najpierw przez PKS, a krótko później GZK Rędziny, obecnie istnieje jako linia „Rm”. Ponadto z upływem czasu GZK Rędziny we własnym zakresie zapewniło skomunikowanie Rudnik Nowych, Kościelca i Karoliny, któremu nadano oznaczenie „Rk”, a przewoźnik obsługuje również przewozy szkolne wewnątrz gminy Rędziny;
- **57.** Obecnie linia kursująca jednokierunkowo na trasie Częstochowa – Skrajnica – Olsztyn, na której powrotna relacja stanowi jeden z wariantów linii nr 67. W latach 1964-1991 kurowała na trasie: Częstochowa Piłsudskiego – Aniołów – Wyczerpy – Jaskrów – Wancerzów – Mstów, na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS; za sprawą rozszerzenia porozumienia międzygminnego między Miastem Częstochowa a gminą Mstów, trasa linii nr 30 obsługiwanej przez MPK jest od 1 września 2020 r. kopią dawnego „57” na ponad 90% długości trasy, przy czym kursy dodatkowo są wydłużone z Mstowa do Siedlca;
- **58.** Częstochowa Piłsudskiego – Raków – Bugaj – Kusięta – Olsztyn; przebieg linii został zmodyfikowany od 2009 roku, czyniąc ją linią okrężną, natomiast nie uległy zmianie obsługiwane obszary; poza krótkim epizodem z 1993 roku, przez cały czas linia nr 58 leży w kompetencjach MPK;

- **58 bis.** Linia w relacji Częstochowa – Kusięta – Olsztyn, zlikwidowana 31.12.2008 r. przy okazji reformy sieci połączeń w gminie Olsztyn, zastąpiona zmodyfikowaną linią nr 58 i nową linią nr 59; za wyjątkiem miesięcznej przerwy w 1993 r., stale obsługiwana przez MPK;
- **59.** Współcześnie kursująca jako linia okrężna Częstochowa – Olsztyn – Kusięta – Częstochowa, na zasadzie „lustrzanego odbicia” linii nr 58. W przeszłości była to linia na trasie: Częstochowa Focha – Tysiąclecie – Kiedrzyń – Antoniów – Czarny Las – Kuźnica Kiedrzyńska – Kuźnica Lechowa; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS i w międzyczasie przedłużona przez Rybną, Przedkocin i Kocin Stary do Kocina Nowego;
- **60.** Częstochowa Focha – Sabinów – Dźbów – Wygoda – Konopiska – Korzonek – Leśniaki; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS, a obecnie zadania tej linii realizuje firma GTV Bus;
- **61.** Częstochowa Focha – Sabinów – Dźbów – Wygoda – Konopiska – Kopalnia – Aleksandria; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS, a obecnie zadania tej linii realizuje firma GTV Bus;
- **62.** Częstochowa Focha – Gnaszyn – Łojki – Konradów – Blachownia (Piastów, Sienkiewicza) – Blachownia Ostrowy; linia obsługiwana przez MPK do 30.06.2007 r., następnie przejęta przez PKS, obecnie kursy na odpowiednim obszarze gminy Blachownia realizuje GTV Bus;
- **63.** Częstochowa Focha – Gnaszyn – Liszka Dolna – Dźbów – Walaszczyki – Blachownia Ostrowy – Blachownia OSP; linia obsługiwana przez MPK do 2001 r., po czym została zastąpiona miejską linią nr 33, skróconą do pętli przy ul. Leśnej;
- **64.** Częstochowa Focha – Rynek Wieluński – Grabówka – Lgota – Gruszewnia – Libidza – Kłobuck Zagórze; linia obsługiwana przez MPK do roku 2001, później przejęta przez PKS Częstochowa;
- **65.** Częstochowa Piłsudskiego – Raków – Wrzosowa – Słowik – Korwinów – Nowa Wieś – Poczesna – Kolonia Borek – Zawodzie; linia ta przez całą swoją historię była i nadal jest obsługiwana przez MPK, a trasa na terenie gminy Poczesna ulegała stopniowej ewolucji na tle dziesięcioleci, w międzyczasie m.in. wchłaniając dawne linie nr 65 bis i 70;
- **65 bis.** Częstochowa Piłsudskiego – Kolonia Borek; linia obsługiwana w przeszłości przez MPK, aktualnie wchłonięta przez podstawowy wariant linii nr 65;
- **66.** Częstochowa Focha – Sabinów – Dźbów – Wygoda – Wąsosz – Łaziec – Rększowice – Pająk – Konopiska – Kopalnia; na początku lat 90. przejęta przez przewoźnika prywatnego, później przez PKS, a obecnie zadania tej linii realizuje firma GTV Bus;
- **67.** Częstochowa Piłsudskiego – Raków – Bugaj – Skrajnica – Olsztyn – Biskupice; linia od początku istnienia do czasów współczesnych obsługiwana jest przez MPK, nie licząc miesięcznej przerwy w roku 1993;
- **68.** Częstochowa Piłsudskiego – Raków – Wrzosowa – Nowa Wieś – Poczesna – Kolonia Poczesna – Bargły – Michałów – Nierada; linia od początku istnienia do czasów współczesnych obsługiwana jest przez MPK;
- **69.** Częstochowa Dworzec Główny PKP – Stradom – Sabinów – Kuźnica Marianowa – Sobuczyna – Młynek – Mazury – Nierada; linia od początku istnienia (rok 1999) do czasów współczesnych obsługiwana jest przez MPK, pierwotnie wszystkie kursy kończyła na pętli w Mazurach;
- **70.** Częstochowa Piłsudskiego – Raków – Wrzosowa – Słowik – Korwinów – Nowa Wieś – Poczesna – Zawodzie; linia w całej swojej kilkuletniej historii z początku XXI wieku obsługiwana była przez MPK, aktualnie jej zadania realizuje rozszerzona linia nr 65.

Jak widać z powyższego zestawienia, w przeszłości autobusy MPK docierały do wszystkich gmin ościennych wokół Częstochowy. Po masowej likwidacji połączeń, w szczególności na początku lat 90. XX wieku, nastąpiła wieloletnia stagnacja, podczas której przeważnie tylko modyfikowano lokalnie układy linii w gminach Poczesna i Olsztyn, które pozostawały stale związane z miastem komunikacją przygotowywaną i obsługiwaną przez MPK. Z czasem doszło do punktowych przedłużeń linii miejskich na fragmenty miejscowości bezpośrednio przyległych do Częstochowy, by problemy częstochowskiego PKS-u spowodowały na przełomie lat 2019 i 2020 zauważalny wzrost zainteresowania ze strony gmin ościennych współpracą z Miastem w zakresie wspólnego organizowania publicznego transportu zbiorowego. Owoce tych starań było przedłużenie linii nr 13 do Wierzchowiska i linii nr 30 do Siedlca – odpowiednio w sierpniu i wrześniu 2020 roku.

W kwestii integracji sieci komunikacyjnych na szczeblu aglomeracyjnym oraz Subregionu Północnego można wyszczególnić trzy wzajemnie wykluczające się strategie zarządzania:

- **Strategia I.** Polega na dążeniu do objęcia jak największego obszaru i jak największej liczby mieszkańców jednolitą siecią komunikacji miejskiej, zarządzanej przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego, czy to na zasadzie międzygminnego związku komunikacyjnego, czy też układu gmin połączonych między sobą między kolejnymi pierścieniami oddzielenia od granic miasta z samą Częstochową. Oznacza to zarządzanie siecią transportową nawet do miejscowości odległych o 20-30 km od miasta, jak np. Knieja w gminie Przyrów. Ograniczeniem ekspansji organizatora publicznego transportu zbiorowego są wówczas tylko granice województwa śląskiego i obszary gmin zamierzających wspólnie organizować przewozy.
- **Strategia II.** Polega na działaniu zmierzającym do utworzenia solidnej sieci połączeń aglomeracyjnych pomiędzy Częstochową a zainteresowanymi gminami ościennymi oraz – tylko opcjonalnie – także z gminami położonymi w kolejnych pierścieniach oddalenia od miasta, pod warunkiem zawarcia porozumień międzygminnych z gminami sąsiadującymi bezpośrednio z Częstochową. Strategia ta może polegać na pełnym zarządzaniu komunikacją miejską w gminach ościennych, w sposób znany wspólnie z gminy Poczesna, która obsługiwana jest kompleksowo przez miejskiego organizatora, czy też w formie połączenia części gminy z miastem, przede wszystkim na najkrótszej trasie łączącej siedzibę gminy z Częstochową, podczas gdy połączenia wewnątrzgminne pozostawałyby poza zakresem porozumienia. Przykładem takiej strategii może być reaktywacja linii nr 64 z Kłobucka, realizowana przede wszystkim przez DK 43.

Strategia II w dłuższej perspektywie czasu jest strategią rekomendowaną do stosowania przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

- **Strategia III.** Polega na działaniu zmierzającym do utrzymania stanu istniejącego co do połączeń aglomeracyjnych, z opcją jej ewentualnego rozszerzania na wniosek poszczególnych gmin. Strategia ta pozwala także przeprowadzać reorganizacje przewozów, łącząc lub rozdzielając linie komunikacyjne. Generalnie jest ona ukierunkowana na zachowanie statusu quo.
- **Strategia IV.** Polega na działaniu zmierzającym do ograniczenia zasięgu linii komunikacyjnych zarządzanych przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego wyłącznie do granic administracyjnych Częstochowy, pozostawiająca całkowicie przewozy aglomeracyjne w kompetencjach poszczególnych samorządów oraz przewoźników komercyjnych. Konsekwencją takich działań byłaby likwidacja zarówno istniejących wspólnie linii podmiejskich, jak i skrócenie linii miejskich wyjeżdżających na kilka przystanków do gmin ościennych.

Ze względów społecznych, politycznych i ekonomicznych, jak również z uwagi na aspekty ochrony środowiska naturalnego, a w wielu przypadkach także logistyczne (lepsze

wykorzystanie czasu pracy kierowców, niwelacja zbyt długich przestojów na pętlach), strategia IV traktowana jest jako najmniej korzystna.

Wybór stosowania jednej z przedstawionych czterech strategii powinien należeć do władz Miasta Częstochowy, przy czym strategia ta powinna być stosowana konsekwentnie w dłuższej perspektywie czasowej, co najmniej przez 5 lat, bez możliwości zmiany oraz w sposób jednolity względem z każdej z gmin ościennych lub gmin objętych porozumieniem w sprawie wspólnego organizowania publicznego transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, że co najmniej strategię I i II wymagają zwiększenia potencjału personalnego Organizatora.

Poniżej dokonano analizy możliwości integracji komunikacji gmin ościennych z miastem, a także dla wybranych gmin położonych w drugim pierścieniu oddalenia od Częstochowy. Przytoczono stan aktualny na dzień 01.09.2020 r., a dla każdej z gmin zaproponowano warianty postępowania oraz ich potencjalny wpływ na układ linii miejskich w samej Częstochowie.

Gmina Mykanów

Od 1 sierpnia 2020 r. linia autobusowa nr 13 kursuje od Kiedrzyna przez Wolę Kiedrzyńską do pętli przy szkole w Wierzchowisku. Poza tym przewozy na terenie gminy mają zostać zlecone przez samorząd w drodze postępowania przetargowego, w którym MPK jako podmiot wewnętrzny Miasta, nie ma prawa brania udziału. Autobusy komunikacji miejskiej powróciły do gminy Mykanów po trwającej ponad 29 lat przerwie.



Pierwszy kurs linii nr 13 w dniu 1 sierpnia 2020 r. na pętli w Wierzchowisku. Materiały MZDiT

Trudno przewidzieć, jakie doświadczenie zbierze gmina Mykanów z organizowania linii dowozowych do Częstochowy i do Wierzchowiska (w celu zapewnienia przesiadek na linię nr 13) we własnym zakresie. Pewne jest natomiast, że komunikacja miejska w tej gminie obecnie całkowicie wyczerpuje potencjał w ramach istniejącego połączenia.

Kolejnym krokiem w przypadku rozwijania sieci komunikacyjnej organizowanej wspólnie z Miastem, powinno być skomunikowanie miejscowości leżących na ciągu: ulica Młodości (jeszcze w Częstochowie) – Antoniów – Wola Hankowska – Czarny Las – Kuźnica Kiedrzyńska, z opcją dalszego skierowania w stronę Kuźnicy Lechowej i Rybnej, pamiętając przy tym o zapewnieniu wymaganego miejsca do zawracania autobusów. Na terenie gminy Mykanów długość trasy do Kuźnicy Kiedrzyńskiej wynosi 5,5 km, a do skrzyżowania w Rybnej – 9,9 km. Wprowadzenie tego typu połączeń możliwe jest wyłącznie w ramach autonomicznej linii aglomeracyjnej, rozpoczynającej bieg od Centrum Handlowego M1 przy ulicy

Kisielewskiego lub innego dobrze skomunikowanego punktu w częstochowskich dzielnicach Tysiąclecie lub Północ.

Drugą z badanych opcji jest utworzenie linii aglomeracyjnej z Kiedrzyna przez Wolę Kiedrzyńską, Kolonię Wierzchowisko, Lubojnę, Dudki, Radostków oraz Kolonię Radostków albo Kokawę z Mykanowem, z ewentualnym wjazdem kieszeniowym do Lubojenki i Wierzchowiska (to ma sens w przypadku wycofania stamtąd linii nr 13). Długość takiego połączenia w gminie Mykanów – bez wjazdów kieszeniowych – to 10,2 km (przez Kolonię Radostków) i 11,1 km (przez Kokawę).

Osobną strategią jest zbudowanie kompleksowej sieci połączeń komunikacyjnych w gminie Mykanów wraz z ich integracją z układem komunikacji miejskiej w Częstochowie, co powinno być przedmiotem wspólnych prac samorządu gminnego z częstochowskim organizatorem publicznego transportu zbiorowego, o ile władze gminy Mykanów wykażą zainteresowanie takim rozwiązaniem.

Gmina Rędziny

Aktualnie gmina Rędziny obsługiwana jest przez zakład budżetowy – GZK Rędziny, a gmina ta jest jedną z nielicznych gmin wiejskich w Polsce, posiadających własny transport zbiorowy, do którego wykorzystywane są wyłącznie typowe autobusy komunikacji miejskiej i 100% taboru stanowią pojazdy niskopodłogowe, mające długość 10 lub 12 metrów.

GZK Rędziny dociera praktycznie do każdej miejscowości w swojej gminie, zapewniając ofertę bardziej rozbudowaną, niż MPK przed latami 90.

Scenariusze postępowania w kwestii tej gminy są tak naprawdę dwa: utrzymanie statusu quo, czyli w praktyce brak integracji rozkładowej i biletowej oraz włączenie komunikacji rędzińskiej pod zarządzanie publicznym transportem zbiorowym po stronie organizatora częstochowskiego. Gdyby do tego doszło, konsekwencje działania byłyby następujące:

- Zmiana oznaczeń linii na liczbowe, zgodnie z przyjętymi przez Organizatora zasadami (obecnie linie są oznaczone jako R, Rm, Rk, RL, a do niedawna wjazdy kieszeniowe przez Zajazd Wysoczański w Kościelcu miały oznaczenie RkZ);
- Jednolita taryfa biletowa w Częstochowie i gminie Rędziny – eliminacja odrębnych biletów na terenie gminy i przyjęcie wzoru i cennika częstochowskiej komunikacji miejskiej;
- Możliwość ingerencji w przebiegi poszczególnych linii na terenie Częstochowy pod kątem ich eliminowania z odcinków wspólnych z liniami komunikacji miejskiej (wspólny system biletowy pozwoli przesiadać się na linie MPK na dowolnym przystanku w Częstochowie);
- Wprowadzenie ujednoczonych graficznie rozkładów jazdy na przystankach, w systemie dynamicznej informacji pasażerskiej, na tablicach SDIP, na stronach internetowych;
- Możliwość zaplanowanego wykorzystywania autobusów MPK na liniach dedykowanych gminie Rędziny i na odwrót, pod warunkiem uprzedniego wydania odpowiednich zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Specyfika stanu istniejącego komunikacji zbiorowej w gminie Rędziny sprawia, że analiza innych wariantów wydaje się bezcelowa, a kwestia wyboru jednego ze scenariuszy pozostaje w gestii władz samorządowych.

Gmina Mstów

Po likwidacji linii nr 57 w roku 1991, na terenie gminy Mstów kilkakrotnie uruchamiano i likwidowano połączenia autobusowe, które kończyły się na pętli Jaskrów Wille, czyli 1,5 km od granicy z miastem. Od listopada 2003 r. do grudnia 2011 r. komunikacja miejska w tej gminie w ogóle nie funkcjonowała, ale począwszy od 1 stycznia 2012 r., kiedy zaczęło obowiązywać porozumienie międzygminne między Częstochową a gminą Mstów, sieć połączeń stopniowo się rozrastała, by według stanu na dzień 01.09.2020 r. przybrać następującą formę:

- Linia nr **18**. Kursuje przez teren gminy Mstów tak naprawdę z konieczności i gmina nie ponosi z tego tytułu kosztów, a zakres obsługi pasażerów sprowadza się do jednego zespołu przystankowego (Jaskrów – Mirowska). Autobusy linii nr 18 powinny kończyć kursy w rejonie skrzyżowania ulic Zawodziańskiej i Mącznej w Częstochowie, ale ze względu na brak miejsca do zawracania, trasę poprowadzono skrajem Jaskrowa do pętli przy ul. Batalionów Chłopskich na granicy Częstochowy;
- Linia nr **26**. Od roku 2015 wykonuje wariantowe kursy przez Przepróżną Górkę do przystanku końcowego w Siedlcu. We wrześniu 2020 r. nieco zmniejszono ilości kursów w dni robocze szkolne i wakacyjne, a w soboty i niedziele zredukowano je do zera;
- Linia nr **30**. Od września 2020 r. nastąpiło przedłużenie trasy o 10,0 km, od dotychczasowej pętli Jaskrów Wille przez cały Jaskrów, Wancerzów i Mstów aż do pętli w Siedlcu. Połowa kursów skrócona jest do Jaskrowa, natomiast w przypadku najdłuższego wariantu trasy, ponad 60% jej przebiegu przypada na obszar gminy Mstów. Ponadto na całej długości trasy obowiązuje miejska taryfa biletowa.

Po najnowszych ruchach w kwestii integracji komunikacji publicznej między Częstochową a gminą Mstów, w zasięgu linii organizowanych przez Miasto znalazło się niemal 50% mieszkańców gminy Mstów. Należy przyjąć, iż w dłuższej perspektywie czasu skala obsługi gminy przez linie MPK nie zmaleje, natomiast perspektywy dalszych działań mogą przebiegać w dwóch wariantach, zależnych od władz samorządowych gminy Mstów.

Pierwszy wariant sprowadza się do tego, że gmina Mstów we własnym zakresie utworzy linie komunikacyjne obsługujące swój obszar właściwości, a jedną z zasadniczych ról tych linii będzie dowożenie pasażerów z bardziej oddalonych miejscowości (np. Mokrzysz, Krasice, Łuszczyn) do przystanków obsługiwanych już przez „trzydziestkę”. Gdyby tak się jednak stało, koniecznością będzie istotne zwiększenie ilości kursów na linii obsługiwanej już przez MPK, bowiem zebrane doświadczenia z początkowego okresu realizacji przewozów na tej trasie wykazują, iż nawet autobusy przegubowe z trudem zaspokajają popyt na usługi w godzinach szczytu przewozowego.

Alternatywą jest wystąpienie przez gminę Mstów do częstochowskiego Organizatora publicznego transportu zbiorowego z prośbą o rozszerzenie porozumienia i skomunikowanie następnych miejscowości z terenu gminy, w ramach wspólnej sieci transportowej. Trasy dodatkowych linii mogłyby zostać ustalone pomiędzy Organizatorem a gminą Mstów, natomiast realizacja kursów przypadłaby albo MPK, albo operatorowi wyłonionemu w drodze przetargu. Z punktu widzenia pasażerów, szczególnie istotną kwestią byłby jednolity system biletowy oraz spójna z miejską informacja pasażerska. Należy też zwrócić uwagę na to, że co najmniej część połączeń na terenie gminy Mstów wymagałaby wprowadzenia do ich obsługi autobusów o obniżonej pojemności, mających długość poniżej 9 metrów.



Mercedes O530G Citaro na nowym fragmencie trasy linii nr 30 w Jaskrowie. Materiały MZDiT

Gmina Olsztyn

Aktualnie linie MPK zapewniają połączenia dla około 75% mieszkańców tej gminy i stan ten utrzymywany jest niemal bez przerwy od ponad 30 lat. Alternatywne propozycje dalszego postępowania w przypadku gminy Olsztyn są następujące:

- Co do zasady, pozostawienie dotychczasowego układu komunikacyjnego, z możliwymi niewielkimi korektami lub utworzeniem dodatkowych połączeń, pozwalających na skomunikowanie takich miejscowości, jak np. Przymiłowice, Zrębice, Turów i Bukowno;
- Skierowanie do rynku w Olsztynie jednej, silnej linii komunikacyjnej z Częstochowy, najlepiej o zasięgu do Śródmieścia (nadaje się do tego celu np. przedłużona linia nr 31, dotychczas kończąca kursy na Kręciwilku) i pozostawienie reszty połączeń wewnątrz gminy po stronie władz samorządowych, które mogą we własnym zakresie uruchomić linie dowozowe z poszczególnych miejscowości do rynku w Olsztynie;
- Skierowanie do rynku w Olsztynie jednej, silnej linii komunikacyjnej z Częstochowy, sięgającej co najmniej do centrum miasta. Pozostała część gminy będzie wówczas obsługiwana liniami dowozowymi, uzgodnionymi między gminą Olsztyn i Organizatorem, w ramach jednolitej sieci transportowej, natomiast obsługa tych linii przypadnie MPK lub operatorowi wyłonionemu w postępowaniu przetargowym.

Gmina Poczesna

Od dziesięcioleci w nieprzerwany sposób MPK jest jedynym liczącym się operatorem komunikacji zbiorowej na terenie gminy Poczesna i przypuszczalnie taki stan będzie utrzymany. Ze względów praktycznych, do rozważenia pozostaje kwestia ujednoczenia taryfy biletowej z miastem, a sam układ połączeń komunikacyjnych w gminie i rozkłady jazdy mogą podlegać modyfikacjom na wniosek mieszkańców i zmieniających się potrzeb przewozowych. Gmina Poczesna jest gminą o najbardziej stabilnym i najlepiej zorganizowanym połączeniu z Częstochową spośród gmin ościennych, dlatego nie wymaga podejmowania zbyt skomplikowanych działań w przyszłości.

Gmina Konopiska

Aktualnie w oparciu o porozumienie międzygminne z Częstochową, funkcjonuje jedynie linia autobusowa nr 33 przez Wygodę do Wąsosz, której trasa w granicach gminy Konopiska ma długość zaledwie 1,7 km. Pozostałe miejscowości wraz ze skomunikowaniem z Częstochową, posiadają połączenia realizowane przez firmę GTV Bus na zlecenie Urzędu Gminy Konopiska.

Ze względów kompetencyjnych i prawnych, stan istniejący można uznać za dopuszczalny, co nie znaczy, iż pewnych kwestii nie można rozwiązać lepiej i skuteczniej w kontekście integracji sieci transportowych Częstochowy i gminy Konopiska. Do rozważenia poddaje się dwie alternatywne propozycje w tym zakresie:

- Zmiana przebiegu linii nr 33 na obszarze gminy Konopiska, poprzez skierowanie jej od Wygody przez Konopiska do pętli przy szkole w Kopalni. Wówczas dodatkowe przewozy wewnątrzgminne uzyskają kilka punktów styku z linią organizowaną przez Miasto, umożliwiając wygodne przesiadki. Osobną kwestię stanowi jednak integracja systemów biletowych i nomenklatury linii;
- W drugim wariantcie, gmina Konopiska zleciłaby przygotowanie układu połączeń wraz z rozkładami jazdy częstochowskiemu Organizatorowi, który na podstawie porozumienia międzygminnego, wprowadziłby jednolity system biletowy i oznaczenia linii, natomiast kursy byłyby obsługiwane przez MPK lub operatorów wyłonionych w postępowaniu przetargowym.

Gmina Blachownia

Od 1 lipca 2007 r. komunikacja miejska w gminie Blachownia funkcjonuje tylko w minimalnym zakresie, na który składa się wydłużenie części kursów linii nr 22 do Łojek oraz – na podobnej zasadzie linii nr 32 do Starej Gorzelni. Na obu liniach stosowana jest miejska taryfa biletowa.

Pod kątem ewentualnej – uzależnionej od stanowiska samorządu gminy Blachownia – integracji komunikacji gminnej z częstochowską komunikacją miejską, najtańszym, a przy tym najbardziej efektywnym ekonomicznie i społecznie rozwiązaniem jest przedłużenie trasy linii nr 22 z Łojek przez Konradów i blachowieńską ulicę Piastów do nowoczesnego centrum przesiadkowego, który samorząd Blachowni zbudował przy ulicy Sienkiewicza, w sąsiedztwie zbiornika wodnego na rzece Stradomce. Rozwiązanie takie przypuszczalnie wykaże się wysoką opłacalnością i jest realne logistycznie. Operacja wymaga przedłużenia istniejącej trasy o 5,7 km w jedną stronę. W takim przypadku konieczne jest przeorganizowanie przewozów aktualnie organizowanych przez samorząd, ale efektem tego będzie redukcja kosztów funkcjonowania komunikacji wykonywanej przez GTV Bus.

Alternatywą dla powyższego rozwiązania jest modyfikacja trasy linii nr 22 i skierowanie jej przez Wyrazów i ulicami Częstochowską i Sienkiewicza w Blachowni (wówczas do Łojek można przedłużyć wariantowo np. linię nr 12), a pozostałe części gminy otrzymałyby komunikację uzgodnioną między częstochowskim Organizatorem a samorządem gminy Blachownia. Rozwiązanie takie daje szansę integracji biletowej i oznaczeń linii, natomiast operatorem byłoby MPK lub przewoźnik wyłoniony w drodze przetargu. Trzeba przy tym pamiętać, że Blachownia jako miasto, posiada rolę zdecydowanie dominującą w swojej gminie, toteż część połączeń powinien obsługiwać tabor o obniżonej pojemności, około 8-metrowy, podczas gdy wydłużona linia nr 22 kwalifikuje się do obsługi głównie autobusami przegubowymi.

Wreszcie trzecim rozwiązaniem jest zbudowanie układu komunikacyjnego opartego co do zasady na przebiegach linii MPK sprzed kilkunastu lat, tj. 51 do Cisia, 52 do cmentarza w Blachowni wraz z wariantami do Malic oraz 62 do osiedla w Ostrowach, przy ul. Leśnej. Oczywiście kwestią do analiz jest rozkład jazdy i dokładne przebiegi tras tych linii, niemniej rozwiązanie to nie jest pozbawione sensu, przy czym wraz z nim należałoby zmodyfikować (zdecydowanie ograniczyć) podaż linii miejskich w Częstochowie na ulicach Głównej i Przejazdowej, co w praktyce oznaczałoby gruntowną przebudowę trasy linii nr 22, która powinna

wówczas kursować znacznie rzadziej, lecz jej część trasy w centrum, na Tysiącleciu i Północy nie może otrzymać oferty przewozowej słabszej od dotychczasowej.

Niezależnie od przyjętego rozwiązania, należy pamiętać, że będzie ono przede wszystkim uzależnione od stanowiska Urzędu Miasta i Gminy Blachownia.

Gmina Wręczyca Wielka

Komunikacja publiczna obsługiwana jest przede wszystkim przez GTV Bus, a część połączeń ma charakter hybrydowy, na zasadzie jednoczesnego kursowania przez obszary sąsiednich gmin: Blachownia i Kłobuck, co wynika z obecności tego samego przewoźnika. Autobusy MPK nie kursują do gminy Wręczyca Wielka od 1991 roku i obiektywnie oceniając sytuację, perspektywy integracji sieci transportowej tej gminy z Częstochową w dającej się przewidzieć przyszłości, są niewielkie.

W przypadku zawarcia porozumienia międzygminnego z Częstochową, z uwagi na układ przestrzenny i drogowy gminy Wręczyca Wielka, rekomenduje się utworzenie dwóch linii, bazujących przebiegiem na dawnych liniach MPK: 54 i 54 bis. Kwestią dyskusyjną pozostaje to, czy któraś z nich powinna kursować przez Golce do pętli w Truskolasach, czy też obie mogą kończyć kursy w samej Wręczycy Wielkiej. Niezależnie od przyjętego wariantu, gmina mogłaby we własnym zakresie lub poprzez Organizatora częstochowskiego, uzupełnić swoją sieć połączeń do innych miejscowości (jak np. Bieżeń, Grodzisko i Węglowice), wprowadzając jednolitą z Miastem taryfę biletową oraz oznaczenia linii spójne z systemem stosowanym przez Organizatora. Przewoźnikiem byłoby MPK lub firma wyłoniona w postępowaniu przetargowym, zwłaszcza w kontekście obsługi części zadań przewozowych autobusami o obniżonej pojemności oraz długości rzędu 8 metrów.

Gmina Kłobuck

Współcześnie gmina Kłobuck nie posiada żadnej komunikacji publicznej, którą można by było określić mianem zintegrowanej z częstochowską siecią publicznego transportu zbiorowego.

Najprostszym i najtańszym, a przy tym względnie łatwym logistycznie rozwiązaniem jest przedłużenie trasy linii nr 19 z częstochowskiego Żabińca ulicą Jasnogórską do remizy OSP w Białej. Rozwiązanie to wymaga zaledwie 2,7 km dłuższej trasy linii już istniejącej.

Chcąc zbudować zintegrowane połączenia komunikacyjne z Częstochową, z inicjatywy gminy Kłobuck możliwe jest utworzenie dwóch niezależnych od siebie połączeń, bazujących na dawnych liniach MPK nr 50 (przez Białą, Kamyk, Łobodno i Smugi do rynku w Kłobucku) i nr 64 (przez Lgotę, Libidzę i Gruszewnię do osiedla Zagórze w Kłobucku, z wykorzystaniem ulicy Długosza). Dobre rozkłady jazdy, odpowiadające realnym potrzebom pasażerów, mogą w obu przypadkach okazać się kluczowe i nie jest wykluczone reaktywowanie obu tych linii w przyszłości. Gdyby tak się stało, kwestią do rozstrzygnięcia będzie wyznaczenie ich przystanków krańcowych na terenie Częstochowy, mając na uwadze interakcje z istniejącą siecią linii miejskich.

Powyższe rozwiązanie może być uzupełnione o połączenia gminne, dowożące pasażerów do Kłobucka z takich miejscowości, jak np. Borowianka, Nowa Wieś i Rybno. Przewagą gminy Kłobuck stanowi względnie prosty układ potencjalnych linii uzupełniających, których obsługa może leżeć zarówno w gestii MPK, jak i operatora wyłonionego w drodze przetargu. Ważne jest wprowadzenie jednolitej taryfy biletowej i nomenklatury linii spójnej z oznaczeniami stosowanymi przez Organizatora.

Gmina Kłomnice

Integracja publicznego transportu zbiorowego gminy Kłomnice z Częstochową wymaga jednej z dwóch opcjonalnych procedur prawnych:

- Utworzenia międzygminnego związku komunikacyjnego;
- Zawarcia przez gminę Kłomnice porozumienia międzygminnego z którąś z gmin graniczących z Częstochową, a przy tym posiadającą ważne porozumienie z Miastem. W przypadku Kłomnic warunek ten spełniają gminy Mykanów i Mstów, natomiast nie spełnia go gmina Rędziny – z uwagi na brak porozumienia z Częstochową.

Gmina Kłomnice charakteryzuje się dość złożonym układem sieci drogowej, a przy tym wieloma miejscowościami o stosunkowo nielicznej populacji. Powoduje to, iż zbudowanie wewnątrz gminy efektywnej sieci linii komunikacyjnej nie należy do łatwych zadań.

Z logistycznego punktu widzenia, najprostszym rozwiązaniem jest utworzenie linii łączącej Kłomnice z Częstochową przez DK 91, ale działanie to wymaga wcześniej utworzenia związku międzygminnego lub zawarcia porozumienia z gminą Rędziny, która to gmina musiałaby wcześniej zawrzeć porozumienie z Miastem. Niemniej rozwiązanie to wydaje się najbardziej efektywnym, poza tym pozwala skomunikować z miastem także wsie położone przy DK 91: Michałów Rudnicki, Chorzenice i Witkowice, poza tym potencjalna linia komunikacyjna bez większych problemów mogłaby ulec przedłużeniu przez Bartkowice, Pacierzów i Karczewice do Garnka.

Alternatywnym rozwiązaniem jest utworzenie linii kończącej bieg w Kłomnicach oraz – ewentualnie – osobnego połączenia od strony Mstowa, realizowanego przez Rajsko i Kłobukowice w gminie Mstów i dalej: Skrzydlów, Huby, Adamów i Rzerzeczyce do Kłomnic lub od Skrzydlowa przez Rzeki Wielkie, Rzeki Małe i Karczewice do Garnka. Są to jednak rozwiązania na ten moment teoretyczne.

W przypadku skomunikowania gminy Kłomnice z Częstochową przy pomocy jednej linii komunikacyjnej, istnieje możliwość wyznaczenia dodatkowych linii wewnątrzgminnych i może to wykonać zarówno samorząd, jak i częstochowski Organizator publicznego transportu zbiorowego, w zależności od przyjętego wariantu przez władze gminy Kłomnice. Należy dążyć, aby linie te kursowały w ramach spójnego systemu biletowego i jednolitej nomenklatury Organizatora.

Gmina Kamienica Polska

Integracja publicznego transportu zbiorowego gminy Kamienica Polska z Częstochową wymaga jednej z dwóch opcjonalnych procedur prawnych:

- Utworzenia międzygminnego związku komunikacyjnego;
- Zawarcia przez gminę Kamienica Polska porozumienia międzygminnego z którąś z gmin graniczących z Częstochową, a przy tym posiadającą ważne porozumienie z Miastem. W przypadku Kamienicy Polskiej warunek ten spełniają gminy Olsztyn i Poczesna.

W przypadku decyzji samorządu gminy Kamienica Polska w zakresie integracji sieci komunikacji zbiorowej, najlepszym rozwiązaniem jest utworzenie linii od strony przystanków Poczesna Borek, a następnie przez Wanaty lub DW 791 do Kolonii Borek i dalej do Kamienicy Polskiej, realizując kursy ulicą Konopnickiej. Opcjonalnie linia ta mogłaby kursować do miejscowości Własna przez Rudnik Wielki, pod warunkiem wyznaczenia normatywnego miejsca do zawracania autobusów komunikacji miejskiej.

Gmina Janów

Integracja publicznego transportu zbiorowego gminy Janów z Częstochową wymaga jednej z dwóch opcjonalnych procedur prawnych:

- Utworzenia międzygminnego związku komunikacyjnego;
- Zawarcia przez gminę Janów porozumienia międzygminnego z którąś z gmin graniczących z Częstochową, a przy tym posiadającą ważne porozumienie z Miastem. W przypadku Janowa warunek ten spełniają gminy Olsztyn i Mstów.

Optymalnym rozwiązaniem jest utworzenie linii komunikacyjnej, która połączy Janów z Częstochową przez Olsztyn, a zatem z wykorzystaniem DK 46. W ten sposób stosunkowo łatwo uzyskują połączenia miejscowości położone wzdłuż tej drogi w obu gminach: Przymiłowice i Zrębice z gminy Olsztyn oraz Skowronów i Piasek z gminy Janów. Co więcej, linię tę można przedłużyć opcjonalnie dalej DK 46 do Bystrzanowic lub przez DW 793 do Złotego Potoku.

W przypadku skomunikowania gminy Janów z Częstochową przy pomocy jednej linii komunikacyjnej, istnieje możliwość wyznaczenia dodatkowych linii wewnątrzgminnych i może to wykonać zarówno samorząd, jak i częstochowski Organizator publicznego transportu zbiorowego, w zależności od przyjętego wariantu przez władze gminy Janów. Należy dążyć, aby linie te kursowały w ramach spójnego systemu biletowego i jednolitej nomenklatury Organizatora.

Gmina Poraj

Gmina Poraj dysponuje dogodnym połączeniem kolejowym z Częstochową, natomiast utworzenie zintegrowanego połączenia autobusowego wymaga odpowiednich decyzji na szczeblu samorządu gminnego. Ponadto sprawę komplikuje fakt lokalizacji gminy Poraj w powiecie myszkowskim.

Integracja publicznego transportu zbiorowego gminy Poraj z Częstochową wymaga jednej z dwóch opcjonalnych procedur prawnych:

- Utworzenia międzygminnego związku komunikacyjnego;
- Zawarcia przez gminę Poraj porozumienia międzygminnego z którąś z gmin graniczących z Częstochową, a przy tym posiadającą ważne porozumienie z Miastem. W przypadku Poraja warunek ten spełnia tylko gmina Olsztyn

Układ przestrzenny i drogowy gminy Poraj sprawia, że jako optymalne rozwiązanie komunikacyjne można przyjąć linię kursującą przez DW 791 od strony Osin w gminie Kamienica Polska, a następnie przez Poraj (z wjazdem kieszeniowym do Choronia), i Masłońskie do Żarek-Letniska. Oprócz tego połączenia, rekomenduje się linię obsługiwaną taborem o niewielkiej pojemności, kursującą w relacji Poraj – Jastrząb – Gęzyn – Kuźnica Stara – Kuźnica Folwark. Obie linie mogłyby pozostawać zarówno w kompetencjach samorządu gminy Poraj, jak i zostać włączone pod zarządzanie częstochowskiego Organizatora, w oparciu o jednolity system biletowy oraz oznaczenia linii, przy spełnieniu warunków brzegowych opisanych na wstępie.

Gmina Koziegłowy

Ulokowanie gminy Koziegłowy w niniejszym dokumencie jest konsekwencją zainteresowania samorządu tej gminy nawiązaniem współpracy z częstochowskim Organizatorem transportu publicznego. Według stanu na wrzesień 2020 r., współpraca taka jednak nie jest realizowana.

Integracja publicznego transportu zbiorowego gminy Koziegłowy z Częstochową wymaga jednej z dwóch opcjonalnych procedur prawnych:

- Utworzenia międzygminnego związku komunikacyjnego;
- Zawarcia przez gminę Koziegłowy porozumienia międzygminnego z którąś z gmin graniczących z Częstochową, a przy tym posiadającą ważne porozumienie z Miastem. W przypadku Koziegłowy warunek ten nie jest obecnie spełniony przez żadną gmin, dlatego musiałby zostać poprzedzony podpisaniem porozumienia z udziałem którejs z gmin z pary Poraj lub Kamienica Polska.

Jako najbardziej efektywne rozwiązanie, rekomenduje się utworzenie jednej linii komunikacji miejskiej, łączącej Częstochowę przez gminę Poczesna, Kamienicę Polską z Koziegłowami, przy czym trasa powinna prowadzić DK 91 (po przemianowaniu z DK 1) przez Romanów, Siedlec Mały i Siedlec Duży.

Pozostałe miejscowości miny Koziegłowy mogą zostać skomunikowane z siedzibą miny przez linie wewnątrzgminne, organizowane przez tamtejszy samorząd lub częstochowskiego Organizatora publicznego transportu zbiorowego, z dążeniem do ujednoczenia taryfy biletowej i oznaczeń linii komunikacyjnych

Wszystkie zawarte w niniejszym rozdziale propozycje i rekomendacje mają charakter pogładowy i stanowią inicjatywę do rozważenia dla poszczególnych samorządów gmin ościennych, jak również położonych dalej od Częstochowy. Żadnego z przytoczonych w rozdziale 4.4. rozwiązania nie należy traktować jako obligatoryjnego.

W przypadku utworzenia międzygminnego związku komunikacyjnego, mogą do niego przyłączyć również miny pominięte w opisach niniejszego rozdziału, a spełniające niezbędne wymogi formalne i przede wszystkim gotowe na współfinansowanie usług publicznego transportu zbiorowego.

Przyjmuje się, iż głębsza analiza opisanych w tym rozdziale rozwiązań powinna zostać przeprowadzona wraz z kolejną aktualizacją Planu Transportowego w latach 2022-2023.

4.5. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu

Konsekwencją wejścia w życie Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2018 poz. 317) było zmodyfikowanie przepisów wykonawczych w zakresie aktualizacji planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Na samorzady nałożono obowiązek wywiązywania się z zapisów ustawy i zachowanie spójności tych wytycznych w innych dokumentach strategicznych.

W przypadku Częstochowy, w latach 2018 i 2020 opracowano Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zero emisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (dalej: AKK).

Niniejsza wersja Planu Transportowego dla miasta Częstochowy jest pierwszą, w której opisywane dokumenty i wymagania potraktowano w sposób dedykowany i szczegółowo. Dalsza część rozdziału zawiera najważniejsze zapisy przeprowadzonej AKK, uaktualnionej w lipcu 2020 r.

Cel aktualizacji AKK w roku 2020

Konkluzja dokumentu sporządzonego w grudniu 2018 roku określała, iż wprowadzenie taboru zero emisyjnego (z napędem elektrycznym) do systemu komunikacyjnego miasta uwzględniając aspekt środowiskowy, jak i społeczny, będzie niekorzystne w porównaniu do oparcia komunikacji o autobusy napędzane konwencjonalnymi silnikami spalinowymi. Rekomendacja powyższa opatrzona została jednak analizą ryzyka i wrażliwości, wskazującą na czynniki, których zaistnienie wpłynąć może na zmianę wyniku analizy. Zaistnienie tych czynników, a także zmiany w otoczeniu gospodarczym uzasadniły aktualizację dokumentu. Do okoliczności tych należały:

- Możliwość wprowadzenia do ruchu autobusów elektrycznych bez konieczności ich zakupu, dzięki zastosowaniu instrumentu finansowego – najmu długoterminowego;
- Możliwość przywrócenia do ruchu autobusów o napędzie hybrydowym (gazowo-elektrycznym);
- Możliwość pozyskania na zakup autobusów elektrycznych środków zewnętrznych – m.in. ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, który przewiduje 55% refundację kosztu zakupu autobusu (do kwoty 1 045 000 zł za autobus) oraz 50% refundację kosztu zakupu stacji ładowania (do kwoty 240 000 zł za stację ładowania).

Powyższe zdarzenia istotnie rzutują na treść i wynik przeprowadzonej w 2018 roku analizy. Tym samym podjęto decyzję o aktualizację AKK, tak aby uwzględniała one wspomniane uwarunkowania.

Podstawa prawna aktualizacji AKK

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. zobowiązuje jednostki samorządu terytorialnego (z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000), do świadczenia usług lub zlecenia świadczenia usług komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 z późn. zm.) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%. Powyższy obowiązek w pełni zostanie wprowadzony w życie 1 stycznia 2028 r., jednakże Ustawa definiuje kolejne stopnie udziału autobusów zero emisyjnych w użytkowanej flocie, które wynoszą:

- 5% od 1 stycznia 2021 r.,
- 10% od 1 stycznia 2023 r.,
- 20% od 1 stycznia 2025 r.

Równocześnie zobowiązana jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa powyżej sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zero emisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

Zgodnie z art. 37 ust. 2 Ustawy, AKK powinna obejmować w szczególności:

- Analizę finansowo-ekonomiczną;
- Oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi;
- Analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji do środowiska.

AKK powinna rozstrzygać o zasadności udziału autobusów zero emisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów, a w przypadku w którym analiza wykaże brak korzyści z wykorzystywania autobusów zero emisyjnych, jednostka samorządu terytorialnego, może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zero emisyjnych, o którym mowa w art. 36 Ustawy.

Zakres opracowania AKK

Uwzględniając materiały metodyczne, stanowiące podstawę wykonania analizy oraz dane źródłowe na temat taboru przekazane przez MPK i o liniach komunikacyjnych, przekazanych przez MZDiT, jak również akty prawa europejskiego i krajowego, analiza objęła następujący zakres merytoryczny:

- Charakterystykę aktualnego systemu komunikacji miejskiej;
- Wskazanie możliwych scenariuszy inwestycyjnych;
- Analizę techniczną;
- Analizę finansową;
- Oszacowanie efektów środowiskowych scenariuszy inwestycyjnych;
- Analizę społeczno-ekonomiczną;
- Analizę ryzyka i wrażliwości;
- Wnioski i rekomendacje.

AKK sporządzona w roku 2020, została przeprowadzona w oparciu o układ linii komunikacyjnych według stanu na dzień 1 maja 2020 r., a jego zmiany mogą wpłynąć na lokalne uwarunkowania stosowania autobusów zero emisyjnych. Zmiana przebiegu linii nie wpływa na wyniki analizy, które opierają się na uśrednionych danych dotyczących całego taboru autobusowego. Jednak w przypadku takiej zmiany, Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie zobowiązany do uwzględnienia wymogów logistycznych takiego taboru na etapie projektowania zmienionych tras i rozkładów jazdy.

Sytuacja taborowa MPK Częstochowa a plan ekspedycji autobusów

Zgodnie z danymi przekazanymi przez MPK do sporządzenia analizy, na koniec 2019 roku liczebność taboru autobusowego Operatora wynosiła 198 pojazdów, z czego 151 było faktycznie wykorzystywanych w obsłudze linii komunikacyjnych. Według stanu na dzień 01.09.2020 r. MPK dysponuje flotą 163 autobusów komunikacji miejskiej, które nadają się do wyjazdu na trasę, przy czym w tej puli mieszczą się zarówno autobusy rezerwy biernej w zajezdni, jak i czasowo unieruchomione z racji bieżących napraw, uszkodzeń powypadkowych, przeglądów okresowych, oczekiwania na części zamienne itp. Absolutne maksimum ekspedycji autobusów do ruchu liniowego wynosi 139-140 sztuk w dni robocze szkolne, w godzinach szczytu przewozowego (z uwzględnieniem trzech autobusów rezerwy czynnej, które do celów obliczeniowych należy traktować jako dodatkową linię komunikacyjną o ekspedycji trzech brygad), a zróżnicowanie o jeden pojazd wynika z metodyki obliczania zapotrzebowania na tabor i agregacji służb szczytowych z brygadami całodziennymi o późniejszych godzinach wyjazdów z bazy.

Spośród 163 autobusów gotowych do ruchu na liniach komunikacyjnych, spośród których 39 przypada na tabor klasy MEGA, czyli autobusy przegubowe, a pozostałe 124 jednostki stanowią autobusy klasy MAXI, czyli 12-metrowe, spośród których występuje 1 autobus hybrydowy, poddany zmianom konstrukcyjnym przez firmę „Autosan” z Sanoka i ponownie wprowadzony do eksploatacji w ruchu pasażerskim w czerwcu 2020 roku. Tym samym maksymalny wskaźnik ekspedycji autobusów MPK wynosi w godzinach szczytu w dni robocze szkolne 85,3%.

Średnie zużycie paliwa w całym taborze wynosi:

- 39,63 l/100 km w przypadku autobusów zasilanych ON;
- 61,66 m³ CNG/100 km w przypadku autobusów zasilanych CNG.

Realizując założenia proekologicznej polityki transportowej, założonej dla MZDiT w Częstochowie między innymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy, Spółka zakupiła w 2015 roku pierwsze 40 hybrydowych autobusów o napędzie gazowo-elektrycznym marki Solbus, z czego 25 pojazdów jednoczłonowych i 15 przegubowych. Zaadaptowano wówczas do ich obsługi, poddając kapitalnemu remontowi, budynek zajezdni autobusowej oraz przystąpiono do budowy własnej stacji tankowania gazem CNG. Autobusy hybrydowe wprowadzono do Eksploatacji na początku 2016 roku.

W uzgodnieniu z MZDiT, skierowano do obsługi linii komunikacyjnych: 10, 11, 12, 13, 16, 19, 24, 28, 29 i 31. Na pozostałych liniach autobusy hybrydowe pojawiały się sporadycznie, przeważnie w ramach rezerwy za planowy autobus, który uległ awarii. Eksploatacja autobusów hybrydowych została wstrzymana w kwietniu 2017 r., po pożarze jednego z pojazdów i upadłości producenta autobusów. Aktualnie wraz z producentem autobusów Autosan, prowadzone są prace nad modernizacją autobusów hybrydowych, umożliwiającą ich powrót do pracy przewozowej.

Ponieważ w świetle art. 36 Ustawy o elektromobilności w analizie uwzględnić należy pojazdy faktycznie użytkowane oraz docelową liczebność floty pojazdów, do dalszych obliczeń przyjęto stan taboru na liczbę 150 pojazdów.

W kontekście przygotowywania niniejszej wersji Planu Transportowego, przeprowadzono symulacje obliczeniowe szacunkowej ekspedycji autobusów liniowych na okres kolejnych 10 lat, przy czym dokonano jedynie podziału taboru według kryterium jego pojemności i gabarytów, bez ścisłego określania tego, jaki napęd miałyby być stosowany w taborze z danej klasy.

Tabor autobusowy dla komunikacji miejskiej w Częstochowie w 10-letnim horyzoncie czasowym został podzielony na 3 klasy pojemności:

- P – autobusy przegubowe, 18-metrowe (klasy MEGA);
- S – autobusy standardowe, 12-metrowe (klasy MAXI);
- M – autobusy midi lub mini, około 8-metrowe (klasy MIDI).

Przyjęte obliczenia mają charakter orientacyjny i opierają się na rozkładach jazdy aktualnych na dzień 01.09.2020 r. według stałych tras poszczególnych linii, bez objazdów, przy czym na rok 2021 przyjęto funkcjonowanie autobusowej komunikacji zastępczej „za tramwaj”. Plan jest następujący:

Tabela 1. Szacunkowa ekspedycja autobusów komunikacji miejskiej w latach 2021-2030

Rok	Autobusy MEGA	Autobusy MAXI	Autobusy MIDI	Suma
2021	31	109		140
2022	29	105		134
2023	29	98	8	135
2024	29	100	15	144
2025	29	100	15	144
2026	30	100	15	145
2027	30	100	15	145
2028	32	102	15	149
2029	32	101	15	148
2030	32	101	15	148

Jak wynika z Tabeli 1, istotnym założeniem w planowaniu pracy przewozowej na obszarze częstochowskiego Organizatora publicznego transportu zbiorowego jest wprowadzenie do eksploatacji autobusów o mniejszej pojemności, którym poświęcono rozdział 6.5.

Ponadto należy zwrócić uwagę na następujące aspekty w kontekście danych z Tabeli 1:

- Wykaz zakłada **ekspedycję** autobusów na liniach komunikacyjnych, bez uwzględnienia rezerwy biernej, którą powinien dysponować Operator, przy czym zakłada się, iż rezerwa ta musi wynosić co najmniej 10% ogólnej floty pojazdów, a w poszczególnych klasach pojemności musi być o co najmniej 1 sztukę wyższa od obowiązującego planu ekspedycji;
- Tabela 1 obejmuje autobusy planowanej rezerwy czynnej w wymiarze jednej sztuki na każde rozpoczęte 50 autobusów w ruchu liniowym (przykładowo: jeżeli ekspedycja całkowita w roku 2026 przewidywana jest na poziomie 145 autobusów, to spośród nich liczonych jest 142 autobusy na liniach komunikacyjnych i 3 autobusy rezerwy czynnej);

- Symulacja obliczeniowa nie zakłada żadnej ingerencji w istniejący układ linii podmiejskich do gmin Olsztyn i Poczesna, obsługiwanych przez MPK, wobec czego każda zmiana w obsłudze gmin sąsiadujących z Częstochową lub nawet bardziej odległych, spowoduje zmiany wartości podanych w Tabeli 1;
- Plan Transportowy nie narzuca rodzajów stosowanych napędów w poszczególnych klasach taboru, pozostawiając możliwość ich indywidualnego doboru na etapie bieżącego planowania inwestycji taborowych, pozwalając na realizację wytycznych wynikających z Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jak również zapisów ugody zawartej przez MPK z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w związku z ponownym wprowadzeniem do eksploatacji autobusów hybrydowych marki Solbus;
- Po osiągnięciu ekspedycji w ruchu liniowym 15 autobusów klasy MIDI, w bazie transportowej Operatora musi być w każdej chwili gotowy do jazdy 1 autobus tej klasy pojemności, nawet jeżeli w danym momencie nie będzie do niego przypisany kierowca pełniący służbę w ramach rezerwy czynnej. Wynika to z faktu, iż części odcinków tras dedykowanych linią obsługiwanym midibusami, nie będą w stanie pokonać większe autobusy z uwagi na ich gabaryty w powiązaniu z ograniczeniami technicznymi dróg;
- Plan przewiduje zwiększenie ekspedycji autobusów klasy MAXI, w szczególności na liniach nr 10 i 24, w zamian za zwiększenie częstotliwości ich kursowania do poziomu co najmniej 12 minut w dni robocze w godzinach szczytu przewozowego, w zamian uwzględniając niemal całkowite usunięcie z nich autobusów przegubowych.

W ramach opracowania AKK, przeprowadzono analizy czterech wariantów postępowania, pozwalające właściwie ocenić możliwości realizacji zapisów art. 35-36 Ustawy o elektromobilności:

- **Wariant bazowy** – służy oszacowaniu kosztów świadczenia usług komunikacyjnych z wykorzystaniem zmodernizowanego taboru o napędzie konwencjonalnym, spełniającym wymogi Euro-6. Wariant bazowy stanowi punkt odniesienia dla analiz pozostałych wariantów w zakresie porównania efektywności kosztowej, społecznej i środowiskowej;
- **Wariant I – tabor zasilany energią elektryczną** – wariant realizacji wymogów Ustawy o elektromobilności, z wykorzystaniem autobusów z napędem elektrycznym, dla których zasilanie zapewniają pokładowe magazyny bateryjne;
- **Wariant II – tabor zasilany sprężonym gazem ziemnym (CNG)** – wariant realizacji wymogów Ustawy o elektromobilności, z wykorzystaniem autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym;
- **Wariant III – tabor zasilany paliwem wodorowym** – wariant realizacji wymogów Ustawy o elektromobilności, z wykorzystaniem autobusów z napędem wodorowym.

Powyższe warianty poddane były analizie w następujących ujęciach:

- **Kryterium techniczne** – odpowiadające na pytanie, czy wariant jest technicznie możliwy do realizacji i wdrożenia w systemie komunikacyjnym Miasta Częstochowy. Na etapie tym warianty nie są oceniane pod względem finansowym, a badana jest ich wykonalność w horyzoncie czasowym AKK;
- **Kryterium finansowe** – oceniające zasadność finansową analizowanych wariantów z perspektywy całkowitych kosztów inwestycyjnych oraz eksploatacyjnych w przyjętym okresie żywotności pojazdów;
- **Kryterium środowiskowe** – porównujące skutki ekologiczne poszczególnych wariantów w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń, pyłów oraz emisji dwutlenku węgla;
- **Kryterium społeczne** – poddające ocenie skutki inwestycji z perspektywy społecznej – mieszkańców oraz użytkowników komunikacji. W szczególności w zakresie obciążenia hałasem

związanym z przemieszczaniem się pojazdów komunikacji miejskiej oraz emisji zanieczyszczeń.

Kryterium techniczne ma charakter rozstrzygający, a zatem w przypadku braku możliwości technicznej realizacji analizowanego wariantu, dalszej analizy nie przeprowadza się z uwagi na jej bezcelowość – dla inwestycji, która nie jest technicznie możliwa, nie jest możliwe oszacowanie kosztów, bądź efektów jej realizacji. Pozostałe kryteria mają charakter ocenialny, co oznacza, że ostateczna rekomendacja jest wypadkową wszystkich analizowanych kryteriów, a nie jednego wybranego czynnika – czy to ekonomicznego, czy środowiskowego.

Wyniki analizy technicznej

Przeprowadzona analiza techniczna wskazała, że w przypadku inwestycji w tabor zero emisyjny, oprócz nakładów związanych z zakupem samych autobusów, konieczna będzie rozbudowa infrastruktury związanej z budową stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W modelu finansowania wdrożenia pojazdów do taboru poprzez najem długoterminowy, koszty takie zostałyby włączone w łączną ratę najmu. W przypadku wykorzystania autobusów z napędem gazowym, stacja tankowania CNG znajduje się na terenie zajezdni MPK i jest czynna. Instalacja składa się między innymi z 10 stanowisk z dystrybutorami (dwa do szybkiego i osiem do wolnego tankowania), dwóch dużych sprężarek o wydajności 800 metrów sześciennych na godzinę każda oraz magazyn na 60 butli (jedna ma pojemność 150 litrów).

Na terenie miasta zidentyfikowano lokalizacje, które mogłyby zostać przeznaczone na pantografowe stacje ładowania pojazdów elektrycznych. W przypadku jednak wariantu zakupu autobusów zasilanych paliwem wodorowym, brak jest technicznych możliwości zakupu paliwa, a tym samym świadczenia usług przewozowych taborom napędzanym paliwem wodorowym.

Dalszą analizę przeprowadzono zatem wyłącznie jako porównanie wariantu bazowego (eksploatacja autobusów o napędzie konwencjonalnym spełniającym wymogi normy Euro-6, bez nakładów infrastrukturalnych) oraz wariantu alternatywnego I (eksploatacja autobusów o napędzie elektrycznym, wraz z nakładami infrastrukturalnymi na budowę pantografowych stacji ładowania) oraz wariantu alternatywnego II (eksploatacja autobusów zasilanych CNG). Analizę wariantu III – zasilania autobusów paliwem wodorowym, zakończono na etapie analizy technicznej, stwierdzając iż wdrożenie go w obecnym stanie rozwoju rynku oraz dostępnych rozwiązań technologicznych w przypadku miasta Częstochowy nie jest możliwe.

Analizy ekonomiczne

Analizy zostały przeprowadzone z wykorzystaniem tzw. matryc DGC, a ich pełna wersja została przedstawiona w dokumencie AKK, którym dysponuje MZDiT w Częstochowie.

Jak wynika z matryc DGC, wariant elektryczny charakteryzuje się znacząco niższymi kosztami eksploatacyjnymi, niż warianty pozostałe, a dzięki refundacji kosztów zakupu autobusów z środków zewnętrznych (do obliczeń przyjęto dofinansowanie ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu pozwalające zrefundować do 50% kosztów autobusu, jednak nie więcej, niż 1 045 000 zł za jeden pojazd) również koszt inwestycyjny nie jest większy, niż w wariantach alternatywnych. Jest to podstawowa różnica względem AKK z 2018 r., który to jako podstawową przeszkodę we wdrożeniu elektromobilności, identyfikował początkowy koszt zakupu pojazdów.

Analiza wpływu na środowisko naturalne

Efektom spalania paliw w silnikach spalinowych jest powstanie mieszanin różnorodnych substancji, do których należą: dwutlenek węgla, tlenek węgla, sadza, tlenki siarki, tlenki azotu, węglowodory, dymy, popioły i inne substancje klasyfikowane jako cząstki stałe.

W przypadku napędów klasycznych, obowiązującą normą emisji zanieczyszczeń jest Euro-6, której wartości graniczne kształtują się na następujących poziomach:

- CO (tlenek węgla) – 0,5 g/km;
- HC/THC (węglowodory) – 0,17 g/km;
- NO_x (tlenki azotu) – 0,08 g/km;
- PM (pyły) – 0,0045 g/km

Dla autobusów z napędem elektrycznym, wskaźniki emisyjności przyjmowane są jako następujące:

- CO₂ (dwutlenek węgla) – 798 kg/MWh;
- NO_x (tlenki azotu) – 0,954 kg/MWh;
- CO (tlenek węgla) – 0,234 kg/MWh;
- PM (pyły) – 0,062 kg/MWh.

Trzeci z analizowanych napędów stanowiły silniki wykorzystujące sprężony gaz ziemny CNG, dla którego wskaźniki emisyjności mają wartości:

- CO (tlenek węgla) – 0,05 g/km;
- HC/THC (węglowodory) – 0,034 g/km;
- NO_x (tlenki azotu) – 0,016 g/km;
- PM (pyły) – 0,000225 g/km.

W ramach opracowania AKK dokonano również zestawienia emisyjności autobusów z napędem konwencjonalnym względem badanych napędów alternatywnych przy identycznych warunkach brzegowych, zakładających roczny przebieg 70.000 km na jeden pojazd (Tabela 2).

Tabela 2. Porównanie rocznej emisji zanieczyszczeń przez 1 autobus komunikacji miejskiej

Parametr	Jednostka miary	Napęd ON	Napęd elektryczny	Napęd CNG
Przebieg	km	70.000	70.000	70.000
Zużycie paliwa lub energii	l/100 km lub kWh/100 km lub m ³ /100 km	41,00	120,00	61,00
Emisja CO (tlenek węgla)	kg	35,00	-	3,50
Emisja HC/THC (węglowodory)	kg	11,90	-	2,38
Emisja NO_x (tlenki azotu)	kg	5,60	-	1,12
Emisja PM (pyły)	kg	0,32	-	0,02
Emisja CO₂ (dwutlenek węgla)	kg	73.068,23	-	64.347,12

Dla autobusów elektrycznych przyjęto, iż w miejscu ich eksploatacji nie występują szkodliwe emisje, choć należy pamiętać i mieć świadomość tego, że energia elektryczna w Polsce produkowana jest w istotnej mierze z węgla kamiennego i do czasu zmiany polskiego miks energetycznego i zwiększenia w nim udziału źródeł odnawialnych lub atomu, zero emisyjność autobusów elektrycznych może być kwestionowana poprzez wykazanie substancji szkodliwych emitowanych w konwencjonalnych elektrowniach węglowych.

Analiza społeczno-ekonomiczna

Podsumowanie wyników analizy społeczno-ekonomicznej wykazało, że największy koszt społeczny, związany z emisją hałasu, drgań i produktów spalania, generuje wariant bazowy, w którym wykorzystywane są silniki wysokoprężne, zasilane olejem napędowym. Około 25% niższy koszt społeczny przypisano silnikom na CNG, a autobusom elektrycznym – zerowy. W ich przypadku większym problemem jest brak emitowania hałasu (zasadniczo sprowadza się on do odgłosu toczenia się kół pojazdu po jezdni), niż jego nadmiar, przez co takie pojazdy mogą nie zostać w porę usłyszane przez innych uczestników ruchu.

Wnioski i rekomendacje

W ramach przeprowadzonej AKK, przeanalizowano zasadność modernizacji taboru autobusowego w Częstochowie w czterech wariantach różniących się rodzajami stosowanego paliwa. Przyjęto 15-letni horyzont czasowy eksploatacji pojazdów. Zdyskontowane wydatki sprowadzono do wartości jednostkowej – kosztu wozokilometra. Z uwagi na wysokie wydatki inwestycyjne, analiza wykazała, że nawet w przypadku niskich kosztów eksploatacyjnych, wariant zakupu autobusów elektrycznych jest dalece mniej opłacalny od zakupu autobusów zasilanych olejem napędowym bądź sprężonym gazem ziemnym. Sytuacja ta ulega jednak zasadniczej zmianie w kontekście możliwości pozyskania zewnętrznych funduszy na zakup autobusów zeroemisyjnych.

Najkorzystniejsze parametry pod względem kosztowym i społecznym (koszty emisji i zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska) wykazuje wariant zakupu autobusów zero emisyjnych zasilanych energią elektryczną. W przypadku wariantu zakupu autobusów zasilanych CNG, efekt zastosowania czystszej paliwa i mniejszej jednostkowej emisji na jednostkę zużytego paliwa, kompensowany jest przez znacząco wyższe spalanie na 100 km ($61 \text{ Nm}^3/100 \text{ km}$ gazu względem $41 \text{ l}/100 \text{ km}$ oleju napędowego). Tym samym faktyczna korzyść środowiskowa wynikająca z przejścia z autobusów ON na autobusy CNG nie jest znacząca. Ponadto wysokie spalanie negatywnie rzutuje na koszt wozokilometra.

Otrzymane wyniki analizy przeprowadzonej zgodnie z wymogami Ustawy o elektromobilności oraz przyjętą metodyką wykazują, iż wprowadzenie taboru zeroemisyjnego (autobusów elektrycznych) do systemu komunikacyjnego miasta jest pod pewnymi warunkami rozwiązaniem najkorzystniejszym. Do warunków tych należą:

- Możliwość zakupu autobusów z dofinansowaniem zewnętrznym, wynoszącym co najmniej 55%, dzięki czemu jednostkowy koszt autobusu elektrycznego będzie porównywalny z autobusami zasilanymi ON lub CNG, bądź zastosowanie instrumentu finansowego w postaci najmu długoterminowego;
- Niskie zużycie energii na km pracy przewozowej wynoszące $1,20 \text{ kWh/km}$ oraz stabilne ceny energii elektrycznej (postępujący wzrost cen energii elektrycznej może znacząco wpłynąć na wysokość kosztów eksploatacyjnych);
- Żywotność baterii wynosząca co najmniej 8 lat.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, następna aktualizacja AKK powinna być przeprowadzona nie później, niż w ciągu 36 miesięcy. Meritum jednak jest takie, iż Częstochowa ma możliwość eksploatacji autobusów elektrycznych i może je sukcesywnie wprowadzać do ruchu, wypełniając wymagania Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

4.6. Eksploatacja taboru niskoemisyjnego i zeroemisyjnego

Według stanu na 01.09.2020 r., Operator częstochowskiej sieci komunikacji miejskiej, czyli MPK, dysponuje flotą 163 sztuk autobusów nadających się do eksploatacji na liniach regularnych zleczanych przez Miasto w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W celu właściwej oceny sytuacji taborowej w kontekście jego odnowy i dostosowania do przepisów Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w Tabeli 3 przedstawiono dokładny wykaz autobusów liniowych wraz z ich istotniejszymi danymi.

Tabela 3. Wykaz autobusów liniowych MPK, gotowych do realizacji przewozów na 01.09.2020 r.

L.p.	Nr inwen.	Marka i typ	Klasa	Napęd	Rok		Nr rejestracyjny
					Budowy	Wprow.	
1	1	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5001M
2	2	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5002M
3	3	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5003M
4	4	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5004M
5	5	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5005M
6	6	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5006M
7	7	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 5007M
8	8	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 7908M
9	9	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 7909M
10	10	Solaris Urbino 12 III	SN	ON	2014	2014	SC 7910M
11	30	Solbus SM12 Hybryda	SN	CNG/EL.	2015	2015	SC 3430P
12	36	Solbus SM12	SN	ON	2016	2016	SC 5036P
13	37	Solbus SM12	SN	ON	2016	2016	SC 5037P
14	38	Solbus SM12	SN	ON	2016	2016	SC 5038P
15	39	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2539S
16	40	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2540S
17	41	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2541S
18	42	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2542S
19	43	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2543S
20	44	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2544S
21	45	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2546S
22	46	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2545S
23	47	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2547S
24	48	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2548S
25	49	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2549S
26	50	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2550S
27	51	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2551S
28	52	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2552S
29	53	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2553S
30	54	MAN EL283	SN	ON	2006	2013	SC 2518L
31	55	MAN EL283	SN	ON	2006	2013	SC 2519L
32	58	MAN EL283	SN	ON	2006	2013	SC 2523L
33	59	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2559S
34	60	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2560S
35	61	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2561S

36	62	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2562S
37	63	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2563S
38	64	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2564S
39	65	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2565S
40	66	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2566S
41	67	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2567S
42	68	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2568S
43	69	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2569S
44	70	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2570S
45	71	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2571S
46	72	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2572S
47	73	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2573S
48	75	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2575S
49	76	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2576S
50	77	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2577S
51	78	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2578S
52	79	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2579S
53	80	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2580S
54	81	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2581S
55	82	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2582S
56	83	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2583S
57	84	Solaris Urbino 12 IV	SN	ON	2017	2017	SC 2584S
58	88	MAN NL222	SN	ON	2000	2000	SC 04991
59	89	MAN NL222	SN	ON	2000	2000	SC 04990
60	90	MAN NL222	SN	ON	2000	2000	SC 2643J
61	92	MAN NL222	SN	ON	2000	2001	SC 15579
62	93	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28578
63	94	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28580
64	95	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28583
65	96	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 0846J
66	98	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28589
67	99	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28590
68	100	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28591
69	101	Solaris Urbino 12 II	SN	ON	2002	2002	SC 28594
70	102	Mercedes O530	SN	CNG	2006	2018	SC 8733T
71	103	Mercedes O530	SN	CNG	2006	2018	SC 8734T
72	104	Mercedes O530	SN	CNG	2006	2018	SC 8735T
73	105	MAN NL243Lion's C.	SN	CNG	2009	2018	SC 8736T
74	106	MAN NL243Lion's C.	SN	CNG	2007	2018	SC 2047U
75	107	MAN NL243Lion's C.	SN	CNG	2007	2018	SC 2048U
76	108	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 8919G
77	109	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82431
78	110	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82432
79	111	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82920
80	112	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82921
81	113	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82922
82	114	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82981

83	115	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82983
84	116	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 82984
85	117	Mercedes O530	SN	ON	2006	2006	SC 83110
86	118	Mercedes O530	SN	ON	2007	2007	SC 9790G
87	119	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5532A
88	120	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5534A
89	121	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5538A
90	122	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5537A
91	123	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5536A
92	124	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5528A
93	125	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5529A
94	126	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5531A
95	127	Mercedes O530	SN	ON	2008	2008	SC 5530A
96	129	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 2354F
97	130	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 2356F
98	131	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 2359F
99	132	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 2351F
100	133	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 5818G
101	134	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 8126G
102	135	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 2353F
103	136	Mercedes O530	SN	ON	2009	2009	SC 8522G
104	137	Mercedes O530	SN	ON	2010	2010	SC 4135G
105	138	Mercedes O530	SN	ON	2010	2010	SC 2641J
106	139	Mercedes O530	SN	ON	2010	2010	SC 4138G
107	140	Mercedes O530	SN	ON	2010	2010	SC 4137G
108	141	Mercedes O530	SN	ON	2010	2010	SC 4139G
109	142	Mercedes O530	SN	ON	2010	2010	SC 4822G
110	143	Mercedes O530	SN	CNG	2007	2017	SC 9732S
111	144	Mercedes O530	SN	CNG	2007	2017	SC 9731S
112	148	MAN NL243Lion's C.	SN	CNG	2007	2018	SC 2046U
113	149	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2449V
114	150	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2450V
115	151	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2451V
116	152	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2452V
117	153	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2453V
118	154	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2454V
119	155	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2455V
120	156	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2456V
121	157	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2457V
122	158	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2458V
123	159	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2459V
124	160	MAN NL293	SN	ON	2018	2018	SC 2460V
125	177	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82122
126	178	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82123
127	179	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82124
128	180	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82125
129	181	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82126

130	182	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82127
131	183	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82128
132	184	Mercedes O345G	P	ON	2006	2006	SC 82129
133	185	Mercedes O530G	PN	ON	2009	2009	SC 2276F
134	186	Mercedes O530G	PN	ON	2009	2009	SC 2271F
135	187	Mercedes O530G	PN	ON	2009	2009	SC 2275F
136	188	Mercedes O530G	PN	ON	2009	2009	SC 2274F
137	189	Mercedes O530G	PN	ON	2009	2009	SC 2273F
138	190	Mercedes O530G	PN	ON	2009	2009	SC 2269F
139	191	Mercedes O530G	PN	ON	2010	2010	SC 0225H
140	192	Mercedes O530G	PN	ON	2010	2010	SC 3841G
141	193	Mercedes O530G	PN	ON	2010	2010	SC 3842G
142	194	Mercedes O530G	PN	ON	2010	2010	SC 3843G
143	195	Mercedes O530G	PN	ON	2010	2010	SC 3845G
144	217	MAN NG313 Lion's C.	PN	CNG	2006	2018	SC 0540U
145	218	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2007	2018	SC 0533U
146	219	MAN NG363 Lion's C.	PN	ON	2007	2018	SC 3787U
147	220	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4853W
148	221	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4854W
149	222	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2018	SC 4222X
150	223	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2018	SC 4223X
151	224	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4224X
152	225	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4850W
153	226	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4852W
154	227	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4227X
155	228	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4228X
156	229	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2019	SC 4851W
157	230	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2020	SPI 08493
158	231	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2020	SPI 12251
159	232	Mercedes O530G	PN	ON	2003	2020	SPI 12307
160	233	Mercedes O530G	PN	ON	2003	2020	SPI 12308
161	234	Mercedes O530G	PN	ON	2003	2020	SPI 12306
162	235	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2006	2020	SPI 12378
163	236	Solaris Urbino 18 III	PN	ON	2005	2020	SPI 12379

Wśród 163 autobusów liniowych nadających się do eksploatacji w przewozach osób, MPK dysponuje aktualnie 10 autobusami z silnikami wykorzystującymi sprężony gaz ziemny CNG, jeden zmodernizowany autobus hybrydowy, z zasilaniem gazowo-elektrycznym oraz 152 autobusy na olej napędowy.

W ramach realizacji umowy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, MPK w ciągu czwartego kwartału 2020 roku powinno pozyskać 15 sztuk autobusów klasy MAXI z napędem elektrycznym oraz ładowarki, które będą dostępne w zajezdni autobusowej. Tym sposobem na początku 2021 roku Operator powinien dysponować taborzem zeroemisyjnym na poziomie ponad 9% ogółu stanu inwentarza i około 11% wysokości maksymalnej dziennej ekspedycji autobusów na liniach komunikacyjnych. Są to wartości pozwalające z należytą starannością wypełnić wymagania Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a przy tym niezbędne dla realizacji umowy z NFOŚiGW.

Wśród autobusów MPK z silnikami wysokoprężnymi, 55 pojazdów spełnia normę Euro-6 w zakresie emisji zanieczyszczeń, a zatem standard obowiązujący na dzień wykonania niniejszego Planu Transportowego.

W dłuższej perspektywie czasu należy dążyć do tego, aby wśród autobusów wykorzystywanych do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, sukcesywnie ograniczać udział floty spełniającej niższe progi emisji zanieczyszczeń. Jest to o tyle istotne, iż w przypadku wznowienia ruchu komunikacji miejskiej w III Alei Najświętszej Maryi Panny może zaistnieć wskazanie konieczności eksploatacji w tej części miasta wyłącznie autobusów zeroemisyjnych lub spełniających normę Euro-6 w przypadku silników Diesla. Ponadto umowa na świadczenie usług przewozowych pomiędzy Miastem a Operatorem powinna przewidywać ramy czasowe i progi maksymalnych okresów użytkowania pojazdów mniej przyjaznych środowisku – np. termin, do którego z ulic miasta muszą zniknąć wszystkie autobusy spełniające normę niższą, niż Euro-4.

Ze względu na ugodę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, MPK zobligowane jest do realizacji zapisów tej ugody, co determinuje nie tylko wprowadzenie do ruchu 15 autobusów elektrycznych, ale i wznowienie eksploatacji przynajmniej 24 kolejnych wozów hybrydowych (oprócz tego 1 już zmodernizowany przez firmę „Autosan”). Osobną kwestią jest realizacja kontaktu na dostawę sprężonego gazu ziemnego, w zamierzeniu mającego zasilać autobusy hybrydowe. Stąd nie można wykluczyć, iż w kolejnych latach MPK zakupi również do 20 sztuk pojazdów zasilanych CNG, a być może rozwój technologii pozwoli na ograniczenie spalania jednostkowego w pojazdach z takimi silnikami.

Wobec sytuacji gospodarczej na świecie, spowodowanej w dużej mierze pandemią COVID-19, nie można wykluczyć zmian w istniejących przepisach co do harmonogramów wprowadzania taboru nisko- i zeroemisyjnego, dlatego też zagadnienia te będą wymagały ponownego przeanalizowania zarówno przy okazji następnej aktualizacji Planu Transportowego, jak i AKK.

Szczególną uwagę należy zwrócić na możliwości eksploatacji w ruchu liniowym autobusów elektrycznych, mających ograniczony zasięg, uzależniony od stopnia zużycia baterii pomiędzy kolejnymi ładowaniami. Z tego względu rekomenduje się – przed ich docelowym uwzględnieniem w planie pracy przewozowej – przetestowanie ich w ramach obsługi zadań przewozowych najpierw na dystansie około 160 km, w przypadku pozytywnych wyników wydłużając kilometraż zadań, stopniując go w kolejnych próbach o 6-12 km.

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie zobowiązany do ewentualnego przystosowania wybranych obiegów dobowych autobusów elektrycznych do rzeczywistego zasięgu, możliwego do wykonania przy naładowanych bateriach i zapewnieniu niezbędnego czasu do ich ładowania w zajezdni, bez potrzeby stosowania tzw. ładowania szybkiego.

4.7. Priorytety w ruchu dla publicznego transportu zbiorowego

Sytuacja gospodarcza w większości krajów wysoko rozwiniętych sprawiła, że na przestrzeni ostatnich pięciu dekad nastąpił bardzo intensywny rozwój motoryzacji indywidualnej. Współcześnie w większości obszarów przypada więcej, niż 1 samochód na 2 mieszkańców (choć wśród nich są osoby, które nie posiadają prawa jazdy ze względu na wiek lub którymś stan zdrowia nie pozwala na kierowanie samochodami).

Oczywistym następstwem takiego stanu rzeczy jest nadmierny ruch pojazdów na drogach, szczególnie w rejonach dużych ośrodków miejskich. W obszarach silnie zurbanizowanych, przy bardzo dużej gęstości zaludnienia przypadającej na jednostkę powierzchni, możliwość pomieszczenia na drogach pojazdów wszystkich osób zainteresowanych przemieszczeniem się z jednego punktu do drugiego staje się matematycznie niewykonalna.

W celu ograniczenia niekontrolowanych zjawisk powstawania zatorów drogowych, zwanych w nomenklaturze inżynierii ruchu drogowego kongestią, od wielu lat w większych miastach wprowadzane są rozwiązania organizacyjne i projektowe, które mają na celu zniechęcenie do korzystania z indywidualnych środków transportu i zamienienie ich na dużo skuteczniejszy i bardziej wydajny transport zbiorowy. Dość powiedzieć, iż wiele badań wskazuje, że w przypadku samochodów osobowych dojeżdżających z obrzeży

miasta lub dzielnic mieszkaniowych do centrów, w większości takich pojazdów przebywa tylko 1 osoba. Gdyby nawet na potrzeby obliczeń przyjąć po 1,5 osoby na jeden samochód, to przewiezienie 90 pasażerów wymaga wykorzystania 60 pojazdów. Przyjmując długość każdego z nich na poziomie 5 metra i odstęp między kolejnymi spośród nich również 5 metrów (przy powolnej jeździe zatłoczonym pasem ruchu), uzyskuje się ciąg o długości aż 600 metrów, podczas gdy tyle samo autobusów w akceptowalnych warunkach może podróżować autobusem przegubowym o długości 18 metrów, a zatem zajmując ponad trzydzieści razy mniej miejsca na drodze.

W kwestii Częstochowy można powiedzieć, że w skali kraju, pod względem uprzywilejowania publicznego transportu zbiorowego, jest ona jednym z outsiderów. Ilość i długość dedykowanych pasów ruchu dla autobusów jest znikoma i tylko w niewielkim stopniu redukuje konsekwencje kongestii dla pasażerów transportu publicznego. Przynajmniej jednak od kilkunastu lat ta gałąź przewozów w mieście została zepchnięta na margines w ścisłym centrum Częstochowy, poprzez niefortunne i zdecydowanie dyskredytujące komunikację miejską rozwiązania wprowadzone przy okazji rewitalizacji Alei Najświętszej Maryi Panny. Skutki ekonomiczne, logistyczne i społeczne tych decyzji są obecnie bardzo odczuwalne i nie ulega wątpliwości, iż są one biegunowo rozbieżne względem zaleceń autorytetów w planowaniu przestrzeni miejskich.

W tej części rozdziału przedstawiono zestawienie najczęściej spotykanych w Polsce i najbardziej efektywnych rozwiązań z zakresu priorytetów dla publicznego transportu zbiorowego wraz z oceną ich dotychczasowego stosowania i możliwości zaimplementowania na częstochowską sieć komunikacyjną. Ponadto przedstawiono główne założenia pierwszego kompleksowego opracowania mającego na celu wznowienie prawidłowego wykorzystania śródmiejskiego układu drogowego przez linie komunikacji miejskiej. Opracowanie to przygotował Organizator – MZDiT, a główne założenia i sposoby wdrożenia opisano poniżej.

Do głównych rozwiązań nadających priorytet dla komunikacji publicznej w polskich miastach należy zaliczyć:

- Dedykowane pasy ruchu, po których mogą poruszać się także taksówki osobowe, pojazdy uprzywilejowane i – coraz częściej – samochody zeroemisyjne;
- Sygnalizacje świetlne zapewniające priorytet dla autobusów (i tramwajów) w sterowaniu ruchem drogowym;
- Wdrożenia systemów ITS, uwzględniających trasy komunikacji publicznej;
- Wprowadzenie stref ograniczonego ruchu pojazdów indywidualnych z utrzymaniem komunikacji publicznej;

Nowa-stara rola autobusów w centrum Częstochowy

Przez obszar Śródmieścia Częstochowy przebiegają niemal wszystkie linie komunikacji miejskiej, a Aleja Najświętszej Maryi Panny, wytyczona w 1826 roku, w dalszym ciągu stanowi naturalną oś transportu publicznego, ale i życia społecznego miasta. Na przestrzeni minionych kilkudziesięciu lat, ta arteria stała się naturalnym centrum przesiadkowym i do czasu wprowadzenia stałych, stricte międzydzielnicowych, a pomijających Śródmieście linii, pozwalała przesiadać się pomiędzy wszystkimi miejskimi liniami autobusowymi, w większości przypadków na zasadzie „drzwi w drzwi”. Dość dobrze były skomunikowane także dworce linii podmiejskich, znajdujące się przez większość czasu na ulicach Piłsudskiego i Focha.

Śródmiejskimi fragmentami tras porusza się codziennie około 85% ogółu autobusów komunikacji miejskiej, jednakże istniejący układ drogowy i dopuszczenia do użytkowania publicznego transportu zbiorowego w formie ograniczonej prawnie (tzw. trwałość projektu unijnego) sprawiają, że od wielu lat układ ten jest niewydolny, generuje znaczące koszty eksploatacji linii po stronie Miasta, utrudnia podróże, szkodzi

handlowi i usługom, pogarsza dostępność komunikacji miejskiej i stoi w sprzeczności koncepcji zrównoważonego rozwoju sieci transportowej, sprzyjając jednocześnie istnieniu w ścisłym centrum Częstochowy transportu indywidualnego. Stąd też spada atrakcyjność połączeń komunikacji miejskiej, wpływając niekorzystnie na wpływy ze sprzedaży biletów, jakość warunków do życia mieszkańców Śródmieścia, emisję zanieczyszczeń i czas przejazdu komunikacją miejską, co w rezultacie generuje corocznie istotne koszty dla budżetu samorządu.

Rozwiązania przedstawione w niniejszym rozdziale mają spełniać szereg postulatów ekonomicznych, logistycznych, inżynierskich i społecznych, jednak ich ogólną cechą jest **wzrost atrakcyjności komunikacji miejskiej na obszarze centrum Częstochowy**. Jest to jednak ogólne sformułowanie, pod którym należy rozumieć osiągnięcie różnych celów szczegółowych, które założenia przedstawiono poniżej:

- 1) Obniżenie kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej w centrum Częstochowy poprzez liczne skrócenia tras linii istniejących, bez ryzyka pogarszania częstotliwości kursowania. Inaczej mówiąc, pasażerowie otrzymują ofertę przewozową na poziomie nie gorszym od obecnego, lecz tańszą dla samorządu;
- 2) Nastawienie na maksymalizację efektu finalnego wdrożenia projektu przy ograniczeniu kosztów jego realizacji;
- 3) Możliwość lepszego wykorzystania środków budżetowych, uwolnionych za sprawą optymalizacji przebiegów tras linii autobusowych. Dzięki nim będzie utworzyć nowe połączenia lub zwiększyć częstotliwości kursowania na liniach istniejących;
- 4) Dopuszczalność etapowania wprowadzania części założeń zawartych w projekcie, przy czym ich substytucyjność i addytywność musi być konsultowana na etapie podejmowania kluczowych decyzji z osobami merytorycznie odpowiedzialnymi za układ sieci połączeń i rozkłady jazdy w komunikacji miejskiej (tzw. „układ naczyń połączonych”);
- 5) Poprawienie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców Śródmieścia, a jednocześnie dla osób zainteresowanych handlem i usługami w centrum miasta, czy też załatwianiem spraw w obiektach użyteczności publicznej, skomasowanych w tej części miasta;
- 6) Radykalne ułatwienie skomunikowania autobusami komunikacji miejskiej dla osób starszych i z niepełnosprawnością ruchową, poprzez możliwość korzystania z przystanków zlokalizowanych bliżej źródeł i celów podróży, a za sprawą przebudowanej współcześnie infrastruktury, pozbawionych większości barier architektonicznych;
- 7) Optymalizacja funkcjonowania komunikacji miejskiej w wybranych obszarach i jednoczesne skierowanie autobusów na główne ciągi drogowe, lepiej przystosowane geometrycznie do ruchu pojazdów o większych gabarytach, a przy tym atrakcyjniejszych z punktu widzenia pasażerów z uwagi na obecność istotniejszych generatorów ruchu. Należy tutaj wskazać, że z takich ulic jak np. Katedralną, Garibaldię i Spadek, w niniejszym projekcie autobusy zostają całkowicie wyeliminowane;
- 8) Przywrócenie komunikacji miejskiej w III Alei Najświętszej Maryi Panny po około 15 latach przerwy, aczkolwiek w ograniczonym zakresie, stanowiącym kompromis pomiędzy zapewnieniem pewnej oferty przewozowej wraz z utrzymaniem obecnej funkcji tej części miasta, nastawionej na obiekty rekreacyjne, kulturalne, religijne oraz placówki gastronomiczne. Projekt przewiduje w III Alei kursowanie dwóch linii autobusowych, obsługiwanych przez autobusy nie dłuższe, niż 12-metrowe, z natężeniem ruchu do 11 pojazdów na godzinę w każdym kierunku;
- 9) Wzrost liczby klientów w placówkach handlowych, w szczególności na samym ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny, w której przystanki obsługujące większe ilości linii staną się istotnymi generatorami ruchu pieszego, tworzonego przez potencjalnych klientów. Za sprawą atrakcyjnych i wielokierunkowych połączeń komunikacyjnych, zwłaszcza na odcinkach obecnie ich pozbawionych, przewiduje się zwiększenie ruchu pieszego;

- 10) Ze względu na fakt uprzywilejowania publicznego transportu zbiorowego w konkursach projektów ubiegających się o dofinansowanie z środków zewnętrznych, w tym głównie z Unii Europejskiej, zwiększy się szansa na udział Częstochowy w takich przedsięwzięciach, np. w kontekście wprowadzenia w III Alei taboru niskoemisyjnego, który nie tylko będzie wizytówką miasta w jego reprezentacyjnej części, ale także pozwoli wypełnić zobowiązania wynikające z ustawy o elektromobilności;
- 11) Poprawa dostępności celów podróży i optymalizacja przebiegów niektórych linii komunikacyjnych będą skutkowały skróceniem także czasów przejazdu między źródłem a celem podróży, co w ewidentny sposób poprawi konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego, wpisując się w ideę rozwoju transportu zrównoważonego;
- 12) Wobec podwyżki opłat w strefie płatnego parkowania (z opcją dalszych takich działań w niedalekiej przyszłości), komunikacja miejska powinna przejąć główny ciężar obsługi ruchu pasażerskiego w Alei Najświętszej Maryi Panny. Nowoczesny tabor, przyjazna infrastruktura, często kursujące autobusy i dobre ceny, powinny zachęcić do wybierania autobusów lub tramwajów zamiast własnych samochodów, za parkowanie których będzie trzeba zapłacić znacznie więcej. Przy okazji dobrze prowadzona polityka parkingowa powinna sprawić, że mimo powyższych działań, przychody do budżetu ze strefy płatnego parkowania również będą wzrastać;
- 13) Utworzenie quasi-centrów przesiadkowych w obrębie przystanków komunikacyjnych, wyposażonych w system dynamicznej informacji pasażerskiej i bogatą informację statyczną. Być może docelowo część z przystanków zostanie wyposażona w biletomaty stacjonarne.
- 14) Z racji ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych na rzecz autobusów, przewiduje się znaczącą poprawę jakości powietrza oraz ograniczenie emisji spalin i hałasu, w szczególności przy zastosowaniu do obsługi linii komunikacyjnych autobusów spełniających najnowsze normy emisji zanieczyszczeń, jak Euro-6, czy też pojazdy niskoemisyjne, np. z napędem elektrycznym;
- 15) Wprowadzone rozwiązania sprawią, że Częstochowa przestanie być dla innych polskich i europejskich miast wątpliwym przykładem tego, jak nie należy planować przestrzeni publicznej i organizacji ruchu drogowego w ścisłym centrum miasta, w którym uprzywilejowanie transportu indywidualnego względem zbiorowego jest kuriozalne i zdecydowanie odbiega od współczesnych trendów urbanistycznych i logistycznych;
- 16) Zakres proponowanych zmian nie stanowi jednoznacznego promowania komunikacji miejskiej przy całkowitej eliminacji ruchu indywidualnego, ale jest jedynie jego ograniczeniem. Ponadto należy podkreślić, że ideą projektu jest wyłącznie promowanie samorządowych linii autobusowych, na których wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, a nie komunikacja komercyjna prywatnych przewoźników.

W ramach opracowania przygotowano kilka propozycji działań organizacyjnych, które przytoczono poniżej. Należy jednak pamiętać, iż są one w fazie koncepcji i mają na celu wskazanie kierunków działań i powinny być traktowane jako opcje do rozważenia i głębszych analiz, a nie obligatoryjnie wymagane wytyczne. Pewne jest jednak, że spełniają one warunki opisane powyżej. Uwzględniono w nich nie tylko potrzeby komunikacji miejskiej, ale również wpływ na pozostałych uczestników ruchu drogowego.

1) Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu III Alei Najświętszej Maryi Panny z ulicami Popieluszki i Pułaskiego.

Ze względu na przywrócenie w III Alei ruchu autobusów komunikacji miejskiej (3 linie, sumarycznie do 11 kursów w każdym z kierunków), konieczne będzie przystosowania oznakowania i sygnalizacji świetlnej do tych potrzeb. W ramach tych działań przewiduje się:

- Zastosowanie osobnego sygnalizatora na wschodnim wlocie na skrzyżowanie, będącego sygnalizatorem ogólnym (S-2); w ciągu godziny w lewo w ulicę Pułaskiego będą skręcały maksymalnie 3 autobusy, a w prawo – 8 autobusów; na wlocie wschodnim znaki pionowe

A-7 i C-8; do decyzji pozostaje kwestia, czy ze względu na utrzymanie płynności ruchu, możliwość skręcania w lewo z III Alei powinna dotyczyć tylko autobusów;

- Na wlocie północnym, zastąpienie obszaru oznakowanego P-21 pasem ruchu do skrętu w lewo, przeznaczonego wyłącznie dla autobusów, mającego oznakowanie poziome P-8b i P-22. Wykonanie skrętu w lewo mogłoby umożliwić sygnalizator kierunkowy SB. Ze względu na fakt, że z relacji tej powinno korzystać maksymalnie 8 autobusów na godzinę, sugeruje się zaprogramowanie sygnalizacji w taki sposób, aby zgoda na wjazd na skrzyżowanie wyświetlana była stało czasowo przez 4-5 sekund na cykl, na zasadzie opóźnienia sygnału zielonego na wlocie południowym. W trakcie jednego cyklu z sygnalizatora SB planowo nie powinien korzystać więcej, niż jeden autobus, ponadto konieczne będzie zmodyfikowanie znaku F-10;
- Zalecane jest przeprowadzenie próby wykonania przejazdów autobusem w III Aleję, zarówno z wlotu północnego, jak też południowego, w celu upewnienia się, czy układ krawędzi jezdni pozwoli bezpiecznie wykonać te manewry bez potrzeby ingerencji w infrastrukturę. Gdyby okazało się, że autobusy skręcające w III Aleję z ulicy Pułaskiego, wymagają nieco więcej miejsca, istnieje możliwość nieznacznej skorygowania toru jazdy na kierunku Pułaskiego – Popieluszki (zweżenie obszaru P-21, przesunięcie na zachód pasów ruchu w stronę Parkitki).

2) Zmiana organizacji ruchu w ciągu III Alej Najświętszej Maryi Panny.

Powrót autobusów komunikacji miejskiej (12-metrowych lub krótszych) w III Aleję będzie istotnym działaniem na rzecz poprawy dostępności do publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie. Jednak w celu uzyskania optymalnych efektów, proponuje się następujące działania:

- Wyznaczenie dodatkowej pary przystanków autobusowych w ciągu III Alei, przy Liceum im. Henryka Sienkiewicza; oznakowanie wyłącznie znakami D-15 na słupkach o wyglądzie takim samym, jak inne konstrukcje wsporcze na tym odcinku, bez stosowania wiat przystankowych ani peronów – wsiadanie do autobusów z poziomu jezdni;
- Wyznaczenie dodatkowego słupka przystankowego w III Alei na jezdni południowej, za skrzyżowaniem z ul. Pułaskiego, przy nieruchomości nr 81;
- Na jezdni północnej i południowej występują po trzy odcinki, na których następuje odchylenie toru jazdy, wymuszające zmniejszenie prędkości i dające większe bezpieczeństwo pieszym. Aby utrzymać ich geometrię przy ruchu autobusów, proponuje się utrzymać oznakowanie istniejące P-18 z tabliczką T-3a, ale za nimi ustawiając znaki B-36 z tabliczką T-24;
- Do rozważenia poddaje się ustawienia donic i gazonów z roślinnością na całej długości III Alei, w sposób zapewniający kompromis między stworzeniem dogodnych warunków dla ruchu pieszych, a jednocześnie bez likwidacji zbyt dużej ilości miejsc parkingowych, co przy realizacji niniejszego projektu i tak jest nieuniknione;
- Zmiana lokalizacji przebiegu krawężnika na północno-zachodniej stronie skrzyżowania ulicy Dąbrowskiego z III Aleją, ze względu na planowe wykonywanie skrętu w prawo autobusów komunikacji miejskiej. Przebieg krawężnika wymaga przeprojektowania, a jego korekta może wynosić do 2 metrów, a automatycznie wymusi to przesunięcie znaków drogowych D-40 i D-3.

3) Zmiana organizacji ruchu w ciągu II Alej Najświętszej Maryi Panny.

Zasadniczą zmianę będzie stanowiło zwiększenie liczby autobusów kursujących na odcinku II Alei pomiędzy Placem Biegańskiego a Aleją Wolności. Obecnie ich natężenie ruchu wynosi 8 pojazdów na godzinę w każdym kierunku, a po wdrożeniu projektu – około 14-15. Pomimo dobrego oznakowania tego odcinka, szczególnie w kierunku wschodnim obserwowana jest często kongestia ruchu, co wygląda dość nietypowo, zważywszy na znak B-1 (z wyłączeniami). Na odcinku II Alei proponowane są następujące zmiany:

- W celu zachowania miejsc parkingowych na obu jezdniach, należy skorygować ustawienie donic i gazonów, być może zmniejszając ich ilość na tym odcinku (ale przenosząc je na inne odcinki Alei Najświętszej Maryi Panny lub Plac Daszyńskiego), pozostawiając jednocześnie parkowanie zgodne z tabliczkami T-30c;
- Ze względu na konieczność upłynnienia ruchu na skrzyżowaniu II Alei z Aleją Wolności, rekomenduje się likwidację wszystkich miejsc parkingowych na odcinku 80-90 metrów przed skrzyżowaniem z Aleją Wolności, wykorzystując odzyskany teren pod wyznaczenie drugiego pasa ruchu, służącego wyłącznie do skrętu w prawo w kierunku południowym. Będzie to wymagało zastosowania odpowiedniego znaku F-10;
- Z racji wspomnianego wyżej dodatkowego pasa ruchu, konieczne będzie przestawienie konstrukcji wsporczych sygnalizacji świetlnej na zachodnim wlocie II Alei oraz zmiana geometrii krawędzi jezdni w południowo-zachodniej części skrzyżowania.

4) Zmiana organizacji ruchu w ciągu I Alei Najświętszej Maryi Panny (i jej konsekwencje dla układu pobliskich ulic).

Kluczowe znaczenie dla organizacji ruchu w I Alei będzie miało przekierowanie na jej ciąg wszystkich linii autobusowych, dotychczas kursujących ulicami Piłsudskiego, Katedralną i Krakowską w kierunku wschodnim oraz Warszawską, Garibaldię i Wilsona w kierunku zachodnim. Będzie to ogółem kilkanaście linii komunikacyjnych, natomiast natężenie ruchu autobusowego na tym odcinku wzrośnie nawet o rząd wielkości. Aby uzyskać oczekiwane rezultaty, proponuje się następujące rozwiązania:

- Likwidacja przystanku autobusowego w I Alei w kierunku wschodnim, przed Placem Daszyńskiego;
- W celu poprawy płynności ruchu, przy obu jezdniach I Alei wprowadzenie parkowania równoległego, z oznakowaniem T-30a;
- Ze względu na likwidację przystanków autobusowych na ulicach Wilsona, Garibaldię i Katedralnej, możliwe będzie wprowadzenie dodatkowych miejsc parkingowych na ich odcinkach;
- Z racji kluczowego znaczenia tego odcinka dla funkcjonowania komunikacji miejskiej w skali całego miasta, konieczne będzie skuteczne egzekwowanie prawidłowości parkowania samochodów wzdłuż jezdni, a zablokowanie przejazdu autobusom powinno wiązać się z wysokimi, nieuniknionymi karami. Wobec powyższego należy przeanalizować zastosowanie linii krawędziowych;
- Rekomenduje się zmianę pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego i Katedralnej, wprowadzając pierwszeństwo w ciągu pierwszej z wymienionych, analogicznie można wprowadzić pierwszeństwo w ciągu ulicy Wilsona, nadając podporządkowanie ulicy Garibaldię;

5) Zmiana organizacji ruchu na Placu Daszyńskiego i jej wpływ na ulice sąsiednie.

W myśl założeń niniejszego opracowania, Plac Daszyńskiego miałby ponownie odzyskać funkcję naturalnego węzła przesiadkowego we wschodniej części centrum miasta. Szczególnie istotne będzie zwiększenie ruchu autobusowego o rząd wielkości i obecność trzech bardzo ważnych przystanków komunikacyjnych. W celu uzyskania wymaganych rezultatów rekomenduje się następujące rozwiązania:

- Likwidacja przystanku autobusowego Stary Rynek 03, w ciągu ulicy Mirowskiej;
- Przystanek na Placu Daszyńskiego w kierunku Śródmieścia będzie obsługiwany przez linie: 10, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 23, 24, 26, 31, 32, 33 i 37. Średnio w ciągu godziny skorzysta z niego 40-45 autobusów, w zależności od konstrukcji rozkładu jazdy. Ponieważ istniejąca zatoka

przystankowa jest wystarczająco długa, nie zachodzi potrzeba ingerencji w jej konstrukcję. Natomiast zaleca się zastosowanie tablicy SDIP o większej liczbie linii tekstu.

- Na północnej jezdni Placu Daszyńskiego przewiduje się przywrócenie ruchu jednokierunkowego, co poprawi płynność ruchu i pozwoli na korzystanie z pasów ruchu o korzystniejszych warunkach geometrycznych;
- Przewiduje się częściową likwidację parkingów w południowej części Placu Daszyńskiego (22 sztuk), położonych przy wewnętrznej krawędzi centralnej wyspy placu oraz po prawej stronie docelowej południowej jezdni placu;
- Zlikwidowane 11 miejsc postojowych po prawej stronie południowej jezdni Placu Daszyńskiego ma stać się nową zatoką przystankową, stanowiącą miejsce obsługi pasażerów na liniach: 10, 12, 13, 18, 23, 26, 28, 31, 32 i 33. Łącznie w ciągu godziny z tego przystanku będzie miało korzystać 33-35 pojazdów komunikacji miejskiej. Wobec tego zalecane jest ustawienie wiat przystankowych na peronie, którym stanie się chodnik dzielący dotychczas rzędy miejsc parkingowych w południowej części placu. Ma on szerokość około 4,5 metra, co powinno wystarczyć dla stworzenia dogodnych warunków dla obsługi pasażerów. Wskazuje się zasadność umieszczenia na tym przystanku wielowierszowej tablicy SDIP;
- Południowy układ jezdni Placu Daszyńskiego odzyska ciągłość połączenia z południową jezdnią I Alei Najświętszej Maryi Panny, poprzez likwidację gazonów i kwietników, ponadto relacja ta powinna mieć pierwszeństwo względem pojazdów skręcających na Placu Daszyńskiego w ul. Ogrodową, a jezdnia na południowej stronie placu przewidziana jest jako jednokierunkowa;
- Zmiana kierunku jazdy na jednokierunkowej ulicy Krakowskiej, między Placem Daszyńskiego a ul. Katedralną. Miałyby ona prowadzić ruch wyłącznie w stronę południową (kierunek północny obsługiwany jest przez ulicę Nadrzeczną);
- Wprowadzenie powyższej zmiany sugeruje także zmianę organizacji ruchu na ulicy Strażackiej, poprzez wprowadzenie na niej ruchu dwukierunkowego (autobusy miejskie nie będą tamtędy kursować);
- Wobec projektowanych zmian, przejazd na osi północ-południe przez Plac Daszyńskiego będzie wymagał skorzystania z dwóch alternatywnych opcji: Warszawska – objechanie niemal dookoła Placu Daszyńskiego – Krakowska lub Warszawska – objechanie Placu Daszyńskiego do strony zachodniej – Ogrodowa – Katedralna – Krakowska;
- Na południowej jezdni Placu Daszyńskiego lewy skrajny pas ruchu powinien umożliwiać zawracanie na jezdnię północną placu;
- Część linii autobusowych z południowej jezdni Placu Daszyńskiego będzie skręcać w prawo w jednokierunkową ulicę Krakowską, wykorzystując do tego obecny obszar oznaczony P-21. Rozwiązanie to pozwoli na uniknięcie ingerencji w układ krawężników na skrzyżowaniu;
- Koncepcje opisane w niniejszym punkcie sprawiają, że rondo na wlocie ulic Krakowskiej, Mirowskiej i Warszawskiej będzie wykorzystywane do relacji skrętnych w mniejszym stopniu, niż dotychczas. Dlatego też należy wziąć pod uwagę zmianę jego geometrii i oznakowania na etapie prac projektowych;
- Wykorzystanie przez autobusy komunikacji miejskiej przejazdu ulicami Ogrodową i Piotrkowską sprawia, że zasadnym i możliwym technicznie jest wyznaczenie dodatkowego przystanku za skrzyżowaniem z ulicą Mielczarskiego, ułatwiającym dostęp np. do Galerii Jurajskiej.

6. Ulica Warszawska: kontrpas autobusowy i jego konsekwencje.

W celu ograniczenia kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz poprawę jego atrakcyjności dla mieszkańców miasta, przewiduje się zmianę organizacji ruchu na ulicy Warszawskiej, poprzez zastosowanie kontrpasa autobusowego. Założenia co do zmian na tej ulicy są następujące:

- Ulica Warszawska na odcinku 300 metrów, między skrzyżowaniami z Garibaldiiego i Krótką, stanie się dwukierunkową, z dopuszczonym tylko ruchem transportu publicznego w kierunku północnym (ma to umożliwić zastosowanie sygnalizatorów kierunkowych na skrzyżowaniu Warszawskiej, Garibaldiiego i Spadku oraz sygnalizatora SB dla pojazdów mających jechać Warszawską w kierunku Alei Jana Pawła II), jednocześnie wszystkie linie komunikacyjne mają zostać wykluczone z kursowania ulicą Nadrzeczną;
- Na przystanku „Stary Rynek” na ulicy Warszawskiej (w kierunku północnym) będą zatrzymywały się linie: 14, 17, 20, 24, 28, 30 oraz 37, co oznacza około 18-20 odjazdów w ciągu godziny. Jednocześnie będą to linie korzystające z kontrpasa;
- W rejonie Placu Bohaterów Getta powstanie śluza, pozwalająca włączyć się autobusom zjeżdżającym z kontrpasa do ruchu wraz z pojazdami jadącymi z południa ulicą Nadrzeczną. W tym celu konieczne jest przeprojektowanie organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Krótkiej, natomiast sam południowy wlot kontrpasa w ul. Warszawskiej powinien być zabezpieczony sygnalizacją świetlną, wyposażoną w wideo detekcję i sygnalizator SB. Sygnalizację świetlną musi zatem zyskać też wlot ul. Nadrzeczej;
- Lokalizacja śluzy autobusowej, wyprowadzającej ruch z kontrpasa, powinna być tak dobrana, aby autobus mógł bezpiecznie zająć dowolny pas ruchu przed skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II;
- Usunięcie autobusów z ul. Nadrzeczej może być wykorzystane na rzecz zwiększenia w jej ciągu ilości miejsc parkingowych;
- Wprowadzenie niniejszego rozwiązania skutkuje likwidacją kursów autobusów ulicą Spadek, której parametry geometryczne nie są dogodne dla bezpiecznego i sprawnego kursowania publicznego transportu zbiorowego.

Całkowity obliczony bilans zmian związanych z niniejszym projektem zakłada średnią roczną oszczędność na funkcjonowaniu komunikacji miejskiej na poziomie około **977 416,44 zł**, przy jednoczesnej poprawie jej jakości i dostępności. Krótko mówiąc – lepsza komunikacja o około 1 mln złotych taniej rocznie.

Z punktu widzenia wpływu poszczególnych elementów projektu na koszty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, trzy zasadnicze elementy w największym stopniu prowadzą do powstawania oszczędności. Są to:

- Wycofanie autobusów z ciągu Warszawa – Garibaldiiego – Wilsona i przeniesienie ich w I Aleję Najświętszej Maryi Panny;
- Wycofanie autobusów z ciągu Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska i przeniesienie ich w I Aleję Najświętszej Maryi Panny;
- Wprowadzenie autobusów w III Aleję Najświętszej Maryi Panny wraz z dostosowaniem jej skrzyżowania z ulicami Popiełuszki i Pułaskiego do relacji skrajnych na transportu publicznego.

W nieco mniejszym, lecz nadal ograniczającym koszty stopniu, wpływ na ekonomię projektu mają:

- Zmiana organizacji ruchu na południowej jezdni II Alei Najświętszej Maryi Panny pomiędzy ulicą Śląską a Aleją Wolności (likwidacja części miejsc parkingowych w zamian za osobny pas do skrętu w prawo);
- Wprowadzenie autobusowego kontrpasa w ciągu ulicy Warszawskiej, pozwalającego wycofać

wszystkie linie z ulicy Nadrzecznej (tym samym likwidując przystanek przy skrzyżowaniu z ul. Mirowską).

Ponadto w nieco innym świetle należy rozpatrywać kolejne rozwiązania:

- Odwrócenie ruchu na ulicy Krakowskiej od Placu Daszyńskiego do Katedralnej jest rozwiązaniem nieznacznie **zwiększającym** koszty komunikacji miejskiej, ale mającym wysokie walory logistyczne oraz społeczne – będzie ono z pewnością dobrze odebrane przez pasażerów; alternatywą jest utrzymanie stanu istniejącego, który nie wpłynie w żaden sposób na koszt przewozów, ale spowoduje konieczność utrzymania przystanku na południowej jezdni I Alei Najświętszej Maryi Panny przed Placem Daszyńskiego;
- Hipotetycznym rozwiązaniem ograniczającym koszt komunikacji, przy założeniach niniejszego projektu (linie nr 18, 30 i 33), jest udroźnienie przejazdu ulicą Mielczarskiego, pozwalającego uzyskać średnią roczną oszczędność rzędu 65-70 tys. zł; rozwiązania tego nie ujęto w toku obliczeniowym.

Biorąc pod uwagę koszty związane z dostosowaniem infrastruktury drogowej i organizacji ruchu do postulatów zawartych w projekcie, do elementów najdroższych należy zaliczyć:

- Budowę sygnalizacji świetlnej pozwalającej na zjazd z kontrpasa na ulicy Warszawskiej przed skrzyżowaniem z Aleją Jana Pawła II;
- Przebudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu III Alei Najświętszej Maryi Panny z ulicami Pułaskiego i Popiełuszki;
- Przystawienie konstrukcji wsporczej sygnalizacji świetlnej na południowej jezdni II Alei Najświętszej Maryi Panny przed skrzyżowaniem z Aleją Wolności.

W mniejszym stopniu, aczkolwiek zauważalnie, na koszty dostosowania infrastruktury drogowej, wpływają następujące elementy:

- Likwidacja części istniejących i wyznaczenie nowych miejsc parkingowych;
- Wyznaczenie dodatkowego pasa ruchu na południowej jezdni II Alei Najświętszej Maryi Panny pomiędzy ul. Śląską a Aleją Wolności;
- Udroźnienie przejazdu przez południową stronę Placu Daszyńskiego;
- Przystawienie donic i gazonów w wymagających tego miejscach w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny;
- Odwrócenie kierunku jazdy na ulicy Krakowskiej pomiędzy Placem Daszyńskiego a ul. Katedralną;
- Wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ul. Strażackiej;
- Korekta krawężników przy relacjach skrętów w prawo z ulicy Dąbrowskiego w III Aleję Najświętszej Maryi Panny oraz z III Alei w ulicę Nowowiejskiego;
- Wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego, wynikającego z nowego projektu stałej organizacji ruchu;
- Hipotetyczny spadek przychodów ze strefy płatnego parkowania, ze względu na ograniczenie podaży miejsc postojowych, jednakże istnieje możliwość zniwelowania tego mankamentu poprzez podniesienie opłat za parkowanie w strefie;
- Skorygowanie programów i fizyczne wprowadzenie zmian funkcjonowania istniejących sygnalizacji świetlnych;
- Dostosowanie infrastruktury przystankowej do nowych warunków obsługi pasażerów, w tym przeniesienia i rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;
- Opracowanie kompleksowego projektu nowej stałej organizacji ruchu drogowego.

Oszacowanie kosztów koniecznych do poniesienia w związku z założeniami niniejszego projektu, pozostawia się ekspertom branży inżynierii ruchu drogowego.

Wprowadzenie założeń opisanych w niniejszej propozycji, spowoduje szereg konsekwencji logistycznych dla uczestników ruchu drogowego na obszarze centrum Częstochowy, a pośrednio również m.in. dla pasażerów komunikacji miejskiej przemieszczających się poza obszarem opracowania.

Wśród tych konsekwencji należy wymienić:

- Skrócenie czasu przejazdu na liniach komunikacji miejskiej;
- Poprawa punktualności kursowania autobusów miejskich;
- Zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców miasta;
- Ograniczenie barier architektonicznych i odległościowych dla osób z niepełnosprawnością narządów ruchu;
- Optymalizacja ilości miejsc parkingowych w centrum, uwzględniająca możliwość wyznaczenia dodatkowych miejsc do parkowania samochodów na odcinkach ulic, z których przewiduje się usunięcie linii autobusowych; należy pamiętać o nowym parkingu dla samochodów, który zostanie oddany do użytku wraz z węzłem przesiadkowym przy ul. Piłsudskiego;
- Poprawienie wskaźników bezpośredniości połączeń między pętlami linii komunikacyjnych w przestrzeni euklidesowej, tj. obniżenia cech krętości przebiegu poszczególnych linii;
- Możliwe co najmniej utrzymanie dotychczasowego poziomu wpływów z funkcjonowania strefy płatnego parkowania, przy czym zalecane jest podniesienie opłat za parkowanie, chociażby w samym ciągu jezdni Alei Najświętszej Maryi Panny, z możliwością wyznaczenia podstrefy płatnego parkowania; ponadto taka podwyżka cen zadziała zachęcająco do korzystania z publicznego transportu zbiorowego;
- Wzmocnienie znaczenia ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny oraz Placu Daszyńskiego, jako naturalnych, ukształtowanych na przestrzeni dziesięcioleci, węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej;
- Wprowadzenie innowacyjnego rozwiązania w postaci kontrpasa autobusowego w ciągu ul. Warszawskiej, a także nadanie pewnych priorytetów transportowi publicznemu w ruchu, np. w obrębie skrzyżowania III Alei Najświętszej Maryi Panny z ulicami Pułaskiego i Popiełuszki – nie można wykluczyć szans na pozyskanie dofinansowania z środków zewnętrznych na takie działania;
- Poprawienie efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej – ze względu na skrócenie długości połączeń i jednoczesny wzrost ich atrakcyjności (choćby przez lepszą dostępność), przewiduje się co najmniej utrzymanie dotychczasowej średniej ilości pasażerów (ze wskazaniem na wystąpienie pewnych wzrostów) przy redukcji liczby realizowanych wozokilometrów;
- Nieznaczny spadek natężenia ruchu indywidualnego, na skutek ograniczenia ilości miejsc parkingowych i zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego;
- Początkowe zwiększenie ryzyka zdarzeń drogowych, wynikające ze zmian w organizacji ruchu i naturalną skłonnością kierowców do „jeżdżenia na pamięć”;
- Za sprawą przestawienia donic i gazonów z roślinnością, w niektórych fragmentach Alei Najświętszej Maryi Panny nastąpi nieznaczne, ale dopuszczalne zwężenie przestrzeni dla ruchu pieszego, jednakże na odcinku I Alei przestrzeń ta zostanie poszerzona, jako następstwo wprowadzenia parkowania równoległego;
- Oszczędności finansowe wygenerowane w związku z wdrożeniem rozwiązań opisanych w niniejszym dokumencie, będą miały charakter powtarzalny w latach następnych.

Środki budżetowe uzyskane w ten sposób będzie można wykorzystać na inne cele lub dla poprawy jakości komunikacji miejskiej w innych częściach miasta, np. tworząc nowe linie lub zwiększając częstotliwość kursowania linii, na których jest to wskazane.

Niniejsza propozycja skupia się przede wszystkim na organizacji komunikacji miejskiej w centrum Częstochowy, a zatem na obszarze silnie zurbanizowanym, pełnym obiektów użyteczności publicznej, z największym natężeniem ruchu pieszego i znaczącym ruchem pojazdów samochodowych. Powiązanie tych czynników automatycznie sprawia, iż przewidywana ingerencja w stan istniejący spowoduje szereg konsekwencji społecznych i ekologicznych. Do tych ostatnich można zaliczyć:

- Ograniczenie emisji zanieczyszczeń, pochodzących z układów wydechowych autobusów miejskich, wyposażonych w silniki spalinowe, ze względu na sumaryczne średnioroczne obniżenie wielkości pracy przewozowej o 135 564,0 km;
- Przyjmując, że aktualnie przeciętny autobus komunikacji miejskiej kursujący w Śródmieściu Częstochowy, wyposażony jest w silnik spełniający normę Euro-4 w zakresie emisji zanieczyszczeń, można przyjąć roczną redukcję emisji: CO o około 68 kg, NO_x o 34 kg, HC+NO_x o 41 kg oraz około 3,4 kg pyłu zawieszonego (PM);
- Ułożenie części rozkładów jazdy, w szczególności linii nr 10 na zmienionej trasie, będzie sprzyjająca dla eksploatacji autobusów niskoemisyjnych, w tym z napędem elektrycznym, spełniających wytyczne Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- W ramach realizacji powyższego postulatu, III Aleja Najświętszej Maryi Panny nie tylko zyskuje połączenie komunikacją miejską (choć o podaży rzędu 25-30% tej z początku XXI wieku), ale część kursujących nią autobusów może być niskoemisyjna, w tym mająca silniki elektryczne;
- Wprowadzenie krótszych tras autobusów i ich eliminacja z niektórych ulic spowoduje zmniejszenie emisji hałasu, a tym samym poprawę warunków życia mieszkańców Śródmieścia i Starego Miasta;
- Jednym z celów lepszego skomunikowania Alei Najświętszej Maryi Panny jest zachęcenie uczestników ruchu do zrezygnowania z jazdy własnym samochodem i skorzystania z transportu publicznego;
- Wymuszenie pieszego pokonywania nawet niewielkich odległości na terenie centrum miasta jest działaniem prozdrowotnym, wpływając na redukcję ryzyka występowania chorób cywilizacyjnych;
- Możliwe będzie stopniowe lub odcinkowe zaostrzenie rygorów ekologicznych dla środków transportu miejskiego, np. wprowadzając co najmniej Euro-5 lub Euro-6 dla autobusów kursujących III Aleją Najświętszej Maryi Panny. Przy utrzymaniu na jej odcinku tylko trzech linii komunikacyjnych, uciążliwość dla środowiska naturalnego będzie znikoma. Ponadto tabor operatora publicznego transportu zbiorowego jest sukcesywnie wymieniany na bardziej ekologiczny.

W zakresie wpływu założeń niniejszego projektu na życie społeczne, wskazuje się jako prawdopodobne, następujące konsekwencje:

- Poprawienie integralności wszystkich odcinków Alei Najświętszej Maryi Panny, ponieważ dzięki trzem liniom komunikacyjnym, będzie możliwe sprawne ich pokonanie w ciągu kilku minut bez potrzeby przesiadek, a przy istnieniu oferty połączeń przesiadkowych w kilku miejscach do większości dzielnic Częstochowy;
- Prawdopodobnie zwiększy się ruch pieszego w I i III Alei, za sprawą obecności pobliskich przystanków komunikacyjnych, które staną się naturalnymi generatorami ruchu;
- Poprawa dostępności do linii obsługujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej spowoduje wzrost obrotów sklepów i innych obiektów usługowych w bliskim sąsiedztwie przystanków;

- Należy liczyć się z negatywnym odbiorem ze strony lobby na rzecz ruchu indywidualnego, np. w kontekście zmiany sposobu parkowania w I Alei Najświętszej Maryi Panny, czy też redukcji ilości miejsc postojowych (tym bardziej przy zalecanym wzroście opłat parkingowych);
- Możliwa jest również częściowa krytyka ze strony społeczników i działaczy na rzecz rozwoju transportu publicznego, którzy będą kwestionować niektóre z przyjętych rozwiązań, nie zdając sobie sprawy, że w istocie projekt ten nie jest całkowicie „pro komunikacji miejskiej”, lecz wzmacnia jej rolę i stanowi pewien poziom kompromisu względem potrzeb innych uczestników ruchu;
- Uproszczenie przebiegów tras niektórych linii i wprowadzenie częściowo priorytetów dla komunikacji miejskiej, mają pozwolić na rzeczywiste skrócenie czasu przejazdu w podróżach komunikacją miejską w tych samych relacjach. Jeżeli ktoś dziennie zaoszczędzi w ten sposób 3 minuty, to zyska 15 minut tygodniowo, godzinę miesięcznie i pół doby rocznie. A jest to tylko oszczędność czasu na poziomie jednego pasażera! Ponadto z psychologicznego punktu widzenia, zmniejszy się negatywne odczucie niepotrzebnie traconego czasu (np. gdy autobus z ulicy Mirowskiej pojedzie prosto I Aleją, a nie dookoła Warszawską, Garibaldię i Wilsona);
- Wprowadzone rozwiązania mają na celu przybliżenia organizacji ruchu w częstochowskim Śródmieściu do współczesnych trendów projektowania przestrzeni publicznych w Polsce i na świecie, jednocześnie redukując konsekwencje błędów urbanistycznych podejmowanych przez władze miasta w pierwszej dekadzie XXI w.;
- Należy oczekiwać zwiększenia się odsetka pasażerów zadowolonych z komunikacji miejskiej przy połączeniach przesiadkowych, które przeważnie będą łatwiejsze, niż dotychczas, a obecność węzłów przesiadkowych, np. na Placu Daszyńskiego, pozwoli dogodnie przesiadać się między autobusami „drzwi w drzwi” w wielu różnych kierunkach;
- Bilans społeczny przeprowadzonych zmian będzie korzystny, ponieważ więcej zyskają pasażerowie komunikacji miejskiej, niż tracą kierowcy samochodów osobowych;
- Wdrożenie założeń projektu powinno spotkać się z pozytywnym odbiorem politycznym, ponieważ idee te są proekologiczne, spełniają wymogi zrównoważonego rozwoju transportu, poprawiają dostępność linii o charakterze użyteczności publicznej, potencjalnie zwiększają przychody firm działających na obszarze ujętym w dokumencie, a samemu Miastu pozwalają realizować komunikację miejską albo taniej na lepszym poziomie albo za te same pieniądze ale na **wyraźnie lepszym** poziomie (przeznaczenie oszczędności na wzmocnienie oferty przewozowej).

Jak można zauważyć, propozycja zmian dla komunikacji miejskiej w Śródmieściu Częstochowy została dość dokładnie przygotowana i chociaż niniejszy Plan Transportowy nie nakazuje bezwzględnej realizacji powyższych założeń, to należy poddać je dokładniejszej analizie i wziąć pod uwagę także przy kolejnej aktualizacji dokumentu, niezależnie od tego, czy poszczególne rozwiązania zostaną uprzednio wdrożone, czy nie.

Częstochowa zaliczana się do miast, w których priorytety dla komunikacji miejskiej występują w bardzo ograniczonej formie i zakresie. Na przestrzeni lat można odnieść wrażenie, że większość decyzji związanych z organizacją ruchu drogowego bardziej szkodziła, niż pomagała autobusom MPK, szczególnie w pierwszej dekadzie XXI wieku. Nie ulega wątpliwości, iż ilość wydzielonych pasów dla komunikacji publicznej jest niedostateczna, podobnie jak w przypadku stosowania priorytetów w sygnalizacji świetlnej i zarządzaniu ruchem drogowym. Występują tylko dwa skrzyżowania, na których autobusy mają do dyspozycji osobne pasy ruchu na wlotach, z dedykowaną sygnalizacją świetlną:

- Na wschodnim wlocie Alei Jana Pawła II na skrzyżowanie z ulicami Popiełuszki i Szajnowicza-Iwanowa;

- Na wschodnim wlocie ulicy Jagiellońskiej na skrzyżowanie z ul. Sabinowską.

W celu poprawy jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w Częstochowie, należy dążyć do wprowadzenia następujących rozwiązań:

- Realizacji w maksymalnym zakresie opisanego w niniejszym rozdziale projektu przywrócenia kluczowej roli autobusów miejskich w Śródmieściu;
- Wprowadzenia dedykowanych pasów ruchu na ulicach: Dąbrowskiego, Kilińskiego, Nowowiejskiego i Śląskiej, na ulicy Legionów na wschodnim wlocie skrzyżowania z ulicą Żółtą, a ponowna analiza wskazanych odcinków do tworzenia bus pasów wymagana jest przy kolejnej aktualizacji Planu Transportowego;
- Docelowo wymagana jest przebudowa skrzyżowań ulicy Warszawskiej z Morsztyna oraz Rędzińskiej z Batalionów Chłopskich na ronda z dwoma pasami ruchu lub jednym pasem poszerzonym o co najmniej 2 metry, co pozwoli na zwiększenie prędkości jazdy i zwiększenie przepustowości skrzyżowań, a doraźnie na wlotach DK 91 należy wprowadzić organizację ruchu z prawym pasem jako dedykowanym do jazdy na wprost dla komunikacji publicznej z jego zanikaniem przed samym rondem (wówczas autobus będzie wpuszczany na zasadniczy pas wlotowy na zasadzie jazdy „na suwak”);
- W przypadku braku zgody na wyznaczenie kontrpasa ruchu dla autobusów na ulicy Warszawskiej pomiędzy ulicami Spadek a Krótką i utrzymaniem komunikacji w ciągu ulicy Nadrzecznej, na niej należy wyznaczyć buspas, częściowo kosztem miejsc parkingowych obecnie wytyczonych na jezdni;

Ponadto w kwestiach zarządzania ruchem drogowym i projektowaniem dróg, wprowadza się następujące założenia, obowiązujące od dnia wejścia w życie niniejszej wersji Planu Transportowego:

- Przebudowywane lub nowo budowane pętle manewrowe dla autobusów muszą spełniać warunki geometryczne wynikające z odpowiednich przepisów – aktualnie §124 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 Nr 124);
- Wszystkie skrzyżowania z wyspą centralną, przez które planowane jest skierowanie linii autobusowych, muszą mieć średnicę wewnętrzną nie mniejszą, niż 25 metrów oraz średnicę zewnętrzną nie mniejszą, niż 33 metry; nie dotyczy to rond na trasach przewidzianych do obsługi autobusami o długości nie większej, niż 9 metrów;
- W przypadku rond typu mini, w których wyspa centralna będzie dla autobusów powierzchnią najazdową, maksymalny wektor zmiany kierunku jazdy między wlotem a wylotem z ronda na trasie autobusu może odbiegać od linii prostej o nie więcej, niż 30 stopni; nie dotyczy to rond na trasach przewidzianych do obsługi autobusami o długości nie większej, niż 9 metrów;
- Na drogach uczęszczanych przez autobusy komunikacji miejskiej, w sąsiedztwie obiektów typu szkoły, przedszkola i placówki medyczne, nie należy stosować progów zwalniających na całej szerokości jezdni, lecz progi wyspowe, mieszczące się pomiędzy kołami tylnych osi autobusów klasy MAXI i MEGA;
- Lokalizacje i parametry geometryczne przystanków komunikacyjnych muszą spełniać obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa krajowego;
- Na nowo budowanych peronach przystankowych należy dążyć do oznaczania stref bezpieczeństwa w postaci żółtych linii lub tzw. pasów medialnych w odległości 0,5 metra od krawędzi jezdni, celem zapewnienia bezpieczeństwa osób oczekujących na autobus. Istniejące perony przystankowe należy doposażyć w takie rozwiązania stopniowo od roku 2021.

W związku ze zmieniającymi się przepisami prawa i trendami krajowymi w zakresie skali i sposobów wdrażania priorytetów dla komunikacji publicznej w miastach, zagadnienie to należy poddać szczegółowej analizie w ramach kolejnej aktualizacji Planu Transportowego.

5. Finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy w miastach jest – w zdecydowanej większości przypadków i we współczesnych polskich miastach – nierentowny. Inaczej mówiąc, pasażerowie kupujący i kasujący bilety w tramwajach, autobusach, trolejbusach, w metrze, nie generują wystarczająco dużych przychodów, aby funkcjonowanie komunikacji miejskiej było opłacalne i w większości przypadków konieczne jest dodatkowe finansowanie, określane mianem rekompensaty, pochodzące z budżetów samorządów.

Od każdej reguły zdarzają się jednak wyjątki i w wielu polskich systemach transportowych istnieją poszczególne linie, które są opłacalne i generują zyski samorządom. Najczęściej są to jednak wyjątki i odosobnione przypadki w skali poszczególnych sieci transportowych, występują pośród wielu linii nierentownych, ale koniecznych do utrzymywania ze względów społecznych. Istnieją także miasta, w których rentowność całych sieci komunikacyjnych kształtuje się na poziomie kilkunastu procent, niekiedy 20% i w takich przypadkach decydowano się na całkowite odstępianie od systemu biletowego, a komunikacja miejska jest bezpłatna (w całości finansowana w formie rekompensaty).

W niniejszym rozdziale opisano źródła finansowania komunikacji miejskiej w Częstochowie oraz w gminach ościennych, z którymi zawarto porozumienia w sprawie wspólnego organizowania lokalnego transportu zbiorowego oraz przychody z działalności przewozowej.

5.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Częstochowie oraz w gminach Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia, finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz rekompensaty.

Ważnym krokiem do poprawy dostępności komunikacji publicznej oraz jej jakości są podpisane porozumienia międzygminne, zgodnie z *Umową wykonawczą na świadczenie usług przewozowych dotyczącą realizacji zadania własnego Miasta Częstochowy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego z dnia 2 grudnia 2009 roku*. Umowa ta określa wielkość rekompensat rocznych tych gmin oraz zakres usług na ich terenie, począwszy od roku 2010 (Poczesna, Blachownia i Olsztyn), od roku 2012 (Mstów), od roku 2013 (Konopiska) i od roku 2020 (Mykanów). Miasto Częstochowa wykonuje powierzone zadanie polegające na świadczenie usług lokalnego transportu zbiorowego. Operatorem wykonującym wspomniane zadanie jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Umowa wykonawcza na przestrzeni ponad dekady doczekała się około siedemdziesięciu aneksów, w których najczęściej aktualizowano wielkości pracy przewozowej w poszczególnych okresach, stawki za wozokilometry i szacowane przychody ze sprzedaży biletów. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż realia funkcjonowania komunikacji miejskiej w Częstochowie wyglądają obecnie zupełnie inaczej, niż w roku 2009, gdy zawierano umowę. Wystarczy wspomnieć, iż wówczas dopiero przymierzano się do budowy trasy tramwajowej na Błęszno i Wrzosowiak, czy też postępowania przetargowego na nowe tramwaje, a wśród floty autobusowej spore znaczenie miały Jelcze M11 i Ikarusy 280, czyli przestarzałe autobusy wysokopodłogowe.

Umowa wykonawcza składa się z dwóch głównych części, dotyczącej przewozów tramwajowych – i jest ona ważna do 31 grudnia 2025 roku oraz przewozów autobusowych. Ważność tej drugiej dobiega końca 31 grudnia 2020 roku i według stanu na październik 2020 roku, trwają intensywne prace przygotowawcze dla zawarcia nowej umowy wykonawczej, nazywanej również umową powierzenia, jako że ma ona być zawarta – podobnie jak dotychczasowa – z częstochowskim MPK, które posiada status operatora wewnętrznego.

Dla obecnie obowiązującej umowy wykonawczej, wysokość środków przeznaczonych corocznie na finansowanie usług przewozowych określona została w Uchwale Nr 591/LI/2009 Rady Miasta Częstochowy z dnia 30 listopada 2009 r., „w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie wieloletniej umowy na świadczenie usług przewozowych w ramach lokalnego transportu zbiorowego z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Częstochowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” z późniejszymi zmianami. W przedmiotowej uchwale kluczowe znaczenie mają zapisy pierwszego paragrafu, w których określono maksymalne wartości rekompensaty w każdym roku kalendarzowym w okresie trwania umowy, osobno dla przewozów tramwajowych i osobno dla przewozów autobusowych. Zapisy przedmiotowej uchwały nie regulowały natomiast możliwości dokapitalizowania spółki miejskiej, skutkującego zwiększeniem kapitału zakładowego, co na przestrzeni trwania umowy – od grudnia 2009 roku – miało miejsce kilkakrotnie.

Jak wiadomo, na przestrzeni ponad 10 lat, zakres umowy wielokrotnie ulegał zmianie, stąd też wartości środków wynikające z Uchwały nr 591/LI/2009 także modyfikowano. Ponieważ MPK jest operatorem przewozów zarówno tramwajowych, jak i autobusowych, w Tabeli 4 podano kwoty rekompensaty z lat 2014-2019 w ujęciu sumarycznym, wraz z danymi na temat faktycznie wykonanej pracy przewozowej przez tramwaje i autobusy komunikacji miejskiej w Częstochowie (wartości w wozokilometrach).

Tabela 4. Wysokości rekompensaty z środków samorządów i praca przewozowa w latach 2014-2019

Rok	Rekompensata	Wkm tramwajowe	Wkm autobusowe
2014	45.909.331,00 zł	2.093.452,1	10.497.666,3
2015	50.598.368,83 zł	2.085.780,8	10.826.314,4
2016	55.345.480,99 zł	1.826.762,7	11.408.794,0
2017	55.759.771,00 zł	1.934.697,2	11.682.227,0
2018	52.941.619,97 zł	1.928.607,5	12.001.778,1
2019	67.373.635,61 zł	1.374.620,9	12.136.252,9

Wartości rekompensaty w poszczególnych gminach są zabezpieczane w ich budżetach rocznych, w oparciu o przekazywany przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego plan pracy przewozowej oraz możliwości finansowe samorządów. Jednocześnie mają one możliwość ingerencji w wielkość rocznej pracy przewozowej na swoim terenie poprzez zgłaszanie korekt do rozkładów jazdy, tworzenia nowych tras lub zmieniania tras linii istniejących.

5.2. Przychody z działalności przewozowej

Najczęściej stosowaną w praktyce umową pomiędzy organizatorem przewozów Publicznych a operatorem jest tzw. **umowa netto**. Operatorowi przysługuje wynagrodzenie obejmujące przychody ze sprzedaży biletów oraz rekompensata do obsługiwanej linii. Wynagrodzenie zatem jest kalkulowane w taki sposób, aby pokryć koszty świadczonych usług i zagwarantować rozsądny zysk umożliwiający rozwój operatora, a także uwzględnić należną rekompensatę.

Wynagrodzenie dla MPK Częstochowa jest ustalone zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego – MPK jest podmiotem wewnętrznym i świadczy na rzecz Miasta usługi powierzone. Przy szacowaniu wysokości planowanego wynagrodzenia uwzględnia się koszty i przychody jakie powstają przy świadczeniu usługi powierzonej.

Zgodnie ze wspomnianym rozporządzeniem, środki finansowe otrzymywane przez MPK ujmowane są w rachunku ustalenia należnej rekompensaty. Wysokość rekompensaty nie może przewyższać całości kosztów, przy uwzględnieniu przychodów ze sprzedaży biletów i rozsądnego zysku.

Koszty i przychody są wyodrębnione z ogółu kosztów i przychodów jako związane z realizacją usług przewozowych. Obowiązek sprzedaży biletów spoczywa na MPK Częstochowa i w przypadku nie osiągnięcia zaplanowanego poziomu ich sprzedaży Operator ponosi stratę.

Zestawienie na temat przychodów ze sprzedaży biletów w powiązaniu z rekompensatą w sieci częstochowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w Tabeli 5, uwzględniającej zarówno miasto, jak i gminy ościenne, z którymi obowiązywały zawarte uprzednio porozumienia międzygminne w zakresie wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

Tabela 5. Zestawienie kosztów komunikacji miejskiej w latach 2014-2019

Rok	Rekompensata	Przychody z biletów	Koszt komunikacji
2014	45.909.331,00 zł	37.348.938,00 zł	83.258.269,00 zł
2015	50.598.368,83 zł	36.990.625,00 zł	87.588.993,83 zł
2016	55.345.480,99 zł	35.502.145,00 zł	90.847.625,99 zł
2017	55.759.771,00 zł	36.437.257,00 zł	92.197.028,00 zł
2018	52.941.619,97 zł	32.977.000,00 zł	85.918.619,97 zł
2019	67.373.635,61 zł	27.929.666,00 zł	95.303.301,61 zł

W przypadku zawarcia tzw. **umowy brutto** między organizatorem reprezentującym jednostkę samorządu terytorialnego i operatorem świadczącym usługi przewozu pasażerskiego, ryzyko nie zrealizowania zaplanowanych przychodów obciąża organizatora. Do obowiązków organizatora należy sprzedaż biletów i gromadzenie przychodów z tego tytułu. Ryzyko rynkowe jest po stronie Urzędu Miasta, natomiast przewoźnik ma zagwarantowany poziom przychodów w postaci zapisanej w umowie zapłaty za świadczone usługi przewozowe. Wydaje się, że przewaga jednego typu umowy nad drugim sprowadza się do tego, kto sprzedaje bilety, czyli ponosi ryzyko rynkowe. Wpływ na wielkość sprzedaży może mieć system ich dystrybucji (kanał sprzedaży) oraz czynniki obiektywne niezależne poniekąd od operatora i organizatora, a będące wynikiem polityki społecznej (np. ceny biletów). Jednakże spory wpływ na popyt na usługi przewozu pasażerskiego i tym samym na wielkość przychodów mają takie czynniki jak: bezpieczeństwo podróży, bezpośredniość i czasochłonność połączenia, warunki podróżowania, rodzaj informacji (jej czytelność i jednoznaczność na przystankach i w pojazdach), kultura osobista kierujących, kontrola biletowa. Dlatego też operator, który ma możliwość wpływania w pewnym stopniu na jakość świadczonych przez siebie usług powinien mieć również obowiązek poboru opłat za bilety.

W przypadku Częstochowy, zastosowanie ma tzw. umowa netto, natomiast niniejszy Plan Transportowy ma na celu wskazanie obu możliwych rozwiązań w powyższym zakresie, wskazując ich zasadnicze cechy, bez wskazywania lub rekomendowania któregoś z wariantów, pozostawiając je do decyzji władzom samorządowym, bez konieczności zmieniania zapisów Planu. Inaczej mówiąc, dotychczasowy model rozliczania jest prawidłowy, natomiast dopuszcza się zmianę rodzaju umowy na tzw. umowę brutto, jeśli zajdą ku temu przesłanki i będzie taka wola samorządu. Rozwiązanie takie wymaga również uregulowania zapisów porozumień międzygminnych, które z kolei muszą być sprawiedliwe dla wszystkich spośród gmin objętych siecią transportową.

Ze względu na fakt, iż rekompensata pod względem wielkości kosztów, stanowi dość istotny wydatek jednostek samorządowych – w zależności od stopnia objęcia obszaru gminy siecią komunikacyjną oraz możliwości finansowych danej gminy – zazwyczaj kształtuje się na poziomie od kilku dziesiątych do około 5-6 % ogółu wydatków budżetowych, osiągając np. w przypadku Warszawy kwoty znacznie przekraczające 1 miliard złotych rocznie, analiza wyliczenia rekompensaty powinna każdorazowo stanowić odrębny dokument, sporządzany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i najczęściej – opracowywany przez wyspecjalizowany podmiot. W przypadku Częstochowy rozwiązanie to jest stosowane, co pozwala uzyskać wymaganą transparentność gospodarowania środkami publicznymi. Istotnym jest również cykliczne przeprowadzanie audytów stawki za wozokilometr pracy przewozowej.

Dokumenty te, jak i prowadzenie działalności księgowej są objęte przepisami prawa krajowego z zakresu skarbowego i podlegają kontrolom przez organy państwowej administracji skarbowej.

6. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

Potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynię różnica w jakości podróżowania oraz legacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się do przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez organizatora,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „drzwi w drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (w mieście), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często niższy.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m.in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług realizowanych „drzwi w drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez utworzenie specjalnych korytarzy komunikacyjnych, wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Cały system komunikacji miejskiej powinien zostać poddany gruntownym badaniom w celu wyznaczenia najkorzystniejszych tras przebiegów linii, umożliwiających:

- krótszy dojazd do celu podróży,
- stworzenie równoodstępowych rozkładów jazdy,
- zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez duży autobus klasy MEGA. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu MAXI, zbędnych na liniach, na których kursowały np. w godzinach popołudniowego szczytu przewozowego. Wówczas autobusy klasy MEGA kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do godziny 17.00, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby poprzez autobusy klasy MAXI. Jednocześnie na liniach mających mniejszą frekwencję, analogicznie można zamieniać autobusy MAXI na MIDI lub MINI.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego socjalną rolę: umożliwia on przejazdy, a więc – pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb także mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone z sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy też polityki transportowej danego obszaru. W tym celu konieczne jest łączne wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich, będących w dyspozycji, składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia odpowiednich służb.

W niniejszym rozdziale opisano główne postulaty przewozowe mieszkańców, dokonano charakterystyki zrównoważonego rozwoju z uwzględnieniem infrastruktury obszaru, ponadto opisano uwarunkowania dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego, identyfikując podstawowe problemy. W osobny sposób przedstawiono perspektywy możliwości rozbudowy sieci komunikacji tramwajowej w Częstochowie, zarówno w oparciu o istniejącą dokumentację, jak i na zasadzie pewnych koncepcji organizatora, sięgających bardziej odległej przyszłości i stanowiących jedynie opcję, a nie zobowiązanie do realizacji, czy uwzględnienia w prognozach i planach finansowych. W ostatniej części rozdziału wskazano możliwości stosowania autobusów o zmniejszonej pojemności, dotychczas pomijanych w transporcie osób w częstochowskiej komunikacji miejskiej. Ponieważ perspektywa wprowadzenia takiego taboru jest względnie bliska, należy przyrzeć się temu zagadnieniu z większą uwagą.

6.1. Postulaty przewozowe mieszkańców

Jednym z zadań władzy lokalnej jest przekonanie społeczeństwa do podejmowanych przez nią działań. Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu, niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów, zwłaszcza w kwestii rozwijania jego priorytetu w ruchu drogowym.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny:

- zapewniał możliwość przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwiał w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stanowił alternatywę dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Powyższe oznacza szeroką dostępność transportu publicznego, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny usług. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż – biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym – realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost trudnień w ruchu pojazdów osobowych.

Rozwiązaniem spełniającym powyższy postulat byłoby uruchomienie linii autobusowych wysokiej jakości, łączących ze sobą duże osiedla mieszkaniowe oraz Śródmieście, mające w przypadku Częstochowy cechę głównego celu większości podróży.

Przebiegać powinny obok nowo wybudowanych centrów handlowych, po zmodernizowanych ulicach z pierwszeństwem przejazdu, ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sterowaną sygnalizację świetlną. Docelowo ulice te powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów lub przynajmniej śluzę ułatwiającą włączanie się do ruchu z przystanków.

Rozwój informacji pasażerskiej stanowi bardzo istotny element podwyższania jakości usług przewozowych. Chodzi tu nie tylko o tradycyjne rozkłady jazdy – na przystankach, w broszurach, w Internecie oraz bezpłatnych infoliniach, ale również o bieżącą informację wizualną i głosową w pojazdach i na przystankach, podającą rozkłady zaktualizowane, uwzględniające warunki ruchu na trasie przejazdu. Do efektywnego sterowania ruchem coraz częściej wykorzystywana jest informatyka oraz systemy GPS. Ofertę tę uzupełniają możliwości przesyłania potencjalnym pasażerom automatycznych informacji SMS z wykorzystaniem telefonii komórkowej.

Krajowemu transportowi publicznemu brakuje rozwiązań, istniejących już w miastach europejskich:

- stosowanie na ulicach jednokierunkowych pasów ruchu „pod prąd”. Wyniki badań potwierdzają wysoką efektywność zastosowania takiego rozwiązania w warunkach dużego zatłoczenia ulic. Przejawia się to znaczącym skróceniem czasów przejazdów (przeciętna prędkość komunikacyjna autobusów, poruszających się po wydzielonym pasie „pod prąd” jest większa o około 30%, niż autobusów poruszających się w kierunku przeciwnym, w potoku innych pojazdów),
- wydzielenie całych ulic dla ruchu autobusowego. Dopuszczony na nich jest ruch wyłącznie pojazdów transportu publicznego oraz ruch pieszy i rowerowy.

W celu usprawnienia transportu publicznego oraz w celu zwiększenia oferty dla pasażera, można w ramach integracji włączyć niektóre linie PKS lub przewoźników komercyjnych w system miejski. Podstawą tego powinno być nowe porozumienie pomiędzy miastem a PKS, dotyczące m.in.:

- stworzenia integracji taryfowo-biletowej,
- stworzenia systemu rozliczeń finansowych,
- wybrania połączeń, które obsługiwałby inny przewoźnik regularnymi kursami.

Korzyścią dla zarządcy transportu publicznego z wprowadzenia do obsługi linii podmiejskich kursów PKS jest wykorzystanie autobusów już kursujących daną trasą. Korzyścią dla pasażerów jest pozyskanie nowych możliwości dojazdów linią lokalną w ramach miejskiego systemu taryfowego, szczególnie z miejscowości, które do tej pory obsługiwane były jedynie przez PKS.

Konkretne linie podmiejskie, obsługiwane dotychczas przez kursy PKS, można stworzyć w ramach uzgodnień pomiędzy zarządcą transportu miejskiego, przewoźnikiem i zainteresowaną gminą. Należy przy tym podkreślić, że każdorazowe uruchomienie nowej linii musi zostać poprzedzone i poparte analizą ekonomiczną danego przedsięwzięcia z punktu widzenia każdej ze stron, jak również faktycznymi potrzebami mieszkańców danego obszaru.

Podsumowując, postulaty przewozowe mieszkańców analizowanego obszaru można zebrać w postaci poniższego wykazu:

- niezawodność: wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych wozokilometrów względem wozokilometrów zaplanowanych – co najmniej 99,2%, ze wskazaniem oczekiwania wskaźnika 99,7%;
- dostępność: udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe – przynajmniej 40%, gęstość przystanków na obszarze miasta – 4-5 zespołów na 1 km²;
- punktualność: udział odjazdów opóźnionych do 5 minut – mniejszy niż 5%, udział kursów przyspieszonych powyżej 1 minuty – mniejszy niż 1%;
- wygoda: wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat – powyżej 60%, dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, jak np.

klimatyzacja przedziału pasażerskiego, bezpłatny dostęp do Internetu bezprzewodowego, monitoring wizyjny, biletomaty, wyposażenie w niską podłogę na co najmniej 30% powierzchni pojazdu, a do końca 2024 roku całkowite wycofanie z linii komunikacyjnych autobusów niespełniających kryterium niskiej podłogi;

- regularność – utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii z osobna;
- częstotliwość: standardy częstotliwości obowiązujące na liniach – głównych co 10-12 minut w dni robocze, ponadto na pozostałych liniach: w dni robocze nie rzadziej, niż co 15-30 minut do godziny 18:00, w pozostałych porach co 30-60 minut, w soboty co 20-30 minut do godziny 16:00, w pozostałych porach co 30-60 minut, a w niedziele i święta co 30-60 minut przez cały dzień, z dopuszczeniem zawieszenia kursowania niektórych linii; kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków;
- prędkość: dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej;
- bezpośredniość połączeń: wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta;
- koszt: utrzymanie realizacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej, niż 30:1, analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych oraz o bardzo długim okresie ważności (np. rocznych, o większej opłacalności dla pasażerów, w cenie 10 biletów miesięcznych lub półrocznych w cenie pięciu biletów miesięcznych plus szósty miesiąc za 1/3 lub 40% ceny);
- informacja: rozwijanie sieci dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, szczególnie w ramach węzłów przesiadkowych, rozszerzenie informacji statycznej na przystankach, rozkłady jazdy w Internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych, dostępność rozkładów jazdy na pokładzie pojazdów środków komunikacji miejskiej.

6.2. Zrównoważony rozwój z uwzględnieniem infrastruktury obszaru

Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura. Jej elementami są:

- wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka;
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów;
- podwyższanie nawierzchni przystanków do poziomu podłogi autobusu;
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów;
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków;
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu;
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.;

- system GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów on-line;
- informacje internetowe oraz SMS-owe dla pasażerów komunikacji miejskiej;
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzenie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów;
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym;
- komfortowy, niskopodłogowy tabor na liniach komunikacyjnych;
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdni i zaplecze techniczno-serwisowe taboru.

Realizując opisane powyżej elementy infrastruktury, uzyskuje się coraz wyższy poziom usług publicznego transportu zbiorowego.

Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej

Jednym z elementów wpływających na poprawę konkurencyjności transportu publicznego jest nadanie jej uprzywilejowania. Te uprzywilejowanie w przypadku Częstochowy może mieć następujący charakter:

- Ograniczenie wjazdu do ścisłego centrum miasta pojazdów indywidualnych;
- Wprowadzenie na większą skalę bus-pasów;
- Zmiany w taryfie opłat w strefie płatnego parkowania, w tym radykalnie podnoszącej opłaty za parkowanie w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny do poziomu co najmniej 8 złotych za rozpoczętą godzinę postoju.

Zastosowanie ograniczenia wjazdu do ścisłego centrum Częstochowy wraz z wysokimi opłatami za parkowanie, są rozwiązaniami możliwymi do realizacji od strony technicznej oraz podnoszącymi atrakcyjność transportu publicznego.

By zmniejszyć dystans pomiędzy korzyścią korzystania z własnych pojazdów a korzystaniem z usług komunikacji zbiorowej, należy dbać o priorytety w ruchu dla transportu publicznego. Nadanie w Częstochowie uprzywilejowania komunikacji miejskiej powinno przede wszystkim zostać wprowadzone w korytarzach autobusowych wysokiej jakości, a w następnej kolejności w miejscach, gdzie komunikacja zbiorowa ma trudności z normalnym funkcjonowaniem:

- na całych ciągach komunikacyjnych,
- na newralgicznych skrzyżowaniach,
- w miejscach z trudnym przejazdem – skrzyżowania i odcinki międzywęzłowe.

Istotną kwestią jest umożliwienie sprawnego dojazdu autobusu na przystanek i włączenie się z przystanku z powrotem do ruchu. Najważniejszą rzeczą w tym przypadku jest zapewnienie całkowitego bezpieczeństwa pasażerom przechodzącym przez jezdnię oraz zapewnienie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu. Dojazd do przystanku może odbywać się przy pomocy osobnego pasa dla autobusów, bądź wykorzystania na skrzyżowaniach pasa do prawo skrętu przez autobus jadący na wprost. W ten sposób może on bez zbędnych strat czasowych pokonać skrzyżowanie, by dojechać do przystanku. W takim przypadku przystanek powinien funkcjonować jako zatoka otwarta.

Należy także umożliwić autobusowi włączenie się do ruchu. Można to zrealizować poprzez:

- sygnalizację, która po zidentyfikowaniu autobusu wstrzyma ruch, by autobus mógł się swobodnie do niego włączyć,
- wyłączenie części pasa z ruchu pojazdów w miejscu lokalizacji przystanku.

W niektórych przypadkach, kiedy stosowanie pasów autobusowych nie jest konieczne na całych odcinkach ze względu na warunki ruchu, stosuje się pasy autobusowe o małej długości – wdrażane w newralgicznych miejscach sieci, jak:

- dojazdy do skrzyżowań,
- obszary przystanków,
- miejsca przeplatania tras komunikacji zbiorowej.

Szczególne przypadki takich pasów realizują na skrzyżowaniach relacje dostępne jedynie dla autobusów, np. wprowadzające je na ulicę przeznaczoną wyłącznie dla nich lub w obszar przystanków. Specyficzne rozwiązania, to także pasy autobusowe występujące przy dworcach autobusowych. Może tu być po kilka pasów dla autobusów różnych relacji – tak zwany dworzec autobusowy dla komunikacji miejskiej.

Szczególne przypadki pasów autobusowych związane jest z wyjazdem z zatoki. Możliwe jest takie oznakowanie poziome, aby w zatoce rozpoczynał się nowy pas ruchu, a wcześniej zanikał pas ruchu ogólnego dochodzący do zatoki. Czytelniejsze są wtedy zasady pierwszeństwa ruchu na poszczególnych pasach. Bardzo dobrym rozwiązaniem szczególnie w miejscach niebezpiecznych, wymagających uspokojenia ruchu, jest zastosowanie przystanków z tzw. antyzatoką lub przystanku bez zatoki, z azylem dla pieszych pomiędzy pasami ruchu.

Przy przystankach z antyzatoką ruch ogólny kierowany jest znakami poziomymi. Ułatwiają one wyjazd autobusu z przystanku, dając mu bezwzględne pierwszeństwo. Dodatkowo redukuje to do minimum manewrowanie autobusem, związane z wjazdem w standardową zatokę i wyjazdem z niej. Autobus ma wówczas możliwość podjechania do krawędzi przystanku równo na całej długości pojazdu, co sprawdza się szczególnie w przypadku autobusów przegubowych.

Umiejscowienie antyzatok w Częstochowie powinno być poprzedzone szczegółowym badaniem ruchu w ścisłym centrum miasta wraz z analizą techniczną wykonalności. Przedmiotem badań i analiz powinny być objęte takie ulice jak:

- Dąbrowskiego – Nowowiejskiego,
- Śląska – Kilińskiego,
- Aleja Wolności – Aleja Kościuszki – Aleja Armii Krajowej,
- Pułaskiego – Popiełuszki.

Przystanek bez zatoki, z wyspą pomiędzy pasami ruchu jest skutecznym elementem uspokojenia ruchu oraz wpływa na podniesienie bezpieczeństwa pasażerów przechodzących przez jezdnię przed lub za autobusem.

Położenie wydzielonych pasów ruchu na jezdniach wielopasowych może być różne. Tradycyjnym miejscem wydzielania jest pas najbliższy prawej krawędzi jezdni. Lokalizacja ta wynika z sytuowania przystanków na chodniku, ma jednak określone wady – pojazdy parkujące na chodniku lub włączające się/wyłączające do ruchu zakłócają płynność ruchu autobusów, taki tym wydzielenia jest często lekceważony przez kierujących innymi pojazdami poprzez używanie pasa autobusowego dla pojazdów nieuprawnionych oraz jako miejsca parkingowe.

Wydzielenie pasów przy osi jezdni lub przy jej lewej, wewnętrznej krawędzi na ulicach dwujezdniowych albo na pasie dzielącym jezdni w dwóch różnych kierunkach oraz potrzeba zatrzymania na nim autobusu, wymaga budowy przystanków na wyspach. Stosowanie takich pasów autobusowych wyraźniej pokazuje znaczenie i ważność transportu publicznego – pasy środkowe przeznacza się przecież dla wyższych prędkości. Rozwiązanie to wymaga zazwyczaj więcej terenu, a także cechuje się trudniejszym dostępem do przystanków zlokalizowanych pomiędzy jezdniami. Są to w rzeczywistości rozwiązania zaadaptowane z torowisk tramwajowych, budowanych w pasie rozdziału pomiędzy jezdniami dla przeciwnych kierunków ruchu samochodowego.

Stosowane są także rozwiązania mieszane, np. prowadzenie pasów dla autobusów w jednym kierunku po prawej stronie jezdni, a w drugim bliżej środka. Na skrzyżowaniach, w specyficznych sytuacjach, wydzielone pasy autobusowe mogą znajdować się pomiędzy pasami dla ruchu ogólnego – dla wyprowadzenia odpowiedniej relacji skrajnej w pożądanym kierunku. Przy stosowaniu określonych typów wydzielania pasów dla autobusów należy także kierować się spójnością prowadzenia trasy komunikacji zbiorowej w konkretnym korytarzu. W szczególności należy unikać „przeskakiwania” autobusów z jednej strony jezdni na drugą. Chyba, że jest to uzasadnione potrzebami integracji węzłów przesiadkowych. W takiej sytuacji musi to być podparte takim sterowaniem ruchem, które minimalizuje niepotrzebne zatrzymania autobusów i wynikające z tego straty czasu.

Rodzaj zastosowanego wydzielenia oraz miejsce przeprowadzenia pasa dla autobusów bardzo ściśle związane są z lokalizacją przystanków, a przede wszystkim węzłowych punktów przesiadkowych. Generalną zasadą nie jest tu maksymalizacja przepustowości, a wręcz przeciwnie, w uzasadnionych przypadkach przepustowość może być ograniczana. Z ukształtowaniem skrzyżowania ściśle związany jest sposób sterowania ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej. Sygnalizacja ma przede wszystkim zapewnić priorytet przejazdu dla autobusów, a w drugiej kolejności ułatwić dostępność przystanków.

Zastosowanie ma tu zasada kształtowania skrzyżowań z priorytetem dla potrzeb podróżujących autobusami. Przy projektowaniu rozwiązania skrzyżowania:

- w pierwszej kolejności lokalizowane są przystanki – w miejscach najlepszej dostępności;
- następnie prowadzone są korytarze dla autobusów;
- w kolejnym kroku lokalizuje się przejścia dla pieszych minimalizując długość drogi pomiędzy przystankami oraz źródłami i celami ruchu, w tym z jak najmniejszą liczbą przekroczeń jezdni;
- ostatni etap projektowania – to rozwiązania dla ruchu ogólnego.

Pasy przeznaczone wyłącznie dla autobusów mogą mieć znaczne długości i tworzyć korytarze dla ruchu z ułatwionym przebiegiem przez system skrzyżowań. Można stosować także wydzielanie pasów dla autobusów pod prąd, na ulicach jednokierunkowych, czyli tzw. „kontrpasy”. Są one przeznaczone wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej, niemniej mogą z nich korzystać także pojazdy uprzywilejowane oraz taksówki. Rozwiązania takie są dobre szczególnie w centrach miast oraz na osiedlach z systemami dróg jednokierunkowych. Ponadto wjazd na „kontrpas” oraz sterowanie ruchem na jego ciągu powinno odbywać się z zastosowaniem dedykowanych sygnalizatorów typu SB.

Na świecie stosowane są różne formy organizacji ruchu, oznakowań poziomych i pionowych, elementów drogowych umożliwiających przejazd tylko pojazdom transportu publicznego. Przedsięwzięcia te zależą wyłącznie od podejścia do roli tego transportu. W Częstochowie elementy nadające priorytet komunikacji publicznej powinny być przede wszystkim zastosowane w korytarzach autobusowych wysokiej jakości.

Wobec powyższego, warto rozważyć po przeprowadzeniu analizy wykonalności możliwość wprowadzenia krótkich bus pasów, o długości ok. 100 metrów przed skrzyżowaniami, na których ruch autobusów miejskich będzie największy. Kierując się wytycznymi niniejszego opracowania, jak również względami technicznymi i prawnymi, po wprowadzeniu większych zmian w układzie komunikacyjnym do roku 2023, należy takie kwestie dokładniej zbadać. Poza tym w Częstochowie trwają lub niedługo rozpoczną się duże inwestycje drogowe, co będzie miało istotny wpływ na transport drogowy na znacznym obszarze sieci komunikacyjnej miasta, niekiedy w miejscach znacznie oddalonych od prowadzonych prac drogowych, a wynikających z przepływu ruchu tranzytowego oraz sposobu prowadzenia objazdów. Wszystkie takie działania muszą być jednak właściwie przeanalizowane z szczególnym nastawieniem na badanie również i tych kwestii, które na pozór wydają się niemożliwe do wprowadzenia z racji kosztów, czy też odbioru społecznego.

Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego

W każdym mieście, posiadającym komunikację pasażerską, krzyżują się co najmniej dwa rodzaje transportu. Jest to transport miejski i lokalny. Pierwszy obsługuje podróże wewnątrzmijskie, drugi podróże do/z miasta. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym, to nie tylko linie obsługiwane przez MPK na zlecenie Miasta, lecz także:

- linie obsługiwane przez prywatnych przewoźników (komercyjne),
- linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różnych operatorów działających na zlecenia samorządów gminnych,
- linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. W celu usprawnienia komunikacji zbiorowej, szczególnie podmiejskiej, obsługującej miejscowości gmin leżących w pobliżu Częstochowy, można włączyć w zintegrowany system linie wybiegowe PKS lub GTV Bus.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego – autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **HARDWARE** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **SOFTWARE** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **ORGWARE** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **FINWARE** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla miasta i dla samego pasażera:

- wykorzystanie istniejących kursów lokalnych lub dalekobieżnych PKS dla obsługi linii aglomeracyjnych,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania dublujących się linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

Linie podmiejskie, realizowane przez rejsowe autobusy PKS oraz operatorów prywatnych, by sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej miasta, powinny spełniać następujące warunki:

- zawsze zaczynać i kończyć swój bieg na dworcu w Śródmieściu lub węźle przesiadkowym poza ścisłym centrum miasta, ale bardzo dobrze skomunikowanym tak ze Śródmieściem, jak i głównymi dzielnicami mieszkaniowymi,
- w mieście powinny korzystać tylko z przystanków węzłowych (możliwość przesiadek),
- powinny realizować czytelną trasę przebiegu od dworca do punktu docelowego.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróznicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w mieście. Koordynacja danych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich, to usprawnienie całego cyklu podróży w mieście w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażerów co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualności i szybkości podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intermodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny – 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w mieście – powszechne dążenie dla posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50% - 50%.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszeniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom – praca i dom – szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park&Ride – czyli na systemie, gdzie pasażer podejżdza swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Częstochowa jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców miasta, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie dla turystów jednodniowych i pielgrzymów zmierzających na Jasną Górę. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także jako karta parkingowa.

Realizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Częstochowy przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością,
- realizacji systemów parkingów „Park&Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego,
- radykalną poprawę wizerunku publicznego transportu zbiorowego jako systemu.

Zadania

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wielu różnorodnych zadań, wśród których można wyróżnić:

Zadania ogólnego przeznaczenia:

- 1) Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru. Budowa systemu połączeń bez barier architektonicznych.
- 2) Zakup dalszych pojazdów niskopodłogowych do obsługi systemu linii „bez barier”.

- 3) Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.
- 4) Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach, także w formie dynamicznej.
- 5) Budowa Centrum Obsługi Pasażera.
- 6) Zakup urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi na przystankach.
- 7) Modernizacja istniejącego torowiska tramwajowego.

Zadania w zakresie zwiększenia pierwszeństwa ruchu dla autobusów:

- 1) Na Alei Jana Pawła II wprowadzenie możliwości jedynie skręcania w prawo ze skrajnego południowego pasa ruchu na skrzyżowaniu z Aleją Armii Krajowej w kierunku Alej Najświętszej Maryi Panny.
- 2) Na Alei Wojska Polskiego wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu przed skrzyżowaniem z ul. Bugajską w kierunku Katowic, co wymaga przebudowy tego odcinka DK 91 lub branego pod uwagę węzła drogowego z DK 46 („Bugajska-bis”).
- 3) Wprowadzenie na głównych ciągach komunikacyjnych priorytetów dla autobusów w sterowaniu sygnalizacją świetlną dla skrócenia czasów ich przejazdów.
- 4) Dokończenie budowy tzw. Korytarza Północnego.
- 5) Budowa centrów przesiadkowych w Śródmieściu, na Stradomiu i Rakowie, wraz z całą infrastrukturą, punktami informacyjnymi i sprzedaży biletów.
- 6) Wprowadzenie pierwszeństwa na wszystkich ulicach, na których to tylko możliwe na trasach obsługiwanych przez autobusy komunikacji miejskiej, o ile będzie to zgodne z kategoriami poszczególnych dróg, a reguły nadawania pierwszeństwa nie staną się sprzeczne ze sobą.
- 7) Wprowadzenie bus pasów w obszarze powiązanim z węzłami przesiadkowymi oraz na odcinkach szczególnie podatnych na zatory drogowe.
- 8) Zmiany w organizacji ruchu w Śródmieściu, promujące publiczny transport zbiorowy, opisane szczegółowo w rozdziale 4.7.

Zadania w zakresie budowy zintegrowanego systemu taryfowego:

- 1) Modernizacja dróg lokalnych i pętli w rejonach peryferyjnych dla usprawnienia możliwości obsługi komunikacją zbiorową.
- 2) Budowa zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej w rejonie dworca PKP Częstochowa Osobowa wraz z integrowanym Centrum Obsługi Pasażera.
- 3) Modernizacja infrastruktury pod kątem usprawnienia powiązań pomiędzy różnymi formami transportu.
- 4) Zakup oraz instalacja elementów zintegrowanego systemu biletowego dla regionu częstochowskiego, powiązanie z istniejącym systemem biletowym w kwestii stosowanej technologii.
- 5) Dostosowanie infrastruktury kolejowej dla obsługi ruchu miejskiego, w tym przede wszystkim modernizacja dworców kolejowych poza Śródmieściem i – być może – wyznaczenie nowych przystanków osobowych w ruchu kolejowym na obszarze Częstochowy i aglomeracji.

Zadania w zakresie zmniejszenia uciążliwości transportu publicznego dla środowiska:

- 1) Dalsze inwestycje taborowe i wymiana pozostałych autobusów starszych, niż 15 lat.
- 2) Zakup taboru autobusowego spełniającego aktualne normy Euro w zakresie emisji zanieczyszczeń lub z napędem nisko- lub zero emisyjnym.
- 3) Dostosowanie zaplecza technicznego do obsługi pojazdów z napędem ekologicznym.
- 4) Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego i lepsze usankcjonowanie takich przewozów stosownym regulaminem (zob. rozdział 9.6.).

Transport zrównoważony

Włączenie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych, pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu – należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 roku, jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego w Częstochowie, wynikającym z Białej Księgi jest więc konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego i niekontrolowanego wzrostu mobilności indywidualnej,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym, a transportem indywidualnym (samochody osobowe),
- prowadzenie polityki ekologicznej, ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie mniej szkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Polska zobowiązała się do wypełnienia jej wymogów prawnych. Zobowiązania te są szczególnie istotne w zakresie ochrony środowiska. Podkreśla to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczypospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast – poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie czasu pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przed odpowiednią polityką przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczenie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnych do 30 lub 40 km/h, czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy,

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy – zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystywanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy – istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci lokalizacji parkingów rowerowych w sąsiedztwie przystanków komunikacji miejskiej, a także sformułowania przepisów prawa miejscowego, wyznaczającego standardy budowy dróg rowerowych dla

- prędkości projektowych rzędu 30-35 km/h (Częstochowa posiada tego typu regulację),
- pieszy – poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych, obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem oparte na telematyce,
- używać środków transportu wysokiej jakości, bezpiecznych w ruchu i jak najmniej uciążliwych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością, jak EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakość środowiska;
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne również ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży;
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczenie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszenie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzenie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z środków niesilnikowych).

6.3. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów

Zidentyfikowano cztery grupy problemów, których rozwiązanie sprzyjać będzie rozwojowi transportu publicznego:

- „orientacja na klienta” – transport publiczny bez barier, wygoda i bezpieczeństwo pasażerów,
- „priorytety dla transportu publicznego” – pierwszeństwo w ruchu drogowym dla autobusów,
- „ekologia” – zmniejszenie uciążliwości transportu publicznego dla środowiska,
- „integracja w transporcie publicznym”, „integracja różnych rodzajów transportu” – zbudowanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.

W ramach tych grup występuje wiele istotnych problemów:

Orientacja na klienta:

- niewystarczający poziom usług przewozowych,
- zmniejszenie się prędkości komunikacyjnej przewozów i wydłużenie czasów przejazdów,
- utrzymywanie w eksploatacji autobusów starszych, niż 15-letnie,
- zamykanie niektórych ulic dla transportu publicznego, skutkujące pogorszeniem wskaźnika między odległością pokonywaną przez środki transportu między tymi samymi punktami a odległością euklidesową łączącą te same punkty,
- zmniejszenie się zakresu działalności przewoźnika miejskiego będące efektem zmniejszenia się liczby przewożonych pasażerów,
- w wielu wypadkach nadal niewystarczający poziom infrastruktury przystankowej, jakości punktów obsługi pasażera i informacji pasażerskiej,
- brak azyli dla pieszych, szczególnie na ulicach o dużym natężeniu ruchu,
- zmniejszenie się wpływów z tytułu sprzedaży biletów przejazdowych oraz zwiększanie się dotacji samorządowych do transportu publicznego,
- niewystarczające tempo modernizacji ciągów pieszych dla potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową,
- utrzymywanie w ruchu liniowym – wprawdzie niewielkiej ilości – tramwajów i autobusów, które nie są niskopodłogowe.

Priorytety:

- niewystarczająca jakość dróg na ciągach komunikacyjnych,
- zbyt mało skrzyżowań z pierwszeństwem wjazdu lub wyjazdu dla autobusów,
- brak sygnalizacji świetlnych oraz ich synchronizacji realizujących priorytet w ruchu dla autobusów.

Ekologia:

- duże zanieczyszczenie powietrza, spowodowane przez transport,
- wysoki poziom hałasu, generowany przez transport,
- niski poziom infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego,
- zły stan techniczny pojazdów, co powoduje nadmierne zanieczyszczenie powietrza,
- złe nawyki mieszkańców, chcących wszędzie dotrzeć swoim samochodem, nawet jeśli mają problem ze znalezieniem miejsca do zaparkowania.

Integracja:

- niewystarczająca współpraca i organizacja różnych rodzajów transportu publicznego,
- brak rozbudowanych węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego,
- brak zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego,
- brak wspólnej polityki Częstochowy i samorządów gmin ościennych w kwestii organizowania lokalnego transportu zbiorowego, czego efektem jest obraz chaotycznie zarządzanej komunikacji na szczeblu aglomeracyjnym.

6.4. Wskazanie kierunków rozwoju komunikacji tramwajowej

Współczesna sieć komunikacji tramwajowej w Częstochowie obejmuje 14,8 km toru podwójnego, który jest wykorzystywany w ruchu liniowym, przy czym trwająca wielka inwestycja związana z przebudową liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie sprawia, że według stanu na wrzesień 2020 roku, przewozy w szynowym transporcie miejskim odbywają się tylko na odcinkach położonych na południe od zajezdni. Niemniej w tej części Planu Transportowego jako punkt odniesienia przyjmuje się pełen zakres torowiska, włącznie z remontowanym odcinkiem.

Plan Transportowy w bieżącej wersji nie nakłada na Miasto obowiązku rozbudowywania sieci tramwajowej w Częstochowie w latach 2021-2030, jednocześnie nie zabraniając prowadzenia prac w tym zakresie. W świetle obecnych uwarunkowań ekonomicznych, zawieszono działania związane z budową trasy tramwajowej na Parkitkę, przestając na etapie opracowanego Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) dla tej inwestycji. Ustalono przebieg takiej trasy, lokalizacje przystanków, parametry techniczne i geometryczne, a Organizator publicznego transportu zbiorowego dysponuje pakietem rozkładów jazdy dla tramwajów, który hipotetycznie mógłby zostać wdrożony w przypadku tej inwestycji. Gdyby do niej doszło, układ tras tramwajowych w Częstochowie miałby następującą formę w podziale na linie:

- Linia nr 1: Fieldorfa „Nila” – Kucelin szpital,
- Linia nr 2: Fieldorfa „Nila” – Raków Dworzec PKP (powrót jako linia nr 1),
- Linia nr 3: Fieldorfa „Nila” – Stadion Raków,
- Linia nr 4: Stadion Raków – Parkitka szpital,
- Linia nr 5: Fieldorfa „Nila” – Parkitka szpital.

Zważywszy na obecny stan wiedzy i uwarunkowania ekonomiczne, dodatkowo komplikowane przez następstwa pandemii COVID-19, należy założyć, że budowa trasy tramwajowej na Parkitkę, o ile w ogóle do niej dojdzie, nie rozpocznie się wcześniej, niż w roku 2023, a przy tym nie zostanie oddana do eksploatacji przed 1 stycznia 2025 roku.

W celu przyszłej realizacji tej trasy, prowadzone są działania uniemożliwiające zabudowę ewentualnego ciągu torów szlakowych, natomiast na wysokości węzła Hala Polonia, przebudowywane stare torowisko tramwajowe uzyskało geometrię pozwalającą na docelowe zabudowanie rozjazdów pozwalających tramwajom skręcać w ulicę Dekabrystów zarówno od strony Śródmieścia, jak też Północy, w obu kierunkach. Ponadto należy przyjąć, że budowa tej trasy spowodowałaby zwiększenie ekspedycji tramwajów w ruchu liniowym o 5 pociągów.

Istnieją możliwości techniczne przedłużenia tras tramwajowych na Parkitkę, na ulicę Kukuczki na Północy oraz domknięcie ringu tramwajowego na Rakowie, z wykorzystaniem nowych torowisk w ciągu ulic: Limanowskiego, Dąbrowskiej i Łukasiewskiego.

Wszystkie trzy powyższe przedłużenia sieci tramwajowej należy traktować jako warte analizy, natomiast możliwości budowy poszczególnych odcinków zależą przede wszystkim od analizy ekonomicznej, uzasadniającej budowę nowych odcinków linii oraz decyzji władz miasta i szans na otrzymanie dofinansowania

ze środków Unii Europejskiej. Podsumowując, najbardziej prawdopodobne kierunki rozbudowy częstochowskiej sieci tramwajowej są następujące:

- **Parkitka** (przez Dekabrystów, Okulickiego, Nowobialską i Obrońców Westerplatte),
- **Raków** (przez Limanowskiego, Dąbrowskiego i Łukasińskiego),
- **Północ** (przez Aleję Wyzwolenia, Kukuczki).

Powyższe propozycje rozbudowy sieci tramwajowej nie są jedynymi w Częstochowie. W bardziej dalekosiężnych planach, pojawiają się jeszcze inne kierunki. Niezależnie jednak od wybranych opcji, rozwiązanie zakładające rozbudowę sieci na Parkitce, Rakowie i Półncy należy traktować priorytetowo i rozłącznie, a w przypadku pozytywnych decyzji co do którejkolwiek z tych tras, pozostałe dwie powinny stać się następnymi w kolejności do realizacji, ponieważ dopiero zbudowanie wszystkich trzech odcinków pozwoli zapewnić Częstochowie racjonalny układ połączeń w sieci tramwajowej przy równoczesnej degresji linii autobusowych (np. trzeba wziąć pod uwagę, że już zbudowanie trasy na Parkitkę będzie przesłanką do likwidacji obecnej linii autobusowej nr 10, będącej przecież jedną z tych o największym znaczeniu).

Budowa tras tramwajowych, w odróżnieniu od inwestycji drogowych, w zdecydowanie dłuższym okresie czasu determinuje strukturę urbanistyczną osiedli i dzielnic, wymuszając pozostawienie pewnych ciągów komunikacyjnych w niemal niezmienionym kształcie przez dziesięciolecia. Stąd też w celu precyzyjnego określenia kierunków kolejnych inwestycji w torowiska tramwajowe, niezbędne jest stworzenie koncepcji rozwoju urbanistycznego miasta na okres sięgający przynajmniej 2040 roku oraz określenie dalszych perspektyw nawet do roku 2060. Tylko tak dalekosiężne działania są w stanie zapewnić racjonalne przebiegi tras tramwajowych i nakreślenie im logicznego układu chronologii powstawania. Kwestia na będzie stanowiła jedno z zagadnień aktualizacji Planu Transportowego na przełomie lat 2022-2023. Niemniej bazując na obecnym ukształtowaniu przestrzennym miasta, jak też biorąc pod uwagę lokalne plany zagospodarowania przestrzennego, możliwe jest wskazanie potencjalnych rejonów miasta lub ulic, na których warto podjąć próbę przeprowadzenia dokładniejszych analiz ekonomicznych dla rozbudowy sieci tramwajowej. Są to następujące odcinki:

- Trasa na Wyczerpy przez Las Aniołowski, rejon ulicy Pascala, Norwida, Kontkiewicza do węzła na Wyczerpach Górnych;
- Trasa do węzła logistycznego i centrów handlowych w Rząsawie;
- Przedłużenie trasy kuce lińskiej na teren Częstochowskiego Parku Przemysłowego;
- Budowa trasy obwodowej, okalającej Śródmieście od zachodu, przez ulice: 1 Maja, Pułaskiego i Popiełuszki.

Od wiosny 2019 roku realizowana jest przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej na terenie miasta, obejmująca niemal cały ciąg od pętli przy Fiedorfa „Nila” do Ronda Mickiewicza, z niewielkimi, krótkimi odcinkami, które zmodernizowano w ostatnich latach przy okazji innych inwestycji, rozjazdu przed zajezdnią MPK oraz odcinek od Estakady do pętli Raków Dworzec PKP. Rezultatem tego zadania będzie istnienie w Częstochowie nowoczesnego, bezpiecznego oraz komfortowego torowiska tramwajowego, które pozwoli na eksploatację tramwajów nowej generacji na wszystkich istniejących liniach. Ponadto, MPK do czasu ewentualnego pozyskania dofinansowania unijnego na modernizację odcinka Dąbie – Kucelin, we własnym zakresie przeprowadza naprawy torowiska i wymiany słupów trakcyjnych, pozwalające na bezpieczne kierowanie na linię nr 1 tramwajów niskopodłogowych. Trwająca inwestycja ma na celu m.in.:

- Zwiększenie średniej prędkości poruszania się tramwajów, co wpłynie na zwiększenie atrakcyjności tej formy transportu publicznego;
- Poprawę płynności jazdy poprzez nadanie priorytetów na skrzyżowaniach oraz chociaż częściowe rozwiązanie problemów wyjazdów z posesji przez torowisko;
- Zmniejszenie hałasu i drgań;

- Poprawę dostępności tramwajów dla pasażerów poprzez lokalizację nowych przystanków, w rejonie Alei Jana Pawła II w kierunku Północy oraz przed ulicą Wańkowicza (niweleta do tunelu na Północy);
- Ułatwienie postępowania w razie awarii któregośkolwiek z tramwajów poprzez uzupełnienie wszystkich pętli manewrowych o dodatkowe tory;
- Wymianę słupów trakcyjnych i urządzeń wykonawczych podstacji zasilających, pozwalających na ich pełną komputeryzację, zdalne sterowanie oraz zmniejszenie ryzyka awarii;
- Likwidację barier architektonicznych, pozwalających na swobodne korzystanie ze wszystkich przystanków tramwajowych przez osoby z niepełnosprawnością ruchową;
- Montaż nowych wiat przystankowych oraz stopniowe doposażenie przystanków w tablice SDIP, w tym również informujące o godzinach odjazdów autobusów z przystanków wykorzystywanych przez oba rodzaje środków transportu;
- Zmianę wizerunkową częstochowskiej sieci tramwajowej, przenoszącej jej standardy na poziom zachodnioeuropejski, charakterystyczny dla czasów współczesnych.

Przebudowa torowiska tramwajowego jest inwestycją dofinansowaną z środków Unii Europejskiej, a drugą częścią zadania inwestycyjnego stanowi zakup 10 sztuk niskopodłogowych tramwajów firmy PESA. Według stanu na koniec września 2020 roku, na terenie MPK znajduje się już komplet zakontraktowanych pojazdów szynowych, natomiast warto pamiętać, iż w ramach prowadzonej procedury przetargowej zapisano możliwość opcjonalnego rozszerzenia zamówienia o 5 następnych tramwajów tego samego modelu.

Aktualny stan inwentarzowy tramwajów liniowych jest kwestią dość trudną do sprecyzowania, ponieważ część wagonów Konstal 105Na pozostaje jeszcze na stanie MPK, ale z pewnością przynajmniej niektóre z nich już nigdy nie wyjadą na trasy. Niemniej aktualny na 30.09.2020 r. wykaz tramwajów liniowych przedstawiono w Tabeli 6.

Tabela 6. Wykaz tramwajów liniowych MPK, gotowych do realizacji przewozów na 30.09.2020 r.

L.p.	Nr inwen.	Marka i typ	Rok	
			Budowy	Wprowadzenia
1	603	Konstal 105Na	1988	1988
2	604	Konstal 105Na	1988	1988
3	605	Konstal 105Na	1988	1988
4	606	Konstal 105Na	1988	1988
5	607	Konstal 105Na	1988	1988
6	608	Konstal 105Na	1988	1988
7	609	Konstal 105Na	1989	1989
8	610	Konstal 105Na	1989	1989
9	611	Konstal 105Na	1989	1989
10	612	Konstal 105Na	1989	1989
11	613	Konstal 105Na	1990	1990
12	614	Konstal 105Na	1990	1990
13	615	Konstal 105Na	1990	1990
14	616	Konstal 105Na	1990	1990
15	621	PESA 129Nb	2012	2012
16	622	PESA 129Nb	2012	2012
17	623	PESA 129Nb	2012	2012
18	624	PESA 129Nb	2012	2012
19	625	PESA 129Nb	2012	2012
20	626	PESA 129Nb	2012	2012

21	627	PESA 129Nb	2012	2012
22	636	Konstal 105Na	1975	1975
23	638	Konstal 105Na	1975	1975
24	641	Konstal 105Na	1975	1975
25	644	Konstal 105Na	1979	1979
26	645	Konstal 105Na	1979	1979
27	646	Konstal 105Na	1979	1979
28	647	Konstal 105Na	1979	1979
29	648	Konstal 105Na	1979	1979
30	649	Konstal 105Na	1979	1979
31	651	PESA 2010N/2	2020	2020
32	652	PESA 2010N/2	2020	2020
33	653	PESA 2010N/2	2020	2020
34	654	PESA 2010N/2	2020	2020
35	655	PESA 2010N/2	2020	2020
36	656	PESA 2010N/2	2020	2020
37	657	PESA 2010N/2	2020	2020
38	658	PESA 2010N/2	2020	2020
39	659	PESA 2010N/2	2020	2020
40	660	PESA 2010N/2	2020	2020
41	675	Konstal 105Na	1980	1980
42	676	Konstal 105Na	1980	1980
43	680	Konstal 105Na	1980	1980
44	681	Konstal 105Na	1980	1980
45	684	Konstal 105Na	1984	1984
46	685	Konstal 105Na	1984	1984
47	686	Konstal 105Na	1984	1984
48	688	Konstal 105Na	1984	1984
49	692	Konstal 105Na	1985	1985
50	693	Konstal 105Na	1985	1985
51	694	Konstal 105Na	1985	1985
52	695	Konstal 105Na	1985	1985
53	696	Konstal 105Na	1985	1985
54	697	Konstal 105Na	1985	1985

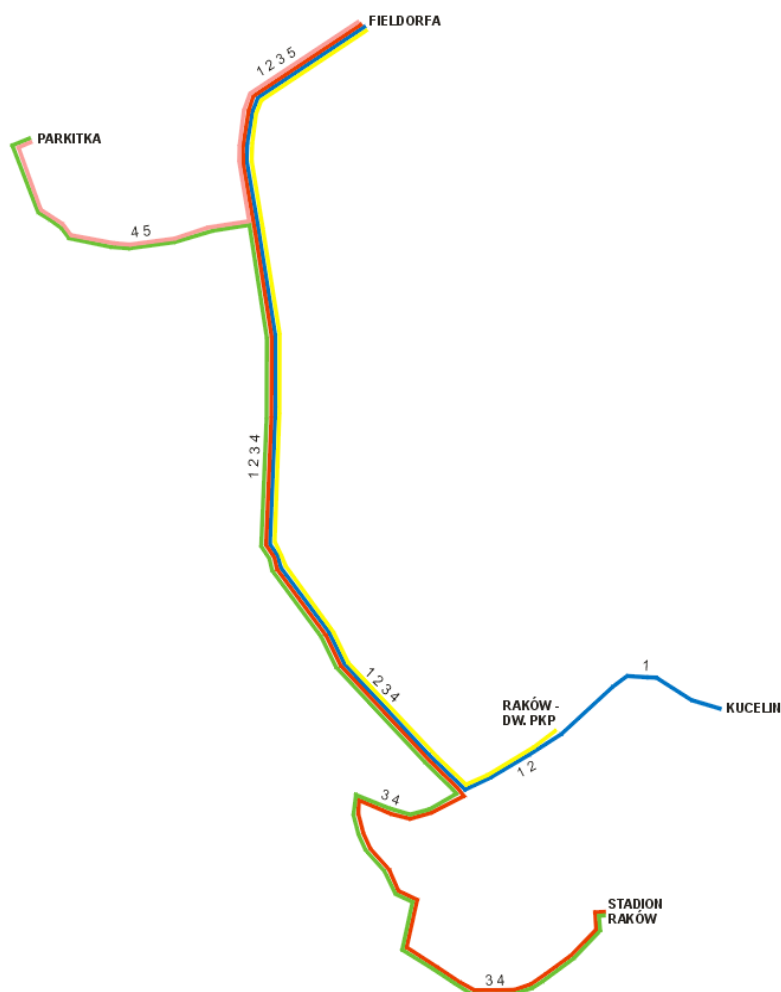
Jak wynika z powyższej tabeli, MPK dysponuje flotą 54 wagonów liniowych, spośród których 17 stanowią jednoprzestrzenne, tramwaje przegubowe niskopodłogowe, a oprócz nich pozostaje na stanie 37 wagonów wysokopodłogowych Konstal 105Na, wyprodukowanych w latach 1975-1990 i poddanych na przestrzeni lat wielu remontom i modernizacjom. Zważywszy na fakt, że przy braku rozbudowy sieci tramwajowej w najbliższej perspektywie czasowej (do końca 2024 roku można przyjąć, że nie zostanie oddana do eksploatacji żaden nowy odcinek), MPK będzie musiało zapewnić na linii komunikacyjne do 17 pociągów, to stan inwentarza Operatora powinien kształtować się na poziomie 23-24 pociągów, w tym 6-7 złożonych z dwuwagonowych składów 105Na. Tym samym MPK powinno ograniczyć do końca roku 2021 stan inwentarza taboru 105Na do 12-14 wagonów, uzyskując całkowity stan taboru liniowego 29-31 sztuk, w tym 17 wozów niskopodłogowych. Oznacza to zasadność definitywnego wycofania z eksploatacji od 23 do 25 wagonów serii 105Na.

W kontekście rozbudowy sieci tramwajowej należy również zaznaczyć, że jakiegokolwiek inwestycje w tym zakresie muszą być bezwzględnie powiązane z wyznaczeniem w obrębie istniejącej trasy miejsca, pozwalającego w trybie awaryjnym na zmianę kierunku jazdy. Może być to zarówno pętla manewrowa, jak i trójkąt nawrotowy. Chodzi bowiem o to, aby w przyszłości zmniejszyć ryzyko całkowitej destabilizacji przewozów w razie awarii lub zdarzenia losowego (np. kolizji), skutkującej blokadą torowiska. MPK nie posiada i posiadać nie będzie dostatecznej floty zapasowych autobusów ani kierowców, którzy mogliby zapewnić autobusową komunikację zastępczą w takich okolicznościach. Zwraca się również uwagę na to, aby przy jakiegokolwiek inwestycji w nowe torowisko, projektować i budować pełen zakres rozjazdów we wszystkich możliwych relacjach, nawet jeżeli nie będą one wymagane rozkładem jazdy. Trzeba jednak pamiętać, iż torowiska tramwajowe buduje się na okres kilkudziesięciu lat i powinny one strukturalnie uwzględniać jak najwięcej możliwych sytuacji awaryjnych. Stąd choćby wskazanie na konieczność dobudowania rozjazdów wraz z brakującymi fragmentami torów tramwajowych, pozwalających na dwukierunkowe pokonywanie relacji z Alei Pokoju w ulicę Jagiellońską, z pominięciem Alei Niepodległości.

Poniżej zaprezentowano krótkie opisy wraz ze schematami opcjonalnych, branych pod uwagę w przyszłości wydłużeń częstochowskiej sieci tramwajowej, nakładając jednocześnie obowiązek weryfikacji tych zapisów przy kolejnych aktualizacjach Planu Transportowego. Dodatkowo, każdy z wariantów opatrzono propozycją układu sieci połączeń na poszczególnych liniach tramwajowych oraz częstotliwością kursowania w dni robocze szkolne.

Tramwaj na Parkitkę

Trasa tramwajowa na Parkitkę została przewidziana jako w całości dwutorowa, mająca długość 2,7 km toru podwójnego, z odejściem od trasy istniejącej na skrzyżowaniu ulicy Dekabrystów z Aleją Armii Krajowej. Zaplanowano na ulicy Dekabrystów torowisko przy osi drogi, zabudowane w jezdni, analogicznie jak ma to miejsce na Orkana. Przy Markecie Obi tramwaje miałyby przejeżdżać na południową stronę ulicy Okulickiego, pokonując w ten sposób odcinek do ul. Nowobialskiej. Wzdłuż jej jezdni, torowisko przewidziano po stronie zachodniej, a po osiągnięciu skrzyżowania z ulicami Wrocławską i Obrońców Westerplatte, tramwaje powinny skręcić na wschód i dojechać do projektowanej pętli tramwajowo-autobusowej. Sytuacja z tym projektem w 2020 roku uległa pewnym zmianom, z uwagi na przyspieszenie prac projektowych nad samym przedłużeniem ulicy Obrońców Westerplatte, przy której przewidziano nową pętlę manewrową nieopodal Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego, lecz tym razem tylko obsługującą linie autobusowe. Stąd też rekomendowane jest zbudowanie pętli tramwajowo-autobusowej, o ile warunki terenowe i logistyczne to umożliwią. Pewne jest jednak, że ewentualna pętla musiałaby być przynajmniej dwutorowa. Schemat tras tramwajowych na terenie Częstochowy w razie realizacji tego wariantu przedstawiono poniżej.



Zalecany układ linii tramwajowych po zbudowaniu trasy na Parkitkę. Materiały MZDiT

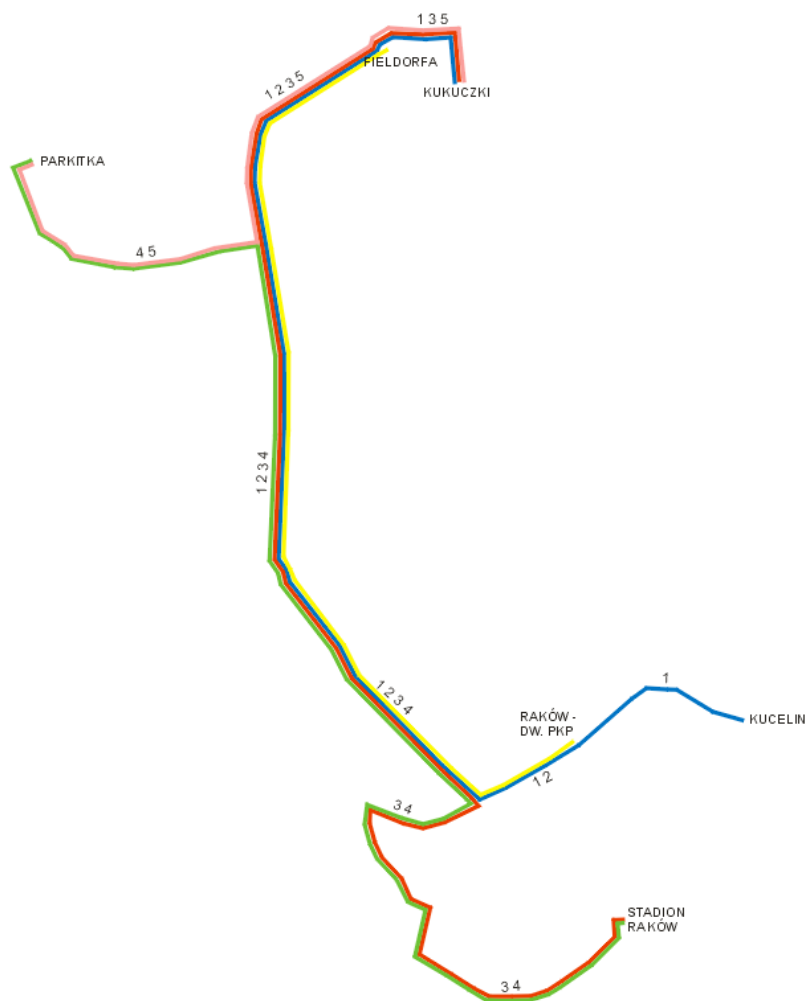
Powyższe rozwiązanie zakłada, że wszystkie 5 linii będzie kursować z maksymalną częstotliwością w dni robocze szkolne co 20 minut, co pozwoli uzyskać na odcinku od Estakady do Fieldorfa średnią częstotliwość co 5 minut. Ponadto odcinek na Parkitkę, na Stadion Raków oraz Aleja Pokoju, otrzymają połączenie tramwajowe co 10 minut.

Tramwaj na Kukuczki

Trasa tramwajowa na Kukuczki powinna mieć długość 1,1 km toru podwójnego, a jej odgałęzienie nie tylko zaprojektowano, ale już nawet zbudowano tuż przed wjazdem na pętlę manewrową przy skrzyżowaniu z ul. Fieldorfa „Nila”. MPK, realizując zadanie przebudowy liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie, przewidziało przyszłościowo możliwość wydłużenia trasy i dlatego wyprowadzono kilkudziesięciometrowe odcinki torów, które od strony północnej okalają nasyp odtworzonej w nowym śladzie pętli przy Fieldorfa. Przy okazji rozwiązanie to sugeruje, że ewentualne przekroczenie torowiska przez tę ulicę będzie realizowane w jednym poziomie.



Rozjazd przed pętlą tramwajową przy ulicy Fieldorfa „Nila” w trakcie przebudowy torowiska. Materiały MZDiT



Zalecany układ linii tramwajowych po zbudowaniu trasy na ulicę Kukuczki. Materiały MZDiT

W przypadku zbudowania przedłużenia trasy tramwajowej w dzielnicy Północ, na ulicę Kukuczki skierowano linie nr 1, 3 i 5, pozostawiając samą linię nr 2 na pętli Fieldorfa.

Zakładając, że w pierwszej kolejności powstałaby jednak trasa na Parkitkę, układ linii tramwajowych w Częstochowie miałby następującą formę:

- Linia nr 1: Kukuczki – Kucelin szpital,
- Linia nr 2: Fieldorfa „Nila” – Raków Dworzec PKP (powrót jako linia nr 1),
- Linia nr 3: Kukuczki– Stadion Raków,
- Linia nr 4: Stadion Raków – Parkitka szpital,
- Linia nr 5: Kukuczki – Parkitka szpital.

Należy ponadto podkreślić, iż wydłużenie trasy na Północy przez pas rozdziału jezdni Alei Wyzwolenia po Las Aniołowski, a następnie wzdłuż ulicy Kukuczki, to tylko jedna, choć stosunkowo prawdopodobna z opcji. Nie można wykluczyć skierowania nowej trasy w osi ulicy Sosabowskiego oraz – być może – dalej w kierunku Alei Marszałkowskiej, a nawet Rząsawy, o ile w przyszłości powstanie tam silny generator ruchu pasażerskiego.

Niezależnie od wybranego ostatecznie wariantu, wszystkie pięć częstochowskich linii tramwajowych powinno kursować z maksymalną częstotliwością co 20 minut, pozwalając realizować kursy średnio co 5 minut na odcinku Fieldorfa – Estakada.

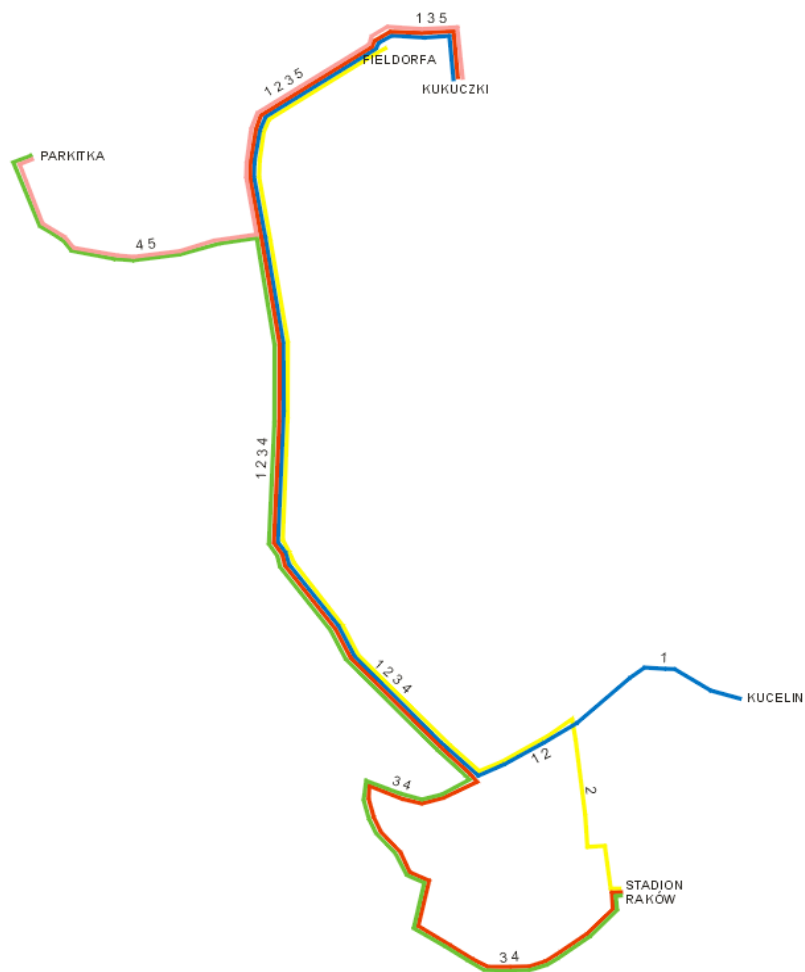
Tramwaj na Raków

Dokończenie tramwajowego ringu na Rakowie wymaga budowy dwutorowej trasy od świeżo zmodernizowanej pętli Raków Dworzec PKP, w rejonie ulicy Leśmiana, przez Skwer Junaków i dalej ulicą Łukasińskiego, Marii Dąbrowskiej i Limanowskiego, do połączenia się z funkcjonującą od roku 2012 trasą przy Stadionie Raków. Długość takiej trasy wynosiłaby 1,5 km, natomiast na etapie projektowania należałoby w odpowiedni sposób wyprofilować łuki torowiska w rejonie ulicy Marii Dąbrowskiej, gdzie tramwaje skręcałyby w przybliżeniu pod kątem prostym zarówno w ulicę Limanowskiego, jak i w Łukasińskiego. Co więcej, w rejonie istniejącej pętli Stadion Raków, inwestycja ta wymusza budowę łącznic do pętli od strony północnej, jak i układu torowego w ciągu ulicy Limanowskiego, omijającego pętlę.

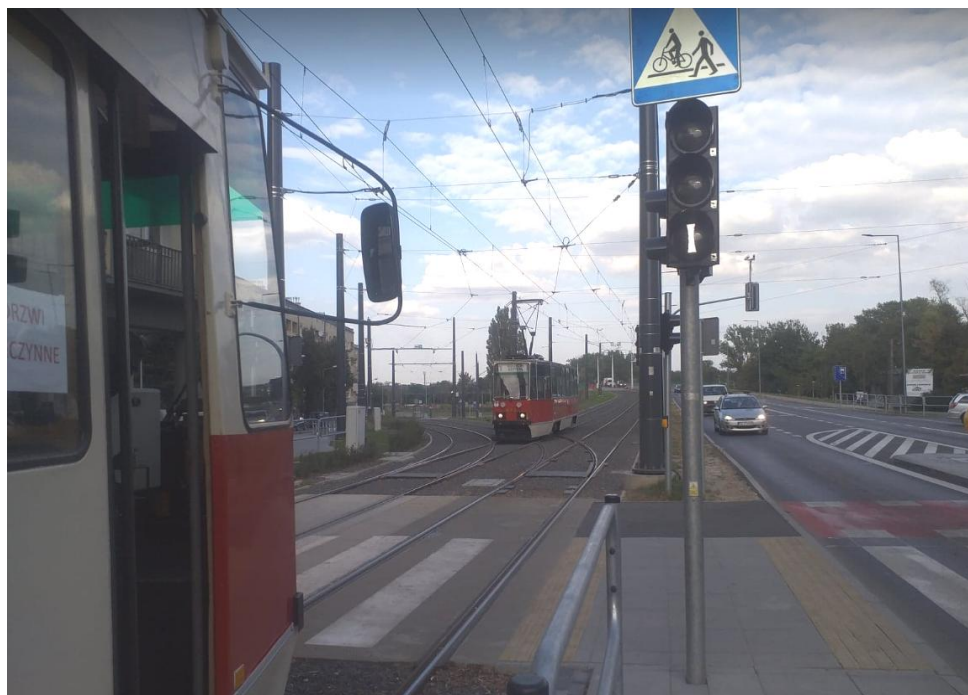
Realizacja tego etapu niesie za sobą dwuwariantowe rozwiązanie logistyki przewozów na odcinku rakowskim. Pierwszą, a jednocześnie rekomendowaną opcją, jest przedłużenie istniejącej trasy linii nr 2 od pętli Raków Dworzec PKP do pętli Stadion Raków, gdzie również znajdowałaby się krańcówka linii nr 3 i 4 (zakładając, że w międzyczasie powstanie trasa na Parkitkę). W tym scenariuszu układ połączeń byłby następujący:

- Linia nr 1: Kukuczki – Kucelin szpital,
- Linia nr 2: Fieldorfa „Nila” – Stadion Raków (przez Łukasińskiego)
- Linia nr 3: Kukuczki– Stadion Raków (przez Wrzosowiak),
- Linia nr 4: Stadion Raków – Parkitka szpital (przez Wrzosowiak),
- Linia nr 5: Kukuczki – Parkitka szpital.

W tym układzie każda z pięciu linii w dalszym ciągu kursowałaby co 20 minut. Natomiast drugi wariant obsługi ringu na Rakowie, to zaprzestanie użytkowania pętli Stadion Raków i wprowadzenie linii nr 2 i 3 na przeciwbieżne kryteria uliczne. „Dwójka” od Estakady kursowałaby Aleją Pokoju, Łukasińskiego, Dąbrowskiej, Limanowskiego, Rakowską, Jesienną, Aleją 11 Listopada, Orkana oraz Jagiellońską, podczas gdy „trójka” miałaby do pokonania te same ulice, ale w odwrotnej kolejności. Układ ten generowałby postoje tych linii wyłącznie na pętlach przy Fieldorfa i Kukuczki.



Zalecany układ linii tramwajowych po uzupełnieniu ringu tramwajowego na Rakowie. Materiały MZDiT



Przebudowany rozjazd na Alei Pokoju, pozwalający obsługiwać pętlę linii nr 2. Materiały MZDiT

Podobnie jak w przypadku wcześniej analizowanych wariantów, także dla dobudowanego ringu rakowskiego przyjęto częstotliwość kursowania poszczególnych linii co 20 minut w dni robocze szkolne.

Budowa tras tramwajowych w opisanych trzech wariantach, może skutkować wydłużeniem całej sieci szynowego transportu miejskiego w Częstochowie do poziomu 20,1 km toru podwójnego, czyli o 5,3 km więcej, niż ma to miejsce obecnie. Trzeba jednak przyznać, iż realizacja wszystkich trzech opcji, wraz z zakupem niezbędnej ilości nowych tramwajów, może wygenerować koszt rzędu 320-360 milionów złotych, licząc według szacunków na III kwartał roku 2020.

Kolejna aktualizacja Planu Transportowego powinna zawierać jeszcze bardziej szczegółowe analizy w przedmiotowym zakresie, w tym także zbadać potencjalny wpływ na układ sieci połączeń jeszcze większego zakresu rozbudowy sieci tramwajowej (np. o odcinek na Wyczerpy), a także interakcje rozszerzonego układu linii tramwajowych z istniejącymi dotychczas połączeniami autobusowymi.

6.5. Wskazanie możliwości stosowania autobusów o zmniejszonej pojemności

Współcześnie w częstochowskim publicznym transporcie zbiorowym wykorzystywane są w przewozach osób tylko autobusy klasy MAXI (12-metrowe) oraz MEGA (18-metrowe) i jeśli chodzi o linie stałe, od tej reguły nie ma wyjątków. Na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat różnice w długościach użytkowanych autobusów również nie były wielkie. Z segmentu autobusów krótkich, Jelcze PR110, Jelcze M11 i Ikarusy 260, cechowała długość nadwozia w przedziale 11-12 metrów, a poprzedzające je Jelcze 043 i Jelcze 272 MEX – czyli popularne „ogórki” miały długość 10,8 metra. Jeśli chodzi o tabor przegubowy, to wycofane z ruchu liniowego w 2018 roku Ikarusy 280 były o długości 16,5 metra, a nowocześniejsze Ikarusy 435 – 17,85 metra. W roku 1983 złomowano ostatniego przegubowego „ogórka”, mającego 15,9 metra długości.

Tak naprawdę MPK Częstochowa nigdy nie stosowało w obsłudze linii komunikacyjnych taboru o obniżonej pojemności, chociaż w pierwszej połowie lat 50. XX wieku wprowadzono – wprawdzie na krótko – ciężarówki Star 52, zaadaptowane do przewozów osób. Kursowały one przede wszystkim na liniach obsługujących rozbudowującą się wówczas hutę.

Działania zmierzające do poprawy dostępności mieszkańców różnych obszarów do publicznego transportu zbiorowego w połączeniu z parametrami geometrycznymi dróg i wreszcie rachunkiem ekonomicznym, doprowadziły w wielu polskich miastach do wprowadzenia na linie komunikacji miejskiej taboru o obniżonej pojemności, mających długość w przedziale od 6 do 10 metrów oraz mogących zabrać na pokład od około 25 do 60 pasażerów. Co warto podkreślić, trend ten silnie rozwinął się na początku lat 90. XX wieku zwłaszcza w dużych miastach, jak np. Warszawa. Tam zadebiutował m.in. model Ikarus 405, mający długość tylko 7,3 metra i całkowitą pojemność 46 osób, w tym 16 na miejscach siedzących. Stopniowo wprowadzano takie autobusy również w innych miastach, przy czym mniejsze ośrodki w całości lub przynajmniej w większości opierały swój park taborowy na podobnych konstrukcjach (np. JLA Jarocin). Struktura przewozów, ale zapewne również niechęć przed wprowadzaniem innowacyjnych rozwiązań i zamiar uniknięcia nadmiernego różnicowania parku taborowego (co akurat w Częstochowie się nie udało) sprawiły, że na ulicach miasta dotychczas nie pojawiły się żadne autobusy klasy MIDI albo MINI.

Przemyślenia do wprowadzenia do ruchu autobusów o obniżonej pojemności w Częstochowie trwają już od wielu lat, natomiast w ostatnim czasie prace w tym zakresie znacznie przyspieszyły i pojawiły się konkretne ramy czasowe. Z punktu widzenia zarządzania siecią transportową, kluczowe znaczenie mają następujące aspekty:

- Wprowadzenie linii komunikacyjnych w osiedla domów jednorodzinnych, szczególnie na obszarach słabo skomunikowanych, gdzie odległości do najbliższych przystanków istniejących linii potrafią przekraczać 2 km i to w granicach miasta Częstochowy;
- Poprawa dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego dla osób starszych, z niepełnosprawnością ruchową oraz dla dzieci i młodzieży, realizując funkcje socjalne;

- Wykorzystanie niewielkiej długości, mniejszej masy i lepszej zwrotności taboru klasy MINI lub MIDI do eksploatacji na ulicach zbyt wąskich oraz poprzez skrzyżowania o zbyt niskich parametrach dla autobusów standardowych lub przegubowych;
- Poprawa jakości ekonomicznej komunikacji miejskiej, możliwa do osiągnięcia poprzez zdecydowanie niższe spalanie (50-60% autobusu klasy MAXI), czy też koszt zakupu, przekładający się na koszt amortyzacji (35-45% autobusu klasy MAXI) oraz niższy koszt serwisowania i części zamiennych. Niemniej trzeba jeszcze wziąć pod uwagę charakterystykę konstrukcji takiego autobusu, którą cechuje nieco krótsza trwałość względem taboru klasycznego. Należy przyjąć, iż pojazd o niższej pojemności nie powinien być użytkowany dłużej, niż 12-13 lat.

Organizator publicznego transportu zbiorowego, realizując powyższe postulaty, w 2020 roku opracował wstępną koncepcję wprowadzenia w częstochowskiej komunikacji miejskiej autobusów o obniżonej pojemności. Ogólnie rzecz biorąc, działania takie możliwe są w trzech etapach:

- Od roku 2023 przyjęcie w rozkładach jazdy linii miejskich dziennych 6 sztuk autobusów o obniżonej pojemności i skierowanie ich do obsługi linii nr 18 i 38;
- Od roku 2024 rozbudowa układu komunikacyjnego o nowe linie, na których będą kursować autobusy o obniżonej pojemności, wykorzystujące ulice dotychczas pozbawione transportu publicznego, przy jednoczesnej modyfikacji istniejących linii (skróceniu ich tras), ograniczając wykorzystanie taboru klasy MAXI. Wprowadzenie tego rozwiązania skutkuje zwiększeniem planowej ekspedycji autobusów klasy MIDI lub MINI o 10-11 sztuk;
- Bezterminowa perspektywa obsługi autobusami klasy MINI lub MIDI niektórych linii komunikacyjnych na obszarach gmin ościennych, z którymi Miasto ma lub będzie miało zawarte porozumienia w sprawie wspólnego organizowania lokalnego transportu zbiorowego, przy założeniu ich podlegania pod częstochowskiego Organizatora. Ilość niezbędnego taboru oraz kwestie operatorów powinny być rozstrzygane na poziomie uzgodnień pomiędzy władzami samorządowymi zainteresowanych gmin.

Poniżej przedstawiono propozycję odcinków ulic i obszarów Częstochowy, na których brakuje komunikacji miejskiej, chociażby w formie linii obsługiwanych autobusami o niewielkiej pojemności:

- **ul. Mączna** – po skierowaniu linii nr 18 ulicą Zawodziańską, maksymalne odległości do najbliższych przystanków wynoszą około 950 metrów, ulica nadaje się do ruchu autobusów nawet klasy MAXI, ale problem stanowi brak możliwości zawracania – wszystkie przylegające grunty mają prywatnych właścicieli i poza nielicznymi wyjątkami, są zabudowane domami jednorodzinnymi, przez co problem komunikacji na tej ulicy będzie trudny do rozwiązania w przyszłości;
- **ul. Narcyzowa wraz z ulicami poprzecznymi** – ze względu na stan techniczny, niską nośność oraz geometrię skrzyżowania z ulicą Ludową, ulica ta pozbawiona jest komunikacji miejskiej, a odległości z niektórych posesji do najbliższych czynnych przystanków sięgają 1300 metrów; po planowanej przebudowie może nią zostać skierowana przelotowo linia obsługiwana taboroem o obniżonej pojemności, a odległość do najbliższych przystanków zmniejszy się do około 500 metrów, nawet z najbardziej oddalonych punktów osiedla;
- **ul. Sejmowa** (z ulicami m.in. Sucharskiego, Kuronia, Północną, Gruszową i Mazowieckiego) – wizja skomunikowania ulicy Sejmowej pojawiła się już w roku 2003, gdy utworzono linię nr 36, w myśl założeń doraźnie kończącą kursy na pętli w Kiedrzynie, w zamian za likwidowaną linię nr 50 do Kłobucka, kursującą przez Białą, Kamyk i Łobodno; pomimo planów, ulica Sejmowa nie doczekała się komunikacji miejskiej do tej pory, ale jako droga wojewódzka, nadaje się do kursowania autobusów każdej długości.

Warunkiem koniecznym dla jej skomunikowania jest budowa pętli, która jest możliwa zawracanie autobusów, na co pozwala należąca do Gminy Miasto Częstochowa działka położona przy skrzyżowaniu z ulicą Sucharskiego. Wystarczy tam zbudować pełnowymiarową pętlę oraz fragment około 50 metrów drogi, by możliwe stało się zawracanie autobusów MPK o każdej długości, w tym również przegubowych;



Skrzyżowanie ulic Sejmowej i Sucharskiego, przy którym możliwa jest budowa pętli autobusowej. Materiały MZDiT

- **ul. Łódzka i część ul. Ludowej** – bez żadnych nakładów finansowych na przebudowę dróg, a jedynie na wyznaczenie przystanków komunikacyjnych, możliwe jest skierowanie na te odcinki autobusów o obniżonej pojemności; obecnie odległości do najbliższych przystanków w tej części miasta sięgają 1100 metrów. Skomunikowanie Kiedrzyna z Parkitką w opisywany sposób pozwoliłoby przemieścić się pomiędzy tymi dzielnicami w czasie około 5 minut, a obie ulice byłyby wykorzystywane przez linie komunikacyjne przelotowo. Trzeba jednak mieć na uwadze perspektywę budowy przedłużenia ulicy Obrońców Westerplatte, co może wpłynąć na przejezdność ulicy Łódzkiej na wprost przez projektowane nowe połączenie;
- **ul. Wrocławska i ul. św. Pawła** – obecnie w tej części miasta odległości do najbliższych przystanków (przy skrzyżowaniu ulic Obrońców Westerplatte z Nowobialską) wynoszą do około 900 metrów, natomiast skierowanie tym ciągiem linii obsługiwanej autobusami o obniżonej pojemności skróci ten dystans o około 70% i nie wymaga żadnych nakładów inwestycyjnych poza ulokowaniem przystanków;



Skrzyżowanie ulic św. Pawła i Odrodzenia, przez które mogą jeździć autobusy klasy MINI lub MIDI. Materiały MZDiT

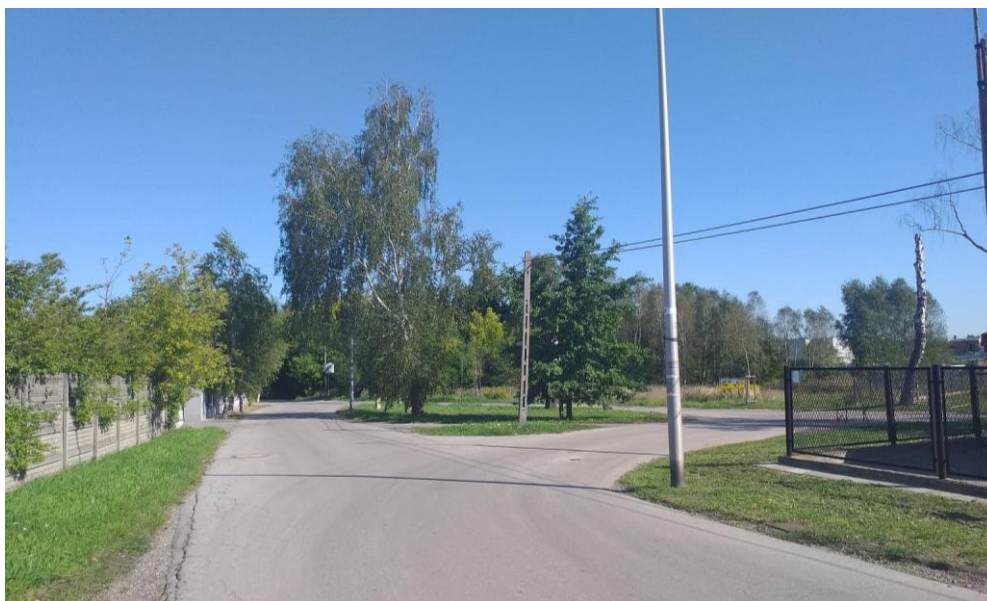
- **ul. Odrodzenia** – odległość do najbliższych przystanków sięga obecnie 1200 metrów, natomiast poza wyznaczeniem ich nowych lokalizacji na ul. Odrodzenia, odcinek ten nadaje się do obsługi autobusami o długości około 8 metrów;



Ulica Odrodzenia, nadająca się do obsługi autobusami o obniżonej pojemności. Materiały MZDiT

- **ul. Rybacka** – skierowanie tym odcinkiem autobusów o obniżonej pojemności pozwoli zmniejszyć dystans do najbliższych przystanków o kilkadziesiąt procent, podczas gdy obecnie odległości te sięgają 1200 metrów. Ulica jest przewidziana do przebudowy, a skierowanie nią autobusów będzie wymagało tylko wyznaczenia przystanków;
- **ul. Zakopiańska i ul. św. Kaspra del Bufalo** – obecnie w rejonie tych ulic występują zabudowania oddalone o 1400 metrów od najbliższych przystanków, tymczasem ulica Zakopiańska nadaje się do eksploatacji taboru autobusowego o niewielkiej długości bez większych nakładów inwestycyjnych poza wyznaczeniem nowych przystanków.

Jeśli chodzi o przystanek końcowy, to dobre warunki stwarza geometria istniejącego skrzyżowania ulic Zakopiańskiej, św. Kaspra del Bufalo i Bialskiej (zdjęcie poniżej), gdzie wymagane będzie jedynie niewielkie poszerzenie powierzchni utwardzonej.



Potencjalna pętla autobusowa na końcu ulicy Zakopiańskiej przy św. Kaspra del Bufalo. Materiały MZDiT

- **ul. Kalinowa** – stanowi alternatywę dla kursowania autobusów ulicą Rybacką, natomiast odległość od najdalszych zabudowań do istniejących przystanków przekracza 900 metrów, zatem daje ona nieco gorszą jakość skomunikowania osiedla;
- **ul. Zakopiańska (odcinek południowy)** – ulica Zakopiańska pozbawiona jest komunikacji miejskiej na całej swojej długości, aż po skrzyżowanie z ul. św. Rocha, a jej południowy fragment daje szansę na dobre skomunikowanie tej części Grabówki, bez większych nakładów inwestycyjnych, a stan nawierzchni ulicy już obecnie powinien pozwolić na kursowanie lekkich autobusów o obniżonej pojemności;
- **ul. Legnicka (opcjonalnie z ul. Belchatowską)** – w tej części Grabówki obecnie odległości do najbliższych przystanków przekraczają 1000 metrów, natomiast wschodni fragment ulicy Legnickiej jest zbyt wąski dla autobusów, nawet o mniejszej pojemności oraz krótszych i węższych od standardowych. Rozwiązaniem tej kwestii może być wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na części ulicy Legnickiej lub skierowanie autobusów ulicą Belchatowską, nadającą się dla autobusów klasy MINI lub MIDI już obecnie, bez żadnych nakładów oprócz wyznaczenia nowych przystanków. Dalsza, zachodnia część ul. Legnickiej spełnia wymagania techniczne dla użytkowania autobusów o długości do 8 metrów;



Skrzyżowanie ulicy Legnickiej z Wadowicką i Żyrardowską. Materiały MZDiT

- **ul. Polna i ul. Skrzetuskiego** – obecnie w rejonie tych ulic maksymalne odległości do najbliższych przystanków sięgają 1300 metrów, natomiast geometria pozwala na użytkowanie autobusów o mniejszych gabarytach. Celem wyznaczenia linii komunikacji miejskiej, niezbędne jest dobudowanie około 420 metrów nawierzchni na ulicy Polnej, gdzie obecnie występuje nierówna nawierzchnia szutrowa i bitumiczna, po której nie powinny kursować autobusy komunikacji miejskiej.



Konieczny do przebudowania odcinek ulicy Polnej. Materiały MZDiT

Na podstawie powyższych rozwiązań, opracowano wstępną koncepcję rozwiązań komunikacyjnych dla przedstawionych obszarów miasta Częstochowy, przy czym należy je traktować jako opcjonalne i mogące ulec zmianie przed wdrożeniem. Warto zaznaczyć, że wprowadzenie do eksploatacji autobusów o obniżonej pojemności powinno nastąpić co najmniej dwuetapowo, poza tym uruchomienie nowych połączeń trzeba rozpatrywać wraz ze zmianami na liniach istniejących.

Poniżej przedstawiono propozycję zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy, związaną z realizacją postanowień niniejszego rozdziału, przy czym poszczególne kwestie mają prawo ulec zmianie:

- Linia nr **18** – skrócenie trasy w Śródmieściu do trasy: Piłsudskiego – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Daszyńskiego – Mirowska – Morenowa – Komornicka – Mirowska – Hektatowa (tzw. wjazd kieszeniowy) – Mstowska – Zawodziańska – Jaskrów – Batalionów Chłopskich; zwiększenie częstotliwości kursowania do 30 minut w dni robocze szkolne przy obsłudze trzema autobusami o obniżonej pojemności;
- Linia nr **34** – nowa linia: Zakopiańska – Wrocławska – Mazowiecka – Okulickiego – św. Rocha – Rynek Wieluński – Aleja Jana Pawła II – Dąbrowskiego/Kilińskiego – Nowowiejskiego/Śląska – Korczaka – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Stradom Dworzec PKP; linia kursująca z częstotliwością do 45 minut i obsługiwana przez dwa autobusy o obniżonej pojemności;
- Linia nr **38** – linia istniejąca o skorygowanej trasie w jej środkowym przebiegu, wprowadzenie kursów przez ulicę Malowniczą tylko jako wariantu w niektórych godzinach, poza tym przedłużenia trasy na wschodzie do Kucelina lub Walcowni oraz na zachodzie na ulicę Ekonomiczną, co ostatecznie pozwoli uzyskać trasę: Walcownia – Korfantego – Aleja Pokoju – Jagiellońska – Kościelna – Artyleryjska – Polna – Skrzetuskiego – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – Malownicza – Powstańców Warszawy – Leśna – Ekonomiczna – Dźbów KSSE Skorki; linia kursująca co około 30 minut i obsługiwana przez trzy autobusy o małej pojemności;
- Linia nr **39** – nowa linia: Lwowska – Białostocka – Legnicka – św. Rocha – Okulickiego – Dekabrystów – Kiedrzyńska – Kawia – Warszawska – Plac Daszyńskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego; linia kursująca z częstotliwością do 30 minut w dni robocze szkolne i obsługiwana przez trzy autobusy o małej pojemności;
- Linia nr **40** – nowa linia: Sucharskiego – Sejmowa – Ludowa – Łódzka – Okulickiego – Dekabrystów – Dąbrowskiego/Kilińskiego – Aleja Jana Pawła II – Castorama; linia kursująca z częstotliwością do 30 minut w dni robocze szkolne i obsługiwana przez dwa autobusy o obniżonej pojemności;
- Linia nr **41** – nowa linia: Cmentarz Komunalny – Radomska – Ikara – św. Rocha – Odrodzenia – Rybacka – Małopolska – Obrońców Westerplatte – Aleja Wyzwolenia – Michałowskiego – Pileckiego – Narcyzowa – Ludowa – Kiedrzyn; kursująca z częstotliwością do 40 minut w dni robocze szkolne i obsługiwana przez dwa autobusy o małej pojemności;
- Linia nr **42** – nowa linia: Brzeziny – Kolonia Brzeziny – Korkowa – Poselska – Wypalanki – Grzybowska – Jesienna – Aleja 11 Listopada – Aleja Pokoju – Raków Dworzec PKP, kursująca z częstotliwością do 60 minut w dni robocze szkolne i obsługiwana przez jeden autobus o mniejszej pojemności.

Należy zwrócić uwagę, że oprócz powyższych zmian, konieczne będzie wprowadzenie korekt na liniach istniejących, obsługiwanych autobusami standardowymi:

- Linia nr **20** – od Wyczerp do ulicy Bór bez zmian, następnie poprowadzenie trasy prosto do pętli przy ul. Korkowej (bez przejazdu Poselską i Wypalankami) i bez wydłużania kursów do Brzezin, ponadto zmiana maksymalnej częstotliwości kursowania z 30 na 30/40 minut, co pozwoli ograniczyć ekspedycję autobusów o 1 pojazd klasy MAXI względem dotychczasowego rozkładu jazdy;
- Linia nr **25** – od Wyczerp do ulicy Żyznej bez zmian, następnie przez Zdrową i Malowniczą do Sobuczyny, z pominięciem Brzezin Nowych (optymalizacja z liniami nr 38 i 69);
- Linia nr **29** – wycofanie linii z Cmentarza Komunalnego oraz ulic Radomskiej i Ikara, przy skróceniu wszystkich kursów do pętli Grabówka (w zamian za linię nr 41), rozwiązanie to pozwoli na zaoszczędzenie jednego autobusu klasy MAXI względem obecnego rozkładu;
- Linia nr **69** – od Dworca Głównego PKP do ulicy Żyznej bez zmian, następnie prosto Żyzną przez Brzeziny Nowe do Sobuczyny i dalszy odcinek do Nierady według stanu obecnego.

Takie kwestie, jak numeracja nowych linii, szczegółowe ich przebiegi wraz z przystankami, rozkłady jazdy i wpływ na układ linii istniejących, będą wymagały każdorazowej analizy, ponadto należy je ponownie zbadać wraz z kolejną aktualizacją Planu Transportowego.

W kontekście wymagań technicznych dla autobusów o obniżonej pojemności, którymi należy wykonywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej w częstochowskiej sieci komunikacji miejskiej, rekomenduje się podane poniżej rozwiązania (część z nich można potraktować jako opcjonalne, do rozważenia przed wdrożeniem):

- Długość nadwozia: od 7,0 do 9,5 m;
- Pojemność przedziału pasażerskiego: od 25 do 40 osób, w tym 8-16 miejsc siedzących;
- Układ drzwi: 1-2-0 lub 0-2-1;
- Przynajmniej 30% przedziału pasażerskiego w standardzie niskopodłogowym;
- Zapewnione 1 miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy;
- Skrzynia biegów manualna lub automatyczna;
- Co najmniej 1 kasownik biletów papierowych i elektronicznych;
- Napęd klasyczny lub alternatywny;
- W przypadku silnika wysokoprężnego, spełnianie normy Euro-6 w zakresie emisji spalin;
- Dopuszczalna masa całkowita: do 9 ton;
- Zużycie paliwa w przypadku stosowania oleju napędowego: 18-24 l/100 km;
- Rampa najazdowa dla wózków inwalidzkich w drzwiach dwustrumieniowych;
- Pełna klimatyzacja przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy;
- Kabina kierowcy zabudowa, zapewniająca maksymalne bezpieczeństwo kierowcy;
- Dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego;
- Dopuszczalne stosowanie 1-3 rozkładanych miejsc siedzących;
- Z przodu elektroniczna tablica kierunkowa z numerem linii i nazwą przystanku docelowego, a na prawej burcie i z tyłu – z samym numerem linii;
- System dynamicznej informacji pasażerskiej i akustyczne zapowiedzi przystanków.

7. Wyniki badań obecnego stanu komunikacji miejskiej

W ramach realizacji niezbędnego zakresu Planu Transportowego, wśród koniecznych elementów znajduje się badanie obecnego stanu sieci komunikacyjnej, w której prowadzone są przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Jednakże na ograniczony zakres aktualizacji dokumentu, w powyższym zakresie przedstawiono wyniki badań ankietowych, przeprowadzonych podczas sporządzania pierwszej wersji Planu Transportowego – w roku 2013. W kwestii badań potoków pasażerskich, wykorzystano natomiast dane z obszernego opracowania z roku 2018, sporządzonego przez pracowników MPK w oparciu o informacje z bramek automatycznie zliczających pasażerów wsiadających i wysiadających na przystankach na poszczególnych liniach. Uzupełniono je najnowszymi danymi, z września 2020 roku, związanymi z przedłużeniami linii nr 13 do Wierzchowiska oraz linii nr 30 przez Mstów do Siedlca.

Należy podkreślić, iż w celu właściwej oceny danych oraz uzyskania możliwie precyzyjnego oglądu sytuacji, w ramach kolejnej aktualizacji dokumentu, na przełomie lat 2022-2023, niezbędne jest przeprowadzenie pomiarów potoków pasażerskich na wszystkich liniach komunikacyjnych, także po raz pierwszy w komunikacji tramwajowej, wykorzystując bramki liczące w najnowszym wagonach niskopodłogowych, dostarczonych do MPK w roku 2020.

W niniejszym rozdziale zaprezentowano dane tabelaryczne wraz z wnioskami na temat pomiarów potoków pasażerskich, przeprowadzonych w pierwszym półroczu 2018 roku.

Chociaż są to dane nie do końca aktualne, to są jednocześnie w zupełności wystarczające dla właściwej oceny stanu komunikacji miejskiej w Częstochowie, w szczególności są to dane obiektywne, szczegółowe oraz uzyskane w normalnych warunkach realizacji przewozów, zebrane w miesiącach od marca do maja, które stanowią w przypadku takich badań okres miarodajny (jak np. okres październik-grudzień). Od tego czasu nastąpi szereg zmian w rozkładach jazdy, ingerowano w układ linii komunikacyjnych, np. skracając na okres przebudowy ulicy Piłsudskiego siedem linii podmiejskich do Zajezdni MPK. Powstała nowa linia nr 37, a linie nr 27 i 34 stały się jednym połączeniem, w zamian zwiększono podaż na linii nr 12. Zlikwidowano też linię nr 16, w zamian wzmacniając linię nr 15. Osłabienie linii nr 18 zrekompensowała za to większa częstotliwość i uproszczenie układu kursów na linii nr 26.

7.1. Pomiary potoków pasażerskich

Przeprowadzone wiosną 2018 roku badania potoków pasażerskich objęły swoim zasięgiem wszystkie linie komunikacji dziennej autobusowej, za wyjątkiem linii nr 11 i 24, na których z obawy o bardzo wysoką frekwencję w godzinach szczytu przewozowego, badania przeprowadzono systemem bezpośrednim, przez obserwatorów MPK.

Badania zostały zwieńczone raportem, który może stanowić podstawę do podejmowania decyzji przez Organizatora i Operatora publicznego transportu zbiorowego. Wgląd w dane powinni mieć również przedstawiciele władzy samorządowej, w tym radni miejscy i przedstawiciele rad dzielnic. Na podstawie raportu ułatwione są zadania podejmowania decyzji co do takich spraw, jak:

- zmiany przebiegów tras linii komunikacyjnych,
- zmiany częstotliwości kursowania linii,
- zmiany pór kursowania linii,
- wprowadzenie nowych lub likwidacja istniejących kursów,
- wprowadzenie i likwidacja wjazdów kieszeniowych,
- zmiana wielkości taboru przypisanego do obsługi zadań przewozowych,
- prowadzenie symulacji spodziewanych potoków pasażerskich w soboty, niedziele oraz dni roboczych wakacyjnych,
- rozważenie możliwości wprowadzenia przystanków warunkowych (na żądanie),
- optymalizacja rozkładów jazdy jako oferty przewozowej dla pasażerów,
- optymalizacja obiegów taboru o określonej pojemności w różnych porach dnia.

Sprzężone z systemem „Municom” oprogramowanie bramek zliczających, które funkcjonują w częstochowskich autobusach, dało się poznać jako działające z wyjątkowo dużą precyzją. Świadczy o tym fakt, że chociaż moduły liczące osoby wsiadające i wysiadające na przystankach działają niezależnie od siebie, to pełne zbilansowanie się liczby pasażerów było dominującym podczas badań. Co więcej, program potrafił działać bezbłędnie nawet przy dużej wymianie pasażerów, sięgającej np. 100 osób w trakcie jednego kursu. Niekiedy zdarzały się błędy sięgające pojedynczych pasażerów. Z uzyskanych informacji wynika, że bramki zliczające są szczególnie narażone na występowanie błędów zwłaszcza przy dużym nasłonecznieniu, choć nie jest to absolutną regułą. Przeglądając wyniki źródłowe, zespół analityków MPK ocenił poprawność działania systemu na około 97%, co jest bardzo dobrym wynikiem, umożliwiającym trafnie ocenić rząd wielkości potoków pasażerskich i jednocześnie świadczącym o tym, że Operator zakupił wraz z nowymi autobusami urządzenia wiarygodne, działające prawidłowo, na których można się opierać podczas kolejnych badań w przyszłości.

Poniżej (w Tabeli 7) przedstawiono dane na temat sumarycznej liczby przewiezionych pasażerów przez autobusy poszczególnych brygad w dni robocze szkolne.

Są to wartości średnie dla danych źródłowych, zebranych dla pięciu kolejnych dni tygodnia (od poniedziałku do piątku). Na liniach nr 12 i 34 występowały brygady wieloliniowe i dziewięć autobusów realizowało naprzemiennie kursy na obu tych liniach, dlatego wyniki na nich uzyskane należy brać pod uwagę łącznie. Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku linii nr 13 i 28.

Tabela 7. Sumaryczne dzienne średnie potoki pasażerskie w ramach poszczególnych brygad

Miejsce w rankingu	Brygada (zadanie transportowe)	Sumaryczna frekwencja
4	10 – 1	1 228,0
1	10 – 2	1 554,8
5	10 – 3	1 213,6
2	10 – 4	1 531,8
3	10 – 5	1 325,0
17	10 – 6	933,2
73	12 – 1	579,0
58	12 – 2	641,0
67	12 – 3	612,6
69	12 – 4	594,2
79	12 – 5	551,8
54	12 – 6	656,6
78	12 – 7	565,2
95	12 – 8	378,6
62	12 – 9	628,4
139	13 – 1	64,2
12	13 – 2	953,4
23	13 – 3	839,0
13	13 – 6	949,2
22	13 – 7	840,2
20	14 – 1	841,6
70	14 – 2	589,4
21	14 – 3	840,8
68	14 – 4	597,6
66	15 – 1	615,2
53	15 – 2	664,2
56	15 – 3	647,8
46	16 – 1	688,0
48	16 – 2	676,0
42	16 – 3	700,6
14	17 – 1	946,4
28	17 – 2	798,8
18	17 – 3	873,6
24	17 – 4	834,8
103	17 – 5	275,2
114	17 – 6	230,4
116	17 – 7	226,6
119	17 – 8	217,4
125	17 – 9	162,2
106	18 – 1	256,2
111	18 – 2	239,0
107	18 – 3	256,2
120	18 – 4	215,8
59	19 – 1	640,4
122	19 – 2	202,0
112	19 – 3	234,4
49	19 – 4	672,6

64	19 – 5	619,2
98	19 – 6	334,6
104	19 – 7	266,2
147	19 – 8	5,4
47	20 – 1	677,6
36	20 – 2	749,8
76	20 – 3	570,6
82	20 – 4	492,0
26	21 – 1	813,6
19	21 – 2	855,4
117	21 – 3	220,4
124	21 – 4	162,4
121	21 – 5	204,6
115	21 – 6	227,6
149	21 – 7	2,6
15	22 – 1	938,4
27	22 – 2	806,2
32	22 – 3	770,8
41	22 – 4	718,8
16	22 – 5	934,6
33	22 – 6	767,4
31	22 – 7	771,8
37	23 – 1	748,0
6	23 – 2	1 118,0
39	23 – 3	730,2
11	23 – 4	955,2
148	23 – 5	3,2
55	25 – 1	655,6
72	25 – 2	581,8
65	25 – 3	619,0
71	25 – 4	587,6
63	25 – 5	625,4
51	26 – 1	667,8
81	26 – 2	517,6
61	26 – 3	632,0
45	26 – 4	689,0
136	27 – 1	80,0
85	27 – 2	484,4
96	27 – 3	370,2
130	27 – 4	123,4
29	28 – 1	795,0
25	28 – 2	832,0
30	28 – 5	794,0
144	28 – 6	22,2
140	28 – 7	64,0
44	29 – 1	691,2
74	29 – 2	574,0
83	29 – 3	491,2
80	29 – 4	521,4
50	30 – 1	669,0
34	30 – 2	761,8
52	31 – 1	665,8
35	31 – 2	754,6
40	31 – 3	729,8

38	31 – 4	736,0
43	31 – 5	699,6
9	32 – 1	1 039,4
8	32 – 2	1 079,8
10	32 – 3	973,2
7	32 – 4	1 104,8
86	33 – 1	482,8
84	33 – 2	491,0
77	33 – 3	567,0
92	34 – 1	402,6
93	34 – 2	397,8
94	34 – 3	379,8
87	34 – 4	451,6
89	34 – 5	440,0
90	34 – 6	413,8
97	34 – 7	339,2
91	34 – 8	407,0
108	34 – 9	250,4
101	35 – 1	281,0
143	35 – 2	44,4
100	36 – 1	299,0
102	38 – 1	278,2
99	38 – 2	328,6
131	53 – 1	113,8
57	53 – 2	641,6
60	53 – 3	635,8
141	57 – 3	51,6
118	58 – 2	219,8
145	58 – 3	15,8
146	58 – 4	15,2
127	59 – 2	155,8
137	59 – 3	74,8
138	59 – 4	66,8
142	59 – 5	45,0
88	65 – 1	442,4
133	65 – 2	102,0
109	65 – 3	247,4
105	67 – 1	258,0
132	67 – 2	110,0
135	67 – 3	86,2
123	67 – 4	195,8
126	67 - 5	156,0
75	68 – 1	573,8
128	68 – 2	133,6
110	68 – 3	240,2
134	69 – 1	92,0
113	69 – 2	233,4
129	69 – 3	132,0

Jak widać z powyższego zestawienia, największe dobowe potoki pasażerskie wystąpiły na pięciu spośród sześciu brygad linii nr 10, a szóstą z nich uzyskała niższy wynik tylko ze względu na swój relatywnie krótki okres funkcjonowania (nieco ponad 9 godzin na dobę).

Należy przy tym jednak pamiętać, iż w badaniu pominięto linie nr 11 i 24, obsługiwane wyłącznie autobusami przegubowymi, w których nie ma bramek zliczających pasażerów.

Przedstawiona poniżej Tabela 8 zawiera natomiast podsumowania dobowe frekwencji na poszczególnych liniach, jako suma potoków pasażerskich wszystkich brygad obsługujących daną linię. Ze względu na uzupełnienie danych o linie nr 11 i 24, w tym przypadku ujęto je w zestawieniu.

Tabela 8. Sumaryczne dzienne średnie potoki pasażerskie w ramach poszczególnych linii

Numer linii	Średni dobowy potok pasażerski
10	7 786
11	3 552
12	5 207
13	3 646
14	2 869
15	1 927
16	2 065
17	4 565
18	967
19	2 975
20	2 490
21	2 487
22	5 708
23	3 555
24	8 212
25	3 069
26	2 506
27	1 058
28	2 507
29	2 278
30	1 431
31	3 586
32	4 197
33	1 541
34	3 482
35	325
36	299
38	607
53	1 391
57	52
58	251
59	342
65	792
67	806
68	948
69	457
SUMA	89 936

Na podstawie uzyskanych wyników badań potoków pasażerskich, w roku 2018 sformułowano następujące wnioski:

- 1) W dni robocze szkolne z autobusów MPK Częstochowa korzysta 90.000 pasażerów, +/- 2%.

- 2) Badaniami nie objęto linii nr **11** i **24**, które w dni robocze notują kursy o największych potokach pasażerskich. Stąd przyjęto założenie, że wszystkie brygady tych linii co najmniej w dni robocze powinny być obsługiwane taborem klasy MEGA (18-metrowymi). Pewne jest także, że w niedziele i święta obie linie mogą obsługiwać autobusy 12-metrowe.
- 3) Na linii nr **10** wszystkie kursujące na niej brygady notują podobne, bardzo wysokie wartości potoków pasażerskich, stawiając tę linię jako całość na pierwszym miejscu wśród linii objętych badaniami. Co ważne, maksymalne frekwencje w każdym z sześciu autobusów są na relatywnie zbliżonym poziomie, uzasadniając przypisanie do wozów przegubowych. Jednocześnie w różnych dniach pomiarowych frekwencja poszczególnych kursów zarówno w ujęciu pełnego przebiegu od pętli do pętli, jak i maksymalnej liczby pasażerów, znajdujących się jednocześnie w pojeździe wykazały, że w wielu przypadkach nie są wybierane konkretne kursy linii nr 10, lecz korzysta się z nich wtedy, kiedy akurat się trafią. Inaczej mówiąc, znaczna część pasażerów tej linii, to osoby, które decydują się na jazdę tą „dziesiątką”, która akurat się trafi w danym momencie. Taka tendencja prowadzi do wniosku, że warto będzie przeanalizować zwiększenie częstotliwości kursowania tej linii do 10 lub 12 minut, jednocześnie wprowadzając tabor 12-metrowy na wszystkich brygadach. Powinno to spowodować zmniejszenie tłoku w autobusach tej linii, a jednocześnie dopasować ofertę przewozową do specyficznego zachowania pasażerów. Ponadto analiza wyników napełnienia pozwoliła stwierdzić, że linia nr 10 ma na tyle atrakcyjną trasę, że „zawsze ma kto nią jeździć”. Aktualnie wszystkie brygady tej linii notują maksymalne frekwencje na takim poziomie, który uzasadnia ekspedycję autobusów przegubowych, choć ze względów taborowych nie jest to możliwe do osiągnięcia.
- 4) Linia nr **12**, chociaż mająca trasę bardzo zbliżoną do linii nr 34, notuje zdecydowanie większe potoki pasażerskie, wyraźnie przekraczające 5 tysięcy osób dziennie. Ma to miejsce pomimo częstotliwości 30-minutowej. Na większości brygad rejestrowane są wysokie wartości potoków pasażerskich, uzasadniające ekspedycję wozów przegubowych na 7 spośród 9 zaplanowanych brygad (wszystkie z nich są brygadami wieloliniowymi, łączonymi z linią nr 34). Jedynie 12-1 i 12-9 przewożą nieco mniej osób, uzasadniając skierowanie na nie wozów 12-metrowych. Problem polega na tym, że frekwencja na linii nr 34 daje zupełnie odwrotne wyniki w kontekście zapotrzebowania na tabor. Stąd warto rozważyć takie skonstruowanie rozkładu jazdy, który odseparuje zadania z linii nr 12 od kursów wykonywanych w ramach linii nr 34, kierując na pierwszą z nich komplet autobusów przegubowych. Warto też pamiętać, że linia nr 12 w przeszłości już uległa podzieleniu na linię nr 32 (w 1997 roku), będącą wcześniej linią 12 bis.
- 5) Linia nr **13** została uznana za jedną z większych niespodzianek in-plus w prowadzonych badaniach. Korzysta z niej bardzo dużo pasażerów, uzasadniając na wielu kursach wprowadzenie autobusów przegubowych. Uwarunkowania historyczne, jak i terenowe (dość trudna trasa zwłaszcza w kontekście zimowych warunków drogowych), czy też – do teraz – brak świadomości o skali wielkości potoków pasażerskich sprawiają, że do tej pory kursują na niej wyłącznie autobusy 12-metrowe. Poza tym większość kursów wykonują brygady wieloliniowe, łączone z linią nr 28, która... też rejestruje wysokie potoki pasażerskie i mogłaby być obsługiwana autobusami przegubowymi. Być może optymalnym rozwiązaniem jest nieznaczne już zwiększenie częstotliwości kursowania „trzynastki”, przynajmniej w niektórych godzinach, aby pojawiała się na przystankach co 20 lub 24 minuty. Obecnie kursuje co pół godziny, a wozy przegubowe są typowym widokiem tylko w dni świąteczne, kiedy rozgrywane są w Częstochowie mecze „Włókniarza”.
- 6) W kwestii linii nr **14** można odnieść wrażenie, że rozkład jazdy i przydział pojemności taboru są „skrojone na miarę” oczekiwań pasażerów. Takt 30-minutowy i autobusy 12-metrowe są optymalnym rozwiązaniem, które bardzo dobrze się sprawdza. Jedynym mankamentem jest zbyt napięty plan pracy brygady 14-1, która jako jedyna wykonuje wszystkie kursy według najdłuższych wariantów: Korkowa – Rząsawa Dworzec PKP. Aby to poprawić, sugerujemy zwiększenie częstotliwości kursowania do dworca w Rząsawie, ze 120 na 90 minut, dzięki czemu każdy kolejny kurs będzie wykonywać coraz to inna brygada, w układzie: 1 – 4 – 3 – 2 – 1 – 4 – 3 – ... zamiast 1 – 1 – 1 – 1 – 1 – 1 – 1 – ...

- 7) Linia nr **15** uzyskała podobne wyniki, co „czternastka”. Kursy co pół godziny, wykonywane autobusami 12-metrowymi wydają się optymalnym rozwiązaniem.
- 8) Linia nr **16** nie tylko na odcinku Północy, Kul i Tysiąclecia pokrywa się z trasą „piętnastki”, ale w dodatku notuje bardzo podobne, aczkolwiek nieznacznie wyższe potoki pasażerskie. Dotyczy to zarówno maksymalnej frekwencji, jak i liczby pasażerów przewożonych dziennie. Najbardziej obciążona brygada 16-2 opiera się o wyniki dedykowane autobusom przegubowym, przy czym ich ekspedycja nie jest obligatoryjna.
- 9) Dominująca na Stradomiu i w Kawodrzy linia nr **17** obsługiwana jest w godzinach szczytu co 15 minut, a poza szczytem – co pół godziny. Wyniki badań pokazały, że co najmniej brygady 17-1 i 17-4 (lub ich odpowiedniki o kursach w podobnych porach) należy obsługiwać autobusami przegubowymi. Co warte uwagi, brygady szczytowe nie notują wybitnie wysokiej frekwencji, wobec powyższego należy rozważyć obniżenie częstotliwości kursowania w porach szczytowych na 20-minutową, przy okazji urealnijając wykonalność zadań brygad szczytowych, które już obecnie mają zbyt napięte plany kursów, przez co nie są w stanie niwelować opóźnień dłuższymi postojami i bardzo często zjeżdżają opóźnione do zajezdni, generując godziny nadliczbowe u kierowców.
- 10) Linia nr **18** jest najslabiej wykorzystaną linią miejską MPK, powstała niecałe 2 lata temu. Poza problematyczną do tej pory pętlą na ul. Hektarowej, cztery całodzienne brygady przewożą łącznie niespełna tysiąc pasażerów. Ponieważ linia ta spełnia jednak określoną funkcję, należy dostosować jej atrybuty do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Jednym z takich elementów jest wykluczenie części wjazdów kieszeniowych, które do tej pory wykonywane są do/z Batalionów Chłopskich przez Hektarową. Na niektórych z nich całkowita średnia wymiana pasażerów nie przekracza 1 osoby na kurs! Za to w ciągu pięciu dni pomiarowych nie zdarzyło się, aby chociaż przez moment w którymkolwiek z czterech autobusów na linii nr 18 podróżowało jednocześnie więcej, niż 30 osób. Stąd też powstają dwie sugestie: albo zmniejszyć częstotliwość kursowania z 30 do 60 minut, kierując wszystkie kursy z wjazdem kieszeniowym do/z Batalionów Chłopskich przez Hektarową albo wprowadzić na tę linię tabor klasy MIDI, o pojemności maksymalnej rzędu 35-40 osób. W porze międzyszczytowej i wieczornej zasadne jest ograniczenie liczby kursów. Alternatywnym rozwiązaniem dla tej linii jest skierowanie do innego przystanku docelowego, np. Stradom Dworzec PKP.
- 11) Jedna z najdłuższych linii, oznaczona nr **19**, powinna w całości być obsługiwana przez autobusy 12-metrowe, co potwierdzają wyniki badań. Marginalna frekwencja na jedynym istniejącym kursie brygady 19-8 daje podstawy do zastanowienia nad sensem utrzymywania tego połączenia, natomiast służba ta jest realizowana po zakończeniu pracy przez brygadę 27-3, do której powinien być przypisany autobus 12-metrowy.
- 12) Linia nr **20** pod względem częstotliwości kursowania i wielkości przypisanego taboru (są to w całości wozy 12-metrowe), sprawia wrażenie zorganizowanej optymalnie. Za to rozkłady poszczególnych brygad stały się zbyt napięte za sprawą skierowania wybranych kursów do pętli w Brzezinach. Na podstawie tabel zawartych na stronach 265-266 warto zastanowić się nad zasadnością utrzymywania niektórych z nich, gdy wykorzystane są w minimalnym stopniu. Alternatywą jest punktowe obniżanie częstotliwości kursowania np. do 40 minut.
- 13) Na linii nr **21** powinien planowo kursować jeden autobus przegubowy, w ramach kursów przypisanych do brygady 21-2. Za to znikoma frekwencja brygady 21-7, ograniczonej do jednego kursu, nie powinna stanowić obiektu szerszych analiz – wykonuje ją standardowy autobus z brygady 26-3, po zakończeniu swoich całodziennych kursów. Można natomiast rozważyć sens jej utrzymywania.
- 14) Linia nr **22** uzyskała bardzo dobre wyniki w pomiarze ilości pasażerów. Okazało się, że w gnaszyńsko-kawodrzańskej części trasy przewozi nie mniej osób, niż na Tysiącleciu i Północy, stanowiąc silny element układu komunikacyjnego. Nieco niższe wartości frekwencji notuje tylko brygada 22-7, natomiast co najmniej 22-1, 22-2 i 22-5 powinny być obsługiwane autobusami przegubowymi, z tego 22-1 wręcz obligatoryjnie. Ogółem z linii nr 22 korzysta blisko 6 tysięcy pasażerów dziennie.

- 15) Na linii nr **23** zostały zaobserwowane wysokie, choć dosyć nierówno układające się w ciągu doby potoki pasażerskie. Ich maksymalne nasilenie w godzinach szczytu przewozowego uzasadnia ekspedycję co najmniej dwóch wozów przegubowych, na brygady 23-2 i 23-4, choć na 23-3 frekwencja jest niewiele niższa. Tak naprawdę tylko 23-1 z pewnością powinno być obsługiwane taborem 12-metrowym. Z kolei 23-5 jest krótką służbą, obsługiwaną przez autobus kończący pracę w ramach całodziennej 20-3.
- 16) Długi przebieg i wiele obsługiwanych dzielnic przez linię nr **25** sprawiają, że chociaż codziennie przewozi ona przeszło 3 tysiące pasażerów, to ich rotacja na trasie umożliwia ekspedycję kompletu 5 brygad wozami jednoczłonowymi. Nieco więcej pasażerów 336 przewozi autobus 25-3, ale maksymalna frekwencja w trakcie tej służby nie wymusza wysyłania wozu przegubowego, choć jest on dopuszczalny.
- 17) Druga obok „osiemnastki” linia obsługująca Mirów – czyli **26** – notuje zauważalnie wyższe potoki pasażerskie, w czym jednak duża zasługa pasażerów z Parkitki i Grabówki. Częstotliwość kursowania i tabor 12-metrowy na wszystkich czterech brygadach wydają się optymalnym rozwiązaniem.
- 18) Linia nr **27** w aktualnej wersji, choć przewożąca wiosną 2018 roku niewiele ponad tysiąc osób dziennie, powinna być traktowana jako połączenie rozwijające się, wraz z budową kolejnych zakładów pracy w rejonie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej przy ulicy Kusieckiej. Mimo jak na razie mało imponujących wyników frekwencji, liczba pasażerów tych samych kursów w różnych dniach pomiarowych wykazała duże zróżnicowanie, przez co ekspedycja taboru mniejszego od 12-metrowego wydaje się zbyt ryzykowne, tym bardziej, że na niektórych kursach ponad połowa pasażerów zajmuje miejsca stojące. Alternatywnym rozwiązaniem jest przemodelowanie tej linii, poprzez skierowanie jej od strony Śródmieścia ku północnym rejonom miasta, np. ulicą Warszawską, przez Aleję Marszałkowską do dzielnicy Północ – chociażby do pętli Gombrowicza.
- 19) Linia nr **28** kwalifikuje się w całości do obsługi taborem 12-metrowym, choć część kursów wykonują brygady wieloliniowe, łączone z linią nr 13, na której frekwencja jest nieco wyższa. We wtorki i piątki zasadna jest ekspedycja wozów przegubowych, ale ze względu na ich pracę na innych liniach o większej frekwencji, tabor jednoczłonowy należy traktować jako wystarczający.
- 20) Linia nr **29** powstała kilkanaście lat temu, a za sprawą wprowadzenia wjazdów kieszeniowych do szpitala na Parkitce oraz przedłużenia trasy – najpierw od Cmentarza św. Rocha do Grabówki, a następnie do Cmentarza Komunalnego, zyskała na znaczeniu, a istotne zwiększenie ilości kursów na początku 2016 roku nie spowodowało spadku frekwencji. Do jej obsługi wyznaczone są 4 autobusy krótkie i jest to optymalne rozwiązanie, choć podczas niektórych kursów większość pasażerów zajmuje miejsca stojące, a maksymalna frekwencja na 29-1 ociera się o zasadność ekspedycji autobusu przegubowego. Co ważne, ze względu na obecność placówek medycznych przy trasie tej linii, podobne ilości pasażerów występują przez większą część dnia roboczego.
- 21) Linia nr **30**, po podzieleniu na dwie osobne linie dwa lata temu, obecnie przewozi niecałe półtora tysiąca pasażerów dziennie, w tym około 150 osób z Jaskrowa. Obsługujące ją dwa autobusy 12-metrowe są wystarczające, przy czym kursująca zauważalnie krócej wieczorem brygada 30-2 notuje w ciągu całego dnia pracy o kilkanaście procent więcej pasażerów od 30-1 (ze względu na istotność kursów i niemal wszystkie wydłużone do Jaskrowa), notując w godzinach szczytu frekwencje na pograniczu ekspedycji autobusu przegubowego.
- 22) Ponad 3,5 tysiąca pasażerów dziennie i pięć autobusów 12-metrowych, stanowią atrybuty linii nr **31**, dla której są to wyniki optymalne. Co warte uwagi, jest to linia, na której wszystkie autobusy notują bardzo zbliżone do siebie potoki pasażerskie zarówno w skali dnia, jak i frekwencji maksymalnej. W tych najbardziej newralgicznych porach, większość 337 pasażerów musi zajmować miejsca stojące, a wyniki są na pograniczu ekspedycji taboru przegubowego i to... na wszystkich pięciu brygadach. Niemniej obecnie obowiązujący rozkład jazdy i przydział taboru należy uznać za odpowiedni do popytu. W przypadku co najmniej godzin szczytu przewozowego, warto jednak przeanalizować możliwość zwiększenia liczby kursów, np. wprowadzając takt do 24 lub co 20 minut.

- 23) Linia nr **32**, będąca połączeniem powstałym z linii 12 bis w 1997 roku, kiedy skierowano ją przez nowo otwarty ciąg drogowy na Parkitce, charakteryzuje się wysokimi dobowymi potokami pasażerskimi, przekraczającymi zauważalnie 4 tysiące pasażerów. Oznacza to, że każdy z autobusów przewozi około tysiąca osób dziennie, co jak na linię obsługiwaną wyłącznie wozami krótkimi, jest wysokim wynikiem. Ekspedycja na brygadę 32-2 wozu przegubowego jest uzasadniona, przy czym pozostałe brygady również niewiele jej ustępują pod względem maksymalnych wartości frekwencji pasażerów znajdujących się jednocześnie na pokładzie. Największym problemem w optymalizacji wykonywania przewozów jest miejsce do zawracania w Starej Gorzelni, do której co najmniej jeden kurs wykonuje każda z brygad, a wspomniane miejsce, które trudno nawet nazwać pętlą, właściwie wyklucza wysyłanie wozów przegubowych. Jest to jednak temat, z którym na dłuższą metę warto się zmierzyć.
- 24) Badanie frekwencji na linii nr **33** zostało przeprowadzone w lutym 2018 r., dlatego też trudno jest jednoznacznie ocenić, jaki wpływ na wielkość potoków pasażerskich mają liczne zawirowania w kwestii obsługi komunikacyjnej gminy Konopiska. Z badań wynika, że trzy brygady obsługiwane wozami krótkimi są wystarczające, jednak widoczne jest duże zróżnicowanie frekwencji pomiędzy godzinami szczytu przewozowego (co najmniej brygada 33-3 powinna być wówczas obsługiwana autobusem przegubowym) a pozostałymi porami dnia, co jest typowe dla linii aglomeracyjnych, a nie strictly miejskich. Na pewno jest to jednak linia, na której rzeczywista wielkość potoków pasażerskich wymaga obserwacji.
- 25) Pomimo bardzo zbliżonej trasy do „dwunastki”, linia nr **34** przewozi zdecydowanie mniej pasażerów, bo około 3,5 tysiąca dziennie. W dużej mierze wynika to z godzin wykonywanych kursów, które nie są tak atrakcyjne z punktu widzenia pasażerów, ponadto linia nr 12 jest po prostu bardziej popularna, a pasażerowie „34” są w pewnym sensie „podkradani” przez autobusy linii nr 10 i 32, kursujące na podobnej trasie w podobnych porach. Ze względu na rozkład jazdy oparty na brygadach wieloliniowych, decyzje w sprawie tej linii należy podejmować wyłącznie traktując ją jako całość z linią nr 12.
- 26) Linia nr **35**, podobnie jak jej „lustrzane odbicie” w postaci linii nr **36**, to międzydzielnicowe połączenia, które zdecydowanie więcej pasażerów przewożą w godzinach szczytu, na co duży wpływ ma funkcjonowanie zakładów w obrębie KSSE przy ul. Kusieckiej. Do obsługi połączeń w godzinach szczytu wymagany jest tabor 12-metrowy, ale w pozostałych porach mógłby być on jeszcze mniejszy. Przyszłościowo obie te linie wymagają prowadzenia stałych badań ze względu na oddziaływanie rozrastającej się KSSE i możliwą optymalizację przydziału taboru do kursów międzyszczytowych i wieczornych.
- 27) Linia nr **38**, która powstała w 2010 roku z rozszerzenia dawnego przewozu realizowanego przez MPK na potrzeby szkoły w Dźbowie, to linia o niewielkiej frekwencji, poza kilkoma 338 wyjątkami kwalifikująca się do obsługi mniejszym taborem, niż 12-metrowy. Frekwencja powyżej czterdziestu osób znajdujących się jednocześnie w autobusie występuje tylko incydentalnie i nie każdego dnia. Warto dlatego poszerzyć okres badań nappełnień na tej linii, aby potwierdzić możliwość skierowania do jej obsługi taboru takiego samego typu, jak np. na linię nr 18.
- 28) W kwestii linii podmiejskich oprócz linii nr 69, ze względu na występujące maksymalne potoki pasażerskie, zasadna jest ekspedycja wozów 12-metrowych, natomiast rozkłady jazdy są ustalane w porozumieniach z samorządami gminnymi i dlatego nie stanowią przedmiotu analizy sporządzonej na potrzeby niniejszego raportu. Co warto podkreślić, na liniach nr 53, 65 i 68 występuje bardzo duża powtarzalność frekwencji w kolejnych dniach pomiarowych i jest ona przewidywalna. Zupełnie inaczej jest w przypadku linii obsługujących gminę Olsztyn, szczególnie w pogodne, wiosenne i jesienne dni, gdy ze względu na walory turystyczne gminy, autobusami MPK podróżują w dużej mierze szkolne wycieczki z częstochowskich placówek oświatowych, a jesienią – grzybiarze. Dlatego też w niektórych okresach roku, wskazana jest ekspedycja autobusów przegubowych.
- 29) Na linii nr 69 godziny wykonywanych kursów sprawiają, że brygady 69-1 (szczytowa) oraz całodzienna 69-2, kwalifikują się do obsługi mniejszym taborem, podobnie jak linie 18 i 38. Natomiast newralgiczny kurs szczytowej 69-3 o 14:25 z Dworca Głównego PKP wymaga taboru 12-metrowego, co czyni całą służbę przypisaną do wozu klasy MAXI.

30) Przeprowadzone badania na liniach nocnych wykazały, że w Częstochowie zapotrzebowanie na nocną komunikację weekendową jest znikome, a jej utrzymywanie nie jest opłacalne i dotyczy to nawet linii nr 80. Stąd zespół analityków MPK proponuje rozważenie likwidacji lub znacznego ograniczenia komunikacji nocnej, pozostawiając mieszkańcom możliwość korzystania z taksówek osobowych, będących również formą transportu publicznego. W przypadku linii nr 80, warto rozważyć zmniejszenie częstotliwości kursowania w godzinach 0:30 – 3:00 lub likwidację tej linii, w zamian wydłużając okresy kursowania linii tramwajowej nr 3 do około godziny 1:00 każdego dnia oraz wprowadzając pierwszy kurs, z pętli Fieldorfa „Nila” około godziny 3:20.

W momencie ukończenia prac nad przygotowaniem niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, od przeprowadzenia badań upłynęły dwa lata. W tym okresie zaistniał szereg okoliczności, które w zauważalny sposób wpłynęły na realne wielkości potoków pasażerskich. Należy tutaj wymienić:

- przebudowę liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie, która spowodowała istotne zmiany w strukturze przewozów od marca 2019 roku;
- rozbudowę zakładów pracy na obszarach stref ekonomicznych: w rejonie ulicy Legionów, Kusieckiej, Korfantego i na Skorkach;
- wprowadzenie lokalnych ulg w taryfie opłat dla uczniów i młodzieży szkolnej, które spowodowały zauważalny wzrost frekwencji na części kursów;
- skrócenie linii podmiejskich do gmin Olsztyn i Poczesna (oprócz linii nr 69) o odcinek Piłsudskiego – Estakada, spowodowany budową centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym właśnie od strony ulicy Piłsudskiego;
- pandemię koronawirusa COVID-19, która od marca 2020 r. radykalnie zmieniła strukturę przewozów, a drastyczne ograniczenia pojemności środków transportu (nawet przez pewien czas do 50% miejsc siedzących) sprawiły, że pomimo gospodarczego i społecznego lockdownu, praktycznie wszystkie zadania przewozowe należało realizować autobusami przegubowymi, które w większości przypadków i tak miały za małą pojemność.

W szczególności ostatnia z powyższych okoliczności sprawiła, że obserwowane potoki pasażerskie aż do IV kwartału 2020 roku wykazują znaczną zmienność względem tendencji z ostatnich wielu lat. Wobec powyższego, począwszy od marca 2020 roku, prowadzenie kompleksowych badań potoków pasażerskich jest niecelowe i w dłuższej perspektywie czasu, obciążone znaczącym błędem. Stąd po ogłoszeniu stanu pandemii, badania przeprowadzono wrywkowo i tylko w ograniczonym zakresie.

Zauważalna zmiana sytuacji nastąpiła po wznowieniu zajęć edukacyjnych od 01.09.2020 r., aczkolwiek nadal obowiązujące restrykcje sanitarne i częściowe ograniczenia w działalności gospodarczej, a w szczególności dotyczące imprez masowych i niektórych działalności usługowych sprawiają, iż wielkość potoków pasażerskich nadal nie powróciła do stanu sprzed pandemii w skali całej sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie (z wyjątkiem dwóch linii). Ze względu na fakt, że w momencie ukończenia niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, stan pandemii COVID-19 nadal obowiązuje, a funkcjonowanie społeczeństwa odbywa się w reżimie sanitarnym, badania frekwencji zalecane są do prowadzenia wyłącznie wybiórczo i w konkretnych, punktowych celach. Stąd też rekomenduje się przeprowadzenie badań kompleksowych przy kolejnej aktualizacji dokumentu, zakładając brak długofalowego wpływu pandemii na wielkość potoków pasażerskich.

Dwa wyjątki w zakresie zmian frekwencji względem sytuacji sprzed pandemii COVID-19 stanowią linie autobusowe nr 13 i 30, które kolejno w sierpniu i wrześniu 2020 roku wydłużano na terenie gmin Mykanów i Mstów. Spowodowało to jednak, że także w autobusach tych linii w granicach Częstochowy doszło do zauważalnego wzrostu ilości przewożonych pasażerów. Na linii nr 13 – według stanu na wrzesień 2020 r. – podróżuje więcej osób dziennie, niż przed pandemią, a wzrost ten jest kilkuprocentowy.

W przypadku linii nr 30, wzrost frekwencji nastąpił gwałtownie, średnio w skali dnia sięgając kilkudziesięciu procent, a w rejonie Wyczerp Górnych, podczas części kursów, nawet kilkuset procent. Należy jednak podkreślić, że o ponad 100% wydłużyła się trasa samej linii komunikacyjnej.

Poniżej opisano zmiany wprowadzone na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy, pomiędzy badaniami frekwencji z 2018 roku a stanem aktualnym, w okolicznościach pandemii COVID-19.

- Na linii nr **10** nieznacznie zmniejszono częstotliwość kursowania w soboty oraz niedzielne przedpołudnie, natomiast jest już opracowany nowy rozkład jazdy dla dni roboczych szkolnych, zakładający eliminację autobusów przegubowych i jednocześnie zwiększenie częstotliwości z 15 na 12 minut.
- Na linii nr **11** zmniejszono częstotliwości kursowania w soboty i niedziele z 30 na 45 minut. Docelowo linia ma kursować częściej w dni robocze w godzinach szczytu.
- Na linii nr **12** wprowadzono w dni robocze szkolne w godzinach szczytu zwiększoną częstotliwość z 30 na 20 minut, jednocześnie eliminując z Rakowa linię nr 34. Większa frekwencja sprawia, że docelowo linia ta będzie zdominowana przez autobusy przegubowe.
- Na linii nr **13**, pomimo trwającej pandemii COVID-19, liczba przewożonych pasażerów jest większa, niż podczas prowadzonych badań, a wynika to z przedłużenia części kursów przez Wolę Kiedrzyńską do Wierchowiska. Frekwencja w zaplanowanych autobusach krótkich opiera się o granicę zasadności obsługi autobusami przegubowymi, jednak w nieco dłuższej perspektywie czasu bardziej prawdopodobnym wydaje się zwiększenie częstotliwości kursowania z 30 do 20-24 minut.
- Na linii nr **14** doszło do przetasowania kursów obsługujących przystanek Rząsawa Dworzec PKP i od pewnego czasu wariant ten jest realizowany przez różne brygady, pozytywnie wpływając na punktualność. Nieco ograniczono ilości kursów w sobotnie popołudnia i częściowo w niedziele.
- Na linii nr **15** kluczowe znaczenie miało jej połączenie z linią nr 16 przy modyfikacji trasy na odcinku śródmiejskim. W dni robocze szkolne i wakacyjne w godzinach szczytu zwiększono za to częstotliwość z 30 do 20 minut, a po zakończeniu prac budowlanych przy dworcu Częstochowa Stradom, w obu kierunkach będą tam prowadzone tzw. wjazdy kieszeniowe.
- Linia nr **16** została zlikwidowana od 1 lipca 2020 r., a jej zadania przejęła wzmocniona linia nr 15. Po oddaniu do eksploatacji pętli przy dworcu na Stradomiu, nie wyklucza się jej reaktywacji na skróconej trasie z Kukuczki przez Dekabrystów i Plac Biegańskiego, ale wyłącznie jako linii szczytowej w dni robocze (przy jednoczesnej likwidacji dodatków szczytowych „piętnastki”).
- Linia nr **17**, w porównaniu z okresem badań frekwencji przeprowadzonych przez MPK, kursuje obecnie w godzinach szczytu w dni robocze szkolne co 20, a nie co 15 minut. Zlikwidowano też poranne dodatki szczytowe w dni robocze wakacyjne i soboty, za to w niedziele przez część dnia zmniejszono częstotliwość z 30 na 40 minut. Warto jednak pamiętać, iż częściowo zadania tej linii przejęła nowa linia nr 37 (patrz dalej).
- Linia nr **18**. Badania jednoznacznie wykazały jej wyjątkowo niską frekwencję, co skutkowało poważną ingerencją w rozkład jazdy. Kursy niemal w całości dopasowano do dojazdów do szkół i pracy, a częstotliwość obniżono z 30 na 50-60 minut, natomiast w weekendy do około 90 minut. Przede wszystkim jednak radykalnie uproszczono rozkład jazdy, który jeszcze w 2019 roku zawierał szereg rozmaitych wariantów, trudnych do opanowania dla pasażerów, jak i kierowców autobusów. Obecnie wszystkie kursy wykonywane są przez Złotą Górę, Komornicką, z wjazdem kieszeniowym przez ulicę Hektarową i dalej Zawodziańską do Batalionów Chłopskich. Istnieje szansa na zwiększenie częstotliwości, ale zależy ona od wprowadzenia do ruchu taboru MIDI.

- Linia nr **19**. Jedyna istotna zmiana polegała na obniżeniu częstotliwości w niedziele i święta z 60 na 70 minut, co zdecydowanie poprawiło efektywność wykorzystania czasu pracy kierowców i autobusów.
- Linia nr **20**. Od czasu badań jedyną operacją stanowiło zmniejszenie częstotliwości kursowania w soboty z 30 na 40 minut.
- Na linii nr **21** nie wprowadzano żadnych ingerencji w rozkład jazdy, aczkolwiek badania wskazały na kilka kursów z bardzo wysoką frekwencją, które sprawiają, że do obsługi zadania 21-2 praktycznie niezbędny jest autobus przegubowy i od czasu badań znajduje się on w oficjalnym planie ekspedycji.
- Na linii nr **22** nie zmieniano rozkładu jazdy. Linia cieszy się dużą popularnością, a tabor jest dobrany adekwatnie do potrzeb i możliwości.
- Na linii nr **23** jedyną istotną zmianą było obniżenie częstotliwości w soboty z 30 na 60 minut, poza tym w dni robocze – w miarę możliwości – wysyłanych jest więcej autobusów przegubowych, szczególnie ważnych dla obsługi Dźbowa i rozrastającej się strefy ekonomicznej na Skorkach.
- Na linii nr **24** sytuacja wygląda podobnie, jak na linii nr 10. Stwierdzona większa rotacja pasażerów na trasie przejazdu powoduje, że doraźnie wprowadzono dominację autobusów krótkich, szczególnie zważywszy na fakt wykorzystania przegubowych do obsługi linii zastępczej nr 123. Docelowo linia będzie obsługiwana albo samymi krótkimi autobusami z częstotliwością 12 minut w dni robocze szkolne (nie można wykluczyć punktowego zwiększenia taktu nawet do 10 minut) lub z domieszką ok. 30% autobusów przegubowych przy stałym takcie 12-minutowym. Jednocześnie brane jest pod uwagę obniżenie częstotliwości w soboty z 15 do 20 minut, choć nie jest to pewne.
- Na linii nr **25** nie ingerowano w rozkład jazdy, aczkolwiek brane analizowana będzie możliwość obniżenia częstotliwości przez część dnia w soboty z 30 na 45 minut.
- Na linii nr **26** zwiększono częstotliwość kursowania w godzinach szczytu z 30 na 20 minut, czyniąc z nią linię dominującą w Mirowie, a jednocześnie poprawiając jakość komunikacji na Grabówce. Uproszczono także rozkład jazdy, eliminując tzw. wjazdy kieszeniowe przez ulicę Bursztynową. Obecnie stanowi ona wyłącznie końcowy odcinek części kursów, podczas gdy pozostałe obsługują ulicę Mstowską, a niektóre dodatkowo wydłużone są do Siedlca.
- Linia nr **27** od 1 lipca 2020 r. zyskała na znaczeniu, wchłaniając dotychczasowe zadania linii nr 34 na odcinku od ulicy Sobieskiego przez Lisiniec do Gnaszyna. Pomimo stałej częstotliwości kursowania, przeważnie co 30 minut, zauważalne jest znaczne zróżnicowanie frekwencji w różnych porach dnia, związanych zarówno z potokami pasażerskimi z Lisińca, ale jeszcze bardziej z terenów KSSE przy ul. Kusięckiej.
- Na linii nr **28** doszło do nieznacznego obniżenia oferty przewozowej, ale w zamian poprawiła się punktualność kursowania. Przynajmniej punktowo poprawiła się koordynacja rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach z liniami nr 13 i 24 (od Placu Daszyńskiego do Hali Polonia). Niektóre kursy cechuje wysoka frekwencja, kwalifikująca je do obsługi autobusami przegubowymi.
- W ramach linii nr **29**, niemalże utrzymano status quo w rozkładzie jazdy, jedynie wczesnym popołudniem w soboty obniżając częstotliwość z 30 na 40 minut.
- Zdecydowanie zmieniła się sytuacja na linii nr **30**, ponieważ przedłużenie trasy od pętli Jaskrów Wille przez Wancerzów i Mstów do Siedlca spowodowało, że siecią usług przewozowych organizowanych przez MZDiT zostało objętych ponad 4500 nowych pasażerów. W dni robocze szkolne i wakacyjne praktycznie wszystkie kursy do Siedlca są wykonywane autobusami przegubowymi, które w godzinach szczytu z trudem wystarczają do zaspokojenia potrzeb przewozowych. Podczas części kursów, na miejskim odcinku trasy, pomimo pandemii COVID-19, zaobserwowano wzrost frekwencji sięgający kilkuset procent.

- Wysoka frekwencja na linii nr **31** sprawiła, że pojawił się projekt zakładający zwiększenie częstotliwości kursowania w dni robocze w godzinach szczytu z 30 na 24 minuty, a w niedziele – przynajmniej przez część dnia – z 70 na 45 minut. Rozwiązania te oczekują na wdrożenie w zależności od sytuacji ekonomicznej Miasta.
- Podobnie wygląda sytuacja w przypadku linii nr **32**, która pomimo częstotliwości kursów co pół godziny i obsługi wyłącznie taborem 12-metrowym, znajduje się w ścisłej czołówce najpopularniejszych linii w Częstochowie. W dłuższej perspektywie czasu nie wyklucza się zwiększenia częstotliwości do 24 lub 20 minut w dni robocze szkolne, w godzinach szczytu przewozowego.
- Na linii nr **33** rozkład jazdy jest stosunkowo dobrze dopasowany do potrzeb pasażerów, a przedłużenie „trzydziestki” w gminie Mstów właściwie wykluczyło możliwość reaktywacji bezpośredniego połączenia w relacji Wąsosz – Jaskrów. Trzeba też pamiętać, że obsługa Wąsosza i Wygody zależy wyłącznie od decyzji władz samorządowych gminy Konopiska.
- Linia nr **34** w relacji Raków Dworzec PKP – Gnaszyn Dospel, uległa likwidacji od dnia 1 lipca 2020 r., a jej funkcje przejęły: wzmocniona „dwunastka” oraz przedłużona linia nr 27.
- Na liniach nr **35** i **36** frekwencja nie należy do wysokich i w przypadku większości kursów, powinny być one obsługiwane taborem MIDI. Problem stanowią jednak kursy wykonywane w okolicach godzin 6, 14 i 22, gdy liczba pasażerów opiera się nawet o zasadność obsługi autobusami przegubowymi. Aktualnie nie przewiduje się zmian co do funkcjonowania tych połączeń.
- Linia nr **37** stanowi nowe połączenie, w dodatku przez większą część swojego istnienia w relacji Tesco – Kawodrza Górna, działająca z ograniczeniami sanitarnymi. Doraźnie prowadzone badania potoków pasażerskich wykazują zasadność utrzymywania tej linii, szczególnie na odcinkach ulicy Drogowców, części Piastowskiej oraz Przestrzennej, gdzie jest ona jedyną linią komunikacji miejskiej.
- Linia nr **38** w przypadku większości kursów kwalifikuje się do obsługi taborem MIDI, natomiast jednocześnie rozważane jest jej przedłużenie do Kucelina oraz KSSE Skorki. Są to jednak kwestie przyszłościowe.
- Linie **podmiejskie**: rozkłady jazdy linii nr 53, 57, 58, 59, 65, 67, 68 i 69 uzgadniane są między MZDiT a władzami samorządowymi gmin Olsztyn i Poczesna. Poza częścią kursów w gminie Olsztyn, szczególnie w okresie wiosenno-letnim i jesienią, ze względu na grzybiarzy, kursy wykonywane są autobusami 12-metrowymi.

7.2. Badania ankietowe

W ramach niniejszej aktualizacji Planu Transportowego, podobnie jak w przypadku wersji z roku 2017, odstąpiono od przeprowadzenia badań ankietowych, poprzestając na przytoczeniu wyników badań z pierwotnej wersji dokumentu – z roku 2013. Jest to spowodowane wysokim kosztem przeprowadzenia badań ankietowych w niezbędnym zakresie.

Jednocześnie zostaje nałożony obowiązek dokonania aktualizacji tej części dokumentu wraz z opracowaniem kolejnej wersji – na przełomie lat 2022 i 2023.

Badania ankietowe

W ramach analizy postulatów przewozowych mieszkańców, przeprowadzono badania ankietowe. Realizacja badań ankietowych miała miejsce w drugiej połowie czerwca 2013 roku, a na jej podstawie uzyskano następujące rezultaty, opisane w kolejnych częściach.

Sposób przeprowadzenia ankiet

Badania przeprowadzono w pojazdach komunikacji miejskiej oraz na przystankach. Ogółem badanie przeprowadzono na losowo wybranej próbie 391 mieszkańców Częstochowy oraz gmin ościennych. Miejszem prowadzenia badań był obszar miasta Częstochowy, podzielony na cztery strefy ograniczone liniami podziału w układzie północ-południe (w przybliżeniu wzdłuż linii tramwajowej) oraz wschód-zachód (w przybliżeniu wzdłuż osi wyznaczonej przebiegiem al. Najświętszej Maryi Panny). Wprowadzenie tego podziału miało na celu uzyskanie zbliżonych do siebie liczby badań ankietowych w różnych częściach miasta.

Oprócz pytań zamkniętych, ankiety zawierały też pytania otwarte; poniżej wskazano najczęściej powtarzające się odpowiedzi oraz odpowiedzi bezpośrednio związane z miejscem przeprowadzania ankiet.

Profil respondentów

Poniższe rysunki ukazują profil respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami zawartymi w tzw. danych o respondentach.

A. Płeć respondentów

W profilu płci respondentów widać układ zbliżony do rozkładu statystycznego, aczkolwiek biorąc pod uwagę losowość próby, w badaniu wzięło udział nieco więcej kobiet, niż wynika to z sytuacji demograficznej. Częstochowa zalicza się do miast o wysokim współczynniku feminizacji, co również przekłada się na strukturę płci pasażerów komunikacji miejskiej. Przeprowadzone badania ankietowe, jak i obserwacje poczynione w trakcie badań potoków pasażerskich potwierdzają, że z przewozów autobusowych i tramwajowych korzysta w Częstochowie zauważalnie więcej kobiet, niż mężczyzn.

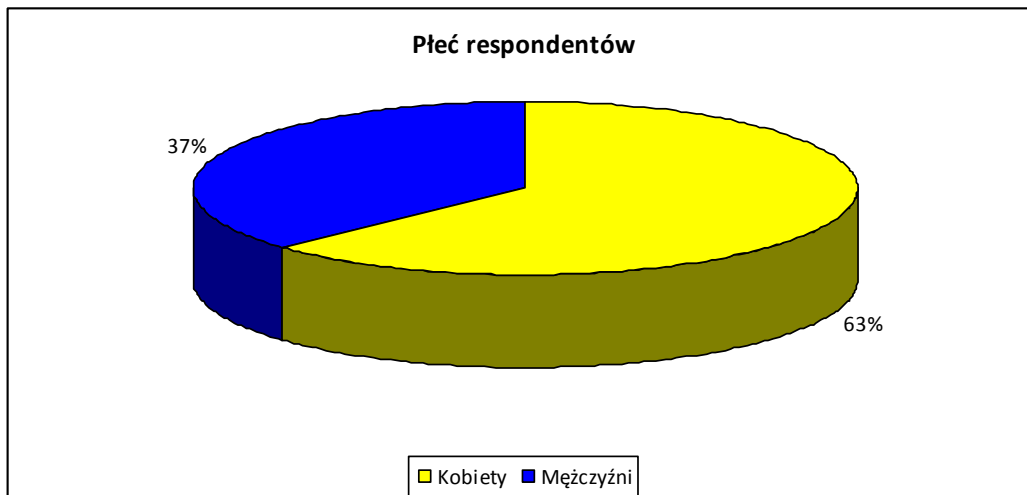
B. Status zawodowy

W celu sprecyzowania statusu zawodowego respondentów, wyszczególniono w trakcie badania ankietowego osiem możliwych odpowiedzi do wyboru. Były one następujące:

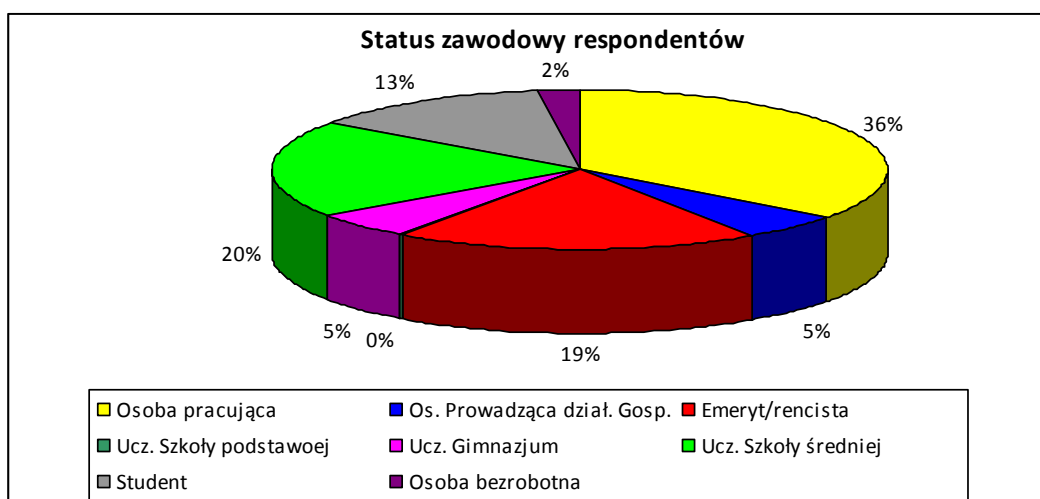
- Osoba pracująca,
- Osoba prowadząca działalność gospodarczą,
- Emeryt/rencista,
- Uczeń szkoły podstawowej,
- Uczeń gimnazjum,
- Uczeń szkoły średniej,
- Student,
- Osoba bezrobotna

Spośród 391 osób ankietowanych znalazł się tylko 1 uczeń szkoły podstawowej, co było podyktowane wskazaniem na przeprowadzanie ankiet wśród mieszkańców Częstochowy w wieku przynajmniej 14 lat. Założono bowiem, że osoby młodsze niemal wszystkie przejazdy wykonują na trasie między domem a szkołą.

Wykres 1. Płeć respondentów w badaniach ankietowych w Częstochowie



Wykres 2. Status zawodowy uczestników badania ankietowego

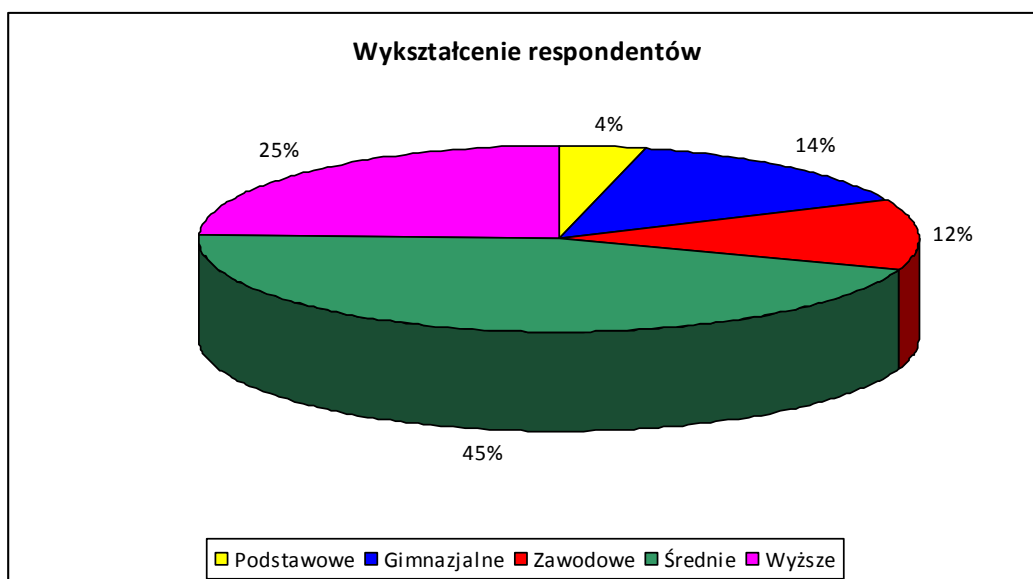


Badania ukazują typowy profil osób podróżujących: najczęściej jest tutaj pracowników najemnych (niewiele osób prowadzących własną działalność gospodarczą). Dalszą, dużą część podróżujących stanowią uczniowie i studenci, a następnie (również dość licznie) podróżują emeryci i renciści.

C. Wykształcenie respondentów

W celu sprecyzowania statusu zawodowego respondentów, wyszczególniono w trakcie badania ankietowego osiem możliwych odpowiedzi do wyboru. Były one następujące:

Wykres 3. Wykształcenie respondentów



Z powyższego zestawienia wynika, że wśród respondentów dominowały osoby z wykształceniem średnim, wśród których znajdowali się także studenci. Na uwagę zwraca coraz mniejszy udział w populacji, w tym również w trakcie badania ankietowego, osób z wykształceniem zawodowym.

D. Gmina będąca miejscem zamieszkania respondentów

Wszystkie badania ankietowe zostały przeprowadzone na obszarze miasta Częstochowa, toteż udział osób spoza Częstochowy w badaniach jest znikomy i wynosi niespełna 10%. Spośród nich zostały wskazane w trakcie badań osoby reprezentujące takie gminy jak:

- Konopiska
- Olsztyn
- Poczesna
- Niegowa
- Blachownia
- Kłomnice
- Mstów
- Koziegłowy
- Radomsko
- Mykanów
- Kłobuck
- Popów
- Pajęczno

Tak więc poza mieszkańcami gmin ościennych, w badaniach ankietowych wzięły udział także osoby mieszkające w gminach bardziej oddalonych od Częstochowy, w tym również mieszkające w innych powiatach.

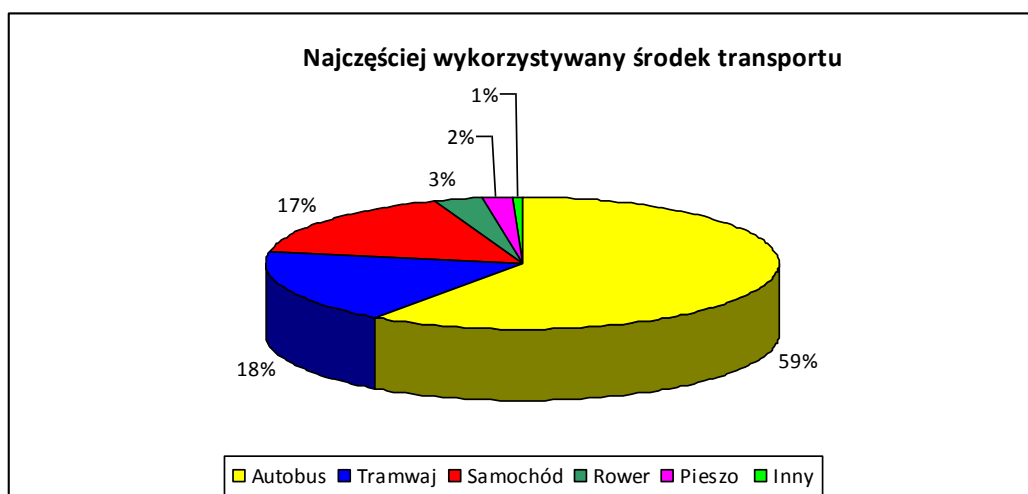
Zwyczaje transportowe respondentów

Wśród 391 osób, które były ankietowane, rozpoznano ich typowe zachowania komunikacyjne, wskazujące na preferencje dotyczące wyboru środka transportu oraz przyczyn takiego, a nie innego wyboru. Zadano również pytania na temat częstotliwości korzystania z transportu publicznego oraz o wskazanie przyczyn determinujących większość codziennych podróży. Zapytano także o ilość środków transportu, które są wymagane w celu dostania się od źródła do celu podróży, badając w ten sposób odsetek respondentów korzystających z przesiadek.

A. Wybór środka transportu

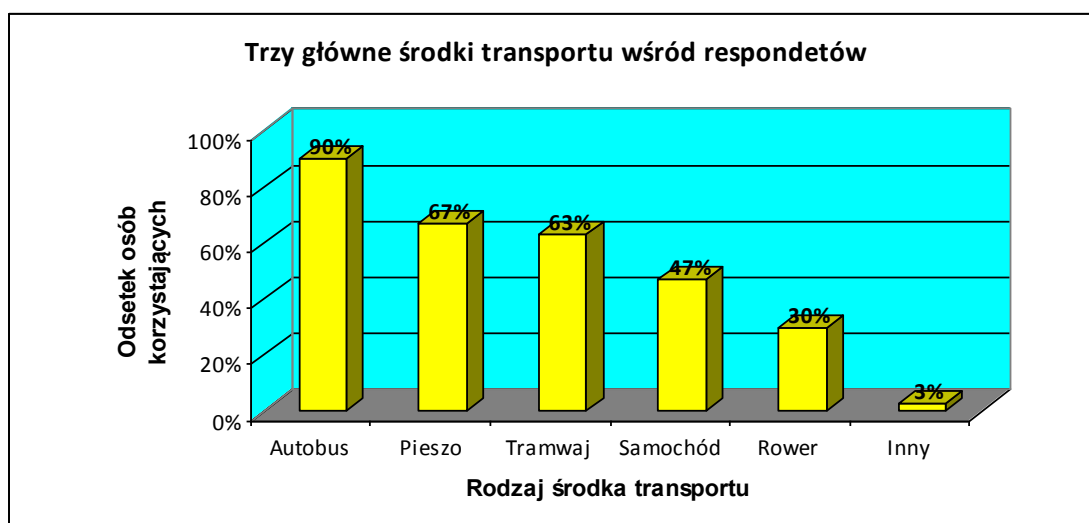
Ponieważ badania ankietowe dotyczyły głównie pasażerów publicznego transportu zbiorowego, któremu poświęcony jest niniejszy plan transportowy, największa ilość respondentów wskazała autobusy i tramwaje jako dwa środki transportu, z których korzysta najczęściej. Tylko dla 9,7% badanych, pojazdy MPK nie znalazły się w gronie trzech najczęściej wybieranych. Jednocześnie dla ponad połowy stałych użytkowników linii komunikacji miejskiej, jednym z trzech głównych środków transportu okazywał się samochód osobowy. W szczególności wyniki badań są następujące:

Wykres 4. Najczęściej wybierany środek transportu



Na podstawie powyższych wyników badań zostało potwierdzone, że dla niewielu mieszkańców Częstochowy głównym środkiem transportu, służącym do codziennych przejazdów jest rower. Wynika to ze słabo rozwiniętej infrastruktury rowerowej, wielu ścieżek rowerowych zbudowanych w przypadkowych miejscach, niedostatecznie powiązanych z siecią drogową. Ponadto większość istniejących ścieżek rowerowych jest zbudowanych z kostki betonowej z fazą, która nie sprzyja komfortowej jeździe, na skrzyżowaniach i przy wjazdach do posesji występują wysokie krawężniki (nawet krawężnik o wysokości rzędu 3 cm stanowi spore zagrożenie uszkodzenia opony w rowerze), a sygnalizację świetlną na wielu skrzyżowaniach trzeba uruchamiać ręcznie, niekiedy schodząc z roweru. Nie brakuje również sytuacji, w których na ścieżce rowerowej występuje skrzyżowanie z wyznaczonym wyłącznie przejściem dla pieszych, przez które rowerzysta musi – przynajmniej teoretycznie – przeprowadzać rower. Jednak w rzeczywistości niemal wszyscy cykliści, którzy zostali zaobserwowani w trakcie prowadzonych badań, tego przepisu nie stosowali.

Wykres 5. Wykorzystanie poszczególnych środków transportu jako jednego z trzech podstawowych



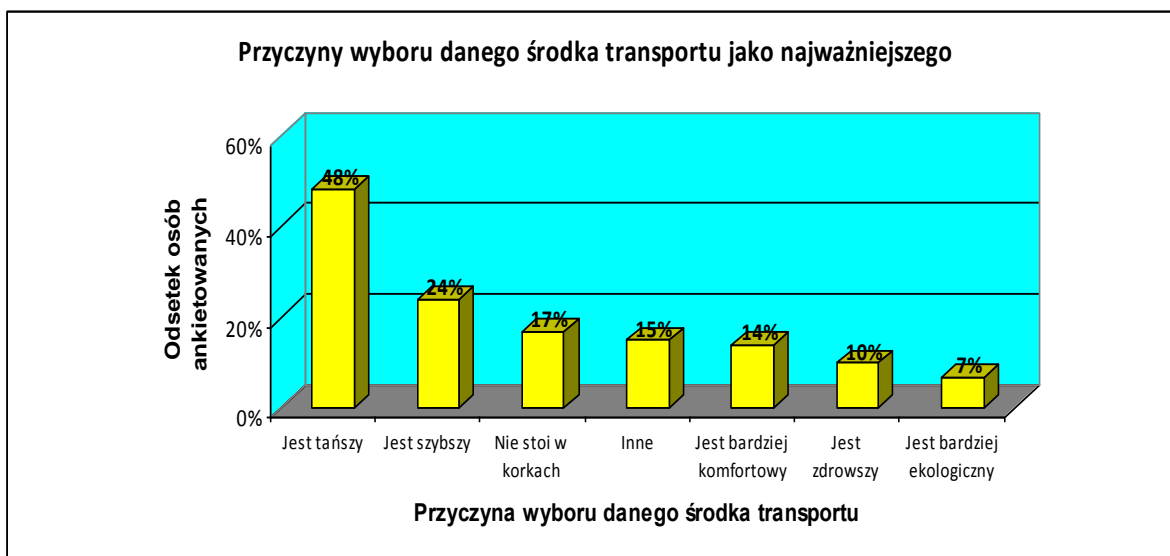
Porównanie dwóch ostatnich wykresów daje następną istotną wskazówkę: chociaż dla niewielu respondentów podróże piesze mają największe znaczenie, o tyle dla ponad 2/3 mieszkańców Częstochowy znajdują się w grupie trzech najistotniejszych. Z kolei w badaniu ankietowym wśród głównych środków transportu tylko sporadycznie wskazywano inne oprócz powyżej sprecyzowanych, a wśród nich występowała odpowiedź „pociąg” – w przypadku 9 osób i „skuter” – w przypadku 1 respondenta. Również w tym zestawieniu udowodniono, że w przejazdach na terenie Częstochowy rowery nie są zbyt często stosowanym rozwiązaniem i dlatego wskazuje się podejmowanie działań sprzyjających rozwojowi tego środka transportu w mieście, jako proekologicznego, stosunkowo szybkiego i w niewielkim stopniu uzależnionego od warunków drogowych (objazdy i kongestia ruchu).

B. Przyczyna wyboru określonego środka transportu

Jak już wcześniej zaznaczono, większość badań ankietowych przeprowadzono na przystankach i w środkach komunikacji miejskiej, co znalazło przełożenie w uzyskanych wynikach, wskazujących wśród pasażerów wybieranie głównie pojazdów obsługiwanych przez MPK. W następnym etapie zapytano więc o powód wyboru danego środka transportu, wskazanego uprzednio jako wykorzystywany najczęściej. Respondenci mieli możliwość wskazania w tym przypadku maksymalnie dwóch powodów swoich decyzji.

Biorąc pod uwagę, że około 90% osób ankietowanych w grupie trzech najczęściej wybieranych środków transportu wskazuje autobusy i tramwaje, zwraca uwagę niewielki odsetek respondentów, dla których znaczenie ma aspekt ekologiczny. Jako przyczyny takiego stanu rzeczy wskazuje się: zbyt dużą ilość pozostających w ruchu autobusów komunikacji miejskiej, które nie spełniają żadnych norm w zakresie emisji zanieczyszczeń oraz słaby poziom edukacji proekologicznej mieszkańców Częstochowy i brak świadomości ekologicznej wśród respondentów.

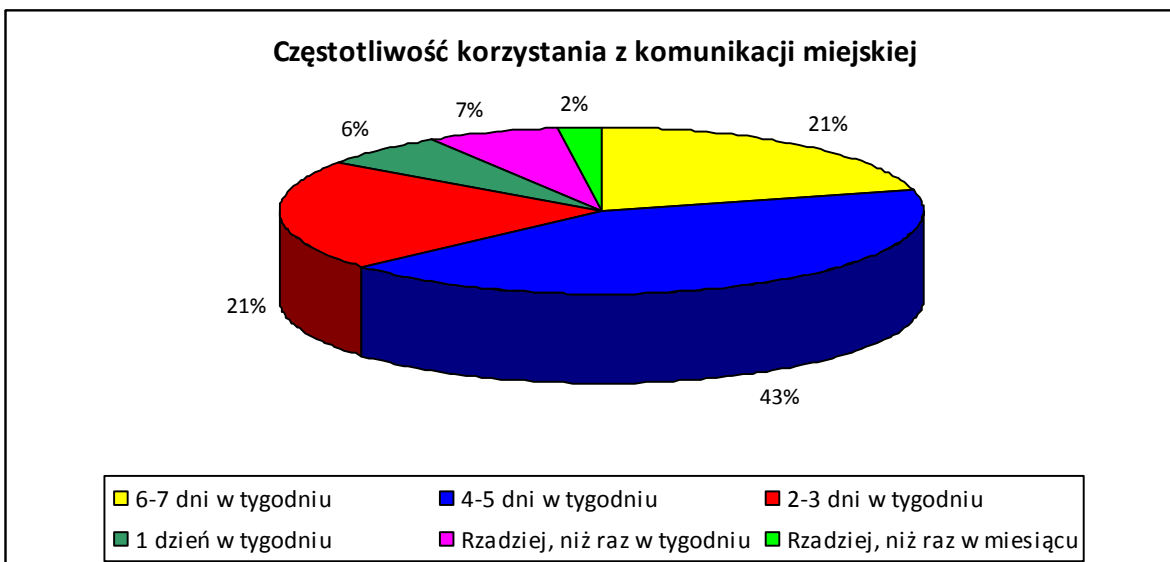
Wykres 6. Przyczyny wyboru danego środka transportu jako najczęściej wykorzystywanego



C. Częstotliwość korzystania z pojazdów komunikacji miejskiej

Większość respondentów stanowią stali pasażerowie komunikacji miejskiej. Okazało się, że przeważnie korzystają oni z transportu publicznego 4 lub 5 dni w tygodniu. Tylko 9% ankietowanych stwierdziło, iż autobusami i tramwajami podróżuje rzadziej, niż raz w tygodniu. Nie ulega wątpliwości, że uzyskane wyniki potwierdzają, że komunikacja miejska w Częstochowie ma stałą grupę użytkowników, która odgrywa w przewozach kluczową rolę.

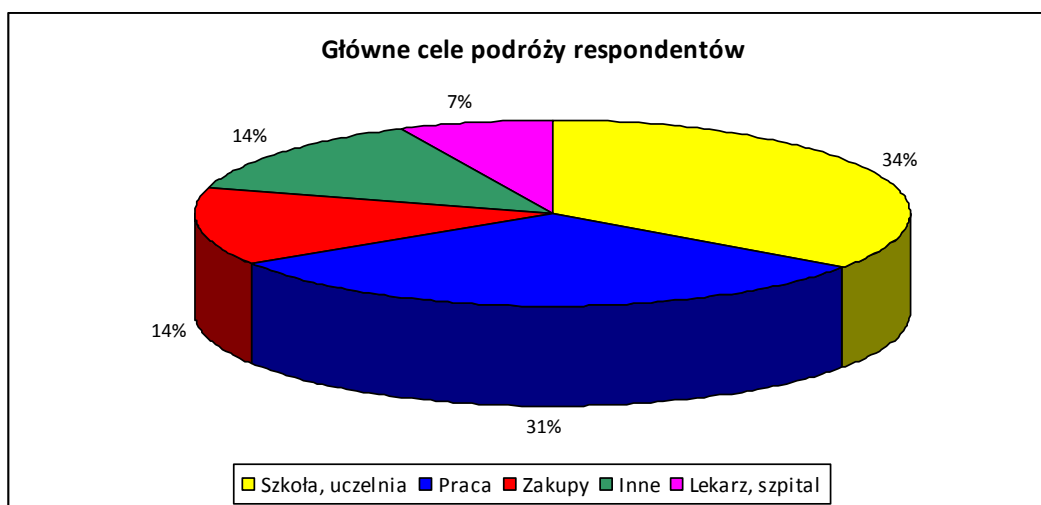
Wykres 7. Częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej w Częstochowie wśród ankietowanych



D. Określenie celu podróży

Następne pytanie w ramach ankiety dotyczyło określenia celu podróży. Uzyskano następujące wyniki:

Wykres 8. Główne cele podróży osób ankietowanych.



Uzyskane wyniki wskazują, że najczęściej badanych osób jako główny cel podróży wskazuje szkoły i uczelnie oraz miejsca pracy. W części przypadków obie z tych odpowiedzi wzajemnie się przenikają, ponieważ w badaniu ankietowym wzięli udział również nauczyciele i osoby pracujące w służbach oświatowych. Wśród niezdefiniowanych precyzyjnie celów podróży, najczęściej respondentów wskazało wyjazdy do rodziny i do znajomych, wyjazdy rekreacyjne, na cmentarze i do kościołów.

E. Przesiadki w podróży komunikacją miejską

Sprawa przesiadek w korzystaniu z komunikacji miejskiej jest w Częstochowie postrzegana w sposób dość szczególny: są one ogólnie mało popularne i dla wielu użytkowników mogą mieć działanie zniechęcające do korzystania z transportu zbiorowego. Tymczasem praktyka miast wielkości Częstochowy oraz większych wskazuje, że przesiadki generalnie nie są elementem, którego należy się obawiać. Mało tego – chcąc zapewnić we wszystkich relacjach bezpośredniość połączeń, w dużych metropoliach musiałoby funkcjonować nawet kilkadziesiąt razy więcej linii komunikacyjnych, niż obecnie, a na ulicach miast trudno by było spotkać inny środek transportu, niż autobus albo tramwaj. Stąd też w mieście wielkości Częstochowy należy dążyć do zachęcania mieszkańców do korzystania z połączeń przesiadkowych, ale i te przesiadki możliwie ułatwić. W ramach ankiety zapytano jej uczestników o ilości środków transportu, z których muszą korzystać od źródła do celu podróży:

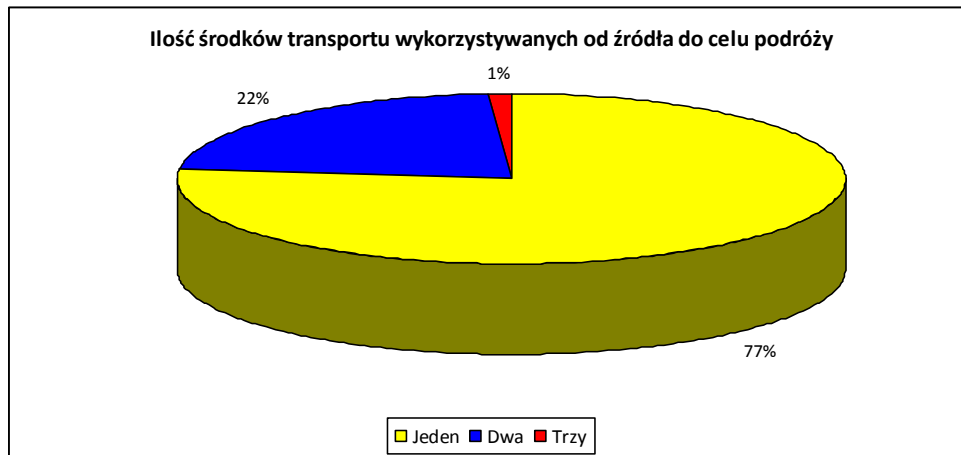
Uzyskane wyniki pokazują, że tylko 23% osób ankietowanych musi korzystać w codziennych, podstawowych podróży z połączeń przesiadkowych. W przypadku 1%, konieczne są dwukrotne przesiadki i występują one wtedy, gdy osoby te dojeżdżają spoza Częstochowy do dworca autobusowego PKS lub kolejowego, a następnie wykonują następną przesiadkę w ramach pojazdów MPK.

Ważne jest także to, że spośród 77% respondentów, którzy nie zadeklarowali potrzeby przesiadania się w trakcie codziennych podróży, większość rozpoczyna i kończy przejazdy komunikacją miejską w Śródmieściu, gdzie przesiadki – gdyby nawet miały miejsce – będą najmniej uciążliwe.

Badanie wykazało, że na przeciętnego ankietowanego przypada tylko 0,24 przesiadki. W porównaniu z miastami o innym układzie przestrzennym, jest to wynik bardzo niski. Nie zmienia to jednak faktu, że dobrze skonstruowana taryfa biletowa, funkcjonalne węzły przesiadkowe i możliwie krótki czas oczekiwania na połączenia przesiadkowe nie tylko nie są czynnikiem negatywnym w komunikacji miejskiej, a wręcz przeciwnie – pozwalają zredukować ilość linii komunikacyjnych, zwiększając jednocześnie ich częstotliwość

kursowania i powodując zaniknięcie potrzeby synchronizowania rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach dla większej ilości linii.

Wykres 9. Ilości środków transportu, wykorzystywanych przez respondentów od źródła do celu podróży

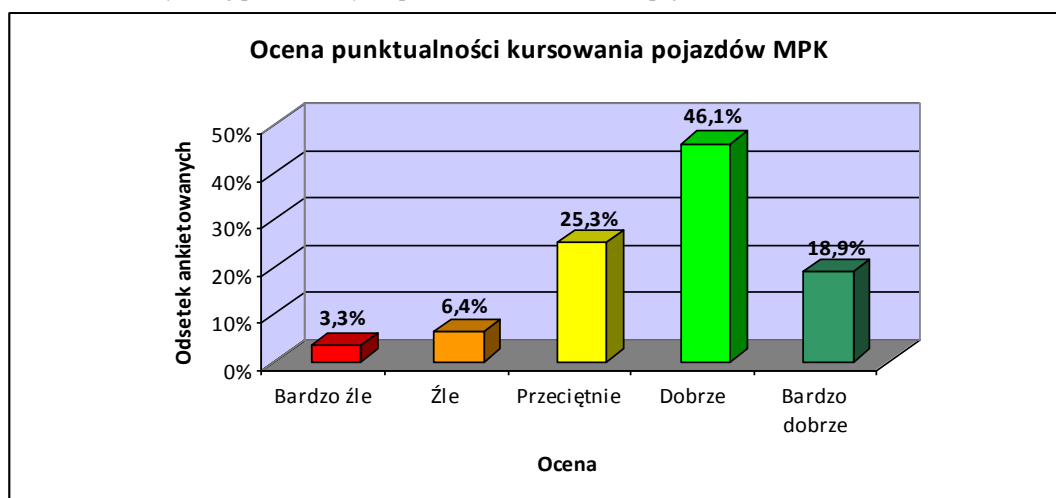


Ocena standardu usług w komunikacji miejskiej w Częstochowie

Osoby ankietowane poproszono o ocenienie w skali od 1 (najgorszej) do 5 (najlepszej) jedenastu cech usług przewozowych w komunikacji miejskiej.

Okazało się, że pasażerowie najgorzej oceniają częstochowską taryfę biletową (średnia ocena 3,09) oraz standardy prowadzenia kontroli biletowej (średnia 3,25). Również nisko oceniono warunki oczekiwania na przystankach, o czym świadczy średnia ocena na poziomie 3,49. W tym przypadku wynik ten nie jest konsekwencją zbyt małej ilości wiat przystankowych, a braku poczucia bezpieczeństwa. Wiele przystanków w centrum miasta jest szczególnie niebezpiecznych w porach o obniżonej widoczności z racji przebywania osób bezdomnych i mających styczność z światem przestępczym. Okazuje się, że w przypadku takich miejsc w Częstochowie, jak Stary Rynek, zachodnie krańce ulicy Mirowskiej, ulica Krakowska, a także części Rakowa i Błęszna, obecność wiat przystankowych dla wielu pasażerów jest czynnikiem pogarszającym warunki oczekiwania właśnie ze względów bezpieczeństwa.

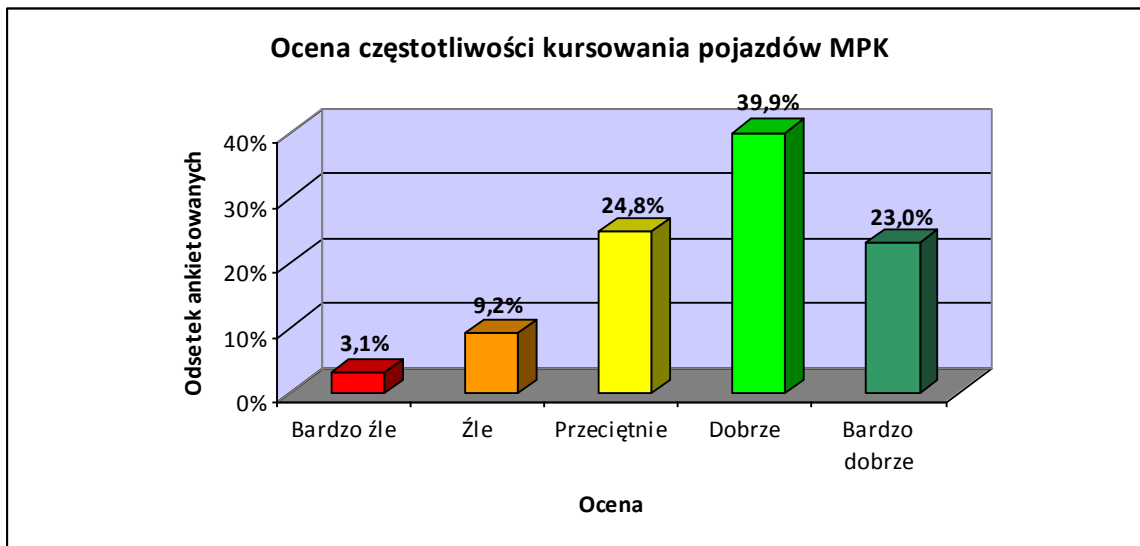
Wykres 10. Zestawienie oceny usług przewozowych: punktualność kursowania pojazdów



Pomimo znacznych opóźnień autobusów komunikacji miejskiej, wynikających ze zjawiska kongestii ruchu na wielu ciągach drogowych, co z kolei w wielu przypadkach wynika z prowadzonych prac drogowych wymuszających wyłączenia części dróg z ruchu, ogólna ocena punktualności autobusów i tramwajów na poziomie 3,71 nie jest złym wynikiem.

Wraz z zakończeniem remontów dróg i zalecanym w planie transportowym wprowadzeniem na szerszą skalę priorytetów dla komunikacji miejskiej, ocena punktualności wśród pasażerów powinna zauważalnie wzrosnąć.

Wykres 11. Zestawienie oceny usług przewozowych: częstotliwość kursowania pojazdów

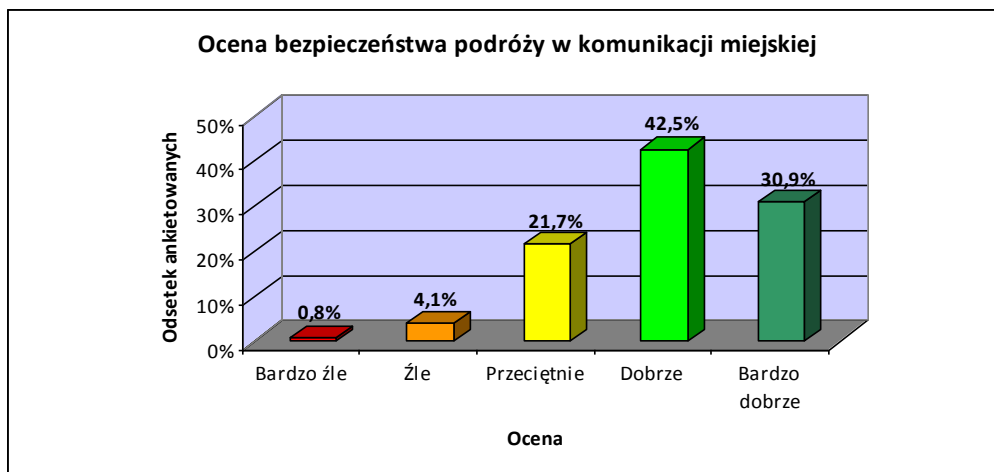


Również na średnią ocenę 3,71 ankietowani ocenili częstotliwość kursowania linii komunikacji miejskiej w Częstochowie, przy czym w przypadku tego kryterium zwiększyła się zarówno ilość osób negatywnie oceniających tę cechę, jak i tych oceniających bardzo dobrze. Przyczyną tego stanu rzeczy jest znaczny udział w przewozach na terenie miasta na liniach o dużych częstotliwościach. Zwłaszcza jest to ważne w przypadku tramwajów, które w dni robocze przez większość czasu kursują co 5 minut na wspólnym odcinku dla wszystkich linii i pasażerowie sprawdzający dokładne godziny odjazdów z przystanków należą do mniejszości. Większość jednak oczekuje na tramwaj, aż ten przyjedzie. Z kolei wśród osób niezadowolonych z częstotliwości kursowania pojazdów MPK wiele stanowią ci, dla których 30-minutowe odstępy w dni robocze pomiędzy kursami utrudniają dojazd np. do pracy lub do szkoły, wymuszając przyjazd do celu podróży np. o 25 minut za wcześnie.

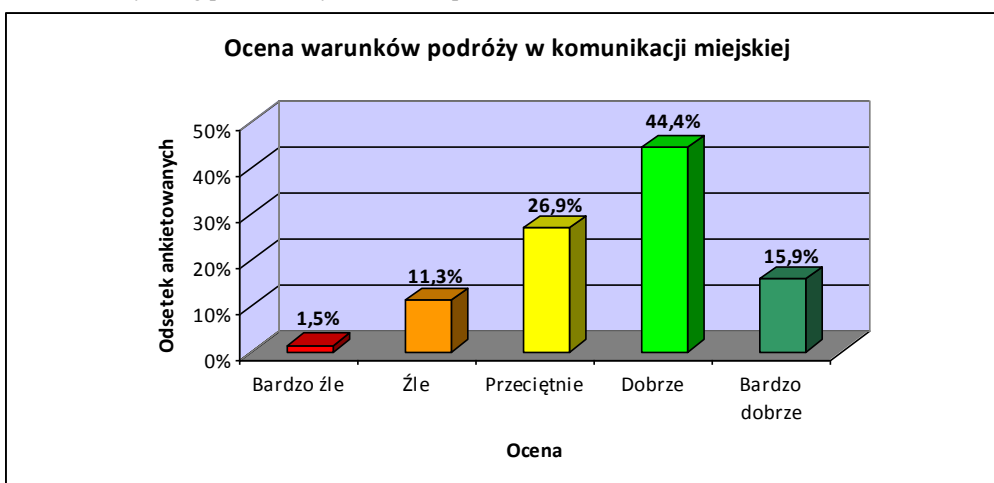
W przypadku częstotliwości kursowania, wskazanym działaniem powinno być dążenie do zwiększenia częstotliwości na niektórych liniach nawet kosztem ich podzielenia lub likwidacji połączeń bezpośrednich. Uważa się, że optymalnym rozwiązaniem jest kursowanie linii w odstępach nie większych, niż 20-minutowe, które nie tylko są dobre dla pasażerów, ale i najłatwiejsze do zaplanowania w rozkładach jazdy. W uzasadnionych przypadkach wskazuje się za celowe wprowadzenie linii autobusowych o zoptymalizowanych przebiegach, kursujących w godzinach szczytu przewozowego co 10 lub co 12 minut.

Okazuje się, że o ile oczekiwanie na autobus lub tramwaj na przystanku nie należy zdaniem respondentów do rzeczy bezpiecznych, o tyle zupełnie inaczej oceniają oni warunki bezpieczeństwa w samych pojazdach. Praktyka potwierdza te oceny: w pojazdach MPK rzadko dochodzi do kradzieży, bijatyk lub napadów. Ponadto coraz większa ilość pojazdów wyposażonych jest w monitoring, także poprawiający poczucie bezpieczeństwa pasażerów.

Wykres 12. Zestawienie oceny usług przewozowych: bezpieczeństwo podróży

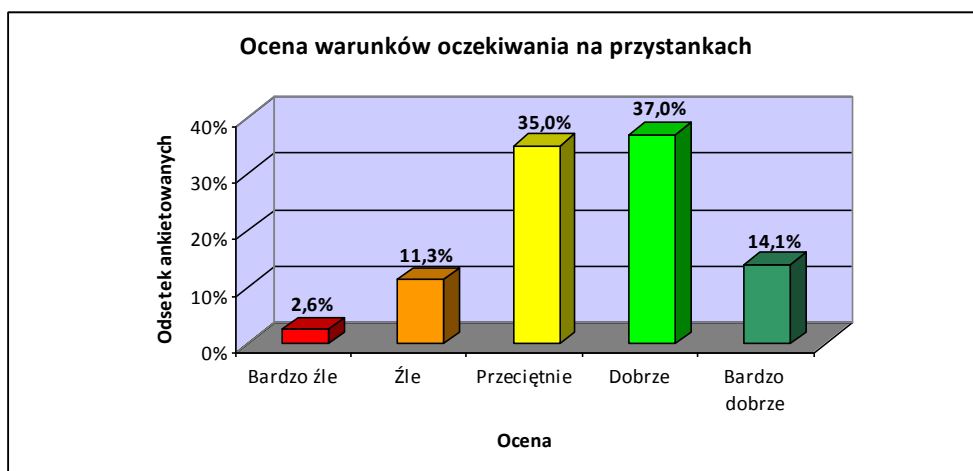


Wykres 13. Zestawienie oceny usług przewozowych: warunki podróżowania



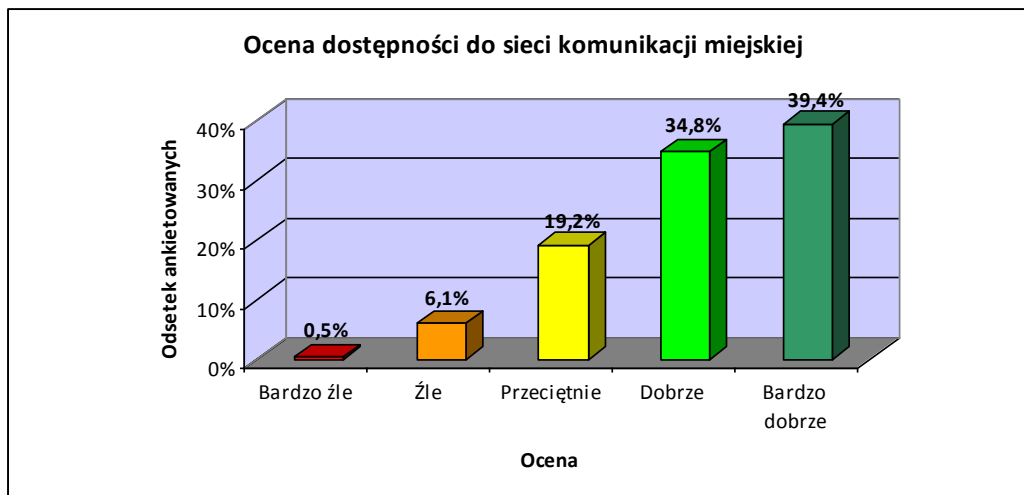
Zbyt głośna praca silnika, zapach spalin, przestarzałe wnętrza części pojazdów oraz uciążliwość ze strony niektórych pasażerów, to argumenty sprawiające, że średnia ocena warunków podróżowania pojazdami MPK to 3,62. Jest to wynik dość słaby, a jego poprawa będzie możliwa dopiero do przeprowadzeniu kosztownych inwestycji, głównie w zakup nowoczesnego taboru.

Wykres 14. Zestawienie oceny usług przewozowych: warunki oczekiwania na przystankach



Warunki oczekiwania na przystankach z średnią oceną 3,61 znalazły się na trzecim od końca miejscu wśród jedenastu cech ocenianych przez pasażerów komunikacji miejskiej. W celu poprawy tego wyniku należy dążyć do lepszego oświetlenia okolic przystanków, w tym również wiat przystankowych, poprawić stan wizualny i techniczny infrastruktury przystankowej, a także zlikwidować wiaty przystankowe na przystankach wskazywanych przez pasażerów jako szczególnie niebezpieczne.

Wykres 15. Zestawienie oceny usług przewozowych: dostępność do sieci komunikacji miejskiej



Z średnią oceną respondentów na poziomie 4,06, to właśnie dostępność do sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie uzyskała najlepszą ocenę spośród analizowanych jedenastu kryteriów. Pomimo tego, uzyskany wynik mógłby być jeszcze lepszy, gdyby nie znaczne odległości do przystanków w niektórych dzielnicach oraz eliminacja transportu publicznego ze znacznej części zrewitalizowanej al. Najświętszej Maryi Panny.

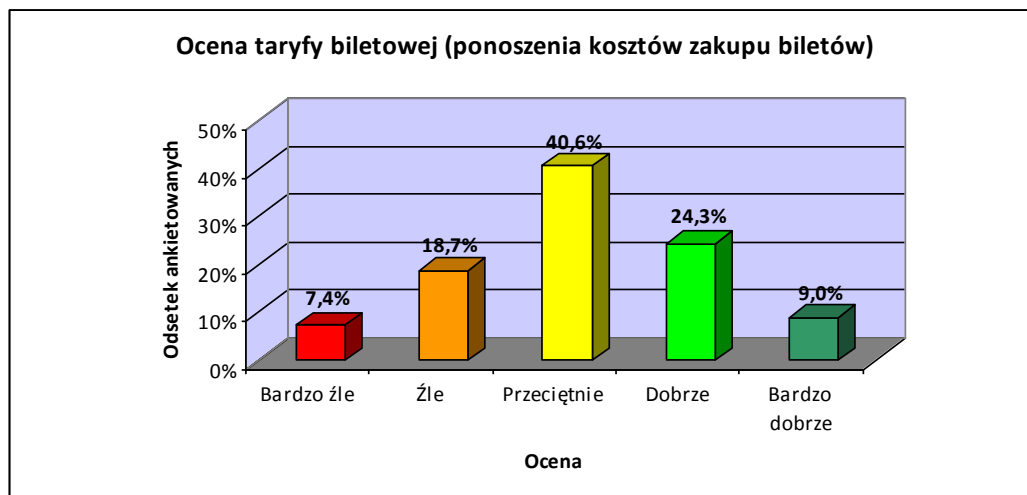
Dostępność do sieci komunikacyjnej jest obecnie jedną z podstawowych determinant dla wyboru środka transportu przez mieszkańców miast, dlatego też należy bezwzględnie dążyć do wprowadzenia transportu zbiorowego na odcinki dróg, z których uprzednio go wycofano, a w niektórych dzielnicach należy uruchomić nowe połączenia, w tym również obsługiwane autobusami o obniżonej pojemności.

Za sprawą poprawy dostępności do sieci komunikacyjnej spadnie odsetek mieszkańców Częstochowy, którzy w codziennych przejazdach korzystają z własnych samochodów, a to doprowadzi do wzrostu liczby pasażerów komunikacji miejskiej i uczyni ją bardziej rentowną, a przez to szybciej się rozwijającą.

Wobec aspektu dostępności komunikacji miejskiej, wskazuje się także negatywny wpływ wycofania autobusów z al. Najświętszej Maryi Panny dla mobilności osób starszych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

Pomimo niezbyt wysokich cen biletów w porównaniu z innymi polskimi miastami, w Częstochowie to właśnie ceny biletów oceniono najgorzej spośród wszystkich badanych standardów komunikacji miejskiej. Średnia ocena 3,09 jest bardzo słaba, a co stanowi w tym przypadku najważniejszy problem – zarówno koszty transportu, jak i wiedza o cenach biletów w innych miastach Polski pokazują, że poza nielicznymi wyjątkami, w Częstochowie nie występują żadne przesłanki dla obniżania cen biletów. Mało tego – wzrost kosztów paliwa, amortyzacji kupowanych środków transportowych i kosztów pracy mogą powodować konieczność podniesienia opłat za przejazdy.

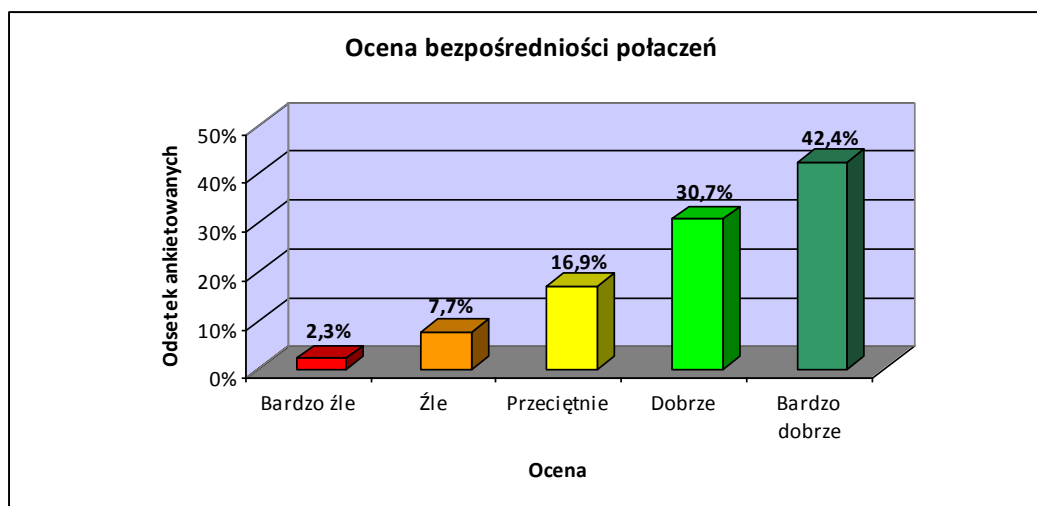
Wykres 16. Zestawienie oceny usług przewozowych: ceny biletów



Innym problemem częstochowskiej taryfy biletowej jest brak biletów krótkookresowych, np. 20-minutowych, jak też zachowujących ważność przez 48 i 72 godziny, wykorzystywanych w większości miast przez turystów oraz o bardzo długim okresie ważności, nawet do 12 miesięcy. Ceny biletów rocznych powinny być przy tym atrakcyjne i z matematycznego punktu widzenia dawać znaczną bonifikatę, nawet na poziomie 15-18% wartości biletu.

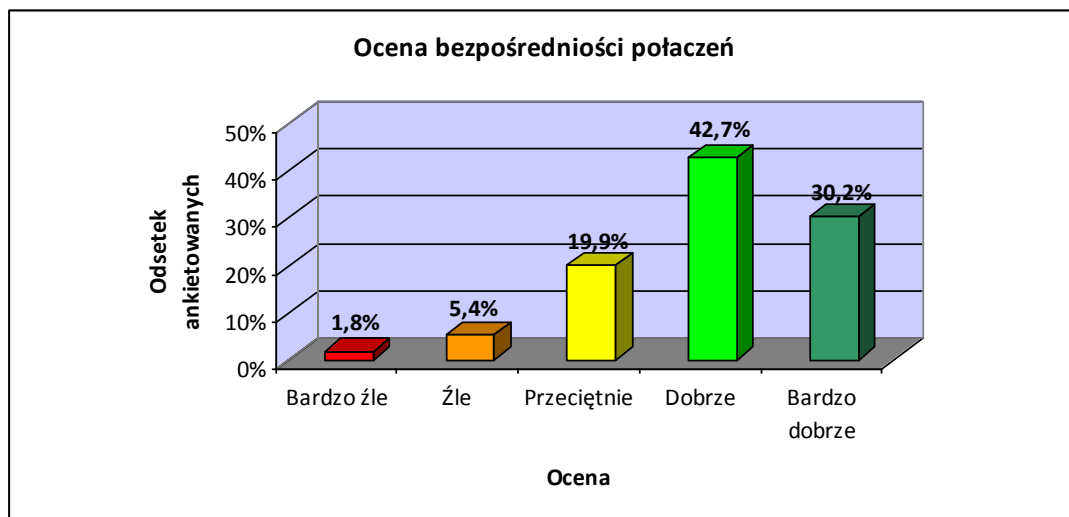
Uważa się, że niska ocena taryfy biletowej jest konsekwencją wysokiego bezrobocia wśród mieszkańców Częstochowy oraz niezbyt wysokich zarobków pasażerów komunikacji miejskiej. Częstochowianie o wyższych dochodach korzystają zazwyczaj z transportu indywidualnego i ta właśnie grupa powinna być traktowana priorytetowo przez władze miasta w aspekcie nakłaniania do transportu zbiorowego z racji dążenia do zmniejszenia zjawiska kongestii, zwiększenia wpływów ze sprzedaży biletów, a samym obywatelom miasta dać możliwość zaoszczędzenia nawet kilku tysięcy złotych rocznie związanych z przemieszczaniem się po mieście.

Wykres 17. Zestawienie oceny usług przewozowych: bezpośredniość połączenia



Ocena bezpośredniości połączeń z średnim wynikiem 4,03 znalazła się na drugim miejscu pod względem najlepiej odbieranych kryteriów w komunikacji miejskiej w Częstochowie. Oznacza to, że obecna sieć komunikacyjna jest raczej dobrze pod tym względem zorganizowana, choć jak już wcześniej wspomniano, wiele podróży odbywa się na obszarze jednej dzielnicy, gdzie kursuje tylko jedna lub dwie linie komunikacyjne lub między dzielnicą mieszkaniową a Śródmieściem, przez które przebiegają niemal wszystkie linie autobusowe.

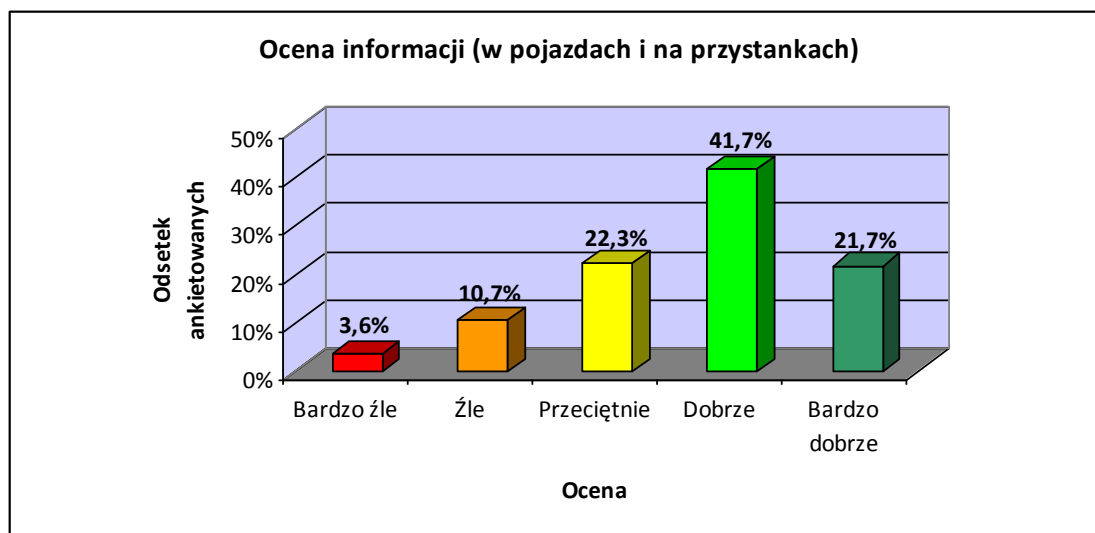
Wykres 18. Zestawienie oceny usług przewozowych: kultura prowadzących pojazdy



Na tle innych kryteriów można stwierdzić, że ogólnie kierowcy autobusów i motorniczowie tramwajów są raczej pozytywnie odbierani przez pasażerów. Świadczy o tym średnia ocena 3,94, co znajduje odzwierciedlenie w ilości spornych sytuacji pomiędzy kierowcami a pasażerami. Okazuje się jednak, że w dużej mierze pretensje pasażerów do prowadzących pojazdy są nieuzasadnione i dotyczą takich kwestii jak: jazda z dużym opóźnieniem, brak środków na wydanie reszty przy zakupie biletu w pojeździe oraz zamknięcie drzwi tuż przed osobą zamierzającą wsiąść na przystanku.

W celu poprawienia oceny kierowców i motorniczych, w 2013 roku wprowadzono dla nich jednolitą odzież służbową, w której dobrze się prezentują i sprawiają pozytywne wrażenie dla pasażerów wsiadających do pojazdów. Również w zakresie zachowania względem pasażerów dużą rolę odgrywają szkolenia okresowe, w trakcie których wiele uwagi poświęcane jest należytej obsłudze pasażerów.

Wykres 19. Zestawienie oceny usług przewozowych: informacja (w pojazdach i na przystankach)

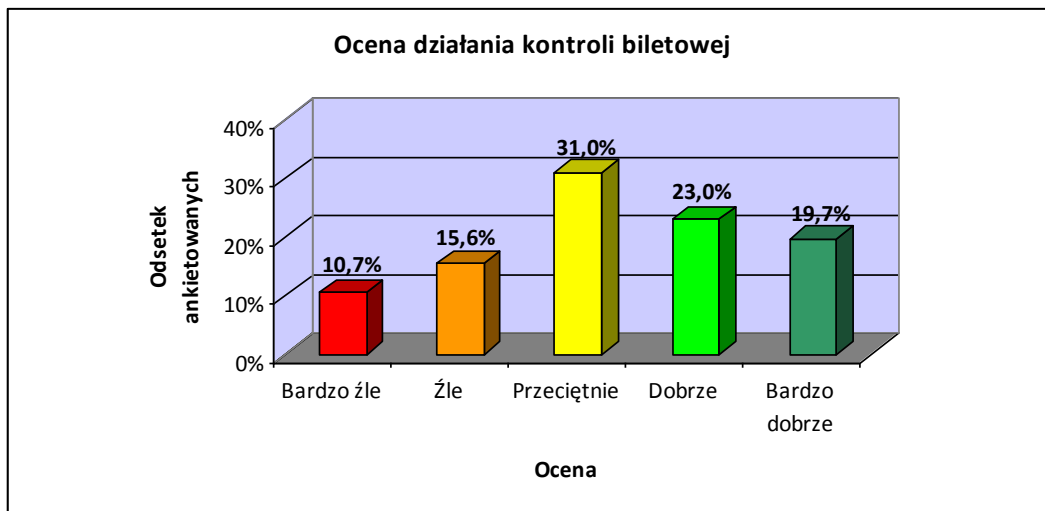


Średnia tylko na poziomie 3,67 za jakość informacji w pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej jest traktowana jako słaby wynik, który należy możliwie szybko poprawić.

W ramach proponowanych działań, szczególnie ważne będzie wprowadzenie jednolitych standardów przekazywania komunikatów dla pasażerów ze strony organizatora transportu publicznego. Dotyczy to zwłaszcza objazdów, które niejednokrotnie mają wpływ na trasy większości linii autobusowych w mieście.

Oprócz rzetelności i czytelności komunikatów, wskazana jest ich publikacja z przynajmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem. Spostrzeżenia poczynione w trakcie badań potoków pasażerskich wykazały natomiast, że zbyt małą wagę przykładają do informacji przystankowej, w tym także w zakresie taryfy biletowej (pasażerowie wsiadający do pojazdu komunikacji miejskiej czasami nie wiedzą jaki mają kupić bilet i ile on kosztuje). Ponadto ze względu na zmieniający się kształt sieci komunikacyjnej miasta, wskazuje się pilną potrzebę wprowadzenia informacji wewnątrz pojazdów na temat wszystkich przystanków danej linii, czasów przejazdów oraz dogodnych przesiadek na inne linie.

Wykres 20. Zestawienie oceny usług przewozowych: kontrola biletowa



Ankietowani ocenili działanie kontroli biletowej bardzo nisko (średnia ocena 3,25), w czym należy upatrywać dwóch zasadniczych powodów: część respondentów mogła podróżować bez ważnego biletu, natomiast sam przebieg kontroli biletowej ze względu na swój charakter może działać stresująco nawet na te osoby, które posiadają ważny bilet i mogą jedynie się obawiać, czy faktycznie wszystko będzie w porządku.

Zawód kontrolera biletowego jest trudny, niebezpieczny i niewdzięczny, toteż mając na uwadze tak niską ocenę wystawioną przez pasażerów należy mieć na uwadze, by do tej pracy kierować tylko osoby posiadające ku temu predyspozycje wynikające z charakteru i sposobu postępowania z innymi ludźmi.

Oczekiwania ze strony pasażerów

We wszystkich jedenastu analizowanych kryteriach, pasażerowie byli raczej zgodni co do istotności wymagań, jakim komunikacja miejska powinna sprostać. Niemniej średnia ocen wagi poszczególnych kryteriów była następująca:

- Kultura prowadzących pojazdy – **4,95**
- Warunki podróżowania – 4,91
- Bezpieczeństwo podróży – 4,91
- Dostępność do sieci komunikacyjnej – 4,89
- Punktualność kursowania – 4,88
- Bezpośredniość połączeń – 4,88
- Częstotliwość kursowania – 4,87
- Warunki oczekiwania na przystankach – 4,77
- Ceny biletów – 4,71
- Kontrola biletowa – 4,63
- Informacja w pojazdach i na przystankach – 4,62

Okazało się zatem, że największe są oczekiwania pasażerów względem kultury prowadzących pojazdy. Jest to o tyle ważne, iż kryterium to nie wymaga właściwie żadnych nakładów finansowych i zależy wyłącznie od czynnika ludzkiego. Jednak w praktyce na zachowanie kierowców i motorniczych duży wpływ mają sami pasażerowie, często traktując prowadzących pojazdy w sposób skrajnie niekulturalny i pozbawiony jakiegokolwiek zrozumienia sytuacji, co zdarza się najczęściej w przypadku opóźnień kursów, kiedy autobus stracił czas stojąc w korku lub gdy kierowca (lub motorniczy tramwaju 129Nb) rzekomo kogoś przytrzymał drzwiami, podczas gdy te są sterowane fotokomórką, a obsługują je sami pasażerowie. W przypadku tego kryterium najważniejszy jest zdrowy rozsądek i stosowanie się do zasad prawidłowego współżycia społecznego.

Od czasu przeprowadzonych w czerwcu 2013 roku badań ankietowych, w częstochowskiej komunikacji miejskiej wiele się zmieniło, w szczególności w zakresie taboru komunikacyjnego. Bardzo dużo przystanków zyskało zadane miejsca do oczekiwania na środek transportu, wybudowano wiele peronów przystankowych, a istniejące doświetlano, wykorzystując przeważnie energooszczędne źródła światła w technologii LED. Sumarycznie zwiększyła się też oferta przewozowa, a wiele nowych ulic zyskało komunikację miejską na obszarze samej Częstochowy.

Opisane okoliczności stanowią jednoznaczną przesłankę do ponownego przeprowadzenia badań w ramach kolejnej aktualizacji Planu Transportowego.

8. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

Ósmy rozdział Planu Transportowego zawiera informacje dotyczące organizacji rynku przewozów na obszarze częstochowskiej sieci publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, dla obszaru objętego opracowaniem, a w szczególności dla Miasta oraz gmin, z którymi obowiązują lub zostaną zawarte w przyszłości stosowne porozumienia międzygminne w sprawie wspólnego organizowanie przewozów osób w ramach lokalnego transportu zbiorowego. Opisano również aspekty trybu wyboru operatorów oraz zasady integracji taryfowo-biletowej, które dotychczas były niezbyt doceniane, a najnowsze przykłady pokazują, iż warto poświęcać tym aspektom więcej uwagi. Ostatnia część rozdziału związana jest ze standaryzacją oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, zarówno w Częstochowie, jak i gminach oraz ich częściach objętych przewozami organizowanymi przez Miasto.

8.1. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Niniejszy Plan Transportowy jest sporządzony dla Miasta Częstochowy – miasta na prawach powiatu (powiat grodzki) wraz z odniesieniem do gmin ościennych, w szczególności: Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia. Do tych jednostek stosuje się przepisy ustrojowe o samorządzie powiatowym (Częstochowa) i o samorządzie gminnym (pozostałe gminy).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.) reguluje w rozdziale 9 ustroj miast na prawach powiatu, a w art. 4 ustala katalog zadań powiatów.

Należy wskazać w tym miejscu, że stosownie do przepisu art. 74 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Kolejny przepis (art. 74 ust. 2) precyzuje, że gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Takie porozumienia zawarło Miasto Częstochowa z sześcioma spośród dziewięciu otaczających je gmin: Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia.

Art. 7 ust. 1 dokonuje podziału kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z ust. 1 pkt 1, gmina jest organizatorem takich przewozów w dwóch przypadkach:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich (art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a),
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie – ta gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między tymi gminami.

Art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a) wskazuje natomiast, że powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przypisała zadania organizatora egzekutywie (organowi wykonawczemu samorządu). Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te wykonuje w przypadku gminy wójt, burmistrz albo prezydent miasta, zaś w odniesieniu do miasta na prawach powiatu – prezydent takiego miasta.

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim.

Z przedstawionych wyżej rozważań wynika, że prezydent miasta Częstochowy – miasta na prawach powiatu – wykonuje zadania organizatora:

- gminnych przewozów pasażerskich w mieście Częstochowa – jako prezydent gminy wykonującej zadania powiatu,
- gminnych przewozów pasażerskich w gminach: Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia – na mocy zawartych z nimi porozumień.

Przedmiotem niniejszego Planu Transportowego są gminne przewozy pasażerskie, które jednocześnie są komunikacją miejską, zdefiniowaną w art. 4 ust. 1 pkt 4 powoływanej tu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jako gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta, miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Na obszarze objętym niniejszym opracowaniem nie są wykonywane powiatowe przewozy pasażerskie. Jest to bowiem przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z istoty przytoczonej definicji (art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) takie przewozy na obszarach miasta będącego gminą na prawach powiatu nie mogą występować. Natomiast w przypadku gmin Kłobuck i Wręczyca Wielka, znajdujących się już na obszarze innego powiatu, aktualnie nie ma zawartego porozumienia z miastem Częstochowa w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, a samo rozwiązanie integracji komunikacyjnej należy rozumieć przez plan na przyszłość, wraz ze wszystkimi skutkami prawnymi takiego działania.

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w gminnych i międzygminnych przewozach pasażerskich jest Prezydent Miasta Częstochowy.

Według stanu na wrzesień 2020 r., jednostka budżetowa, jaką jest Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie, realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z gminami: Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska i Blachownia, przy czym tylko w gminach Poczesna i Olsztyn miejska spółka w postaci MPK jest wiodącym przewoźnikiem, choć w przypadku Mstowa zasięg przewozów organizowanych przez Miasto wynosi już ponad 45%.

W odniesieniu do pozostałych gmin, największe znaczenie mają przewozy realizowane jeszcze przez częstochowski PKS oraz coraz lepiej rozwinięte połączenia przewoźników komercyjnych, coraz częściej działających na zlecenia poszczególnych samorządów.

W zakresie kompetencji częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego, katalog tych zagadnień został opisany w umowie zawieranej pomiędzy Organizatorem a Operatorem. Projekt mającej obowiązywać od 2021 roku umowy w zakresie przewozów autobusowych niewiele różni się w przedmiotowym aspekcie od rozwiązań stosowanych dotychczas, dlatego też poniżej przytoczono odpowiednie zapisy umowy wykonawczej (zaplanowanej do wdrożenia od 01.01.2021 r.), w której zdefiniowano zakres zadań i odpowiedzialności Miasta względem MPK:

1. Miasto oraz Gminy, które zawarły z Miastem porozumienia, zapewniają – każda według właściwości terytorialnej – infrastrukturę transportową niezbędną do prawidłowego wykonywania Usług Przewozu. W szczególności Miasto gwarantuje, że wszystkie przystanki zamieszczone w rozkładach jazdy są udostępnione dla operatorów i właściwie oznakowane.
2. Miasto oraz Gminy, które zawarły z Miastem porozumienia, są odpowiedzialne za właściwy stan techniczny infrastruktury transportowej oraz zapewniają przejezdność dróg, sprzątanie i odśnieżanie przystanków autobusowych, zatok przystankowych i wydzielonych pętli autobusowych oraz konserwację wyposażenia przystanków i utrzymanie ich we właściwym stanie technicznym i eksploatacyjnym. Miasto oraz Gminy będą dążyć do zapewnienia jak najwyższego standardu wyposażenia przystanków, uwzględniając przy tym potrzeby osób niepełnosprawnych, w szczególności będą sukcesywnie wyposażać przystanki w perony i wiaty z gablotami lub tablicami do zamieszczenia rozkładów jazdy. Wszelkie wnioski w tym zakresie MPK zgłasza Miastu.
3. Miasto oraz Gminy, które zawarły z Miastem porozumienia międzygminne, odpowiedzialne są – każda na swoim obszarze – za zamieszczenie na każdym przystanku linii komunikacji miejskiej znaku D-15 oraz w nieprzekraczalnym terminie pierwszych trzech lat obowiązywania niniejszej Umowy tabliczki z numerem przystanku i nazwą przystanku, czytelnej dla pasażera w nadjeżdżającym autobusie. Miasto oraz Gminy będą dążyć do wyposażenia jak największej liczby przystanków w utwardzone perony oraz w wiaty lub inne osłony przed wiatrem, deszczem i miejsca do siedzenia.
4. Miasto w trakcie realizacji Umowy może wyposażyć MPK w autobusy lub w inne składniki majątkowe niezbędne dla potrzeb realizacji Umowy, w szczególności w wyniku realizacji projektów inwestycyjnych ze wsparciem środkami pomocowymi, odpowiednio ujmując to wyposażenie w rozliczeniach Rekompensaty.
5. Miasto będzie przeprowadzało w miarę potrzeb okresowe badania i analizy napełnienia pojazdów, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz określenia więzby podróży, z uwzględnieniem potrzeb korzystających z przewozów osób niepełnosprawnych, w tym osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Na wniosek MPK uzyskane wyniki zostaną udostępnione.
6. Miasto jest uprawnione do ustalania przebiegu linii komunikacyjnych, lokalizacji przystanków i czasowych zmian przebiegu linii komunikacyjnych. Miasto ustala częstotliwości kursowania autobusów na danej linii, z uwzględnieniem rodzajów dni i pór kursowania, a także przygotowuje wstępne i ostateczne rozkłady jazdy.
7. Miasto jest odpowiedzialne za prowadzenie polityki transportowej na obszarze swojej właściwości, opracowywanie strategii rozwoju transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, strategii zrównoważonej mobilności i elektromobilności, planów gospodarki niskoemisyjnej oraz innych opracowań strategicznych wpływających na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Miasto będzie współdziałało z Gminami w zakresie polityki transportowej na ich obszarze.
8. Miasto każdorazowo powiadomi MPK o rozpoczęciu i zaprosi do udziału w prowadzeniu czynności i prac, związanych z wprowadzaniem zmian w organizacji ruchu drogowego na ciągach ulic, po których odbywa się ruch autobusów komunikacji miejskiej, a także do udziału w opracowywaniu

dokumentów strategicznych, jak np. Plan Transportowy, czy też inne dokumenty wymagane prawem krajowym i lokalnym.

9. Miasto, z minimum tygodniowym wyprzedzeniem, zawiadomi MPK o okresowych planowanych w Częstochowie utrudnieniach w ruchu, zamknięciach ulic itp., jeżeli na tych drogach przebiegają linie autobusowe komunikacji miejskiej. Dotyczy to także informacji w zakresie dróg zarządzanych przez inne podmioty.
10. Miasto oraz Gminy, które zawarły z Miastem porozumienia, będą usuwały na bieżąco i bez zbędnej zwłoki wszelkie awarie utrudniające lub uniemożliwiające przejazd autobusów MPK lub zapewniały dostępność tras objazdowych.
11. Miasto, z minimum tygodniowym wyprzedzeniem, zawiadomi MPK o zamiarze okresowego, związanego np. z zastępowaniem przewozów tramwajami lub obsługą imprez masowych, zwiększenia zakresu zadań Usług Przewozu realizowanych przez MPK w ramach niniejszej Umowy.
12. Miasto zapewnia w uchwale budżetowej na dany rok środki finansowe w wysokości określonej na podstawie planu pracy przewozowej. Miasto zobowiązane jest do zapłaty Rekompensaty na rzecz MPK według zasad określonych w niniejszej Umowie.
13. Miasto jest upoważnione do uchwalenia w okresie obowiązywania Umowy cen maksymalnych (Rada Miasta Częstochowy) za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w przewozach pasażerskich na terenie właściwości Miasta Częstochowa, o których mowa w art. 50a ustawy o ptz oraz wysokości opłat, o których mowa w art. 34a Prawa przewozowego. Miasto jest upoważnione do określania w okresie obowiązywania Umowy opłat za przewóz (Prezydent Częstochowy), o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt. 10 ustawy o ptz.
14. Miasto przeprowadzi z MPK konsultacje projektu zmian taryfy biletowej oraz uprawnień do przejazdów ulgowych lokalnych i bezpłatnych lokalnych, w zakresie możliwości technicznych i ekonomicznych użytkowanego systemu poboru opłat w autobusach.
15. Miasto z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomi MPK o planowanej zmianie taryfy opłat, planowanych zmianach w zakresie uprawnień do przejazdów ulgowych lokalnych i bezpłatnych lokalnych, a także o planowanych zmianach w przepisach porządkowych i innych zmianach w prawie miejscowym, mogących wpłynąć na funkcjonowanie autobusowej komunikacji miejskiej.
16. Miasto wyda MPK niezwłocznie po podpisaniu Umowy zaświadczenie, o którym mowa w art. 28 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na cały okres obowiązywania Umowy, w ilościach egzemplarzy zapewniających jego zamieszczenie we wszystkich autobusach wykorzystywanych przez MPK do świadczenia Usług Przewozu oraz będzie wydawało zmiany zaświadczenia na podstawie składanych przez MPK wniosków.
17. MZDiT wyda MPK, niezwłocznie po podpisaniu Umowy na cały jej okres, uzgodnienie zasad korzystania z wszystkich przystanków wymienionych w rozkładach jazdy, będących w zarządzaniu Miasta, zgodnie z aktualnym brzmieniem uchwały Rady Miasta Częstochowy w sprawie określenia warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych w transporcie drogowym, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto. MZDiT nie rzadziej niż co dwa lata będzie wydawał aktualizację uzgodnienia, uwzględniającą przystanki nowo ujęte w ustalonych rozkładach jazdy.
18. MZDiT jest uprawniony do monitorowania i kontroli sposobu wykonywania przez MPK Usług Przewozu, w szczególności w zakresie Standardów jakości, zgodnie z zasadami określonymi w Umowie.
19. MZDiT jest uprawniony do przeprowadzenia testów sprawdzających znajomość przez nowozatrudnianych kierowców autobusów obowiązujących regulaminów, taryfy opłat, obsługi osób niepełnosprawnych, zasad udzielania pierwszej pomocy, a okresowo, nie częściej niż raz do roku także kierowców już pracujących. MPK zobowiązane jest przeprowadzenie takiego testu zorganizować w swojej siedzibie.

20. Miasto jest uprawnione do rozpatrzenia każdej skargi lub wniosku pasażerów lub mieszkańców zgłoszonego do Miasta lub MZDiT. Miasto lub MZDiT informuje MPK o sposobie rozpatrzenia i ewentualnie przekazuje MPK odpowiednie rekomendacje.
21. Miasto niezwłocznie powiadomi MPK o zgłoszonych roszczeniach osób trzecich, powstałych w związku z Usługami Przewozu wykonywanymi przez MPK.

Ponadto w zakresie kompetencji Organizatora, także w sposób uregulowany Umową, znajdzie się klasyfikacja rangi i skali wprowadzanych zmian w układzie komunikacyjnym, wraz z określeniem osób upoważnionych do wydawania konkretnych decyzji – poczynając od stałego wprowadzania nowych linii lub likwidacji istniejących, aż po chwilowe zmiany tras, związane np. ze zdarzeniami w ruchu drogowym.

8.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego – na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – odnosi się m.in. do trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego. Organizator (w przypadku Częstochowy – Prezydent Miasta) wybiera w trybie tych przepisów operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją art. 4 ust. 1 pkt 8 cytowanej tutaj ustawy, operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy albo 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.

Zgodnie z przepisami art. 19 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 ze zm.), ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.) albo art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (tj. poprzez wybór bezpośredni, mówiąc zaś językiem Prawa zamówień publicznych – z wolnej ręki). Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 1).

Podstawowymi trybami udzielenia zamówienia są przetarg nieograniczony oraz przetarg ograniczony. Większość postępowań jest prowadzonych w pierwszym z nich i ten tryb również należy zarekomendować wówczas, gdy zajdzie konieczność wyboru wykonawcy zamówienia publicznego w zakresie transportu publicznego według przepisów Prawa zamówień publicznych. Inne tryby ustalone Prawem zamówień publicznych, to negocjacje z ogłoszeniem, dialog konkurencyjny, negocjacje bez ogłoszenia, zamówienie z wolnej ręki, zapytanie o cenę oraz licytacja elektroniczna.

W przetargu najważniejsze informacje odnoszące się do konkretnego zamówienia publicznego znajdują się w specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ). Organizator może też określić w SIWZ, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

Wspomniano wyżej o możliwości bezpośredniego zawarcia umowy w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może zawsze taką umowę, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym, niż 300 000 kilometrów rocznie albo

- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

W powyższym zapisie jest mowa o tzw. podmiocie wewnętrznym. Podmiotem takim w rozumieniu Rozporządzenia (WE) 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami. Takim podmiotem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z którym Miasto zawarło umowę BT.5550-160/09 z dnia 2 grudnia 2009 r.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą, eksploatującym nie więcej, niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym, niż 600 000 kilometrów rocznie (MPK w Częstochowie ma więcej autobusów, niż 23).

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, aby w umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

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

- linii komunikacyjnej albo
- linii komunikacyjnych albo
- sieci komunikacyjnych.

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

Umowa taka jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat – w transporcie drogowym, 15 lat w transporcie szynowym. W umowie określa się między innymi: opis usług wynikających z zamówienia, linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa, czas trwania umowy, warunki dotyczące norm, jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także do ich dostosowania do potrzeb osób z niepełno sprawnościami oraz do wymogów innych przepisów prawa krajowego, jak np. Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

W umowie określa się też zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora oraz zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora.

W umowie należy też przesądzić sposób dystrybucji biletów, sposób, w jaki obliczana jest rekompensata, warunki korzystania z środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi, warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów oraz zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy, w celu poprawy funkcjonowania przewozów oraz dostosowywania ich do doraźnych zmian związanych z organizacją ruchu drogowego (objazdy).

W przypadku Częstochowy, kluczowe znaczenie ma umowa nazywana potocznie „umową wykonawczą” z dnia 2 grudnia 2009 r. Wynika z niej bezpośrednio powierzenie świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie na rzecz MPK do dnia 31 grudnia 2020 roku w komunikacji autobusowej (według stanu na wrzesień 2020 r., nowa umowa była w przygotowaniu) oraz do 31 grudnia 2025 roku w komunikacji tramwajowej.

„Umowa wykonawcza” nie zabrania Miastu zawierania umów na usługi transportowe z innymi przewoźnikami, np. dysponującymi innymi rodzajami środków transportu, niż MPK. W przyszłości nie można również wykluczyć powierzenia przez MPK na rzecz innego przewoźnika obsługi określonych połączeń komunikacyjnych w formie podwykonawstwa.

Biorąc pod uwagę bliskość terminu wygaśnięcia dotychczasowej „umowy wykonawczej” dla przewozów autobusowych, Miasto podjęło decyzję o ponownym zawarciu umowy powierzenia na rzecz MPK, które pozostaje podmiotem wewnętrznym jednostki samorządu terytorialnego. Przewiduje się okres ważności nowej umowy do dnia 31 grudnia 2030 roku, natomiast w części związanej z przewozami tramwajowymi, umowa nr BT.5550-160/09 zachowuje nadal swoją ważność do końca roku 2025.

Zawarcie nowej „umowy wykonawczej” nie zamyka możliwości kontraktowania przez Miasto zadań przewozowych innym przewoźnikom, analogicznie jak miało to miejsce dotychczas. Trzeba wyraźnie jednak zaznaczyć, że w przypadku usług publicznego transportu zbiorowego, wykonywanych w granicach administracyjnych Częstochowy, a uściślając – finansowanych poprzez rekompensatę z budżetu Miasta, możliwe jest określenie maksymalnych udziałów procentowych pracy przewozowej (wyrażonej w wozokilometrach), które mogą podlegać procedurom przetargowym i ze względów praktycznych, ustala się je na poziomie do 5% w latach 2021-2023 oraz 10% od roku 2024, przy czym jest to jedynie opcja, która nie musi zostać wykorzystana i która może ulec zmianie wraz z kolejną aktualizacją Planu Transportowego.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku pozostałych jednostek samorządu terytorialnego, które do czasu przejęcia wpływów ze sprzedaży biletów przez Organizatora, muszą w ramach integracji sieci połączeń, bazować na tych samych operatorach, co Miasto. Gdyby sytuacja ta uległa zmianie, wówczas to poszczególne samorządy będą mogły określać tryb wyboru operatorów na liniach kursujących na ich terenie, a integracja oznakowania linii i taryfy biletowej pozostanie po stronie wspólnego dla tych gmin Organizatora.

8.3. Zasady integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy

W odniesieniu do problematyki taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy, zasadnicze znaczenie mają regulacje zawarte w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r., Nr 50, poz. 601 ze zm.). Stosownie do art. 2 tej ustawy, przewoźnik zobowiązany jest podać do wiadomości publicznej zakres swojego działania, a w szczególności adresy punktów odprawy i sposób zawierania umowy przewozu, jeśli zaś wykonuje regularne przewozy osób – jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy. Jest to istotne, ponieważ zgodnie z art. 3 ust. 1 Prawa przewozowego w zakresie podanym do wiadomości publicznej przewoźnik jest obowiązany do przewozu osób i rzeczy.

Wskazać również należy, że zgodnie z art. 11 ustawy, przewoźnik jest obowiązany podać do wiadomości publicznej, w sposób zwyczajowo przyjęty, ustalone lub stosowane przez niego taryfy lub cenniki i zapewnić zainteresowanym bezpłatny wgląd do obowiązujących go przepisów przewozowych. Stosownie zaś do art. 34, przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach. Ust. 2 w tym samym artykule zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w formie rozporządzenia, trybu zatwierdzania rozkładów jazdy, ich treści, sposobu i terminów ich ogłaszania oraz aktualizacji, a także warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do wiadomości publicznej.

Na tej podstawie zostało wydane rozporządzenie regulujące kwestię rozkładów jazdy. Jest to rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012, poz. 451), określające zgodnie z zapowiedzią Prawa przewozowego treść rozkładów jazdy, tryb ich zatwierdzania, sposób i terminy ich ogłaszania, aktualizacji oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy i podawaniem ich do wiadomości publicznej.

Rozdział drugi wspomnianego rozporządzenia określa konieczny zakres treściowy rozkładu jazdy, który obejmuje m.in.: podstawowe dane dotyczące przewoźnika lub organizatora, oznaczenie linii komunikacyjnej, wskazanie przystanków i drogi przejazdu, dni tygodnia oraz godziny lub częstotliwość kursowania, datę obowiązywania rozkładu jazdy oraz objaśnienie użytych oznaczeń i symboli.

W przypadku rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, organizator ten zatwierdza rozkład jazdy poprzez złożenie podpisu, postawienie pieczęci i wpisanie daty zatwierdzenia oraz nadaje numer linii komunikacyjnej. Rozkład jazdy podaje się do wiadomości publicznej w szczególności poprzez Internet oraz poprzez zamieszczenie na dworcach i przystankach.

W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, podanie rozkładu jazdy do wiadomości publicznej, polegające na zamieszczeniu informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym następuje nie później, niż w terminie 1 dnia przed dniem jego obowiązywania. Ponoszenie kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu oraz w systemie informacji dla pasażera odbywa się na podstawie stosownej umowy.

Integracja systemu biletowego i koordynacja rozkładu jazdy w przypadku Częstochowy oraz otaczających ją gmin jest zapewniona – w odniesieniu do przewozów gminnych – dzięki sprawowaniu funkcji operatora przez jeden podmiot.

Poza formalną koordynacją pozostają jedynie lokalne odcinki przewozów wojewódzkich i krajowych, jednakże w tym zakresie należy również dążyć do racjonalizacji powiązań komunikacyjnych poprzez porozumienia z PKP, PKS i przewoźnikami prywatnymi.

Dążąc w przyszłości do dalszej integracji taryfowo-biletowej, przede wszystkim pomiędzy Częstochową a wszystkimi gminami ościennymi, ze względów formalnych należy rozważyć utworzenie tzw. spółki-córki na bazie obecnego PKS, z przeznaczeniem do realizacji przewozów kwalifikujących się do komunikacji miejskiej. Alternatywnym rozwiązaniem jest organizowanie przez samorządy przetargów na świadczenie publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym dążeniu do powierzenia funkcji organizatora transportu wyspecjalizowanej jednostce, scalającej komunikację we wszystkich 10 gminach wraz z Częstochową, a nawet gminami bardziej odległymi, jeśli wyrażą one zgodę na podpisanie porozumień międzygminnych lub utworzenie międzygminnego związku komunikacyjnego.

Pewne jest, że wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej z gminami: Rędziny, Kłobuck oraz Wręczyca Wielka, a także jej rozszerzenie w gminach: Mykanów, Mstów, Blachownia i Konopiska, jak również ujednoczenie w gminach Olsztyn i Poczesna, doprowadzi do spadku kosztów funkcjonowania transportu publicznego w skali makro, wyeliminuje wiele nierentownych połączeń, dublujących się linii na tych samych

odcinkach, poprawi jakość środków transportu, zmniejszy ich ogólną ilość w ruchu drogowym, a także przyczyni się do zmniejszenia wielkości emisji zanieczyszczeń.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, jak i realia częstochowskiego transportu zbiorowego, wskazuje się na etapowanie działań integracyjnych. Jako pierwsze i najłatwiejsze wskazuje się do osiągnięcia określenie jednolitych standardów nazewnictwa linii komunikacyjnych, ich oznaczania w pojazdach i wszelkich formach informacji pasażerskiej, następnie wprowadzenie jednolitych dla aglomeracji wzorów rozkładów jazdy na przystankach, a wreszcie integrację biletową wraz z systemem rozliczeń pomiędzy gminami, co z logistycznego i ekonomicznego punktu widzenia, docelowo Organizator publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie powinien poprzedzić szczegółową analizą, ze wskazaniem udziału w takiej analizie wyspecjalizowanej firmy consultingowej.

Najnowsze doświadczenia z zakresu integracji taryfowo-biletowej oraz koordynacji rozkładów jazdy pokazały, że w Częstochowie możliwe jest optymalne wdrażanie tego typu rozwiązań. Podpisanie porozumienia międzygminnego z gminą Mykanów i przedłużenie kursów linii nr 13 do Wierzchowiska od sierpnia 2020 r. oraz radykalne rozszerzenie dotychczasowego porozumienia z gminą Mstów (następstwem przedłużenie o 10 km trasy linii nr 30 wyłącznie poza granicami administracyjnymi miasta od września 2020 r.) posiadają kilka wspólnych cech, świadczących zdecydowanie na korzyść zarządzania siecią publicznego transportu zbiorowego przez częstochowskiego Organizatora. Należy tutaj wymienić następujące fakty:

- w obu przypadkach działania integracyjne na rzecz skomunikowania gmin ościennych tylko w niewielkim stopniu wpłynęły na rozkłady jazdy linii nr 13 i 30 na miejskich odcinkach tras;
- w obu przypadkach gminy ościenne zdecydowały się na wprowadzenie miejskiej taryfy biletowej, która choć nieco droższa dla samorządów, jednocześnie jest zauważalnie atrakcyjniejsza dla mieszkańców danej gminy, w szczególności pozwalając na swobodne przemieszczanie się na wszystkich liniach miejskich w Częstochowie na podstawie tego samego biletu – stosowne uregulowania w tej kwestii opisano zarówno w porozumieniu z gminą Mykanów, jak i aneksie do porozumienia z gminą Mstów;
- na obszarze Częstochowy zwiększenia pracy przewozowej wynikały wyłącznie z obsługi dodatkowych przystanków na terenie samego miasta (Jemiołowa w ciągu ulicy Ludowej), poprawiając dostęp do komunikacji miejskiej mieszkańcom miasta;
- nie zachodziła potrzeba tworzenia w Częstochowie odrębnych linii aglomeracyjnych, których trasa ulegałaby dublowaniu, a tym samym zwiększaniu kosztów po stronie Miasta z istniejącymi liniami komunikacji miejskiej;
- w obu przypadkach logistyka przewozów sprowadziła się do przedłużenia tras istniejących uprzednio linii miejskich, a ich nowe odcinki pod względem taryfowym, biletowym i koordynacją połączeń z innymi liniami, niczym nie różnią się od tras dotychczasowych, zatem można w ich przypadku mówić o niemal wzorowej integracji.

Powyższy przypadek świadczy o tym, że w przyszłości w zakresie działań integracyjnych powinny być stosowane takie rozwiązania jak:

- pozostawienie możliwości wyboru poszczególnym samorządom gmin aglomeracji częstochowskiej, co do strefy biletowej (miejska lub podmiejska), z ukierunkowaniem na jak najszerszy zasięg strefy biletów miejskich, zapewniających pełną integrację z siecią komunikacyjną wewnątrz samej Częstochowy;
- należy dążyć do tego, aby tworzenie nowych połączeń aglomeracyjnych nie generowało dodatkowych kosztów po stronie miasta lub ograniczało je np. w konsekwencji zwiększania częstotliwości kursowania w ramach linii istniejących;
- w celu skrócenia tras przy ich ewentualnym rozbudowywaniu o odcinki przebiegające poza granicami Częstochowy, dobrym rozwiązaniem jest dzielenie linii istniejących na dwa niezależne od siebie połączenia (tak, jak to się stało w przypadku linii nr 30, pierwotnie

kursującej w relacji Wąsosz – Jaskrów, a obecnie jako dwie linie: 30 i 33), pamiętając, że rozwiązanie to ułatwia sterowanie ofertą przewozową również w samej Częstochowie, pozwalając lepiej ją dostosowywać do podaży i oczekiwań pasażerów;

- należy dążyć do tego, aby numeracja linii ulegała zmianom w możliwie niewielkim zakresie, a oznaczenia numerami od 50 wzwyż były z góry przeznaczone dla linii, na których obowiązują bilety podmiejskie, o ile w międzyczasie wszystkie gminy ościenne nie zdecydują się na wprowadzenie miejskiej taryfy biletowej.

Plan Transportowy ma na celu wskazanie możliwych rozwiązań logistycznych, społecznych i ekonomicznych, a jednocześnie nie może narzucać poszczególnym samorządom konkretnych rozwiązań. Nie ulega jednak wątpliwości, iż im szerszy będzie zasięg obszaru właściwości częstochowskiego Organizatora publicznego transportu zbiorowego (nawet gdyby stał się on zarządem międzygminnego związku komunikacyjnego), tym globalny koszt komunikacji będzie niższy, ilość środków transportu ulegnie redukcji, zakontraktowane usługi przewozowe będą tańsze dla samorządów, a mieszkańcy gmin objętych jednolitą siecią komunikacyjną będą mogli korzystać z tych samych biletów na wszystkich liniach w ramach całej sieci.

Powyższe zagadnienie powinno być traktowane możliwie elastycznie, w szczególności biorąc pod uwagę obecną sytuację na rynku przewozów pasażerskich w aglomeracji częstochowskiej. Należy poszukiwać rozwiązań z innych polskich sieci komunikacyjnych, działających w oparciu o taki sam stan prawny i implementować je na grunt Organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie.

8.4. Zasady oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Art. 46 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ustala zasady funkcjonowania tego transportu. Obejmują one m.in. ustalenie, iż środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora, zaś rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do wiadomości publicznej na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów. W przepisie tym zastrzeżono również, że w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, numer linii komunikacyjnej składa się z odpowiedniego oznaczenia rodzaju przewozów (U, RS, R), numeru właściwego organu według rejestru terytorialnego oraz numeru ewidencyjnego. W gminnych przewozach pasażerskich numer linii komunikacyjnej może składać się z odpowiedniego oznaczenia oraz numeru ewidencyjnego, zaś w przewozach wykonywanych w komunikacji miejskiej, numer linii komunikacyjnej oznacza się literą alfabetu łańciskiego lub liczbą składającą się z cyfr arabskich.

Ponieważ przewozy autobusowe prowadzone na obszarze miasta Częstochowy i sąsiadujących z nim gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne, mają charakter komunikacji miejskiej, obecnie funkcjonujący system oznakowania linii MPK poprzez numery jest właściwy i powinien zostać zachowany. Również oznakowanie (malowanie) autobusów i tramwajów spełnia wymagania wyraźnej identyfikacji, ponieważ – w wyniku stosowania przez wiele lat – oznakowanie to stało się tradycyjnie rozpoznawalne. Nie zaleca się dokonywania zmian w tym zakresie.

Zadaniem MPK będzie natomiast sukcesywne przemalowywanie autobusów zgodnie ze wzorem wprowadzonym jesienią 2006 roku, tj. połączenie białego z czerwonym i czarnym (z dopuszczeniem wykorzystania także koloru szarego lub srebrnego). Każdy inny przewoźnik, który będzie realizował transport publiczny w ramach porozumienia międzygminnego, powinien posiadać taki sam schemat malowania, przy czym kolor czerwony może zastępować w nim jakimkolwiek innym kolorem. Podobne założenia należy stosować w odniesieniu do numerów taborowych, w których wymagana jest jednolita czcionka – Verdana Bold Italic o wysokości 12 cm, w zależności od tła, mająca kolor czerwony lub żółty oraz czarny cień. W przypadku braku technicznych możliwości zastosowania czcionki o tym samym kolorze (np. z racji takiego samego koloru tła), wówczas dopuszczalne jest użycie innego koloru cyfr dla numeru taborowego, kontrastujących z tłem i zapewniającym dobrą czytelność.

W celu uporządkowania numeracji taboru realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w Częstochowie i gminach ościennych, należy przyjąć określone reguły numerowania pojazdów i tak dla MPK należy pozostawić zakres od 1 do 500 w przypadku autobusów i od 601 do 700 w przypadku tramwajów, dążąc stopniowo (choć najlepiej bez zbędnych przenumeroowań) do uzyskania sytuacji, gdy autobusy o numerach od 1 do 200 będą jednoczłonowe o długości około dwunastu metrów, o numerach od 201 do 300 – przegubowe, a o numerach od 301 wzwyż – należące do klasy MIDI lub MIDI. Wyższe numery taborowe mogłyby otrzymać np. autobusy zeroemisyjne, według szczegółowego klucza określonego przez operatora. W przypadku innych przewoźników, numery taborowe powinny być trójznakowe i zawierać kolejną literę alfabetu łacińskiego oraz pisany dwucyfrowo kolejny numer inwentarzowy pojazdu. Przykładowo: ósmy autobus pierwszego po MPK przewoźnika, który miałby świadczyć usługi komunikacyjne na obszarze objętym niniejszym Planem Transportowym, w ramach tej samej sieci transportowej, winien posiadać oznaczenie A08, zaś piętnasty autobus trzeciego chronologicznie przewoźnika po MPK – C15.

W kwestii oznaczeń linii, należy przyjąć następujące zasady:

- Numeracja jednocyfrowa dla linii tramwajowych;
- Numery od 10 do 50 dla linii komunikacji miejskiej, kursujących na terenie miasta Częstochowy lub wykraczających wszystkimi kursami bądź wariantowo poza jej granice na odległość nie większą, niż 3,0 km i których odcinek poza miastem nie będzie dłuższy, niż 1/3 całej długości najdłuższego wariantu trasy danej linii, o ile ustalenia z samorządem danej gminy nie zmienią tego stanu rzeczy;
- Numery od 51 do 90 dla linii określanych jako podmiejskie, w tym całkowicie pomijających Częstochowę (kursujących np. wewnątrz jednej z gmin lub pomiędzy gminami ościennymi poza Częstochową), a także obsługujące Częstochowę i gminę (gminy) ościenną, lecz nie spełniające warunków dla linii z zakresu 10-50, o ile ustalenia z samorządem danej gminy nie zmienią tego stanu rzeczy;
- Numery od 91 do 100 dla linii specjalnych, okolicznościowych, jednodniowych itp.;
- Numery od 101 wzwyż dla linii komercyjnych, których nie dotyczą przepisy o przewozach o charakterze użyteczności publicznej, a zatem takie, które nie podlegają częstochowskiemu Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego.

Na zdjęciu poniżej przedstawiono przykład właściwego oznaczenia numeru linii oraz kierunku jazdy w autobusie częstochowskiej komunikacji miejskiej.



Przykład oznaczenia numeru linii i kierunku jazdy autobusu MPK. Materiały MZDiT.

Co do zasady, autobusy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej, powinny być oznakowane tablicami tradycyjnymi (wykonanymi z PVC lub blaszanymi) lub wyświetlaczami wykonanymi w technologii LED lub podświetlanymi kłapek elektromagnetycznych.

Standardowy rozmiar tablicy klasycznej w częstochowskiej sieci komunikacyjnej wynosi: 90 cm szerokości oraz 19 cm wysokości i odpowiada on ramkom i prowadnicom stosowanym w autobusach starszych generacji. Współcześnie tablice klasyczne są stosowane w autobusach MPK wyłącznie w sytuacjach awaryjnych, kiedy nie działa wyświetlacz, a przy tym nie ma możliwości zamiany autobusu na inny. Rozwiązanie to należy przyjąć jako absolutnie minimalny standard dla wszelkich linii komunikacyjnych na obszarze właściwości Organizatora, w tym także w przypadku przewoźników innych, niż MPK.

W autobusach i tramwajach komunikacji miejskiej, nabywanych jako nowe od 2021 roku począwszy, dodatkowym elementem oznakowania będzie stosowanie elektronicznych brygadówek za szybą czołową. Pozostałe wymagania techniczne w zakresie tablic kierunkowych szczegółowo opisano natomiast w rozdziale 10.1., poświęconym systemowi informacji pasażerskiej.

9. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia mieszkańców lub organizatora transportu publicznego,

- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia pieszego do przystanku w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napelnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z powyższych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportowy przyjazny użytkownikom oraz ogółowi mieszkańców.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów, można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych pojazdów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu – jak np. na Rakowie: pociąg, tramwaj i autobus w odległości około 250 metrów);
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie lub niwelacji różnicy poziomów do około 5-6 cm,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego tramwaju lub autobusu w czasie rzeczywistym) i w pojeździe (informacja wizualna i akustyczna o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadek itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci, jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „park and ride” lub „kiss and ride”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

W niniejszym rozdziale opisano rekomendowane standardy usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Częstochowa, a zatem na obszarze ujętym w tym Planie Transportowym. Aspekty te ujęte są w następujących grupach zagadnień:

- Ochrona środowiska naturalnego;
- Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- System taryfowo-biletowy;
- Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- Określenie standardów usług przewozowych;
- Regulamin usług przewozowych na obszarze sieci komunikacyjnej;
- Działania marketingowe w publicznym transporcie zbiorowym.

9.1. Ochrona środowiska naturalnego

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Częstochowy mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (są czynnikami oddziałującymi głównie na obrzeżach miasta) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych, w sąsiedztwie większych zakładów przemysłowych oraz w dzielnicach mieszkaniowych).

Odpady komunalne miasta składowane są poza jego terenem, zatem nie mają negatywnego wpływu na środowisko w Częstochowie, jednakże generują do w sąsiadującej z miastem Sobuczynie w gminie Poczesna. Widoczne dzikie wysypiska śmieci, rozjeżdżone trawniki, szczególnie przy bocznych ulicach, duża liczba wyciętych drzew – świadczą o niskiej świadomości ekologicznej. Ponadto obszar miasta Częstochowy jest stosunkowo słabo zadrzewiony – parki miejskie są niewielkich rozmiarów, a ich wygląd jest silnie przeobrażony przez działalność człowieka. Największym obszarem zalesionym jest Las Aniołowski, sąsiadujący z dzielnicą Północ i drogą krajową nr 1 (od IV kwartału 2020 r. – nr 91).

Należy dążyć do ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko na terenach śródmiejskich, mieszkalnych, poprzez wyprowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego z tych terenów i skierowanie go na alternatywne drogi wyższych kategorii. Należy dążyć także do obejmowania ochroną nowych obszarów, szczególnie tych, które zostały już zidentyfikowane i których szczególne walory przyrodnicze mogą być zagrożone. Bardzo znaczącym elementem wpływającym pozytywnie na sytuację ekologiczną w Częstochowie było zapewnienie przejezdności autostradowej obwodnicy miasta, która przejęła zauważalną część ruchu tranzytowego, a wykazała ona dodatkowe wzrosty po włączeniu do eksploatacji węzłów z drogami krajowymi nr 43 i 46. Docelowo należy spodziewać się kolejnej fali wzrostów ruchu na autostradzie A1, gdy zakończy się przebudowa do takich parametrów odcinka położonego na północ od Częstochowy.

Ekologia w transporcie zbiorowym, to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu miejskiego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do centrum miasta, zamiast własnymi samochodami. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji miejskiej.

Ekologiczny transport zbiorowy, to także odpowiednie wykorzystanie pojemności autobusów do natężenia ruchu pasażerskiego na danej linii poprzez zastosowanie autobusów odpowiedniej wielkości – MINI/MIDI, standardowych klasy MAXI i przegubowych klasy MEGA. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Nieco mniej ważna, z uwagi na dość niski poziom emisji szkodliwych substancji wytwarzane przez nowoczesne silniki autobusowe z normą Euro-5 i Euro-6, jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG).

Działania proekologiczne związane z emisją tlenków węgla (projekt „Gazela”), pozwoliły na realizację wprowadzenia autobusów hybrydowych, wykorzystujących gaz CNG. Kierunek rozwoju autobusów zasilanych CNG i LNG może stanowić alternatywę dla postania ekologicznej komunikacji miejskiej. W Polsce, m.in. w Rzeszowie, Tychach, Gdyni, Olsztynie i Warszawie wykorzystuje się te źródła zasilania autobusów. Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład elektrycznego (Inowrocław), wodorowego czy hybrydowego (Świerklaniec) – dla autobusów klasy MINI/MIDI, które mogłyby obsługiwać w Częstochowie linię nocną nr 80, a także niektóre połączenia aglomeracyjne oraz międzydzielnicowe wewnątrz samego miasta. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotne w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego. Rozwiązania takie w znacznym stopniu mogą się sprawdzić w przypadku utrzymania komunikacji miejskiej w zrewitalizowanym ciągu drogowym tworzonym przez Aleję Najświętszej Maryi Panny, gdzie autobusy elektryczne (w tym także o zmniejszonej pojemności), ale kursujące nie rzadziej, niż co 15 minut, radykalnie poprawią dostępność całej zachodniej części Śródmieścia, a także wpłyną pozytywnie na stan zanieczyszczenia powietrza w tej części miasta.

Ekologiczna komunikacja miejska, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową, może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miasta, do sąsiednich miejscowości, a także do szkół i miejsc pracy. W ten sposób funkcjonująca komunikacja miejska może przyczynić się do:

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

Na terenie miasta znajdują się liczne pomniki przyrody, wpisane do wojewódzkiego rejestru. Występują także zespoły o dużej wartości przyrodniczej, jak Przełom Warty, wzgórze Ossona oraz nadwarciańskie łąki – obszary bogate w florę i faunę z charakterystyczną roślinnością łąkową i nadrzeczną. Na terenie Częstochowy znajdują się również powierzchnie zalesione, które zajmują około 650 ha, co wraz z parkami miejskimi stanowią 5,0% lesistości w stosunku do całej powierzchni. Ponadto w rejonie granic miasta występują tereny objęte programem ochrony przyrody „Natura 2000”.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego, podobnie jak i transportu w ogóle), to:

- hałas,
- emisja gazów i pyłów,
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów i charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczenie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną,
- ograniczenie natężenie ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań,
- poprawę koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego,
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i możliwie przyjaznych dla środowiska,

- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób starszych,
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. zasada „park and ride”, promowanie ruchu rowerowego itp.),
- poprawę warunków ruchu pieszego, zwłaszcza w centrum i zabytkowych częściach miasta,
- potrzebę ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne, ograniczające negatywny wpływ hałasu i drgań,
- integrację systemu wewnętrznego z wewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary jego stanu. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Skuteczna ochrona środowiska naturalnego wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna, oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukację ekologiczną w Częstochowie należy skierować przede wszystkim do uczniów i nauczycieli, jednak wykorzystując dostępne środki medialne, powinna być ona propagowana zwłaszcza w odniesieniu do mieszkańców korzystających z samochodowego transportu indywidualnego, a w działaniach edukacyjnych adresowanych do tej grupy wymagane jest położenie nacisku na towarzyszący zanieczyszczeniom wynikającym z motoryzacji indywidualnej, spadek jakości życia i rozwój chorób cywilizacyjnych, mających negatywny wpływ na przeciętną długość życia człowieka. Edukacja oraz czynna ochrona przyrody realizowana jest przez samorząd, lokalne media oraz organizacje pozarządowe – Ligę Ochrony Przyrody, wspierane finansowo i decyzyjnie przez Samorząd Miasta, Fundację EkoFundusz, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska

i Gospodarki Wodnej w Warszawie, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach.

Preferowanie energooszczędnych i mało obciążających środowisko środków transportu

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

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

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum Częstochowy, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami przyniesie znaczące efekty ekologiczne. Na podstawie wykonywanych pomiarów stwierdzono, że 450 autobusów przewiozło 9668 pasażerów, co oznacza, że średnie napełnienie autobusu komunikacji publicznej w autobusie wynosi około 21 osób (warto przy tym jednak pamiętać, że w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego, autobusy niektórych linii notują frekwencję w okolicach 100% miejsc wynikających z dowodu rejestracyjnego).

Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus komunikacji miejskiej w Częstochowie równoważy 14 samochodów osobowych. To pokazuje, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu w mieście oraz o ile zmniejsza się wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego. W tym kontekście bardzo atrakcyjną możliwością jest rozpropagowanie zasady „Park and Ride” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miasta dobrze skomunikowanych transportem publicznym.

Zrównoważony rozwój systemu transportowego zakłada, że podział zadań przewozowych powinien kształtować się według proporcji: 75% komunikacja publiczna i 25% transport indywidualny. Wydaje się jednak, że całkowicie akceptowalnym celem byłoby dążenie do uzyskania proporcji 50%:50%. Zawsze jednak decyzja o wyborze podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynie przede wszystkim jakość warunków podróżowania oraz koszty.

Jakość warunków podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowania autobusem lub tramwajem komunikacji publicznej. Wynika to przede wszystkim z:

- większej prędkości podróży,
- swobody wyboru czasu rozpoczęcia podróży niezależnie od rozkładu jazdy,
- większego komfortu podróży,
- większej prywatności i bezpieczeństwa osobistego,
- przejazdu z miejsca w miejsce,
- możliwości wygodnego przewiezienia bagażu.

Także koszt przejazdu samochodem osobowym w porównaniu z przejazdem środkiem komunikacji publicznej jest często niższy, zwłaszcza w przypadku podróży większej liczby osób. Zatem dla zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

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

Koszt natomiast zależy od wysokości opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej. Wysokość tych opłat zależy z kolei m.in. od ekonomiczności środka transportu, jakim wykonywane są usługi publiczne, dlatego dobór taboru dla transportu publicznego powinien być optymalną wypadkową zastosowania kryterium maksymalnej ochrony środowiska i ekonomiczności Eksploatacji pojazdu.

W 1990 r. wprowadzono w Unii Europejskiej standaryzację produkcji nowych samochodów w odniesieniu do poziomu emisji poszczególnych składowych zanieczyszczeń będących skutkiem cyklu pracy silników spalinowych. Co kilka lat normy te są zaostrzane. W przypadku autobusów, poziom emisji spalin mierzony jest w zależności od mocy silnika. Ekologiczny transport publiczny, to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie oraz o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa (optymalizacja kosztów dla przewoźnika) oraz mniejszą emisję spalin.

Biorąc pod uwagę dosyć niski poziom emisji zanieczyszczeń przez autobusy o nowoczesnych silnikach, mniejsze znaczenie dla ochrony środowiska ma rodzaj paliw stosowanych w pojazdach komunikacji publicznej. Niewątpliwie są paliwa bardziej ekologiczne, niż olej napędowy. Jednakże stosowanie niektórych paliw (np. gazu ziemnego) wymaga nakładów inwestycyjnych na odpowiednią infrastrukturę (m.in. obiekty zajezdni autobusowej, obsługa tankowania itp.). Czynnione są również próby zastosowania w autobusach napędu alternatywnego – na przykład elektrycznego lub hybrydowego. Rozważenia wymaga także możliwość szerszego wykorzystania pojazdów elektrycznych, które oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu.

Z tego powodu atrakcyjnym dla Częstochowy może być możliwość wprowadzenia do systemu komunikacyjnego autobusów z napędem elektrycznym, co jest przewidziane na przełomie roku 2020 i 2021. Ponadto propozycje związane z możliwościami eksploatacji taboru zeroemisyjnego dokładniej opisano w rozdziałach 4.5 oraz 4.6.

Niezależnie od perspektyw i faktycznego wdrażania nowoczesnych rozwiązań z zakresu napędu pojazdów komunikacji publicznej, w Częstochowie nie jest brane pod uwagę wprowadzanie komunikacji trolejbusowej, z uwagi na ograniczenia infrastrukturalne i ekonomiczne.

9.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Proces starzenia się społeczeństwa jest jednym z największych problemów demograficznych dla większości krajów wysoko rozwiniętych, do których Polska zalicza się w coraz większym stopniu. Długość życia Polaków na przestrzeni ostatnich trzech dekad wzrosła o ponad 10% i to pomimo wielu chorób cywilizacyjnych i pozostawiającej wiele do życzenia jakości powietrza, którym oddychamy. Olbrzymi postęp medycyny sprawił, że coraz dłużej Polacy mogą cieszyć się sprawnością fizyczną i umysłową, rośnie też świadomość społeczna co do zdrowego stylu życia. Jednakże pewnych spraw organizmy ludzkie nie są w stanie oszukać i dlatego z roku na rok wzrasta odsetek populacji, która ma problem ze sprawnym poruszaniem się. Dlatego też publiczny transport zbiorowy musi wychodzić naprzeciw potrzebom takich osób, szczególnie z racji tego, że seniorzy często nie posiadają samochodów osobowych lub nie są w stanie nimi kierować z racji stanu zdrowia i kondycji psychofizycznej.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- 1) Odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę poziomów między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej (zapowiedzi głosowe), wzrokowej i dotykowej (np. przyciski do otwierania drzwi opisane alfabetem Braille'a);
- 2) Usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanków komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanków (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- 3) Odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed wpływem warunków atmosferycznych,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
 - tablice SDIP z możliwością odczytu treści przez lektora (zob. rozdział 10.1),
- 4) Stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,

- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwienie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się – osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanki:

1) Przeszkody przestrzenne:

- obniżanie wysokości krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – ażyle na przejściach dla pieszych,
- odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych: możliwie blisko przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w tramwajach oraz zmniejszenie różnicy poziomów między peronami przystankowymi a podłogą w autobusach do kilku centymetrów,

2) Przeszkody organizacyjne:

- lokalizacja przystanków bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja pasażerska na przystankach,

3) Likwidacja barier w pojazdach komunikacji miejskiej:

- pojazdy z niską podłogą,
- rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
- wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdu – informacja głosowa i elektroniczna (wyświetlacze w technologii LED),
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacz wewnętrzny w pojeździe),

4) Ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:

- bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z publicznego transportu zbiorowego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki społecznej miasta, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

9.3. System biletowy

Z punktu widzenia pasażerów – użytkowników komunikacji miejskiej, usługi przewozowe mają dwie zasadnicze cechy: określenie co kupujemy i ile nas to kosztuje. W tej części rozdziału przedstawiono stan obecny taryfy biletowej komunikacji miejskiej w Częstochowie oraz opis możliwości wprowadzenia w niej zmian, zarówno w ujęciu najbliższej przyszłości, jak też długofalowo.

Obecnie obowiązujący cennik usług komunikacyjnych został wprowadzony w życie Zarządzeniem Prezydenta Miasta Częstochowy nr 590.2019 z dnia 25 października 2019 roku. Przedstawiona poniżej Tabela 9 ilustruje aktualne ceny biletów komunikacji miejskiej, wraz z ich porównaniem sprzed ostatniej zmiany,

wprowadzonej nieco ponad rok przed niniejszą aktualizacją Planu Transportowego. W celu zapewnienia odpowiedniej czytelności, nazwy niektórych rodzajów biletów zostały podane w uproszczeniu, bez dokładniejszych opisów.

Tabela 9. Cennik biletów komunikacji miejskiej w Częstochowie

L.p.	Rodzaj biletu	Cena do 31.10.2019 r.	Cena od 01.11.2019 r.
Bilety elektroniczne normalne			
1	STREFA I (1-3 przystanki) - Wpłata 20 zł → Wpłata 30 zł - Wpłata 50 zł → Wpłata 60 zł - Wpłata 80 zł → Wpłata 100 zł - Wpłata 100 zł → Wpłata 150 zł	1,70 1,60 1,50 1,40	2,30 2,20 2,10 2,00
Bilety elektroniczne ulgowe			
2	STREFA I (1-3 przystanki) - Wpłata 10 zł → Wpłata 15 zł - Wpłata 25 zł → Wpłata 30 zł - Wpłata 40 zł → Wpłata 50 zł - Wpłata 50 zł → Wpłata 75 zł	0,85 0,80 0,75 0,70	1,45 1,40 1,35 1,30
Bilety elektroniczne okresowe			
3	Miejski 60-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	172,00 86,00	186,00 93,00
4	Miejski 60-dniowy Na okaziciela - Normalny	195,00	214,00
5	Miejski 30-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	90,00 45,00	100,00 50,00
6	Miejski 30-dniowy Na okaziciela - Normalny	100,00	114,00
7	Miejski 14-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	50,00 25,00	60,00 30,00
8	Miejski 14-dniowy Na okaziciela - Normalny	56,00	68,00
9	Podmiejski 30-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	110,00 55,00	124,00 62,00
10	Podmiejski 30-dniowy Na okaziciela - Normalny	120,00	136,00
11	Podmiejski 14-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	60,00 30,00	74,00 37,00
12	Podmiejski 14-dniowy Na okaziciela - Normalny	66,00	82,00
13	Na wszystkie linie 30-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	124,00 62,00	140,00 70,00
14	Na wszystkie linie 30-dniowy Na okazic. - Normalny	140,00	160,00
15	Na wszystkie linie 14-dniowy Imienny - Normalny - Ulgowy	66,00 33,00	84,00 42,00
16	Na wszystkie linie 14-dniowy Na okazic. - Normalny	75,00	96,00
L.p.	Rodzaj biletu	Cena do 31.10.2019 r.	Cena od 01.11.2019 r.
Bilety długookresowe na linie miejskie			
17	Miejski szkolny półroczny (180 dni)	0,00	100,00
18	Miejski szkolny kwartalny (90 dni)	0,00	60,00
19	Miejski szkolny 30-dniowy	0,00	25,00
20	Miejski dla seniora roczny	100,00	100,00

Bilety jednorazowe			
21	Miejski - Normalny - Ulgowy	3,00 1,50	3,60 1,80
22	Podmiejski - Normalny - Ulgowy	4,20 2,10	5,00 2,50
23	Czasowy 45-minutowy miejski - Normalny - Ulgowy	3,40 1,70	4,00 2,00
24	Czasowy 60-minutowy na wszystkie linie - Normalny - Ulgowy	4,60 2,30	5,40 2,70
25	Weekendowy miejski - Normalny - Ulgowy	16,00 8,00	18,00 9,00
26	Weekendowy grupowy miejski - Normalny	30,00	32,00

Uwagi:

Bilety szkolne przysługują uczniom szkół podstawowych i ponadpodstawowych działających na terenie miasta Częstochowy, zameldowanym w Częstochowie, do ukończenia 21 roku życia. Bilety są wyłącznie zapisane na "e-karcie", obowiązują w granicach administracyjnych miasta i są wydane na podstawie ważnej legitymacji szkolnej. W przypadku "e-karty" ze zdjęciem pasażer zobowiązany jest dostarczyć kserokopię ważnej legitymacji szkolnej potwierdzającej prawo do korzystania z biletu (oryginał do wglądu). Jeżeli na legitymacji szkolnej widnieje adres zameldowania poza Częstochową lub na legitymacji szkolnej brak adresu zameldowania, dodatkowo należy dostarczyć kserokopię zaświadczenia o zameldowaniu w Częstochowie, wydanego w Urzędzie Miasta Częstochowy (oryginał do wglądu). W przypadku "e-karty" bez zdjęcia podczas kontroli należy okazać ważną legitymację szkolną. Jeżeli na legitymacji szkolnej widnieje adres zameldowania poza Częstochową lub na legitymacji szkolnej brak adresu zameldowania, w czasie kontroli należy okazać także oryginał lub uwierzytelnioną kserokopię zaświadczenia o zameldowaniu w Częstochowie, wydanego w Urzędzie Miasta Częstochowy.

Bilet miejski dla Seniora roczny przysługuje emerytom, rencistom oraz osobom otrzymującym świadczenie pielęgnacyjne, przyznane decyzją Prezydenta Miasta Częstochowy, zamieszkałym na terenie miasta Częstochowy, którzy osiągnęli 60 lat w przypadku kobiet i 65 lat w przypadku mężczyzn. Bilet jest wyłącznie zapisany na "e-karcie", obowiązuje w granicach administracyjnych miasta i wydawany jest na podstawie ważnej legitymacji emeryta-rencisty, oryginału zaświadczenia (uwierzytelnionej kopii) potwierdzającego przyznanie emerytury lub renty lub oryginału (uwierzytelnionej kopii) decyzji Prezydenta Miasta Częstochowy o przyznaniu świadczenia pielęgnacyjnego. W przypadku "e-karty" ze zdjęciem pasażer zobowiązany jest dostarczyć kserokopię dokumentu potwierdzającego prawo do korzystania z biletu (oryginał do wglądu). W przypadku "e-karty" bez zdjęcia podczas kontroli należy okazać dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość oraz oryginał dokumentu (uwierzytelnioną kopię) potwierdzający prawo do korzystania z biletu.

Zarządzenie Prezydenta Miasta Częstochowy nr 591.2019 z dnia 25 października 2019 r. określa ponadto uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, przy czym obecnie obowiązujące zapisy weszły w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

Osoby uprawnione do korzystania z przejazdów ze 100% ulgą

1. Osoby niewidome i ociemniałe ze znacznym lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności:

- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”. W przypadku „e-karty” bez zdjęcia niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość,
 - b) na podstawie ważnej legitymacji Polskiego Związku Niewidomych,
 - c) na podstawie oryginału bądź uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość;
2. Osoby niepełnosprawne ze znacznym stopniem niepełnosprawności:
- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku biletu bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość,
 - b) na podstawie oryginału bądź uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem potwierdzającym tożsamość,
 - c) na podstawie legitymacji wydanej przez odpowiedni organ stwierdzający znaczny stopień niepełnosprawności wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
3. Dzieci do rozpoczęcia obowiązku szkolnego na podstawie ustnego oświadczenia opiekuna w pojeździe potwierdzającego wiek dziecka,
4. Dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 25 roku życia:
- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający wiek i tożsamość,
 - b) na podstawie ważnej legitymacji wydanej przez szkołę lub placówkę oświatową dla uczniów dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnością,
 - c) dzieci do rozpoczęcia obowiązku szkolnego na podstawie oryginału bądź uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o niepełnosprawności,
5. Przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie ociemniałej, osobie niepełnosprawnej ze znacznym stopniem niepełnosprawności oraz dzieciom i młodzieży dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 25 roku życia,
6. Osoby, które ukończyły 70 rok życia:
- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”; w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający wiek i tożsamość,
 - b) na podstawie dokumentu ze zdjęciem potwierdzającego wiek i tożsamość,
7. Pracownicy Wydziału Planowania i Rozliczeń Przewozów Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie, na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”. W przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość,
8. Niżej wymienieni emeryci i renciści i członkowie ich rodzin oraz członkowie rodzin pracowników operatora, któremu Gmina Częstochowa powierzyła do realizacji usługi przewozowe lokalnym transportem zbiorowym na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”; w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość:
- a) małżonkowie oraz dzieci pracowników operatora, uczące się i jednocześnie niepracujące, do 24 roku życia, na corocznie wznawiany wniosek pracownika,
 - b) emeryci i renciści, którzy w okresie 5 lat bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę byli zatrudnieni w pełnym wymiarze czasu pracy u operatora lub u jego poprzedników prawnych, a także: ich małżonkowie oraz ich dzieci uczące się i niepracujące do 24 roku życia,
 - c) byli pracownicy operatora, którym przysługuje świadczenie przedemerytalne, jeżeli w okresie 5 lat bezpośrednio przed przyznaniem świadczenia przedemerytalnego byli zatrudnieni u operatora,
 - d) wdowy, wdowcy oraz dzieci uczące się i jednocześnie niepracujące, do 24 roku życia po zmarłych pracownikach operatora, zatrudnionych bezpośrednio przed śmiercią co najmniej 5 lat w pełnym

- wymiarze czasu pracy u operatora lub u jego poprzedników prawnych – w okresie pobierania przez nich renty rodzinnej,
- e) wdowy, wdowcy oraz dzieci uczące się i jednocześnie niepracujące, do 24 roku życia po zmarłych emerytach i rencistach, którzy w okresie 5 lat bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę byli zatrudnieni w pełnym wymiarze czasu pracy u operatora, lub u jego poprzedników prawnych – w okresie pobierania przez nich renty rodzinnej. Warunek otrzymywania renty rodzinnej uwzględnia się wówczas, gdy wdowa lub wdowiec w chwili śmierci współmałżonka nie byli ani zatrudnieni, ani uprawnieni do własnych świadczeń emerytalno-rentowych.
- 9. Umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej w czasie pełnienia służby,
 - 10. Umundurowani funkcjonariusze Policji, żołnierze Żandarmerii Wojskowej w czasie wykonywania czynności służbowych,
 - 11. Umundurowani pracownicy służby parkingowej Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie w czasie wykonywania czynności służbowych,
 - 12. Honorowi Dawcy Krwi, o których mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 1997 r. o publicznej służbie krwi, posiadający odznakę honorową „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi I stopnia” lub odznakę „Honorowy Dawca Krwi – Zasłużony dla zdrowia Narodu”:
 - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość,
 - b) na podstawie ważnej legitymacji Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi I stopnia lub Honorowego Dawcy Krwi – Zasłużonego dla Zdrowia Narodu, wydanej przez uprawniony organ, w przypadku legitymacji bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość.

Osoby uprawnione do korzystania z przejazdów z 50% ulgą

- 20. Uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych do ukończenia 21 roku życia:
 - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędna jest ważna legitymacja szkolna,
 - b) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na urządzeniu mobilnym wraz z ważną legitymacją szkolną,
 - c) na podstawie ważnego biletu ulgowego (papierowego lub zakupionego na urządzenie mobilne) wraz z ważną legitymacją szkolną,
- 21. Uczniowie szkół zagranicznych do ukończenia 15 roku życia:
 - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość,
 - b) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na urządzeniu mobilnym wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym wiek i tożsamość,
 - c) na podstawie ważnego biletu ulgowego (papierowego lub zakupionego na urządzenie mobilne) wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym wiek i tożsamość,
- 22. Studenci szkół wyższych pierwszego i drugiego stopnia:
 - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędna jest ważna legitymacja studencka,
 - b) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na urządzeniu mobilnym wraz z legitymacją studencką,
 - c) na podstawie ważnego biletu ulgowego (papierowego lub zakupionego na urządzenie mobilne) wraz z ważną legitymacją studencką; Uprawnienie do ulgi przysługuje do dnia 31 października roku ukończenia studiów,
- 23. Studenci uczelni zagranicznych:

- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędna jest ważna międzynarodowa legitymacja studencka International Student Identity Card (ISIC),
 - b) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na urządzeniu mobilnym wraz z ważną międzynarodową legitymacją studencką International Student Identity Card (ISIC),
 - c) na podstawie ważnego biletu ulgowego (papierowego lub zakupionego na urządzenie mobilne) wraz z ważną międzynarodową legitymacją studencką International Student Identity Card (ISIC),
24. Emeryci i renciści:
- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędna jest ważna legitymacja emeryta – rencisty wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
 - b) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na urządzeniu mobilnym i ważnej legitymacji emeryta – rencisty wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
 - c) na podstawie ważnego biletu jednorazowego ulgowego (papierowego lub zakupionego na urządzenie mobilne) i ważnej legitymacji emeryta – rencisty wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
25. Osoby niepełnosprawne z orzeczoną z powodu schorzeń narządów ruchu niepełnosprawnością w stopniu umiarkowanym (symbol 0,5 – R):
- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku „e-karty” bez zdjęcia podczas kontroli niezbędny jest oryginał albo uwierzytelniona kserokopia orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
 - b) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na urządzeniu mobilnym i oryginału albo uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
 - c) na podstawie ważnego biletu jednorazowego ulgowego (papierowego lub zakupionego na urządzenie mobilne) i oryginału albo uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość.

Warunkiem koniecznym do otrzymania:

1. „e-karty” ze 100% ulgą,
2. „e-karty” ze zdjęciem z 50% ulgą

jest dostarczenie w procesie wydawania biletu kserokopii dokumentów uprawniających do tych ulg (oryginały do wglądu).

Z mocy ustawy do korzystania z bezpłatnych przejazdów, przejazd na wszystkich liniach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie Spółka z o.o. są uprawnione osoby:

1. Posłowie i senatorowie na podstawie legitymacji poselskiej lub senatorskiej.
2. Inwalidzi wojenni i wojskowi, opiekunowie towarzyszący inwalidom wojennym i wojskowym zaliczonym do I grupy inwalidztwa – na podstawie książeczki inwalidy wojennego (wojskowego).

Z mocy ustawy do korzystania z przejazdów na podstawie biletów ulgowych uprawnione są osoby:

Kombatanci i inne osoby uprawnione – na podstawie legitymacji kombatanta.

System biletowy w komunikacji miejskiej w Częstochowie funkcjonuje na niemal niezmiennych zasadach od maja 2007 roku, czyli od czasu wprowadzenia biletów elektronicznych. Jednocześnie podział biletów na miejskie i podmiejskie oraz na całą sieć komunikacyjną, obowiązuje od kilkadziesiąt lat.

O ile część stosowanych aktualnie rozwiązań bardzo dobrze się sprawdza, tak nie ulega wątpliwości, iż w systemie tym brakuje wielu nowoczesnych rozwiązań oraz uzupełnienia taryfy opłat o ewidentnie brakujące

pozycje. Ponadto obserwowane w 2020 roku zmiany w układzie linii komunikacyjnych w powiązaniu z taryfą opłat pokazują, że podział linii na miejskie i podmiejskie coraz bardziej się zaciera, a według stanu na IV kwartał 2020 r., miejska linia nr 30 ma znacznie dłuższy odcinek poza granicami Częstochowy, niż niektóre z linii podmiejskich, szczególnie na czas doraźnych skróceń tras w gminie Poczesna (objazdy spowodowały skrócenie linii nr 53 do Huty Starej, a linii nr 65 do Korwinowa). Stąd też w odniesieniu do systemu biletowego, powstają następujące wnioski i postulaty:

- Należy dążyć do całkowitej rewizji i przebudowy systemu biletowego pod względem ich rodzajów i obszarów obowiązywania;
- Należy przyjąć, że system biletowy zostanie przebudowany w taki sposób, aby nowy cennik został wprowadzony najpóźniej w roku 2023;
- Jeżeli konstrukcja nowej taryfy opłat nie zostanie wcześniej zmieniona przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, np. w oparciu o opracowanie zleczone podmiotowi zewnętrznemu lub wykonane in-house, wówczas jej przygotowanie będzie jednym z elementów następnej aktualizacji Planu Transportowego;
- Ze względu na fakt, że w świetle sytuacji w IV kwartale 2020 r., bilety podmiejskie obowiązują wyłącznie na liniach o numeracji podmiejskiej na obszarze gmin Poczesna i Olsztyn, a gminy te wykazują zainteresowanie ujednoczeniem taryfy opłat z biletami miejskimi, należy tym gminom nie tylko umożliwić przejście na tę grupę taryfową, ale całkowicie wyeliminować bilety podmiejskie z cennika opłat, doprowadzając do jednego z istotniejszych założeń integracji komunikacji na szczeblu aglomeracyjnym;
- Należy przeprowadzić analizę uprawnień do przejazdów z ulgami 50% i 100%, zachowując w pierwszej kolejności te wymagane przepisami wyższego rzędu. Jednak w zakresie ulg obowiązujących lokalnie, należy się przyjrzeć ich zasięgowi oraz liczbie osób korzystających z ulg w ramach danej grupy uprawnionych. Ze względów ekonomicznych, zasadnym jest dążenie do ograniczania zakresu osób objętych ulgami, niż do ich rozszerzania;
- Zasadniczą zmianą w taryfie opłat za usługi przewozowe, powinno być wprowadzenie biletu czasowego, jako podstawowego. Biorąc pod uwagę strukturę urbanistyczną Częstochowy, rekomenduje się oparcie systemu na bilecie 20-minutowym, którego cena powinna być nieznacznie niższa od dotychczasowej ceny biletu jednorazowego. Przykładowo, jeśli bilet jednorazowy normalny kosztuje 3,60 zł, to bilet normalny ważny przez 20 minut, powinien kosztować 3,40 zł;
- W kategorii biletów czasowych o krótkim terminie ważności, należy wprowadzić je w wersji papierowej i elektronicznej (tylko na okaziciela) z następującym stopniowaniem czasu ważności na obszarze całej sieci komunikacyjnej zarządzanej przez Organizatora: 20 minut, 60 minut, 120 minut, 24 godziny, 48 godzin i 7 dni;
- W kategorii biletów czasowych o długim terminie ważności, należy wprowadzić je wyłącznie w wersji elektronicznej, zarówno jako imienne, jak też na okaziciela, z następującym stopniowaniem czasu ważności na obszarze całej sieci komunikacyjnej zarządzanej przez Organizatora: 14 dni, 30 dni, 90 dni, 180 dni, 365 dni;
- W przypadku trzech rodzajów biletów o najdłuższym okresie ważności, rekomenduje się następujący sposób wyznaczania ich ceny: dla biletu 90-dniowego – jako 280% ceny biletu 30-dniowego; dla biletu 180-dniowego – jako 540% ceny biletu 30-dniowego oraz dla biletu na 365 dni – jako 1000% ceny biletu 30-dniowego; w przypadku każdego z biletów, cena biletu normalnego powinna być zaokrąglana w górę do pełnych 10 złotych;
- Do rozważenia pozostawia się utrzymywanie w taryfie biletowej tzw. „elektroniczną portmonetkę”, która może zostać zlikwidowana lub zastąpiona innym rozwiązaniem, premiującym wykupienie biletów za wyższą cenę lub na dłuższy okres, według zasady pre-paid;

- Pomimo zdominowania taryfy opłat przez bilety czasowe, zaleca się pozostawienie możliwości zakupu biletu jednorazowego, przy czym powinien on proporcjonalnie kosztować zauważalnie drożej, niż dotychczas, aby w ten sposób promować korzystanie z biletów okresowych. Bilet jednorazowy normalny powinien kosztować o co najmniej 1 złoty drożej od biletu normalnego 20-minutowego i być nieznacznie tańszym od biletu 60-minutowego (np. przy cenie 4,60 zł za jednorazowy i 5,00 zł za godzinny);
- W przypadku docelowego wyposażenia wszystkich tramwajów i autobusów w mobilne biletomaty, jedynym rodzajem biletów dostępnych u kierujących pojazdami komunikacji miejskiej powinny być bilety 24-godzinne, które z jednej strony zapewnią możliwość zakupu biletu w pojeździe z pominięciem biletomatu, ale jego wysoka cena i obligatoryjna ważność przez całą dobę będzie skłaniać pasażerów do zakupów w biletomatach w przypadku zdecydowanej większości przejazdów;
- W ramach działań marketingowych, związanych z łączeniem promocji miasta z naturalnymi uwarunkowaniami ruchu pielgrzymkowego w Częstochowie, zaleca się wprowadzenie do taryfy opłat dodatkowego „biletu pielgrzyma”, posiadającego unikalną szatę graficzną, zmienianą na każdy rok kalendarzowy, mającą stanowić rodzaj pamiątki dla pielgrzymów. Dedykowany bilet dla pielgrzyma miałby być ważny do końca trzeciego dnia od chwili skasowania, byłby dostępny wyłącznie jako bilet normalny (bez wersji z ulgą 50%), a jego cena mogłaby być obliczana jako 190% ceny biletu 24-godzinnego normalnego z zaokrągleniem w dół do pełnych złotych;
- Opłaty karne powinny być ustalane odrębnie wraz z taryfą opłat, bez uzależniania ich wysokości od określonych cen biletów, stosując odpowiednie zaokrąglenia wartości zgodnie z zasadami matematyki.

9.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu miasta (i całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną) do centrum Częstochowy i jego ważniejszych punktów;
- odległość do przystanków możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny/

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

W ramach usprawnienia ruchu komunikacji publicznej w Częstochowie niezbędne jest wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i ważnych z punktu widzenia użytkowników komunikacji publicznej punktów miasta,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegać linie autobusowe o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi, w których wprowadzone są usprawnienia dla komunikacji miejskiej (np. eliminacja progów zwalniających, pierwszeństwo dla ulic zgodnie z przebiegiem linii autobusowych itp.).

Główne korytarze komunikacyjne, to odcinki ulic lub dróg o największym znaczeniu dla komunikacji publicznej, na których obowiązuje uprzywilejowanie autobusów, polegające m.in. na zastosowaniu następujących rozwiązań:

- wydzieleniu pasów ruchu tylko dla autobusów,
- sterowaniu sygnalizacją świetlną przez nadjeżdżające autobusy w celu włączenia zielonego światła lub światła zezwalającego na jazdę w sygnalizatorze SB,
- pierwszeństwie autobusów włączających się do ruchu z przystanków (służy).

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych, obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnienie takich wiadomości w Internecie. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego w centrum Częstochowy – Centrum Obsługi Pasażera, w które powinno pozwalać na:

- uzyskanie informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- zapoznanie się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego, także z możliwością dogodnych przesiadek,
- zapoznanie się z obowiązującą taryfą i dokonanie zakupu różnego rodzaju biletów,
- dowiedzenie się o aktualnych zmianach w komunikacji miejskiej (objazdy),
- pobranie informacji o rozkładach jazdy w formie papierowej,
- złożenie skargi, pochwały lub zapytania do organizatora lub operatora transportu miejskiego,
- dokonanie zakupu np. pamiątek, modeli, gadżetów, literatury na temat komunikacji miejskiej, jak i wydawnictw promujących miasto,
- zakupienie każdego rodzaju biletu komunikacji miejskiej,
- uzyskanie podstawowych informacji dotyczących miasta i regionu.

Centrum Obsługi Pasażera powinno być zlokalizowane w jednym z kluczowych obszarów centrum Częstochowy, w rejonie dworca kolejowego, w Alei Najświętszej Maryi Panny lub innej dogodnej lokalizacji na terenie dzielnicy Śródmieście lub Stare Miasto. Rekomenduje się utworzenie takiego obiektu w Częstochowie do końca roku 2023 oraz uwzględnienie takiej możliwości przy okazji kolejnej aktualizacji Planu Transportowego.

Na obszarze objętym komunikacją publiczną, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek (słupek przystankowy lub wiata), także powinien służyć jako punkt informacyjny dla pasażera. Przystanek powinien posiadać:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci publicznego transportu zbiorowego,
- informację pasażerską o zmianach tras, objazdach itp.,
- wyciąg z taryfy biletowej,
- stacjonarny automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą oraz rzeczywistym czasie odjazdu (tablice SDIP).

W miarę możliwości, system komunikacji publicznej, dzięki połączeniu z systemem sterowania ruchem, powinien być wyposażony w dynamiczną informację pasażerską. W przypadku przyspieszenia lub opóźnienia środka transportu, system sterowania ruchem i dynamiczną informację pasażerską mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by zmniejszyć czas opóźnienia.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonach szpitali, szkół, czy też na ulicach wewnątrz osiedli, stosuje się rozwiązania przystankowe ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do minimum. Przykładem jest tzw. bezpieczny przystanek, czyli taki, który uniemożliwia ominięcie autobusu podczas wymiany pasażerów.

Bezpieczny przystanek, to forma antyzatoki, czyli przystanku autobusowego zlokalizowanego na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Proponuje się w Częstochowie pilotażowe wprowadzenie takiego rozwiązania do końca roku 2023 w postaci co najmniej 3 par takich przystanków (6 słupków przystankowych) oraz analizę tej kwestii wraz z kolejną aktualizacją Planu Transportowego.

Inną formą przystanku jest antyzatoka. Eliminuje ona wjazd i wyjazd autobusu z tradycyjnej zatoki – pozwala na zatrzymanie się autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego i płynne włączenie się do ruchu. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć. Takie przystanki realizować można na ulicach o przekroju jednojezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu – wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu – wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku. W niektórych przypadkach antyzatoki można zbudować na drogach z jezdniami o dwóch pasach ruchu, jeśli występują one np. tuż za zjazdem z jednopasowych rond. Rozwiązania te wymagają głębszej analizy w kontekście planowanych rozbudowy sieci dróg głównych w Częstochowie.

W ramach przebudowy lub budowy ulic, poza stosowaniem nowoczesnych rozwiązań lokalizacji przystanków (np. antyzatoki, bezpieczne przystanki), należy realizować także nowoczesną infrastrukturę pozbawioną barier dla osób z niepełnosprawnościami:

- podwyższenie peronów przystankowych do poziomu około 4-5 cm poniżej pierwszego stopnia w autobusie, aby zniwelować różnicę wysokości (przy zastosowaniu przykłąku przystankowego, faktyczna wysokość peronu powinna wynosić ok. 20-22 cm),
- wyznaczenie strefy wejściowej dla osób niedowidzących i niewidomych poprzez zastosowanie specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- przystanek pozwalający na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu.

Określenie zasad budowania sieci przystanków i ich standaryzacja

Na liniach miejskich i aglomeracyjnych, obsługiwanych przez MPK w Częstochowie, zlokalizowanych jest około 800 przystanków. Taka sieć ma umożliwić dotarcie pasażerom do takich celów, jak:

- urzędy,
- obiekty użyteczności publicznej,
- jednostki opieki zdrowotnej,
- obiekty handlowe i usługowe,
- obiekty sportowe,
- domy mieszkalne, w szczególności wielorodzinne.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dosyć gęsta, aby ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległości między przystankami nieprzekraczające 300-400 metrów w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Natomiast w korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu na danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstotliwość kursowania nie była mniejsza, niż 15-20 minut bez względu na porę dnia. Ważnym elementem linii w głównych korytarzach komunikacyjnych są przystanki węzłowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów (np. przejścia dla pieszych skracające do minimum długość drogi pomiędzy przystankami oraz wymagające jak najmniejszej liczby przekroczeń ulic – należy także unikać konieczności korzystania z przejść podziemnych i kładek). Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, jest połączenie dworców PKP i PKS przy Alei Wolności z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w sąsiedztwie dworców. W 2020 roku dobiegają końca prace przy budowie centrów przesiadkowych, które pozwolą spełnić powyższe postulaty także w rejonach dworców kolejowych na Stradomiu i Rakowie.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Częstochowy, korytarze główne podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planach zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania dróg rowerowych wzdłuż ulic.

W miarę możliwości układ korytarzy głównych powinien sprzyjać realizacji obwodnicy, umożliwiającej uniknięcie skierowania ruchu – w szczególności tranzytowego – do centrum miasta. W dalszej kolejności należałoby zaplanować i zrealizować inwestycje, które uzupełnią układ komunikacyjny Częstochowy tak, by powstały wewnętrzny i zewnętrzny (przenoszący między innymi ruch tranzytowy) kręgi komunikacyjne, przecinane głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Rozbudowana sieć korytarzy komunikacyjnych będzie sprzyjała rozwojowi systemów parkingów pozwalających na podróżowanie w oparciu o zasadę „park and ride”. W Częstochowie daje się zauważyć niedostatek podaży miejsc parkingowych.

Do innych, oprócz wymienionych powyżej, ważnych zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie należy zaliczyć:

- wprowadzenie integracji komunikacyjnej, poprzez włączenie innych przewoźników i ich linii do obsługi Częstochowy i gmin sąsiednich oraz wynikającą z tej integracji kompleksową przebudowę układu linii autobusowych i rozkładów jazdy,
- wprowadzenie koordynacji intermodalnej, poprzez ustalenie zasad koordynacji rozkładów jazdy komunikacji autobusowej i transportu kolejowego.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców. Dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego.

Składają się na to dwa główne elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania do przystanku publicznego transportu zbiorowego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd środka transportu danej linii.

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

Ze względów ekonomicznych i społecznych, w szczególności należy dążyć do tego, aby dostęp do przystanków komunikacji miejskiej był atrakcyjny w pierwszej kolejności do grup pasażerów będących w wieku produkcyjnym, stanowiących główne ogniwo gospodarki.

Samochód parkuje często w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnie, czy – co jest coraz bardziej modne – ogrodzone osiedla. Przebudowa nieprzyjaznych transportowi publicznemu struktur urbanistycznych, których efektem jest oddalenie siedzib ludzkich od przystanków, jest skomplikowana i kosztowna.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 metrów. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga do dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 metrów, a do przystanków i stacji kolejowych (jeśli są obecne) – do 500 metrów.

Pojęcie drogi dojścia nie jest tożsame z obszarem znajdującym się w promieniu 300, czy 500 metrów. Powinno się określić tzw. „współczynnik wydłużenia drogi” – w większości przypadków jest on dłuższy od promienia danego obszaru. Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego, to 1000 osób mieszkających w odległości nie większej, niż 300 metrów.

Podsumowując, należy stwierdzić że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami służby zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

W przypadku występowania przystanków o wyjątkowo zróżnicowanej wielkości rozpoczynania lub kończenia podróży, warto rozważyć możliwość zastosowania w Częstochowie przystanków warunkowych, potocznie nazywanych „przystankami na żądanie”. Przystanki takie mogą mieć również zastosowanie w dzielnicach peryferyjnych, wpływając zarówno na prędkość komunikacyjną, jak i dostępność niewielkiego grona użytkowników do infrastruktury komunikacji miejskiej. Uważa się, że w przypadku częstochowskiej sieci komunikacji miejskiej, utworzenie przystanków warunkowych jest zasadne, niemniej decyzja o takim kroku odznaczać się będzie dużą innowacyjnością i koniecznością dobrego przygotowania, w tym uprzedniej kampanii promującej i informującej pasażerów.

Rekomenduje się, aby przystanki komunikacji miejskiej w Częstochowie oraz gminach, które mają lub będą wspólnie z Miastem organizowały publiczny transport zbiorowy, spełniały następujące założenia:

- Zatrzymywanie środków transportu może być realizowane wyłącznie w miejscach odpowiednio oznaczonych co najmniej znakami pionowymi D-15 i D-17 oraz – jeśli jest to uzasadnione – znakiem poziomym P-17. Realizacja przystanku w przypadku, gdy oznakowanie odnosi się tylko dla przeciwnego kierunku ruchu (np. na sąsiednim pasie jezdni) jest niedopuszczalne;

- O lokalizacji przystanków decydują samorządy, właściwe kompetencyjnie dla danego obszaru sieci drogowej. W zależności od gminy, lokalizacja przystanku wymaga zatwierdzenia projektu organizacji ruchu drogowego przez właściwy organ;
- Należy przyjąć, że standardowa odległość pomiędzy dwoma kolejnymi przystankami komunikacyjnymi dla tego samego kierunku jazdy nie powinna być mniejsza od 300 metrów oraz większa od 1000 metrów, a ponadto dostosowana do uwarunkowań lokalnych, wynikających z zagospodarowania przestrzennego. Wyznaczanie przystanków gęściej lub rzadziej, niż w przyjętym przedziale, wymaga precyzyjnego uzasadnienia;
- Przystanki komunikacji miejskiej dla tego samego kierunku jazdy mogą być wyznaczone gęściej, niż co 300 metrów, jeśli spełniony jest co najmniej jeden z podanych warunków: przystanki są oddzielone przeszkodą naturalną (np. rzeka, wąwóz itp.), przez którą nie prowadzi ciąg obsługujący ruch pieszy; pomiędzy przystankami występuje skrzyżowanie z drogą poprzeczną, mającą co najmniej kategorię drogi wojewódzkiej i należącą co najmniej do klasy G; jeżeli co najmniej jeden z sąsiadujących między sobą przystanków znajduje się na terenie pętli manewrowej i jest przystankiem końcowym lub początkowym;
- Przystanki komunikacji miejskiej dla tego samego kierunku jazdy mogą być wyznaczone rzadziej, niż co 1000 metrów, jeśli spełniony jest co najmniej jeden z podanych warunków: przestrzeń pomiędzy przystankami nie zawiera generatorów ruchu o podaży przekraczającej średnio 10 osób na dobę; warunki geometryczne drogi sprawiają, iż wyznaczenie lokalizacji przystanku może zwiększać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub będzie niezgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie drogownictwa; jeżeli do samorządu zarządzającego danym obszarem nie wpływają postulaty mieszkańców co do wyznaczenia przystanku pośredniego pomiędzy bardziej odległymi od siebie przystankami istniejącymi;
- Należy dążyć do wyznaczania przystanków autobusowych w takich miejscach, aby pochylenie wzdłużne jezdni na wysokości przystanku nie przekraczało 2,0% dla podjazdów oraz 3,0% dla zjazdów;
- Należy dążyć, aby nawierzchnia przystanków, zarówno w zatokach, jak i w pasie ruchu, wykonana była w sposób zapewniający jej maksymalną trwałość niezależnie od warunków atmosferycznych. W szczególności rekomenduje się stosowanie nawierzchni wykonywanych w technologii zalewania betonem;
- Minimalna długość peronu przystankowego powinna wynosić 20 metrów w przypadku tras przewidzianych do obsługi autobusami klasy MAXI i MEGA oraz 12 metrów dla przystanków obsługiwanych autobusami klasy MINI lub MIDI;
- Szerokość platformy przystankowej powinna być dostosowana do lokalnych warunków terenowych i możliwości wykorzystania pasa drogowego, jak również przewidywanej skali potoków pasażerskich;
- Lokalizacja przystanków musi spełniać wymagania odpowiednich przepisów z zakresu drogownictwa, a w szczególności nie może powodować zwiększonego ryzyka wypadków i kolizji drogowych oraz wymuszać na kierujących pojazdami komunikacji miejskiej łamanie przepisów ruchu drogowego, w celu obsłużenia danego przystanku;
- Należy dążyć do tego, aby wśród przystanków obsługujących przeciwne kierunki ruchu, co najmniej ten obsługujący potok pasażerski w stronę centrum Częstochowy, był wyposażony w zadaszone miejsce dla osób oczekujących na środek transportu;
- Zaleca się, aby na przystankach, na których średni dobowy potok pasażerski przekracza 30 osób na dobę, była ustawiana co najmniej ławka dla osób oczekujących na środek transportu oraz kosz na odpady;

- Należy dążyć do tego, aby jak najwięcej przystanków istniejących oraz wszystkie nowe przystanki planowane do uruchomienia po 1 stycznia 2021 roku, lokalizowane były na odcinkach prostych, o długości co najmniej 50 metrów;
- Do dnia 31 grudnia 2023 roku, wszystkie przystanki komunikacyjne w ramach sieci publicznego transportu zbiorowego, organizowane przez Miasto Częstochowa, mają zostać wyposażone w ustandaryzowane oznaczenia nazwy przystanku wraz z numerem słupka przystankowego oraz numerami linii komunikacyjnych, realizowanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, obsługujących dany przystanek w ramach stałego układu sieci połączeń;
- Do dnia 31 grudnia 2023 roku, wszystkie przystanki komunikacyjne w ramach sieci publicznego transportu zbiorowego, organizowane przez Miasto Częstochowa, mają zostać wyposażone w tabliczki formatu A4 lub gabloty informacyjne, na których będą prezentowane komunikaty o zmianach w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz wyciąg z taryfy biletowej;
- Wszystkie przystanki wprowadzane jako nowe oraz modernizowane lub w ramach aktualizacji oznakowania, muszą być wyposażone w znaki D-15 lub D-17, wykonane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- Dojście do każdego przystanku oraz wejście na peron przystankowy należy projektować w sposób likwidujący bariery architektoniczne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi;
- Do dnia 31 grudnia 2023 roku, wszystkie istniejące przystanki, na których będzie to możliwe oraz wszystkie przystanki z nowo budowanymi peronami, należy wyposażać w linie wskazujące strefę bezpieczeństwa, w odległości 0,5 metra od krawędzi peronu, wykonaną farbą drogową w kolorze żółtym, z zaleceniem stosowania odpowiedniej struktury (np. dzięki specjalnej kostce betonowej) i odblaskowości, jak również technologii grubowarstwowej chemoutwardzalnej, bądź też z płyt prefabrykowanych, dedykowanych przystankom komunikacji zbiorowej;
- Warunkiem absolutnie minimalnym, koniecznym do spełnienia przy wyznaczaniu nowego przystanku, jest obecność utwardzonego pobocza o szerokości przynajmniej 0,8 metra na całej długości przystanku;
- Należy dążyć do tego, aby w obrębie pętli manewrowych dla tramwajów i autobusów, przystanki końcowe dla osób wysiadających oraz początkowe dla wsiadających, znajdowały się w różnych od siebie lokalizacjach, umożliwiając kierującym pojazdami realizację przerw ustawowych w pracy i zapewniając większe poczucie prywatności podczas przestojów wynikających z rozkładów jazdy;
- Jeśli to tylko możliwe, należy dążyć do tego, aby perony przystankowe były oświetlone po zmroku, ewentualnie najbliższy maszt oświetleniowy powinien znajdować się w odległości do 20 metrów od umiejscowienia znaku D-15 lub D-17. W przypadku braku możliwości technicznych podłączenia nowego masztu oświetleniowego, zalecane jest zastosowanie masztów z oświetleniem autonomicznym, bazującym na panelach solarnych lub turbinie wiatrowej. Źródło światła takiego masztu powinno znajdować się na wysokości od 4,5 do 6 metrów ponad peronem przystankowym oraz emitować strumień świetlny co najmniej 4000 lm;

9.5. Określenie standardów usług przewozowych

Standardy usług przewozowych są kwestią znacznie rozbudowaną i wielowątkową, jednak należy im poświęcić więcej uwagi choćby dlatego, że stanowią one o jakości postrzegania całego systemu transportowego przez mieszkańców danego obszaru.

Przede wszystkim, chcąc analizować standardy usług przewozowych, należy wziąć pod uwagę te aspekty, na które pasażerowie skarżą się zarówno Organizatorowi, jak i Operatorowi. Ilości skarg są zauważalnie większe, niż ilości pochwał, co jednak należy tłumaczyć w pierwszej kolejności względami społecznymi – w większości krajów, w tym także w Polsce, występuje naturalna tendencja do wytykania błędów i nieprawidłowości, niż do chwalenia postaw prawidłowych, a często także i wykraczających w sensie pozytywnym poza przyjęte kanony. To, że skarg jest więcej, niż pochwał, absolutnie nie świadczy o tym, że komunikacja publiczna działa nieprawidłowo.

Znacznie ważniejszą sprawą jest zasadność skarg i ich powtarzalność tematyczna. Praktyka także tutaj pokazuje, że dominują skargi nieuzasadnione, np. na kierowcę autobusu, który zamknął drzwi przed nosem dobiegającego na przystanek pasażera, chociaż tenże autobus był 3 minuty opóźniony, a kierowca zamierzał włączyć się do ruchu i patrzył w lewe lusterko, nawet nie będąc świadomym, iż komuś uniemożliwił podróż. Co więcej, sporo skarg ze strony pasażerów wynika z ich braku znajomości regulaminu przewozów, a niekiedy z treści skargi wynika, że osoba skarżąca się na jakość usług przewozowych, oczekiwałaby od kierującego pojazdem łamania przepisów ruchu drogowego, czy też ustawy o transporcie drogowym (np. zatrzymanie się pomiędzy przystankami). Stąd sporne kwestie wymagają dość wnikliwych analiz, a wyniki weryfikacji poszczególnych skarg są często trudne do wcześniejszego przewidzenia.

Nie inaczej wygląda sprawa wniosków mieszkańców w odniesieniu do działań Organizatora, który np. zlikwidował kurs w rozkładzie jazdy, z którego niemal nikt nie korzystał, czy też zmienił trasy różnych linii na czas objazdu, związanego z przebudową drogi. Od kilkunastu lat wyraźnie widoczny jest wzrost postawy roszczeniowej społeczeństwa, a przyjmowane zgłoszenia dotyczą rzeczy niewykonalnych fizycznie lub zupełnie nieuzasadnionych ekonomicznie. Trzeba wobec tego podkreślić, że co najmniej w zakresie czasowych zmian tras linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, Organizator nie prowadzi i nie będzie prowadził konsultacji z pasażerami na temat wprowadzanych zmian, a będzie je wdrażał arbitralnie w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie, biorąc pod uwagę aspekty społeczne, ekonomiczne, a przede wszystkim logistyczne.

Nie można jednak nie zauważyć, że część skarg i wniosków jest uzasadniona, co skutkuje odpowiednimi decyzjami, z natury rzeczy poprawiającymi jakość usług przewozowych i ich standard.

Chcąc właściwie wprowadzać i analizować standardy usług przewozowych, przede wszystkim należy je skatalogować według grup czynników poddawanych weryfikacji, a wcześniej także ustalić, że muszą być to standardy mierzalne, a zatem każdy z czynników musi przyjmować określoną wartość matematyczną lub logiczną (np. kierowca niepalący papierosa w kabinie autobusu – 1, czyli wartość prawidłowa lub 0 – wartość nieprawidłowa, czyli palący).

Przedstawione poniżej zagadnienia standaryzacji usług przewozowych mają charakter pogładowy, pozwalający Organizatorowi i Operatorowi na prowadzenie precyzyjnych kontroli oraz względną łatwość weryfikacji. Lista przedstawionych standardów zawiera zbiór propozycji tematów poddawanych kontroli, natomiast można ją wydatnie rozbudować na dalszych etapach:

Punktualność i niezawodność kursowania linii:

- Przyspieszone odjazdy z przystanków: do 1 minuty;
- Opóźnione odjazdy z przystanków: do 5 minut;
- Opóźniony odjazd z przystanku początkowego: do 2 minut, jeśli rozkład jazdy na to pozwala, a kurs poprzedzający nie był opóźniony;
- Poziom wykonania pracy przewozowej: co najmniej 99,7% pracy zaplanowanej;
- Awaryjne uruchamianie autobusowej komunikacji zastępczej za tramwaj: do 30 minut;

Czas podróży, przesiadkowość, układ komunikacyjny, częstotliwości kursowania:

- Sumaryczny czas przejazdu między początkiem a końcem podróży: do 30 minut;
- Maksymalna liczba przesiadek między początkiem a końcem podróży: 1;

- Minimalna częstotliwość kursowania podstawowych linii komunikacyjnych w dni robocze szkolne w godzinach szczytu: co 20 minut;
- Koordynacja rozkładów jazdy różnych linii na wspólnych odcinkach, jeżeli kursują z tą samą częstotliwością, separowanie odjazdów różnych linii na wspólnych odcinkach;
- Maksymalne opóźnienia kursów w godzinach szczytu przewozowego, będących następstwem zatorów drogowych (kongestii): 15 minut;

Pojemność autobusów i standard ich wyposażenia:

- Stosowanie autobusów o długości od 7,0 do 18,0 metrów;
- Miejsca siedzące dla pasażerów stanowiące co najmniej 26% całkowitej pojemności pojazdu;
- Planowa ekspedycja autobusów przegubowych do obsługi takich zadań przewozowych, na których maksymalny potok pasażerski w ciągu doby wynosi co najmniej 60 osób jadących jednocześnie tym samym pojazdem;
- Planowa ekspedycja autobusów klasy MINI lub MIDI do obsługi takich zadań przewozowych, na których maksymalny potok pasażerski w ciągu doby wynosi nie więcej, niż 30 osób jadących jednocześnie tym samym pojazdem;
- Autobusy wprowadzane do ruchu na liniach komunikacyjnych jako fabrycznie nowe, wyposażone co najmniej w: klimatyzację przedziału pasażerskiego, klimatyzację kabiny kierowcy, dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego, wydajny system grzewczy dla okresu zimowego, biletomaty mobilne, kasowniki do biletów papierowych i elektronicznych, niskopodłogowe (dozwolony 1 stopień wyłącznie w ostatnich drzwiach autobusów klasy MAXI i MEGA), z platformą najazdową dla wózków inwalidzkich, z fotelami z miękkimi wkładkami tapicerskimi, system monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego (w tym z kamerą cofania i toru jazdy), wydajna wentylacja, system wizualnej i akustycznej informacji pasażerskiej w trybie dynamicznym itp.;

Kierujący pojazdami na liniach publicznego transportu zbiorowego:

- Zadbani pod względem wizualnym;
- Ubrani zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami;
- Niebędący pod wpływem alkoholu lub środków odurzających;
- Niebędący w niedostatecznej kondycji psychofizycznej;
- O odpowiedniej kulturze osobistej;
- Niepalący papierosów klasycznych lub elektronicznych w pojeździe;
- Stosujący się w pełni do swoich zakresów czynności służbowych;
- Dobrze znający przebiegi obsługiwanych linii komunikacyjnych, lokalizacje przystanków oraz miejsca specyficzne na trasie, wymagające np. skręcania z lewego pasa, o uszkodzonej nawierzchni itp.;
- Wykorzystujący przerwy w pracy, wynikające z ustawy o czasie pracy kierowców zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- Posiadający ważne uprawnienia i lekarskie badania okresowe;
- Potrafiący przynajmniej pobieżnie diagnozować sytuacje awaryjne w czasie jazdy;

Jak można zauważyć, nawet zaprezentowane cztery grupy czynników mogących być ocenianymi z punktu widzenia pasażera, dają dość szerokie spektrum oceny jakości standardów usług przewozowych. Organizator i Operator publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie mają możliwość prowadzenia kontroli w powyższych zakresach, jak również rozwijać zakresy badań. Kolejna aktualizacja Planu Transportowego powinna w szerszy sposób skupić się na powyższym zagadnieniu, w szczególności ze względu na rozwój technologii informatycznych oraz wprowadzanie do eksploatacji taboru niskoemisyjnego.

9.6. Regulamin usług przewozowych na obszarze sieci komunikacyjnej

Regulamin usług przewozowych jest nieodzowną częścią składową prawidłowo funkcjonującej sieci przewozów pasażerskich, ponadto jego obecność wymagana jest prawnie, zarówno z poziomu Ustawy o transporcie drogowym, jak też Prawa Przewozowego.

W częstochowskiej sieci komunikacyjnej, regulamin usług przewozowych MPK został wprowadzony Zarządzeniem Prezydenta Miasta Częstochowy nr 2413.2018 z dnia 20.04.2018 r. i ma następujące brzmienie, aktualne w IV kwartale 2020 roku:

Przepisy ogólne

§ 1

Regulamin niniejszy określa zasady korzystania z usług przewozowych zleconych przez Gminę Częstochowa - Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie świadczonych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o. o. zwanym dalej Operatorem, a w szczególności:

1. prawa i obowiązki Operatora,
2. prawa i obowiązki pasażera,
3. prawa i obowiązki obsługi pojazdów,
4. zasady prowadzenia kontroli biletowej,
5. zasady posługiwania się kartą miejską,
6. zasady korzystania z biletu elektronicznego w aplikacji mobilnej

§ 2

Pasażerowie, kierujący pojazdami, osoby upoważnione do kontroli biletowej oraz obsługa pojazdu zobowiązani są do przestrzegania niniejszego regulaminu.

§ 3

Do przejazdu środkami publicznego transportu Operatora upoważniają bilety wymienione w obowiązującym zarządzeniu Prezydenta Miasta Częstochowy w sprawie opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej powierzonym do realizacji przez gminę Częstochowa.

Prawa i obowiązki Operatora

§ 4

1. Operator jest zobowiązany do umieszczania w pojazdach:
 - 1) informacji o przepisach porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu lokalnym transportem zbiorowym w Częstochowie,
 - 2) informacji o wysokości opłat za usługi przewozowe lokalnym transportem zbiorowym w Częstochowie, powierzone do realizacji przez Gminę Częstochowa - Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie,
 - 3) informacji o uprawnieniach do korzystania z 50 % i 100 % ulg w przejazdach,
 - 4) informacji o kierowaniu skarg i wniosków w sprawie świadczonych usług przez Operatora,
 - 5) informacji o sprzedaży biletów w pojeździe,
 - 6) informacji o sposobie ustalania opłaty dodatkowej i opłaty manipulacyjnej.
2. Operator nie odpowiada wobec pasażera za szkody powstałe wskutek przerw w ruchu albo zmian kierunku jazdy spowodowanych z przyczyn niezależnych od Operatora.

3. Operator zobowiązany jest do:

- 1) zapewnienia kursowania pojazdów zgodnie z rozkładem jazdy,
- 2) zapewnienia kulturalnej obsługi podróżujących w pojazdach i utrzymania pojazdów we właściwym stanie technicznym i estetycznym,
- 3) zapewnienia właściwych oznaczeń pojazdów.

Prawa i obowiązki pasażera

§ 5

1. Bilet papierowy miejski i podmiejski jednorazowy upoważnia do jazdy w pojeździe, w którym został skasowany jednak nie dalej jak do ostatniego przystanku kursu.
2. Bilet papierowy czasowy uprawnia do przejazdu na wszystkich liniach komunikacyjnych obejmujących dowolną liczbę przystanków dowolną liczbą pojazdów, ważny przez określony czas od momentu skasowania, w granicach administracyjnych miasta lub poza granicami miasta.
3. W razie awarii pojazdu w czasie jazdy pasażerowi posiadającemu ważny bilet przysługuje prawo kontynuowania jazdy z tym biletem następnym pojazdem tej samej linii lub innej linii przebiegającej tą samą trasą, albo pojazdem zastępczym zapewnionym przez Operatora.
4. Pasażer ma prawo dochodzić od Operatora odszkodowania za szkody wynikłe z winy Operatora, po uprzednim zgłoszeniu tego faktu kierującemu pojazdem.
5. Pasażer ma prawo poszukiwać rzeczy zostawionej w pojeździe, zgłaszając okoliczność zgubienia w Biurze Rzeczy Znalezionych w siedzibie Operatora.

§ 6

1. Pasażerowie mogą przewozić w pojazdach zwierzęta i bagaż, jeżeli istnieje możliwość takiego ich umieszczenia, aby nie utrudniały przejścia i nie zagrażały bezpieczeństwu pasażerów oraz bezpieczeństwu ruchu.
2. Zwierzęta domowe uciążliwe dla pasażerów (np. z powodu hałasu, zapachu itp.) mogą być przewożone pod warunkiem, że zostały umieszczone w odpowiednim pojemniku (np. w koszu, skrzynce, klatce), zapewniającym odizolowanie zwierzęcia od pasażerów.
3. Psy mogą być przewożone, jeśli znajdują się na uwięzi i mają nałożony kaganiec.
4. Pasażer dokonujący zakupu biletu u kierującego pojazdem powinien posiadać odliczoną gotówkę. W przypadku opóźnionego kursu, jeżeli w pojeździe znajduje się biletomat, kierowca ma prawo odmówić sprzedaży biletu oraz poprosić pasażera o skorzystanie z biletomatu.
5. Dziecko przewożone w wózku powinno być przez opiekunów zabezpieczone przed wypadnięciem.
6. Przewożony rower pasażer winien zabezpieczyć, aby nie stwarzał zagrożenia dla innych pasażerów i pojazdu.
7. Przewożony wózek inwalidzki winien mieć bezwzględnie zablokowane koła oraz, o ile autobus jest wyposażony w pasy zabezpieczające, wózek ten należy przypiąć.

§ 7

1. Wsiadanie i wysiadanie z pojazdu dozwolone jest tylko na przystankach po całkowitym zatrzymaniu pojazdu.
2. Wsiadanie i wysiadanie z pojazdu jest zabronione po usłyszeniu sygnału odjazdu.

§ 8

1. Pasażerowie, którzy zamierzają zakupić bilet u kierującego pojazdem powinni wsiadać pierwszymi drzwiami.
2. Pasażer, który zajmuje miejsce oznaczone znakiem graficznym "dla inwalidy" lub "dla osób z dzieckiem na rękę" obowiązany jest zwolnić to miejsce dla osób uprawnionych.
3. Pasażer odpowiada wobec Operatora za szkody powstałe wskutek uszkodzenia lub zanieczyszczenia pojazdu z jego winy.
4. Pasażerowie zajmujący miejsca siedzące i stojące w pojeździe winni w czasie jazdy trzymać się uchwyty lub poręczy.
5. Wsiadanie do pojazdu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich, osób z dzieckiem w wózku odbywa się oznaczonymi drzwiami. Osoby te oczekują na przystanku w widocznym miejscu i sygnalizują zamiar wejścia do autobusu przez podniesienie ręki.

§ 9

1. W pojazdach Operatora zabrania się:
 - 1) otwierania drzwi pojazdu podczas jazdy lub podczas zatrzymania poza przystankiem;
 - 2) używania w nieuzasadnionych przypadkach urządzeń alarmowych, hamulca bezpieczeństwa, awaryjnego otwierania drzwi, wyjść awaryjnych, środków ochrony przeciwpożarowej oraz innych urządzeń technicznych;
 - 3) zanieczyszczania i zasmiecania lub niszczenia urządzeń i wyposażenia;
 - 4) wychylania się z pojazdu i opierania się o drzwi podczas jazdy;
 - 5) przebywania w promieniu pracy skrzydeł drzwi w czasie ich uruchamiania oraz przebywania w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi sterowanych fotokomórką, w sposób uniemożliwiający ich zamknięcie;
 - 6) siadania na barierkach ochronnych, poręczach i uchwytach oraz na podłodze;
 - 7) palenia tytoniu oraz używania tzw. e-papierosów;
 - 8) spożywania napojów alkoholowych oraz środków odurzających;
 - 9) spożywania napojów i artykułów żywnościowych, jeżeli może to spowodować zabrudzenie pozostałych pasażerów, zanieczyszczenie pojazdu;
 - 10) przebywania w pojeździe na łyżworolkach, wrotkach, deskorolkach, rowerach lub podobnych urządzeniach;
 - 11) przebywania w kabinie kierującego pojazdem lub motorniczego podczas jazdy;
 - 12) przebywania na przednim pomoście poza barierkami wyznaczającymi przestrzeń dla pasażerów i ograniczania widoczności prowadzącemu pojazd;
 - 13) wsiadania i wysiadania z pojazdu po sygnale odjazdu;
 - 14) gry na instrumentach muzycznych i korzystania z urządzeń nagłaśniających bez zgody Operatora;
 - 15) żebrania i sprzedaży obnośnej;
 - 16) wyrzucania jakichkolwiek przedmiotów z pojazdu podczas jazdy lub postoju;
 - 17) wykonywania czynności niedozwolonych w miejscach publicznych lub mogących narazić inne osoby lub mienie na szkody lub obrażenia;
 - 18) kwestowania, nalepiania plakatów i ogłoszeń,
 - 19) rozrzucania i rozdawania ulotek oraz materiałów reklamowych bez zgody Operatora;
 - 20) zakłócania w inny sposób spokoju pasażerów;
 - 21) przewożenia przedmiotów, które mogą wyrządzić szkodę innym pasażerom przez zanieczyszczenie lub uszkodzenie ciała lub ich mienia, albo mogą uszkodzić lub zanieczyścić pojazd (np. ostre narzędzia, przedmioty o ostrych krawędziach, niezabezpieczone pojemniki ze smarami, farbami, chemikaliami itp.);

- 22) przewożenia przedmiotów cuchnących, zapalnych, łatwopalnych, wybuchowych oraz innych materiałów niebezpiecznych;
- 23) przewożenia przedmiotów, których przewóz środkami transportu publicznego jest zabroniony na podstawie odrębnych przepisów;
- 24) używania otwartego ognia.

Prawa i obowiązki obsługi pojazdów

§ 10

1. Obsługa pojazdu ma prawo odmówić przewozu i kontynuowania dalszej jazdy osobom:
 - 1) zachowującym się agresywnie wobec pasażerów lub obsługi,
 - 2) używającym słów powszechnie uważanych za obraźliwe,
 - 3) przewożącym bagaż utrudniający podróż innym pasażerom,
 - 4) które z innych powodów są niebezpieczne lub uciążliwe dla pasażerów lub obsługi.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, w celu uzyskania pomocy, kierujący autobusem ma prawo zjechać z trasy przejazdu do najbliższego Komisariatu Policji lub Straży Miejskiej albo dokonać wezwania wymienionych służb, natomiast kierujący tramwajem ma prawo wezwać Policję lub Straż Miejską.

§ 11

1. Kierujący pojazdem zobowiązany jest do dźwiękowego zasygnalizowania odjazdu, po uprzednim upewnieniu się, czy wszystkie osoby wysiadające opuściły pojazd a wsiadające są wewnątrz pojazdu,
2. Kierujący pojazdem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich zobowiązany jest na prośbę osoby niepełnosprawnej do udzielenia pomocy przy wejściu i wyjściu z pojazdu oraz zabezpieczenia wózków przed niekontrolowanym przemieszczaniem się w pojeździe na czas podróży za pomocą dostępnego w takim pojeździe wyposażenia.
3. Kierujący pojazdem wyposażonym w platformę dla wózków inwalidzkich ma obowiązek jej uruchomienia na prośbę osoby niepełnosprawnej lub jej opiekuna.
4. Kierujący pojazdem wyposażonym w przyklęk ma obowiązek jego uruchomienia po zatrzymaniu się na przystanku.
5. Kierujący pojazdem ma obowiązek przyjąć od pasażera rzecz znaną w pojeździe oraz przekazać ją do Biura Rzeczy Znalezionych w siedzibie Operatora.
6. Kierujący pojazdem ma obowiązek wysadzić pasażerów na przystanku końcowym. Następnie, po wykonaniu czynności służbowych ma obowiązek podjechać na przystanek początkowy i umożliwić wejście do pojazdu pasażerom oczekującym na przystanku (nie dotyczy przerw posiłkowych).
7. Kierujący autobusem podjeżdżając na przystanek ma obowiązek zatrzymać się najbliżej krawędzi peronu przystankowego.
8. Kierującego pojazdem obowiązuje zakaz palenia tytoniu oraz używania tzw. e-papierosów w pojeździe.
9. Kierujący pojazdem w przypadku opóźnionego kursu, ma prawo odmówić sprzedaży biletu jeżeli w pojeździe znajduje się biletomat.

Zasady prowadzenia kontroli biletowej

§ 12

Prawo do kontroli biletów w pojazdach mają osoby upoważnione przez Operatora, legitymujące się identyfikatorem ze zdjęciem i numerem służbowym umieszczonym w widocznym miejscu.

§ 13

Pracownicy kontroli biletowej rozpoczynają kontrolę biletów w pojeździe, gdy:

1. pojazd ruszył z przystanku,
2. po odczekaniu czasu umożliwiającemu skasowanie biletów przez pasażerów,
3. po zablokowaniu kasowników.

§ 14

Podczas kontroli pasażer zobowiązany jest wręczyć osobie kontrolującej bilet oraz okazać odpowiedni dokument. W przypadku:

1. biletu papierowego ulgowego (miejski, podmiejski, czasowy), ważny dokument uprawniający do ulgi,
2. biletu imiennego zapisanego na karcie miejskiej bez zdjęcia, dokument stwierdzający tożsamość,
3. biletu elektronicznego ulgowego imiennego zapisanego w aplikacji mobilnej, ważny dokument uprawniający do ulgi oraz dokument stwierdzający tożsamość,
4. biletu elektronicznego normalnego imiennego zapisanego w aplikacji mobilnej, dokument stwierdzający tożsamość.

§ 15

1. Po wejściu do pojazdu pasażer obowiązany jest niezwłocznie skasować bilet oraz zachować go na cały czas trwania przejazdu.
2. Kasowanie biletów elektronicznych odbywa się poprzez zbliżenie do kasownika doładowanej karty miejskiej. Potwierdzenie rejestracji wyświetli się w oknie kasownika oraz będzie sygnalizowane sygnałem dźwiękowym.
3. Kasowanie biletów papierowych odbywa się poprzez włożenie do szczeliny kasownika biletu jednorazowego. Skasowanie biletu sygnalizowane jest sygnałem dźwiękowym oraz zapaleniem się czerwonej lampki na kasowniku.
4. Bilety zakupione u kierującego pojazdem nie podlegają kasowaniu.
5. Bilety komunikacji miejskiej z innych miast nie uprawniają do przejazdu środkami lokalnego transportu zbiorowego w Częstochowie.
6. Biletem imiennym może posługiwać się wyłącznie jego właściciel.
7. Każdy pasażer korzystający z przejazdu środkiem transportu Operatora winien posiadać jeden bilet o odpowiednim nominale, zgodnie z uprawnieniami do przejazdu.
8. Kasowanie jednorazowych biletów elektronicznych w aplikacji mobilnej odbywa się przez ich zakup, niezwłocznie po wejściu do pojazdu.
9. Elektroniczne bilety okresowe imienne w aplikacji mobilnej i na karcie miejskiej, nie wymagają kasowania.

§ 16

1. Spisywanie przez kontrolującego danych osobowych osoby jadącej bez ważnego biletu bądź ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu z 50% lub 100 % ulgą odbywa się wyłącznie w pojeździe.
2. Odmowa okazania przez osobę jadącą bez ważnego biletu, dokumentu umożliwiającego stwierdzenie tożsamości, uzasadnia wezwanie Policji lub Straży Miejskiej, względnie dowóz do

siedziby tych jednostek. Dowóz bądź wezwanie, które spowoduje stratę związaną z niewykonaniem kursu wiąże się z dodatkowymi opłatami wg obowiązującej uchwały Rady Miasta Częstochowy w sprawie ustalania opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej w gminnych przewozach osób.

3. W razie uzasadnionego podejrzenia, że bilet albo dokument uprawniający do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego jest podrobiony lub przerobiony, kontroler ma prawo zatrzymać dokument oraz niezwłocznie przekazać go Prokuraturze lub Policji z powiadomieniem wystawcy dokumentu.
4. W razie stwierdzenia przez kontrolującego braku ważnego biletu bądź ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu z 50 % lub 100 % ulgą u osoby kontrolowanej, osoba ta zobowiązana jest do uiszczenia opłaty dodatkowej. Opłata przewozowa stanowi wysokość opłaty za bilet jednorazowy o odpowiednim nominale, określonym w zarządzeniu Prezydenta Miasta Częstochowy w sprawie opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej powierzonej do realizacji przez gminę Częstochowa.
5. Do wyliczenia wartości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej stosowany jest sposób wyliczenia zawarty w uchwale Rady Miasta Częstochowy w sprawie ustalenia opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej w gminnych przewozach osób, przy czym podstawą do wyliczenia jest cena biletu jednorazowego miejskiego normalnego papierowego.
6. Po przyjęciu opłaty dodatkowej za przejazd bez ważnego biletu, osoba kontrolująca wystawia dowód wpłaty potwierdzający przyjęcie gotówki.
7. W przypadku zapłaty bezpośrednio u kontrolera lub w terminie do 7 dni od daty wystawienia w pojeździe wezwania do zapłaty, opłata dodatkowa zostaje zmniejszona o 30 %.
8. W przypadku nieuregulowania opłaty dodatkowej bezpośrednio u kontrolera, pasażer obowiązany jest bezwzględnie okazać dowód osobisty lub inny dokument ze zdjęciem, pozwalający na ustalenie danych osobowych w celu wypisania wezwania do zapłaty.
9. Otrzymanie wezwania do zapłaty upoważnia do kontynuowania jazdy w pojeździe, w którym to wezwanie zostało wystawione, jednak nie dalej niż do ostatniego przystanku kursu.
10. W przypadku przejazdu osób na podstawie biletu z 50 % lub 100 % ulgą bez ważnych dokumentów uprawniających do stosowania tej ulgi, po przedstawieniu stosownych dokumentów w siedzibie Operatora w terminie do 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty, pobiera się opłatę manipulacyjną z równoczesnym anulowaniem opłaty przewozowej i dodatkowej.
11. W przypadku nie okazania w siedzibie Operatora w terminie do 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty, dokumentów uprawniających do ulgowego przejazdu i nie uiszczenia opłaty manipulacyjnej pobiera się opłatę dodatkową i przewozową.
12. Opłatę manipulacyjną pobiera się także w przypadku umorzenia lub zwrotu opłaty dodatkowej.
13. Pasażerowie, którzy posługują się biletami na okaziciela i nie okazali go w czasie kontroli, nie mogą skorzystać z umorzenia opłaty dodatkowej i przewozowej.
14. W szczególnie uzasadnionych i udokumentowanych przypadkach Operator może anulować opłatę dodatkową i przewozową.
15. W przypadkach występujących z winy Operatora, Operator dokonuje umorzenia opłaty dodatkowej i przewozowej bez pobrania opłaty manipulacyjnej.

Zasady posługiwania się kartą miejską

§ 17

1. Kartą miejską będącą nośnikiem elektronicznych biletów komunikacji miejskiej wydaje Operator. Karta miejska imienna wydawana jest bezpłatnie.
2. Za wydanie karty miejskiej na okaziciela pobierana jest kaucja zwrotna w wysokości 15 zł. Zwrotu nie uszkodzonej karty miejskiej na okaziciela oraz odbioru kaucji można dokonać w siedzibie Operatora lub w punktach kasowych.
3. Rozróżnia się następujące karty miejskie:
 - 1) na okaziciela normalną,
 - 2) imienną ze zdjęciem (aktualnym) lub bez zdjęcia, normalną, ulgową bądź bezpłatną,
 - 3) na kartę miejską można doładować bilet okresowy, elektroniczną portmonetkę lub obie te formy opłaty za przejazd.
4. Doładowanie biletów elektronicznych normalnych bądź ulgowych odbywa się we wszystkich punktach sprzedaży Operatora. Bilety elektroniczne bezpłatne można aktualizować jedynie w siedzibie Operatora
5. W przypadku elektronicznej portmonetki warunkiem niezbędnym do odliczenia opłaty odpowiadającej liczbie przejechanych przystanków jest oprócz zarejestrowania wejścia do pojazdu, zarejestrowanie również wyjścia z pojazdu przy wysiadaniu.
6. W przypadku gdy opłata za przejazd jest większa niż suma środków dostępnych na karcie miejskiej, ale nie mniejsza niż 5 gr, wtedy system skredytuje przejazd i kwotę tę wyrówna podczas następnego doładowania elektronicznej portmonetki.
7. Elektroniczna portmonetka umożliwia opłacenie przejazdu dla maksimum 7 osób. Aby opłacić przejazd dla kolejnej osoby należy po skasowaniu biletu "dla siebie" nacisnąć przycisk nr 1 dla biletu normalnego lub przycisk nr 2 dla biletu ulgowego i ponownie zbliżyć kartę miejską do czytnika. Opłacenie przejazdu dla każdej kolejnej osoby odbywa się przez powtórzenie opisanej operacji. Do kasowania biletów dla osób posiadających uprawnienia do ulgi może być użyta wyłącznie karta miejska imienna.
8. Sprawdzenie stanu karty odbywa się po naciśnięciu przycisku nr 3 i zbliżeniu karty miejskiej do czytnika.
9. Elektroniczna portmonetka może być wykorzystana wyłącznie jako opłata za przejazd, nie posiada ograniczenia czasowego i jest ważna do wyczerpania środków finansowych na niej zgromadzonych.
10. Utratę karty miejskiej imiennej (kradzież, zagubienie) należy pisemnie zgłosić w siedzibie Operatora. Utracona karta zostanie zablokowana, a ważny bilet okresowy odtworzony na duplikacie karty. Jeżeli na utraconej karcie miejskiej imiennej znajduje się doładowanie w formie elektronicznej portmonetki, zgromadzone środki zostają przelane na duplikat karty.
11. W przypadku uszkodzenia (utruty czytelności) karty imiennej miejskiej oraz na okaziciela ważny bilet okresowy zostaje odtworzony na duplikacie karty. Jeżeli na karcie znajduje się doładowanie w formie elektronicznej portmonetki, zgromadzone środki zostają zwrócone pasażerowi lub według wyboru pasażera przeniesione na duplikat karty.
12. Opłata za wydanie duplikatu karty wynosi 15 zł i można jej dokonać tylko w siedzibie Operatora.
13. W przypadku skradzionej lub zagubionej karty miejskiej na okaziciela nie wyrabia się duplikatu.
14. W szczególnym przypadku, zgodę na wyrobienie duplikatu zagubionej lub skradzionej karty miejskiej na okaziciela, może wydać członek Zarządu MPK w Częstochowie Sp. z o. o., przy czym wnioskujący musi udowodnić, iż zagubiona bądź skradziona karta miejska była jego własnością. W takim przypadku do wniosku o duplikat karty należy dołączyć dowód zakupu karty lub biletu zakupionego na tę kartę.

15. Opłata w wysokości 5 zł pobierana jest w przypadku dokonania na wniosek właściciela zmiany polegającej na:
- 1) wymianie uszkodzonej lub nieczytelnej naklejki, lub
 - 2) zamianie karty imiennej bez zdjęcia na kartę imienną ze zdjęciem i na odwrót, lub
 - 3) wypłacie środków pieniężnych zgromadzonych na karcie w formie elektronicznej portmonetki, lub
 - 4) wypłacie rekompensaty za niewykorzystany bilet okresowy.

Zasady korzystania z biletu elektronicznego w aplikacji mobilnej

§ 18

1. Pasażer posiadający bilet w aplikacji mobilnej zobowiązany jest w czasie kontroli okazać bilet na ekranie urządzenia mobilnego osobie kontrolującej, z wyjątkiem sytuacji opisanej w ust. 5 poniżej. Pasażer odpowiada za czytelność biletu w aplikacji mobilnej.
2. Do korzystania z imiennego biletu okresowego w aplikacji mobilnej uprawniona jest wyłącznie osoba, której dane, w tym imię i nazwisko widnieją na bilecie.
3. Pasażer korzystający z imiennego biletu okresowego w urządzeniu mobilnym zobowiązany jest posiadać przy sobie dokument z numerem PESEL oraz zdjęciem i na każde wezwanie osoby kontrolującej go okazać.
4. Pasażer korzystający z biletu ulgowego zobowiązany jest posiadać przy sobie, i w czasie kontroli okazać wraz z biletem dokument potwierdzający uprawnienia do ulgi.
5. Pasażer korzystający z imiennego biletu okresowego w aplikacji mobilnej, który nie może okazać biletu do kontroli ze względu na rozładowaną baterię w urządzeniu mobilnym, może skorzystać z awaryjnego trybu kontroli na podstawie dokumentu tożsamości, zgodnie z regulaminem Dystrybutora aplikacji mobilnej współpracującym z Operatorem.
6. Imienny bilet okresowy w aplikacji mobilnej nie wymaga kasowania po wejściu do pojazdu.
7. Pasażer korzystający z jednorazowych biletów w aplikacji mobilnej, zobowiązany jest dokonać zakupu biletu najpóźniej niezwłocznie po wejściu do pojazdu, przed ruszeniem pojazdu z przystanku.
8. Kasowanie jednorazowych biletów w aplikacji mobilnej odbywa się przez ich zakup.
9. Pasażer korzystający z aplikacji mobilnej może zakupić bilety jednorazowe dla innych osób zobowiązany jest okazać każdy z zakupionych biletów w czasie kontroli.

Postanowienia końcowe

§ 19

1. Reklamacje i wnioski dotyczące funkcjonowania Operatora przyjmowane są:
 - 1) pisemnej na adres MPK w Częstochowie Sp. z o. o., Al. Niepodległości 30, 42-216 Częstochowa
 - 2) telefonicznie: 34 377 91 65, 34 377 91 66,
 - 3) elektronicznie na adres: sekretariat@mpk.czyst.pl lub skargi@mpk.czyst.pl,
 - 4) osobiście: w siedzibie Operatora przy Al. Niepodległości 30 od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-15.00 oraz we wtorki w godz. od 15.00 do 16.00.
- 1) Członkowie Zarządu przyjmują interesantów w sprawach reklamacji i wniosków w każdy wtorek w godz. od 15.00 do 16.00 w siedzibie Operatora przy Al. Niepodległości 30.
- 2) Rozpatrywanie reklamacji lub wniosku odbywa się w terminie do 30 dni od dnia ich zgłoszenia.
- 3) Interwencje i wnioski w sprawach związanych z rozkładem jazdy i utrzymaniem czystości na przystankach oraz skargi dotyczące funkcjonowania Operatora - MPK w Częstochowie Sp. z o. o. rozpatruje Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie:

- 1) w formie pisemnej na adres MZDiT w Częstochowie ul. Legionów 52, 42-202 Częstochowa,
 - 2) telefonicznie: 34 366 43 05, 34 366 40 95,
 - 3) elektronicznie na adres: mzd@mzd.czyst.pl,
 - 4) w siedzibie MZDiT ul. Legionów 52 (poniedziałek, środa, czwartek: 7:30 - 15:30; wtorek: 7:30 - 16:00; piątek 7:30 - 15:00).
- 4) Dyrekcja MZDiT przyjmuje interesantów w sprawach interwencji, skarg i wniosków w każdy wtorek w godzinach od 15:00 do 17:00.

Zmieniające się realia funkcjonowania społeczeństwa na skutek pandemii COVID-19, a także zmiany organizacyjne po stronie organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego i rozwój technologii sprawiły, iż część zapisów powyższego regulaminu powinna ulec zmianie.

Poniżej przedstawiono proponowane zmiany do regulaminu usług przewozowych, przy czym należy potraktować je poglądowo, z możliwością korekt, a nawet zmian znaczenia. Przede wszystkim jest to materiał do przeprowadzenia dokładniejszej analizy, w szczególności z racji procedury formalnej wdrożenia zmodyfikowanego regulaminu. Rekomenduje się wobec tego wprowadzenie następujących zmian:

- Należy wykluczyć możliwość przewozu środkami komunikacji miejskiej pojazdów transportu indywidualnego, których napęd wykorzystuje inne rozwiązania, niż siła ludzkich mięśni (pozwoli to wyeliminować przewozy np. hulajnóg elektrycznych oraz rowerów – zwłaszcza z napędem spalinowym lub elektrycznym), za wyjątkiem wózków inwalidzkich o masie własnej do 150 kg;
- W celu skrócenia i uproszczenia zakupów biletów u kierujących pojazdami (zakładając przywrócenie tej możliwości wraz z wygaśnięciem pandemii COVID-19), pasażerowie powinni mieć odliczoną gotówkę w maksymalnie siedmiu monetach. W przypadku opóźnienia kursu, kierujący powinien mieć prawo odmowy sprzedaży biletu, gdy na wyposażeniu pojazdu znajduje się działający biletomat, pasażer nie ma odliczonej gotówki lub jest ona podawana w większej od 7 ilości środków płatniczych – docelowo wszystkie tramwaje i autobusy (co najmniej klas MEGA i MAXI) należy wyposażyć w mobilne biletomaty, pozostawiając opcję zakupu u kierującego pojazdem wyłącznie biletu 24-godzinnego;
- Regulamin powinien jednoznacznie określać możliwość przewożenia roweru napędzanego siłą ludzkich mięśni przez pasażera, dopuszczając ewentualnie wyjątki tylko w sytuacjach awaryjnych (i na podstawie ważnego biletu normalnego), kiedy rower ulegnie uszkodzeniu uniemożliwiającemu kontynuację jazdy lub w przypadku załamania pogody (np. podczas burzy);
- Kierujący pojazdami komunikacji miejskiej powinni podjeżdżać na przystanek początkowy przed kolejnym kursem nie bezpośrednio po ukończeniu kursu poprzedniego i wykonaniu niezbędnych czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy (za wyjątkiem przerw posiłkowych), a w czasie adekwatnym do pory roku, warunków atmosferycznych oraz faktycznej długości postoju na pętli – za wyjątkiem przerw ustawowych (przerwy posiłkowe są tylko ich podgrupą);
- W przypadku zastąpienia tzw. elektronicznej portmonetki innym rozwiązaniem płatniczym, związanym z taryfą opłat za usługi przewozowe, niezbędne będzie stosowne zmodyfikowanie zapisów regulaminu;
- Ze względów praktycznych oraz ukierunkowania na załatwianie spraw drogą elektroniczną, zarówno MZDiT, jak i MPK, powinny docelowo ograniczyć pory przyjęć interesantów w sprawach wniosków, interwencji i skarg, wprowadzając w tych kwestiach synchronizację, np. przyjmując interesantów osobiście we wtorki i czwartki w godzinach od 8:00 do 12:00, a w innych porach – po uprzednim ustaleniu telefonicznie takiej możliwości oraz obecności na spotkaniu osoby kompetentnej do załatwienia danej sprawy w MZDiT lub MPK, ponadto dyrekcje obu jednostek powinny przyjmować w powyższych sprawach osobiście interesantów

nadal w podanych godzinach we wtorki, ale ograniczając je np. do pierwszego wtorku w miesiącu.

- Docelowo wiodącą rolę w załatwianiu spraw związanych z bezpośrednim kontaktem pasażerów z organizatorem i operatorem publicznego transportu zbiorowego powinno przejąć Centrum Obsługi Pasażera, czynne np. w dni robocze od 6:00 do 22:00, w soboty od 7:00 do 15:00 oraz nieczynne w niedziele i święta.

Zaprezentowane propozycje mogą ulec zmianom przed wdrożeniem nowelizacji regulaminu usług przewozowych, ponadto możliwe jest usunięcie niektórych zapisów i wprowadzenie innych.

9.7. Działania marketingowe w publicznym transporcie zbiorowym

Na tle innych polskich miast, pod względem działań marketingowych w publicznym transporcie zbiorowym, Częstochowa prezentuje się słabo, a kwestie wizerunkowe realizowane dotychczas przez Organizatora i Operatora były niewystarczające, słabo przygotowane, wyglądające na chaotyczne, wybiórcze, nie do końca skoordynowane i nie zawsze przynoszące oczekiwane efekty. Sytuacja taka nie wynikała ze złej woli obu wspomnianych stron, a z braku całościowego rozeznania tematu działań marketingowych na rzecz przedmiotowych usług publicznych, co szczególnie w mieście o zbyt silnym lobby na rzecz motoryzacji indywidualnej. Inaczej mówiąc, dotychczas Miasto nie potrafiło dobrze sprzedać swojego produktu w postaci lokalnego transportu zbiorowego, który jest jednym z wyznaczników jakości jego funkcjonowania. Nie można przy tym też powiedzieć, iż w tym temacie nie zrobiono nic – były chociażby prezentacje nowych autobusów na Placu Biegańskiego, pokazy i konkursy sprawności kierowców autobusów, kampanie społeczne, uruchomiono linię turystyczną, do obsługi której MPK zakupiło autobus piętrowy.

Niemniej w temacie marketingu nadal pozostaje wiele do zrobienia. Plan Transportowy nie jest specjalistycznym dokumentem odnoszącym się typowo do tej kwestii, dlatego też poniżej zostały ujęte w punktach, w sposób sygnalny, rekomendowane (a nie narzucone) rozwiązania, które powinny brać pod uwagę zarówno władze miasta i gmin mających ważne porozumienia z Miastem w sprawie wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego, a ich wdrożenie powinno stać się tematem współpracy na linii Organizator – Operator komunikacji miejskiej w Częstochowie i aglomeracji.

Rekomenduje się wprowadzenie następujących rozwiązań w zakresie marketingu:

- W latach 2021-2022 zamówienie przez Miasto niezależnej ekspertyzy marketingowej, odnoszącej się typowo do publicznego transportu zbiorowego, a w razie rezygnacji z niej, wykonanie tej ekspertyzy wraz z kolejną aktualizacją Planu Transportowego;
- Wykorzystanie komunikacji miejskiej jako usługi publicznej samorządu, w sensie produktu rynkowego, który powinien trafić do możliwie szerokiego grona odbiorców, poprzez jego obecność w otoczeniu – stosowanie reklam transportu miejskiego na karoseriach tramwajów i autobusów, w ścianach wiat przystankowych itp.;
- Lepsze pod względem wizualnym i merytorycznym przygotowywanie przez Organizatora informacji dla pasażerów na temat stałych i czasowych zmian w organizacji ruchu i funkcjonowaniu przewozów na różnych liniach, przy czym jakość ta już obecnie jest stosunkowo dobra;
- Wymuszenie przez Organizatora komunikacji miejskiej wcześniejszego pozyskiwania informacji od odpowiednich służb na temat planowanych remontów dróg, powodujących objazdy, czy też utrudnień, których następstwem może być np. czasowe wstrzymanie obsługi przystanków albo generowanie opóźnień kursów. Aktualny przepływ informacji skutecznie to utrudnia, a pasażerowie są informowani o zmianach bez wymaganego wyprzedzenia i to nie z winy Organizatora;

- Wyposażenie Organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie w dobrze działającą, szczegółową stronę internetową, o przejrzystej szacie graficznej, intuicyjnym układzie informacji i bogatej treści, na której pasażerowie łatwo i szybko znajdą rzetelnie przygotowane materiały, które ich interesują;
- Rozwinięcie działań związanych z wydawaniem broszur informacyjnych przez Organizatora – możliwość ich pobrania ze strony internetowej do czytania lub wersji do wydruku, a także w wersji papierowej w punktach sprzedaży biletów MPK;
- Nakręcenie cyklu odcinków o komunikacji miejskiej w Częstochowie, przedstawiając jej różne aspekty, pozwalające odpowiedzieć na wiele pytań zadawanych przez pasażerów, jak działają różne elementy, czemu jest tak, a nie inaczej... Cykl powinien składać się z kilkunastu odcinków o długości 6-8 minut, podzielonych na zakresy tematyczne i koniecznie wzbogacony ciekawostkami tak o systemie transportowym, jak też o samym mieście, czy gminach ościennych. Filmy te powinny być dostępne na poziomie stron internetowych MPK i MZDiT oraz przez portal YouTube;
- Aktywny udział Organizatora i Operatora w kampaniach społecznych, np. dotyczących zdrowego trybu życia, pojazdów niskoemisyjnych, zrównoważonego rozwoju systemów miejskich, w tym np. wprowadzanie konkretnych działań promocyjnych w ramach Dni Zrównoważonego Transportu, nawet kosztem wyłączenia znacznych części miasta z ruchu samochodów indywidualnych w danym dniu lub dniach;
- Większa dbałość o wizerunek systemu transportu miejskiego, poprzez zadbaną infrastrukturę, wysokiej jakości informację pasażerską, estetyczne przystanki, środki transportu – tramwaje i autobusy – oraz prawidłowo ubranych i zadbanych wizualnie kierujących pojazdami;
- Wprowadzenie atrakcyjnej graficznie szaty dla biletów papierowych, a cenniki biletów dostępne w pojazdach, a w niedalekiej przyszłości – w formie wyciągów, również na przystankach, również opracowane w sposób czytelny i esencjonalny, pozwalający znaleźć w ciągu kilku sekund niezbędne informacje;
- Wieloaspektowe, interdyscyplinarne ujęcie komunikacji miejskiej jako usługi publicznej, która ma być z definicji łatwo dostępna dla mieszkańców danego obszaru, jako produktu przyjaznego, z którym będzie kojarzone bezpieczeństwo, wysoki poziom jakości i niezawodność.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

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

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

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi Pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem z środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego – Centrum Obsługi Pasażera, którego zadania i funkcje opisano w rozdziale 9.4.

Informacja pasażerska, co do zasady, dzieli się na informację statyczną i dynamiczną. Szczególnie ta druga jest współcześnie przedmiotem szybkiego rozwoju, za sprawą powszechnego dostępu do Internetu i coraz bardziej popularnych systemów pozycjonowania satelitarne. Obecnie pasażerom komunikacji miejskiej również w Częstochowie zdecydowanie łatwiej jest pozyskiwać informacje o transporcie publicznym, niż jeszcze kilka lat temu.

W niniejszym rozdziale przedstawiono funkcjonujące rozwiązania z zakresu obecnie stosowanej statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz koordynację połączeń różnych rodzajów środków transportu na obszarze kompetencji częstochowskiego Organizatora publicznego transportu zbiorowego, pod kątem wykorzystania ruchu autobusowego, kolejowego i lotniczego.

10.1. System informacji pasażerskiej (SIP)

System informacji pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne, czyli dynamiczne. To właśnie informacja dynamiczna jest tą, która współcześnie przechodzi fazę intensywnego rozwoju, zaś nowoczesne rozwiązania informatyczne sprawiają, że w bliskiej przyszłości oba rodzaje informacji pasażerskiej będą się w jeszcze większym stopniu przenikały i wzajemnie uzupełniały.

Statyczna informacja pasażerska

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską, można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych dla wszystkich linii objętych systemem transportowym,
- rozkłady jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych,
- informacje o przebiegu tras i dogodnych przesiadkach na poszczególne linie,
- wyciąg z taryfy biletowej,
- informacje o planowanych zmianach w komunikacji, podawane z wyprzedzeniem.

MPK w Częstochowie dysponuje systemem informatycznym firmy R&G Plus z Mielca, ułatwiającym zarządzanie rozkładami jazdy w formie elektronicznej i obsługującym tablice kierunkowe i kasowniki. Z kolei rozkłady jazdy tworzone są przez MZDiT w programie City Line Designer firmy DPK System z Wieliczki i za sprawą wbudowanych modułów, dane źródłowe są eksportowane do wielu dalszych odbiorców i aplikacji, w tym do MPK, pozwalając np. budować miesięczne harmonogramy pracy kierujących pojazdami komunikacji miejskiej, drukować karty drogowe i je rozliczać oraz prowadzić bieżące utrzymanie ruchu na poszczególnych liniach.

Przystankowe rozkłady jazdy są w IV kwartale na etapie okresu przejściowego, kiedy jeszcze pasażerowie mają styczność z dotychczasową, starą szatą graficzną, natomiast na etapie ostatnich poprawek znajduje się nowa, ulepszona grafika, która w najbliższym czasie pojawi się stopniowo na wszystkich przystankach tramwajowych i autobusowych, obsługiwanych przez MPK. W kwestii rodzajów informacji zawartych na wydrukach przystankowych, są one następujące:

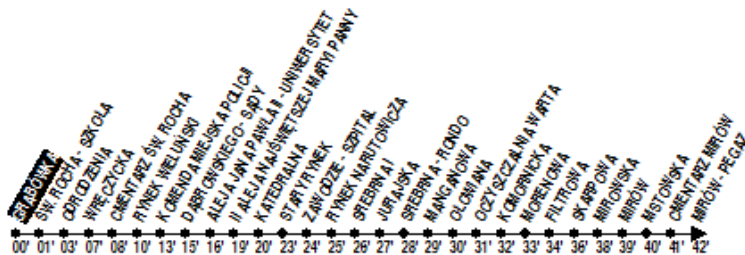
- numer linii komunikacyjnej,
- nazwa bieżącego przystanku (w nowej wersji wydruków także z numerem słupka w obrębie zespołu przystankowego),
- kierunek jazdy – nazwa przystanku docelowego według głównego wariantu trasy,
- wykaz ulic i miejscowości na trasie linii,
- logo Organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- wykaz kolejnych przystanków na trasie wraz z maksymalnymi czasami dojazdu do nich z przystanku bieżącego (w nowej wersji wydruków pojawi się także informacja na temat ulic lub miejscowości, przy których znajdują się kolejne przystanki na trasie),
- zestawienia tabelaryczne godzin planowanych odjazdów z danego przystanku, podające niezależnie od siebie godziny kursów w czterech zdefiniowanych dla całej sieci komunikacyjnej typach dni ruchowych: roboczych od września do czerwca, roboczych w lipcu i sierpniu, sobotnich oraz na niedziele i święta,
- dane teleadresowe Organizatora i Operatora komunikacji miejskiej,
- legendę oznaczeń kursów w rozkładzie jazdy – o ile występują dla danego przystanku danej linii, a są dedykowane rozróżnieniu wariantów kursów, np. wydłużonych lub skróconych względem wariantu podstawowego,
- datę wejścia w życie danego rozkładu jazdy – pamiętając, że bezwzględnie w każdym przypadku data rozpoczęcia obowiązywania rozkładu jazdy jest taka sama dla wszystkich typów dni ruchowych,
- kod QR, pozwalający po zeskanowaniu na przeniesienie się na odpowiednią stronę internetową, dającą możliwość sprawdzenia rozkładu jazdy w sposób dynamiczny, zgodnie z faktyczną realizacją kursów (w nowej wersji wydruków),
- godziny zaplanowanych kursów mające przypisane odpowiednie kolory dla różnych typów dni ruchowych.

26

Przystanek: **GRABÓWKA**
Kierunek: **MIROW - PEGAZ**



TRASA: GRABÓWKA - ŚW. ROCHA - RYNEK WIELUŃSKI - ALEJA JANA PAWŁA II - ALEJA KOŚCIUSZKI - ALEJA NAJŚWIĘTSZEJ MARYI PANNY - KATEDRALNA - MIROWSKA - SREBRNA - MORENOWA - MIROWSKA - MSTOWSKA - MIRÓW - PEGAZ



ROBOCZE OD WRZEŚNIA DO CZERWCA

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
56	16B 36 56B	16A 36B 56A	10B 36 54B	16A 36B 56	16B 37B	07A 37B	06 37B	03A 36B	00A 16B 36	06B 21A 36B 56	16B 36	16A 37B	11A 41B	20 50B	20 50B	20A 50B	23 50B	12 27B 52

ROBOCZE W LIPCU I SIERPNIU

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
57	33B	12A 32B	12 37B	12A 37B	12 37B	12A 37B	12 37B	12A 37B	12 37B	12A 32B	12 37B	12A 37B	12A 37B	12 37B	12 37B	12A 37B	12 23B	12 32B

SOBOTY

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
57	33B	12 32B	12 47B	22 52B	27 57B	27	07B 42B	12 47B	27 52B	22 57B	27 57B	42	07B 37	12B 47	22 58B	23 58B	23	12B 32

NIEDZIELE I ŚWIĘTA

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
57	33B	12 32B	12 47B	22 52B	27 57B	27	07B 42B	12 47B	27 52B	22 57B	27 57B	42	07B 37	12B 47	22 58B	23 58B	23	12B 32

Operator: MPK w Częstochowie Sp. z o.o. Dyspozytor Ruchu MPK: tel. (34) 3779165 oraz (34) 3779164

Organizator: MZDiT Częstochowa, ul. Legionów 52, tel. (34) 3664305 (www.mzdi.czest.pl)

A - kurs wykończony do przystanku: SEDLEC

B - kurs tylko do pętli: BURSZTYNOWA

ROZKŁAD OBOWIĄZUJE NA CZAS OBJAZDU

Rozkład jazdy ważny od 07.09.2020

MZDiT Częstochowa

Wizualizacja dotychczasowego wzoru wydruku tabliczki przystankowej w Częstochowie. Materiały MZDiT.

Odległości czasowe między kolejnymi przystankami na trasach liczone są w pełnych minutach i w większości przypadków są stałe niezależnie od dnia tygodnia oraz pory dnia/roku. W rejonach miasta szczególnie narażonych na zjawiska kongestii ruchu, wprowadzane są wyjątki w czasach przejazdów, polegające na jego wydłużeniu w różnych porach. Generatorem wprowadzania wydłużonych czasów przejazdów jest także zwiększona ilość wsiadających i wysiadających pasażerów. W skrajnych przypadkach, kiedy odległości między kolejnymi przystankami wynoszą około 300 metrów, a wymiana pasażerów wcześniej rano i późnym wieczorem jest znikoma lub żadna, wprowadzono zerowe czasy przejazdu między przystankami, co oznacza, iż teoretycznie autobus z dwóch kolejnych przystanków powinien odjechać o tej samej godzinie. Przykładem jest para przystanków na linii nr 26, gdzie pomiędzy pętlą Mirów Pegaz a przystankiem Cmentarz Mirów wprowadzono zerowy czas przejazdu przy odległości zaledwie 170 metrów. W ten sposób unika się jazdy autobusów z przyspieszeniami, zwłaszcza że przystanek Cmentarz Mirów charakteryzuje się niewielką wymianą pasażerów i całkowitym jej brakiem w określonych porach. Z kolei zmienność zjawiska kongestii ruchu sprawia, że w niektórych godzinach zaplanowanie realnych czasów przejazdu między przystankami jest niemożliwe i zakłada się czasy stosunkowo krótkie, pozwalając na powstawanie opóźnień i regulując czas przejazdu czasami buforowymi na pętlach.

Dynamiczna informacja pasażerska

System dynamicznej informacji pasażerskiej, to nowoczesne rozwiązanie, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o kursowaniu taboru komunikacyjnego w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień od rozkładu jazdy, w tym spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, zdarzenia drogowe itp.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach,
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów i tramwajów,
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc,
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy,
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie/dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego,
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym,
 - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków i stanowisk odjazdów,
 - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

W przypadku przyspieszenia lub opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację świetłą tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku krzyżowania się z inną linią i występowania możliwości przesiadek pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy, co łącznie przyczynia się do bardziej pozytywnego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.

Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem – oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:

- optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
- umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
- zwiększają przepustowość skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
- wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,
- informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),

- wspomagają ograniczenia prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez sygnalizatory drogowe,
 - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu w dany obszar),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
- umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,
 - sprawdzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych) oraz „elektronicznych portmonetek” – płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi itp.,
3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
- umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu – odbywa się to w oparciu o system GPS,
 - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym aktualnie się znajdują – daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”, zgłoszenie przez Pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu między kierowcą a centrum sterowania,
4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
- umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, opóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, Internet),
 - w celu odnajdowania drogi w nieznanym terenie (np. w dużym obcym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji GPS – oraz elektroniczna mapa na nośnikach danych elektronicznych.
5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi – pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy życia” dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrza pojazdów oraz przystanków (kamery).

W mieście bardzo istotnym elementem dla sprawnego obsługi transportu publicznego jest sterowanie sygnalizacją świetlną z priorytetem dla autobusów. Takie sterowanie może być wdrożone na standardowych, istniejących skrzyżowaniach:

- bez wydzielenia pasów autobusowych,
- z częściowym wydzieleniem pasa (np. na pasie dla prawo skrętów z wjazdem w zatokę otwartą na wylocie skrzyżowania).

Efektywne wdrożenie systemu sterowania sygnalizacją z priorytetem dla autobusów w Częstochowie powinno być poprzedzone szczegółową analizą ruchu wraz z technicznym badaniem wykonalności.

Najwyższy stopień priorytetu oznacza brak niepotrzebnych zatrzymań autobusów – poza przystankami. Autobus wykryty przez detektor powinien otrzymać sygnał zielony, a wszystkie kolizyjne relacje – sygnał czerwony. Nie zawsze jednak takie rozwiązania są możliwe. Czasami może zaistnieć wzajemny konflikt pomiędzy kolizyjnymi relacjami autobusowymi.

W takich przypadkach priorytety dla autobusów należy wkomponować w zasady sterowania dla całego skrzyżowania – oparte na cyklicznej sekwencji faz lub na acyklicznym sterowaniu grupami. Osiąga się wtedy kompromis pomiędzy optymalizacją ruchu ogólnego i skoordynowanym sterowaniem obszarowym a uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej. Uzyskany priorytet jest wtedy niższego rzędu, co może oznaczać występowanie strat czasowych. Stąd rozwiązania tego typu nie powinny być stosowane w obszarach centralnych, a jedynie poza nimi – na trasach korytarzy autobusowych wysokiej jakości i jedynie w uzasadnionych przypadkach.

Konflikt pomiędzy relacjami autobusowymi zgłaszającymi się w tym samym czasie, a nie mogącymi otrzymać jednocześnie sygnału zielonego można rozwiązać przy zaawansowanych metodach dyspozytorskich. Sterownik sygnalizacji lub centrum sterowania, musi otrzymać informację o konkretnym autobusie pod kątem znaczenia i aktualnego stanu kursu. Jako pierwszy powinien otrzymać sygnał zielony autobus o większym opóźnieniu w stosunku do rozkładu jazdy, linii o większym znaczeniu w sieci transportowej lub o większej ilości wiezionych pasażerów, w zależności od ustalonych zasad przydzielania priorytetu.

Sterowanie za pomocą sygnalizacji może mieć także zastosowanie poza skrzyżowaniami dla wspomżenia zmiany pasa ruchu przez autobus, także przy wyjeździe z zatok.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania informacji pasażerskiej byłby węzeł przesiadkowy obejmujący dworce PKP oraz PKS i przystanków tramwajowych i autobusowych komunikacji miejskiej. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

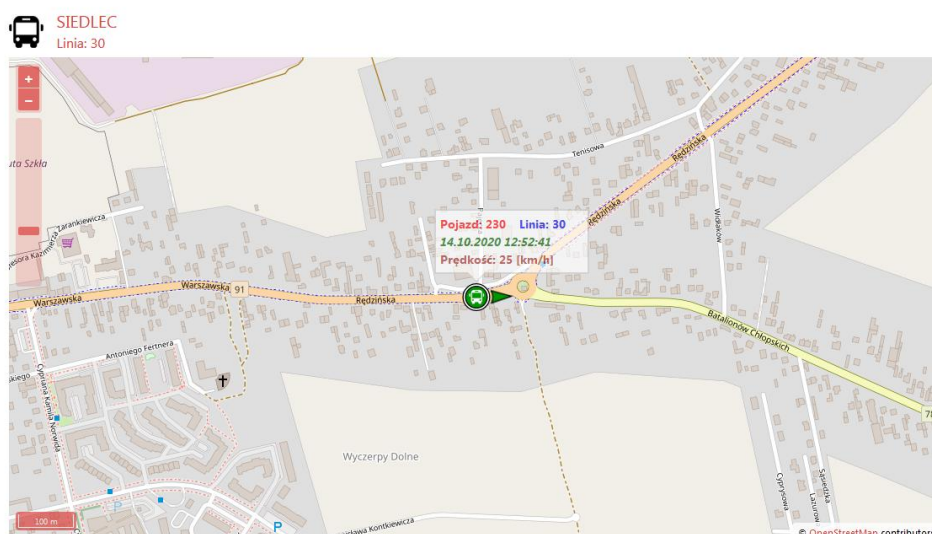
- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej),
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach,
- odjazdach pociągów Kolei Śląskich – w ten sposób system informacji pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu i aglomeracji.

Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów i tramwajów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym pojeździe komunikacji miejskiej, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni Nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

W roku 2018, częstochowska komunikacja miejska została wzbogacona o przygotowany dla MPK system dynamicznej informacji pasażerskiej w formie aplikacji internetowej „liveMPK”. Aplikacja ta pozwala pasażerom na bieżąco śledzić listę najbliższych odjazdów środków transportu publicznego z danego przystanku w czasie rzeczywistym, wraz podaniem realnych opóźnień kursów, jak również pozycję dowolnego autobusu lub tramwaju na podkładzie mapowym. Przykład takiego podglądu pokazano na grafice poniżej:



Zrzut ekranu z aplikacji „liveMPK” – bieżące położenie śledzonego autobusu. Źródło: www.mpk.czest.pl

Jedną z największych zalet wprowadzonej aplikacji jest możliwość sprawdzenia, czy w danym momencie i przy wybranym przez pasażera połączeniu, istnieje rzeczywista szansa na dokonanie potrzebnej przesiadki. Dzięki temu może się okazać, iż pasażerowi uda się przesiąść pomiędzy dwiema liniami, chociaż według zaplanowanego rozkładu jazdy było to nierealne.

Na podobnej zasadzie działa dynamiczny rozkład jazdy, który dostępny jest od 2020 roku na stronie internetowej MZDiT. Jego dodatkową funkcjonalnością jest wbudowany moduł wyszukiwarki połączeń w czasie rzeczywistym.

Na przełomie roku 2019 i 2020, na częstochowskich przystankach ustawiono tablice SDIP, które w IV kwartale roku 2020 obecne są na 49 przystankach, a ich zadaniem jest wyświetlanie najbliższych odjazdów poszczególnych linii komunikacyjnych w układzie chronologicznym. Docelowo takich tablic dla miasta wielkości Częstochowy przewiduje się około dwustu, jednak będzie to proces rozłożony w czasie i uzależniony od dostępnych środków finansowych. Zrealizowana już pierwsza transza tych tablic była następstwem powiązania tematycznego i zadaniowego z projektem budowy centrów przesiadkowych przy ulicach Piłsudskiego i Pułaskiego oraz na Rakowie. Przykład zrzutu ekranu dla tablicy SDIP w Częstochowie pokazano na grafice poniżej:

13:13	
RONDO TRZECH KRZYŻY 03	
17 WYCZERPY-OSIEDLE	08min
30 SIEDLEC	13:33
14 RZĄSAWA - DWORZEC PKP	24min
20 WYCZERPY - OSIEDLE	29min
17 WYCZERPY-OSIEDLE	13:45
14 RZĄSAWA	14:02

Pobrano 14.10.2020 13:13:22

Podgląd tablicy SDIP na Rondzie Trzech Krzyży. Materiały MZDiT.

Rozwiązania dotyczące dynamicznej informacji pasażerskiej znajdują się w okresie znaczącej ekspansji, stopniowo są coraz bardziej zaawansowane technicznie, wzrasta także ich jakość i rzetelność przedstawianych danych. Stąd też w ramach następnej aktualizacji Planu Transportowego zalecane jest dokładne zbadanie stanu rozwoju dynamicznej informacji pasażerskiej, na zasadzie weryfikacji jej jakości i stopnia rozbudowania.

10.2. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

Przewoźnicy transportu drogowego

W świetle sytuacji mającej miejsce w IV kwartale 2020 roku, rynek przewozów autobusowych wykazuje dużą deregulację i jest zdominowany przez różnych przewoźników komercyjnych, obsługujących trasy zarówno na obszarze aglomeracji częstochowskiej, poprzez połączenia lokalne i dalekobieżne, w tym również międzynarodowe. Przykładowo, Częstochowa posiada bezpośrednie połączenia m.in. z Bratysławą i Wiedniem, zapewnione przez firmę FlixBus. W ramach sieci połączeń tego przewoźnika, wykorzystując możliwości przesiadek w różnych destynacjach, względnie łatwo można dostać się z Częstochowy do setek miast w Polsce i w Europie, od razu planując przebieg całej podróży od punktu startowego do docelowego.

Charakterystyczną cechą przewozów osób w transporcie drogowym w przypadku Częstochowy jest to, że nawet w przypadku krótkich linii, ich udział w obsłudze ruchu pasażerskiego wewnątrz samego miasta jest dosłownie śladowy i można przyjąć, że nie przekracza on poziomu około 0,2%. Rozkłady jazdy poszczególnych firm transportowych nie są względem siebie skoordynowane, więc kursy wykonuje się wtedy, gdy przewoźnik podejmie taką decyzję układając rozkład jazdy.

Przewoźnicy transportu kolejowego

Przez miasto przebiegają linie kolejowe nr 61: Lubliniec – Kielce (uruchamiana stopniowo w latach 1903-1911) oraz nr 1: Warszawa Centralne – Katowice, wraz z odgałęzieniem (linia nr 146) do stacji Chorzew Siemkowiec, które łączy miasto z magistralą węglową (linią nr 131).

17 listopada 1846 r. Częstochowa uzyskała kolejowe połączenie z Warszawą (w ramach Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej), w 1903 r. z Herbami, a w 1911 r. z Kielcami (Kolej Herbsko – Kielecka). Częstochowski węzeł kolejowy uzyskał w przybliżeniu obecny kształt w okresie drugiej wojny światowej.

Pasażerski transport kolejowy obsługiwany jest przez stacje Częstochowa Raków, Częstochowa Stradom, Częstochowa Aniołów, Częstochowa Gnaszyn oraz w największym stopniu przez najbardziej rozbudowany – otwarty w obecnym kształcie w 1996 roku – dworzec Częstochowa Osobowa (dawniej: Częstochowa Główna), mieszczący się w centrum miasta, pomiędzy ulicą Piłsudskiego a Aleją Wolności, z głównym wejściem przez Plac Rady Europy.

Modernizacja infrastruktury kolejowej na trasie Warszawa – Wrocław oraz wprowadzenia nowoczesnego taboru kolejowego, znacznie skraca czas podróży, a tym samym staje się atrakcyjnym środkiem transportu. Dalsze plany rozbudowy i modernizacji PKP w latach 2016-2020 stworzyły realną szansę na wzrost liczby pasażerów pociągów w relacjach między Częstochową a Wrocławiem i Warszawą.

Połączenia kolejowe z Częstochową zapewniają różni przewoźnicy, w zależności od kierunku docelowego oraz rodzajów pociągów. W ruchu aglomeracyjnym i wewnątrz województwa śląskiego, największe znacznie mają połączenia obsługiwane przez Koleje Śląskie. W przypadku połączeń z innymi województwami, kluczowe są przewozy PKP InterCity i PKP Przewozy Regionalne.

Specyficznym problemem – aktualnie jeszcze niemożliwym do sprecyzowania i oceny, będzie konkurencja pomiędzy środkami transportu indywidualnego a kolejowego w relacjach Częstochowy z Metropolią Górnośląską. Wiele zależy od tego, czy i w jaki sposób uda się skomunikować część Subregionu Północnego z Międzynarodowym Portem Lotniczym w Pyrzowicach oraz od ceny takiego połączenia. W relacjach kolejowych typu Częstochowa – Katowice, konkurencją wobec połączenia oferowanego przez Koleje Śląskie jest autostrada A1 wraz z będącą jeszcze w budowie drogą S1, łączącą Bielsko-Białą przez Tychy, Dąbrowę Górniczą, Podwarpie z autostradą A1 na węźle w Pyrzowicach.

Obiektywnie oceniając, inwestycje kolejowe, które są prowadzone wewnątrz Częstochowskiego Węzła Kolejowego, jak i w jego sąsiedztwie, dają szansę na rozwój komunikacji zbiorowej w odniesieniu do transportu kolejowego. Szczególnie istotnym bodźcem dla tego rozwoju będzie skrócenie czasów podróży między Częstochową a głównymi miejscami docelowymi oraz przewaga ich nad czasem przejazdu możliwym do uzyskania przez samochody osobowe. Również wprowadzenie na jeszcze większą skalę nowoczesnych pociągów zachęci mieszkańców miasta do korzystania z kolei, a w wielu przypadkach podniesie mobilność częstochowian.

W Częstochowie pasażerowie pociągów mogą być obsługiwani na stacjach: Częstochowa Osobowa, Częstochowa Stradom, Częstochowa Gnaszyn, Częstochowa Raków i Częstochowa Aniołów. Pociągi dalekobieżne zatrzymują się w Częstochowie tylko na jednej stacji, w zależności od relacji i jest to Częstochowa Osobowa lub Częstochowa Stradom. Zwłaszcza ta druga w ostatnich latach zyskała na znaczeniu, gdy wyremontowano linię kolejową nr 61, a do obsługi wielu kursów wprowadzono nowoczesny tabor, w tym jednostki ED250 Pendolino, które codziennie wykonują obiegi uwzględniające obsługę pasażerów na stacji Częstochowa Stradom.

Rozwój i modernizacja struktur transportowych PKP są bardzo istotne z punktu widzenia integracji transportu zbiorowego. Już niemal ukończona budowa centrów przesiadkowych z założenia zapewni powiązanie wszystkich rodzajów środków transportu, na czym transport kolejowy również zyska, przede wszystkim w aspekcie dostępności i łatwości przesiadek.

Dworzec Częstochowa Osobowa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca autobusowego. Obok niego przebiega linia tramwajowa oraz wiele linii autobusowych, przy czym ich ilość jest zmienna w czasie na skutek różnych form objazdów w rewitalizowanym Śródmieściu. Najwygodniejszy dojazd zapewniają tramwaje, gdyż przystanek znajduje się w odległości ok. 100 m od budynku dworca, a tramwaje i nocna linia autobusowa nr 80 kursują całą dobę, przy czym przez większą część dnia co 6 minut.

Budowa centrów przesiadkowych obejmowała m.in. zadaszone perony przystankowe dwustanowiskowe dla komunikacji autobusowej miejskiej i podmiejskiej oraz autokarów i busów prowadzących działalność w zakresie przewozów pasażerskich.

Miejsca postojowe dla pojazdów typu TAXI, miejsca postojowe zarezerwowane dla pojazdów osób niepełnosprawnych i pojazdów przewożących osoby niepełnosprawne ruchowo. Parkingi zadane dla rowerów z możliwością swobodnego powiększenia liczby miejsc parkingowych dla rowerów. Miejsca postojowe do celów szybkiego odbierania, przywiezienia pasażera na teren dworca. Sposób rozmieszczenia miejsc postojowych musi umożliwić sprawne i szybkie działanie przy odbiorze czy dowozie pasażerów. W obrębie miejsc postojowych należy zapewnić miejsce pod wyświetlacz informujący o pozostałym czasie postoju na miejscu postojowym i ewentualnego ostrzeżenia przed przekraczaniem czasu postoju. Tego typu węzły powstają przy dworcach kolejowych: Częstochowa Osobowa, Częstochowa Stradom i Częstochowa Raków.

Przeprowadzone inwestycje modernizacji infrastruktury kolejowej na trasie: Warszawa – Wrocław wpisują się w plany budowy węzła przesiadkowego na Stradomiu, obejmującego teren leżący pomiędzy istniejącą linią kolejową a ulicą Pułaskiego. Dworzec Częstochowa Stradom jest drugą co do wielkości stacją kolejową Częstochowy. Na terenie węzła obecnie funkcjonują następujące rodzaje komunikacji: transport kolejowy – w tym połączenia z Warszawy do Wrocławia, obsługiwane również przez pociągi InterCity Premium (Pendolino), miejska komunikacja autobusowa, komunikacja TAXI i komunikacja indywidualna. W ramach inwestycji zbudowano nowoczesne perony przystankowe, miejsca parkingowe itp.

Możliwości wykorzystania transportu lotniczego

W przypadku Częstochowy, optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystywanie w podróżach lotniczych Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach (KTW). Port ten jest odległy od Częstochowy o niecałe 50 km, a za sprawą dostępnych dróg A1 i S1, nawet z centrum miasta jest dostępny w czasie 40-45 minut jazdy samochodem.

Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach, zgodnie z podziałem portów lotniczych, zaproponowanym przez Komisję Europejską, zaliczany jest do kategorii C – dużych regionalnych portów lotniczych i pełni ważną funkcję transportową w relacjach międzynarodowych (oraz potencjalnie krajowych) w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Ponadto jest on częścią Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Jest dostosowany do przyjmowania wszystkich typów samolotów średniego i dalekiego zasięgu oraz posiada najkorzystniejsze w kraju warunki meteorologiczne i przestrzenne dla rozbudowy, a w przyszłości nawet do uzyskania parametrów lotniska międzykontynentalnego. Obecna przepustowość wynosi 32 operacje na godzinę, natomiast przepustowość terminali pasażerskich wynosi około 4 mln pasażerów rocznie. Ponadto opisywany port lotniczy jest dla mieszkańców aglomeracji częstochowskiej łatwiej dostępny, niż krakowski terminal w Balicach.

W ramach planowanej Strategii Rozwoju Systemu Transportowego Województwa Śląskiego, jako jedno z kluczowych zadań zapisano konieczność rozbudowy Międzynarodowego Portu Lotniczego w Pyrzowicach. Celem tego działania ma być otwarta i spójna sieć ośrodków dużej rangi oraz komplementarność systemu transportowego. W efekcie zwiększy się jego znaczenie, przepustowość i ilość odprawianych pasażerów.

W odległym od Częstochowy o około 10 km Kościelcu znajduje się droga startowa wykonana z betonu, mająca długość 2000 metrów i szerokość 60 metrów (kod IATA: CZW). Obecnie jej częścią zawiaduje Aeroklub Częstochowski, natomiast pozostała część ma właścicieli prywatnych. Lotnisko to jest lotniskiem powojkowym, wykorzystywanym obecnie głównie przez Aeroklub w trakcie imprez, pokazów, ćwiczeń i targów.

Bliskie sąsiedztwo z niedawno oddanym do eksploatacji węzłem autostrady A1 – Częstochowa Północ sprawia, że w przypadku uregulowania własności gruntów i sprecyzowanej polityki transportowej, warto podjąć działania mające na celu doprowadzenie lotniska do używalności w ruchu cywilnym.

Rozwiązanie takie było praktykowane tylko przez jeden sezon, kiedy to w 1983 roku regularne połączenie zapewniały Polskie Linie Lotnicze LOT. Podczęstochowskie lotnisko jest położone blisko miasta i wobec rosnącej potrzeby przemieszczania się mieszkańców, inwestycja w transport lotniczy w przypadku Częstochowy będzie coraz bardziej zasadna. Oczywiście alternatywą pozostaje MPL w Pyrzowicach, położony również w akceptowalnej dla większości użytkowników odległości od Częstochowy. Wspomniana Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego przewiduje również działania zmierzające do rozwoju infrastruktury lotniczej w przypadku lotniska w Rudnikach.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie i gminach ościennych powinny być zgodne ze „zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych”. Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Częstochowie i gminach, z którymi podpisano porozumienia w zakresie publicznego transportu zbiorowego są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu,
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta,
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego,
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej,
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego na kolejne lata należą:

- Pełne uruchomienie zintegrowanych węzłów wymiany pasażerskiej w rejonie dworców: Częstochowa Osobowa, Częstochowa Stradom i Częstochowa Raków;
- Otwarcie Centrum Obsługi Pasażera oraz punktów obsługi pasażerskiej;
- Poprawienie skomunikowania komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobieżną – chodzi tu przede wszystkim o kolej i autobusy;
- Pełne wykorzystanie możliwości logistycznych, związanych z obwodnicą autostradową w ciągu drogi A1 i jej przebudowanie na parametry drogi klasy A na północ od Częstochowy;
- Modernizacja częstochowskiego odcinka DK 1 (od IV kwartału 2020 r. – DK 91);
- Modernizacja DK 46 na odcinku od granicy miasta do ulicy Pułaskiego, poprawiająca dojazd do węzła autostradowego Częstochowa Blachownia;
- Modernizacja DK 43 na odcinku ulicy św. Rocha i św. Jadwigi, poprawiająca dojazd do węzła autostradowego Częstochowa Jasna Góra;
- Budowa połączenia wschodniej z zachodnią częścią centrum miasta na południe od Alei Najświętszej Maryi Panny, np. przez rozbudowę ulicy 1 Maja;
- Przebudowa skrzyżowania DK 1 (91) z DK 46 na bezkolizyjne i budowa nowej drogi, roboczo nazywanej „Bugajską-bis”;
- Nadanie priorytetu komunikacji autobusowej w głównych ciągach przez nią wykorzystywanych;

- Prowadzenie stałych analiz konsekwencji decyzji zmieniających organizację ruchu, a wpływających na jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w oparciu o matematyczny model ruchu;
- Zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), jako narzędzi umożliwiających efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz informacjami i usługami dla podróżnych. Zastosowanie ITS pozwoli m.in. na lepsze zarządzanie transportem publicznym, pozyskiwanie informacji o podróżach oraz potokach ruchu, a także wskaże miejsca generujące straty czasu w trakcie przejazdów;
- Wymiana taboru autobusowego na niskopodłogowych (w 100%), dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i mających obniżoną zdolność ruchową oraz spełniający współczesne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń i jednocześnie zgodny z przepisami prawa krajowego w zakresie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- Przebudowa taryfy biletowej, poprzedzona kompleksowymi badaniami i nadająca priorytet biletom czasowym, a nie jednorazowym;
- Prowadzenie działań marketingowych i informacyjnych w zakresie transportu publicznego;
- Wydzielenie Zarządu Publicznego Transportu Miejskiego jako samodzielnej jednostki budżetowej lub wydziału Urzędu Miasta, w nieprzekraczalnym terminie do 31 marca 2023 roku;
- Wprowadzenie automatów do sprzedaży biletów komunikacji miejskiej we wszystkich pojazdach (ewentualnie oprócz autobusów klas MIDI/MINI) oraz automatów stacjonarnych, na wybranych węzłach przesiadkowych, zlokalizowanych w znacznej odległości od punktów obsługi pasażerów lub Centrum Obsługi Pasażera;
- Integracja logistyczna i ekonomiczna transportu na szczeblu aglomeracyjnym oraz – być może – Subregionu Północnego województwa śląskiego;
- Zbudowanie efektywnej sieci komunikacji miejskiej w oparciu o preferencje pasażerów, możliwości finansowe miasta i dostosowanej logistycznie do zmieniających się uwarunkowań dróg;
- Po zakończeniu okresów trwałości projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, a odnoszących się do układu sieci drogowej w centrum Częstochowy, przygotowanie i wdrożenie rozwiązania logistyczno-budowlanego, nadającego priorytet w ruchu komunikacji miejskiej, w szczególności w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny, zgodnie z założeniami opisanymi w rozdziale 4.7;
- Poprawa skomunikowania dzielnic mieszkaniowych i peryferyjnych Częstochowy poprzez utworzenie nowych linii autobusowych, wykorzystujących tabor o mniejszej pojemności, zgodnie z założeniami opisanymi w rozdziale 6.5.

W Planie Transportowym założono, że w ciągu pierwszych pięciu lat jego wdrażania nastąpi zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Częstochowie, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Ważnym elementem jego poprawy będzie zakup jeszcze bardziej nowoczesnych autobusów oraz modernizacja sieci tramwajowej wraz z dostawą następnych dziesięciu wagonów niskopodłogowych. To pozwoli podnieść jakość i komfort podróży. Po drugie, poprzez poszerzenie płatnej strefy parkowania oraz wzrost opłat za parkowanie w centrum miasta, zwiększy się popularność transportu publicznego, a zmniejszy się skłonność do jeżdżenia samochodem osobowym. Obecnie bardzo trudno jest znaleźć miejsce do parkowania w Śródmieściu, szczególnie w dni robocze. Często zdarza się, że osoby, które nie muszą podróżować do centrum robią to i zostawiają tam samochód na wiele godzin. Ponadto skomunikowanie transportu miejskiego z komunikacją dalekobieżną oraz otwarcie Centrum Obsługi Pasażera pozwoli skrócić czas dotarcia do celu oraz podniesienie jakości podróży.

Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników regionalnych i kolei.

Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej określone są w Planie Zintegrowanego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Śląskiego.

W ramach realizacji Planu Transportowego, przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań marketingowych, co 4-6 lat:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
 - rentowności kursów wykonywanych na liniach komunikacyjnych;
2. Prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, w interwale 5-6 lat;
3. Do końca 2022 roku przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Częstochowy, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora;
4. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowywaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii i kursów;
5. Za konstruowanie rozkładów jazdy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej odpowiedzialny jest Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie, przy czym dopuszcza się możliwość zlecenia tego zadania na zewnątrz, a docelowo powinno ono być kompetencją wydzielonej jednostki – Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego;
6. Konstrukcja taryf biletowych w przewozach aglomeracyjnych może zakładać lekki wzrost cen biletów krótkookresowych przy minimalnym wzroście lub pozostawieniu na uprzednim poziomie cen biletów 30-dniowych oraz zachowujących ważność jeszcze dłużej, a także wprowadzenie nowych rodzajów biletów, zgodnie z rozdziałem 9.3;
7. Wszystkie inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych ruchowo, niewidomych i słabo widzących oraz – w maksymalnym zakresie – mającymi inne przeszkody natury zdrowotnej w utrzymaniu zadowalającej mobilności;
8. Autobusy i tramwaje w Częstochowie będą oznakowane w zdefiniowany sposób, ujednolicony i czytelny, z grafiką spójną z informacjami prezentowanymi przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego;
9. Kolejna aktualizacja Planu Transportowego będzie posiadała znacznie bardziej rozbudowany zakres tematyczny i należy ją przeprowadzić na przełomie lat 2022 i 2023, natomiast kolejne aktualizacje powinny być wykonywane co 5-6 lat i mieć zakres dostosowany do obowiązujących przepisów prawa krajowego, o ile częstszej aktualizacji nie wymuszą wspomniane przepisy; ponadto budżet Miasta Częstochowy dla celów dokonywania cyklicznej aktualizacji Planu Transportowego powinien zabezpieczać kwotę w przedziale od 20- do 30-krotności średniego wynagrodzenia miesięcznego w Polsce w sektorze przedsiębiorstw, ogłaszanego przez GUS (wynika to z wielkości miasta i realnych potrzeb co do zakresu zadania).

12. Zakończenie

Bieżąca aktualizacja Planu Transportowego została przeprowadzona w roku 2020 metodą in-house przez Wydział Planowania i Rozliczeń Przewozów MZDiT w Częstochowie. Jej rolą było uwzględnienie w dokumencie nowych przepisów prawa krajowego oraz aktualizacja całego Planu Transportowego o kwestie, które zostały ukończone lub rozstrzygnięte w minionych latach. Część założeń została niezmienną względem poprzedniej wersji dokumentu, wobec czego można bieżącą aktualizację nazwać „małym planem transportowym”.

Dokument w niniejszej wersji spełnia wszystkie wymagane prawem przepisy, a przy okazji precyzuje wiele zagadnień, wprowadza szereg pomysłów i koncepcji do rozważenia, jednocześnie pozostawiając podjęcie decyzji co do ich wykorzystania w późniejszym czasie, po przeprowadzeniu odrębnych analiz, a niekiedy również zabezpieczeniu niezbędnych środków finansowych.

Nie ulega wątpliwości, że wdrożenie założeń Planu Transportowego jest bardzo korzystne dla organizacji życia społecznego i ekonomii Częstochowy, a także tych gmin, z którymi zostały lub zostaną zawarte porozumienia międzygminne w zakresie wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Komunikacja miejska, z racji swojej powszechnej obecności na obszarach silnie zurbanizowanych, powinna stać się pozytywną wizytówką Częstochowy, a wiele działań podjętych w ostatnich latach zdecydowanie to ułatwia, choćby za sprawą przebudowy istniejącego torowiska tramwajowego, czy też zakupu nowoczesnych tramwajów i autobusów. Publiczny transport zbiorowy musi być jednak traktowany przez władze samorządowe jak produkt w gospodarce rynkowej, który powinien trafić do możliwie szerokiego grona odbiorców, którzy będą z niego chętnie korzystali. Co także warto podkreślić, u schyłku 2020 roku, w Częstochowie zarówno Organizator, jak i Operator, dysponują najsilniejszym w historii pod względem kompetencyjnym składem personalnym, dającym duże szanse na wdrażanie wysokiej jakości komunikacji miejskiej, aczkolwiek widoczne są braki kadrowe w niektórych sektorach, a tymczasem za jakość wielu elementów systemu transportowego, jak choćby dynamiczną informację pasażerską, po prostu trzeba zapłacić.

Kolejna aktualizacja Planu Transportowego zostanie przeprowadzona na przełomie lat 2022 i 2023, o ile przepisy prawa krajowego nie wymuszą dokonania tego wcześniej. Jednocześnie niniejsza wersja dokumentu będzie traktowana jako punkt wyjściowy dla przygotowania wersji następnej, wykonanej w rozszerzonej formie, jako tzw. „duży plan transportowy”.